

© Schlienz-Tours GmbH & Co.KG

Nahverkehrsplan für den Landkreis Esslingen







© Württembergische Bus-Gesellschaft mbH (WBG)

Mobilität im Landkreis Esslingen

Landkreis Esslingen

VVS

Nahverkehrsplan

für den

Landkreis Esslingen

(3. Fortschreibung)

Entwurf vom 04.03.2021

Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart GmbH
in Zusammenarbeit mit dem Landkreis Esslingen

Inhaltsverzeichnis

1 Grundlagen und Vorgaben zum Nahverkehrsplan 1

1.1 Einführung 1

1.2 Der rechtliche und organisatorische Rahmen 2
1.2.1 Der europäische Rechtsrahmen 2
1.2.2 Das Bundesrecht 5
1.2.3 Das Landesrecht 6
1.2.4 Der organisatorische Rahmen 8

1.3 Übergreifende Zielvorstellungen zur Verkehrsentwicklung 9
1.3.1 Der Generalverkehrsplan des Landes Baden-Württemberg 9
1.3.2 Der Regionalverkehrsplan der Region Stuttgart 10
1.3.3 Bisherige Nahverkehrspläne 11
1.3.4 Luftreinhalte- und Aktionspläne im Regierungsbezirk Stuttgart 11

2 Struktur des Untersuchungsraums 13

2.1 Raumstrukturelle Grundlagen 13
2.1.1 Vorgaben von Landes- und Regionalplanung 13
2.1.2 Strukturelle Kenngrößen 14

2.2 Netz- und Angebotsstrukturen 16
2.2.1 Straßennetz und Motorisierung 16
2.2.2 Regional bedeutsames Radwegenetz/Fahrrad-Infrastruktur 17
2.2.3 Netz- und Angebotsstruktur im ÖPNV 19
2.2.4 Kollektivierter Individualverkehr (Sharing-Systeme) 26
2.2.5 Verknüpfungen 27

2.3 Das Leistungsangebot im ÖPNV 29
2.3.1 Flächenhafte Erschließung 29
2.3.2 Erreichbarkeit 29
2.3.3 Der Tarif 30

3 Verkehrsnachfrage 33

3.1 Verkehrsmodell 33

3.2 Verkehrsanalyse 2010 34
3.2.1 Datengrundlage 34
3.2.2 Teilraumbezogene Ergebnisse 34
3.2.3 Streckenbezogene Ergebnisse 37

3.3 Verkehrsprognose 2030 38
3.3.1 Datengrundlage 38
3.3.2 Teilraumbezogene Ergebnisse 38
3.3.3 Streckenbezogene Ergebnisse 41

3.4 Demographische Entwicklung 41

4 Generelle Zielsetzungen 45

4.1 Zielsetzungen zur Gesamtentwicklung (Leitbild) 45
4.1.1 Verkehrsnachfrage 45
4.1.2 Demographische Einflüsse 46
4.1.3 Barrierefreiheit 46
4.1.4 Nachhaltigkeit und Umweltschutz 50
4.1.5 Wirtschaftlichkeit 50
4.1.6 Finanzierung 51
4.1.7 Infrastruktur 55

4.2 Zielsetzungen für das Verkehrsangebot 62
4.2.1 Einzugsbereiche von Haltestellen 63
4.2.2 Beförderungszeiten und -geschwindigkeiten 64
4.2.3 Bedienungshäufigkeiten 65
4.2.4 Schnellbusse, Expressbusse und Direktbusse 68
4.2.5 Qualität (einschließlich Auslastung) 68
4.2.6 Tarif 69

4.3 Linienbündelungskonzept 70
4.3.1 Ausgangslage 70
4.3.2 Notwendigkeit der Linienbündelung 71
4.3.3 Vorgehensweise 71
4.3.4 Einbezogene Linienverkehre 72
4.3.5 Künftige Linienbündel im Landkreis Esslingen 73

5 Bewertung 87

5.1 Methodik 87

5.2 Ermittelte Angebotsdefizite 87
5.2.1 Einzugsbereiche von Haltestellen 87
5.2.2 Beförderungszeiten und -geschwindigkeiten 92
5.2.3 Bedienungshäufigkeiten 95

6 Rahmenvorgaben und Einzelziele 97

6.1 Verkehrliches Mindestniveau: Basisangebot und Standards für verlässliche S-Bahn-Zubringer 98

6.2 Ausreichende Verkehrsbedienung 103

6.3 Rahmenvorgaben für die Erstellung des Verkehrsangebots 104
6.3.1 Tarif und Verkauf 104
6.3.2 Fahrzeugausstattung und -technik 106
6.3.3 Haltestellenausstattung 109
6.3.4 Unternehmensübergreifende Zusammenarbeit, Datenübermittlung und Beteiligung 111
6.3.5 Kundenservice und kundenwirksame Qualität 113
6.3.6 Verkehrserhebungen 115
6.3.7 Marketing und Öffentlichkeitsarbeit 116
6.3.8 Tariftreue und Sozialstandards 117

6.4 Einzelziele bezüglich der Linienverkehre 118
6.4.1 Gesamter Landkreis 118
6.4.2 Vorgehensweise bei der Leistungsbeschreibung 118
6.4.3 Liniensteckbriefe und funktionale Leistungsbeschreibungen 124

7 Zusammenfassung und Ausblick 277

7.1 Inhalt des Nahverkehrsplans 277

7.2 Verkehrliche Weiterentwicklung 279
7.2.1 Ausgangslage 279
7.2.2 Weiterentwicklung des bestehenden Netzes 280
7.2.3 Expressbusse 281
7.2.4 Metropol-Express-Bahn 282
7.2.5 Regionales Verkehrsmanagement 282
7.2.6 Alternative Antriebstechnologien 283
7.2.7 On-Demand-Verkehre 283
7.2.8 Besondere Verkehrsangebote 284

7.3 Ausgestaltung des Rechtsrahmens 286

Anhang:

I Prüfung der Umweltauswirkungen I-1

A Vorbemerkungen I-1

B Kurzdarstellung des Nahverkehrsplans I-1

C Maßnahmenoptionen aus dem Nahverkehrsplan I-2

D Schutzgüter und relevante Umweltthemen I-3

E Umweltrelevanz der Maßnahmenvorschläge des NVP I-5

F Zusammenfassung I-8

Abkürzungsverzeichnis

ABl.	Amtsblatt
Abs.	Absatz
AFZS	Automatische Fahrgastzählsysteme
AG	Aktiengesellschaft
AV	Allgemeine Vorschrift
B+R	Bike and Ride
BGBl.	Bundesgesetzblatt
BGG	Gesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz)
BHLS	Busses with a High Level of Service
BImSchG	Bundes-Immissionsschutzgesetz
BOKraft	Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr
BRT	Bus Rapid Transit
bzw.	beziehungsweise
CO	Kohlenmonoxid
CO_2	Kohlendioxid
CVD	Clean Vehicle Directive
DB	Deutsche Bahn AG
DFI	Dynamische Fahrgastinformation
DIVA	Dialoggesteuertes Verkehrsmanagement- und Auskunftssystem
EAÖ	Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs
EFA	Elektronische Fahrplanauskunft
EFM	Elektronisches Fahrgeldmanagement
EG	Europäische Gemeinschaft
EMS	Ereignis-Management-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
EWG	Europäische Wirtschaftsgemeinschaft
FFH-Gebiete	Fauna-/Flora-/Habitat-Naturschutzgebiete

FP	Fahrtenpaare
GBl.	Gesetzblatt
ggf.	gegebenenfalls
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
GVP	Generalverkehrsplan
GVRS	Gesetzes über die Errichtung des Verbands Region Stuttgart (GVRS) vom 7. Februar 1994
GWB	Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen in der Fassung der Bekanntmachung vom 26. Juni 2013 (BGBl. I S. 1750, 3245), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 25. März 2020 (BGBl. I S. 674) geändert worden ist
Hbf.	Hauptbahnhof
HVZ	Hauptverkehrszeit
i.d.R.	in der Regel
i.V.m.	in Verbindung mit
IC / EC	InterCity / EuroCity (Fernverkehr-Zuggattung der Deutschen Bahn AG)
ICE	InterCityExpress (Fernverkehr-Zuggattung der Deutschen Bahn AG)
IRE	InterRegioExpress (Nahverkehr-Zuggattung)
IV	Individualverkehr
KMU	kleine sowie mittlere Unternehmen
L-BGG	Landes-Behindertengleichstellungsgesetz (L-BGG) vom 17. Dezember 2014
LGVFG	Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
LSA	Lichtsignalanlage
LTMG	Landestariftreue- und Mindestlohngesetz
MIV	Motorisierter Individualverkehr
Mo-Fr	Montag bis Freitag
Nr.	Nummer
NVBW	Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg
NVP	Nahverkehrsplan
NVZ	Nebenverkehrszeit
o.ä.	oder ähnliches
o.g.	oben genannt
ÖDLA	Öffentlicher Dienstleistungsauftrag

ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖPNVG	Gesetz über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNVG) in Baden-Württemberg
ÖV	Öffentlicher Verkehr
P+R	Park and Ride
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
RB	Regionalbahn (Nahverkehr-Zuggattung)
RBL	Rechnergestütztes Betriebsleitsystem
RE	Regionalexpress (Nahverkehr-Zuggattung)
RIN	Richtlinien für integrierte Netzgestaltung
RVP	Regionalverkehrsplan
Sa	Samstag
SGB IX	Sozialgesetzbuch Neuntes Buch – Rehabilitation und Teilhabe von Menschen mit Behinderungen – (Artikel 1 des Gesetzes v. 23. Dezember 2016, BGBl. I S. 3234) (Neuntes Buch Sozialgesetzbuch SGB IX)
So (+ Fe)	Sonn (- und Feier)tag
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SSB	Stuttgarter Straßenbahnen AG
StVO	Straßenverkehrs-Ordnung
SUP	Strategische Umweltprüfung
SVE	Städtischer Verkehrsbetrieb Esslingen
SVZ	Schwachverkehrszeit
u.a.	unter anderem
UN	Vereinte Nationen
UVgO	Unterschwellenvergabeordnung
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
UVwG	Umweltverwaltungsgesetz (UVwG) des Landes Baden-Württemberg
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
VRS	Verband Region Stuttgart
VVS	Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart
VwV Beschaffung	Verwaltungsvorschrift der Landesregierung über die Vergabe öffentlicher Aufträge
z. B.	zum Beispiel
ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof

1 Grundlagen und Vorgaben zum Nahverkehrsplan

1.1 Einführung

Nach § 5 des Gesetzes über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs des Landes Baden-Württemberg (ÖPNVG)[1] ist „die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr eine freiwillige Aufgabe der Daseinsvorsorge“, die gemäß § 6, Abs. 1 ÖPNVG von den Aufgabenträgern, den Landkreisen und kreisfreien Städten, wahrzunehmen ist. Die Befugnis von Gemeinden, Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) 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 NVP gibt demnach den Rahmen für die Entwicklung des ÖPNVs vor und ist auf einen Zeithorizont von fünf Jahren angelegt. Zu seinen Inhalten gehören beispielsweise Zielvorstellungen zur Definition der Netzstruktur, von Verknüpfungs-punkten sowie von übergeordneten Vorstellungen zum Fahrplanangebot.

Gemäß § 12 Abs. 7 ÖPNVG ist der NVP nach Ablauf von fünf Jahren zu überprüfen und bei Bedarf fortzuschreiben. Eine Fortschreibung des NVPs des Landkreises Esslingen ist notwendig, da dieser zum einen detailliert auf die rechtlichen Anforderungen hinsichtlich der Herstellung einer vollständigen Barrierefreiheit bis zum 01.01.2022, nach § 8 Abs. 3 PBefG (siehe Kapitel 4.1.3, Kapitel 4.1.7), abgestimmt werden muss. Hierfür ist im Rahmen des NVPs u.a. eine Erhebung der Bushaltestellen im Landkreis nach ihrem barrierefreien Ausbauzustand bzw. Planungsstand notwendig (siehe Anlage 4.1). Zum anderen ist die am 02.08.2019 in Kraft getretene Richtlinie (EU) 2019/1161 („Clean Vehicle Directive“) für die im Linienbusverkehr eingesetzten Fahrzeuge (siehe Kapitel 4.1.4, Kapitel 4.1.7, Kapitel 6.3.2) zu berücksichtigen und in diesem Planwerk entsprechend aufzugreifen. Des Weiteren beginnt ab dem zweiten Halbjahr des Jahres 2022 die zweite Runde der wettbewerblichen Vergabeverfahren für den Busverkehr im Landkreis Esslingen. Als Basis der wettbewerblichen Vergabe von Verkehrsleistungen sind die zu erbringenden Leistungen vorab im NVP des Landkreises zu definieren

[1] Gesetz über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs des Landes Baden-Württemberg (ÖPNVG) vom 08.06.1995 GBl. S. 417 1 in der derzeit gültigen Fassung

(siehe Kapitel 6). Die Schwerpunkte der NVP-Fortschreibung leiten sich aus diesen Anforderungen ab.

Bei der Erteilung von Liniengenehmigungen nach dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG)[2] hat die jeweilige Genehmigungsbehörde – für den Landkreis Esslingen ist dies das Regierungspräsidium Stuttgart – die Ziele und Rahmenvorgaben des NVP zu berücksichtigen. Der NVP stellt hier einen abwägungsrelevanten Belang dar. Die Genehmigungsbehörde kann eine konkrete Linienverkehrsgenehmigung gemäß § 13 Abs. 2a PBefG versagen, wenn der von den Verkehrsunternehmen beantragte Verkehr mit einem NVP nicht in Einklang steht.

1.2 Der rechtliche und organisatorische Rahmen

Nachfolgend werden die wesentlichen gesetzlichen Bestimmungen, die den NVP betreffen, im Gesamtzusammenhang aufgezeigt. Dabei wird sowohl auf die europäischen Richtlinien und Verordnungen als auch Gesetze und rechtliche Vorgaben auf Bundes- und Länderebene eingegangen. Zudem erfolgt eine Darstellung des organisatorischen Rahmens.

1.2.1 Der europäische Rechtsrahmen

Die EU-Verordnung Nr. 1370/2007

Am 03.12.2007 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[3] und Nr. 1893/91 und trat am 03.12.2009 in Kraft. Innerhalb dieser Frist waren die EU-Mitgliedstaaten gehalten, ihre nationale Gesetzgebung dem veränderten EU-Recht anzupassen. Auch das deutsche Personenbeförderungsgesetz (PBefG) wurde überarbeitet und gilt in seiner novellierten Form seit dem 01.01.2013. Aktuell läuft das Verfahren zu einer weiteren Novellierung des PBefG.

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 wettbewerblichen Vergabe der Verkehrsleistungen von der Anwendung eines Wettbewerbsverfahrens als Regelfall aus. Sie hält aber auch die Eigenproduktion von Verkehrsleistungen

[2] Personenbeförderungsgesetz (PBefG) in der derzeit gültigen Fassung.
[3] Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des Rates vom 26.06.1969 über das Vorgehen der Mitgliedstaaten bei mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes verbundenen Verpflichtungen auf dem Gebiet des Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffverkehrs, ABl. L 156 vom 28.06.1969, zuletzt geändert durch die Verordnung (EWG) Nr. 1893/91, ABl. L 169 vom 29.06.1991.

durch ein öffentliches Unternehmen offen (Inhouse Vergabe). Innerhalb bestimmter Wertgrenzen wird zudem die Direktvergabe von Verkehrsleistungen an private Unternehmen (kleine sowie mittlere Unternehmen, im Folgenden KMU) 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 (SPNV) 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 08.02.2011 diese Vergabevariante jedoch für unzulässig erklärt. Mit der Neufassung dieses Gesetzes zum 26.06.2013 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 2014/24/EU[4] und 2014/25/EU[5]) und des deutschen Vergaberechts, insbesondere das GWB, die UVgO[6] sowie – auf Landesebene – die VwV Beschaffung[7], vor. Die Schwellenwerte und Ausnahmebestimmungen der Verordnung sind dann nicht anzuwenden. Vielmehr gilt die grundsätzliche Pflicht zur Ausschreibung der Verkehrsleistungen, sofern keine Ausnahmesituation vorliegt (z.B. Vergabe an einen internen Betreiber) oder die Schwellenwerte (214.000 Euro[8]) des nationalen Vergaberechts unterschritten werden.
- Sofern bei einem Verkehrsangebot, die zu erwirtschaftenden Fahrgeldeinnahmen und Fahrgeldersatzleistungen mehr als 50 % der Gesamtkosten betragen, hat der öffentliche Auftrag den Charakter einer Dienstleistungskonzession im europäischen Sinne. In diesem

[4] Richtlinie 2014/24/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26.02.2014 über die öffentliche Auftragsvergabe und zur Aufhebung der Richtlinie 2004/18/EG; ABl. L 94 vom 28.03.2014, S. 65–242.
[5] Richtlinie 2014/25/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2014 über die Vergabe von Aufträgen durch Auftraggeber im Bereich der Wasser-, Energie- und Verkehrsversorgung sowie der Postdienste und zur Aufhebung der Richtlinie 2004/17/EG; ABl. L 94 vom 28.03.2014, S. 243–374.
[6] Verfahrensordnung für die Vergabe öffentlicher Liefer- und Dienstleistungsaufträge unterhalb der EU-Schwellenwerte (Unterschwellenvergabeordnung – UVgO) vom 02.02.2017
[7] Verwaltungsvorschrift der Landesregierung (Baden-Württemberg) über die Vergabe öffentlicher Aufträge (VwV Beschaffung) vom 24.07.2018, - Az.: 64-0230.0/160 - Geändert durch Verwaltungsvorschrift vom 05.06.2019 (GABl. 2019, S. 217)
[8] Die Schwellenwerte, die seit dem 01.01.2020 gültig sind, wurden von der EU-Kommission für die Jahre 2020/2021 festgelegt.

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 an KMU möglich. Die Schwellenwerte liegen derzeit bei einem Vertragswert von 1 Million Euro oder einer Verkehrsleistung von bis zu 300.000 Kilometer pro Jahr. Bei Unternehmen, die über nicht mehr als 23 Fahrzeuge verfügen, verdoppeln sich diese Werte. Werden die Schwellenwerte überschritten, ist ein wettbewerbliches Vergabeverfahren durchzuführen.

Um die Vergabeoptionen der EU-Verordnung für möglichst viele Verkehrsleistungen nutzen zu können, wurde für das Verbundgebiet des VVS eine Allgemeine Vorschrift zum Ausgleich tarifbedingter Lasten erlassen. Mit dem Beschluss der „Allgemeinen Vorschrift über die Finanzierung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen in der Verbundstufe II des Verkehrs- und Tarifverbunds Stuttgart“ im Jahr 2016 wurde diese durch den Verband Region Stuttgart umgesetzt. Den Verkehrsunternehmen können auf diesem Wege Mindereinnahmen ausgeglichen werden, 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[9] vorgelegt. Danach sind Pläne und Programme, die aufgrund von Rechts- oder Verwaltungsvorschriften erstellt werden müssen und die 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 die Vorgaben der EU-Richtlinie mit dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG)[10] in die nationale Gesetzgebung übernommen. Das im Jahr 2014 verabschiedete Umweltverwaltungsgesetz (UVwG)[11] präzisiert die EU-Richtlinie und das Bundesgesetz auf Landesebene. Darin wird explizit festgelegt, dass Nahverkehrspläne gemäß § 11 ÖPNVG einer Strategischen Umweltprüfung zu unterziehen und demnach darin enthaltene Maßnahmenvorschläge auf ihre Umweltauswirkungen hin zu beurteilen sind. Der vorliegende NVP trägt dem Rechnung (siehe Anhang „Prüfung der Umweltauswirkungen“).

[9] Richtlinie 2001/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27.06.2001, ABl. L 197 vom 21.07.2001
[10] Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 24.02.2010 (BGBl. I S. 94), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 12.12.2019 (BGBl. I S. 2513)
[11] Umweltverwaltungsgesetz (UVwG) des Landes Baden-Württemberg: Gesetz zur Vereinheitlichung des Umweltverwaltungsrechts und zur Stärkung der Bürger- und Öffentlichkeitsbeteiligung im Umweltbereich vom 25.11.2014; GBl. Nr.21 vom 28.11.2014, Seite 592

1.2.2 Das Bundesrecht

Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG)

Mit dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG) wird der Ordnungsrahmen für den straßengebundenen ÖPNV 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 NVP 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 Linienverkehrsgenehmigungen nach dem PBefG zu berücksichtigen und können die Erteilung einer solchen Genehmigung versagen, wenn der Verkehr nicht im Einklang mit einem NVP steht. Bei Vorliegen konkurrierender Genehmigungsanträge sind insbesondere die NVP-Vorgaben zu berücksichtigen.

Aufgrund der EU-Verordnung Nr. 1370/2007 vom 03. Dezember 2007 wurde das PBefG novelliert. Das geänderte Gesetz trat am 01. Januar 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 NVP den Umfang und die Qualität des Verkehrsangebots, die Anforderungen an die Umweltqualität des Angebots sowie die Vorgaben zur verkehrsmittelübergreifenden Integration definiert. Auch der Aspekt der Barrierefreiheit wurde nochmals gestärkt: Zielvorgabe ist, bis zum 01. Januar 2022 im ÖPNV eine vollständige Barrierefreiheit herzustellen. Eventuelle Ausnahmen von dieser Verpflichtung müssen im NVP konkret definiert und begründet werden.

Aktuell wird auf Bundesebene eine weitere Änderung des PBefG vorbereitet. Wesentliche Zielsetzung hierbei ist die verbesserte Einordnung und Abgrenzung von bedarfsgesteuerten Ride-Pooling-Angeboten. In welchen Umfang Nahverkehrspläne dabei eine Steuerungsfunktion erhalten werden, ist gegenwärtig noch offen.

Bei der Aufstellung des NVPs sind die betroffenen Verkehrsunternehmen frühzeitig zu beteiligen (§ 12 Abs. 1 ÖPNV-G).

Bündelung von Buslinien (§ 9 Abs. 2 PBefG)

Im Hinblick auf das vorgeschriebene wettbewerbliche Verfahren bei der Vergabe von Verkehrsleistungen wurde das Busliniennetz im Landkreis in betrieblich zusammenhängende Teil-

netze gegliedert. Die Zusammenfassung mehrerer Linien gewährleistet ausreichende Spielräume für die Aktivierung von Synergien im Rahmen eines Wettbewerbsverfahrens. Gleichzeitig werden gute Voraussetzungen für eine verkehrliche Abstimmung der Linienverkehre untereinander geschaffen. Innerhalb eines Linienbündels wurden die Laufzeiten der Linienverkehrsgenehmigungen jeweils harmonisiert. Diese sind somit i.d.R. innerhalb eines Linienbündels für jede Linie gleich und decken dementsprechend denselben Zeitraum ab.

Die Zuordnung der einzelnen Linien zu den Linienbündeln ist im Rahmen der Erarbeitung des Entwurfs der 2. NVP-Fortschreibung unter Beteiligung der Verkehrsunternehmen und benachbarter Aufgabenträger vorgenommen worden. Seither wurden die Linienbündel unter Berücksichtigung inzwischen erfolgter Angebotsänderungen im Busbereich und der im PBefG vorgesehenen Option der Losbildung lediglich punktuell modifiziert.

Zur Wahrung der Wettbewerbschancen für mittelständische Unternehmen war der Landkreis Esslingen bestrebt, die Größe der Linienbündel auf die Leistungsfähigkeit der möglichen Betreiber abzustellen. Außerdem wurden in den einzelnen Linienbündeln wirtschaftlich stärkere und schwächere Linien zusammengefasst.

Das Bundesbehindertengleichstellungsgesetz (BGG)

Im Jahr 2002 ist das Bundesbehindertengleichstellungsgesetz in Kraft getreten. Das Gesetz fordert in den Bereichen Bau und Verkehr, „sonstige bauliche oder andere Anlagen, öffentliche Wege, Plätze und Straßen sowie öffentlich zugängliche Verkehrsanlagen und Beförderungsmittel im öffentlichen Personenverkehr […] nach Maßgabe der einschlägigen Rechtsvorschriften des Bundes barrierefrei zu gestalten“ (§ 8 Abs. 5 BGG[12]).

1.2.3 Das Landesrecht

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

Der Landtag von Baden-Württemberg hat am 23.05.1995 das Gesetz zur Umsetzung der Bahnstrukturreform und zur Gestaltung des ÖPNVs in Baden-Württemberg als Artikelgesetz beschlossen. Artikel 1 enthält das Gesetz über die Planung, Organisation und Ausgestaltung des ÖPNVs (ÖPNVG).

[12] Gesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz – BGG); Behindertengleichstellungsgesetz vom 27.04.2002 (BGBl. I S. 1467, 1468), das zuletzt durch Artikel 3 des Gesetzes vom 10.07.2018 (BGBl. I S. 1117) geändert worden ist

Hiernach sind die Landkreise bzw. kreisfreien Städte als Aufgabenträger des nicht schienengebundenen Nahverkehrs bestimmt worden (§ 6 Abs. 1 und 2 ÖPNVG). Die Befugnis der Gemeinden, Verkehrsleistungen im ÖPNV finanziell zu fördern oder durch eigene Unternehmen zu erbringen, bleibt unberührt. Dadurch ist ein direktes Engagement von Kommunen im ÖPNV weiterhin möglich.

Der NVP hat nach § 11 Abs. 3 ÖPNVG mindestens zu enthalten:

- eine Bestandsaufnahme der vorhandenen Einrichtungen und Strukturen sowie der Bedienung im ÖPNV,
- eine Bewertung der Bestandsaufnahme (Verkehrsanalyse),
- eine Abschätzung des im Planungszeitraum zu erwartenden Verkehrsaufkommens im motorisierten Individualverkehr (MIV) und im öffentlichen Personennahverkehr (Verkehrsprognose),
- Ziele und Rahmenvorgaben für die Gestaltung des ÖPNV sowie
- Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen zur Verwirklichung einer möglichst weitreichenden Barrierefreiheit im ÖPNV.

Darüber hinaus sollen eventuell geplante Investitionen für den ÖPNV mit ihren voraussichtlichen Kosten und deren Finanzierung dargestellt werden.

Der NVP soll nach § 11 Abs. 5 ÖPNVG durch einen Nahverkehrsentwicklungsplan ergänzt werden, der Aussagen zur angestrebten Entwicklung der Verkehrssituation über den Zeitraum des NVPs hinaus aufzeigt und angestrebte Angebotsverbesserungen darstellt. Da jedoch im vorliegenden NVP auch Maßnahmen betrachtet werden, die über den Planungszeitraum von fünf Jahren hinausreichen, hält der Landkreis Esslingen die Erstellung eines Nahverkehrsentwicklungsplans für entbehrlich.

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

Das im Jahr 2014 beschlossene baden-württembergische Landesgesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen (L-BGG)[13] setzt die Forderungen des Bundesgesetzes (BGG) im Zuständigkeitsbereich des Landes um (zum Thema Barrierefreiheit siehe Kapitel 4.1.3).

[13] Landes-Behindertengleichstellungsgesetz (L-BGG) vom 17.12.2014

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 SPNV ist das Land Baden-Württemberg Aufgabenträger. Ausgenommen davon sind der „regional bedeutsame Schienenpersonennahverkehr mit Ziel und Quelle in der Region Stuttgart“, für die der Verband Region Stuttgart (VRS) die Aufgabenträgerschaft zugewiesen bekommen hat. Beim regional bedeutsamen Schienenverkehr handelt es sich insbesondere um die S-Bahn Stuttgart, aber beispielsweise auch um die im Landkreis Esslingen verkehrende Teckbahn (RB64). Für Bahnlinien außerhalb des Netzes der Deutschen Bahn AG, der Go-Ahead Verkehrsgesellschaft Deutschland GmbH (Go-Ahead) und der Abellio Rail Baden-Württemberg (Abellio), die nicht regional bedeutsam sind, sowie insbesondere für die Verkehrsangebote auf der Basis des PBefG (U-Bahn-, Stadtbahn-, Straßenbahn- und Buslinien) nehmen die Landkreise bzw. die Landeshauptstadt Stuttgart die Aufgabenträgerschaft in unterschiedlicher Form wahr.

Wahrnehmung der Aufgabenträgerschaft des Landkreises

Der Landkreis Esslingen ist gemäß § 6 Abs. 1 ÖPNVG Aufgabenträger für die Stadtbahn- und Buslinien im Kreisgebiet und nimmt darüber hinaus die Aufgabenträgerschaft für die Tälesbahn (RB65) innerhalb der Kreisgrenzen wahr.

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

Aufstellung des Nahverkehrsplans

Für Schienenverkehre in der Aufgabenträgerschaft des Landes oder des Verbands Region Stuttgart ist die Aufstellung eines NVPs nicht erforderlich. In der Region Stuttgart werden deshalb NVPe für den ÖPNV in der Landeshauptstadt Stuttgart sowie in den Landkreisen Böblingen, Esslingen, Göppingen, Ludwigsburg und im Rems-Murr-Kreis erstellt. Die Bearbeitung der Entwürfe der NVPe 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 GVP 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 bewusstere 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 Menschen 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 ÖPNV im gesamten Landesgebiet im Rahmen eines integrierten Gesamtverkehrssystems als eine vollwertige Alternative zum MIV zur Verfügung stehen. Er soll dazu beitragen, dass die Mobilität der Bevölkerung gewährleistet, die

Attraktivität des Wirtschaftsstandortes Baden-Württemberg gesichert und verbessert sowie den Belangen des Umweltschutzes, der Energieeinsparung und der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs Rechnung getragen wird. Jedes Verkehrsmittel im ÖPNV 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 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 NVPs erfolgt eine Abstimmung mit deren Zielvorstellungen.

1.3.2 Der Regionalverkehrsplan der Region Stuttgart

Die Aufstellung des Regionalverkehrsplans (RVP) obliegt gemäß § 3 Abs. 1 des Gesetzes über die Errichtung des Verbands Region Stuttgart (GVRS)[14] dem Verband Region Stuttgart. Der RVP stellt dort neben dem Regionalplan und dem Landschaftsrahmenplan ein weiteres Instrument der regionalen Raumordnung dar. Er baut auf dem Generalverkehrsplan des Landes auf und enthält für die Region Stuttgart, auf der Basis umfangreicher Voruntersuchungen, Aussagen zu organisatorischen, 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 zur Bewertung der Konzepte und der Maßnahmen werden die Möglichkeiten der Verkehrsfinanzierung sowie die Finanzierbarkeit für die dringenden Infrastrukturmaßnahmen dargestellt.

Der aktuell gültige RVP wurde am 18. Juli 2018 verabschiedet und fortgeschrieben. Die Aktualisierung erfolgte in einem dreistufigen Verfahren:

- Um aktuelle Informationen darüber zu erhalten, welche Wege die Bewohner[15] der Region Stuttgart zurücklegen und welche Verkehrsmittel sie dafür nutzen, fand eine regionsweite Haushaltsbefragung statt. Auf der Grundlage der Haushaltsbefragung, vorhandener Strukturdaten und Strukturdatenprognosen sowie verfügbarer Belastungsdaten für die Verkehrsnetze wurde das regionale Verkehrsmodell mit einem Analysezustand 2009/2010 und einem Prognosehorizont 2025 entwickelt.

[14] Gesetzes über die Errichtung des Verbands Region Stuttgart (GVRS) vom 07.02.1994
[15] Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird auf die gleichzeitige Verwendung der Sprachformen männlich, weiblich und divers (m/w/d) verzichtet. Sämtliche Personenbezeichnungen gelten gleichermaßen für alle Geschlechter.

- Darauf aufbauend wurden konkrete Vorschläge zu Infrastrukturverbesserungen bei Schiene und Straße entwickelt oder in Beteiligungsverfahren abgefragt und modellhaft bewertet. Das Verkehrsmodell diente auch der Abschätzung der Wirkungen von ordnungs- und preispolitischen Konzepten.
- Die Modellergebnisse mündeten letztlich in Handlungsempfehlungen und Dringlichkeitsreihungen der Infrastrukturmaßnahmen.

Gemäß § 11 Abs. 2 ÖPNVG bildet der RVP eine Grundlage für die Nahverkehrspläne in der Region.

1.3.3 Bisherige Nahverkehrspläne

Der erste NVP des Landkreises Esslingen stammt aus dem Jahr 1999. Dieser wurde im Jahr 2008 erstmals fortgeschrieben. Grundlage für die vorliegende dritte NVP-Fortschreibung ist der im Dezember 2014 vom Kreistag verabschiedete und im Dezember 2015 sowie im September 2016 teil-fortgeschriebene NVP des Landkreises Esslingen.

Die aktuelle Fortschreibung erfolgt mit aktualisierten Angebots- und Nachfragedaten. Schwerpunkte dieser dritten NVP-Fortschreibung sind unter anderem die bis zum 01. Januar 2022 herzustellende Barrierefreiheit im ÖPNV sowie die Konkretisierung und Ausweitung des vom Landkreis gewünschten ÖPNV-Angebots und damit einhergehend die zweite Vergaberunde für die Verkehrsleistungen im Busverkehr.

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 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG)[16] in unzulässiger Weise überschritten. Das Regierungspräsidium Stuttgart hat deshalb – beginnend im Jahr 2005 – für mehrere Kommunen innerhalb des Regierungsbezirks Luftreinhalte- und Aktionspläne vorgelegt, die eine Verminderung der Schadstoffbelastung zum Ziel haben. Die Pläne werden nach ca. fünf Jahren jeweils fortgeschrieben.

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

[16] Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) vom 15.03.1974 (BGBl I 1974, 721, 1193), neugefasst durch Bek. vom 17.05.2013, zuletzt geändert durch Gesetz vom 08.04.2019

2 Struktur des Untersuchungsraums

Die generellen Zielsetzungen, die Bewertung des Nahverkehrsangebots sowie die Maßnahmen für den Erhalt, den Ausbau und die Verbesserung des ÖPNV-Angebots bedürfen einer Datengrundlage. Diese soll u.a. im folgenden Kapitel geschaffen werden, das sowohl die Raum- als auch die Netz- und Angebotsstruktur sowie das Leistungsangebot im Landkreis Esslingen thematisiert. Dabei sollen grundlegende Informationen zum Landkreis Esslingen – insbesondere den ÖPNV betreffend – vermittelt werden.

2.1 Raumstrukturelle Grundlagen

Das Verkehrsaufkommen und raumstrukturelle Gegebenheiten, so 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. Zunächst erfolgt jedoch eine Darstellung der landes- und regionalplanerischen Vorgaben für den Landkreis Esslingen auf der Grundlage des Landesentwicklungs- bzw. des Regionalplans.

2.1.1 Vorgaben von Landes- und Regionalplanung

Der Landkreis Esslingen befindet sich im Südosten der Region Stuttgart. Hauptsitz der Kreisverwaltung ist die Stadt Esslingen a.N., die, wie die Städte Nürtingen und Kirchheim u.T., als Mittelzentrum ausgewiesen ist. 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“.

Im Landesentwicklungsplan wurden für das Land Baden-Württemberg Entwicklungsachsen festgelegt (siehe Anlage 2.1). Von diesen verlaufen die folgenden durch den Landkreis Esslingen:

- [Stuttgart][17] – Esslingen a.N. – Plochingen – [Göppingen],
- Plochingen – Nürtingen – [Reutlingen/Tübingen] und
- [Stuttgart] – Leinfelden-Echterdingen – Filderstadt – [Tübingen/Reutlingen]

Außerdem ist im Regionalplan eine regionale Entwicklungsachse dargestellt:

- [Stuttgart] – Filderstadt – Neuhausen a.d.F. – Wendlingen a.N. – Kirchheim u.T.

[17] Orte bzw. Kommunen, die sich außerhalb des Landkreises Esslingen befinden, werden in eckigen Klammern dargestellt.

Die dargestellten Achsen verlaufen entlang leistungsfähiger Verkehrsinfrastruktur (Straße, Schiene).

Im Landesentwicklungsplan 2002 wurden sämtliche Kommunen einer von drei Raumkategorien zugeordnet. Dabei wird unterschieden zwischen

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

Alle Kommunen des Mittelbereichs Esslingen a.N. werden der Kategorie 1 zugeordnet.

Ein Großteil der Gemeinden bzw. Städte im Mittelbereich Kirchheim u.T. gelten als „Verdichtungsraum“. Eine Ausnahme bilden die Gemeinden Bissingen a.d.T., Erkenbrechtsweiler, Lenningen und Ohmden, die als „Randzone des Verdichtungsraumes“, sowie die Gemeinde Neidlingen, die als „Ländlicher Raum“ eingestuft wird.

Die Kommunen im Mittelbereich Nürtingen werden vorrangig der Raumkategorie 1 zugeordnet. Nur die Gemeinden Beuren und Neuffen gelten als „Randzone des Verdichtungsraumes“.

Die beiden zum „Bereich Filder“ gehörenden Städte Filderstadt und Leinfelden-Echterdingen werden als „Verdichtungsraum“ typisiert.

2.1.2 Strukturelle Kenngrößen

Der Landkreis Esslingen umfasst ein Gebiet von 641 km², die Einwohnerzahl beträgt 534.525 (Stand: September 2020). Hieraus ergibt sich eine Bevölkerungsdichte von ca. 834 Einwohnern/km².

Zu Beginn der 2000er-Jahre erfolgte zunächst ein verhältnismäßig starkes Bevölkerungswachstum, das sich zwischen 2004 und 2008 wieder deutlich abschwächte. Während um das Jahr 2010 die Einwohnerzahlen des Landkreises sogar leicht sanken, zeichnet sich die Bevölkerungsentwicklung seitdem durch einen kontinuierlichen, teils starken Anstieg aus.

Ein Großteil der Gemeinden weist für den Zeitraum von 2012 bis 2020 ebenfalls ein deutliches Wachstum auf. Allerdings lässt sich insbesondere in ländlichen Gebieten seit 2016 ein moderater Bevölkerungsrückgang feststellen.

In großen Teilen des Landkreises Esslingen liegen verdichtete Siedlungsstrukturen vor. Dies gilt besonders für die Achse [Stuttgart –] Esslingen a.N. – Plochingen, die im Verlauf des Neckartales ein weitgehend zusammenhängendes Siedlungsband bildet. Die Stadt Esslingen a.N. mit ihren 22 Stadtteilen zieht sich dabei 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 a.d.F., jeweils aus mehreren Stadtteilen mit eigenen zentralen Strukturen.

Die Achse Plochingen – Nürtingen hat eine etwas niedrigere Siedlungs- und Bevölkerungsdichte. Die bebauten Flächen sind hier zwar nicht durchgehend, zwischen einzelnen Orten bestehen jedoch fließende Übergänge.

Südlich von Nürtingen ist die Entwicklungsachse weniger raumprägend. So weisen die Gemeinden in diesem Bereich keine höheren Siedlungs- und Bevölkerungskonzentrationen auf. Insgesamt wird dieses Gebiet eher durch ländliche Strukturen charakterisiert. Lediglich die Achse Neuffen – Frickenhausen – Nürtingen kennzeichnet sich durch zusammenhängende Siedlungsstrukturen.

Im südöstlichen Landkreis sind die Ortslagen vergleichsweise dispers verteilt. Nur die Achse von Wendlingen a.N. über Kirchheim u.T. nach Weilheim a.d.T. weist eine mäßige Konzentration von Bevölkerung und bebauten Flächen auf. Das Siedlungsgebiet der Kernstadt Kirchheims (T) geht fließend in das seiner Stadtteile Jesingen und Ötlingen über. Das Gebiet südlich von Kirchheim u.T. bzw. Weilheim a.d.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 restlichen Gemeinden einen eher ländlichen Charakter aufweisen. Das Siedlungsmuster hat eine aufgelockerte Struktur.

Mit Blick auf das Verkehrsgeschehen ist auch die räumliche Verteilung der Beschäftigung von Bedeutung. Die Gesamtzahl der im Landkreis Esslingen sozialversicherungspflichtig beschäftigten Arbeitnehmer beträgt 219.950 (Stand: Juni 2020). Arbeitsplatzschwerpunkte sind die Städte Esslingen a.N., Filderstadt, Kirchheim u.T., Leinfelden-Echterdingen und Nürtingen

(siehe Anlage 2.3). Die Beschäftigtenzahlen steigen seit dem Jahr 2004 kontinuierlich an. Insbesondere seit 2012 ist die Zunahme der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten im Landkreis Esslingen besonders ausgeprägt.

Eine weitere wichtige Nachfragegruppe im ÖPNV sind Schüler und Auszubildende. Von wie vielen Kindern bzw. Jugendlichen die in den einzelnen Kommunen vorhandenen Schultypen besucht werden, zeigt Anlage 2.4. Bei den allgemeinbildenden Schulen weisen die bevölkerungsreichsten Kommunen (Esslingen a.N., Kirchheim u.T., Filderstadt, Nürtingen, Ostfildern und Leinfelden-Echterdingen) die höchsten Werte auf. Dies lässt sich zum einen durch die Einwohnerzahlen begründen. Zum anderen befinden sich Schulen mit höherer Zentralität (Realschulen, Gymnasien) meist nur in den größeren Kommunen. Die großen berufsbildenden Schulen des Landkreises sind in den Mittelzentren Esslingen a.N., Kirchheim u.T. und Nürtingen verortet. Darüber hinaus sind Esslingen a.N. und Nürtingen Hochschulstandorte mit ca. 5.000 bzw. 3.050 Studierenden (Stand: Wintersemester 2019/2020).

2.2 Netz- und Angebotsstrukturen

Die Verkehrsnachfrage, die zwischen Wohnort, Arbeits- und Ausbildungsstätte, Versorgungszentren, Freizeiteinrichtungen und Naherholungsgebieten besteht, erfordert eine abgestimmte und zusammenhängende Verkehrsplanung. Aus diesem Grund sind für die Bewältigung des Personenverkehrs Netz- und Angebotsstrukturen von zentraler Bedeutung. Im Folgenden werden die bestehenden Netzstrukturen für den MIV und den Radverkehr skizziert. Für den ÖPNV erfolgt eine Beschreibung der Netz- und Angebotsstrukturen im Schienen- und Busverkehr. Im Anschluss daran werden Verknüpfungen innerhalb des ÖPNV-Netzes und wesentliche Umsteigerelationen unter Darstellung des P+R- und B+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 sowie Mittelzentren mit ihrem zugehörigen Oberzentrum und Verdichtungsräume mit Räumen der Naherholung im Verlauf einer Entwicklungsachse. Die Straßen des regionalen Verkehrs sorgen für eine Anbindung von Verdichtungsräumen an (Nah-)Erholungsgebiete, an Straßen des überregionalen Verkehrs und an Mittelzentren.

Die Straßen für den großräumigen Verkehr im Landkreis Esslingen werden nachfolgend in Tabelle 2-1 dargestellt:

Tabelle 2-1: Straßen für den großräumigen Verkehr im Landkreis Esslingen

Bezeichnung	Streckenverlauf
A 8	[Karlsruhe – Pforzheim] – Filderstadt/Flughafen – Wendlingen a.N. – Kirchheim u.T. – [Ulm – München]
B 10	[Stuttgart] – Esslingen a.N. – Plochingen – [Göppingen – Ulm]
B 27	[Stuttgart] – Leinfelden-Echterdingen – Filderstadt – Aichtal – [Tübingen – Balingen]
B 297	[Tübingen] – Neckartenzlingen – Neckartailfingen – Nürtingen
B 313	Plochingen – Wendlingen a.N. – Nürtingen – [Reutlingen]

In Tabelle 2-2 erfolgt eine Auflistung der Straßen für den überregionalen Verkehr:

Tabelle 2-2: Straßen für den überregionalen Verkehr im Landkreis Esslingen

Bezeichnung	Streckenverlauf
B 297	[Göppingen] – Kirchheim u.T. – Nürtingen
B 312	[Stuttgart] – Filderstadt – Aichtal – Neckartenzlingen – [Metzingen – Reutlingen]
B 465	Kirchheim u.T. – Anschluss B 28 (Albhochfläche)
L 1150 / L 1201	[Schorndorf / Winterbach] – Baltmannsweiler – Esslingen / Plochingen – Kirchheim u.T.
L 1192 / L 1202	Esslingen a.N. – Ostfildern – A 8
L 1207	Wernau (Neckar) – Kirchheim u.T.

Die Straßen des regionalen Verkehrs sind in der Raumnutzungskarte des Regionalplans Stuttgart dargestellt. Alle regional bedeutsamen Straßen – die Straßen des großräumigen, des überregionalen sowie des regionalen Verkehrs – bilden „ein untrennbares Gesamtnetz“ (Regionalplan Stuttgart, VRS 2009, S. 250). Sie erfahren ferner einen kontinuierlichen Bedeutungsgewinn, da die Motorisierung im Landkreis Esslingen in den letzten Jahren stetig gestiegen ist: Der Pkw-Bestand nimmt seit der Beschlussfassung des ersten NVPs im Jahr 1999 beständig zu – von 285.200 über 303.100 (Stand: 2014) auf etwa 333.400 Pkw (Stand: Januar 2020; Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, Kraftfahrt-Bundesamt). Dabei handelt es sich im Zeitraum von 1999 bis 2020 um einen Anstieg von etwa 17 %.

2.2.2 Regional bedeutsames Radwegenetz/Fahrrad-Infrastruktur

Im Regionalverkehrsplan von 2001 wurde ein regional bedeutsames Radwegenetz ausgewiesen. Da es seitdem umfangreiche Änderungen der Planungsgrundlagen gab, wurde im RVP

von 2018 keine Fortschreibung vorgenommen. Stattdessen erfolgte eine Neuentwicklung des regional bedeutsamen Radwegenetzes.

Auf Grundlage der Fern- und Regionalfreizeitrouten im Rad- und Pedelec-Verkehr in der Region Stuttgart wurde ein Alltagsnetz entwickelt – der Methodik der Richtlinien für Integrierte Netzgestaltung (RIN 2008) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen entsprechend. Analog zum regional bedeutsamen Straßennetz liegt hierbei der Fokus auf den Relationen zwischen den Ober-, Mittel-, Unter- und Kleinzentren, die jeweils in Verbindungsfunktionsstufen eingeordnet werden:

- Als Verbindungsfunktionsstufe 1 werden demnach „Großräumige Verbindungen“,
- als Verbindungsfunktionsstufe 2 „Überregionale Verbindungen“ und
- als Verbindungsfunktionsstufe 3 „Regionale Verbindungen“ definiert.

Daraus resultiert eine hierarchische Gliederung des Radnetzes, wodurch Netzelemente „ihrer Verbindungsbedeutung entsprechend dimensioniert und gestaltet werden“ können (VRS 2018, Regionalverkehrsplan Stuttgart, S.117). Für die Entwicklung der Alltagsrouten wurden als Ziele sowohl Stadt- und Ortskerne als auch Bahnhöfe bzw. Schienenverkehrshaltestellen zur Förderung der Intermodalität herangezogen. Das Ziel war es, unter den Voraussetzungen einer geringen Umwegigkeit und wenigen Steigungen sowie eines geeigneten Fahrbahnbelags möglichst direkte und schnelle Verbindungen zu finden.

Als „großräumige Verbindungen“ werden im Landkreis Esslingen die folgenden Strecken eingeordnet:

- [Stuttgart] – Esslingen a.N. – Plochingen – Reichenbach a.d.F. – [Göppingen] – [Geislingen]
- Plochingen – Wendlingen a.N. – Nürtingen – Neckartenzlingen
- [Stuttgart] – Leinfelden-Echterdingen – Filderstadt – Wendlingen a.N. – Kirchheim u.T. – Weilheim a.d.T.
- Filderstadt – Neckartailfingen

Nachfolgend werden darüber hinaus die „überregionalen Verbindungen“ dargestellt:

- Esslingen a.N. – Ostfildern – Leinfelden-Echterdingen – [Böblingen / Sindelfingen]
- Esslingen a.N. – Ostfildern – [Stuttgart]
- Esslingen a.N. – Wendlingen a.N. – Nürtingen
- [Fellbach] – [Stuttgart] – Esslingen a.N. – Plochingen – Reichenbach a.d.F. – [Uhingen]
- Kirchheim u.T. – [Uhingen] / – [Bad Boll] – [Süßen]
- Nürtingen – Filderstadt / – [Waldenbuch] – [Böblingen / Sindelfingen]

- Nürtingen – Kirchheim u.T. / – Weilheim a.d.T. – [Deggingen]
- Plochingen – Denkendorf
- Plochingen / Esslingen a.N. – [Winterbach] / – [Kernen i.R.] – [Waiblingen]
- Plochingen – / Reichenbach a.d.F. – Kirchheim u.T. – Owen – Lenningen / – Neuffen – [Metzingen]
- Plochingen – Wendlingen a.N. – Nürtingen – [Metzingen]
- Reichenbach a.d.F. – [Schorndorf / Winterbach]

Die Streckenverläufe des regional bedeutsamen Radwegenetzes sowie die „regionalen Verbindungen“ im Landkreis Esslingen können dem Regionalverkehrsplan der Region Stuttgart entnommen werden.

Der Landkreis Esslingen entwickelt zudem das Radwegenetz des Landkreises kontinuierlich weiter. Zu den aktuellen Projekten hinsichtlich der Fahrrad-Infrastruktur gehört u.a. die Errichtung einer etwa 20 km langen Radschnellverbindung zwischen Esslingen a.N. und Reichenbach a.d.F.. Diese soll es Radfahrern ermöglichen, nahezu kreuzungsfrei durch das Neckartal zu fahren.

2.2.3 Netz- und Angebotsstruktur im ÖPNV

Kernelement des ÖPNV ist der „klassische“ Linienverkehr mit Bussen und Bahnen. Diese Verkehrsmittel werden jeweils entsprechend ihrer spezifischen Leistungsmerkmale eingesetzt und ergänzen sich zu einem integrierten Gesamtangebot. Dabei bedienen die Schienenverkehrsmittel die Relationen mit den stärksten Verkehrsnachfragen. Regionalzüge, S-Bahnen und Stadtbahnen bilden so das Rückgrat der Verkehrsbedienung im Verkehrsverbund Stuttgart. Der Busverkehr fungiert als Zu- und Abbringer der Schienenverkehrsmittel. Zudem kommt ihm die Aufgabe der lokalen Erschließung zu. Dabei überlagern sich Erschließungsaufgaben auf kommunaler und überörtlicher Ebene. Entsprechend der vorhandenen Verkehrsbeziehungen und im Sinne einer verkehrlich und wirtschaftlich optimierten Angebotserstellung erfordert dies eine integrierte Netzgestaltung.

Ergänzend zum klassischen Linienverkehr kommen für die Bedienung schwacher Nachfragebereiche und -zeiten in geringem Umfang flexible Bedienungsformen zum Einsatz, so z.B. Ruftaxis, Bürgerbusse oder soziale Fahrdienste (z. B. „Einkaufsbus Altbach“, „SUSE in Filderstadt“).

Im Landkreis Esslingen verkehren insgesamt 13 Bahnlinien (sieben Regionalbahn-, drei S-Bahnlinien und drei Stadtbahnlinien) sowie 118 Buslinien[18]. Momentan gibt es im gesamten Landkreis 40 Schienenhaltestellen (davon zehn Stadtbahnhaltestellen) und ca. 830 Bushaltestellen (Stand: Fahrplan 2021).

Das Busangebot im Landkreis Esslingen ist fahrzeugseitig barrierefrei. Die im Regelbetrieb eingesetzten Linienbusse sind Niederflurfahrzeuge oder Low-Entry-Busse.

Das Fahrplanangebot (Gesamtzahl der Fahrten aller Linien) im Bahn- und Busverkehr an den jeweiligen Wochentagen ist in Tabelle 2-3 dargestellt.

Tabelle 2-3: Gesamtzahl der täglichen Fahrten aller Verkehrslinien im Landkreis Esslingen (Fahrplan 2021)

Wochentag	Anzahl der Fahrten im Bahnverkehr*	Anzahl der Fahrten im Stadtbahnverkehr*	Anzahl der Fahrten im Busverkehr	Anzahl der Fahrten (Gesamt)
Montag – Donnerstag (Schule)	583	440	5.370	6.393
Montag – Donnerstag (Ferien)	571	395	5.022	5.988
Freitag (Schule)	611	440	5.428	6.479
Freitag (Ferien)	599	395	5.079	6.073
Samstag	488	320	3.387	4.195
Sonn- und Feiertage	409	298	2.361	3.068

* Ein vergleichsweise großer Anteil an der Gesamtzahl der Fahrten im Schienenverkehr entfällt auf die Stadtbahnlinien U5, U7 und U8. Deshalb wird der Stadtbahnverkehr gesondert ausgewiesen.

Netz- und Angebotsstruktur im Bahnverkehr

Im Landkreis Esslingen verlaufen mehrere Bahnstrecken. Diese werden im Personenverkehr von Zügen unterschiedlicher Zuggattungen (ICE, IC, IRE, RE, RB und S-Bahn) genutzt. Der Bahnverkehr im Landkreis Esslingen gliedert sich im ÖPNV wie folgt:

- **Regionalbahnen**

Im Landkreis Esslingen gibt es sieben IRE-, RE- bzw. RB-Linien, die zum Teil unterschiedliche Relationen bedienen.

[18] Inklusive der Nachtbus- und Ruftaxilinien im Landkreis Esslingen; Die Linien, die ausschließlich für den Schülerverkehr eingesetzt werden, sind hierbei nicht berücksichtigt.

Entlang der Entwicklungsachse [Stuttgart] – Esslingen a.N. – Plochingen – [Göppingen] verkehren die von Go Ahead und der DB AG betriebenen Regionalzug- bzw. Regionalbahnlinien **RE5** (nach Ulm / Lindau) und **RB16** (nach Geislingen / Ulm). Im Landkreis befinden sich Stationen in den Gemeinden bzw. Städten Esslingen a.N., Plochingen und Reichenbach a.d.F.. Die Regionalzüge ergänzen zwischen Stuttgart und Plochingen das Angebot der S-Bahnlinie S1. Auf dem Streckenabschnitt [Stuttgart] – Esslingen a.N. – Plochingen – [Göppingen] – [Geislingen] verkehrt von Montag bis Freitag von etwa 05:30 Uhr bis zum Betriebsende gegen 01:00 Uhr mindestens ein Zug der Regionalbahnlinie RB 16 in der Stunde. Dieses Angebot wird auf dem Streckenabschnitt Stuttgart – Ulm von 07:00 Uhr bis 16:00 Uhr alle 120 Minuten, zwischen Esslingen a.N. und Ulm zur morgendlichen HVZ sogar alle 60 Minuten, durch zusätzliche Züge verstärkt. Die Regionalbahnlinie bedient darüber hinaus die Relation Plochingen – Geislingen über den gesamten Tag bis etwa 23:00 Uhr mit zwei Zügen in der Stunde, wovon ein Zug pro Stunde bis nach Ulm verkehrt. Dabei werden auf dem jeweiligen Streckenabschnitt immer alle auf dieser Entwicklungsachse liegenden Regionalbahnhöfe im Landkreis Esslingen bedient. An Samstagen sowie an Sonn- und Feiertagen gilt, mit Ausnahme einzelner entfallender, morgendlicher Verbindungen, auf der RB16 dasselbe Fahrplanangebot wie an Werktagen. Überlagert werden diese Leistungen, täglich von ca. 07:00 Uhr bis zum Betriebsende gegen 23:30 Uhr, durch die Züge der Regionalexpresslinie RE5, die im Landkreis Esslingen zwischen Stuttgart Hbf. und Ulm Hbf. nur in Esslingen a.N. und Plochingen halten. Sie verkehrt annähernd in einem 60-Minuten-Takt.

Die Entwicklungsachse [Stuttgart] – Esslingen a.N. – Plochingen – Nürtingen – [Reutlingen / Tübingen] wird durch die von DB Regio und Abellio betriebenen Linien **IRE6** (nach Aulendorf / Horb)[19], **RE10** und **RB18** (nach Tübingen / Heilbronn) im regionalen Nahverkehr im Landkreis Esslingen mit den Bahnhöfen Esslingen a.N., Plochingen, Wendlingen a.N., Oberboihingen, Nürtingen und Bempflingen bedient. Die Regionalzüge überlagern zwischen Stuttgart und Wendlingen a.N. die S-Bahnlinie S1. Die Regionalbahnlinie RB18 verkehrt montags bis freitags von ca. 05:30 Uhr bis etwa 00:30 Uhr in einem 60-Minuten-Takt. Dabei werden alle auf dieser Entwicklungsachse liegenden Regionalbahnhöfe im Landkreis Esslingen bedient. Zudem werden zur morgendlichen HVZ, vor 07:30 Uhr, zusätzliche Züge eingesetzt, die zum Teil nicht in Oberboihingen und Bempflingen halten. An Samstagen sowie an Sonn- und Feiertagen gilt, mit Ausnahme einzelner, entfallender Fahrten vor 07:30 Uhr, dasselbe Fahrplanangebot wie an Werktagen. Zusätzlich fahren die Züge der RB18 in den Nächten vor Samstagen bzw. Sonn- und Feiertagen in einem 120-Minuten-Takt. Auf der Regionalexpresslinie RE10 verkehrt montags bis freitags, von etwa 08:00 Uhr bis 20:30 Uhr, sowie samstags zwischen

[19] Die Züge der InterRegioExpress-Linie IRE6 bedienen zwar die Entwicklungsachse [Stuttgart] – Esslingen a.N. – Plochingen – Nürtingen – [Reutlingen / Tübingen], halten jedoch nicht im Landkreis Esslingen.

09:30 Uhr und 20:30 Uhr ein Zug pro Stunde. Im Landkreis Esslingen werden die Stationen Esslingen a.N., Plochingen, Wendlingen a.N. und Nürtingen bedient. Einzelne Züge starten hierbei erst am Bahnhof in Plochingen.

Die Teckbahn (**RB64**)[20] verkehrt auf der Strecke zwischen Kirchheim u.T. und Oberlenningen. Sie bildet somit einen Anschluss zur S-Bahnlinie S1. Die RB64 fährt montags bis freitags von etwa 05:00 Uhr bis 20:00 Uhr, samstags zwischen 06:00 Uhr und 21:00 Uhr sowie sonn- und feiertags von etwa 07:00 Uhr bis 21:00 Uhr in einem 60-Minuten-Takt. Dabei hält sie an den Stationen Kirchheim u.T., Kirchheim u.T. Süd, Dettingen u.T., Owen, Brucken, Unterlenningen und Oberlenningen.

Darüber hinaus verkehrt im Landkreis Esslingen neben der Teckbahn eine weitere Nebenbahn: die Tälesbahn (**RB65**). Sie fährt von Nürtingen über Nürtingen Vorstadt, Nürtingen Roßdorf, Frickenhausen, Frickenhausen Kelterstraße und Linsenhofen bis nach Neuffen. Von Montag bis Freitag bedient die Tälesbahn die Strecke von etwa 04:30 Uhr bis 21:00 Uhr mindestens in einem 60-Minuten-Takt. Während der morgendlichen und abendlichen HVZ wird dieser zu einem 30-Minuten-Takt verdichtet. Zudem verkehren an Schultagen zusätzliche Züge, sodass über einen Großteil des Tages zwei Fahrzeuge pro Stunde fahren. An Samstagen gilt von etwa 07:00 Uhr bis 21:00 Uhr, an Sonn- und Feiertagen zwischen 09:30 Uhr und 20:00 Uhr, ein 60-Minuten-Takt.

- **S-Bahnen**

Die S-Bahnen der Linien **S1, S2** und **S3** bilden das Rückgrat des ÖPNV-Netzes im Landkreis Esslingen. Das S-Bahn-System charakterisiert sich dabei durch eine mindestens halbstündliche Bedienung der S-Bahn-Stationen und die Bedienung aller Unterwegsbahnhöfe. Zudem gilt in den Nächten vor Samstagen, Sonn- und Feiertagen ein durchgehender Nachtverkehr.

  - **S1** (Kirchheim u.T. – Plochingen – Esslingen a.N. – [Stuttgart] – [Böblingen] – [Herrenberg]

Die S-Bahnlinie S1 verkehrt auf der Relation Kirchheim u.T. – Plochingen – Esslingen a.N. – Stuttgart – Böblingen – Herrenberg. Sie bedient innerhalb des Landkreises die Stationen Mettingen, Esslingen a.N., Oberesslingen, Zell, Altbach, Plochingen, Wernau (Neckar), Wendlingen a.N., Ötlingen und Kirchheim u.T.. Auf dem Streckenabschnitt zwischen Plochingen und Herrenberg verkehren die S-Bahnen montags bis freitags von etwa 05:00 Uhr bis 20:30 Uhr in einem durchgehenden 15-Minuten-Takt. Außerhalb dieser Zeiten sowie an Samstagen, Sonn- und Feiertagen gilt ein 30-Minuten-Takt. Abweichend von diesem S-Bahn-Taktschema wird

[20] Das Angebot der Teckbahn wird fahrplanmäßig durch die Buslinie 177 ergänzt.

der Abschnitt Plochingen – Kirchheim u.T. an allen Wochentagen durchgehend alle 30 Minuten bedient.

- **S2** (Filderstadt – Flughafen/Messe – [Stuttgart] – [Waiblingen] – [Schorndorf]

Die S-Bahnlinie S2 verkehrt auf der Relation Filderstadt – Flughafen/Messe – Stuttgart – Waiblingen – Schorndorf. Sie bedient innerhalb des Landkreises die Stationen Oberaichen, Leinfelden, Echterdingen, Flughafen/Messe und Filderstadt. Auf dem Streckenabschnitt zwischen Schorndorf und Stuttgart-Vaihingen verkehren die S-Bahnen montags bis freitags von etwa 05:00 Uhr bis 20:30 Uhr in einem durchgehenden 15-Minuten-Takt. Zwischen Stuttgart-Vaihingen und Filderstadt gilt derzeit ganztägig ein 30-Minuten-Takt. Dieser soll zum Fahrplanwechsel im Dezember 2021 auf einen 15-Minuten-Takt verdichtet werden. Außerhalb dieser Zeiten sowie an Samstagen, Sonn- und Feiertagen fahren die S-Bahnen der Linie S2 auf dem gesamten Linienweg alle 30 Minuten.

- **S3** (Flughafen/Messe – [Stuttgart] – [Waiblingen] – [Winnenden] – [Backnang])

Die S-Bahnlinie S3 verkehrt auf der Relation Flughafen/Messe – Stuttgart – Waiblingen – Winnenden – Backnang. Sie bedient innerhalb des Landkreises die Stationen Oberaichen, Leinfelden, Echterdingen und Flughafen/Messe. Auf dem Streckenabschnitt zwischen Backnang und Stuttgart-Vaihingen verkehren die S-Bahnen montags bis freitags von etwa 05:30 Uhr bis 20:30 Uhr in einem durchgehenden 15-Minuten-Takt. Außerhalb dieser Zeiten sowie an Samstagen, Sonn- und Feiertagen gilt ein 30-Minuten-Takt. Abweichend von diesem S-Bahn-Taktschema wird der Abschnitt Stuttgart-Vaihingen – Flughafen/Messe von Montag bis Freitag durchgehend alle 30 Minuten bedient. An Samstagen sowie an Sonn- und Feiertagen fahren tagsüber, von etwa 08:00 Uhr bis 19:00 Uhr, zwei S-Bahnen pro Stunde. Zudem verkehren die Züge der Linie S3 an Sonn- und Feiertagen auf diesem Abschnitt zwischen 06:00 Uhr und 08:00 Uhr in einem 60-Minuten-Takt. Ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2021 fahren die S-Bahnen der Linie S3, in Folge der Taktverdichtung der S-Bahnlinie S2 zwischen Filderstadt und Stuttgart-Vaihingen, von Montag bis Freitag nur noch zwischen Backnang und Stuttgart-Vaihingen. Der Fahrplan an Wochenenden und Feiertagen bleibt jedoch bestehen.

- **Stadtbahnen**

Die Städte Ostfildern und Leinfelden-Echterdingen sind mit den Stadtbahnlinien **U5, U7** und **U8** direkt an das Stadtbahnnetz Stuttgarts angebunden. Die U5 verkehrt täglich im 20-Minuten-Takt. Dieser wird in der SVZ auf einen 30-Minuten-Takt ausgedünnt. Sie bietet eine umsteigefreie Verbindung in die Stuttgarter Innenstadt und fährt von Leinfelden kommend über Möhringen, Degerloch, Charlottenplatz und Hauptbahnhof bis zum Killesberg. Die U7 schließt die Stadt Ostfildern an die Stuttgarter Innenstadt an und bedient dabei die Achse Ostfildern –

Heumaden – Charlottenplatz – Hauptbahnhof – Pragsattel – Zuffenhausen – Mönchfeld. Auf dem gesamten Linienweg gilt täglich ein 10-Minuten-Takt, der, während der SVZ, auf einen 15-Minuten-Takt reduziert wird. Die U8 fungiert dagegen als Tangentiallinie auf der Relation Ostfildern – Heumaden – Degerloch – Möhringen – Vaihingen. Sie verkehrt ausschließlich montags bis freitags zwischen 06:00 Uhr und 20:30 Uhr in einem 20-Minuten-Takt.

Netz- und Angebotsstruktur im Linienbusverkehr

Die Linienbusverkehre im Landkreis Esslingen dienen zum einen der Flächenerschließung abseits der Schienenachsen, zum anderen fungieren sie als Zu- bzw. Abbringer von und zu den Bahnen. Dabei orientieren sie sich im Fahrtenangebot an den vorhandenen Nachfragestrukturen bzw. am Fahrplan der korrespondierenden Bahnen. Zusätzlich wird der Busverkehr im Kreisgebiet nach den Anforderungen im Schüler- und Berufsverkehr ausgerichtet. Aufgrund der Bedürfnisse der Berufs- und Ausbildungspendler sind die Linienbusverkehre, die mit dem Schienenverkehr verknüpft sind, zur Optimierung der Umsteigeverkehre an die Fahrpläne der S-Bahnen und Regionalzüge angepasst. Im Rahmen der Überplanung von Linienbündeln wurde und wird jedoch grundsätzlich auf eine Vertaktung der Fahrpläne und eine Vereinheitlichung von Linienwegen Wert gelegt.

Aufgrund der hohen Fahrgastnachfrage ergeben sich für die innerstädtischen Verkehre von Esslingen a.N., Filderstadt, Kirchheim u.T., Leinfelden-Echterdingen, Nürtingen, Ostfildern und Plochingen entsprechend hohe Fahrtenzahlen.

Im regionalen Busverkehr sind für den Mittelbereich Esslingen a.N. die stärksten Verkehrsrelationen auf den Netzabschnitten Neuhausen a.d.F. – Ostfildern – Esslingen a.N. und Neuhausen a.d.F. – Ostfildern – Stuttgart vorhanden. Im Mittelbereich Kirchheim u.T. besteht die dichteste Bedienung auf der Achse Weilheim a.d.T. – Kirchheim u.T.. Als die stärksten Verkehrsbeziehungen des regionalen Busverkehrs können im Mittelbereich Nürtingen die Relationen Wolfschlugen – Nürtingen und Neckartailfingen – Nürtingen bezeichnet werden. Im Bereich Filder gelten die Achsen Filderstadt – Stuttgart und Echterdingen – Stuttgart als Relationen mit großer Bedienungshäufigkeit.

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. Damit bietet sie am Wochenende im VVS-Gebiet 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 a.N., Plochingen, Wendlingen a.N., Kirchheim u.T., Filderstadt und Oberaichen an die

Nacht-S-Bahnen anbindet. In den Nachtbussen und auf den Ruftaxilinien gilt der Gemeinschaftstarif des VVS, auch Zeitkarten werden anerkannt.

Als Ergänzung zum S-Bahn- bzw. Stadtbahnangebot verkehren an den Wochenenden sowie vor Feiertagen im Landkreis Esslingen zehn Nachtbuslinien (siehe Tabelle 2-4), die primär auf die Beförderung der aus der Landeshauptstadt Stuttgart ins Umland rückströmenden „Nachtschwärmer“ ausgerichtet sind. Von etwa 01:00 Uhr bis 05:00 Uhr werden dabei drei bis vier Fahrten angeboten.

Tabelle 2-4: Nachtbuslinien im Landkreis Esslingen (Fahrplan 2021)

Linie	Linienverlauf
N12	Esslingen (N) ZOB – Wäldenbronn – Wiflingshausen – Sulzgries – Rüdern – Neckarhalde – Sulzgries – Esslingen (N) ZOB
N13	Esslingen (N) ZOB – Neckarfreibad – Sirnau – Berkheim – Zollberg – Pliensauvorstadt – Esslingen (N) ZOB
N14	Esslingen (N) ZOB – Liebersbronn – Aichschieß – Aichelberg
N16	Esslingen (N) ZOB – Baltmannsweiler – Hohengehren
N18	Oberaichen – Leinfelden – Echterdingen – Stetten
N19	Esslingen (N) ZOB – Nellingen – Denkendorf – Neuhausen (F) – Esslingen (N) ZOB
N22	Esslingen (N) ZOB – Ruit – Kemnat – Scharnhausen – Esslingen (N) ZOB
N76	Oberaichen – Musberg – Steinenbronn – Waldenbuch
N81	Wendlingen (N) – Nürtingen – Großbettlingen – Neckarhausen
N89	Bernhausen – Bonlanden – Aichtal – Neckartailfingen – Bernhausen

Netz- und Angebotsstruktur bei besonderen Verkehrsangeboten

Besondere Angebotsformen, wie z.B. Ruftaxiverkehre oder Bürgerbuslinien, ergänzen im Landkreis Esslingen den klassischen Linienverkehr.

So werden im Spätverkehr sowie am Wochenende Linienbusverkehre vielfach durch Anrufverkehre ergänzt oder ersetzt. Ähnlich den Nachtbussen besteht die Hauptfunktion von Ruftaxiverkehren darin, den aus den Zentren rückströmenden Verkehr in die Fläche zu verteilen. Anknüpfungspunkte sind dabei Bahnhöfe, an denen bei Bedarf Fahrgäste des Schienenverkehrs aufgenommen und weiterverteilt werden. In Einzelfällen werden aber auch Fahrplanlücken im Linienbusverkehr mit Rufangeboten überbrückt. Hier steht die richtungsunabhängige Erschließungs- und Verbindungsfunktion im Vordergrund. Ruftaxen sind in allen Verkehrsräumen anzutreffen. Teilweise verkehren die Rufangebote exakt auf den Linienwegen der Buslinien, die sie ersetzen, teilweise aber auch in einem weiter gefassten Korridor. Entsprechend werden sie unter der Nummer der jeweiligen Buslinie oder als separates Angebot geführt.

Der Buslinienverkehr im Verbundgebiet des VVS wird des Weiteren stellenweise durch Bürgerbuslinien ergänzt. Diese bieten z. B. an einzelnen Wochentagen oder zu bestimmten Tageszeiten maßgeschneiderte Angebote für den Binnenverkehr in Kommunen an, der im Rahmen des klassischen ÖPNV-Angebots nicht mit dem vor Ort gewünschten Komfort (im Wesentlichen kurze Zugangswege, umsteigefreie Beförderung) bedient werden. Im Landkreis Esslingen verkehren Bürgerbusse in den Städten bzw. Gemeinden Aichtal, Aichwald, Denkendorf, Frickenhausen, Großbettlingen, Köngen, Nürtingen, Oberboihingen und Wendlingen a.N.. Darüber hinaus gibt es zahlreiche soziale Fahrdienste für ältere und / oder in ihrer Mobilität eingeschränkte Menschen, beispielsweise der „Einkaufsbus Altbach“, der Fahrdienst „Mobilo“ in Deizisau, der „Bürgerbus Dettingen u.T.“, die Fahrdienste „SUSE“ in Filderstadt und „S’FlitzerLE“ in Leinfelden-Echterdingen sowie die „Löwenkutsche“ in Neuhausen a.d.F. und der Fahrdienst Notzingen/Wellingen.

Das bestehende ÖPNV-Angebot kann darüber hinaus durch On-Demand-Verkehre ergänzt werden, insbesondere zu Tagesrandzeiten oder in bisher peripher erschlossenen Gebieten. Unabhängig vom Fahrplan und Fahrweg regulärer Linien können dabei nach Möglichkeit auch Fahrtwünsche mehrerer Nutzer gebündelt bedient werden (Ridepooling). Ein solches Angebot an On-Demand-Verkehren besteht derzeit im Landkreis Esslingen jedoch allenfalls in Form von den o.g. sozialen Fahrdiensten, die lokal begrenzt und somit nicht Bestandteil des ÖPNV sind. Mit der geplanten Novellierung des PBefG im Jahr 2021 wird der genehmigungsrechtliche Rahmen für On-Demand-Verkehre festgesetzt. Diese rechtliche Klarstellung ebnet den Weg für die Etablierung von On-Demand-Verkehren im ÖPNV über das bestehende klassische Angebot hinaus.

2.2.4 Kollektivierter Individualverkehr (Sharing-Systeme)

Seit einigen Jahren gewinnen Formen des sogenannten „kollektivierten Individualverkehrs“ immer größere Bedeutung. Die dahinterstehende Idee ist, Verkehrsmittel des Individualverkehrs (vorrangig Pkw und Fahrrad) für den kurzzeitigen 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.

Der Carsharing-Anbieter Stadtmobil stellt in den Städten Esslingen a.N., Filderstadt, Kirchheim u.T., Leinfelden-Echterdingen, Nürtingen, Ostfildern, Plochingen und Reichenbach a.d.F. Leihwagen zur Verfügung. Darüber hinaus umfasst das von der Daimler AG und BMW betriebene CarSharing-System Share Now die Stadt Esslingen a.N..

Auch das Fahrrad wird – über das Verleihsystem „RegioRad Stuttgart“ – als ergänzende Mobilitätsdienstleistung bzw. als Zu- und Abbringer zu/von Bahnhaltepunkten angeboten. Über den Nachfolger des Projekts „E-2-Rad Anschlussmobilität an Bahnhaltepunkten“, ein Projekt zum Ausleihen von Fahrrädern mit elektrischem Hilfsmotor (Pedelecs), können sowohl Fahrräder als auch Pedelecs und Lastenräder an verschiedenen Standorten im Landkreis ausgeliehen und zurückgegeben werden. Aktuell sind die Kommunen Filderstadt, Kirchheim u.T., Leinfelden-Echterdingen, Plochingen, Wendlingen a.N., Wernau (Neckar) und Wolfschlugen bereits in das System einbezogen.

Um die Nutzung von Carsharing und „RegioRad Stuttgart“ in Kombination mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu fördern, erhalten VVS-Stammkunden bei diesen Systemen 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 Bedeutung.

Die für den Landkreis Esslingen bedeutendsten Verknüpfungspunkte sind die Bahnhöfe in Esslingen a.N., Kirchheim u.T., Nürtingen, Plochingen und Wendlingen a.N. sowie die S-Bahn-Stationen in Bernhausen, Echterdingen und Leinfelden. Hierbei sind insbesondere die Übergänge Bus/Schiene und Schiene/Bus von Bedeutung. Daneben dienen die Knoten aber auch der Verknüpfung der Buslinien untereinander.

Der Bahnhof Esslingen a.N. verknüpft Verkehrsströme der Buslinien aus dem Neckartal, dem Schurwald, dem Filderraum und den Esslinger Teilorten mit der S-Bahnlinie S1 und den Regionalbahnen RE10, RB16 und RB18.

Der S-Bahnhof Kirchheim u.T. bietet einen Anschluss der Teckbahn (RB64) an das S-Bahnnetz Stuttgart sowie Umsteigemöglichkeiten auf das Kirchheimer Stadtbusnetz, die zwischenörtlichen Verbindungen in Richtung Weilheim a.d.T. und Neidlingen sowie in das Lenninger Tal, das auch durch die Teckbahn erschlossen wird. Darüber hinaus gibt es Verbindungen in Richtung Schlierbach und Göppingen sowie nach Reichenbach a.d.F. und ins Biosphärengebiet Schwäbische Alb.

Der Bahnhof Nürtingen verknüpft Buslinien aus den Nürtinger Teilorten, aus dem gesamten Mittelbereich Nürtingen, aus Filderstadt, S-Plieningen, S-Degerloch und Kirchheim u.T. mit den Regionalverkehrszügen RE10, RB18 und RB65.

Am Bahnhof Plochingen werden die Busse aus Kirchheim u.T., dem Neckartal, dem Schurwald und dem Plochinger Stadtgebiet gebündelt. Zudem besteht ein Übergang zu IC-, Regionalverkehrs- (RE5, RE10, RB16, RB18) und S-Bahn-Zügen (S1).

Der Bahnhof Wendlingen a.N. verknüpft die Regionalverkehrslinien RE10, RB18 und die S-Bahnlinie S1 mit den Bussen aus Köngen und dem Raum Nürtingen.

Die S-Bahnstation in Filderstadt-Bernhausen schließt die Buslinien aus dem Mittelbereich Nürtingen sowie aus Richtung Stuttgart an die S-Bahn Stuttgart an. Der Knotenpunkt schafft zudem Verbindungen für Fahrgäste aus den Filderstädter Teilorten.

Die Bahnhöfe in Leinfelden und Echterdingen bündeln Buslinien aus Stuttgart, dem Filderraum, dem Schönbuch und aus den Teilorten Stetten und Musberg sowie die S-Bahnlinien S2 und S3. Leinfelden ist zusätzlich mit der U5 an das Stadtbahnnetz der SSB angeschlossen.

Verknüpfungspunkte zwischen ÖPNV und Individualverkehr

Von Bedeutung sind weiterhin die Übergangsmöglichkeiten zwischen dem Individualverkehr und den öffentlichen Verkehrsmitteln. Hierzu zählen Park+Ride- [P+R] sowie Bike+Ride- [B+R] Angebote. Solche Abstell- und Parkmöglichkeiten sind insbesondere für Schienenverkehrsmittel relevant.

Im Landkreis Esslingen gibt es an zahlreichen Bahnstationen ein Angebot an P+R-Plätzen (siehe Anlage 2.6). Die durchschnittliche Größe einer P+R-Anlage im Landkreis Esslingen liegt bei 130 Stellplätzen[21], die größte befindet sich am Bahnhof Filderstadt-Bernhausen mit 350 Plätzen. Insgesamt werden im Landkreis Esslingen derzeit 2.461 P+R-Stellplätze (Stand: März 2021) angeboten, von denen sich die Mehrzahl an S-Bahn-Stationen befindet. Die meisten sind ebenerdig angelegt. Parkhäuser bzw. Parkdecks befinden sich in den Städten Filderstadt-Bernhausen, Leinfelden-Echterdingen und Plochingen.

[21] Für die Berechnung des Mittelwerts wurde die Gesamtzahl aller P+R-Stellplätze durch die Gesamtzahl der Haltestellen im Landkreis Esslingen geteilt, die über ein P+R-Angebot verfügen. Wenn demnach eine Haltestelle mehrere P+R-Stationen besitzt, werden diese zu einer P+R-Anlage zusammengefasst.

Auch für Fahrradfahrer werden an den Bahnhöfen im Landkreis Esslingen zahlreiche Einstellplätze bereitgehalten. Derzeit (Stand: März 2021) sind es 1.979, von denen etwa 79 % überdacht sind. Darüber hinaus gibt es gegenwärtig 92 abschließbare Fahrradboxen. Die B+R-Plätze im Landkreis Esslingen werden in Anlage 2.7 dargestellt.

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 an Normalwerktagen, also von Montag bis Freitag, analysiert. Im Hinblick auf den Wochenendverkehr beschränkt sich die Auswertung auf den Aspekt der Bedienungshäufigkeit, da hinsichtlich der geringeren 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: Fahrplan 2021). In die Analyse werden sowohl 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 2021 vom Linienverkehr regelmäßig bedient wurden. Haltestellen, die nur im Schülerverkehr angefahren wurden, sind ebenfalls enthalten. Die Darstellung für den Busverkehr erfolgt in den Radien von 300 m, 400 m und 500 m. Im Schienenverkehr gilt bei Haltestellen, von denen aus Direktverbindungen ins Oberzentrum Stuttgart bestehen, ein Radius von 1.000 m, bei allen anderen Schienenhaltestellen ein Einzugsbereich von 800 m (siehe Kapitel 4.2.1). In den Anlagen 2.8 bis 2.11 sind für die Mittelbereiche die Einzugsbereiche der Bus- und Schienenhaltestellen dargestellt.

2.3.2 Erreichbarkeit

Im Rahmen der Bestandsaufnahme werden mit Hilfe des Programmsystems EFA für jeden Teilort die Fahrmöglichkeiten zu den Nachbarorten bzw. zum nächstgelegenen Schienenanschluss untersucht, von dem aus Fahrten in übergeordnete Zentren möglich sind.

Für alle Fahrmöglichkeiten zwischen Quelle und Ziel werden 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 Bezugshaltestellen ausgewählt, um möglichst alle vorhandenen Linien zu berücksichtigen.

Die EFA weist alle Fahrmöglichkeiten zwischen zwei Punkten, einschließlich der Umsteigefahrten, aus. 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 die 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.

Die Anwendung des Gemeinschaftstarifs durch die Verkehrsunternehmen wird in den Nahverkehrsplänen der Aufgabenträger verpflichtend vorgegeben. Diese Vorgabe wird für die Verbundlandkreise von der Allgemeinen Vorschrift der Region Stuttgart flankiert, nach der nur bei Anwendung des VVS-Tarifs Zugang zu Anteilen an den Verbundeinnahmen sowie zu Ausgleichsleistungen für Durchtarifierungsverluste besteht. Die Region nutzt hier die in der EU-Verordnung Nr. 1370/2007 geschaffene Möglichkeit, Verbundtarife als sog. Höchsttarife den Verkehrsunternehmen vorzugeben und verbundbedingte Nachteile nach einem transparenten Verfahren auszugleichen.

Der Verbundtarif ist ein Zonentarif, d. h. der Fahrausweis gilt nicht für eine bestimmte Strecke, sondern für eine oder mehrere Zonen. Während der Gültigkeitsdauer können innerhalb der gewählten Zonen alle einbezogenen öffentlichen Verkehrsmittel nach freier Wahl in Richtung Fahrtziel benutzt werden. Sofern der VVS Übergangstarifregelungen mit anderen Verkehrsverbünden vereinbart hat bzw. noch vereinbart, sind diese Regelungen in allen regelmäßig verkehrenden öffentlichen Nahverkehrsmitteln ebenfalls anzuwenden. Das Gleiche gilt für be-

stehende oder künftige Anschlussticketregelungen, bei denen der VVS oder seine Nachbarverbünde Fahrpreisermäßigungen für Kunden des jeweiligen Nachbarverkehrsverbundes einräumen.

Das Land Baden-Württemberg hat zum 01.01.2019 für verbundübergreifende Fahrten einen Landestarif, den BW-Tarif, eingeführt. Dieser umfasst Angebote für den Gelegenheitsverkehr und seit Ende 2020 auch Zeitkarten. Der BW-Tarif stellt ein verbundübergreifendes Tarifwerk dar, auf dessen Basis von jeder Haltestelle zu jeder anderen Haltestelle in Baden-Württemberg, einschließlich etwaiger Arrondierungsgebiete in den benachbarten Bundesländern und Nationalstaaten, ein durchgängiger Fahrschein erworben werden kann. Die Verkehrsunternehmen verpflichten sich, diesen Landestarif anzuwenden und zu vertreiben, soweit es sich nicht um Verbundbinnenrelationen oder um Relationen handelt, für die es verbundbezogene Übergangstarifregelungen bzw. Anschlussticketregelungen gibt.

3 Verkehrsnachfrage

Gemäß § 11 Abs. 3 ÖPNVG hat der NVP „eine Bewertung der Bestandsaufnahme (Verkehrsanalyse)“ sowie „eine Abschätzung des im Planungszeitraum zu erwartenden Verkehrsaufkommens im motorisierten Individualverkehr und im öffentlichen Personennahverkehr (Verkehrsprognose)“ zu beinhalten. In diesem Kapitel werden – auf der Grundlage eines Verkehrsmodells – sowohl die Verkehrsanalyse als auch die Verkehrsprognose dargestellt. Darüber hinaus erfolgt eine Betrachtung der demographischen Entwicklung im Landkreis.

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 wurde im Auftrag des VRS im Jahr 2019 durch das Verkehrswissenschaftliche Institut Stuttgart (VWI) fortgeschrieben. Das Modell basiert auf der Verkehrsanalyse aus dem Jahr 2010. Die Verkehrsprognose ist seit der Fortschreibung auf den Zeithorizont 2030 ausgerichtet.

Das Verkehrsmodell basiert auf 1.187 Verkehrszellen, die teilweise außerhalb der Regionsgrenzen liegen und zur Abbildung der ein- und ausbrechenden Verkehre dienen. Im Rahmen der Fortschreibung hat sich die Zahl der Verkehrszellen im Prognosefall durch die Teilung einiger Zellen noch erhöht. Auf den VVS-Raum entfallen 930 Zellen, auf den Landkreis Esslingen 111. Das Modell ist hinsichtlich seiner Auflösung damit gut geeignet, die zu erwartende Entwicklung des motorisierten Verkehrs im überörtlichen Verkehr für das kommende Jahrzehnt zu prognostizieren. Für die verkehrlichen Verflechtungen über die Regionsgrenzen hinaus wurde auf eine landkreisscharfe Matrix zurückgegriffen, die im Zusammenhang mit dem Generalverkehrsplans des Landes erstellt worden ist. Da bei deren Erstellung Busverkehre keine Berücksichtigung fanden, ist auf ein- und ausbrechenden Relationen, die teilweise oder ganz durch Buslinien abgedeckt werden, eine Auswertung von ÖV-Anteilen nicht möglich bzw. führt nicht zu sinnvollen Ergebnissen.

Aufgrund der umfangreichen Fortschreibung 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 Planwerk ist nachfolgend die Abschätzung der zu erwartenden Entwicklung durch eine Gegenüberstellung von Verkehrsanalyse und -prognose. Durch die jeweils erfolgte Hochrechnung innerhalb desselben Verkehrsmodells ist hier 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 dessen Fortschreibung hieran anschloss, 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 ÖPNV.

Im Verkehrsmodell sind die jeweils gültigen Verkehrsnetze des MIVs und des ÖPNVs für den Analysezeitpunkt hinterlegt. Die dazu passende Verkehrsnachfrage ist in getrennten Matrizen für die beiden Verkehrsarten auf der Basis der 1.187 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 einen 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 12 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.

Die wichtigsten Ergebnisse der Verkehrsanalyse für den Landkreis Esslingen sind in der Tabelle 3-1 zusammengefasst. Mit einem kreisweiten ÖPNV-Anteil von 13,8 % 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.

Tabelle 3-1: Ergebnisse der Verkehrsanalyse 2010

Betrachtungsraum	**Verkehrsströme**	**Aufkommen motorisierter Verkehr** [Fahrten/Tag]	**...davon mit öffentlichen Verkehrsmitteln** [Fahrten/Tag]	**ÖV-Anteil**
VVS-Gebiet	Gesamtverkehr	5.732.500	1.080.700	18,9 %
	...davon Binnenverkehr	5.091.300	998.900	19,6 %
	...davon Quell-/Zielverkehr	641.100	81.800	12,7 %
Landkreis Esslingen	Gesamtverkehr	1.392.300	192.500	13,8 %
	...davon Binnenverkehr	815.400	98.100	12,0 %
	...davon Quell-/Zielverkehr	576.900	94.400	16,7 %
Wichtigste Ziele bzw. Herkunft des Quell- und Zielverkehrs:				
Landeshauptstadt Stuttgart	Quell-/Zielverkehr	265.500	67.100	25,3 %
Rems-Murr-Kreis	Quell-/Zielverkehr	56.800	5.000	8,8 %
Landkreis Böblingen	Quell-/Zielverkehr	65.900	5.400	8,2 %
Landkreis Göppingen	Quell-/Zielverkehr	63.000	4.000	6,3 %
Mittelbereich Esslingen	Gesamtverkehr	599.700	94.000	15,7 %
	...davon Binnenverkehr	252.800	39.800	15,7 %
	...davon Quell-/Zielverkehr	346.900	54.200	15,6 %
Wichtigste Ziele bzw. Herkunft des Quell- und Zielverkehrs:				
Landeshauptstadt Stuttgart	Quell-/Zielverkehr	114.100	34.300	30,1 %
Mittelbereich Kirchheim/Teck	Quell-/Zielverkehr	60.400	3.800	6,3 %

Mittelbereich Nürtingen	Quell-/Zielverkehr	34.800	2.600	7,5 %
Mittelbereich Waiblingen/Fellbach	Quell-/Zielverkehr	30.200	2.000	6,6 %
Mittelbereich Kirchheim/Teck	Gesamtverkehr	327.800	27.000	8,2 %
	...davon Binnenverkehr	139.100	15.600	11,2 %
	...davon Quell-/Zielverkehr	188.700	11.400	6,0 %
Wichtigste Ziele bzw. Herkunft des Quell- und Zielverkehrs:				
Mittelbereich Esslingen	Quell-/Zielverkehr	60.400	3.800	6,3 %
Mittelbereich Nürtingen	Quell-/Zielverkehr	49.800	3.300	6,6 %
Landeshauptstadt Stuttgart	Quell-/Zielverkehr	17.800	2.300	12,9 %
Landkreis Göppingen	Quell-/Zielverkehr	27.000	500	1,9 %
Mittelbereich Nürtingen	Gesamtverkehr	327.600	26.500	8,1 %
	...davon Binnenverkehr	146.000	13.500	9,2 %
	...davon Quell-/Zielverkehr	181.600	13.000	7,2 %
Wichtigste Ziele bzw. Herkunft des Quell- und Zielverkehrs:				
Mittelbereich Kirchheim/Teck	Quell-/Zielverkehr	49.800	3.300	6,6 %
Mittelbereich Esslingen	Quell-/Zielverkehr	34.800	2.600	7,5 %
Landkreis Reutlingen	Quell-/Zielverkehr	26.600	1.400	5,3 %
Landeshauptstadt Stuttgart	Quell-/Zielverkehr	16.500	2.300	13,9 %
Bereich Filder	Gesamtverkehr	324.600	58.000	17,9 %
	...davon Binnenverkehr	90.200	16.100	17,8 %
	...davon Quell-/Zielverkehr	234.400	41.900	17,9 %
Wichtigste Ziele bzw. Herkunft des Quell- und Zielverkehrs:				
Landeshauptstadt Stuttgart	Quell-/Zielverkehr	117.000	28.100	24,0 %
Mittelbereich Böblingen/ Sindelfingen	Quell-/Zielverkehr	22.400	3.100	13,8 %
Mittelbereich Esslingen	Quell-/Zielverkehr	18.900	1.300	6,9 %

Das gute Angebot auf der Schiene selbst bewirkt zudem bemerkenswert hohe Modal Split-Werte bei den radial auf die Landeshauptstadt Stuttgart ausgerichteten Verkehrsströmen. Die vergleichsweise hohen ÖV-Anteile im Binnenverkehr des Mittelbereichs 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.

Der Landkreis Göppingen wurde zum 01. Januar 2021 in den VVS integriert und damit ein wichtiger Verkehrspartner. Unter den Landkreisen außerhalb des VVS ist der Landkreis Reutlingen einer der wichtigsten Verkehrspartner. Dank der Schienenachse durch das Fils- und Neckartal wird bei den Verflechtungen zwischen dem Mittelbereich Esslingen und dem Landkreis Göppingen bei knapp 25.000 täglichen Fahrten mit 12,1 % auch ein verhältnismäßig hoher ÖV-Anteil erreicht. Für das noch etwas größere Verkehrsvolumen zwischen dem Mittelbereich Kirchheim u.T. 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 wider. Die mit Abstand höchsten Nachfragewerte weist der Abschnitt der Neckartalbahn auf, der vom regionalen Zugverkehr und von der S-Bahn-Linie S1 gleichzeitig bedient wird. Hier bewegen sich die Querschnittsbelastungen zwischen rund 19.500 (Wendlingen a.N. – Wernau (Neckar)) und rund 43.900 (Esslingen a.N.-Mettingen – Stgt.-Obertürkheim) Fahrten pro Normalwerktag (Mo-Fr). Die Regionalzugstrecken außerhalb des S-Bahn-Bereichs erreichen Werte zwischen rund 14.200 (Neckartalbahn Nürtingen – Wendlingen a.N.), rund 10.200 (Filstalbahn Reichenbach a.d.F. – Plochingen), rund 4.600 (Täleslbahn Nürtingen Bf. – Nürtingen Roßdorf) und rund 1400 (Teckbahn Kirchheim u.T. Bf. – Kirchheim u.T. Süd) normalwerktäglichen Fahrten. Die vergleichsweise geringe Auslastung der Teckbahn ist vor dem Hintergrund der alternierenden Bedienung mit der Buslinie 177 zu sehen. Die ebenfalls im Landkreis Esslingen verlaufende Filder-S-Bahn erreicht ihre Maximalbelastung von rund 26.600 Fahrten am kreisüberschreitenden Querschnitt Leinfelden-Echterdingen-Oberaichen – Stgt.-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 a.N., Filderstadt und Kirchheim u.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 2030

3.3.1 Datengrundlage

Für die Fortschreibung des Verkehrsmodells hat der VRS als Prognosehorizont das Jahr 2030 gewählt. Aus heutiger Sicht kann damit auch die vollständige Umsetzung des Projekts „Stuttgart 21“, das erhebliche Auswirkungen auf das Verkehrsnetz im ÖPNV haben wird, in der Prognosesituation sicher unterstellt werden.

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 Amts der Landeshauptstadt Stuttgart zurückgegriffen. Bei den Arbeitsplatzzahlen wurde eine Anpassung gemäß der Entwicklung der Berufstätigen vorgenommen. Die Verteilung erfolgte gemeindescharf auf Basis der Arbeitsplatzentwicklung in den Jahren 2009 bis 2018 gemäß der Daten des Statistischen Landesamtes. Die Anzahl der Schulplätze wurde einwohnerabhängig angepasst. Für den Landkreis Esslingen wurden somit letztlich 547.600 Einwohner (+35.500), 261.600 Arbeitsplätze (+10.200) und 71.400 Schulplätze (-1.400) für den Prognosehorizont angenommen.

3.3.2 Teilraumbezogene Ergebnisse

Für die Auswertung bzw. Darstellung der Ergebnisse der Verkehrsprognose gelten die in Kapitel 3.2.2 enthaltenen Hinweise zur Verkehrsanalyse entsprechend. Einen Überblick über die wichtigsten Ergebnisse der Prognoserechnung für den Landkreis gibt Tabelle 3-2.

Trotz der nur moderaten Entwicklung bei den Strukturdaten weist die Prognoserechnung für den Landkreis insgesamt ein Verkehrswachstum im motorisierten Verkehr von etwa 16,4 % bis 2030 auf, das sich aus einer sehr deutlichen Zunahme des Quell- und Zielverkehrs (+29,6 %) und einem schwächeren Anstieg des Binnenverkehrs (+7,1 %) zusammensetzt. Trotz einer verbesserten ÖPNV-Angebotssituation gegenüber 2010 (Stadtbahnausbau [U5, U6], Stuttgart 21) und der berücksichtigten VVS-Tarifzonenreform führen der unterstellte Straßenausbau (B27), das in der Basisprognose vereinbarte Festhalten der IV-Kosten auf dem Niveau 2019 und die Abnahme des Schülerverkehrs sogar zu einem leichten 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 hier zu beobachtende, teilweise deutliche Anstieg des ÖV-Anteils am Quell- und Zielverkehr aus bzw. in die Landeshauptstadt Stuttgart hängt primär mit dem Projekt „Stuttgart 21“ und den dort vorgesehenen Verbesserungen im öffentlichen Verkehrsangebot zusammen.

Tabelle 3-2: Ergebnisse der Verkehrsprognose 2030

Betrachtungs-raum	**Verkehrsströme**	**Aufkommen motorisier-ter Verkehr** [Fahrten/Tag]	**...davon mit öf-fentlichen Ver-kehrsmitteln** [Fahrten/Tag]	**ÖV-An-teil Prog-nose 2030**	**Verände-rung ÖV-Anteil** von 2010 bis 2030
VVS-Gebiet	Gesamtverkehr	6.523.600	1.469.600	22,5 %	+ 3,6 %
	...davon Binnenverkehr	5.558.000	1.250.000	22,5 %	+ 2,9 %
	...davon Quell-/Zielverkehr	965.600	219.600	22,7 %	+ 10,0 %
Landkreis Esslingen	Gesamtverkehr	1.621.000	293.400	18,1 %	+4,3 %
	...davon Binnenverkehr	873.200	102.500	11,7 %	- 0,3 %
	...davon Quell-/Zielverkehr	747.800	190.900	25,6 %	+ 8,9 %
Wichtigste Ziele bzw. Herkunft des Quell- und Zielverkehrs:					
Landeshaupt-stadt Stuttgart	Quell-/Zielverkehr	301.900	103.900	34,4 %	+ 9,1 %
Rems-Murr-Kreis	Quell-/Zielverkehr	63.300	11.300	17,8 %	+ 9,0 %
Landkreis Böblingen	Quell-/Zielverkehr	75.200	13.100	17,4 %	+ 9,2 %
Landkreis Göppingen	Quell-/Zielverkehr	61.300	6.200	10,1 %	+ 3,8 %
Mittelbereich Esslingen	Gesamtverkehr	653.800	127.600	19,5 %	+ 3,8 %
	...davon Binnenverkehr	269.300	38.300	14,2 %	- 1,5 %
	...davon Quell-/Zielverkehr	384.500	89.300	23,2 %	+ 7,6 %
Wichtigste Ziele bzw. Herkunft des Quell- und Zielverkehrs:					
Landeshaupt-stadt Stuttgart	Quell-/Zielverkehr	117.700	43.400	36,9 %	+ 6,8 %
Mittelbereich Kirchheim/Teck	Quell-/Zielverkehr	62.300	4.400	7,1 %	+ 0,8 %
Mittelbereich Nürtingen	Quell-/Zielverkehr	34.700	3.000	8,6 %	+ 1,1 %
Mittelbereich Waiblingen/ Fellbach	Quell-/Zielverkehr	31.100	3.900	12,5 %	+ 5,9 %
	Gesamtverkehr	354.500	33.000	9,3 %	+ 1,1 %

Mittelbereich Kirchheim/ Teck	...davon Binnenverkehr	151.100	15.000	9,9 %	- 1,3 %
	...davon Quell-/Zielverkehr	203.400	18.000	8,8 %	+ 2,8 %
Wichtigste Ziele bzw. Herkunft des Quell- und Zielverkehrs:					
Mittelbereich Esslingen	Quell-/Zielverkehr	62.300	4.500	7,2 %	+ 0,9 %
Mittelbereich Nürtingen	Quell-/Zielverkehr	52.200	3.400	6,5 %	- 0,1 %
Landeshaupt-stadt Stuttgart	Quell-/Zielverkehr	17.100	4.200	24,6 %	+ 11,7 %
Landkreis Göppingen	Quell-/Zielverkehr	27.300	600	2,2 %	+ 0,3 %
Mittelbereich Nürtingen	Gesamtverkehr	368.200	36.200	9,8 %	+ 1,7 %
	...davon Binnenverkehr	158.800	13.600	8,6 %	- 0,6 %
	...davon Quell-/Zielverkehr	209.400	22.600	10,8 %	+ 3,6 %
Wichtigste Ziele bzw. Herkunft des Quell- und Zielverkehrs:					
Mittelbereich Kirchheim/Teck	Quell-/Zielverkehr	52.200	3.400	6,5 %	- 0,1 %
Mittelbereich Esslingen	Quell-/Zielverkehr	34.700	3.000	8,6 %	+ 1,1 %
Landkreis Reutlingen	Quell-/Zielverkehr	43.200	4.000	9,3 %	+ 4,0 %
Landeshaupt-stadt Stuttgart	Quell-/Zielverkehr	19.400	5.700	29,4 %	+ 15,5 %
Bereich Filder	Gesamtverkehr	440.100	114.400	26,0 %	+ 8,1 %
	...davon Binnenverkehr	98.500	17.800	18,1 %	+ 0,3 %
	...davon Quell-/Zielverkehr	341.700	96.500	28,2 %	+ 10,3 %
Wichtigste Ziele bzw. Herkunft des Quell- und Zielverkehrs:					
Landeshaupt-stadt Stuttgart	Quell-/Zielverkehr	147.800	50.600	34,2 %	+ 10,2 %
Mittelbereich Böblingen/ Sindelfingen	Quell-/Zielverkehr	26.700	6.100	22,8 %	+ 9,0 %
Mittelbereich Esslingen	Quell-/Zielverkehr	24.800	4.500	18,1 %	+ 11,2 %

Die einzelnen Mittelbereiche nehmen an der Gesamtentwicklung in unterschiedlichem Umfang teil. Treiber des Verkehrswachstums im Landkreis ist der Bereich Filder mit einer Steigerung des motorisierten Verkehrs um über ein Drittel, während die anderen Mittelbereiche hier lediglich um etwa 10 % zulegen. Der zurückgehende Schülerverkehr macht sich in den Bereichen Esslingen a.N., Kirchheim u.T. und Nürtingen durch eine leicht unterdurchschnittliche Entwicklung des ÖV-Anteils im Binnenverkehr bemerkbar. Diese relative Schwächung kann jedoch in

allen Mittelbereichen durch eine höhere Inanspruchnahme des öffentlichen Nahverkehrs im Quell- und Zielverkehr mehr als ausgeglichen werden.

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 dem Abzweig der Neubaustrecke über die Wendlinger Kurve erhält demnach künftig 15.000 normalwerktägliche Fahrgastfahrten, die Belastung der Neckartalbahn zwischen Esslingen-Mettingen und Stuttgart-Obertürkheim steigt um gut 33.700 auf 77.600 Fahrgastfahrten an. Im Abschnitt Reichenbach a.d.F. – Plochingen legt die Filstalbahn um 11.900, die Teilstrecke Wendlingen a.N. – Plochingen um rund 5.500 Fahrgastfahrten zu. Die Belastung der Filder-S-Bahn-Strecke wächst am höchstbelasteten Querschnitt Leinfelden-Echterdingen-Oberaichen – Stuttgart-Rohr um rund 15.600 Fahrgäste an. Grund für die enormen Zuwächse ist das im Zuge von Stuttgart 21 neu geschaffene Metropolexpress-Liniennetz (MEX), welches eine deutlich attraktivere Anbindung der Region an die Landeshauptstadt ermöglicht.

Die durch das leichte Absinken der Schülerzahlen entstehenden Fahrgastverluste im Busverkehr können im Zulauf zu den Umsteigeknoten im Landkreis (Esslingen, Nürtingen, Bereich Filder) durch die induzierten Wirkungen des verbesserten Regionalzugangebots größtenteils zumindest ausgeglichen werden. Dort, wo dessen Wirkungen kaum noch spürbar sind (Bereiche Kirchheim u.T., Schurwald, Siebenmühlental), kann es zu Nachfragerückgängen kommen.

3.4 Demographische Entwicklung

Steigende Geburtenraten, Zuwanderungen in den Modellraum und eine steigende Lebenserwartung der Einwohner sorgen für ein Wachstum sowohl bei den jungen als auch vor allem bei den älteren Altersgruppen, während es zu einem Rückgang bei den Gruppen mittleren Alters kommt. Diese landesweit zu erwartende demographische Entwicklung wird sich im Landkreis Esslingen ebenfalls bemerkbar machen. Zum einen kann die Zunahme junger Menschen in Verbindung mit einer allgemein steigenden ÖV-Nachfrage den in den vergangenen Jahren zu beobachtenden Rückgang des Schülerverkehrs mittelfristig nahezu wieder ausgleichen (vgl. Kapitel 3.3). 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 allgemeinbildenden Schulen, die die Nachfrage im Schülerverkehr im Wesentlichen beeinflussen, noch recht stabil. Parallel zur flächendeckenden Umsetzung des achtjährigen 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 über 1.400 Schüler (-3,9 %). Bis zum Jahr 2020 hat sich dieser Schwund auf rund 3.800 Schüler (-10,4 %) aufsummiert. Gemäß den Vorausrechnungen des Statistischen Landesamts kehrt sich dieser Trend jedoch um und voraussichtlich im Jahr 2028 wird auf Landesebene wieder das Niveau aus dem Jahr 2012 erreicht sein. Auf Kreisebene liegt keine entsprechende Vorausrechnung vor. Es ist jedoch davon auszugehen, dass die Zahl der Schüler auch im Landkreis Esslingen wieder über das Niveau aus dem Jahr 2020 steigen wird. 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 jüngste Bevölkerungsvorausrechnung des Statistischen Landesamts aus dem Jahr 2017 lässt für den Landkreis Esslingen eine Zunahme des Anteils junger Menschen bis 20 Jahre an der Gesamtbevölkerung von 18,9 % (2020) auf 19,2 % (2030) erwarten, dies entspricht einer Zunahme von rund 3.400 Personen in dieser Altersklasse. Gleichzeitig steigt zwischen 2020 und 2030 der Anteil der über 60-jährigen von 27,2 % auf 31,6 % (+ 26.300 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 abseits der Achsen dürfte dies flächendeckend jedoch wirtschaftlich kaum vertretbar sein. Derartige Bedarfe können zukünftig ggf. durch ergänzende On-Demand-Verkehre oder weiterhin, wie zum Teil bereits heute, durch gemeindliche und ggf. ehrenamtliche Initiativen erfüllt werden (vgl. Kapitel 4.1.2).

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 MIV weiter gesteigert werden.

Hierfür werden nachfolgend Zielsetzungen für den ÖPNV im Landkreis Esslingen, insbesondere für den Linienbusverkehr, dargestellt und festgeschrieben. Diese umfassen u.a. Anforderungen an die Infrastruktur, die Finanzierung und die Barrierefreiheit sowie an das Verkehrsangebot. Darüber hinaus beinhaltet Kapitel 4 das Linienbündelungskonzept, das den zeitlichen und räumlichen Rahmen für die kommenden Vergabeverfahren für Betriebsleistungen im Busnetz des Landkreises bildet.

4.1 Zielsetzungen zur Gesamtentwicklung (Leitbild)

4.1.1 Verkehrsnachfrage

Die Erhöhung der Verkehrsnachfrage im öffentlichen Verkehr (ÖV) gilt als ein wesentliches Ziel dieses NVPs. Vor dem Hintergrund der demographischen Entwicklung, die sich durch eine geringfügige Zunahme des Anteils junger Menschen (Altersgruppen < 20 Jahre), einen Rückgang der mittleren Altersgruppen sowie einen Anstieg der über 60-Jährigen charakterisiert (siehe Kapitel 3.4), ergibt sich ein höherer Anteil potenzieller Nutzer des ÖPNV (z.B. Schüler, Senioren). Zusätzlich ist es erforderlich, neue Fahrgäste mit Hilfe eines attraktiveren ÖPNV zu generieren, insbesondere im Hinblick auf das zu erwartende, sich kontinuierlich verändernde Mobilitätsverhalten älterer Bevölkerungsgruppen (siehe Kapitel 3.4). Aus diesem Grund ist es von Bedeutung, neben den klassischen Zielgruppen des Schüler- und Berufsverkehrs auch andere Verkehrssegmente wie den Versorgungs- und Freizeitverkehr fortzuentwickeln und den ÖPNV auch in diesen Bereichen zu verbessern.

Vor allem im Freizeitverkehr bestehen noch größere Marktchancen, da die potenziellen Fahrgäste in diesem Nachfragesegment in ihrer Zielwahl vergleichsweise flexibel sind. Das Fahrtziel und das ÖPNV-Angebot können dabei noch gut in Übereinstimmung gebracht werden. Eine grundlegende Voraussetzung hierfür ist ein angemessenes Verkehrsangebot auch an Samstagen, Sonn- und Feiertagen. Neben der Vermarktung vorhandener Linienverkehre mit Hilfe von Ausflugstipps oder besonderen Tarifangeboten kommen dabei aber auch spezielle Angebote für Ausflügler in Betracht. Dabei sind sowohl saisonale sowie auf Wochenend- und

Feiertage beschränkte Sonderlinien zu touristischen Zielen als auch ein ggf. ebenfalls temporär erweiterter Service im Rahmen des normalen Linienverkehrs (Fahrradmitnahme, akustische Reisebegleitung etc.) denkbar.

Bei den von Erwachsenen dominierten Verkehrssegmenten spielt zudem der Wettbewerb mit dem privaten PKW eine übergeordnete Rolle. Der ÖPNV wird hier nur dann seine Chancen wahren können, wenn er sein Angebot eng an den Anforderungen des Verkehrsmarktes ausrichtet. Das 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 sich zum Teil auch im Landkreis Esslingen widerspiegeln. Dabei ist vor allem von einem stetig steigenden Durchschnittsalter der Gesamtbevölkerung und, damit zusammenhängend, von einem Anstieg des Anteils älterer Menschen auszugehen. Während die steigenden Einwohner- und Schülerzahlen sich primär auf das Verkehrsaufkommen und somit ggf. auf die Bedienungshäufigkeiten auswirken können (siehe Kapitel 4.1.1), ergeben sich aus der Alterung der Bevölkerung möglicherweise erhöhte Anforderungen an die Erschließungs- und Beförderungsqualität (siehe Kapitel 3.4). Die ohnehin notwendige Verbesserung der Barrierefreiheit (siehe Kapitel 4.1.3) leistet zur Erfüllung dieser Anforderungen einen wichtigen Beitrag. 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 dem ÖPNV innewohnenden Bündelung von Nachfrageströmen und dürfte üblicherweise auch mit dem Ziel einer wirtschaftlichen Erbringung des ÖPNV nicht vereinbar sein. Soweit dennoch vor Ort ergänzende Angebote für notwendig erachtet werden, kommen hier auch kommunale oder ehrenamtliche Ansätze (z. B. Bürgerbusse) sowie die Ausweitung flexibler Bedienungsformen (z.B. On-Demand-Verkehre und Sharing-Angebote) in Betracht (siehe Kapitel 3.4).

4.1.3 Barrierefreiheit

Der Begriff „Barrierefreiheit“ wird gemäß § 4 BGG 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“ definiert. Die Verkehrsinfrastruktur, die Fahrzeuge und die Verkehrsangebote im ÖPNV sollen deshalb so geplant und gestaltet werden, dass eine vollständige Barrierefreiheit erreicht wird. Das betrifft insbesondere die Zugänglichkeit der Fahrzeuge sowie die Bereitstellung von Informationen zur Nutzung der Angebote. Ein barrierefreier ÖPNV kommt körperlich, in der Mobilität, in der Sinneswahrnehmung und kognitiv eingeschränkten Menschen sowie auch älteren Personen, werdenden Müttern, Kindern und Fahrgästen mit kleinen Kindern, Kinderwagen, Fahrrädern oder Traglasten zugute. Bessere Orientierungsmöglichkeiten für alle Fahrgäste erhöhen die Leichtigkeit der Betriebsabwicklung und reduzieren Unfallgefahren. Außerdem resultiert aus verringerten Fahrgastwechselzeiten eine Stabilisierung der Fahrpläne.

Das Personenbeförderungsgesetz fordert in § 8 Abs. 3 „für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 01. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen.“ Der Landkreis kommt dieser gesetzlichen Verpflichtung in seinem Zuständigkeitsbereich und im Rahmen seiner Möglichkeiten kontinuierlich nach. Eine vollständige Barrierefreiheit ist dabei sowohl im Schienen- als auch im Linienbusverkehr herzustellen und betrifft nicht nur die Fahrzeuge, sondern auch die Haltestelleninfrastruktur.

Bei der Vergabe von Linienverkehren ist für den Regelfahrplan grundsätzlich der Einsatz von Fahrzeugen zu fordern, die im Zusammenspiel mit entsprechend ausgestatteten Haltestellen einen Ein- und Ausstieg mit minimalen Reststufen erlauben. So ist im Schienenverkehr die Höhe des Fahrzeuginnenbodens auf die Systemhöhe der Bahnsteige abzustimmen. Im Linienbusverkehr sind ausschließlich Niederflur- oder Low-Entry-Fahrzeuge einzusetzen[22]. Zur bedarfsweisen Erleichterung des Ein- und Ausstiegs muss in den Bussen zusätzlich eine manuelle Klapprampe oder eine mindestens gleichwertige Ersatzlösung vorhanden sein.

Schienenverkehr

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 der Gemarkung des Landkreises Esslingen existiert an allen S-Bahn-Bahnhöfen ein barrierefreier Zugang zu den Bahnsteigen. Bei den Bahnstationen im Landkreis, die im ÖPNV von

[22] Im Regelbetrieb werden im Landkreis bereits ausschließlich solche Fahrzeuge verwendet. Im Hinblick auf eine wirtschaftliche Verwendung von Fahrzeugen kann für Verstärker-, Sonder- und Ersatzfahrten von diesem Grundsatz abgewichen werden (siehe Kapitel 6.3.2). Die Zielsetzung der Inklusion darf dabei allerdings nicht verletzt werden.

Regionalzügen angefahren werden, besteht bezüglich der Zugänglichkeit der Bahnsteige insbesondere in Plochingen und Kirchheim u.T. Süd dringender Nachrüstungsbedarf, aber auch an anderen Stationen sind lange Zugangs- oder Umsteigewege oder grenzwertige Rampenneigungen zu finden.

Noch mehr Handlungsbedarf besteht hinsichtlich des niveaugleichen Zugangs von den Bahnsteigen in die Fahrzeuge bzw. umgekehrt. Bereits im S-Bahn-Netz reichen die Bahnsteighöhen in Altbach, Esslingen a.N., Mettingen, Plochingen, Oberesslingen und Zell hierfür nicht aus. Bei den Regionalzügen passen an den Bahnhöfen Bempflingen, Nürtingen, Oberboihingen, Plochingen, Reichenbach a.d.F. und Wendlingen a.N. die Bahnsteighöhe und die Einstiegshöhe der aktuell eingesetzten Fahrzeuge nicht optimal zusammen. Die jeweils zuständigen Aufgabenträger sind aufgefordert, sich trotz der teilweise schwierigen Randbedingungen weiterhin für eine Verbesserung der Situation einzusetzen.

Auf der Teckbahn (RB64) besteht, mit Ausnahme der Haltestelle Kirchheim u.T. Süd (s.o.), an allen Stationen ein barrierefreier Zugang zu den jeweiligen Bahnsteigen. Jedoch weist bisher lediglich die Station Kirchheim u.T. einen niveaugleichen Zugang von den Bahnsteigen in die Fahrzeuge auf. Im Zuge eines Modernisierungsprogramms des Bundes sollen in den kommenden Jahren die bestehenden Reststufen bereinigt und eine vollständige Barrierefreiheit an allen Bahnhöfen der Teckbahn hergestellt werden.

Die Bahnsteige der Tälesbahn (RB65) sind durchweg barrierefrei zugänglich. Zudem wurden die Stufen zwischen Bahnsteig und Fahrzeugboden an annähernd allen Stationen bereinigt. Lediglich die Haltestelle Nürtingen ist noch nicht barrierefrei.

Die Anlagen und Fahrzeuge der Stadtbahn Stuttgart entsprechen im Landkreis Esslingen vollständig den Anforderungen an eine barrierefreie Nutzbarkeit.

Busverkehr

Um eine möglichst weitreichende Barrierefreiheit im ÖPNV zu erreichen, ist es u.a. erforderlich, auch die Haltestelleninfrastruktur im Linienbusverkehr an die Bedürfnisse der mobilitätseingeschränkten Personengruppen anzupassen. I.d.R. ist hierfür der zuständige Straßenbaulastträger verantwortlich. Aus diesem Grund sollen die jeweiligen Haltepositionen hinsichtlich der Barrierefreiheit bestimmte Anforderungen erfüllen. Diese umfassen eine Bordsteinhöhe von mindestens 18 cm (Hochbord), einen stufenlosen, barrierefreien Zugang vom umgebenden Wegenetz zum Aufstellbereich, die Verfügbarkeit einer ausreichenden Manövrierfläche für

Rollstuhlfahrer und Kinderwagen sowie das Vorhandensein taktiler Bodenelemente und Leitstreifen. Die Mindestanforderungen an eine barrierefreie Bushaltestelle werden in Kapitel 4.1.7, im Rahmen der Gestaltung der Haltestellen, ausführlich erläutert.

Unter Berücksichtigung der Kriterien wurden alle Haltepositionen im Landkreis Esslingen hinsichtlich ihres barrierefreien Ausbauzustandes erhoben. Tabelle 4-1 kann entnommen werden, wie viele der etwa 1.500 Haltestellensteige die einzelnen Kriterien bereits erfüllen:

Tabelle 4-1: Ausbauzustand der Bushaltestellen im Landkreis Esslingen – differenziert nach den Anforderungen an eine barrierefreie Bushaltestelle

	Kriterium	Anzahl umgebauter Haltepositionen (Gesamtzahl)	Anteil an der Gesamtzahl der Haltepositionen
Status Quo	Hochbord (mind. 18 cm)	363 (1497)	24,2 %
	Bodenindikatoren	278 (1497)	18,6 %
	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5 m)	756 (1497)	50,5 %
	Stufenloser Zugang	905 (1497)	60,5 %

In den kommenden Jahren soll der barrierefreie Ausbau der Haltestellen unter Einhaltung der dafür geltenden Anforderungen weiter vorangetrieben und eine möglichst weitreichende Barrierefreiheit schrittweise hergestellt werden. Anlage 4.1a gibt einen Gesamtüberblick über den aktuellen Stand des barrierefreien Ausbaus aller Bushaltestellen im Landkreis Esslingen. Dabei wird für jede Halteposition dargestellt, inwieweit sie den Anforderungen bereits entspricht oder bis zum 01.01.2022 entsprechen wird. Erfolgt bis zu der gesetzlich definierten Frist kein barrierefreier Umbau der Bushaltestelle, muss dies nach § 8 Abs. 3 PBefG jeweils konkret als Ausnahme benannt und begründet werden. Ist ein barrierefreier Umbau nach dem 01. Januar 2022 geplant oder ein Umbau aktuell nicht zu realisieren, ist in der Anlage 4.1a die jeweilige Begründung aufgeführt[23]. Bei einigen Haltepositionen wurde vom zuständigen Baulastträger[24] keine Ausnahmebegründung angegeben, sodass von einem fristgerechten oder schon vollzogenen Umbau auszugehen ist[25].

Ist eine Haltestellenposition bereits barrierefrei ausgebaut, entspricht jedoch aufgrund der Veränderlichkeit von Normen, Richtlinien oder Empfehlungen nicht den aktuellen Mindestanfor-

[23] Da die Ausnahmebegründungen in Anlage 4.1a kategorisiert dargestellt werden, beinhaltet die Anlage zusätzlich eine Erläuterung der Erhebungsliste (siehe Anlage 4.1b). Dabei wird unterschieden nach Begründungen für einen verzögerten und einen zurückgestellten barrierefreien Umbau einer Bushaltestelle.
[24] Der Baulastträger ist in der Regel die Kommune. Ist dies nicht der Fall, wird das für die jeweilige Halteposition entsprechend gekennzeichnet.
[25] Dementsprechend erfolgt eine Zuordnung dieser Haltepositionen in die Spalte „geplanter Umbau bis zum 01.01.2022“.

derungen, erfolgt eine Nachbesserung – sofern möglich – im Zuge zukünftiger Sanierungsmaßnahmen[26]. Eine neu errichtete Haltestelle muss generell dem aktuellen Standard entsprechen.

4.1.4 Nachhaltigkeit und Umweltschutz

Aufgrund der Bündelung von Beförderungswünschen kann der ÖPNV Beförderungsleistungen mit vergleichsweise niedrigem Energieeinsatz und entsprechend geringem Schadstoffausstoß erbringen. Er kann damit sowohl zur Lösung lokaler Umweltprobleme wie einer hohen Feinstaub- oder Stickoxidbelastung als auch zur Minderung globaler Effekte, hier insbesondere des Klimawandels, beitragen. Zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität und zur Einhaltung und Umsetzung rechtlich vorgegebener Umweltziele strebt der Landkreis Esslingen deshalb eine weitere Verlagerung von Fahrten des MIV auf öffentliche Verkehrsmittel an.

Gleichzeitig ergibt sich damit 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. Für den Antrieb der Linienbusse sind dabei neben den aktuellen gesetzlichen Vorgaben (siehe Kapitel 6.3.2) auch die Bestimmungen ggf. vorhandener Luftreinhaltepläne und Umweltzonenregelungen einzuhalten.

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 Verkehrsarten 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. Im Hinblick auf den steigenden Wert der genutzten Zweiräder ist dabei ein zunehmender Bedarf an abschließbaren oder überwachten Fahrradabstellanlagen festzustellen.

4.1.5 Wirtschaftlichkeit

Verkehrsleistungen im ÖPNV sind, gemäß § 8 Abs. 4 PBefG, vorrangig eigenwirtschaftlich zu erbringen.

[26] Auch diese Haltestellen werden in den Ausnahmekatalog aufgenommen, sofern ein Umbau nicht fristgerecht bis zum 01. Januar 2022 erfolgt. Die dazugehörige Ausnahmebegründung (A-4; siehe Anlage 4.1b) rechtfertigt ausschließlich einen verzögerten, nicht jedoch einen zurückgestellten Umbau.

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 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 Nichterreichung der Mindestbesetzung insbesondere 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- bzw. On-Demand-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

Ausgaben des Landkreises für den ÖPNV

Wenngleich innerhalb des Verkehrs- und Tarifverbunds Stuttgart (VVS) mit rund 55 % ein bundesweit respektabler Kostendeckungsgrad erreicht wird, so bedeutet dies umgekehrt, dass ca. 45 % des Aufwands für die Leistungserstellung aus öffentlichen Mitteln gedeckt werden müssen. 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 den folgenden Positionen zusammen:

- Erstattung der notwendigen Schülerbeförderungskosten,
- Finanzierung der Busvertragsverkehre,
- Finanzierungsbeteiligung an der Verbundstufe I (Verbundlastenausgleich),
- Zuschuss zur Tarifzonenreform,
- Zuweisungen an die VVS GmbH im Rahmen des Gesellschafterstatus,
- Verkehrslastenausgleich an die Landeshauptstadt Stuttgart,
- Komplementärmittel für den Ausbau des S-Bahn-Systems (z. B. Nachrüstung behindertengerechter Zugangsanlagen)
- Zuschüsse für Angebotsverbesserungen (z. B. Mitfinanzierung kommunaler Zubestellungen, verlässliche S-Bahn-Zubringer etc.),
- Verkehrsumlage VRS:
    - Betriebskostenumlage des VRS für laufende Aufwendungen (u.a. zur Verbesserung des S-Bahn-Verkehrs),
    - Vermögensumlage VRS

Für das Jahr 2020 betragen die Nettoaufwendungen des Landkreises Esslingen für den ÖPNV etwa 34 Mio. €. Der Landkreis ist dabei stets um eine Stabilisierung seiner Ausgaben bemüht, um auch in Zeiten einer angespannten Haushaltslage seine Verpflichtungen vollumfänglich erfüllen zu können. Die Güte des ÖPNV-Angebots soll dabei auf dem heutigen Niveau gehalten und ggf. partiell nachfrageorientiert noch weiter verbessert werden.

Finanzierung des Verkehrsangebots im Busverkehr

Der Landkreis Esslingen verfolgt kontinuierlich das Ziel einer transparenten und leistungsbezogenen Finanzierung des ÖPNV. Im Sinne der im Jahr 2009 in Kraft getretenen EU-Verordnung 1370/2007 wurden die Mechanismen für die Finanzierung des Verkehrsangebots neu entwickelt.

Hierzu wurde vom VRS auf Grundlage von Art. 3 Absatz 2 VO (EG) 1370/2007, § 5 GVRS und § 8a Abs. 1 Satz 2 PBefG im Einvernehmen mit den Verbundlandkreisen eine Allgemeine Vorschrift (VRS-AV) als Satzung erlassen. Sie ist am 01.01.2015 in Kraft getreten. Diese erlaubt nach einem einheitlichen, beihilfekonformen, rechtssicheren und transparenten Verfahren die Zuweisung von Fahrgeldeinnahmen und Ausgleichsleistungen für Durchtarifierungsverluste, die aus der Anwendung des VVS-Tarifs resultieren, an die Verkehrsunternehmen. Maßstab für die Ermittlung der Unternehmensansprüche ist die Fahrgastnachfrage mit den Parametern „beförderte Personen“ und „Personenkilometer“.

Das Land Baden-Württemberg hat von der sogenannten Ersetzungsbefugnis des § 64 PBefG Gebrauch gemacht und mit Wirkung zum 01.01.2018 die Finanzierung der Ausbildungsverkehre gesetzlich neu geordnet. Seither erhalten die Aufgabenträger für den allgemeinen ÖPNV vom Land Zuweisungen für die Sicherstellung der Mindestrabattierung von Zeitfahrausweisen im Ausbildungsverkehr nach §§ 15 – 18 ÖPNVG. Die Aufgabenträger haben die vom Land vorgegebene Mindestrabattierung von 25% über den Erlass Allgemeiner Vorschriften sicherzustellen. In Umsetzung dieser gesetzlichen Vorgaben haben die vier Verbundlandkreise (Böblingen, Esslingen, Ludwigsburg und Rems-Murr-Kreis) jeweils getrennt vier inhaltsgleiche Allgemeine Vorschriften (Landkreis-AV) für die Verbundstufe II beschlossen. Diese sind jeweils zum 01.01.2018 in Kraft getreten. Auch hier leiten sich die Unternehmensansprüche aus der Fahrgastnachfrage analog zur VRS-AV ab.

Nur mit dem Instrument der Allgemeinen Vorschrift(en) ist die eigenwirtschaftliche Erbringung von Verkehrsleistungen und damit die Nutzung aller mit der EU-Verordnung zu vereinbarenden Vergabeverfahren möglich. Scheidet eine eigenwirtschaftliche Erstellung aus, bedient sich der Landkreis der wettbewerblichen Vergabeverfahren in Form von Öffentlichen Dienstleistungsaufträgen (ÖDLA) i.S.d. Art. 3 Abs. 1 VO (EG) Nr. 1370/2007 sowie – im Rahmen der gesetzten Grenzen – der Möglichkeit der Direktvergabe nach Art. 5 Abs. 4 Unterabs. 1 VO (EG) NR. 1370/2007.

Mit Ablauf der von der EU-Verordnung 1370/2007 gewährten 10-jährigen Übergangsfrist im Dezember 2019 werden alle Betriebsleistungen auf der Basis der neuen rechtlichen Regelungen erbracht.

Gemeinschaftliche Verkehrsfinanzierung

Die von der öffentlichen Hand zu tragenden Betriebskostenzuschüsse speisen sich häufig aus Beiträgen mehrerer Institutionen. Leitmotive dabei sind die Solidarität für die Gewährleistung einheitlicher Mindestangebotsstandards sowie – bei darüber hinaus gehenden Angebotsniveaus – die Beteiligung nutznießender Raumschaften. Aktuell gelten hier die nachfolgend skizzierten Prinzipien:

- **Finanzierung der ausreichenden Verkehrsbedienung**

Von den Gesamtkosten der ausreichenden Verkehrsbedienung in der Verbundstufe II werden die Fahrgeldeinnahmen und Durchtarifierungsverluste nach der Allgemeinen Vorschrift des Verbands Region Stuttgart (VRS-AV) sowie die Ausgleichsleistungen gem. § 15 ÖPNVG

(Landkreis-AV) und die Erstattungsleistungen nach SGB IX[27] in Abzug gebracht. Der verbleibende Restbetrag wird von den Verbundlandkreisen nach dem Einwohner-Schlüssel der vier Verbundlandkreise (Böblingen, Esslingen, Ludwigsburg und Rems-Murr-Kreis) solidarisch finanziert. Die zugehörige Finanzierungsvereinbarung zwischen den Verbundlandkreisen ist zunächst auf den Übergangszeitraum vom 01.01.2017 bis zum 31.12.2023 befristet und soll ab dem 01.01.2024 durch eine neue Vereinbarung abgelöst werden.

- **Finanzierung von Zubestellungen**

Zubestellungen über die ausreichende Verkehrsbedienung hinaus werden mit jedem Verbundlandkreis getrennt abgerechnet. Die Beteiligung und interne Verrechnung mit den nutznießenden Städten und Gemeinden müssen gesondert betrachtet werden, da es in den Verbundlandkreisen unterschiedliche Finanzierungsregelungen gibt. Zwischen den jeweiligen Landkreisen und den Städten und Kommunen werden entsprechende Finanzierungsvereinbarungen abgeschlossen.

Finanzierung lokaler Bahnverkehre

Gemeinsam mit den Anliegerkommunen stellt der Landkreis Esslingen den Betrieb auf der Tälesbahn (RB65) sicher. Die Finanzierung erfolgt über den Landkreis, wobei zur Deckung der Betriebskosten auch Fahrgeldeinnahmen sowie ggf. Ausgleichsleistungen nach § 6a AEG und Regionalisierungsmittel des Landes zur Verfügung stehen. Innerhalb des VVS werden die Fahrgeldeinnahmen über den sog. Nebenbahnpool zugewiesen, der vom Verband Region Stuttgart verwaltet wird. Verteilmaßstab sind auch hier die Fahrgastnachfrage mit den Parametern „beförderte Personen“ und „Personenkilometer“. Eine additive Gewährung von tarifbedingten Ausgleichsleistungen erfolgt nicht.

Für Investitionen (Trassenbau, Fahrzeugbeschaffung, Einrichtung oder Umbau von Haltestellen) werden in der Regel Fördermittel aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) des Bundes und/oder dem Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG)[28] in Anspruch genommen. Den verbleibenden, nicht durch Zuschüsse gedeckten Kostenanteil übernehmen die Maßnahmenträger.

[27] Sozialgesetzbuch Neuntes Buch – Rehabilitation und Teilhabe von Menschen mit Behinderungen – (Artikel 1 des Gesetzes v. 23.12.2016, BGBl. I S. 3234) (Neuntes Buch Sozialgesetzbuch SGB IX); "Neuntes Buch Sozialgesetzbuch vom 23.12.2016 (BGBl. I S. 3234), das zuletzt durch Artikel 8 des Gesetzes vom 14.12.2019 (BGBl. I S. 2789) geändert worden ist"

[28] Gesetz über Zuwendungen des Landes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz - LGVFG) vom 20.12.2010; letzte berücksichtigte Änderung: §§ 1 bis 5 sowie § 7 geändert durch Gesetz vom 19.11.2019 (GBl. S. 484)

4.1.7 Infrastruktur

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, die Minimierung von Störeinflüssen aus Abbiege- und Querverkehren sowie straßenbegleitender Parkierung und die Anlage von Busspuren mit ein. Letztere gelten als wirksamste und nachhaltigste Lösung, da sie insbesondere dort erhebliche Vorteile bringen, wo regelmäßige Rückstaus im MIV auftreten. Busspuren können in diesem Zusammenhang zu einer Verstetigung bzw. Stabilisierung des Betriebsablaufs und somit zur Gewährleistung der Pünktlichkeit wesentlich beitragen.

Die Straßen, in denen Linienbusse verkehren, müssen – wo immer möglich – Vorfahrtsstraßen sein. Dies bietet die größtmögliche Sicherheit auch für Fahrgäste im Fahrzeug sowie die geringste Lärmbelästigung für Anwohner. Darüber hinaus trägt dies zu einer flüssigen Betriebsabwicklung bei. Zudem sind auf die ausreichende Bemessung der Fahrbahnbreiten sowie die verträgliche Gestaltung von Elementen der Verkehrsberuhigung und der straßenbegleitenden Parkierung zu achten. Geschwindigkeitsreduktionen oder andere verkehrsberuhigende Maßnahmen sollten vorab auf ihre Wechselwirkungen mit regelmäßigen Busverkehren hin untersucht werden. Oftmals führen derartige Eingriffe zu einer verminderten Beförderungsgeschwindigkeit und haben für den ÖPNV erhebliche Folgen. Einerseits verlängert sich die Reisezeit für die Fahrgäste, andererseits wird dadurch vielfach ein Fahrzeugmehrbedarf ausgelöst, da bestehende Fahrzeugumläufe nicht mehr gehalten werden können. Insbesondere dann, wenn solche Maßnahmen im Rahmen von Lärmaktionsplänen oder Luftreinhalteplänen erfolgen sollen, besteht die Gefahr, dass durch die Behinderung des ÖPNV und in der Folge eine Verlagerung von Fahrten vom ÖV zum MIV die ursprüngliche Absicht konterkariert wird. Für die Detailplanung wird auf die „Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs (EAÖ)"[29] verwiesen.

Gestaltung von Haltestellen

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 Fahr-

[29] Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs (EAÖ), Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Ausgabe 2003

zeugmaterial ab. Sind dessen Eingangsbereiche stufenfrei, ist die Bahnsteighöhe an der Fahrzeugbodenhöhe zu orientieren. Für optimale Einstiegsverhältnisse sind dabei für die verbleibende Reststufe und den verbleibenden Restspalt Werte von maximal 5 cm anzustreben. Bei der Ausstattung von Schienenhaltestellen sind taktile Orientierungshilfen, ein Witterungsschutz mit Sitzgelegenheiten sowie Informationseinrichtungen nach VVS-Empfehlung obligatorisch. Ist ein Ticketkauf im Fahrzeug nicht möglich, müssen an jeder Haltestelle auch Ticketautomaten vorhanden sein. Dabei ist darauf zu achten, dass die Automaten für Menschen mit Behinderungen nutzbar sind.

Auch ein qualitativ hochwertiger Linienbusverkehr bedarf einer Anpassung der Haltestellen an die fahrzeugtechnischen Möglichkeiten. Insbesondere der im BBG geforderte Einstieg von Menschen mit Behinderung oder mobilitätseingeschränkten Personen „ohne fremde Hilfe“ ist nur in der Kombination eines Niederflureinstiegs und einer angeglichenen Bordsteinkante mit einer Mindesthöhe von 18 cm zu realisieren. Eine gute Anfahrbarkeit der Haltestelle ist dabei eine Grundvoraussetzung, um geringe Spaltbreiten zwischen Fahrzeug und Bordstein gewährleisten zu können. Darüber hinaus charakterisieren ein stufenloser, barrierefreier Zugang vom umgebenden Wegenetz zum Aufstellbereich, die Verfügbarkeit einer ausreichenden Manövrierfläche für Rollstuhlfahrer und Kinderwagen sowie das Vorhandensein taktiler Bodenelemente und Leitstreifen eine barrierefreie Bushaltestelle. Die einzelnen Anforderungen werden nachfolgend erläutert.

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

Um die jeweilige Bushaltestelle barrierefrei zu erreichen, wird ein **stufenloser Zugang** zur Haltestelle benötigt. Dabei sollten der Weg zur Haltestelle sowie eine ggf. dafür errichtete

Rampe eine Längsneigung von 6% nicht überschreiten. Da für Rollstuhlfahrer nur eine Längsneigung von bis zu 3% unproblematisch ist, sind bei längeren Rampen mit Neigungswerten zwischen 3% und 6% neigungsfreie Aufenthaltsflächen in regelmäßigen Abständen vorzusehen. Des Weiteren darf die Querneigung, die für die Entwässerung von Belang ist, einen Wert von 2,5% nicht überschreiten, um ein Versteuern handbetriebener Rollstühle und Rollatoren zu vermeiden.

Der Einstieg soll darüber hinaus mit Hilfe einer ausreichenden **Manövrierfläche** für Rollstühle und Kinderwagen erleichtert werden. Die notwendige Manövrierfläche von 2,5 m x 1,5 m ergibt sich aus der Bewegungs- und Wartefläche gemäß DIN 18040-3 (1,5 m x 1,5 m), die für das Rangieren benötigt wird, und der Länge der Klapprampe des Busses von etwa 1 m. Sie sollte zumindest auf Höhe der 2. Fahrzeugtür, an der sich üblicherweise auch die Klapprampe befindet, verfügbar sein.

Taktile **Bodenelemente und Leitstreifen** sollen zudem sehgeschädigten und blinden Menschen den Einstieg in den Bus erleichtern. Ein Einstiegsfeld auf der Höhe der Fahrertür sowie ein quer zur Fahrbahn verlaufender Auffindestreifen, der den Weg zum Einstiegsfeld leitet, gewährleisten den barrierefreien Zustieg. Für den Zugang zur Haltestelle ist entweder die innere Tastkante des Gehbereichs oder ein Leitstreifen vorzusehen, die jeweils in den Auffindesteifen münden (DIN 32984). Sofern eine Sprachausgabe zur Fahrgastinformation oder eine ähnliche Unterstützung für sehgeschädigte und blinde Menschen vorhanden ist, soll diese in das Blindenleitsystem einer Bushaltestelle eingebunden werden.

Die aufgelisteten Anforderungen sind in einem vom VVS zusammengestellten Leitfaden – den Empfehlungen für den barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen im VVS-Gebiet – ausführlich dargestellt. Darin enthalten sind zudem die rechtlichen Anforderungen, Skizzen, Musterhaltestellen sowie weitere Informationen und Hinweise, die den Kommunen im Verbundgebiet des VVS als Hilfsmittel für den barrierefreien Ausbau der Bushaltestellen dienen sollen. Die Empfehlungen sind – allgemein zugänglich – über die VVS-Homepage abrufbar.

Langfristiges Ziel – auch der nationalen Gesetzgebung – ist es, alle Haltestellen barrierefrei auszubauen. Der Um- und Ausbau von Haltestellen fällt in der Regel in kommunale Baulast und entzieht sich daher dem direkten Einfluss des Landkreises.

Anlage 4.1a gibt einen Gesamtüberblick über den aktuellen Stand des barrierefreien Ausbaus sowie den Planungsstand aller Bushaltestellen im Landkreis Esslingen (siehe Kapitel 4.1.3). Soweit Haltestellen erst nach dem gesetzlichen Stichtag, dem 01.01.2022, umgebaut werden

können, ist dies unter Nutzung der Ausnahmeregelung gemäß § 8 Abs. 3 PBefG hier darzustellen und zu begründen.

Eine Bushaltestelle soll ferner, neben den bereits genannten Anforderungen an die Barrierefreiheit, mindestens über die im Verbundgebiet notwendigen Informationseinrichtungen verfügen (siehe Kapitel 6.3.3). Je nach Lage und Fahrgastaufkommen ist auch die Ausstattung mit Witterungsschutz und Sitzgelegenheiten zu empfehlen. Von den zuständigen Stellen sind hier ebenfalls die EAÖ 2013 bzw. hinsichtlich der Fahrgastinformation die Vorgaben des VVS („Normen Fahrgastinformationen“) zu beachten.

Die Reinigung von Haltestellen erfolgt regelmäßig im Rahmen der jeweiligen Zuständigkeit. Des Weiteren sollen Beschädigungen oder Farbschmierereien zeitnah behoben bzw. beseitigt werden. Gleiches gilt für den Ersatz zerstörter oder gestohlener Informationseinrichtungen. Entwendete Fahrplanaushänge sind schnellstmöglich zu ersetzen.

Anforderungen an Fahrzeuge

Um die hohe Akzeptanz des ÖPNV zu erhalten und dessen Attraktivität fortlaufend zu erhöhen, ist das erreichte Qualitätsniveau mindestens fortzuführen. Hieraus ergeben sich entsprechende Vorgaben für die Verkehrsunternehmen, insbesondere im Hinblick auf die im Linienverkehr eingesetzten Fahrzeuge (siehe Kapitel 6.3.2).

Für die Fahrzeuge der Nebenbahnen gelten in diesem Zusammenhang mindestens die nachfolgenden Anforderungen: Um einen barrierefreien Ein- und Ausstieg zu gewährleisten, ist im Schienenverkehr die Höhe des Fahrzeuginnenbodens auf die Systemhöhe der Bahnsteige abzustimmen. Zudem müssen mindestens zwei Stellplätze in einem Mehrzweckbereich für die Mitnahme von Rollstühlen, Kinderwägen oder Fahrrädern vorhanden sein. Neben einer Klimaanlage für den Fahrgastraum, sind die Fahrzeuge der Nebenbahnen mit einer Anlage zur Video-Überwachung auszustatten. Zudem soll für Notfälle eine direkte Sprechverbindung zum Fahrer ermöglicht werden. Die Nebenbahnfahrzeuge werden bevorzugt elektrisch angetrieben. Neu zu beschaffende Fahrzeuge sind mit automatischen Fahrgastzählsystemen auszustatten. Die Verkehrsunternehmen stellen dabei eine Weitergabe der Zähldaten an das Hintergrundsystem des VVS nach dessen Vorgaben sicher. Ferner gewährleisten die Verkehrsunternehmen die Sauberkeit der Fahrzeuge innen wie außen. Beschädigungen von eingesetzten Fahrzeugen werden schnellstmöglich repariert. Sicherheitsrelevante Schäden sind jedoch unverzüglich nach der Entdeckung zu beseitigen.

Die Fahrzeuge des Linienbusverkehrs müssen den gesetzlichen Anforderungen entsprechen und sind aus diesem Grund mit energiesparenden und emissionsarmen Antrieben gemäß den geltenden Vorschriften auszustatten. Für den Antrieb der Linienbusse sind zusätzlich die Vorgaben ggf. bestehender Luftreinhaltepläne und Umweltzonenregelungen zu erfüllen. Bei einer Verschärfung der Anforderungen während der Gültigkeit des NVPs, sind in Abstimmung mit dem Aufgabenträger hierfür Lösungsvorschläge zu entwickeln (siehe Kapitel 4.1.4, Kapitel 6.3.2). Antriebstechnisch haben zudem alle Busse den topographischen Anforderungen, vor allem in Bezug auf Steigungs- und Gefällestrecken, zu entsprechen.

Im Linienbusverkehr sind ausschließlich Niederflur- oder Low-Entry-Fahrzeuge einzusetzen. In den Fahrzeugen, mit Ausnahme von Kleinbussen, muss mindestens ein Mehrzweckbereich, der zwei Sondernutzungsflächen z.B. für Rollstuhlfahrer oder Kinderwagen umfasst, vorhanden sein. Zur bedarfsweisen Erleichterung des Ein- und Ausstiegs wird eine manuelle Klapprampe oder eine mindestens gleichwertige Ersatzlösung gefordert, über die der Mehrzweckbereich gut erreichbar sein muss.

Alle Busse verfügen über Einrichtungen zur LSA-Beeinflussung. Zudem sind neu zu beschaffende Fahrzeuge mit automatischen Fahrgastzählsystemen auszustatten. Auch im Linienbusverkehr gewährleisten die Verkehrsunternehmen eine Weitergabe der Zähldaten an das Hintergrundsystem des VVS nach dessen Vorgaben. Des Weiteren sind die Fahrzeuge mit einer Klimaanlage für den Fahrerplatz und den Fahrgastraum sowie einer Anlage zur Video-Überwachung auszustatten.

Die Verkehrsunternehmen stellen die Sauberkeit der Fahrzeuge innen wie außen sicher. Beschädigungen von eingesetzten Fahrzeugen werden umgehend repariert. Ebenso soll eine schnellstmögliche Beseitigung von Farbschmierereien erfolgen. Werden sicherheitsrelevante Schäden festgestellt, sind diese unverzüglich nach der Entdeckung zu beheben.

Die Reservebusse für Ersatzverkehre im S-Bahn-, Regionalzug- oder Busverkehr entsprechen grundsätzlich der Ausstattung der im Regelverkehr eingesetzten Busse.

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, sodass 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.

- **P+R- / B+R-Angebote**

Während sich diese Anforderung 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 eine entscheidende Rolle. Für private Kraftfahrzeuge und Zweiräder wird hier ein ausreichend bemessenes Parkierungsangebot (P+R, B+R) benötigt. Zur Förderung klimaschonender Elektromobilität setzt sich der Landkreis dafür ein, dass ein Teil der Stellplätze künftig mit Ladepunkten ausgestattet wird, und unterstützt dabei die dafür zuständigen Aufgabenträger, i.d.R. den Verband Region Stuttgart oder die jeweilige Kommune. Soweit an Haltestellen Parkierungsmöglichkeiten oder ergänzende Mobilitätsangebote wie Leihfahrzeuge vorhanden sind, unterstützen die Verkehrsunternehmen deren Zugänglichkeit und Nutzbarkeit. Die Wegeleitung ist ggf. anzupassen, die Aufstellung zusätzlicher Informationseinrichtungen ist ggf. zu dulden.

Im Sinne eines zukunftsorientierten ÖPNV sind sich das Verkehrsministerium Baden-Württemberg, der Verband Region Stuttgart, die Landeshauptstadt Stuttgart und die Verbundlandkreise einig, dass die P+R- sowie die B+R-Möglichkeiten auszubauen bzw. zu verbessern sind. Entsprechende Maßnahmen werden in Abstimmung mit den Kommunen durch eine regional wirksame Konzeption und ein darauf aufbauendes Förderprogramm der Region forciert.

Die Bereitstellung von P+R-Stellplätzen an einzelnen Bahnstationen ist jedoch, aufgrund der benötigten Flächen und Zufahrtsmöglichkeiten wie auch aus städtebaulichen Gründen, nicht beliebig steigerbar. Für die notwendige Erhöhung der Kapazitäten ist deshalb ein standortübergreifender Planungsansatz erforderlich, bei dem P+R-Schwerpunkte gestärkt, aber auch Stationen mit Ausbaureserven zur Entlastung benachbarter Standorte ohne Erweiterungsmöglichkeit herangezogen werden.

Das Land Baden-Württemberg sowie der VRS fördern den Ausbau von P+R-Anlagen in der Region Stuttgart. Hierfür wurden bzw. werden in Kürze Vereinbarungen mit den jeweiligen Kommunen über die Sicherung und ggf. Erweiterung der bestehenden P+R-Anlagen in Wendlingen (N) und Wernau (Neckar) für die nächsten 20 Jahre geschlossen. Damit erfolgt insbesondere für kleinere Kommunen eine bessere Verteilung der Belastungen, die durch die laufenden Kosten des P+R entstehen. Generell sollte die Finanzierung der Anlagen zukünftig

nicht ausschließlich durch die jeweiligen Kommunen erfolgen, weil deren Nutzen über die Gemeindegrenzen hinausreicht. Aus diesem Grund bleibt die finanzielle Förderung der Kommunen eine wesentliche Voraussetzung für den P+R-Ausbau. Nach Überlegungen des VVS könnte darüber hinaus das vorhandene Stellplatzangebot insbesondere an den Bahnstationen Esslingen a.N.-Zell, Leinfelden, Nürtingen, Oberesslingen, Ötlingen und Plochingen ausgebaut werden. Diese Stationen zeichnen sich durch eine hohe Auslastung der bestehenden Anlagen aus.

Trotz der hohen Priorität intermodaler Verknüpfungen ist bei der Neugestaltung von SPNV-Stationen darauf zu achten, dass die Haltestellenbereiche des zu- und abbringenden Busverkehrs nicht zu Gunsten von Abstellplätzen für Fahrräder oder Kraftfahrzeuge an eine ungünstigere Lage positioniert werden.

- **Kollektivierter Individualverkehr (Sharing-Systeme)**

Das Carsharing-Angebot im Landkreis Esslingen konnte in den vergangenen Jahren zunehmend ausgeweitet werden (siehe Kapitel 2.2.4). Dennoch wird weiterhin eine Verbesserung der Verfügbarkeit angestrebt. Wünschenswert wäre darüber hinaus, dass alle Kommunen, deren Einwohnerzahl einen Wert von 10.000 überschreitet, über Carsharing-Angebote verfügen.

Fahrradverleih-Systeme in Verknüpfung mit dem ÖPNV sind im Landkreis stellenweise vorhanden. Mit dem Verleihsystem „RegioRad Stuttgart“ als ergänzende Mobilitätsdienstleistung wird mittlerweile ein im gesamten Verbundgebiet und somit auch im Landkreis Esslingen vernetztes Fahrradverleih-System angeboten (siehe Kapitel 2.2.4). Dennoch sind diesbezüglich weitere Verbesserungen anzustreben. Der Landkreis empfiehlt insbesondere den Kommunen mit aufkommensstarken S- und Regionalbahnstationen die Möglichkeiten zur Installation weiterer solcher Leihstützpunkte intensiv zu prüfen.

- **On-Demand-Verkehre**

Im Sinne einer Stärkung eines zum klassischen Individualverkehr alternativen Mobilitätsverhaltens setzt sich der Landkreis generell für eine möglichst weitreichende Verknüpfung des öffentlichen Nahverkehrs mit anderen Mobilitätsformen ein. Neben Fahrzeug-Verleihsystemen sind hierbei zukünftig, insofern ein entsprechendes Angebot im Landkreis Esslingen besteht, auch App-basierte Ride-Sharing-/On-Demand-Verkehre zu berücksichtigen. Diese können, insbesondere im Nahbereich, das System des öffentlichen Nahverkehrs unterstützen und insgesamt attraktiver machen. Allerdings ist eine Konkurrenzierung der klassischen Linienverkehre zu vermeiden. Es gilt daher ein Kooperationsgebot auch für diese Verkehrsangebote,

zudem bedürfen sie einer Lizensierung durch den ÖPNV-Aufgabenträger bzw. der ÖPNV-Genehmigungsbehörde.

- **Tarifliche Kooperation und Verknüpfung**

Die räumliche Verknüpfung unterschiedlicher Mobilitätsformen sollte auch durch eine tarifliche Kooperation flankiert werden. Dafür wurde 2015 im Verbundgebiet die sog. polygoCard eingeführt. Dabei handelt es sich um eine Chipkarte auf Basis des bundesweiten Standards der VDV-Kernapplikation, die ein hohes Maß an (Fälschungs-) Sicherheit aufweist. Auf der polygoCard werden aktuell bereits alle Abonnements gespeichert. Die Möglichkeit auch andere Zeitticket-Produkte (z.B. Monatstickets, StudiTicket) auf der Chipkarte zu speichern, wird schrittweise ausgebaut. Die Karte ist ferner multi-modal ausgerichtet. Daher kann sie auch als Zugangsmedium für weitere Mobilitätsdienstleistungen in Ergänzung des klassischen ÖPNV genutzt werden, z.B. für die Car- und Bike-Sharing-Angebote in der Region. Die polygoCard stellt damit einen wichtigen Baustein zur Förderung und Vernetzung des Umweltverbundes dar. Künftig soll die Vernetzung nachhaltiger Mobilität mit der ergänzenden polygo-App als multimodaler Informations- und Buchungsplattform weiter vorangetrieben werden.

4.2 Zielsetzungen für das Verkehrsangebot

Die Güte des öffentlichen Nahverkehrs setzt sich aus den Aspekten Bedienungs- 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 die
- 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 Störungsfall).

Hinsichtlich der Bedienungsqualität lassen sich für einen Großteil der Kriterien Maßzahlen definieren, 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 in Textform 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 (siehe Kapitel 1.2.4) abgestimmt und gelten somit für alle Verbundlandkreise.

4.2.1 Einzugsbereiche von Haltestellen

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 Kapitel 2.3.1). In den Tabellen 4-2 und 4-3 werden nachfolgend die maximalen Einzugsbereiche der Haltestellen im SPNV sowie im Busverkehr dargestellt:

Tabelle 4-2: Einzugsbereiche von Haltestellen (empfohlene Maximalwerte) im Schienenverkehr

Haltestellen / Bahnhöfe …	Einzugsbereich [in m]
• **mit** Direktverbindung zum Stuttgarter Hauptbahnhof	1.000
• **ohne** Direktverbindung zum Stuttgarter Hauptbahnhof	800
• Stadtbahn-Haltestellen	600

Tabelle 4-3: Einzugsbereiche von Haltestellen (empfohlene Maximalwerte) im Busverkehr

Haltestellen …	Einzugsbereich [in m]
in den Mittelzentren Esslingen a.N., Kirchheim u.T. und Nürtingen:	
• im zentralen Bereich	300
• mit hoher Bebauungsdichte	400
• mit geringer Bebauungsdichte	500
in den restlichen Kommunen im Landkreis Esslingen	500

<u>Mindesterschließung</u>

Die in den Tabellen 4-2 und 4-3 definierten Werte für die Einzugsbereiche gelten für alle Flächen mit zusammenhängender Bebauung, die mehr als 200 Einwohner haben oder vergleichs-

weise eine entsprechende Zahl von Berufspendlern und/oder Auszubildenden sowie vergleichbar verkehrserzeugende Einrichtungen aufweisen. Diese Gebiete sollen somit im Rahmen der o.g. Einzugsbereiche an das ÖPNV-Netz angebunden sein. Eine besondere Berücksichtigung muss in diesem Zusammenhang der Nachtverkehr finden. Dieser wurde in den letzten Jahren intensiv ausgebaut, sodass weite Teile des Landkreises in Nächten vor Samstagen, Sonn- und Feiertagen durchgehend erreichbar sind. Hierbei kann aber eine Erschließungsgüte, wie sie tagsüber gewährleistet wird, aus wirtschaftlichen Gründen nicht angeboten werden. Deshalb sind die in den Tabellen 4-2 und 4-3 genannten Erschließungsradien im Nachtverkehr mit dem Faktor 1,5 zu multiplizieren. So beträgt beispielsweise der Einzugsbereich eines Bahnhofs mit Direktverbindung zum Stuttgarter Hauptbahnhof 1.500 Meter statt 1.000 Meter.

Die Differenzierungen der empfohlenen Maximalwerte für Bus- und Bahnhaltestellen sowie für die unterschiedlichen Bebauungsdichten lehnen sich an die bundesweiten Empfehlungen des VDV an, die dieser in einer Überarbeitung seiner Schrift Nr. 4 „Verkehrserschließung, Verkehrsangebot und Netzqualität im ÖPNV“ Anfang 2019 erneut bestätigt hat. Gemäß einer ergänzenden verbundweiten Festlegung leistet eine Haltestelle dann einen vollwertigen Beitrag zur Erschließung eines Siedlungsbereichs, wenn dort an Normalwerktagen (Montag – Freitag) 15 oder mehr Bedienungen, was dem derzeitigen minimalen Basisangebot des Landkreises Esslingen entspricht, erfolgen. In den Anlagen 2.8 bis 2.11 sind für die Mittelbereiche Esslingen a.N., Kirchheim u.T. und Nürtingen sowie für den Bereich Filder die Einzugsbereiche dieser Bushaltestellen sowie der Schienenhaltestellen dargestellt, wobei auch solche Haltestellen berücksichtigt wurden, deren Bedienung erst im Rahmen der Umsetzung dieses NVPs auf 15 Fahrtenpaare angehoben werden sollen.

4.2.2 Beförderungszeiten und -geschwindigkeiten

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. Die in Tabelle 4-4 dargestellten maximalen Beförderungszeiten basieren dabei ebenfalls auf der o.g. VDV-Schrift Nr. 4, in der Reisezeit-Obergrenzen für die jeweiligen Relationen der zentralörtlichen Gliederung empfohlen werden. Bei der Interpretation dieses Bewertungskriteriums ist die vorliegende Raumstruktur zu beachten und in Verbindung mit den vorhandenen Distanzen hinsichtlich der erzielbaren Geschwindigkeiten zu analysieren.

Tabelle 4-4: Beförderungszeiten (empfohlene Maximalwerte)

Relation	maximale Reisezeit[30] [in min]	davon Zu- und Abgangszeit[31], inkl. Wartezeit beim Einstieg [in min]	maximale Beförderungszeit[32] [in min]
Gemeindeteilorte – Gemeindehauptorte	40	15	**25**
Gemeindeteile – zugehörige Mittelzentren[33]	60	15	**45**
Gemeindeteile – Stuttgart	90	15	**75**

Für das Kriterium „Beförderungsgeschwindigkeit“ existieren derartige Empfehlungen nicht. Das Kriterium wurde ergänzt, um ggf. für den Fahrgast ungünstige Auffälligkeiten, so z. B. sehr lange Umsteigezeiten, feststellen zu können. 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.

4.2.3 Bedienungshäufigkeiten

Bei den Bedienungshäufigkeiten werden sowohl die Faktoren Zentralität und Einwohnerzahl von Ortsteilen als auch die Nachfrage berücksichtigt. 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.

Als Grundlage der Betrachtungen gilt die Einwohnerzahl der anzubindenden Siedlungsbereiche, für die im Regelfall eine Vorzugsverbindung zum übergeordneten Verkehrsnetz (Schienenverkehr) vorzusehen ist. Hierzu passend wird ein bestimmtes Angebotsraster als Mindestbedienung festgelegt (siehe Anlage 4.2a). Diese Mindestbedienung ist so gewählt, dass die angestrebte Mindestauslastung der Fahrten über den Gesamttag hinweg sichergestellt wird. Anhand der im Rahmen von VVS-Verkehrsstromerhebungen erhobenen tatsächlichen 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.

[30] Zeitbedarf von der Quelle bis zum Ziel (Haus-zu-Haus); einschließlich Fußwegzeiten von/zu den Haltestellen und Wartezeiten.
[31] Für alle Zu-/Abgangszeiten wird eine Gehgeschwindigkeit von 70 m/min sowie ein Umwegfaktor von 1,2 vorausgesetzt. Beim Zugang wird darüber hinaus eine Wartezeit von 5 Minuten angenommen. Für das Verbundgebiet werden für alle Relationen mittlere Zu- und Abgangswege von 2 x 300 m unterstellt.
[32] Die maximale Beförderungszeit definiert sich als Zeitbedarf von der Einstiegs- bis zur Zielhaltestelle.
[33] Als Mittelzentren im Landkreis Esslingen gelten die Städte Esslingen a.N., Kirchheim u.T. und Nürtingen.

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 – sofern mindestens 1.000 Einwohner oder Arbeitsplätze angebunden werden – mindestens 15 Fahrtenpaare bzw. bei Ringlinien 15 Fahrten an Normalwerktagen anbieten sollen (siehe Anlage 4.2a). Dieses Mindestniveau wird im Zuge der aktuellen NVP-Fortschreibung angehoben – bislang galten elf Fahrtenpaare als Mindestniveau. Damit kann je nach Gebietstypus entweder ein Halbstundentakt in den Hauptverkehrszeiten (Schwerpunkt Berufs- und Ausbildungsverkehr) oder eine ganztägige Bedienung im 60-Minuten-Takt für unterschiedliche Verkehrsanlässe hergestellt werden.

Darüber hinaus wird ein sogenanntes „Ergänzungsnetz“ hinterlegt. Ergänzungsverbindungen sind Verbindungen, die nicht zwingend notwendig sind, um bestimmte Siedlungsbereiche zu erschließen, jedoch für Fahrgäste attraktive Abkürzungen im Verkehrsnetz herstellen. Derartige Relationen sind Bestandteil des Basisangebotes, wenn Sie im Zuge der Erstellung der dritten NVP-Fortschreibung ein Leistungsangebot von annähernd 11 Fahrten aufgewiesen haben. Neue Verbindungen können nur dann aufgenommen werden, wenn Sie über einen Zeitraum von mindestens drei Jahren von den profitierenden Kommunen mitfinanziert wurden und im Anschluss ein stabiles Fahrgastaufkommen von mindestens 225 Fahrgästen je Normalwerktag in Hin- und Rückrichtung zusammen aufweisen. Leider konnte im Rahmen der NVP-Entwurfserstellung nicht ermittelt werden, ob hier zusätzliche Korridore den Status der Ergänzungsverbindung erlangen konnten. Schließlich waren Fahrgastzählungen aufgrund der hohen Infektionszahlen im Zuge der Corona-Pandemie im Winter 2020/2021 nicht möglich. Vor der Beschlussfassung sollen aber nach Möglichkeit einige Verbindungen, z.B. Aichelberg – Endersbach (Linie 114) oder (Nürtingen Großer Forst –) Großbettlingen – Bempflingen (Linie X19) auf ihre aktuelle Nachfrage hin untersucht werden.

Bei der nachfrageabhängigen Betrachtung wird 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 Normalwerktage vorliegen, sind für Samstage, Sonn- und Feiertage nur strukturabhängige Vorgaben möglich. Diese orientieren sich weitestgehend an bestehenden, typischen Angebotssituationen. Eine ergänzende Regel, wonach an Samstagen wenigstens 50 % und an Sonn- und Feiertagen wenigstens 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 zu betreiben.

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.

Die Ergebnisse der Analyse der Fahrmöglichkeiten sind graphisch in Anlage 4.2b 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 a.N., Nürtingen und Kirchheim u.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 werden die Mindestwerte 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 Schnellbusse, Expressbusse und Direktbusse

Auf stark nachgefragten Relationen kann es Sinn machen, die vorhandenen Buslinien durch schnelle und direkte Buslinien zu überlagern. So können zusätzliche Kapazitäten im ÖPNV geschaffen und für Fahrgäste mit längeren Fahrstrecken die Reisezeiten minimiert werden. Der Landkreis befürwortet die Schaffung derartiger Buslinien. Um Schnell-, Express- und Direktbus-Linien für den Fahrgast als exponiertes Angebot darzustellen und als entsprechend hochwertiges Produkt hervorzuheben, können derartige Linien eine zweistellige Liniennummer mit vorangestelltem „X“ erhalten (wie z.B. X19 Bempflingen – Nürtingen, X10 Kirchheim (T) – Flughafen/Messe oder X20 [Waiblingen] – Esslingen). Um aber einer inflationären Handhabung von Liniennummern mit vorangestelltem „X“ entgegenzuwirken, sollen für derartige Angebote verbundweit besondere Kriterien gelten, die in Anlage 4.3 erläutert werden[34].

4.2.5 Qualität (einschließlich Auslastung)

Der öffentliche Nahverkehr befindet sich in direktem Wettbewerb mit dem MIV. 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“). Gleichzeitig steigen mit der immer besseren Ausstattung der Kraftfahrzeuge auch die Ansprüche an ein attraktives 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

[34] Hierzu liegt auch ein Grundsatzbeschluss des VVS-Technik-Ausschusses vor.

Die Aspekte Fahrzeugausstattung, Haltestellenausstattung, Tarif und Verkauf sowie Kundenservice sind vom Verkehrsunternehmen unmittelbar steuerbar. In Kapitel 6.3 (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 während der 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 zumutbare Beförderungsverhältnisse für alle Kunden angeboten werden. Die Beförderungspflicht gemäß PBefG ist zudem in jedem Fall zu erfüllen.

4.2.6 Tarif

Der Landkreis Esslingen liegt vollständig innerhalb des Gebiets des Verkehrs- und Tarifverbunds Stuttgart (VVS). Die Verkehrsunternehmen haben für Fahrten innerhalb des VVS ausschließlich den VVS-Tarif (Gemeinsame Beförderungsbedingungen, Tarifbestimmungen und Fahrpreise) in seiner jeweils gültigen Fassung 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 können innerhalb der gewählten Zonen alle einbezogenen öffentlichen Verkehrsmittel nach freier Wahl genutzt werden: alle S-Bahnen, Züge des Nahverkehrs, Stadtbahnen und Linienbusse.

Für Verkehre, die die Grenzen des Verbundgebiets überschreiten, strebt der VVS in Kooperationen mit den benachbarten Verbünden und Landkreisen erleichterte Durchtarifierungsmöglichkeiten an. Vor dem Hintergrund des wachsenden Umfangs dieser Verkehre befürwortet der Landkreis Esslingen diese Bemühungen. Soweit zwischen dem VVS und seinen Nachbarverbünden Anschlusstarifregelungen oder Übergangstarifregelungen bestehen, sind diese für die entsprechenden Fahrten ebenfalls anzuwenden.

Der vom Land Baden-Württemberg zum 01.01.2019 eingeführte Landestarif, der BW-Tarif, umfasst seit Ende 2020 sowohl Fahrausweise des Gelegenheitsverkehrs als auch Zeitfahrausweise. Die Verkehrsunternehmen haben die Anwendung des BW-Tarifs sicherzustellen,

soweit es sich nicht um Verbundbinnenrelationen oder um Relationen handelt, für die es Anerkennungsregelungen oder Übergangs- bzw. Anschlusstarifregelungen auf der Basis des VVS-Tarifs oder der Tarife von Nachbarverbünden gibt. Die Anwendung eines Tarifes schließt seinen Verkauf und die Fahrscheinkontrolle – bei elektronischen Fahrscheinen die gesicherte elektronische Kontrolle mittels Barcode- und Chipkartenleser – mit ein.

4.3 Linienbündelungskonzept

4.3.1 Ausgangslage

Die seit dem 03. Dezember 2009 geltende EU-Verordnung Nr. 1370/2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße regelt den Marktzugang zu Dienstleistungen im ÖPNV sowie deren Finanzierung. Die bundesdeutsche Gesetzgebung wurde mit der Novellierung des PBefG zum 01. Januar 2013 entsprechend angepasst.

Für die Erbringung von ÖPNV-Dienstleistungen, die aus öffentlichen Kassen bezuschusst werden, sieht die EU-Verordnung unter Artikel 5 EU-VO 1370/2007 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 unter 300.000 km – verfügt der Betreiber über max. 23 Fahrzeuge, gelten die Grenzwerte 2 Mio. Euro oder 600.000 km).

Die Erfahrung zeigt jedoch, dass es auch weiterhin Verkehrsangebote gibt, die von Verkehrsunternehmen eigenwirtschaftlich, d. h. ohne konkrete Leistungsbestellung durch öffentliche Stellen, erbracht werden können. Hierzu hat auch das EU-konforme Instrument einer Allgemeinen Vorschrift beigetragen, über das sich Ausgleichsleistungen für Tarifvorgaben unternehmensneutral gewähren lassen. Entsprechende Genehmigungsanträge genießen in den Liniengenehmigungsverfahren Vorrang.

In Anpassung an die EU-Verordnung Nr. 1370/2007 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 gebündelt erteilt werden.

4.3.2 Notwendigkeit der Linienbündelung

Auf der Basis von § 9 Abs. 2 PBefG legt der Landkreis Esslingen fest, dass in seinem Zuständigkeitsbereich – von wenigen Ausnahmen abgesehen – Liniengenehmigungen nur für sog. Linienbündel zu erteilen sind. Genehmigungsverfahren für einzelne Linien sind weder einer effektiven Abwicklung von Vergabeverfahren noch einer erwarteten Aktivierung betrieblicher Synergien zuträglich. Aufgrund des prinzipiellen Vorrangs eigenwirtschaftlicher Verkehre wird zudem die Gefahr gesehen, dass bei linienweisen Genehmigungsverfahren die Einnahmen ertragsstarker Linien künftig kaum noch zur Mitfinanzierung nicht kostendeckender Angebote herangezogen werden können. Die Gewährung von Ausgleichsleistungen für die Anwendung des Verbundtarifs mittels Allgemeiner Vorschriften verstärkt diese Gefahr. Mit einer Linienbündelung wird, neben einer verbesserten Wirtschaftlichkeit der Leistungserbringung, auch eine vereinfachte und verbesserte Abstimmung verschiedener Verkehrslinien aufeinander erwartet.

Die Festlegung von Linienbündeln dient darüber hinaus dem Fortbestand der Harmonisierung der Genehmigungslaufzeiten für die Linien innerhalb des Bündels. Der jeweils genannte Vergabezeitpunkt berücksichtigt die Laufzeiten der aktuellen Genehmigungen. 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),
- 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, sodass der tatsächliche Leistungsumfang in den Bündeln punktuell etwas höher liegen kann. 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 Busliniennetzes im Landkreis Esslingen in Linienbündel führt im Wesentlichen die bereits im letzten NVP enthaltene Struktur fort. Es erfolgen jedoch einige Anpassungen aufgrund von Erfahrungen in den zurückliegenden Vergabeverfahren bzw. neuerer Absprachen mit den benachbarten Aufgabenträgern.

4.3.4 Einbezogene Linienverkehre

Anlage 4.4 stellt eine Übersicht der im Landkreis Esslingen verkehrenden Linien dar. Sie enthält darüber hinaus die Information, welche Linien in das Linienbündelungskonzept eingegangen sind.

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 Anlage 4.4 ausgenommenen Linien folgende Gründe maßgebend:

Linien 65, 73, 74, 76, 77, 78, 82, 86, X4, X7

Hierbei handelt es sich um ausbrechende Linien des Busnetzes der Landeshauptstadt Stuttgart. Die Landeshauptstadt hat zum 01. Januar 2019, unter Nutzung der Option zur Eigenproduktion, die Verkehrsleistungen auf ihrer Gemarkung an die Stuttgarter Straßenbahnen AG (SSB) direkt vergeben. Die Direktvergabe umfasst die Linienverkehre der SSB innerhalb Stuttgarts sowie deren ausbrechende Linien, die Ausgestaltung des Verkehrsangebots außerhalb der Stadtgrenze erfolgt in Abstimmung mit den jeweiligen Aufgabenträgern. Eine Bündelung der o. g. Linien durch den Landkreis ist vor diesem Hintergrund nicht erforderlich.

Linien 760, 826, 828

Die Linien 826 und 828 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. Auch die aus Böblingen kommende Linie 760 berührt das Kreisgebiet nur wenige

Male täglich, sodass sie ihrem verkehrlichen Schwerpunkt entsprechend ebenfalls im Linienbündelungskonzept des Landkreises Böblingen erfasst wird.

Linien 914, 920, 923

Da der Bedienungsschwerpunkt dieser Linien im Landkreis Göppingen liegt, erfolgt in Absprache mit der Göppinger Kreisverwaltung eine Einbeziehung in das dortige Bündelungskonzept.

Linien 100, X3

Da der Bedienungsschwerpunkt dieser Linien im Landkreis Reutlingen liegt, erfolgt in Absprache mit der Reutlinger Kreisverwaltung eine Einbeziehung in das dortige Bündelungskonzept.

Linien X10, X20, X60

Die Linien X10, X20 und X60 liegen in der Aufgabenträgerschaft des Verbands Region Stuttgart. Sie bleiben deshalb im Linienbündelungskonzept des Landkreises unberücksichtigt.

Das Linienverkehrsangebot im Landkreis wird durch zahlreiche Ruftaxiverkehre ergänzt. Diese sind so auszugestalten, dass die Linienfahrten der Verkehrsunternehmen nicht konkurrenziert werden. Liniengenehmigungen für Ruftaxiverkehre 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 nächsten Vergabezeitpunkt[35].

Tabelle 4-5: Linienbündelung im Landkreis Esslingen

Bündel-Nr.	Linienbündel	Linien	Vergabezeitpunkt
1	Filder West	806, 812, 813, 814, 815, 816, 816A, 817, 818, 818A, 819, N18	01.07.2028
2	Esslingen a.N.	101, 102, 103, 104, 105, 108, 109, 110, 111, 112, 113, 115, 118, 132, 138, N12, N13	01.07.2028
3	Schurwald	106, 114, 114A, N14, N16	01.01.2028
4	Filder Ost	119, 120, 121, 122, 130, 131, N19, N22	01.01.2027

[35] Im Rahmen der dritten Fortschreibung des NVP für den Landkreis Esslingen wurden die bisher bestehenden Namen der Linienbündel im Landkreis Esslingen überarbeitet. Bislang bestanden viele Namen der Linienbündel aus einer Aneinanderreihung von mehreren Ortsnamen. Zur leichteren Etablierung in den alltäglichen Sprachgebrauch wurden die Linienbündel nach den jeweiligen Raumschaften benannt.

5	Plochingen	107, 140, 141, 142, 143, 147, 148, 149, 262	01.07.2027
6	Wendlingen a.N.	151, 152, 154, 155, 156, 184, 196, N81	01.07.2025
7	Kirchheim u.T.	144, 145, 146, 161, 163, 164, 165, 165A, 168	01.01.2029
8	Albtrauf	170, 173, 173A, 174, 175, 175A, 176, 177, 177A, 177.1	01.01.2025
9	Nürtingen	166, 169, 181, 182, 183, 185, 186, 194, 195, X19	01.01.2026*
10	Neckartenzlingen	187, 188, 188A, 189, 189A 197	01.01.2029
11	Aichtal	167, 805, 808, 808A, 809, 809A, N89	01.07.2029
12	Neuffen	171, 179, 180, 191, 192, 198, 199	01.01.2026*

*Bei den angegebenen Daten handelt es sich nur um beabsichtigte Termine, die insbesondere dann geändert werden können, wenn das jeweilige Bündel früher zur Neuvergabe anstehen sollte.

Bündel 1: Verkehrsraum Filder West

Dieses Bündel umfasst die zu den SSB-Linien 73 – 77 korrespondierenden Buslinien v.a. im westlichen Filderraum, die – neben lokalen Erschließungsaufgaben – eine Zubringerfunktion zu und von den S-Bahnlinien auf den Fildern (S2, S3) übernehmen (siehe Anlage 4.5). Kristallisationspunkte dieses Teilnetzes sind vor allem die S-Bahn-Haltepunkte „Echterdingen“ und „Filderstadt“, teilweise bestehen aber auch an den Stationen „Leinfelden“ und „Oberaichen“ Übergangsmöglichkeiten auf den Schienenverkehr. An den zentralen Verkehrsknoten werden zudem Anschlüsse zwischen den Buslinien untereinander hergestellt. Bei der Weiterentwicklung des Bündels sind sowohl die S-Bahn-Verlängerung nach Neuhausen a.d.F. als auch der künftige Regional- und Fernbahnhof am Flughafen von Bedeutung.

Tabelle 4-6: Linienbündel 1 (Verkehrsraum Filder West)

Linien	Linienverlauf
806	Flughafen/Messe – Fasanenhof EnBW City
812	Flughafen – Echterdingen – Stetten – Bernhausen – Flughafen/Messe
813	Flughafen – Bernhausen – Stetten – Echterdingen – Flughafen
814	Bernhausen – Bonlanden – Echterdingen – Musberg
815	Bernhausen – Plattenhardt – Waldenbuch
816	Echterdingen – Bernhausen – Neuhausen – Ruit
816A	Neuhausen – Bernhausen – Bonlanden (Schülerverkehr)
817	Neuhausen – Sielmingen – Bernhausen – Plattenhardt
818	Musberg – Oberaichen – Leinfelden – Echterdingen – Stetten
818A	Musberg – Leinfelden – Echterdingen – Plattenhardt (Schülerverkehr)
819	Citybus Leinfelden-Echterdingen
N18	Oberaichen – Leinfelden – Echterdingen – Stetten
Jährliche Betriebsleistung	1.622.726 km
Vergabezeitpunkt	01.07.2028

Bündel 2: Verkehrsraum Esslingen a.N.

In diesem Bündel werden alle Linien zusammengefasst, die dem Stadtverkehrsnetz Esslingen a.N. zuzurechnen sind (siehe Anlage 4.6). Aufgabe dieser Linien ist die Erschließung des Stadtgebiets sowie 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 a.N. mit seinem angeschlossenen ZOB, der von nahezu allen Linien in diesem Bündel angefahren wird.

Tabelle 4-7: Linienbündel 2 (Verkehrsraum Esslingen a.N.)

Linien	Linienverlauf
101	Lerchenäcker – Esslingen (N) ZOB – Obertürkheim
102	Zell – Esslingen (N) ZOB – Mettingen
103	Zell – Esslingen (N) ZOB – Hedelfingen
104	Esslingen (N) ZOB – Industriegebiet – Sirnau – Deizisau
105	Esslingen (N) Am Schönen Rain – Klinikum Esslingen – ZOB
108	Esslingen (N) ZOB – Jägerhaus (– Dulkhäusle)
109	Esslingen (N) ZOB – Sulzgries – Rüdern
110	Esslingen (N) ZOB – Hohenkreuz – Wäldenbronn
111	Esslingen (N) ZOB – St. Bernhardt – Serach – Sulzgries – Neckarhalde
112	Esslingen (N) ZOB (– Hohenkreuz) – Dulkhäusle (– Jägerhaus)
113	Esslingen (N) ZOB – Zollberg / – Adenauerbrücke – Berkheim
115	Esslingen (N) ZOB – Oberesslingen – Zell
118	Esslingen (N) ZOB – Pliensauvorstadt – Zollberg – ZOB
132	Oberesslingen – St. Bernhard – Serach – Sulzgries – Rüdern
138	Jägerhaus – Oberesslingen – Zell – Sirnau – Berkheim
N12	Esslingen (N) ZOB – Wäldenbronn – Wiflingshausen – Sulzgries – Rüdern – Neckarhalde – Sulzgries – ZOB
N13	Esslingen (N) ZOB – Neckarfreibad – Sirnau – Berkheim – Zollberg – Pliensauvorstadt – ZOB
Jährliche Betriebsleistung	3.097.108 km
Vergabezeitpunkt	01.07.2028

Bündel 3: Verkehrsraum Schurwald

Linienbündel 3 vereinigt die beiden Buslinien 106 und 114, die die östlich von Esslingen a.N. gelegenen Schurwaldgemeinden direkt mit dem Mittelzentrum Esslingen a.N. und seinem Bahnhof verbinden (siehe Anlage 4.7). Die Charakteristik beider Linien – mit erhöhten Leistungsanforderungen im Schülerverkehr und Stichfahrten zur Flächenerschließung – ist nahezu gleich. Beide Linien verkehren im Korridor zwischen Oberhof und Esslingen a.N. ZOB weitgehend parallel, sodass sich eine abgestimmte Fahrplangestaltung empfiehlt.

Tabelle 4-8: Linienbündel 3 (Verkehrsraum Schurwald)

Linien	Linienverlauf
106	Esslingen (N) ZOB – Baltmannsweiler – Hohengehren (– Winterbach)
114	Esslingen (N) ZOB – Aichwald – Beutelsbach – Endersbach
114A	Zell Berufliches Schulzentrum – Aichwald (Schülerverkehr)
N14	Esslingen (N) ZOB – Liebersbronn – Aichschieß – Aichelberg
N16	Esslingen (N) ZOB – Baltmannsweiler – Hohengehren
Jährliche Betriebsleistung	991.188 km
Vergabezeitpunkt	01.01.2028

Bündel 4: Verkehrsraum Filder Ost

Mit dem Linienbündel 4 werden jene Buslinien gebündelt, die den unmittelbar südwestlich an die Stadt Esslingen a.N. angrenzenden Bereich der östlichen Filder erschließen und auch direkt mit dem Mittelzentrum Esslingen a.N. verbinden (siehe Anlage 4.8). Mit Ausnahme der Linie 121 verkehren die Linien dabei in einem eng umgrenzten Korridor im Zulauf auf den Verkehrsknoten Esslingen a.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, in dem alle Linien – mit Ausnahme der Linie 121 – Anschlüsse auf die Stuttgarter Stadtbahnlinien U7 und U8 sicherstellen.

Tabelle 4-9: Linienbündel 4 (Verkehrsraum Filder Ost)

Linien	Linienverlauf
119	Esslingen (N) – Nellingen – Denkendorf
120	Esslingen (N) – Nellingen – Neuhausen (F) (– Wolfschlugen)
121	Oberesslingen – Denkendorf – Neuhausen (F)
122	Esslingen (N) – Scharnhausen – Flughafen/Messe
130	Esslingen (N) – Ruit – Heumaden – Kemnat
131	Esslingen (N) – Ruit – Heumaden – Kemnat (– Scharnhausen)
N19	Esslingen (N) ZOB – Nellingen – Denkendorf – Neuhausen (F) – Esslingen (N) ZOB
N22	Esslingen (N) ZOB – Ruit – Kemnat – Scharnhausen – Esslingen (N) ZOB
Jährliche Betriebsleistung	1.927.684 km
Vergabezeitpunkt	01.01.2027

Bündel 5: Verkehrsraum Plochingen

In diesem Bündel sind vor allem die Buslinien zusammengefasst, die die im Raum Plochingen gelegenen Gemeinden mit dem Bahnhof/ZOB Plochingen verbinden. Ein Teil der Linien stellt aber auch Zuganschlüsse am benachbarten Bahnhof Reichenbach a.d.F. sicher (siehe Anlage 4.9). Aufgrund der bereits bestehenden betrieblichen Verflechtungen dieser Linien wurde eine Einbeziehung in das restliche Bündel gewählt. Die verkehrliche Verknüpfung am ZOB in Plochingen begründet die Aufnahme der Linie 107 in Linienbündel 5. Linie 144 wird im Zuge der Bündelumgestaltung in zwei Äste geteilt. Der Linienweg Hochdorf – Plochingen erhält die Bezeichnung 147 und wird aufgrund der Ausrichtung nach Plochingen in das Linienbündel 5 integriert.

Tabelle 4-10: Linienbündel 5 (Verkehrsraum Plochingen)

Linien	Linienverlauf
107	Plochingen – Aichschieß – Schanbach – Aichelberg
140	Esslingen (N) – Altbach – Plochingen
141	Plochingen ZOB – Lettenäcker – Stumpenhof
142	Plochingen – Reichenbach (F)
143	Deizisau – Plochingen
147	Hochdorf (ES) – Plochingen
148	Reichenbach Risshalde – Bahnhof – Siegenberg
149	Plochingen – Stumpenhof – Baltmannsweiler – Winterbach
262	Plochingen – Reichenbach (F) – Schorndorf
Jährliche Betriebsleistung	564.370 km
Vergabezeitpunkt	01.07.2027

Bündel 6: Verkehrsraum Wendlingen a.N.

Das Linienbündel 6 umfasst primär die Buslinien, die die umliegenden Gemeinden in Wendlingen a.N. an die S-Bahnlinie S1 anbinden (siehe Anlage 4.10).

Tabelle 4-11: Linienbündel 6 (Verkehrsraum Wendlingen a.N.)

Linien	Linienverlauf
151	Wendlingen (N) – Köngen – Wendlingen (N)
152	Wendlingen (N) Schulzentrum – Sporthalle Im Speck – Schulzentrum
154	Wendlingen (N) ZOB – Weinhalde – ZOB
155	Wendlingen (N) ZOB – Unterboihingen – ZOB
156	Lindorf – Reudern – Oberboihingen
184	Nürtingen – Zizishausen – Unterensingen – Wendlingen (N)
196	Nürtingen ZOB – Wendlingen (N) ZOB
N81	Wendlingen (N) – Nürtingen – Großbettlingen – Neckarhausen
Jährliche Betriebsleistung	427.757 km
Vergabezeitpunkt	01.07.2025

Bündel 7: Verkehrsraum Kirchheim u.T.

Das Linienbündel 7 umfasst den Stadtverkehr der Stadt Kirchheim u.T., den Stadtverkehr Wernau (Neckar) sowie die Regionalverkehre von Kirchheim u.T. in Richtung Notzingen und Ohmden, welche eng mit dem Stadtverkehr Kirchheim u.T. verwoben sind (siehe Anlage 4.11). Aufgrund der vielfältigen Verflechtungen und Korrespondenzen innerhalb des Netzes sowie zahlreicher Linienüberlagerungen soll der Verkehr künftig aus einer Hand erstellt werden.

Tabelle 4-12: Linienbündel 7 (Verkehrsraum Kirchheim u.T.)

Linien	Linienverlauf
144	Kirchheim (T) – Reichenbach (F)
145	Wernau (N) Bf. – Katzenstein – Schmalwiesen – Bahnhof [Stadtverkehr Wernau (N)]
146	Wernau (N) Bf. – Schmalwiesen – Katzenstein – Bahnhof [Stadtverkehr Wernau (N)]
161	Kirchheim (T) Altvaterweg – ZOB – Ötlingen
163	Ötlingen – Lindorf – Kirchheim (T) ZOB – Schlossgymnasium – Schafhof
164	Ötlingen – ZOB – Martinskirche – Schafhof
165	(Notzingen –) Kirchheim (T) Waldfriedhof – ZOB – Zell (A)
165A	Kirchheim (T) ZOB – Saarstraße – Alte Plochinger Steige (Schülerverkehr)
168	Kirchheim (T) – Notzingen – Wernau (N)
Jährliche Betriebsleistung	838.466 km
Vergabezeitpunkt	01.01.2029

Bündel 8: Verkehrsraum Albtrauf

Bündel 8 fasst die Linien des Teilnetzes Albtrauf zusammen (siehe Anlage 4.12). Bezugspunkt der meisten dieser regionalen Buslinien ist der Bahnhof Kirchheim u.T.. Dort sind Anschlüsse auf die S-Bahn herzustellen. Daneben ist zusätzlich die Bedienung des Schüler-, Berufs- und Besorgungsverkehrs nach Kirchheim u.T. von Bedeutung. Durch die Verknüpfung von Linien am Bahnhof Kirchheim u.T. sind zusätzliche Freiheitsgrade hinsichtlich der Linienführung im City-Bereich sowie der Fahrzeugumläufe erzielbar. Die Linie 177 ergänzt den Stundentakt der „Teckbahn“ (RB64) zu einem Halbstundentakt zwischen Kirchheim u.T. und Oberlenningen.

Tabelle 4-13: Linienbündel 8 (Verkehrsraum Albtrauf)

Linien	Linienverlauf
170	Kirchheim (T) – Weilheim – Wiesensteig – Reußenstein (RadWanderBus Reußenstein)
173	Kirchheim (T) – Weilheim (T) – Bissingen (T) – Dettingen (T) – Kirchheim (T)
173A	Kirchheim (T) – Weilheim (T) – Bissingen (T) – Kirchheim (T) (Schülerverkehr)
174	Weilheim (T) – Hepsisau – Neidlingen und zurück
175	Kirchheim (T) – Dettingen (T) – Bissingen (T) – Weilheim (T) – Kirchheim (T)
175A	Kirchheim (T) – Dettingen (T) – Bissingen (T) – Weilheim (T) – Kirchheim (T) (Schülerverkehr)
176	(Kirchheim (T) –) Bissingen (T) – Oberlenningen
177	(Neidlingen –) Weilheim (T) – Kirchheim (T) – Oberlenningen
177A	Oberlenningen – Kirchheim (T) – Weilheim (T) – Neidlingen (Schülerverkehr)
177.1	Oberlenningen – Schopfloch – Laichingen (RadWanderBus Schwäbische Alb)
Jährliche Betriebsleistung	1.120.503 km
Vergabezeitpunkt	01.01.2025

Bündel 9: Verkehrsraum Nürtingen

Im Bündel 9 sind die Linien des Stadtverkehrs Nürtingen sowie die überörtlichen Buslinien ab Nürtingen in Richtung Kirchheim u.T. und Großbettlingen enthalten (siehe Anlage 4.13). Eine Neuordnung des Linienbündels 9 als Stadtverkehr Nürtingen soll Freiheitsgrade für eine dynamische Entwicklung des ÖPNV innerhalb der Raumschaft schaffen. Synergien zwischen den Linien am Bahnhof Nürtingen sind möglich, sodass eine effiziente Leistungserbringung erfolgen kann. Zudem werden alle Busse zwischen Nürtingen und Großbettlingen (185, 195 und X19) in diesem Bündel zusammengefasst.

Tabelle 4-14: Linienbündel 9 (Verkehrsraum Nürtingen)

Linien	Linienverlauf
166	Kirchheim (T) – Reudern – Nürtingen Krankenhaus – Nürtingen
169	Nürtingen – Oberensingen – Nürtingen
181	Nürtingen ZOB – Nürtingen Steinbeisweg
182	Nürtingen ZOB – Roßdorf
183	Nürtingen ZOB – Braike (– Waldfriedhof) – Roßdorf
185	Grafenberg – Großbettlingen – Nürtingen
186	Nürtingen medius Klinik – ZOB – Hardt
194	Nürtingen Roßdorf – Enzenhardt – Neckarhausen
195	Frickenhausen – Großbettlingen – Nürtingen
X19	Bempflingen – Nürtingen
Jährliche Betriebsleistung	863.554 km
Vergabezeitpunkt	01.01.2026*

*Bei den angegebenen Daten handelt es sich nur um beabsichtigte Termine, die insbesondere dann geändert werden können, wenn das jeweilige Bündel früher zur Neuvergabe anstehen sollte.

Bündel 10: Verkehrsraum Neckartenzlingen

Das Linienbündel 10 umfasst die für die Erschließung des Gemeindeverwaltungsverbands Neckartenzlingen wichtigen Buslinien (siehe Anlage 4.14). In Neckartenzlingen liegt nach dem neuen Linienbündelungskonzept auch der Hauptknoten. Die flächige Bedienungsstruktur und die teilweise gegenläufigen Verkehrsströme erfordern eine eng abgestimmte Aufgabenteilung sowie die Möglichkeit flexibler betrieblicher Abstimmungen zwischen den einzelnen Linien.

Tabelle 4-15: Linienbündel 10 (Verkehrsraum Neckartenzlingen)

Linien	Linienverlauf
187	Neckartenzlingen – Bempflingen – Kleinbettlingen (– Großbettlingen)
188	Nürtingen – Altdorf – Neckartenzlingen – Schlaitdorf
188A	Altdorf / Neckartailfingen / Schlaitdorf / Häslach – Neckartenzlingen Auwiesenschule (Schülerverkehr)
189	Nürtingen – Schlaitdorf – Neckartenzlingen – Altdorf
189A	Altdorf / Neckartailfingen – Walddorf Gustav-Werner-Schule (Schülerverkehr)
197	Metzingen – Bempflingen – Neckartenzlingen
Jährliche Betriebsleistung	642.316 km
Vergabezeitpunkt	01.01.2029

Bündel 11: Verkehrsraum Aichtal

Das Bündel Aichtal vereinigt die Buslinien, die von der Stadt Aichtal aus nach Nürtingen, Filderstadt und ins Neckartal verlaufen (siehe Anlage 4.15).

Tabelle 4-16: Linienbündel 11 (Verkehrsraum Aichtal)

Linien	Linienverlauf
167	Nürtingen – Oberensingen – Grötzingen – Aich (– Neuenhaus)
805	Bernhausen – Aich – Schlaitdorf – Altenriet – Walddorfhäslach
808	Bernhausen – Aich – Neckartailfingen – Altdorf – Neckartenzlingen
808A	Neckartenzlingen – Aichtal (Schülerverkehr)
809	Bernhausen – Harthausen – Grötzingen – Aich – Neuenhaus
809A	Sielmingen – Bonlanden – Grötzingen – Aich – Neuenhaus – Walddorfhäslach (Schülerverkehr)
N89	Bernhausen – Bonlanden – Aichtal – Neckartailfingen – Bernhausen
Jährliche Betriebsleistung	771.042 km
Vergabezeitpunkt	01.07.2029

Bündel 12: Verkehrsraum Neuffen

Im Zusammenhang mit der Modernisierung der Tälesbahn (RB65) 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 (siehe Anlage 4.16).

Tabelle 4-17: Linienbündel 12 (Verkehrsraum Neuffen)

Linien	Linienverlauf
171	Owen – Nürtingen Krankenhaus
179	Oberlenningen – Erkenbrechtsweiler – Neuffen
180	Nürtingen – Neuffen – Beuren
191	Owen – Beuren – Hohenneuffen – Neuffen (RadWanderBus Blaue Mauer)
192	Neuffen Bahnhof – Kohlberg – Kappishäusern
198	Kohlberg – Tischardt – Frickenhausen Bahnhof
199	(Owen –) Beuren – Neuffen – Metzingen
Jährliche Betriebsleistung	464.298 km
Vergabezeitpunkt	01.01.2026*

*Bei den angegebenen Daten handelt es sich nur um beabsichtigte Termine, die insbesondere dann geändert werden können, wenn das jeweilige Bündel früher zur Neuvergabe anstehen sollte.

5 Bewertung

Nach § 11 Abs. 3 Ziff. 2 ÖPNVG ist eine Bewertung des bestehenden ÖPNV-Angebots ein zwingender Bestandteil des Nahverkehrsplans. Im Zuge dieser Bewertung erfolgt eine Darstellung der Stärken und der Defizite des ÖPNV-Angebots im Landkreis Esslingen. Darüber hinaus soll ermittelt werden, ob für Verkehrsräume mit vergleichbaren Strukturen gleichwertige Angebote vorliegen. Die Bewertungsergebnisse bilden die Basis für die Formulierung von Zielsetzungen zur künftigen Ausgestaltung des ÖPNV (siehe Kapitel 6).

5.1 Methodik

Der Bewertung des Angebots im ÖPNV liegt ein zweistufiges Verfahren zugrunde. In einem ersten Schritt erfolgt ein Vergleich der Bestandsdaten mit den vorgegebenen Zielen zum Verkehrsangebot. Ergänzend werden in einer zweiten Bewertungsstufe die spezifischen örtlichen Gegebenheiten, z.B. Verkehrspotenziale, besondere Anforderungen von Benutzergruppen (u.a. Schüler) sowie Anregungen von Kommunen und Verkehrsunternehmen einbezogen. Aus der zweiten Stufe ergibt sich schließlich die endgültige Grundlage für die Ableitung von Zielsetzungen zu den Linienverkehren. Die Bewertung basiert zudem auf der Defizitanalyse der 2. Fortschreibung des Nahverkehrsplans des Landkreises Esslingen.

5.2 Ermittelte Angebotsdefizite

Die Ermittlung von Angebotsdefiziten im ÖPNV folgt der dargestellten Methodik aus dem vorangegangenen Kapitel (siehe Kapitel 5.1). Ein Untersuchungsbedarf für ein bestimmtes Gebiet ergibt sich, insofern die Ist-Werte nicht mindestens den Soll-Maßzahlen der jeweiligen Bewertungskriterien entsprechen (Stufe 1). Aus einer anschließenden verkehrlichen Beurteilung (Stufe 2) resultiert das weitere Vorgehen, das entweder eine begründete Tolerierung der Abweichungen oder eine Entwicklung möglicher Lösungsansätze umfasst. Dabei fungieren insbesondere die in der 2. Fortschreibung des Nahverkehrsplans Esslingen ermittelten Angebotsdefizite als eine Basis der Analyse. Sie werden hinsichtlich ihres Defizits erneut untersucht.

5.2.1 Einzugsbereiche von Haltestellen

Die Soll-Maßzahlen für die Einzugsbereiche von Haltestellen werden in Kapitel 4.2.1 aufgezeigt. In den Anlagen 2.8 bis 2.11 werden auf topographischen Karten – differenziert nach den Mittelbereichen bzw. Bereichen Esslingen a.N., Filder, Kirchheim u.T. und Nürtingen – für die jeweils zugehörigen Gemeinden und Teilorte die Einzugsbereiche von Haltestellen dargestellt. Da das Vorhandensein einer Haltestelle alleine nicht zwingend bereits die ÖPNV-Erschließung

eines Gebiets sichert, sondern gemäß Kapitel 4.2.3 auch eine Mindestanzahl von Busabfahrten erforderlich ist, werden zusätzlich alle Haltestellen aus der Auswertung herausgenommen, an denen an Normalwerktagen weniger als 15 Bus-Abfahrten stattfinden und auch keine Aufstockung des Angebotes auf 15 Fahrtenpaare im Rahmen des ausgeweiteten Basisangebotes angedacht ist.

Durch die Überlagerung der Einzugsbereiche der verbliebenen, erschließungsrelevanten Haltestellen mit den bestehenden Siedlungsflächen lassen sich Erschließungsdefizite lokalisieren. Umfassen diese Defizitbereiche mehr als 200 Auszubildende, Beschäftigte oder Einwohner, besteht in jedem Fall Untersuchungsbedarf. Mit Hilfe von Einzelfallbetrachtungen kann anschließend abgewogen werden, ob sich jeweils ein Handlungsbedarf ableiten lässt. Hierbei ist zu unterscheiden, ob es sich um ein geringfügiges Erschließungsdefizit (weniger als 1.000 Einwohner/Beschäftigte/Auszubildende betroffen) oder ein signifikantes Erschließungsdefizit (mehr als 1.000 Einwohner/Beschäftigte/Auszubildende betroffen) gemäß Anlage 4.2a handelt. Bei geringfügigen Erschließungsdefiziten soll dann Abhilfe im klassischen ÖPNV geschaffen werden, wenn keine Sprungkosten – also ein zusätzlicher Einsatz eines Fahrers und eines Fahrzeugs im entsprechenden Zeitfenster – erforderlich und entstehende Umwege für durchfahrende Fahrgäste verhältnismäßig sind. Diese Verhältnismäßigkeit wäre beispielsweise nicht gegeben, wenn zu Gunsten von zwei Fahrgästen täglich 200 andere Fahrgäste einen vierminütigen Umweg in Kauf nehmen müssten. Vor diesem Hintergrund wird eine Abwägung getroffen. Signifikante Erschließungsdefizite sind gemäß Anlage 4.2a dagegen immer zu beheben.

In vielen Fällen können angesichts begrenzter Potentiale und/oder ungünstiger Voraussetzungen, z.B. aufgrund der Straßenverhältnisse, leider keine Maßnahmen des klassischen ÖPNV empfohlen werden. Den betroffenen Kommunen wird aber die Prüfung zur Einführung von lokal gestalteten und betriebenen Mobilitätsdiensten, wie z.B. Bürgerbussen oder lokalen Car-Sharing-Angeboten, nahegelegt, da diese Angebote vielerorts eines relativ geringen Aufwandes bedürfen. Ggf. können diese Areale auch in einem größeren Rahmen in einen On-Demand-Verkehr integriert werden (siehe Kapitel 4.1.7, Kapitel 7.2.7). Die Ergebnisse dieser Abwägung sind in Tabelle 5-1 dargestellt:

Tabelle 5-1: ÖPNV-Erschließungsdefizite mit Maßnahmenvorschlägen

Gemarkung	Erschließungsdefizit im Bereich …	Maßnahmenvorschlag / weiteres Vorgehen
Aichwald	Aichschieß-West (Gewerbegebiet)	Das Nachfragepotenzial rechtfertigt keine Erweiterung des ÖPNV-Angebots. Für die wenigen betroffenen Fahrgäste erscheint ein etwas längerer Fußweg zur nächstgelegenen Haltestelle tolerierbar.

Beuren	Beuren-Nordwest (Gewerbegebiet Morglachäcker)	Das Gebiet um die nordwestliche Linsenhofer Straße liegt außerhalb der Einzugsbereiche vorhandener Bushaltestellen. Bei der Besiedelung 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.
Deizisau	Deizisau-West (Gewerbegebiet)	Die Schaffung einer weiteren Haltestelle in der Esslinger Straße im Verlauf der Linie 104 erscheint wegen des geringen Nachfragepotenzials in diesem Bereich verzichtbar.
Denkendorf	Haltestelle „Forschung“	Die Haltestelle wird relativ selten bedient. Durch eine Angebotserweiterung auf der Linie 121 könnte dieses Defizit beseitigt werden.
Esslingen a.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. einer fehlenden Wendemöglichkeit für Standardbusse keine Einbeziehung in die klassischen Linienverkehre möglich. Vor diesem Hintergrund muss der etwas längere Fußweg zur nächstgelegenen Haltestelle in Kauf genommen werden. Im Bereich Serach-Nord erfolgt aktuell eine auf ein Jahr befristete ÖPNV-Bedienung tagsüber durch Kleinbusse der Linie 112, welche bei entsprechender Fahrgastnachfrage beibehalten werden könnte.
Erkenbrechtsweiler	Erkenbrechtsweiler-West	Der Bereich ist durch den Einzugsbereich der Bushaltestelle „Untere Straße“ nicht erschlossen. Zur Verbesserung der Erschließung müsste die Linie 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 könnte eine zusätzliche Haltestelle an der K 1264 (z. B. im Bereich Jahnstraße) eingerichtet werden (Linie 179). Änderungen beim Linienverlauf wären dabei nicht erforderlich.
Filderstadt	Bonlanden-Süd, Harthausen-Nord	Es handelt sich um Gebiete, in denen, aufgrund der beengten Straßensituation, eine bessere Andienung mit Linienbussen nicht möglich ist. 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 Linie 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	Lediglich der Siedlungsrand weist ein Erschließungsdefizit auf. Den Fahrgästen aus diesem Bereich ist – bei einem zwischenzeitlich erweiterten Fahrplanangebot der Linie X19 – ein etwas längerer Fußweg zur nächstgelegenen Haltestelle zumutbar.

Hochdorf	Hochdorf-Ost	In der Nähe des Kreisverkehrs im Kreuzungsbereich Roßwälder Straße / Ostring sollte eine zusätzliche Haltestelle eingerichtet werden, u. a. zur Erschließung des Gewerbegebietes Bühl. Für diesen Bereich ist nach Realisierung der geplanten Bebauung nördlich der Roßwälder Straße ein ÖPNV-Erschließungskonzept zu erarbeiten.
Kirchheim u.T.	Kirchheim-Nord (Alte Plochinger Steige)	Durch die Neueinrichtung der Haltestelle Kirchheim u.T., Saarstraße, welche durch die Linien 164 und 165 bedient wird, konnte das Erschließungsdefizit für einen Teil des Siedlungsbereichs beseitigt werden. Darüber hinaus wird das Gebiet weiterhin durch ein Ruftaxi angedient. Zudem ist die Umstellung des Ruftaxi-Verkehrs auf einen On-Demand-Verkehr in Planung. Es besteht somit kein Handlungsbedarf.
Kirchheim u.T.	Südöstliches Jesingen	Das geringe Nachfragepotenzial in diesem Bereich rechtfertigt eine Angebotsänderung nicht. Die nächstgelegene Haltestelle ist ca. 600 m entfernt.
Kirchheim u.T.	Nördliches Nabern	Zur Beseitigung dieses Defizits wäre eine Änderung des Fahrwegs der Linie 176 und/oder der Linien 173 bzw. 175 erforderlich. Aufgrund der schmalen und verkehrsberuhigten Straßen in Nabern sowie zur Vermeidung von Fahrzeitverlängerungen für die übrigen Fahrgäste sollte jedoch auf diese Maßnahme verzichtet werden.
Kirchheim u.T.	Östliches Nabern	Dieser sehr kleine, nicht erschlossene Bereich kann als tolerierbar eingestuft werden.
Köngen	Köngen-Süd	Es handelt sich lediglich um einen kleinen Bereich, für den eine Angebotsänderung nicht zu rechtfertigen wäre.
Lenningen	Schlattstall-Süd	Die Haltestelle „Etterstraße“, die als Stichfahrt in die Linie 176 eingebunden ist, wird nur in Lastrichtung bedient. Dies wird im Hinblick auf das geringe Nachfragepotenzial für ausreichend erachtet, da mit einem etwas längeren Fußweg zur Haltestelle „Schlattstall Abzweig“ weitere Fahrmöglichkeiten bestehen.
Lichtenwald	Thomashardt-West	Der relativ geringen Anzahl betroffener Bürger kann ein etwas längerer Fußweg (ca. 600 m) zur Haltestelle „Hegenloher Straße“ zugemutet werden. Eine Verlaufsänderung der Linie 262 ist nicht erforderlich.
Neckartailfingen	Neckartailfingen-Nordost	Zur besseren Erschließung des Gebietes um die nördliche Ziegelhaldenstraße wird eine Verschiebung der ortseinwärtigen Position der Haltestelle „Nürtinger Straße“, Richtung Ortsausgang empfohlen.
Neckartenzlingen	Neckartenzlingen-Südost (Wohngebiet Eichwasen)	Die Ränder des Wohngebietes Eichwasen (Neckartenzlingen Südost) sind nicht durch die Einzugsradien der Haltestelle „Eichwasen“ erschlossen. Eine Einbindung in die Linien 188 oder 189, mit Hilfe einer Stichfahrt, soll jedoch vermieden werden, da diese durch ihre mäandernde Linienführung bereits heute relativ lange Reisezeiten für die Orte jenseits von Neckartenzlingen aufweisen. Den Bewohnern der benannten Siedlungsränder müssen deshalb auch weiterhin längere Fußwege zur nächstgelegenen Haltestelle zugemutet werden.

Neidlingen	Östlicher Siedlungsrand	Es handelt sich hierbei um ein sehr kleines Gebiet. Die Situation ist als unproblematisch einzustufen. Eine Linienverlängerung ist nicht erforderlich.
Neuffen	Neuffen-Nordwest (Gebiet Auchtert)	Die Schaffung einer auf die Tälesbahn ausgerichteten Innerortsverbindung sollte geprüft werden. Ggf. müssten dafür zunächst die baulichen Voraussetzungen für die Befahrbarkeit des Gebiets mit Linienbussen geschaffen werden.
Neuffen	Kappishäusern - Ortskern	Der Ortskern von Kappishäusern ist lediglich von Schulbusfahrten der Linie 192 angebunden. Es sollte geprüft werden, ob diese in ein reguläres ÖPNV-Angebot überführt werden können.
Neuhausen a.d.F.	Neuhausen-Ost (Bereich Bismarckstraße/ Klingenäcker)	Eine Verbesserung der Erschließungssituation ist aufgrund der straßenbaulichen Gegebenheiten in diesem Gebiet kaum möglich.
Nürtingen	Raidwangen-West	Das Gebiet lässt sich wegen der vorhandenen Straßenführungen nicht besser an das ÖPNV-Netz anbinden. Den dort wohnenden Fahrgästen müssen auch künftig längere Fußwege zur nächstgelegenen Haltestelle „Talstraße“ 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 / Allmandstraße sollte wegen der problematischen Querung der in diesem Bereich z. T. schnell befahrenen B 297 verzichtet werden. Der Fußweg zur Haltestelle „Halde“ erscheint zumutbar.
Nürtingen	Zizishausen-West	Hierbei handelt es sich um ein geringfügiges Erschließungsdefizit. Den dort wohnenden Fahrgästen muss auch künftig der Fußweg zur nächstgelegenen Haltestelle „Unterensinger Straße“ zugemutet 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	Scharnhausen-West (Gewerbegebiet)	Mit Blick auf die bevorstehende Erweiterung des Gewerbegebiets ist hier eine zusätzliche Haltestelle für die Linien 73, 122 und 131 im Zuge der Plieninger Straße vorzusehen.
Plochingen	Plochingen-Süd (Gewerbegebiet Filsallee)	Es soll geprüft werden, ob eine in Plochingen endende Linie dieses Gebiet – ggf. in der Wendezeit – erschließen kann. Ggf. ist es in Zusammenhang mit signaltechnischen Maßnahmen auch möglich, eine von Reichenbach a.d.F. kommende Linie über dieses Gebiet zu führen (Linie 142 oder 262).
Reichenbach a.d.F.	Reichenbach-Nordwest	In dem nicht erschlossenen Siedlungsbereich sind nur wenige Bürger betroffen. Es besteht in diesem Bereich auch keine Wendemöglichkeit für Linienbusse, sodass 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	Es handelt sich um einen sehr kleinen, nicht erschlossenen Bereich. Die Situation ist als unproblematisch einzustufen. Eine Angebotsänderung ist nicht erforderlich.
Weilheim a.d.T.	Weilheim-Nordost (Gewerbegebiet Tobelwasen)	Das Gewerbegebiet Tobelwasen ist durch die in der Zuständigkeit des Landkreises Göppingen liegenden Linien 920 und 923 erschlossen. Lediglich die Randbereiche des Gewerbegebietes weisen ein Erschließungsdefizit, jedoch auch eine Nutzungsstruktur mit einer nur sehr geringen Affinität zum ÖPNV auf. Aus diesem Grund ist den betroffenen Einwohnern die aktuelle Situation zumutbar.
Weilheim a.d.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 a.d.T.	Weilheim-Ost	Die Haltestelle „Lerchenstraße“ wird ausschließlich im Schülerverkehr bedient. Eine häufigere Anbindung war im Zeitraum 2017 bis 2020 im Fahrplan enthalten, wurde aber von den Fahrgästen wenig genutzt. Um die Linien zu stabilisieren und den durchfahrenden Fahrgästen Umwege zu sparen, wurde sie wieder entfernt. Es sollte geprüft werden, ob das Defizit nicht durch die vom VVS vorgeschlagene Haltestelle „Kohlesbachbrücke“ auf der Oberen Grabenstraße behoben werden könnte.
Weilheim a.d.T.	Weilheim-Süd	Die Haltestelle „Weinsteige“ wird nur in einer Fahrtrichtung bedient, weshalb deren Einrichtung in der anderen Fahrtrichtung ebenfalls geprüft werden sollte.
Wolfschlugen	Wolfschlugen-Süd (Wohngebiet Hardter Straße Süd)	Der Bereich liegt außerhalb der Einzugsradien der Haltestellen „Löwen“ und „Reinhardtstraße“. Daher sollte für diesen Bereich in Zusammenhang mit der Neuordnung der Busverkehre in diesem Raum – nach der Verlängerung der S-Bahn nach Neuhausen a.d.F. – ein Erschließungskonzept erarbeitet werden. Die betriebliche Machbarkeit (Umlaufzeiten) müsste allerdings zunächst geprüft werden, da die Linie vorrangig Anschlüsse zu Schienenverkehrsmittel herstellen muss.

5.2.2 Beförderungszeiten und -geschwindigkeiten

Die Soll-Werte für die Beförderungszeiten und –geschwindigkeiten können Kapitel 4.2.2 entnommen werden. Diese Empfehlungen werden – nach dem Abzug der Zu-, Abgangs- und Wartezeiten – den tatsächlichen, im Rahmen der Bestandsaufnahme ermittelten, Beförderungszeiten der betreffenden Relationen gegenübergestellt. Daraufhin erfolgt für jede dieser

Relationen eine Prüfung, ob die errechneten Beförderungszeiten höher als die maximal empfohlenen Werte sind oder eine Unterschreitung des Warnwertes für die Beförderungsgeschwindigkeit vorliegt. Trifft einer dieser Faktoren zu, besteht ein Untersuchungsbedarf.

Die verbundweit einheitlichen Empfehlungen für Beförderungszeiten von/zu übergeordneten Zentren sind im Landkreis Esslingen größtenteils erfüllt. Bei der überwiegenden Zahl der untersuchten Teilorte liegen die tatsächlichen Beförderungszeiten unter den empfohlenen Maximalwerten. Lediglich im Bereich Filder und im Mittelbereich Kirchheim u.T. treten einige Defizite auf. Im Bereich Filder werden für die Fahrmöglichkeiten Filderstadt/Leinfelden-Echterdingen – Esslingen a.N. relativ lange Beförderungszeiten festgestellt. Dies ist mit der stärkeren Ausrichtung des Filderbereichs auf das Oberzentrum Stuttgart zu erklären. Ursache für die langen Beförderungszeiten aus dem Mittelbereich Kirchheim u.T. (Bissingen a.d.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 sowie im Zulauf auf diese Stadtverkehre 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: Überprüfung der Unterschreitungen des Warnwerts für die Beförderungsgeschwindigkeiten

Relation	Betroffene Wochentagestypen	Hintergründe / Maßnahmenvorschläge
Aichwald-Lobenrot – Esslingen a.N.	Mo-Fr, So+Fe	Fahrten der Linie 114 nach Lobenrot werden über Krummhardt und Aichelberg geführt, sodass Fahrgäste nach Lobenrot eine Schleifenfahrt machen müssen. Dies ist jedoch aufgrund der geringen betroffenen Fahrgastzahl vertretbar. Daher ist keine Maßnahme erforderlich.
Bempflingen-Kleinbettlingen – Bempflingen	Mo-Fr, Sa, So+Fe	Bei den betrachteten Verbindungen sind Fußwegverbindungen und Umwege enthalten. Die Regelverbindung Kleinbettlingen – Bempflingen (Linie 187; Schulbuslinie) liegt deutlich über dem Warnwert. Es sind keine Maßnahmen erforderlich.
Deizisau – Plochingen	Mo-Fr, Sa, So+Fe	In der Berechnung sind deutliche längere Fahrmöglichkeiten über Oberesslingen (Linie 104, S1) enthalten. Die Direktverbindung (Linie 143) liegt deutlich über dem Warnwert. Es sind keine Maßnahmen erforderlich.

Esslinger Stadtteile *(Berkheim, Brühl, Neckarhalde, Pliensauvorstadt, Rüdern, Serach, Sirnau, Weil)* zum Bahnhof Esslingen	Mo-Fr, Sa, So+Fe	Bei den Verbindungen zwischen den Esslinger Stadtteilen und dem Esslinger Bahnhof handelt es sich um innerstädtische Verbindungen mit überwiegender Feinerschließungsfunktion (teils mit Hanglagen). Daher ist keine Maßnahme erforderlich.
Filderstadt-Harthausen – Esslingen a.N.	Sa, So+Fe	Die Unterschreitung des Warnwerts resultiert aus umwegigen Fahrten mit mehrmaligem Umsteigen (Umstieg i. d. R. auf die S-Bahn in Echterdingen). Da Harthausen eher Richtung Nürtingen/Stuttgart orientiert ist, sind jedoch keine Maßnahmen erforderlich.
Hochdorf – Plochingen	Sa	In der Berechnung sind deutlich längere Fahrmöglichkeiten über Kirchheim u.T. (Linie 144, S1) enthalten. Die Direktverbindung (Linie 144) liegt deutlich über dem Warnwert. Aus diesem Grund ist keine Maßnahme erforderlich.
Kohlberg – Neuffen	So+Fe	In der Berechnung sind einzelne, deutlich längere Fahrmöglichkeiten über Frickenhausen enthalten. Die Direktverbindung (Linie 199) liegt deutlich über dem Warnwert. Es ist keine Maßnahme erforderlich.
Neuffen-Kappishäusern – Neuffen	Sa, So+Fe	In der Berechnung sind einzelne, deutlich längere Fahrmöglichkeiten über Frickenhausen enthalten. Die Direktverbindung (Linie 199) liegt deutlich über dem Warnwert. Es ist keine Maßnahme erforderlich.
Ostfildern-Ruit – Esslingen a.N.	So+Fe	In der Berechnung sind längere Fahrmöglichkeiten über Scharnhauser Park bzw. über Ostfildern enthalten. Die Direktverbindung (Linie 131) liegt deutlich über dem Warnwert. Es ist keine Maßnahme erforderlich.
Plochingen-Stumpenhof – Plochingen	Mo-Fr, Sa, So+Fe	Der Stadtteil Stumpenhof ist aufgrund seiner Hanglage vom Bahnhof Plochingen her nur über einen Umweg zu erreichen. Die Buslinie 141, die die Verbindung herstellt, verkehrt zudem über die Haltestelle „Lettenäcker“ mittels Stichfahrt. Es ist keine Maßnahme erforderlich.
Unterensingen – Wendlingen a.N.	Sa, So+Fe	In der Berechnung sind deutlich längere Fahrmöglichkeiten über Nürtingen (Linie 184, RE10/RB18) enthalten. Die Direktverbindung (Linie 184) liegt deutlich über dem Warnwert. Es ist 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. Dringender Handlungsbedarf wird auf der Basis dieses Kriteriums jedoch nicht abgeleitet.

5.2.3 Bedienungshäufigkeiten

Bei der Bewertung der Bedienungshäufigkeiten wird die Mindestbedienung (siehe Anlage 4.2a) zugrunde gelegt. Dabei wird das aktuelle Angebot den Anforderungen der Mindestbedienung in Form von Fahrtenpaaren (FP) gegenübergestellt. Die Anforderungen für die Mindestbedienung entlang der Achsen können Anlage 4.2b entnommen werden. Eine ausführliche Bewertung der Bedienungshäufigkeiten – differenziert nach Liniengruppen und Abschnitten – erfolgt in Kapitel 6.4.3 im Rahmen der Linienbündelung mit Hilfe der Liniensteckbriefe. Aus diesem Grund wird auf die Darstellung der Defizite verzichtet.

Zusammenfassend betrachtet wird das Busnetz an vielen Stellen an die neue Mindestbedienung angepasst, da diese in vielen Aspekten stark ausgebaut wurde (siehe Kapitel 6). Die angedachten Zusatzleistungen stehen unter Gremienvorbehalt und sollen im Rahmen der bevorstehenden wettbewerblichen Vergabeverfahren für Verkehrsleistungen eingefordert werden. Die Zusatzleistungen, welche im Rahmen der Anhebung der Mindestbedienung künftig erbracht werden sollen, sind in Kapitel 6.1 zusammengefasst. Zudem lassen sich diese Zusatzleistungen den Liniensteckbriefen entnehmen: In den Abschnitten, in denen das Angebot des Status quo niedriger ist als das verkehrliche Mindestniveau, sollen die Fahrpläne entsprechend verbessert werden.

6 Rahmenvorgaben und Einzelziele

Gemäß § 8 Abs. 3 PBefG wirkt das Instrument des NVPs vor allem im Verhältnis zwischen dem Aufgabenträger und den Verkehrsunternehmen. Die im NVP 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.

Nicht nur zur Sicherung der Akzeptanz, sondern auch zur Steigerung der Attraktivität des öffentlichen Nahverkehrs soll der Bevölkerung im gesamten Landkreis ein ausreichend dichtes und qualitativ hochwertiges ÖPNV-Angebot zur Verfügung stehen (siehe Kapitel 4.1 und 4.2) – insbesondere vor dem Hintergrund des Klimawandels und eines zunehmenden Umweltbewusstseins der Bevölkerung sowie der damit einhergehenden Forderung nach einer nachhaltigeren Mobilität, die einen Bedeutungsgewinn des ÖPNV fördert.

Aus den Zielsetzungen in Kapitel 4 und der Bewertung des bestehenden Angebots in Kapitel 5 lassen sich konkrete Vorgaben für die einzelnen Linienverkehre ableiten. Das Verkehrsangebot muss dabei aus Gründen der Wirtschaftlichkeit in Abhängigkeit von den Nachfragepotenzialen je nach Relation bzw. Abschnitt abgestuft werden. Deshalb sind die entsprechenden Vorgaben linien- oder liniengruppenscharf festzulegen.

Hinsichtlich der Beförderungsqualität soll der Fahrgast im gesamten Verbundgebiet und somit auch im Landkreis Esslingen ein einheitliches Mindestniveau vorfinden. Die entsprechenden Vorgaben werden deshalb hier einheitlich für alle Linienverkehre formuliert.

6.1 Verkehrliches Mindestniveau: Basisangebot und Standards für verlässliche S-Bahn-Zubringer

Die Zielsetzungen zum Verkehrsangebot in Kapitel 4 sind so angelegt, dass auf dieser Basis ein einheitlicher Standard in Bezug auf flächendeckende ÖPNV-Erschließung, Anbindungen an das Schienenverkehrsnetz, Erreichbarkeit übergeordneter Zentren und – soweit auf der Basis von VVS-Verkehrsstromerhebungsdaten abschätzbar – Beförderungskapazitäten gewährleistet werden kann. Insbesondere Unterschreitungen dieser Anforderungen werden in Kapitel 5 anhand der jeweiligen speziellen örtlichen Situation bewertet und ggf. korrigiert. Das in Kapitel 4 geforderte und zum Teil in Kapitel 5 angepasste Angebotsniveau wird gemeinsam mit den in Kapitel 6.3 festgelegten Beförderungsqualitäten als Basisangebot des Landkreises Esslingen definiert. Dieses Basisangebot wurde erstmals mit der zweiten Fortschreibung des Nahverkehrsplans Esslingen im Dezember 2014 kreisweit berechnet und gilt seitdem als eine Säule des verkehrlichen Mindestniveaus. Im Zuge der aktuellen, dritten Nahverkehrsplan-Fortschreibung wird das Basisangebot punktuell ausgebaut.

- Dabei sollen zum einen erschließungsrelevante Linien – sofern nicht weniger als 400 Einwohner oder Arbeits- bzw. Ausbildungsplätze angebunden werden – mindestens 15 Fahrtenpaare bzw. bei Ringlinien 15 Fahrten an Normalwerktagen anbieten (siehe Anlage 4.2a). Gleiches gilt für „Ergänzungsverbindungen“, also Tangential- oder Querverbindungen ohne signifikante Erschließungsaufgabe. Damit werden insbesondere auch Spielräume zur Abdeckung besonderer Anforderungen aus dem Schüler- oder Berufsverkehr geschaffen, ohne dass die angestrebte ganztags verlässliche Taktstruktur massiv durchbrochen werden muss.
- Zum anderen ist das Basisangebot vollständig als Linienfahrt zu erbringen und auf den Einsatz von Ruftaxi-Leistungen innerhalb des ausgewiesenen Basisangebotes zu verzichten. Diese Festlegung dient einer Vereinheitlichung der verbundweiten Angebotsgestaltung, da von der bisherigen Öffnungsklausel in den Teilräumen sehr unterschiedlich Gebrauch gemacht wurde.

Zudem wurden bei der Berechnung des Basisangebotes die Entwicklungen seit dem letzten NVP berücksichtigt, was sich v.a. in folgender Hinsicht auswirkt:

- Die neuen Gewerbe- und Ausbildungsschwerpunkte, die sich außerhalb der Erschließungsradien bisheriger Haltestellen befinden, wurden berücksichtigt. Das Basisangebot wurde entsprechend ausgeweitet. Dies betrifft vor allem das neue Wohngebiet Egert in Esslingen a.N..

- Die Primäranbindung des Neuffener Teilorts Kappishäusern wurde präzisiert: Bislang wurde davon ausgegangen, dass eine Bedienung der außerorts gelegenen Haltestelle „Linde“ ausreichend ist. Nach nochmaliger Prüfung des Sachverhalts soll nun die Primäranbindung direkt im Siedlungsgebiet erfolgen, was eine Aufwertung der Linie 192 (Neuffen Bahnhof – Kohlberg – Kappishäusern) zur Folge hat.
- Die Ergänzungsverbindung Bernhausen – Echterdingen, die bislang im NVP vorhanden war, existiert im Fahrplan nicht mehr. Auf Wunsch der Kommunen wurden die Leistungen neu verteilt und auf diesem weitgehend parallel zur S-Bahn verlaufenden Abschnitt stark zurückgefahren. Aus diesem Grund wurde die Ergänzungsverbindung Bernhausen – Echterdingen auf die Relation Bernhausen – Stetten abgeändert, welche ersatzweise geschaffen wurde.
- Darüber hinaus wurden auf allen Relationen die Einwohner- und Nachfragezahlen aktualisiert. In Einzelfällen resultiert daraus ein geändertes Basisangebot.

Das verkehrliche Mindestniveau beinhaltet – als zweite Säule – die Standards für verlässliche S-Bahn-Zubringer. Diese wurden im Februar 2014 in einer gemeinsamen Erklärung der ÖPNV-Partner im VVS, dem Land Baden-Württemberg, dem Verband Region Stuttgart, der Landeshauptstadt Stuttgart sowie der Verbundlandkreise im sog. ÖPNV-Pakt wie folgt festgelegt:

- Mindestens halbstündliche Bedienung während der Haupt- und Normalverkehrszeiten (Tagesverkehr Montag – Freitag 06:00 Uhr – 20:00 Uhr).
- Mindestens stündliche Bedienung in den übrigen Verkehrszeiten (Montag – Freitag 20:00 Uhr – 24:00 Uhr, Samstag, Sonntag), Anbindung aller Nacht-S-Bahnen.
- Die Umsetzung der durchgängigen halbstündlichen Bedienung auf allen Linien am Samstag ist einer gesonderten Prüfung vorbehalten.
- In Gebieten des ländlichen Raums sowie in begründeten Fällen nachfrageschwacher Linien sind auch andere Takte möglich.
- In Räumen und zu Zeiten sehr schwacher Verkehrsnachfrage sind Rufbusse/-taxis möglich, die Voranmeldezeit beträgt nicht über 60 Minuten.
- Alle Verbindungen verkehren zum VVS-Tarif; dies gilt auch für die Rufbusse/-taxis (Ausnahme: Beförderung bis vor die Haustüre).
- Auf allen Linien werden Systeme der Anschlusssicherung auf der Basis von Echtzeitdaten eingerichtet.

Nicht bei jeder Buslinie, die eine S-Bahn-Station berührt, dominiert die hier unterstellte Zu- und Abbringerfunktion. Die Verbundlandkreise haben im Nachgang deshalb beschlossen, die

Standards für verlässliche S-Bahn-Zubringer auf Korridoren einzuhalten, die mindestens 4.000 Einwohner an das S-Bahn-Netz anbinden. Bei Stadtverkehren gelten diese, wenn am höchstbelasteten Querschnitt einer Linie im Zulauf auf einen Verknüpfungspunkt mit der S-Bahn mehr als 500 Fahrgäste je Tag und Richtung befördert werden. Im Rahmen dieser Nahverkehrsplan-Fortschreibung sollen die Standards weiter angehoben werden:

- Der optionale 30-Minuten-Takt am Samstag soll umgesetzt werden (Zeitraum 09:00 Uhr – 20:00 Uhr).
- Montags bis freitags gilt in den Hauptverkehrszeiten für einen Zeitraum von insgesamt sechs Stunden ein 15-Minuten-Takt.
- Die Standards für verlässliche S-Bahn-Zubringer sollen ohne den Einsatz von Ruftaxis umgesetzt werden.
- Die Standards für verlässliche S-Bahn-Zubringer (ohne 15-Minuten-Takte) sollen auch im Regionalbahn-Bereich umgesetzt werden, sofern der jeweilige Korridor mehr als 4.000 Einwohner anbindet bzw. im Stadtverkehr am höchstbelasteten Linienabschnitt mehr als 500 Fahrgäste je Tag und Richtung befördert werden.
- Eine Ausnahme ist nur dann vorgesehen, wenn der SPNV am Verknüpfungspunkt zeitweise eine schlechtere Vertaktung bietet, als der verlässliche S-Bahn-Zubringer-Standard vorsieht. Wenn z.B. am SPNV-Verknüpfungspunkt die Regional- oder S-Bahn nur halbstündlich verkehrt, wird auf dem Buskorridor so lange auf die Einführung eines 15-Minuten-Taktes verzichtet, bis die Regional- oder S-Bahn selbst mindestens viertelstündlich fährt.

Daraus resultiert für die Standards der verlässlichen S-Bahn-Zubringer ein Fahrtenvolumen von 48 Fahrtenpaaren für Montag bis Freitag, von 28 Fahrtenpaaren für Samstag sowie von 15 Fahrtenpaaren für Sonn- und Feiertage. Auf den verlässlichen S-Bahn-Zubringern ist es im verkehrlichen Interesse durchweg notwendig, dass auch über die Taktanforderung des ÖPNV-Paktes hinaus Fahrten angeboten werden. Dies betrifft insbesondere die Verkehrszeiten vor und nach dem Betrachtungszeitraums des ÖPNV-Paktes, also vor 06:00 Uhr und nach 24:00 Uhr, in denen Bestandsleistungen aufgrund ihrer verkehrlichen Funktion nicht in den Zeitraum des ÖPNV-Paktes verschoben werden können. Zudem sind einzelne Zusatzleistungen im Schülerverkehr auch bei diesen Linien nicht auszuschließen. Um diesem Umstand Rechnung zu tragen, wurde für die verbesserten verlässlichen S-Bahn-Zubringer ein Fahrtenvolumen von 48 Fahrten montags bis freitags ausgewiesen. In dieser Fahrtenzahl ist bereits ein Aufschlag für derartige zusätzlich notwendige Fahrten berücksichtigt. Die genaue Umsetzung des ÖPNV-Paktes einschließlich der angestrebten Aufwertung wird jeweils im Vorfeld des jeweiligen Vergabeverfahrens bzw. im Vorfeld der Zubestellung der Mehrleistung geprüft.

Nach den vereinbarten Kriterien gelten die Standards für verlässliche S-Bahn-Zubringer bzw. Zubringerlinien zu Regionalzughalten im Landkreis Esslingen für die in Tabelle 6-1 genannten Korridore.

Tabelle 6-1: Aktuelle Korridore, auf denen die Standards für verlässliche S-Bahn-Zubringer gelten sollen

Linie(n)	Linienverlauf[36]
74 / X4 (LHS)	(Degerloch –) Bernhausen – Nürtingen
77 (LHS)	(Degerloch –) Echterdingen – Harthausen
82 / 86 (LHS)	Vaihingen – Musberg (– Leinfelden)
101	Esslingen (N) – Lerchenäcker
101	Esslingen (N) – Obertürkheim
102 / 103	Esslingen (N) – Weil (– Mettingen / – Hedelfingen)
102 / 103	Esslingen (N) – Zell
106	Esslingen (N) – Hohengehren
108	Esslingen (N) – Jägerhaus
109	Esslingen (N) – Rüdern
110	Esslingen (N) – Wäldenbronn
111	Esslingen (N) – Neckarhalde
113	Esslingen (N) – Berkheim
114	Esslingen (N) – Aichelberg
119	Esslingen (N) – Denkendorf
120	Esslingen (N) – Neuhausen (F)
130 / 131	Esslingen (N) – Heumaden – Kemnat
141	Plochingen – Stumpenhof
143	Plochingen – Deizisau
145 / 146	Stadtverkehr Wernau
147 (neu)	Plochingen – Hochdorf
151	Wendlingen (N) – Köngen
161	Kirchheim (T) – Altvaterweg
161	Kirchheim (T) – Ötlingen
173 / 175 / 176	Kirchheim (T) – Bissingen (T)
174 / 175 / 177	Kirchheim (T) – Weilheim (T)
183	Nürtingen – Braike – Roßdorf
184	Wendlingen (N) – Nürtingen

[36] Die Standards sollen nicht für den eingeklammerten Teil des Linienweges gelten.

185 / 195	Nürtingen – Großbettlingen
188	Nürtingen – Neckartailfingen – Neckartenzlingen
809	Bernhausen – Neuenhaus

Auf Grundlage der am 11. Dezember 2014 vom Kreistag beschlossenen ÖPNV-Finanzierungsgrundsätze des Landkreises Esslingen für die Busverkehrsleistungen und die Umsetzung von verkehrlichen Entwicklungsmaßnahmen (Finanzierungsabgrenzung zwischen den Landkreis und den Kommunen) finanziert der Landkreis zu 100% die Standards für verlässliche S-Bahn-Zubringer. Im Zuge der aktuellen NVP-Fortschreibung kommen sechs Korridore neu hinzu:

- ***Linie 161 (Korridor: Kirchheim u.T. – Altvaterweg und Kirchheim u.T. – Ötlingen) & Linien 145 / 146 (Stadtverkehr Wernau (Neckar))***
  Auf diesen drei Stadtverkehrskorridoren in Wernau (Neckar) und Kirchheim u.T. konnte zum Zeitpunkt der Festlegung der verlässlichen S-Bahn-Zubringer gem. ÖPNV-Pakt noch eine geringfügig unter dem Grenzwert von 500 Fahrgästen je Richtung und Normalwerktag liegende Nachfrage festgestellt werden. Da sich in allen drei Fällen die Nachfrage gut entwickelt hat, liegt sie nun über dem Grenzwert, sodass die drei Korridore neu als verlässliche S-Bahn-Zubringer aufgenommen werden können.

- ***Linien 183 (Korridor: Nürtingen – Braike – Roßdorf), 185 / 195 (Nürtingen – Großbettlingen) und 188 (Nürtingen – Neckartailfingen – Neckartenzlingen)***
  Da die Standards für verlässliche S-Bahn-Zubringer auch im Regionalbahn-Bereich umgesetzt werden sollen und die Linien 185 / 195 sowie 188 als einzige regionale RB-Zubringer im Landkreis über 4.000 Einwohner erschließen, erfolgt eine Hinzunahme dieser Korridore. Auf der Linie 188 wird diese Zahl aufgrund der hohen Einwohnerzahl von Neckartenzlingen erreicht, weshalb der Korridor auf dem schnellen Weg via Altdorf geführt wird. Die Linie 189 steht weiterhin für die schnelle Anbindung von Schlaitdorf und Altenriet zur Verfügung. Auch wird die Linie 183 aufgenommen, da sie als einzige Stadtverkehrslinie, die eine Regionalbahn andient, eine Nachfrage über dem Grenzwert von 500 Fahrgästen an Normalwerktagen aufweist.

Der Landkreis – als Aufgabenträger für Verkehrsangebote auf der Grundlage des PBefG – beabsichtigt, im Sinne der Daseinsvorsorge mindestens den aus Basisangebot und verlässlichen Zubringerverkehren gebildeten Bedienungsstandard im gesamten Kreisgebiet sicherzu-

stellen. In den Fällen, in denen die Leistungserstellung keinem Verkehrsunternehmen eigenwirtschaftlich möglich ist, sind Eigenmittel des Kreises zur Deckung von Betriebskostendefiziten einzusetzen.

6.2 Ausreichende Verkehrsbedienung

Für die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr ist der Landkreis, gemäß § 8 Abs. 3 Satz 1 PBefG in Verbindung mit § 6 Abs. 1 Satz 1 ÖPNVG, als Aufgabenträger zuständig. Die Anforderungen an die ausreichende Verkehrsbedienung definiert er, nach § 8 Abs. 3 Satz 2 PBefG, in einem Nahverkehrsplan.

Die ausreichende Verkehrsbedienung ist in Kapitel 6.4 auf der Basis der einzelnen Linie bzw. Verkehrsräume dargestellt. Sie setzt sich aus dem jeweiligen Maximum der folgenden Angebotsvolumina zusammen:

- **Status quo ohne verkehrliche Verbesserungen aus eigenwirtschaftlichen Anträgen**: Fünf der elf Linienbündel im Landkreis werden derzeit auf Basis eigenwirtschaftlicher Verkehrsgenehmigungen betrieben. I.d.R. wurden im Genehmigungsverfahren vom Verkehrsunternehmen zusätzliche Verkehrsleistungen beantragt, die über die ausreichende Verkehrsbedienung hinausgingen. Es ist unklar, ob diese Leistungen auch bei künftigen wettbewerblichen Verfahren angeboten werden. Aus diesem Grund sind sie kein Bestandteil der ausreichenden Verkehrsbedienung. Im Rahmen der Vorbereitung der Neuvergaben sollen diese Leistungen nochmals vertieft betrachtet werden. Im Vorfeld dieser Verfahren stimmt der Landkreis mit den betroffenen Kommunen ab, ob diese Leistungen künftig in Form kommunaler Zubestellungen fortbestehen sollen.

- **Verkehrliches Mindestniveau**: Dieses setzt sich aus dem Maximum des Basisangebots (BA) und des Standards für verlässliche S-Bahn-Zubringer (ÖP) zusammen.

Die dargestellten Festlegungen schließen eine abschließende Präzisierung oder Korrektur dieser Anforderungen im Rahmen einer den wettbewerblichen Verfahren vorgeschalteten Vorabbekanntmachung nicht aus. Der Landkreis finanziert nach den o.g. ÖPNV-Finanzierungsgrundsätzen des Landkreises Esslingen für die Busverkehrsleistungen und die Umsetzung von verkehrlichen Entwicklungsmaßnahmen Verkehrsleistungen des sog. Basisangebots zu

100 %. Neue über die ausreichende Verkehrsbedienung hinausgehende verkehrliche Entwicklungsmaßnahmen (Zubestellungen) werden mit 50% der ungedeckten Kosten vom Landkreis finanziert.

6.3 Rahmenvorgaben für die Erstellung des Verkehrsangebots

Das öffentliche Verkehrsangebot im VVS soll sich nicht nur durch eine angemessene Bedienungs-, 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 von den Verkehrsunternehmen weiterhin eingefordert werden.

6.3.1 Tarif und Verkauf

Die Wahrnehmung der ÖPNV-Angebote als flächendeckendes Gesamtsystem durch den Fahrgast wird erheblich von der Möglichkeit der Durchtarifierung beeinflusst. Insoweit ist die einheitliche Anwendung des VVS-Gemeinschaftstarifs ein wesentliches Qualitätsmerkmal aller Linienverkehre im Nahverkehr. Eine Darstellung der grundlegenden tariflichen Anforderungen erfolgt nachstehend in Tabelle 6-2:

Tabelle 6-2: Tarifliche Anforderungen

Merkmal	Anforderung
Anwendung des Verbundtarifs	Für alle Fahrgastfahrten mit Start und Ziel innerhalb des Verbundraums wenden die Verkehrsunternehmen den VVS-Tarif an. Grundsätzlich ausgenommen hiervon sind die Fernzüge der Deutschen Bahn AG (ICE, IC, EC) oder vergleichbare Produkte anderer Anbieter sowie Angebote des Fernbusverkehrs nach § 42a PBefG. Von diesem Grundsatz kann abgewichen werden, sofern es zu einer entsprechenden Vereinbarung mit dem VVS zur Anwendung des VVS-Tarifs kommt. Mit der Tarifanwendung 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 Landratsamt – auch Sonderformen des Linienverkehrs gemäß § 43 PBefG ausgenommen werden. Die Verkehrsunternehmen gewährleisten die stetige Einhaltung des Ticketvertriebs nach den hier genannten Standards in den eigenen Fahrzeugen und den Fahrzeugen eingesetzter Subunternehmer. Alle für die Einführung und Anwendung des VVS-Tarifs sowie für Tarifanpassungen notwendigen Tarifanträge 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 Tarifänderungen zum Gültigkeitszeitpunkt um.
Fahrausweise	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 Entwerterabdrucke enthalten. 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. Spätestens zwei Monate nach einer Tarifänderung 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.
Verkauf in den Fahrzeugen (Sortiment)	In Linienbussen werden mindestens die Tickets des Gelegenheitsverkehrs, also EinzelTickets, KurzstreckenTickets, 4erTickets und TagesTickets sowie die Tickets des BW-Tarifs, inklusive Metropol-, Baden-Württemberg-Tickets, 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. Im Schienenverkehr kann auf den Verkauf im Fahrzeug verzichtet werden, wenn der Fahrscheinerwerb für Gelegenheitskunden an allen Haltestellen ermöglicht wird.
Verkauf in den Fahrzeugen (Technik)	Linienbusse werden mit den im VVS aktuell notwendigen Verkaufs- und Kontrollgeräten (personalbediente Fahrscheindrucker, Entwerter, Barcode- und e-Ticket-Lesegeräte) ausgestattet. Ausnahmen sind nur kurzfristig für den Ausfall der im Linienverkehr eingesetzten Fahrzeuge oder der Verkaufsgeräte möglich. In diesen Fällen werden 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. Ausnahmen von diesen Regelungen können für Ruf- und Linientaxis sowie für reine Schülerfahrten in Absprache mit dem Landkreis und der VVS GmbH zugelassen werden. 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.
Verkauf an Haltestellen	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.
Beseitigung von Gerätestörungen	Gerätestörungen in den Fahrzeugen werden möglichst kurzfristig, spätestens jedoch vor dem nächsten Einsatztag behoben. Hierfür wird eine Reserve- oder Ersatzteilhaltung in geeignetem Umfang vorgesehen. Störungen stationärer Verkaufsgeräte werden innerhalb von 24 Stunden beseitigt.
Fahrausweiskontrolle	Die Einnahmesicherung ist Aufgabe der Verkehrsunternehmen. Die Tickets werden außerhalb des Schienenverkehrs beim Zustieg durch den Fahrer sowie stichprobenartig im Fahrzeug durch das Prüfpersonal kontrolliert. Durch den Einsatz von Fahrausweisprüfern sind im Linienbusverkehr mindestens 1 % der vom Verkehrsunternehmen beförderten Fahrgäste (Prüfquote) zu prüfen. Im Laufe eines Quartals hat das Verkehrsunternehmen die Fahrausweisprüfungen gleichmäßig über alle Linien und über alle Betriebszeiten und Wochentage zu verteilen. Im Schienenverkehr erfolgt die Kontrolle ausschließlich durch das Prüfpersonal. Auch die VVS GmbH ist grundsätzlich berechtigt, durch eigenes oder beauftragtes Personal unangekündigte Fahrausweisprüfungen durchzuführen. Erhöhte Beförderungsentgelte, die von Fahrgästen ohne gültiges Ticket erhoben werden, verbleiben beim jeweiligen Veranlasser der Prüfung.
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 zum 15.03. des Folgejahres abgeschlossen.
Elektronisches Fahrgeldmanagement (EFM)	Im VVS erfolgt die Umstellung des papierbasierten Ticketvertriebs auf ein elektronisches Fahrgeldmanagement unter Einsatz von Chipkarten für die Kernapplikation-EFM-Stufe 2 des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), den sog. polygoCards (siehe Kapitel 4.1.7). 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 hinaus gehende vertragliche Vereinbarungen zur Anwendung des VVS-Gemeinschaftstarifs bleiben unberührt.

6.3.2 Fahrzeugausstattung und -technik

Eine durchgängige, unternehmensübergreifende Fahrgastinformation sorgt im Verbundgebiet dafür, dass sich der Nahverkehr dem Kunden gegenüber als einheitliches Angebot präsentiert. Insbesondere für gelegentliche oder nicht ortskundige 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 kontinuierlich fortgeschrieben wird.

Darüber hinaus müssen die im Linienverkehr eingesetzten Fahrzeuge im Zusammenspiel mit entsprechend ausgebauten Haltestellen zur Erfüllung der mit dem Behindertengleichstellungsgesetz (BGG) verbundenen Zielsetzungen eine weitgehende Barrierefreiheit im Verkehrsnetz gewährleisten (§8 Abs. 3 PBefG).

Zum Erhalt der Konkurrenzfähigkeit des ÖPNV gegenüber dem Individualverkehr hält der Landkreis die nachfolgenden Komfortmerkmale (siehe Tabelle 6-3) bei der Fahrzeugausstattung für unverzichtbar. Die Verkehrsunternehmen sind ferner dazu angehalten, durch Wahl und Wartung ihres Fahrzeugparks das Image des ÖPNV als umweltfreundlicher Verkehrsträger zu stützen.

Tabelle 6-3: Anforderungen an die Fahrzeugausstattung und -technik

Merkmal	Anforderung
Niederflur (Barrierefreiheit)	Die im Linienverkehr eingesetzten Busse müssen stufenfrei betretbar sein. Aus diesem Grund setzen die Unternehmen ausschließlich Niederflur- oder Low-Entry-Fahrzeuge im Linienverkehr ein. Zur bedarfsweisen Erleichterung des Ein- und Ausstiegs ist eine manuelle Klapprampe oder eine mindestens gleichwertige Ersatzlösung vorhanden. Zudem müssen je Bus mindestens sechs Sitzplätze vorhanden sein, die nicht auf Podesten angeordnet sind. Für Verstärker-, Sonder- und Ersatzfahrten können vom Landkreis Ausnahmen zugelassen werden. Innerhalb des Fahrzeugs muss mindestens ein Mehrzweckbereich, der zwei Sondernutzungsflächen – z.B. für Rollstühle, Kinderwagen oder Rollatoren – umfasst, bereitgestellt werden bzw. vorhanden sein.
Klimaanlage	Im Linienverkehr werden Fahrzeuge mit Klimatisierung gemäß VDV Schrift 236/1 (Fahrerplatz und Fahrgastraum) eingesetzt. Für Verstärker-, Sonder- und Ersatzfahrten können vom Aufgabenträger Ausnahmen zugelassen werden.
Antrieb	Neu zu beschaffende Linienbusse werden mit energiesparenden und emissionsarmen Antrieben entsprechend den geltenden Vorschriften ausgestattet. Sie haben diesbezüglich mindestens die Anforderungen der EU-Verordnung (EG) Nr. 661/2009 vom 13. Juli 2009, der UN-Regelung UN/ECE R107 sowie, soweit vorhanden, die Vorgaben ggf. gültiger Luftreinhaltepläne und Umweltzonenregelungen zu erfüllen. Zukünftig ist auch die Richtlinie (EU) 2019/1161 („Clean Vehicle Directive“) mindestens einzuhalten. Diese wird allerdings noch in bundesdeutsches Recht übernommen.
Anzeige von Fahrtziel und Liniennummer	Auf jedem Fahrzeug ist die Liniennummer vorne, hinten und an der rechten Fahrzeugseite ersichtlich, damit wartende Fahrgäste ankommende Fahrzeuge schnell identifizieren können. Zusätzlich wird das Fahrtziel 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 cm an der Vorderseite aus.
Ankündigung der Haltestellen	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 Busse verfügen über TFT-Monitore zur Anzeige der nächsten Haltestellen, die

	an der nächsten Haltestelle auch Anschluss-Verbindungen in Echtzeit wiedergeben. Es genügt dabei die Darstellung des eigenen Linienverlaufs (mindestens 4 Folgehaltestellen). Details hierzu sind in den „Normen Fahrgastinformation“ des VVS enthalten. In einem Solofahrzeug ist mindestens eine Anzeige vorhanden, die ausschließlich der Fahrgastinformation dient. In Gelenkbussen werden zwei Anzeigen, davon eine im Bereich des Nachläufers, benötigt. Im Fahrgastraum gibt es ausreichend Haltewunsch-Tasten. Eine optische Anzeige informiert die Fahrgäste darüber, dass der Bus an der folgenden Haltestelle anhält.
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. Mit Ausnahme der ersten Tür enthalten alle Türen (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. Darüber hinaus ist es zu gewährleisten, 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 EU-Verordnung (EG) Nr. 661/2009[37] erfüllen.
Sitzplatzangebot	Sitzplätze gegen die Fahrtrichtung sind nur im Vis-à-Vis-Bereich einzurichten.
Fahrzeugalter	Die einzusetzenden Busse dürfen ein Höchstalter von elf Jahren nicht überschreiten. Um diese Vorgabe effektiv zu kontrollieren, übermitteln die Busunternehmen das Datum der Erstzulassung der eingesetzten Fahrzeuge. Für Schul-, Verstärker- oder Ersatzfahrten dürfen auch Busse mit einem Höchstalter von 20 Jahren eingesetzt werden.
WLAN	Mit Ausnahme von Bussen im Schul-, Verstärker- und Ersatzverkehr sind ausschließlich Fahrzeuge mit WLAN einzusetzen. Das WLAN-Netzwerk soll einen Namen aufweisen, der vom Fahrgast eindeutig erkannt werden kann. So sollte beispielsweise der Name des Busunternehmens im Netzwerknamen auftauchen. Darüber hinaus ist innerhalb des Fahrzeugs über das frei zugängliche WLAN-Netzwerk zu informieren.
USB-Ladebuchsen	Neu angeschaffte Busse, d.h. Busse, die nach der Genehmigungserteilung für ein Linienbündel erstzugelassen werden, sind mit USB-Ladebuchsen an allen Zweier- und Vierer-Sitzgruppen auszustatten.
Beeinflussung von Lichtsignalanlagen (LSA)	Im Bereich der Linienwege können die vorhandenen Lichtsignalanlagen (LSA) teilweise durch Fahrzeuge des ÖPNV beeinflusst werden. Zur Erhöhung der Fahrplanstabilität ist eine Nutzung der vorhandenen Möglichkeiten verpflichtend. Aufgrund der ggf. unterschiedlichen technischen Ausgestaltung der LSA ist das Verkehrsunternehmen über die entsprechend ausgestatteten LSA durch die Landkreise, Städte und Gemeinden zu informieren. Darüber hinaus ist die zum

[37] Verordnung (EG) Nr. 661/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13.07.2009 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen, Kraftfahrzeuganhängern und von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge hinsichtlich ihrer allgemeinen Sicherheit

	Einsatz kommende Technik mit den jeweiligen Landkreisen, Städten und Gemeinden abzustimmen. Zudem sind die technischen Voraussetzungen in den Fahrzeugen zu schaffen.
Automatische Fahrgastzähl-systeme (AFZS)	Entsprechend der Allgemeinen Vorschrift der Region Stuttgart ist die Fahrgastnachfrage auch von den Verkehrsunternehmen kontinuierlich selbst mittels automatischer Fahrgastzählsysteme (AFZS) zu erfassen. Deshalb sind die Fahrzeuge im Rahmen der wettbewerblichen Vergabeverfahren mit AFZS auszurüsten. Die Zähldaten sind in das vom VVS betriebene Hintergrundsystem einzuspeisen (siehe auch Kapitel 6.3.6, Tabelle 6-7 „Ermittlung und Weitergabe von Zähldaten“).

Neben diesen Merkmalen und Anforderungen bleiben die sonstigen Bestimmungen der BO-Kraft[38] bezüglich der Fahrzeugausstattung unberührt. Die Ausführungen zum Verkehrsmittel Bus gelten mit Ausnahme des Aspekts „Niederflur“ sowie der „Äußeren Kennzeichnung der Fahrzeuge“ (jeweils) 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. Zudem entfällt eine Anbringung des Aufklebers „Einstieg nur vorne“.

6.3.3 Haltestellenausstattung

Insbesondere für Neu- und Gelegenheitskunden fungiert die Haltestelle als Zugangspunkt zum öffentlichen Nahverkehr. Aus diesem Grund sollen die dortigen Informationseinrichtungen möglichst ansprechend und die dargestellten Informationen aktuell und umfassend sein. 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 Angebote 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. Die grundlegenden Anforderungen an die Haltestellenausstattung werden nachfolgend in Tabelle 6-4 dargestellt:

Tabelle 6-4: Anforderungen an die Haltestellen

Merkmal	Anforderung
Kennzeichnung	Bushaltestellen werden durch das Zeichen 224 StVO („H“) gekennzeichnet.
Beschilderung	Auf dem Haltestellenschild sind – neben dem Zeichen 224 StVO – der Haltestellenname, die VVS-Tarifzone und die dort bedienenden Linien mit Liniennummer und Linienwegbeschreibung aufgeführt. Die Detailgestaltung ist in den „Normen Fahrgastinformation“ des VVS beschrieben. Sollten sich Änderungen an den Liniennummern oder Linienverläufen ergeben, sind die Haltestellen mit einer Frist von einer Woche auf den aktuellen Stand zu bringen.

[38] Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr vom 21.06.1975 (BGBl. I S. 1573), die zuletzt durch Artikel 483 der Verordnung vom 31.08.2015 (BGBl. I S. 1474) geändert worden ist (BOKraft)

Informations-vitrine	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, modulartig aufgebauten Aushangvitrinen mit Platz für 4 oder 6 DIN A4-Aushänge zum Einsatz. An Verknüpfungspunkten oder an Haltestellen mit vielen bedienenden Linien können auch DIN A0-Vitrinen erforderlich werden. Näheres ist in den „Normen Fahrgastinformation“ des VVS geregelt. Beim Anbringen der Informationsvitrinen ist darauf zu achten, dass diese auch für in ihrer Mobilität eingeschränkte Personen sichtbar sind.
Dynamische Anzeigen	An zentralen Haltestellen oder Haltestellen mit hohem Fahrgastaufkommen kann die Ausstattung mit dynamischen Informationsanzeigen (DFI) sinnvoll sein. Deren Installation und Unterhaltung ist grundsätzlich 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. 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.
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, an denen Linien mehrerer Verkehrsunternehmen verkehren, wird die Zuständigkeit durch den Aufgabenträger im Zuge der linienbündelspezifischen Vorabbekanntmachung bzw. der Vergabeunterlagen geregelt. Bei Haltestellen die neu hinzukommen und von mehreren Verkehrsunternehmen angefahren werden, 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 Haltestellenmöblierung (Unterstände, Sitzmöglichkeiten, Haltestellenmast, …) liegt in der finanziellen Verantwortung der zuständigen Kommune bzw. des zuständigen Straßenbaulastträgers.
Informations-inhalte	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. Der Austausch soll jedoch frühestens eine Woche vor dem Gültigkeitsbeginn starten. Gleichermaßen ist mit Änderungen bei der Linien- und Haltestellenbeschilderung zu verfahren. 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.
Haltestellen-namen	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. Bestehende Haltestellen werden nur dann umbenannt, wenn es dem Fahrgast bessere Information und Orientierung bietet.

Schadensfreiheit	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. Die Beseitigung von Schäden an der Haltestellenmöblierung 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. Die Beseitigung von Schäden an dynamischen Anzeigen ist durch die jeweiligen vertraglichen Vereinbarungen mit den Betreibern geregelt.
Anpassung der Ausstattung	Machen Linienänderungen eine Anpassung der Informationsausstattung notwendig, ist das zuständige Verkehrsunternehmen (gemäß der Regelung durch den Landkreis in der Vorabbekanntmachung bzw. in den Vergabeunterlagen) in der Pflicht, die Informationsausstattung anzupassen.

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.

6.3.4 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, 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. Tabelle 6-5 können nachfolgend die Anforderungen an die unternehmensübergreifende Zusammenarbeit, die Datenübermittlung und die Beteiligung entnommen werden:

Tabelle 6-5: Anforderungen an unternehmensübergreifende Zusammenarbeit, Datenübermittlung und Beteiligung

Merkmal	Anforderung
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, inklusive der regelmäßigen Verstärkerleistungen, werden vollumfänglich und kostenfrei dem Landkreis und der VVS GmbH gegenüber offengelegt. 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 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 (u.a. DFI, DFI Light) oder auf mobilen Endgeräten. Für den Fahrplanwechsel werden den Verkehrsunternehmen Ausdrucke 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 in das VVS-Fahrplanerfassungssystem (DIVA) eingegeben werden. Zusätzlich informieren die Unternehmen über Neuerungen und Änderungen bezüglich der Lage von Haltestellen – z. B. durch Einzeichnen in einer Karte. 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. 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.
Ermittlung und Weitergabe von Echtzeitdaten	Echtzeitdaten sind auf der Basis von Umlaufdaten zur Prognose von Folgefahrten zu erzeugen. Dabei liegen die Umlaufdaten auf den Systemen der VVS-GmbH, können jedoch von den Verkehrsunternehmen selbst verwaltet werden. Die Echtzeitdaten sind zudem an Drittanbieter (z.B. Google) weiterzuleiten. Sofern die Verkehrsunternehmen über Echtzeitdaten verfügen, werden diese kostenlos über die definierten Schnittstellen gemäß VDV-Schriften 453 und 454 bereitgestellt. 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 Echtzeitdaten in den Fahrzeugen gegeben sind.
Ereignis-Management-System (EMS)	Informationen zu geplanten Fahrplanänderungen, einschließlich der 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 Push-Dienste, Apps, Internet und E-Mail informiert werden können. Dieser Service wird mindestens während der üblichen Bürozeiten (von etwa 09:00 Uhr bis 17:00 Uhr) angeboten. Die Verkehrsunternehmen sind verpflichtet ihre Meldungen selbst einzugeben und werden hierfür entsprechend von der VVS GmbH geschult. EMS-Meldungen befreien allerdings nicht von der Verpflichtung, zusätzlich auch die betroffenen Fahrpläne aktuell zu halten, sodass Fahrplanabfragen von Fahrgästen zu korrekten Ergebnissen führen. Perspektivisch sollen auch elektronische Fahrgastinformationsanzeiger (DFI) direkt aus dem EMS versorgt werden.
Anschluss-sicherung	Im Zu- und Abbringerverkehr mit Bussen werden in betrieblich vertretbaren Grenzen Anschlüsse an übergeordnete ÖPNV-Verkehrslinien (Regionalzugverkehr, S-Bahnlinien, Stadtbahnlinien, im Regionalverkehr auch zu 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. Die abgestimmten Standards zur Anschlusssicherung müssen umgesetzt werden. Durch die RBL-Systeme und den verkehrsmittelübergreifenden Austausch der Ist-Daten sind die grundlegenden technischen Voraussetzungen geschaffen, eine Bahn-Bus- (bzw. Bus-Bus-) Anschlusssicherung durchzuführen. Diese technischen Möglichkeiten sind zwingend zu nutzen. Die Busunternehmen überprüfen darüber hinaus, ob die Fahrer die Vorgaben zur Anschlusssicherung umsetzen, sodass eine hohe Verlässlichkeit hergestellt werden kann.
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.

6.3.5 Kundenservice und kundenwirksame Qualität

Auch bei der 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 und somit auch dessen Wahrnehmung durch die Fahrgäste. Es ist daher unverzichtbar, dass die Verkehrsunternehmen durch ein qualitativ hochwertiges Beförderungsangebot und ein serviceorientiertes Verhalten im Umgang mit den Kunden die insgesamt hohe Wertschätzung des ÖPNV im Landkreis Esslingen sowie im gesamten Verbundraum festigen und ausbauen. Die Anforderungen an den Kundenservice werden nachfolgend in Tabelle 6-6 aufgezeigt:

Tabelle 6-6: Anforderungen an den Kundenservice

Merkmal	Anforderung
Kontaktmöglichkeit	Die Verkehrsunternehmen sind für ihre Kunden montags bis freitags mindestens während der üblichen Bürozeiten (von etwa 09.00 Uhr bis 17.00 Uhr) telefonisch erreichbar. Fundsachen können im gleichen Zeitraum abgeholt werden. Die Unternehmen veröffentlichen zudem eine E-Mail- und Postadresse, über die Fahrgäste sich schriftlich an das Unternehmen wenden können. Insofern keine E-Mail-Adresse veröffentlicht wird, bieten sie einen elektronischen Zugangskanal an, z. B. über die Website des Unternehmens.
Umgang mit Anregungen und Beschwerden	Auf Kundenschreiben, sowohl auf Anfragen als auch auf Beschwerden, soll innerhalb von zwei 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, gemäß „Normen Fahrgastinformation“ des VVS, an der Haltestelle deutlich sichtbar angebracht.
Internet-präsenzen	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 (www.vvs.de) zurückgegriffen wird.
Fahr- und Verkaufspersonal	Mitarbeiter mit Kundenkontakt zeichnen sich durch • höfliches, freundliches und respektvolles Auftreten, • kundenorientiertes Verhalten, • gute Deutschkenntnisse, • gute Tarifkenntnisse, • lokale Netzkenntnisse • die Kenntnis betrieblicher Besonderheiten (u. a. Veranstaltungsverkehre, Störungsmanagement, Notfallpläne) 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 Fahrpläne 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	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. Aus diesem Grund ist eine Werbeflächenbelegung der Fenster von maximal 10 % gestattet. Von einer Beklebung der Fenster, die über diesen Wert von 10 % hinausgeht, ist abzusehen. Gegen die Ausdehnung der Außenwerbung auf das Heckfenster bestehen keine grundsätzlichen Einwände. Eventuelle Außenwerbung wird so gestaltet, dass die Erkennbarkeit der Zugänge sowie der Bedienelemente (Türöffner) auch für sehbehinderte Personen gewährleistet ist.
Innenraum	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. Werbeplakate oder Informationsaufkleber in den Fahrzeugen werden außerhalb der Seitenscheiben angebracht. Ausgenommen hiervon sind Piktogramme für die vorrangigen Innenraumnutzungen oder für Notfalleinrichtungen.
Beschallung	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.
Sauberkeit der Fahrzeuge	Die Verkehrsunternehmen gewährleisten die Sauberkeit der Fahrzeuge innen wie außen. Der Innenraum ist dann als sauber anzusehen, wenn • eventuell vorhandene Abfallbehälter noch aufnahmefähig sind, • sich auf und zwischen den Sitzen sowie am Boden kein Müll befindet, • Sitzflächen nicht verschmutzt sind, • der Boden frei von Getränke- oder Essensresten ist und • keine üblen Gerüche vorhanden sind.

Umgang mit Beschädigungen im Fahrzeug	Beschädigungen werden innerhalb von zehn Werktagen repariert; eventuelle Unfallgefahren werden jedoch sofort nach der Entdeckung beseitigt. Farbschmierereien sollen schnellstmöglich, spätestens jedoch innerhalb einer Woche entfernt werden.

Darüber hinaus gehende Vereinbarungen oder Zielsetzungen zum Kundenservice bleiben unberührt.

6.3.6 Verkehrserhebungen

Um Daten für Netzplanungen und zur Einnahmeaufteilung zu gewinnen, führt 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. Bei Verkehrserhebungen sind dabei die in Tabelle 6-7 dargestellten Anforderungen mindestens einzuhalten:

Tabelle 6-7: Anforderungen an Erhebungen

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.
Ermittlung und Weitergabe von Zähldaten	Entsprechend der Allgemeinen Vorschrift der Region Stuttgart ist die Fahrgastnachfrage auch von den Verkehrsunternehmen kontinuierlich selbst mittels AFZS zu erfassen. Die Zähldaten sind in das vom VVS betriebene Hintergrundsystem einzuspeisen. Der Einsatz der Zählfahrzeuge erfolgt innerhalb des vom VVS vorgegebenen Rahmens mit dem Ziel der bestmöglichen Umsetzung der dort konzipierten Erhebungsstrategie. Die Verkehrsunternehmen stellen notwendige Messfahrten auch für die Betriebsleistungen sicher, die ggf. von Auftragsunternehmern erbracht werden (siehe Kapitel 6.3.2).
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. Darüber hinaus unterstützen die Verkehrsunternehmen die VVS GmbH bei der Ursachenforschung, falls Erhebungen zu nicht plausiblen Ergebnissen führen.

6.3.7 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 Marketingaktivitäten der VVS GmbH zu berücksichtigen und zu unterstützen. Welche grundlegenden Anforderungen für das Marketing und die Öffentlichkeitsarbeit bestehen, kann Tabelle 6-8 entnommen werden:

Tabelle 6-8: Anforderungen an Marketing und Öffentlichkeitsarbeit

Merkmal	Anforderung
Unterstützung der VVS GmbH im Rahmen der regelmäßigen Kundeninformation	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. 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.
Unterstützung der VVS GmbH im Rahmen des allgemeinen Marketings	Die Verkehrsunternehmen präsentieren Werbe- und Informationsmaterial der VVS GmbH auf den ihnen zur Verfügung stehenden Werbe- und Informationsflächen (z. B. in Fahrzeugen, an Haltestellen, in Printmedien, in elektronischen Medien, im Fahrgastfernsehen in Zügen oder Bussen, im 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 der VVS GmbH die Möglichkeit eingeräumt, redaktionelle Beiträge in den verbundrelevanten Medien des Verkehrsunternehmens zu platzieren (z. B. in Kundenmagazinen und anderen Printprodukten, in elektronischen Medien, im Fahrgastfernsehen in den Fahrzeugen). Die Inhalte werden im Rahmen des jährlichen Marketingplanes abgestimmt.
Unterstützung der VVS GmbH bei der Bewerbung von veränderten Verkehrsangeboten	Die Neuordnung von Verkehrsangeboten ist Anlass, 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 dem jeweiligen Verkehrsunternehmen und der VVS GmbH wird deshalb in jedem Einzelfall neu abgestimmt.
Marketingaktivitäten des Verkehrsunternehmens	Soweit die Verkehrsunternehmen eigene Marketingmaßnahmen durchführen, wird der Marketingplan des Unternehmens bis zum 31. Oktober eines jeden Jahres für das Folgejahr erarbeitet und mit der VVS GmbH abgestimmt. So kann die VVS GmbH die Aktivitäten der Verkehrsunternehmen in ihrer Marketingstrategie berücksichtigen und ggf. Konflikte der Marketingansätze 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. 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 einer Veröffentlichung erhält die VVS GmbH die Mitteilung in Kopie. Dadurch ist die VVS GmbH auf etwaige Presseanfragen vorbereitet und kann die Informationen ggf. über weitere Kanäle kommunizieren. Im Gegenzug erhalten die Verkehrsunternehmen alle Pressemitteilungen der VVS GmbH rechtzeitig, sofern sie das jeweilige Bedienungsgebiet betreffen.

6.3.8 Tariftreue und Sozialstandards

Im Zuge eines wettbewerblichen Verfahrens von Busverkehrsleistungen, führt das Gebot der Wirtschaftlichkeit 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 im Jahr 2013 das „Tariftreue- und Mindestlohngesetz für öffentliche Aufträge in Baden-Württemberg“ (Landestariftreue- und Mindestlohngesetz, LTMG) geschaffen. Weiterhin wurden vom Sozialministerium Baden-Württemberg verschiedene Tarifverträge der ÖPNV-Branche, insbesondere auch der Manteltarifvertrag und der Lohntarifvertrag für das private Omnibusgewerbe (mit Ausnahme der Vergütungssätze für Auszubildende) zwischen dem Verband Württembergischer Omnibusunternehmer (WBO) und der Gewerkschaft ver.di für repräsentativ erklärt. Damit ist die Anerkennung dieses Tarifvertragswerks zwingende Voraussetzung für die Teilnahme an Vergabeverfahren des Landkreises.

Der Landkreis Esslingen erwartet, dass auch eigenwirtschaftlich tätige Verkehrsunternehmen ihre Beschäftigten mindestens auf der Basis dieses Tarifvertrags entlohnen und dies im Rahmen von Liniengenehmigungsverfahren nach dem PBefG durch eine verbindliche Zusicherung bestätigt wird.

6.4 Einzelziele bezüglich der Linienverkehre

6.4.1 Gesamter Landkreis

Der Landkreis Esslingen verfügt bereits über ein umfassendes Angebot im ÖPNV. Ein Ziel des Landkreises ist es daher, dieses Angebot auch künftig im Wesentlichen aufrecht zu erhalten. Darüber hinaus ist es von Bedeutung das bestehende ÖPNV-Angebot kontinuierlich weiterzuentwickeln, um die Attraktivität des Nahverkehrs nachhaltig und langfristig zu sichern bzw. zu verbessern.

Der Landkreis geht gemäß der Grundsätze 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 profitierenden Kommunen, Betriebskostenzuschüsse zu leisten.

6.4.2 Vorgehensweise bei der Leistungsbeschreibung

Das Verkehrsangebot auf den überörtlichen Relationen wird im Folgenden in Form von Liniensteckbriefen dargestellt. Die Steckbriefe beinhalten die wesentlichen Leistungsmerkmale der jeweiligen Linien in tabellarischer Form. Um möglichst umfassende Informationen zum aktuellen und künftigen Leistungsspektrum der Linie wiederzugeben, erfolgt die Angabe des Angebotsumfangs, jeweils in Fahrtenpaaren, in den drei Kategorien **„Status Quo (laut Fahrplan 2021)“**, **„verkehrliches Mindestniveau (Basisangebot / ÖPNV-Pakt)“** und **„Ausreichende Verkehrsbedienung“**. Eine endgültige Entscheidung und Festlegung über das Leistungsvolumen, ggf. unter Berücksichtigung kommunaler Zubestellungen, wird erst im Vorfeld oder im Laufe der jeweiligen Vergabeverfahren erfolgen.

Die einzelnen Kategorien werden nachfolgend anhand eines Muster-Liniensteckbriefs (siehe Tabelle 6-9) definiert und erläutert. Insofern es für den jeweiligen Korridor zu einzelnen Kategorien keine Daten und Informationen gibt, so z.B. kein ergänzender Anrufverkehr zum Einsatz kommt, entfällt diese Kategorie für den jeweiligen Liniensteckbrief und fehlt dementsprechend in der jeweiligen Tabelle.

Tabelle 6-9: Muster-Liniensteckbrief

Kategorie	Definition / Erläuterung
Liniengruppe	Einzelne Liniensteckbriefe werden jeweils für einen Korridor gebündelt. Linien, die abschnittsweise parallel verlaufen, werden dabei zu Liniengruppen zusammengefasst. Durchmesserlinien, werden teilweise in zwei Liniengruppen aufgeteilt. In den Stadtverkehren werden Liniengruppen nur dann aufgeführt, wenn auf dem jeweiligen Korridor die Standards für verlässliche S-Bahn-Zubringer gelten. Die weiteren Linien in Stadtverkehren werden im Rahmen einer funktionalen Leistungsbeschreibung zusammengefasst.

Linien	In dieser Zeile werden die Liniennummern der Buslinien in der jeweils betrachteten Liniengruppe dargestellt. Aufgrund der Differenzierung der Liniensteckbriefe in Liniengruppen können hier auch mehrere Liniennummern aufgeführt sein. (Befinden sich im jeweiligen Liniensteckbrief Linien, die nicht Bestandteil des entsprechenden Linienbündels sind, oder bündelfreie Linien, die keinem der 12 Linienbündel des Landkreises zugeordnet werden, erfolgt hinter den Liniennummern des jeweiligen Steckbriefs ein Vermerk in eckigen Klammern.) Nicht aufgeführt werden sog. A-Linien (z.B. Linie 816A). A-Linien sind Buslinien der korrespondierenden Hauptlinie, die auf den Schülerverkehr angepasst sind. Diese Differenzierung wird vorgenommen, um das Angebot auf der Hauptlinie übersichtlicher zu gestalten. So enthalten beispielsweise Aushangfahrpläne weniger Fußnoten aufgrund abweichender Linienwege. Der Landkreis strebt im Zuge der anstehenden Neuvergabe der Linienbündel an, Schülerfahrten möglichst konsequent in A-Linien auszulagern.
Abschnitte (in Fahrtenpaaren Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	Der Verlauf des Linienabschnittes wird wiedergegeben. Für jeden Abschnitt erfolgt eine Kennzeichnung, welche Linien diesen jeweils bedienen. Hinter den Abschnitten wird die Wahrnehmung dieser Abschnitte in Form von Fahrtenpaaren quantifiziert. Nicht aufgeführt sind hierbei Fahrten und Abschnitte, die zur Gewährleistung eines bedarfsgerechten Schülerverkehrs (b.S.) erforderlich sind. Das hierfür notwendige Angebotsvolumen wird mit Hilfe der „Satzung über die Bezuschussung bzw. Erstattung der notwendigen Schülerbeförderungskosten (SBKS)“ im Vorfeld des anstehenden Vergabeverfahrens festgelegt. Für die Abschnitte, die sich vollständig oder teilweise in einem Nachbarlandkreis außerhalb des VVS befinden, wird anstatt der Anzahl der vorgesehenen Fahrtenpaare die Abkürzung „w.v. = wird verhandelt“ vermerkt. Das zukünftige Angebotsvolumen wird in diesem Fall im Zusammenspiel mit dem Nachbarlandkreis im Vorfeld des anstehenden Vergabeverfahrens festgelegt. In den Spalten Status Quo 2021 und Verkehrliches Mindestniveau werden die Fahrtenpaare ausdifferenziert dargestellt. Hierbei werden folgende Detailangaben gemacht: • ***Ausdifferenzierung der Kategorie Status Quo 2021*** Eigenwirtschaftliche Mehrleistungen (EWM): Hierunter fallen Fahrtenpaare, die von den jeweiligen Busunternehmen im Rahmen eines eigenwirtschaftlichen Antrags als verkehrliche Verbesserung verbindlich für die Genehmigungsdauer zugesichert wurden. Hierbei geht es demnach um Leistungen, die nicht von der öffentlichen Hand – weder vom Landkreis noch von den Gemeinden – eingefordert wurden und deren Fortbestand nach Ablauf der Genehmigung des jeweiligen Bündels vor diesem Hintergrund zu diskutieren ist. Kommunale Zubestellungen (KZu): Hierunter fallen über die ausreichende Verkehrsbedienung hinausgehende Leistungen (Fahrtenpaare), die aufgrund der Initiative einer oder mehrerer Kommunen eingerichtet wurden. In der Regel ist hiermit auch eine finanzielle Beteiligung der Kommunen verbunden. Ausnahmen hiervon bestehen dann, wenn eine oder mehrere Kommunen eine Leistung zusätzlich finanzieren wollten und hierfür entsprechende Beschlüsse eingeholt haben, dann aber tatsächlich keine Finanzierung erforderlich war, weil diese Mehrleistung vom Busunternehmen eigenwirtschaftlich erbracht werden konnte. • ***Ausdifferenzierung der Kategorie Verkehrliches Mindestniveau*** Basisangebot (BA): Fahrtenpaare, die auf das Basisangebot des Landkreises zurückzuführen sind (siehe Kapitel 6.1). ÖPNV-Pakt (ÖP): Fahrtenpaare, die auf die Vorgaben des ÖPNV-Paktes (Standards für verlässliche S-Bahn-Zubringer) sowie die beschlossenen Ausweitungen dieser Vorgaben zurückzuführen sind (siehe Kapitel 6.1).

	Eine Ausdifferenzierung nach EWM, KZu, BA oder ÖP erfolgt nur dann, wenn auf dem jeweiligen Abschnitt diesbezüglich Leistungen anfallen. Gibt es z.B. auf einem bestimmten Abschnitt keine eigenwirtschaftlichen Mehrleistungen, erfolgt keine Angabe mit dem Kürzel EWM. Fällt andererseits ein Abschnitt nicht unter die Vorgaben des ÖPNV-Paktes, erfolgt keine Angabe mit dem Kürzel ÖP.
Betriebsleistung im Landkreis Esslingen (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)	Hier werden als Orientierung für das Leistungsvolumen die Fahrzeugkilometer pro Jahr innerhalb des Landkreises Esslingen für die Linien in der jeweiligen Liniengruppe dargestellt. Allerdings wird hierbei nur die Betriebsleistung innerhalb des Landkreises Esslingen angegeben. Darüber hinaus sind die notwendigen Leistungen des bedarfsgerechten Schülerverkehrs (b.S.) sowie von Linienabschnitten, deren Angebot mit einem Nachbarkreis noch verhandelt werden muss (w.v.), nicht enthalten.
Anschlüsse	In dieser Zeile werden wichtige Anschlussbeziehungen wiedergegeben. Bei einem 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 / den Liniennummern der Anschlusslinien sowie mit der Richtung und Nummer der im Liniensteckbrief beschriebenen Linie und der Richtung der Anschlusslinie wiedergegeben. Dies kann an folgendem Beispiel der Linie 111 (Esslingen ZOB – Neckarhalde) verdeutlicht werden: **Primärer Anschluss:** (aus Ri. Neckarhalde) Esslingen (N) Bf.: S1/RB/RE Ri. Stuttgart Der primäre Anschluss der hier beschriebenen Linie ist am Bahnhof Esslingen a.N. in der Relation Neckarhalde (Linie 111) – Stuttgart (Linien S1/RB/RE) oder in der Gegenrichtung. Andere Umsteigerelationen zwischen beiden Linien (beispielsweise Neckarhalde – Kirchheim u.T. / Tübingen / Ulm) sind im Vergleich zum primären Anschluss von nachrangiger Bedeutung. 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. Dabei sollen jedoch keine zu langen Wartezeiten entstehen. In der Regel sind bei ebenerdigen Umstiegen vier Minuten und bei Umstiegen, für die eine Bahnsteigunter- oder -überführung passiert wird, sieben Minuten anzustreben. Wenn es noch weitere Haltestellen gibt, an denen die im Liniensteckbrief beschriebenen Linien der jeweiligen Liniengruppe wichtige Anschlüsse aufnehmen bzw. aufnehmen könnten, 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.
Hinweise	In dieser Kategorie werden die voraussichtlich künftigen Veränderungen der betroffenen Linien der jeweiligen Liniengruppe im Vergleich zum aktuellen Fahrplan 2021 zusammengetragen. Im Wesentlichen handelt es sich hierbei um geänderte Angebotskonzepte, um Angebotsausweitungen oder um Planungen für neue Haltestellen. Darüber hinaus beinhaltet diese Kategorie ggf. zu berücksichtigende Abstimmungen mit anderen Linien: Ist es bei einer oder mehreren Linien des jeweiligen Korridors erforderlich, den Fahrplan (abgesehen von Anschlüssen) mit anderen Linien, die nicht Bestandteil der Liniengruppe sind, abzustimmen, findet sich in dieser Kategorie ein entsprechender Hinweis. Es handelt sich dabei in der Regel um eine Überlappung der jeweiligen Linie bzw. Linien mit einer anderen auf einem längeren Abschnitt. In diesem Fall sollen die Fahrplanlagen der Linien im Sinne eines integrierten Gesamtangebots auf dem Überlappungsabschnitt geplant werden.

Linienverlauf	Der Linienverlauf wird graphisch dargestellt. Der reguläre Linienweg wird dabei als durchgezogene Linie wiedergegeben. Aus Gründen der Übersichtlichkeit wurde auf die Darstellung von Linienabschnitten, die nur von einzelnen Fahrten bedient werden, verzichtet.

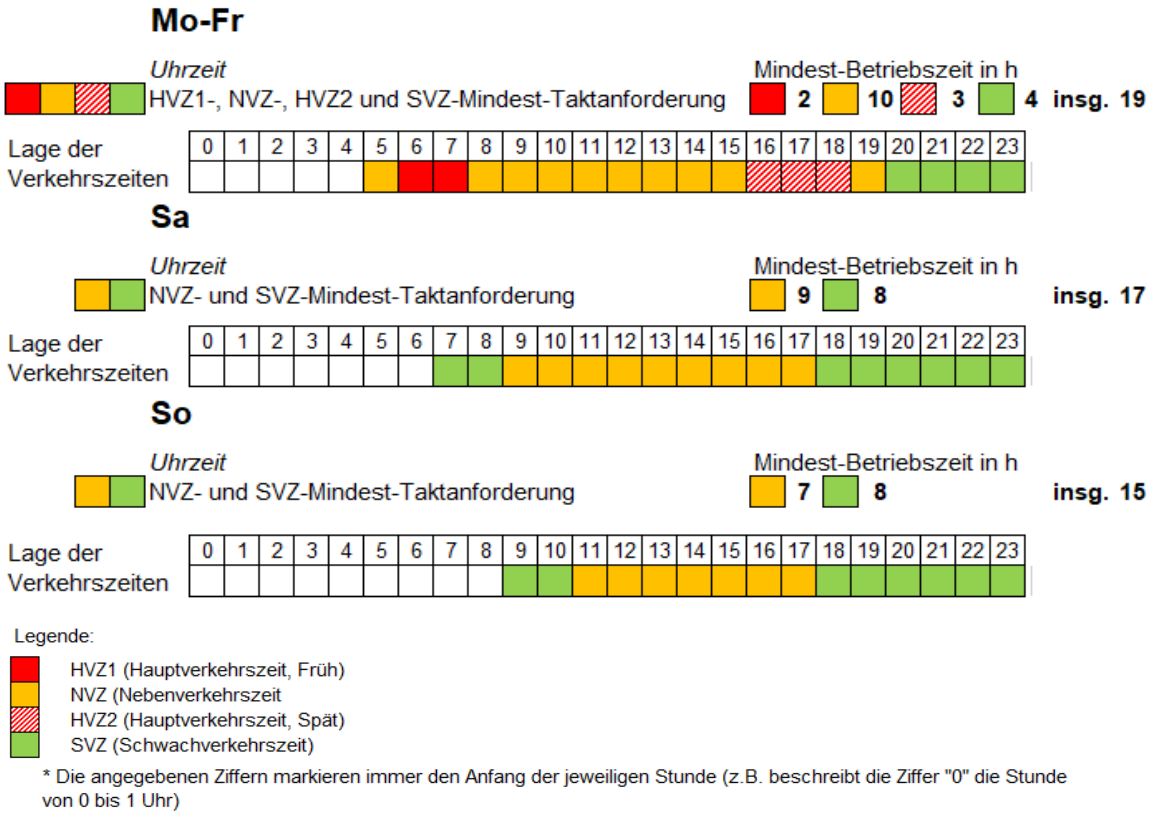
Folgende Linien sind aufgrund einer geringen Verkehrsbedeutung oder abweichender Aufgabenträgerschaft für den Landkreis nicht als Liniensteckbriefe aufgeführt:

- 65 Obertürkheim – Flughafen/Messe
- 78 Degerloch – Flughafen/Messe
- 100 Erkenbrechtsweiler – Grabenstetten / Böhringen
- 920 / 923 Weilheim (T) – Göppingen
- X3 Pfullingen – Flughafen/Messe
- X10 Kirchheim (T) – Flughafen/Messe
- X20 Esslingen (N) – Waiblingen
- X60 Leonberg – Flughafen/Messe

Beim Stadtverkehr der Stadt Esslingen a.N. kommen Liniensteckbriefe lediglich für die verlässlichen S-Bahn-Zubringer-Korridore sowie bei der Anbindung räumlich getrennter Teilorte zur Anwendung. Die flächige Anordnung der Fahrgastpotenziale und die starke Vernetzung des Straßennetzes erlauben bei den weiteren Linien im kernstädtischen Bereich in der Regel deutlich mehr Varianten der Liniennetzgestaltung, als dies im überörtlichen Verkehr der Fall ist. Um diese Freiheitsgrade für künftige Weiterentwicklungen dieser Netze weitestgehend zu erhalten, werden die Vorgaben zu den Stadtverkehren primär funktional beschrieben. Hierzu dient für den Stadtverkehr eine Plandarstellung, die die wichtigsten anzufahrenden Haltestellen wiedergibt. Dabei sind diese Haltestellen jeweils mit einem angegebenen zentralen Verknüpfungspunkt zu verbinden. Zentrale Verknüpfungspunkte sind Netzknoten, die einen Übergang auf andere Stadtverkehrslinien sowie auf den weiterführenden Schienenverkehr ermöglichen. Große Stadtverkehrsnetze können mehrere zentrale Verknüpfungspunkte umfassen. Des Weiteren sind für die anzufahrenden Haltestellen Taktanforderungen angegeben. Die Plandarstellungen nehmen dabei allerdings ausschließlich auf die ausreichende Verkehrsbedienung Bezug. Die Betriebsleistungen des Status Quo (Fahrplan 2021), des verkehrlichen Mindestniveaus und der ausreichenden Verkehrsbedienung werden im Fließtext in Form der jeweiligen Fahrzeugkilometer pro Jahr gegenübergestellt.

Die in der funktionalen Leistungsbeschreibung des Stadtverkehrs Esslingen a.N. angegebenen Taktanforderungen orientieren sich dabei an dem Schema der Verkehrs- und Taktzeiten in Abbildung 6-1:

Abbildung 6-1: Verkehrs- und Taktzeiten



Für die wichtigsten anzufahrenden Bushaltestellen wird in der funktionalen Leistungsbeschreibung angegeben, an welchen Verkehrstagen (Mo-Fr, Sa, So) diese zu welchen Verkehrszeiten (HVZ1, NVZ, HVZ2, SVZ) in welchem Taktschema zu bedienen sind. Abbildung 6-1 verdeutlicht, wie diese Vorgaben zu interpretieren sind. Die Zeile „Lage der Verkehrszeiten“ definiert, in welchem Zeitraum der jeweilige Takt zu erbringen ist. Demnach ist der HVZ1-Takt zwischen 06:00 Uhr und 08:00 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.

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 jeweiligen zentralen Verknüpfungspunkt in Lastrichtung, gefahren werden. Die Abstände der Fahrten sollen gleichmäßig sein (Takttreue). Lediglich wenn die Funktonalität der Linie Ausnahmen erforderlich macht – etwa wegen des Schülerverkehrs oder der Anschlusssituation, sind Abweichungen von einer gleichmäßigen Vertaktung punktuell vertretbar. Die Einhaltung der geforderten Zeitlagen hat dabei in die jeweilige Lastrichtung Priorität. Die

letzte Fahrt gegen Lastrichtung kann aus diesem Grund auch außerhalb der in Abbildung 6-1 angegebenen Zeitfenster erfolgen.

6.4.3 Liniensteckbriefe und funktionale Leistungsbeschreibungen

Bündel 1: Verkehrsraum Filder West

Liniengruppe Flughafen/Messe – EnBW-City

Linien 806

		Status Quo (Fahrplan 2021)	**BA / ÖP** (verkehrliches Mindestniveau)	**Ausreichende Verkehrsbedienung**
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1) Flughafen/Messe – EnBW-City **[806]**	7 / 0 / 0 / 0	0 / 0 / 0 / 0	7 / 0 / 0 / 0
Betriebsleistungen (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)		ca. 18.700 (zzgl. b.S. & w.v.)	0 (zzgl. b.S. & w.v.)	ca. 18.700 (zzgl. b.S. & w.v.)
Anschlüsse	**Primär:** (aus Ri. Flughafen/Messe) EnBW City: U6 Ri. Stuttgart **Sekundär:** (aus Ri. EnBW City) Flughafen/Messe: S2/S3 Ri. Stuttgart (aus Ri. EnBW City) Filderstadt: S2/S3 Ri. Stuttgart			
Hinweise	• Sobald die Stadtbahnlinie U6 vom Fasanenhof nach Flughafen/Messe verlängert wurde, kann die Linie 806 eingestellt werden. Die Leistung der Linie 806 soll dann im Bündel neu verteilt werden, beispielsweise durch die Verlängerung der Betriebszeiten des Abschnitts Bernhausen – Echterdingen auf der Linie 816 oder die Betriebszeit-Verlängerung der Linie 817 zwischen Neuhausen a.d.F. Brühlsiedlung und Novizenweg.			



Linienverlauf

Liniengruppe Flughafen/Messe – Echterdingen – Stetten – Bernhausen – Flughafen/Messe

Linien 812, 813

		Status Quo (Fahrplan 2021)	**BA / ÖP** (verkehrliches Mindestniveau)	**Ausreichende Verkehrsbedienung**
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1) Flughafen/Messe – Echterdingen **[812, 813]**	20 / 19 / 18 / 0 EWM: 1 / 0 / 0 / 0 KZu: 19 / 19 / 18 / 0	0 / 0 / 0 / 0	19 / 19 / 18 / 0
	2) Echterdingen – Bernhausen **[812, 813]**	20 / 19 / 18 / 0 EWM: 1 / 0 / 0 / 0	15 / 8 / 6 / 0 BA: 15 / 8 / 6 / 0	19 / 19 / 18 / 0
	3) Bernhausen – Flughafen/Messe **[812, 813]**	20 / 19 / 18 / 0 EWM: 1 / 0 / 0 / 0 KZu: 13 / 0 / 0 / 0	0 / 0 / 0 / 0	19 / 19 / 18 / 0
Betriebsleistungen im Landkreis Esslingen (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)		ca. 227.000 (zzgl. b.S. & w.v.)	ca. 63.500 (zzgl. b.S. & w.v.)	ca. 219.000 (zzgl. b.S. & w.v.)
Anschlüsse	**Primär:** (aus Ri. Stetten) Bernhausen Bf.: S2 Ri. Stuttgart **Sekundär:** (aus Ri. Flughafen) Bernhausen Bf.: S2 Ri. Stuttgart (aus beiden Richtungen) Flughafen/Messe: S2/S3 Ri. Stuttgart (aus beiden Richtungen) Echterdingen Bf.: S2/S3 Ri. Stuttgart			
Hinweise	• Spätestens mit der Neuvergabe des Bündels und/oder der Eröffnung des Regional- und Fernbahnhofs am Flughafen ist die Linienstruktur der Linie 812/813 zu hinterfragen. Die Führung als Ringlinie offenbart einige Schwachstellen: Die Linienführung in Bernhausen ist so angelegt, dass der Abschnitt Bernhausen Bhf. – Turnackerstraße durch die Ringlinie doppelt befahren wird und zudem in Bernhausen Bhf. vier Minuten Standzeit resultieren. Aufgrund dessen ist es innerhalb des Ringes unattraktiv, über den Bhf. Bernhausen hinaus zu fahren, da die Anfahrt des Bahnhofs als zeitaufwändige Stichfahrt mit einer Standzeit erfolgt. Dementsprechend wären relativ wenige Fahrgäste negativ betroffen, wenn die Linie in Bernhausen aufgeteilt würde. Damit wäre der Vorteil verbunden, dass der Abschnitt Bernhausen – Filder-Airport-Areal zum einen abweichende Betriebszeiten erhalten und zum anderen auf einen anderen Linienast durchgebunden werden könnte. Die abweichenden Betriebszeiten könnten vor dem Hintergrund der Erschließung von Arbeitsplätzen und einer niedrigen Nachfrage insbesondere am Wochenende Sinn machen. Die Durchbindung auf einen anderen Linienast bietet sich an, da zusätzliche Orte (z.B. Bonlanden oder Plattenhardt) eine umsteigefreie Flughafen-Anbindung erhalten würden. Das wäre insbesondere vor dem Hintergrund des künftigen Fern- und Regionalbahnhofs von Interesse. • Die Linien 812, 813, 816 und X4 sollen zwischen Bernhausen Bhf. und Bernhausen TÜV ein möglichst integriertes Angebot ergeben sowie möglichst viele S-Bahnen ab- und andienen. • Auf der S2 nach Bernhausen ist am 10. Februar 2021 die Einführung eines 15-Minuten-Taktes zum 12. Dezember 2021 beschlossen worden. Derzeit fahren nahezu alle Buslinien von und nach Bernhausen zur vollen und halben Stunde ab. Ab der Einführung eines 15-Minuten-Taktes ist das Konzept dahingehend umzustellen, dass Buslinien, die sich abschnittsweise überlappen, auf dem gemeinsamen Abschnitt alle 15 Minuten fahren. • Am Flughafen wäre aus ÖPNV-Sicht die Reaktivierung des alten Haltestellenstandortes direkt vor dem Terminalgebäude anzustreben. Von dort aus sind die Wege zur S-Bahn sowie zum Flughafen selbst deutlich kürzer als vom SAB. Zudem sind die ÖPNV-Haltestellen am SAB auch an der Kapazitätsgrenze, sodass zumindest ein Teil der Linien wieder auf die alte Position wechseln könnte. Eine denkbare Lösung wäre zum Beispiel der Halt von Expressbuslinien am SAB, während die übrigen Buslinien den alten Haltestellenstandort am Terminal nutzen.			

- Zu Zeiten, in denen nicht mindestens eine der Linien 812/813, 814, 76 oder 77 in Echterdingen alle S-Bahnen ab- bzw. andient, sollten die Fahrtenlagen der vier Linien so entzerrt sein, dass möglichst viele S-Bahnen abgedient werden können.

- Die Linien 813 und 814 übernehmen gemeinsam die Aufgabe der Erschließung des Gewerbegebiets Stetten Sielminger Straße. Die Fahrtlagen sind so aufeinander abzustimmen, dass ein integriertes Gesamtangebot entsteht.

- Die kommunalen Zubestellungen auf der Linie 812/813 ergeben sich wie folgt: Zwischen Echterdingen Bahnhof und Bernhausen Bahnhof waren vor der 2. Fortschreibung des Nahverkehrsplans bereits Fahrten vorhanden (Ex-SSB-Linie 36), sodass diese als Status quo gelten. Zwischen Flughafen/Messe und Bernhausen existierten ebenfalls vor der 2. Fortschreibung des NVP bereits Fahrten. Allerdings handelt es sich hierbei nur um sieben Fahrtenpaare von Mo - Fr (Alter Fahrplan Linie 806), sodass ein Großteil des heutigen Verkehrs als kommunale Zubestellung gilt.


Linienverlauf
Echterdingen
Friedhof
Messe West
Flughafen
Hirschstraße
Waldhornstraße
Bonländer Straße
Hohlweg
Holderweg
Nord-West-Umfahrung
Luftfrachtzentrum
Turnackerstraße
Johanneskirche
TÜV
Rosenstraße
Rathaus
Bahnhof
Filderstadt
S2
812 813
© OpenStreetMap-Mitwirkende

Liniengruppe Bernhausen – Plattenhardt – Musberg / – Waldenbuch

Linien 814, 815

		Status Quo (Fahrplan 2021)	**BA / ÖP** (verkehrliches Mindestniveau)	**Ausreichende Verkehrsbedienung**
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1) Bernhausen – Bonlanden **[814, 815]**	36 / 34 / 32 / 0 EWM: 0 / 20 / 19 / 0 KZu: 16 / 0 / 0 / 0	23 / 16 / 8 / 0 BA: 23 / 16 / 8 / 0	36 / 16 / 13 / 0
	2) Bonlanden – Plattenhardt **[814, 815]**	36 / 34 / 32 / 0 EWM: 1 / 1 / 1 / 0 KZu: 16 / 15 / 14 / 0	23 / 16 / 8 / 0 BA: 23 / 16 / 8 / 0	35 / 33 / 31 / 0
	3) Plattenhardt – Waldenbuch **[815]**	16 / 15 / 14 / 0 KZu: 16 / 15 / 14 / 0	0 / 0 / 0 / 0	16 / 15 / 14 / 0
	4) Plattenhardt – Stetten (F) **[814]**	20 / 19 / 18 / 0 EWM: 1 / 1 / 1 / 0	23 / 16 / 8 / 0 BA: 23 / 16 / 8 / 0	23 / 18 / 17 / 0
	5) Stetten (F) – Leinfelden **[814]**	16 / 15 / 15 / 0 EWM: 1 / 1 / 1 / 0	0 / 0 / 0 / 0	15 / 14 / 14 / 0
	6) Leinfelden – Musberg **[814]**	16 / 15 / 15 / 0 EWM: 1 / 1 / 1 / 0 KZu: 15 / 14 / 14 / 0	0 / 0 / 0 / 0	15 / 14 / 14 / 0
Betriebsleistungen im Landkreis Esslingen (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)		ca. 309.100 (zzgl. b.S. & w.v.)	ca. 135.300 (zzgl. b.S. & w.v.)	ca. 294.800 (zzgl. b.S. & w.v.)
Anschlüsse	**Primär:** (aus Ri. Musberg) Bernhausen Bf.: S2 Ri. Stuttgart **Sekundär:** (aus Ri. Bernhausen) Echterdingen Bf.: S2/S3 Ri. Stuttgart (aus Ri. Bernhausen) Waldenbuch Postamt: 826/828 Ri. Tübingen			
Hinweise	• Auf der S2 nach Bernhausen ist am 10. Februar 2021 die Einführung eines 15-Minuten-Taktes zum 12. Dezember 2021 beschlossen worden. Derzeit fahren nahezu alle Buslinien von und nach Bernhausen zur vollen und halben Stunde ab. Ab der Einführung eines 15-Minuten-Taktes ist das Konzept dahingehend umzustellen, dass Buslinien, die sich abschnittsweise überlappen, auf dem gemeinsamen Abschnitt alle 15 Minuten fahren. • Für die Relation Filderstadt – Tübingen (Umstieg zwischen den Linien 815 und 826/828/X82 ist ein durchgehender Tarif sowohl im Gelegenheitsverkehr als auch im Zeitkartensegment schnellstmöglich anzustreben. Hierbei ist zu prüfen, welche Verbesserungen kurzfristig über den BW-Tarif möglich sind. Ggf. ist auch eine Kooperation der beteiligten Verbünde VVS und naldo zu prüfen. • In Plattenhardt ist auf der Waldenbucher Straße im Bereich der Einmündung Auf der Heid eine zusätzliche Haltestelle geplant. Diese Haltestelle ist wichtig, damit das Wohn- und Pflegezentrum St. Vinzenz auch aus Richtung Waldenbuch erreichbar ist. • Die Linie 814 wurde zum 01. Dezember 2018 neu eingeführt und übernimmt seither Funktionalitäten der ehemaligen SSB-Linie 35 mit einem neuen Konzept. Spätestens vor der Neuvergabe ist dieses Konzept zu evaluieren und ggf. zu optimieren. • Es wird nach Möglichkeiten gesucht, den Knotenpunkt Reutlinger Straße / B27, an dem es häufig zu Verkehrsstaus kommt, für einen zuverlässigen Busverkehr auszustatten. Sollte dies gelingen, wäre eine Führung der Linien 814 und/oder 815 zwischen Bonlanden und Bernhausen via Sielmingen Reutlinger Straße anzustreben. Für die Fahrgäste würde dies keinen signifikanten Umweg bedeuten, es entstünde eine Busverbindung zwischen Bonlanden (ca. 11.000 Einwohner) und Sielmingen (ca. 8.000 Einwohner). Zusätzliche Bushaltestellen im Bereich der Reutlinger Straße in Sielmingen könnten die Erschließung in diesem Gebiet verbessern. • Sobald die Stadtbahnlinie U6 nach Flughafen/Messe verlängert wird, wäre eine Führung der Linie 814 über den künftigen Umsteigepunkt zur U6 an der Stadionstraße wünschenswert.			

So wäre die U6 von zahlreichen Bushaltestellen in Musberg, Leinfelden, Stetten, Plattenhardt und Bonlanden mit einmaligem Umstieg erreichbar.

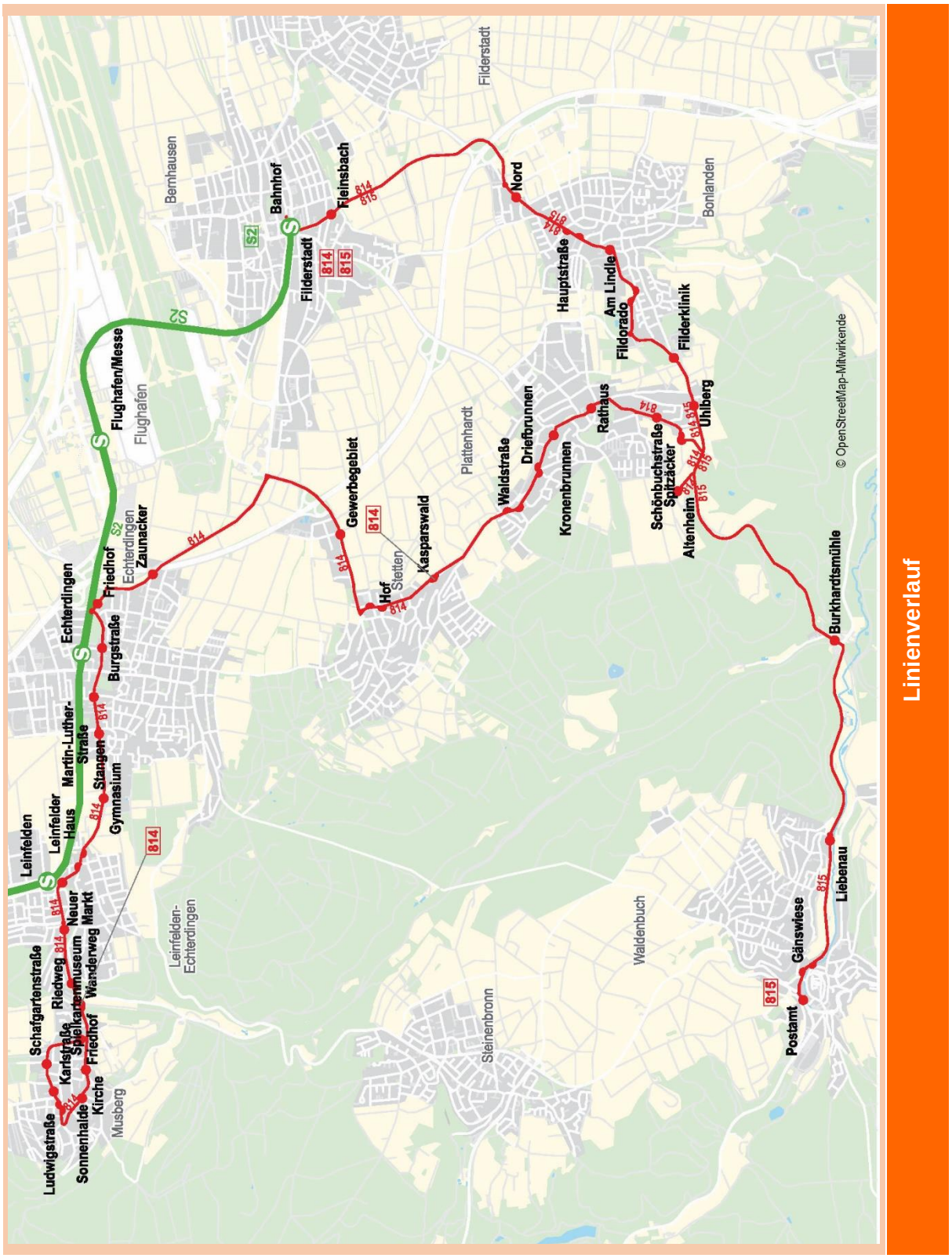
- Zu Zeiten, in denen die Linie 76 oder die Linien 814/815 alle in Bernhausen ankommenden und abfahrenden S-Bahnen anschließen, sollten die beiden Linien möglichst im Versatz zueinander fahren, sodass sich ein optimaler Mehrwert für Fahrgäste zwischen Bonlanden und Bernhausen ergibt.

- Zu Zeiten, in denen nicht mindestens eine der Linien 812/813, 814, 76 oder 77 in Echterdingen alle S-Bahnen ab- bzw. andient, sollten die Fahrtenlagen der vier Linien so entzerrt sein, dass möglichst viele S-Bahnen abgedient werden können.

- Die Linien 86/82, 814 und 818, die alle die Erschließung von Musberg sicherstellen, sollten an ihren Anknüpfungspunkten zur S-Bahn in Richtung Stuttgart (Vaihingen Bf., Leinfelden Bahnhof und Oberaichen Bf.) möglichst unterschiedliche S-Bahnen an- und abdienen, da so die Anzahl der Fahrmöglichkeiten von Musberg nach Stuttgart gesteigert werden kann.

- Die Linien 813 und 814 übernehmen gemeinsam die Aufgabe der Erschließung des Gewerbegebiets Stetten Sielminger Straße. Die Fahrtlagen sind so aufeinander abzustimmen, dass ein integriertes Gesamtangebot entsteht.

- Da es keine "Postämter" mehr gibt, ist eine Umbenennung der Haltestelle Waldenbuch Postamt zu prüfen. In Bezug auf die zentrale Verknüpfungsfunktion der Haltestelle und die Lage direkt an der Waldenbucher Altstadt wird eine Umbenennung der Haltestelle in Waldenbuch Altstadt zum Dezember 2023 (Inbetriebnahme Linienbündel BB9) vorgeschlagen. Es wird angeregt, die Haltestelle Waldenbuch Post, die nicht in der Zuständigkeit des Landkreises Esslingen liegt, umzubenennen.


Linienverlauf
Leinfelden
Leinfelder Haus
Martin-Luther-Straße
Stangen
Gymnasium
Neuer Markt
Wanderweg
Riedweg
Spielkartenmuseum
Schafgartenstraße
Karlstraße
Friedhof
Kirche
Sonnenhalde
Ludwigstraße
Musberg
Leinfelden-Echterdingen
Echterdingen
Burgstraße
Friedhof
Zaunacker
Flughafen/Messe
Flughafen
S2
Bernhausen
Bahnhof
Fleinsbach
Filderstadt
Filderstadt
Nord
Hauptstraße
Am Lindle
Fildorado
Filderklinik
Bonlanden
Rathaus
Schönbuchstraße
Spitzäcker
Altenheim
Uhlberg
Dreifbrunnen
Kronenbrunnen
Waldstraße
Plattenhardt
Gewerbegebiet
Hof
Stetten
Kasparswald
Steinenbronn
Waldenbuch
Burkhardtsmühle
Liebenau
Gänswiese
Postamt
814
815
© OpenStreetMap-Mitwirkende

Liniengruppe (Echterdingen –) / Plattenhardt – Bernhausen – Neuhausen (F) – Ruit

Linien 816, 817

		Status Quo (Fahrplan 2021)	**BA / ÖP** (verkehrliches Mindestniveau)	**Ausreichende Verkehrsbedienung**
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1) Plattenhardt – Bernhausen **[817]**	40 / 27 / 19 / 4 EWM: 0 / 1 / 0 / 0 KZu: 5 / 6 / 0 / 0	30 / 15 / 9 / 0 BA: 30 / 15 / 9 / 0	40 / 26 / 19 / 4
	2) Echterdingen – Bernhausen **[816]**	6 / 0 / 0 / 0 KZu: 6 / 0 / 0 / 0	0 / 0 / 0 / 0	6 / 0 / 0 / 0
	3) Bernhausen – Neuhausen (F) (via Sielm. Schul- u. Sportzentrum) **[817]**	42 / 27 / 19 / 3 KZu: 5 / 6 / 0 / 0	25 / 13 / 8 / 0 BA: 25 / 13 / 8 / 0	42 / 27 / 19 / 3
	4) Bernhausen – Neuhausen (F) (via Sielmingen Im Köller) **[816]**	20 / 19 / 19 / 0 EWM: 2 / 2 / 2 / 0	15 / 8 / 6 / 0 BA: 15 / 8 / 6 / 0	18 / 17 / 17 / 0
	5) Neuhausen (F) Bahnhofstraße – Neuhausen (F) Brühlsiedlung **[817]**	42 / 27 / 19 / 3 KZu: 22 / 8 / 0 / 0	15 / 8 / 6 / 0 BA: 15 / 8 / 6 / 0	42 / 27 / 19 / 3
	6) Neuhausen (F) Brühlsiedlung – Neuhausen (F) Novizenweg **[817]**	26 / 10 / 0 / 0 KZu: 13 / 0 / 0 / 0	15 / 8 / 6 / 0 BA: 15 / 8 / 6 / 0	26 / 10 / 6 / 0
	7) Neuhausen (F) – Ruit **[816]**	20 / 18 / 17 / 0 EWM: 1 / 1 / 1 / 0	15 / 8 / 6 / 0 BA: 15 / 8 / 6 / 0	19 / 17 / 16 / 0
Betriebsleistungen im Landkreis Esslingen (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)		ca. 552.700 (zzgl. b.S. & w.v.)	ca. 322.300 (zzgl. b.S. & w.v.)	ca. 539.400 (zzgl. b.S. & w.v.)

Anschlüsse	**Primär:** (aus Ri. Ruit/Neuhausen) Bernhausen Bf.: S2 Ri. Stuttgart **Sekundär:** (aus Ri. Plattenhardt) Bernhausen Bf.: S2 Ri. Stuttgart (aus Ri. Plattenhardt) Scharnhausen Rathaus: 122 Ri. Esslingen (aus Ri. Ruit/Neuhausen) Echterdingen Bahnhof: S2/S3 Ri. Stuttgart
Hinweise	• Auf der S2 nach Bernhausen ist am 10. Februar 2021 die Einführung eines 15-Minuten-Taktes zum 12. Dezember 2021 beschlossen worden. Derzeit fahren nahezu alle Buslinien von und nach Bernhausen zur vollen und zur halben Stunde ab. Ab der Einführung eines 15-Minuten-Taktes ist das Konzept dahingehend umzustellen, dass Buslinien, die sich abschnittsweise überlappen, auf dem gemeinsamen Abschnitt alle 15 Minuten fahren. • Mit Inbetriebnahme der S2-Verlängerung nach Neuhausen a.d.F. ist auch die Busverbindung von Bernhausen nach Neuhausen a.d.F. zu prüfen und ggf. anzupassen. Hierbei könnte eine Alternative sein, die derzeitige Linie 817 nach Neuhausen a.d.F. beizubehalten, da sie als Feinerschließungslinie eine Vielzahl kleinräumiger Verbindungen herstellt, welche die S-Bahn als schnelles Verkehrsmittel mit wenigen Halten nicht leisten kann. Der Fortbestand der Linie 816 zwischen Bernhausen und Neuhausen a.d.F. ist dagegen zu hinterfragen, da dieser Abschnitt eher parallel zur S-Bahn verläuft. Ggf. könnte es eine Möglichkeit sein, die Linie 816 auf den Abschnitt Ruit – Neuhausen a.d.F. Bhf. mit Umstieg zur S-Bahn einzukürzen, dafür aber den verbleibenden Abschnitt von einem derzeitigen 60-Minuten- auf einen 30-Minuten-Takt zu verdichten. Fahrgäste aus Filderstadt zur medius-Klinik nach Ruit erhielten dann eine halbstündliche anstelle einer stündlichen Verbindung. Ein weiterer Ansatz bestünde in einer Führung der Linie 817 ab Neuhausen Bahnhofstraße nach Ruit, statt nach Neuhausen a.d.F. Novizenweg. Dafür könnte ein Stadtverkehr Neuhausen a.d.F. zwischen Novizenweg (ggf. zeitweise ab Wolfschlugen) und Neuhausen Bhf. mit Umstieg auf die S2 etabliert werden. • Sobald die Stadtbahnlinie U6 vom Fasanenhof nach Flughafen/Messe verlängert wurde, kann die Linie 806 eingestellt werden. Die Leistung der Linie 806 soll dann im Bündel neu verteilt werden, beispielsweise durch die Verlängerung der Betriebszeiten des Abschnitts Bernhausen – Echterdingen auf der Linie 816.

- Sobald die Stadtbahnlinie U6 nach Flughafen/Messe verlängert wurde, wäre eine Führung der Linie 816 über den künftigen Umsteigepunkt zur U6 an der Stadionstraße nach Echterdingen wünschenswert. So wäre die U6 von zahlreichen Bushaltestellen in Bernhausen, Sielmingen und Neuhausen mit einmaligem Umstieg erreichbar.

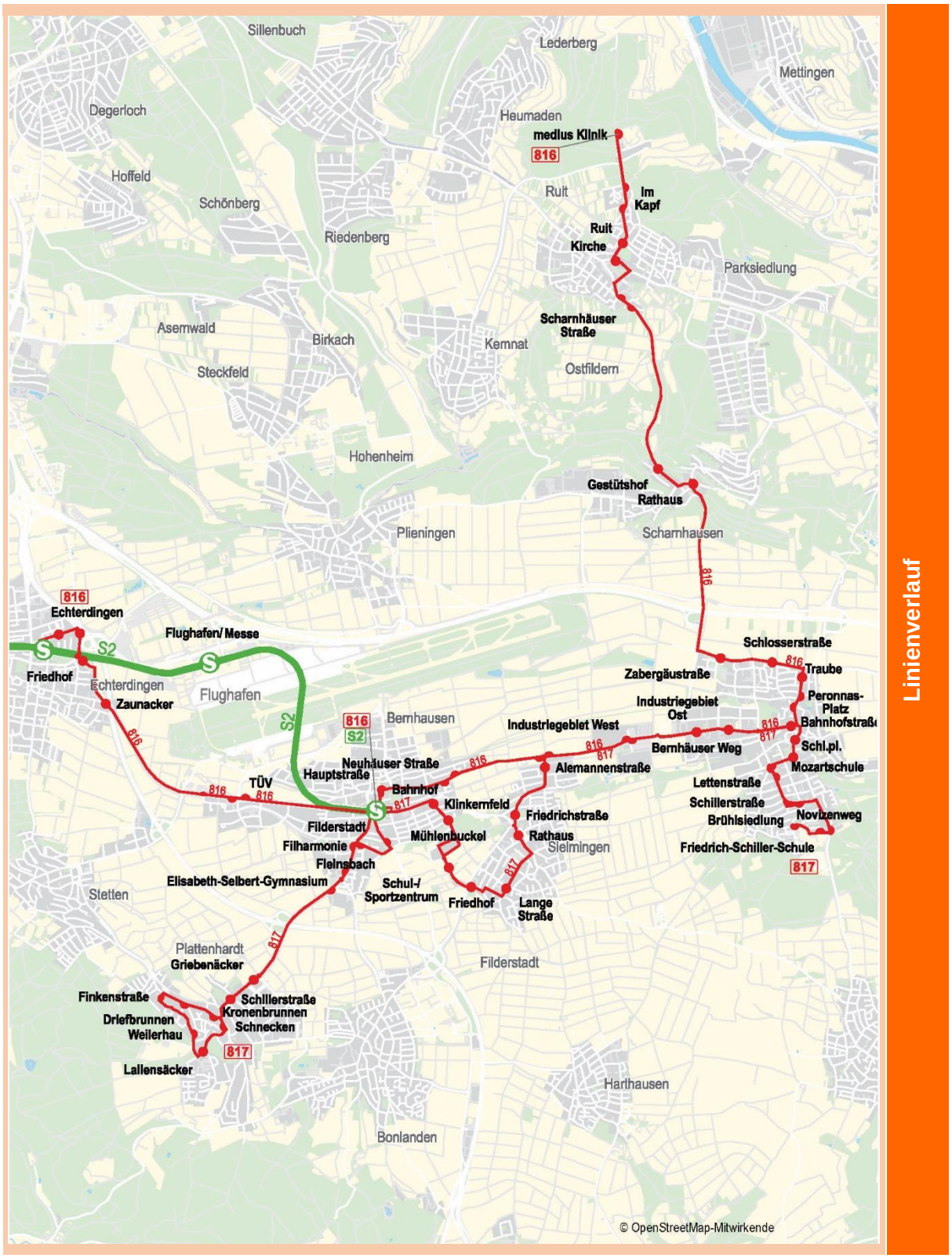
- Die große Kreisstadt Filderstadt ist nur umwegig und mit Umstieg mit der Kreisstadt Esslingen a.N. verbunden. Es soll deshalb nach Möglichkeiten gesucht werden, eine schnellere und/oder umsteigefreie Verbindung zwischen den beiden größten Städten des Landkreises zu schaffen. Hierzu wären folgende Varianten denkbar:
  - Verlängerung der Linie 130 und/oder 131 über Kemnat bzw. Scharnhausen hinaus nach Bernhausen Bahnhof
  - Einführung einer Schnellbuslinie von Bernhausen Bhf. nach Esslingen a.N. Bhf. ohne oder nur mit wenigen Zwischenhalten. In diesem Zusammenhang könnte auch geprüft werden, ob auf der Höhe der Fa. Festo ein Schnellbushalt errichtet werden kann. Dadurch wäre dieser expandierende Arbeitsplatzschwerpunkt auch aus Richtung westliche Filder erreichbar. Statt einer eigenen Schnellbuslinie wäre auch eine Verlängerung der Linie X20 (Waiblingen – Esslingen (N)) nach Filderstadt denkbar, wodurch weitere umsteigefreie Direktverbindungen (etwa von Filderstadt zur Hochschule Esslingen) entstehen würden.
  - Einführung einer Schnellbuslinie, welche ab der künftigen S2-Endhaltestelle Neuhausen a.d.F. mit Anschluss an die S-Bahn auf direktem Weg nach Esslingen a.N. fährt. Auch in diesem Fall wäre eine Integration in die Linie X20 denkbar.

- Die Schülerfahrten der Linien 809A und 816A sollen analysiert werden. Ggf. müssen einzelne Fahrten zwischen den Linien getauscht werden. Ziel sollte sein, dass Zu- und Abbringerfahrten in Bezug auf ihre Funktion im jeweils gleichen Linienbündel zugeordnet sind.

- Die Linien 73, 120 und 816 verkehren zwischen Neuhausen a.d.F. und Scharnhausen. Aktuell verlassen die drei Linien Neuhausen a.d.F. über die Esslinger Straße, während die Scharnhäuser Straße keinen Busverkehr aufweist. Aus Sicht einer ausgewogenen Erschließung wäre es erstrebenswert, dass eine der drei Linien auch den Korridor Scharnhäuser Straße bedient und somit die ÖPNV-Anbindung in diesem Bereich verbessert.

- Die Linien 812/813, 816 und X4 sollen zwischen Bernhausen Bahnhof und Bernhausen TÜV ein möglichst integriertes Angebot ergeben und möglichst viele S-Bahnen ab- und andienen.

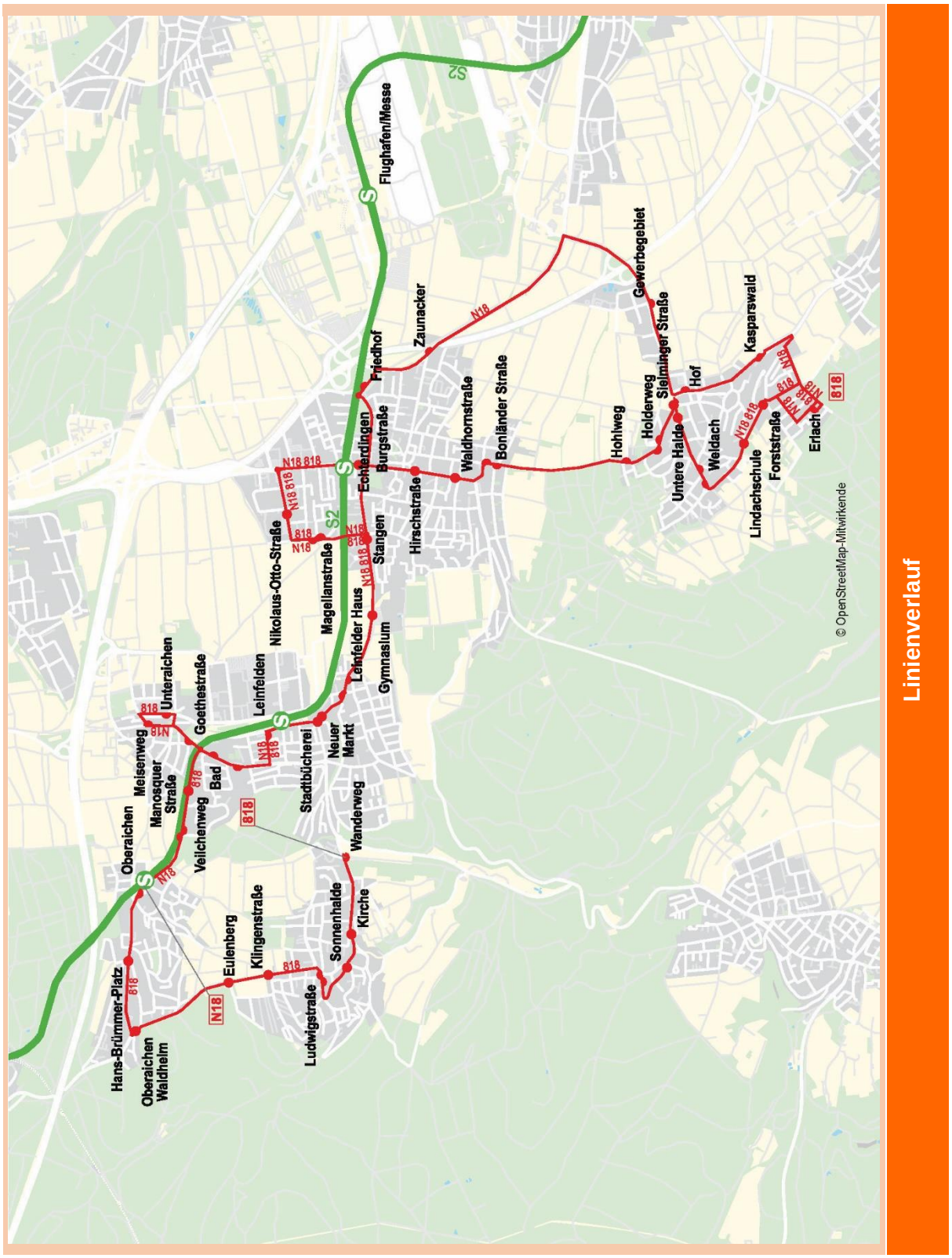
- Da es in Neuhausen a.d.F. keine Gastwirtschaft mit dem Namen "Traube" gibt, soll die Haltestelle nach Möglichkeit umbenannt werden, wobei die Bezeichnungen Lindenkapelle oder Esslinger Straße Nord empfohlen werden.


Linienverlauf
Sillenbuch
Lederberg
Mettingen
Degerloch
Heumaden
medius Klinik
816
Hoffeld
Ruit
Im Kapf
Schönberg
Ruit Kirche
Riedenberg
Parksiedlung
Scharnhäuser Straße
Asemwald
Birkach
Kemnat
Steckfeld
Ostfildern
Hohenheim
Gestütshof Rathaus
Plieningen
Scharnhausen
816
Schlosserstraße
816
Traube
Zabergäustraße
Peronnas-Platz
Industriegebiet Ost
Bahnhofstraße
816
817
Industriegebiet West
Bernhäuser Weg
Schl.pl.
Mozartschule
Lettenstraße
Schillerstraße
Brühlsiedlung
Novizenweg
Friedrich-Schiller-Schule
817
Alemannenstraße
Neuhäuser Straße
Hauptstraße
Bahnhof
Klinkernfeld
Friedrichstraße
Rathaus
Sielmingen
Mühlenbuckel
Filderstadt
Filharmonie
Fleinsbach
Elisabeth-Selbert-Gymnasium
Schul-/Sportzentrum
Friedhof
Lange Straße
Stetten
Plattenhardt
Griebenäcker
Filderstadt
Finkenstraße
Schillerstraße
Kronenbrunnen
Schnecken
Driefbrunnen
Weilerhau
817
Lallensäcker
Harthausen
Bonlanden
816
Echterdingen
Flughafen/ Messe
S2
Friedhof
Echterdingen
Zaunacker
Flughafen
S2
816
S2
Bernhausen
TÜV
816
816
817
© OpenStreetMap-Mitwirkende

Liniengruppe Musberg – Stetten

Linien 818, N18

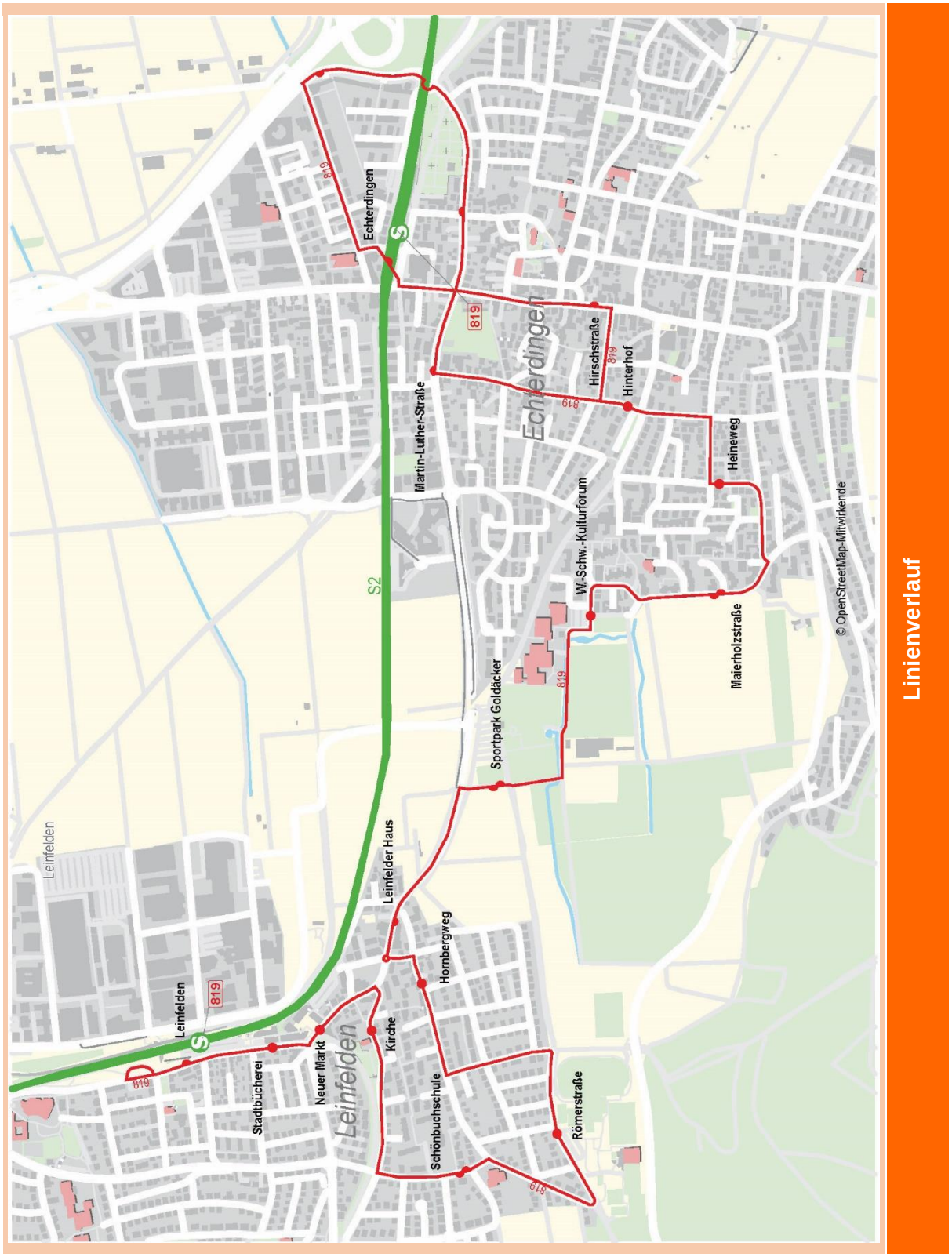
		Status Quo (Fahrplan 2021)	**BA / ÖP** (verkehrliches Mindestniveau)	**Ausreichende Verkehrsbedienung**
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1) Musberg – Leinfelden **[818]**	36 / 28 / 19 / 0	30 / 15 / 9 / 0 BA: 30 / 15 / 9 / 0	36 / 28 / 19 / 0
	2) Leinfelden – Echterdingen **[818]**	35 / 27 / 19 / 0	30 / 15 / 9 / 0 BA: 30 / 15 / 9 / 0	35 / 27 / 19 / 0
	3) Echterdingen – Stetten **[818]**	35 / 27 / 19 / 0	30 / 15 / 9 / 0 BA: 30 / 15 / 9 / 0	35 / 27 / 19 / 0
	4) Oberaichen – Stetten – Oberaichen **[N18]**	0 / 0 / 0 / 3 EWM: 0 / 0 / 0 / 3	0 / 0 / 0 / 0	0 / 0 / 0 / 0
Betriebsleistungen im Landkreis Esslingen (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)		ca. 353.800 (zzgl. b.S. & w.v.)	ca. 266.800 (zzgl. b.S. & w.v.)	ca. 346.500 (zzgl. b.S. & w.v.)
Anschlüsse	**Primär:** (aus Ri. Musberg) Oberaichen Bf.: S2/S3 Ri. Stuttgart **Sekundär:** (aus Ri. Stetten) Echterdingen Bf.: S2/S3 Ri. Stuttgart			
Hinweise	• Die Linie 818 hat häufig mit Verspätungen zu kämpfen, die sich oft auch auf die Folgefahrt übertragen. Um diese Problematik zu beheben, sind Optimierungen an der Linienführung insbesondere im Bereich Musberg zu untersuchen. In Musberg fahren alle dort verkehrenden Linien (82, 86, 814 und 818) einen Umweg über die Haltestellen Ludwigsstraße und Sonnenhalde. Für die Linie 818 wäre ein Wegfall dieser beiden Haltestellen sowie eine Linienführung über die Filderstraße – ggf. mit einer neuen Haltestelle in diesem Abschnitt – denkbar. Noch mehr Fahrzeitersparnis würde aus einem Linienverlauf der Linie 818 zwischen den Haltestellen Klingenstraße und Wanderweg via Friedhof resultieren. Der nördliche Teil Musbergs, in dem bislang nur die Linie 814 in einem 60-Minuten-Takt verkehrt, wäre somit besser erschlossen. Insofern hätte dann sowohl der nördliche (Linie 818) als auch der südliche Teil Musbergs (Linien 86/82) eine dicht getaktete Verbindung. Auch die Pünktlichkeit der Linie 818 könnte in diesem Zug signifikant verbessert werden. • Sobald die Stadtbahnlinie U6 nach Flughafen/Messe verlängert wurde, wäre eine Führung der Linie 818 über den künftigen Umsteigepunkt zur U6 an der Stadionstraße wünschenswert. Aufgrund der angespannten Verspätungslage der Linie 818 wird dies aber ohne eine Erhöhung des Fahrzeugeinsatzes nur schwer möglich sein. • Die Funktionalitäten der Nachtbuslinien N18 und N89 sollen spätestens im Rahmen der Neuvergabe evaluiert werden. Aktuell erschließt die Linie N18 mit Ausnahme von Stetten hauptsächlich Siedlungsgebiete, die mit relativ kurzem Fußweg von der S-Bahn zu erreichen sind. Gerade für Stetten ergibt sich dadurch aber eine lange Reisedauer (ca. 30 Minuten ab Oberaichen). Gleiches gilt für Fahrgäste der Linie N89, die nach Aichtal fahren wollen und zuvor zahlreiche Stadtteile Filderstadts durchfahren müssen. Es soll in diesem Zusammenhang untersucht werden, ob beide Nachtbuslinien Linienverläufe erhalten können, die sich stärker an den Tageslinien orientieren. So könnte die Linie N18 in Echterdingen starten und von dort via Stetten und Plattenhardt weiter Richtung Bonlanden fahren. Die N89 dagegen könnte dann ab Bernhausen via Harthausen direkt nach Aichtal und weiter ins Neckartal fahren. Ggf. könnte die Linie in diesem Zusammenhang auch bis Neckartenzlingen geführt werden, womit der größte Ort in diesem Bereich des Neckartals auch an das Nachtbusnetz angeschlossen werden könnte. • Die Linien 86/82, 814 und 818, die die Erschließung Musbergs sicherstellen, sollten an ihren Anknüpfungspunkten zur S-Bahn in Richtung Stuttgart (Vaihingen Bf., Leinfelden Bahnhof und Oberaichen Bf.) möglichst unterschiedliche S-Bahnen an- und abdienen, da so die Anzahl der Fahrmöglichkeiten von Musberg nach Stuttgart gesteigert werden kann.			


Linienverlauf
S2
Flughafen/Messe
Zaunacker
Friedhof
Gewerbegebiet
Kasparswald
Holderweg
Sielminger Straße
Hof
Hohlweg
Untere Halde
Weidach
Lindachschule
Forststraße
Erlach
Waldhornstraße
Bonländer Straße
Burgstraße
Echterdingen
Hirschstraße
Stangen
Nikolaus-Otto-Straße
Magellanstraße
Leinfelder Haus
Gymnasium
Leinfelden
Neuer Markt
Stadtbücherei
Wanderweg
Sonnenhalde
Kirche
Ludwigstraße
Klingenstraße
Eulenberg
Hans-Brümmer-Platz
Oberaichen Waldheim
Oberaichen
Meisenweg
Manosquer Straße
Veilchenweg
Bad
Goethestraße
Unteraichen
N18
818
© OpenStreetMap-Mitwirkende

Liniengruppe Leinfelden – Echterdingen

Linien 819

		Status Quo (Fahrplan 2021)	**BA / ÖP** (verkehrliches Mindestniveau)	**Ausreichende Verkehrsbedienung**
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1) Leinfelden – Echterdingen **[819]**	10 / 5 / 0 / 0 EWM: 10 / 5 / 0 / 0	0 / 0 / 0 / 0	0 / 0 / 0 / 0
Betriebsleistungen im Landkreis Esslingen (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)		ca. 36.400 (zzgl. b.S. & w.v.)	0 (zzgl. b.S. & w.v.)	0 (zzgl. b.S. & w.v.)
Anschlüsse	**Primär:** (aus Ri. Echterdingen) Leinfelden Bf.: S2/S3/U5 Ri. Stuttgart **Sekundär:** (aus Ri. Leinfelden) Echterdingen Bf.: S2/S3 Ri. Stuttgart			
Hinweise	• Sobald die Stadtbahnlinie U6 nach Flughafen/Messe verlängert wird, wäre eine Führung der Linie 819 über den künftigen Umsteigepunkt zur U6 an der Stadionstraße wünschenswert. Dadurch könnten die Anwohner in den Wohngebieten von Leinfelden und Echterdingen mit dem Bus nicht nur zur S2, S3 und U5, sondern auch zur U6 fahren. • Die Linie 819 fährt durch Wohngebiete mit engen Straßen und kleinen Kurvenradien. Aus diesem Grund ist der Einsatz eines Kleinbusses zwingend.			


Linienverlauf
Echterdingen
Leinfelden
S2
819
Echterdingen
Martin-Luther-Straße
Hirschstraße
Hinterhof
Heineweg
W.-Schw.-Kulturforum
Maierholzstraße
Sportpark Goldäcker
Leinfelder Haus
Hornbergweg
Kirche
Neuer Markt
Stadtbücherei
Schönbuchschule
Römerstraße
Leinfelden
© OpenStreetMap-Mitwirkende

Bündel 2: Verkehrsraum Esslingen a.N.

Im Bündel 2 sind 17 Linien enthalten. Die Betriebsleistung für dieses Linienbündel beträgt im Status Quo (Fahrplan 2021), inklusive der Zubestellungen der Stadt, etwa 3.097.108 Fahrzeug-km pro Jahr. Das vom Landkreis Esslingen gesicherte verkehrliche Mindestniveau (Basisangebot / ÖPNV-Pakt) beläuft sich auf 2.681.600 Fahrzeug-km pro Jahr[39]. Im Basisangebot werden für die bedarfsgerechte Abwicklung von Schülerverkehren (v.a. Linien 132, 138) zusätzliche Leistungen angerechnet. Diese betragen voraussichtlich ca. 135.000 Fahrzeug-km pro Jahr. Die ausreichende Verkehrsbedienung in Bündel 2 wird in Abbildung 6-2 beschrieben. Der Leistungsumfang beläuft sich auf 3.097.108 Fahrzeug-km pro Jahr, zuzüglich der etwa 135.000 Fahrzeug-km pro Jahr für die Abwicklung bedarfsgerechter Schülerverkehre.

Im Vergleich zur letzten Fortschreibung des Nahverkehrsplans Esslingen stieg das Basisangebot aus den folgenden Gründen an:

- Anhebung des Basisangebots auf Ergänzungsverbindungen von elf auf 15 Fahrtenpaare auf der Linie 104 zwischen Sirnau und Deizisau.
- Für die Anbindung des neuen Stadtteils Egert wurde ein Basisangebot von 15/8/7 Fahrtenpaaren definiert.
- Das Basisangebot wurde um eine Anbindung des Gewerbegebietes Zell ergänzt. Bei der letzten Fortschreibung des Nahverkehrsplans Esslingen wurde empfohlen, dass die Linie 140 durch das Gebiet geführt werden kann. Dies hat sich aber nicht umsetzen lassen, sodass nun eine Anbindung im Rahmen des Stadtverkehrs unterstellt wurde.

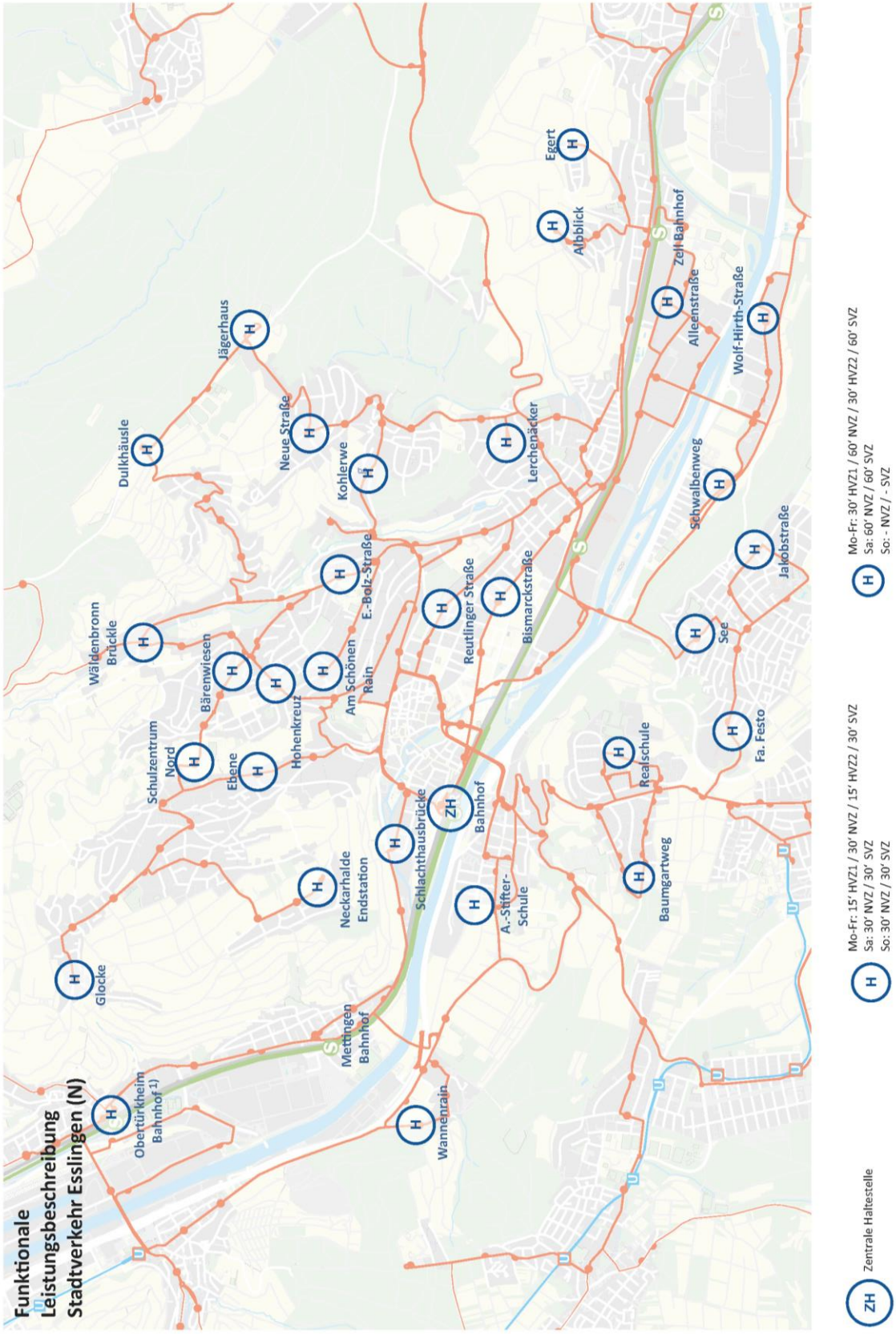
Die Stadt Esslingen a.N. betreibt derzeit einen großen Anteil ihres Busverkehrs durch Oberleitungsbusse bzw. Elektro-Hybrid-Busse lokal emissionsfrei. In wenigen Jahren soll der Stadtverkehr komplett lokal emissionsfrei betrieben werden (siehe Kapitel 7.2.6).

Der Stadtverkehr Esslingen a.N. wird nachfolgend funktional (siehe Kapitel 6.4.2) mit Hilfe einer Kartendarstellung beschrieben (siehe Abbildung 6-2). Für die Stadtverkehrslinien ist dabei folgender Anschluss maßgeblich:

- Primärer Anschluss (aus allen Richtungen) Esslingen (N) Bf.: S1, RB, RE; Ri. Stuttgart

[39] Das verkehrliche Mindestniveau im Stadtverkehr Esslingen a.N. wurde innerhalb der Liniensteckbriefe ohne Betrachtung der Nachfrage berechnet. Bei dem in diesem Textabschnitt genannten Kilometerkontingent ist allerdings die Verkehrsnachfrage berücksichtigt. Verschiebung der Leistungsvolumina innerhalb des Stadtverkehrs Esslingen a.N. sind zulässig, sofern die erweiterten Vorgaben des ÖPNV-Paktes eingehalten werden.

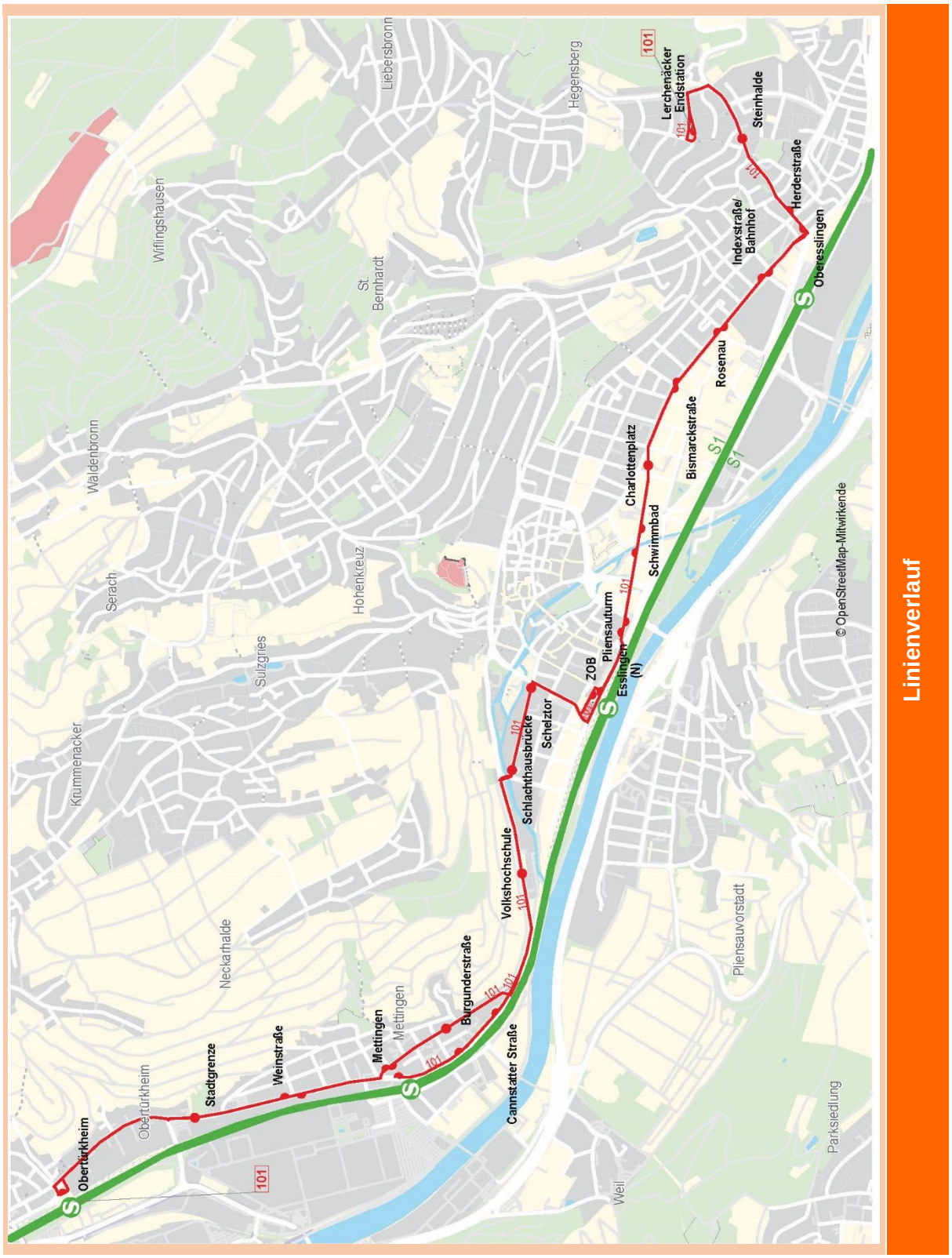
Abbildung 6-2: Stadtverkehr Esslingen a.N. – Funktionale Leistungsbeschreibung



Liniengruppe Lerchenäcker – Obertürkheim

Linien 101

		Status Quo (Fahrplan 2021)	**BA / ÖP** (verkehrliches Mindestniveau)	**Ausreichende Verkehrsbedienung**
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1) Lerchenäcker – Esslingen (N) **[101]**	69 / 62 / 36 / 0	48 / 36 / 36 / 0 ÖP: 48 / 28 / 15 / 0 BA: 48 / 36 / 36 / 0	69 / 62 / 36 / 0
	2) Esslingen (N) – Obertürkheim **[101]**	68 / 62 / 36 / 0	48 / 36 / 36 / 0 ÖP: 48 / 28 / 15 / 0 BA: 48 / 36 / 36 / 0	68 / 62 / 36 / 0
	➔ *Kommunale Zubestellungen im Stadtverkehr vorhanden*			
Betriebsleistungen im Landkreis Esslingen (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)		In Stadtverkehren werden die Betriebsleistungen nur für das komplette Linienbündel wiedergegeben (siehe Kap. 6.4.3 „Bündel 2 – Verkehrsraum Esslingen a.N.“).		
Anschlüsse	**Primär:** (aus Ri. Lerchenäcker) Indexstr./Oberesslingen Bf.: S1 Ri. Stuttgart **Sekundär:** (aus Ri. Lerchenäcker) Obertürkheim Bf.: S1 Ri. Stuttgart			
Hinweise	• In den nächsten Jahren könnte die Linie 101 über Obertürkheim hinaus nach Untertürkheim verlängert werden und auf diesem Abschnitt die Buslinie 61 ersetzen. Der Vorteil wäre zum einen die dadurch entstehende umsteigefreie Direktverbindung von den Bushaltestellen zwischen Untertürkheim Bahnhof und Obertürkheim Bahnhof nach Esslingen a.N.. Zum anderen könnten auf dem Streckenabschnitt Gelenkbusse mit einem größeren Fassungsvermögen eingesetzt werden. Die Elektro-Hybrid-Busse des SVE ermöglichen zudem, dass zwischen Obertürkheim und Untertürkheim lokal emissionsfrei gefahren werden kann. • Ebenfalls denkbar wäre, dass die Busse der Linie 101 ab Obertürkheim Bahnhof als Linie 103 via Am Mittelkai und Hedelfingen nach Esslingen a.N. und Zell fahren. Diese Maßnahme würde dazu beitragen, das Ziel eines emissionsfreien Stadtverkehrs in Esslingen zu erreichen. Darüber hinaus könnte der Bereich Hedelfinger Hafen in beiden Fahrtrichtungen von den Knoten Esslingen a.N., Hedelfingen und Obertürkheim erreicht werden. Eine Voraussetzung wäre allerdings, dass die Haltestellen im Bereich Hedelfinger Hafen beidseitig ausgebaut werden. Derzeit sind dort nur Steige in eine Fahrtrichtung vorhanden. • Eine Verlängerung der Linie 101 (ggf. jede zweite Fahrt) über Lerchenäcker hinaus in Richtung Hegensberg sollte geprüft werden. Dadurch könnten die Haltestellen Brandenburger Straße und Ortseingang, welche jeweils einen signifikanten Wohnbereich erschließen, umsteigefrei mit dem Bahnhof Esslingen a.N. verbunden werden. • In Esslingen ist eine Umlegung der Buslinien im Bereich Bahnhof Oberesslingen geplant. Hierbei sollen alle Linien über den Bahnhof Oberesslingen statt über die Haltestelle Indexstraße geführt werden. Dies hätte allerdings den Nachteil, dass die Haltestelle Indexstraße, welche inmitten eines dicht bebauten Stadtquartiers liegt, nicht mehr angefahren werden würde. Aus diesem Grund sollte geprüft werden, ob die Stadtbuslinie 101 nicht weiterhin die Haltestelle Indexstraße bedienen kann und die Umlegung des Linienwegs zum Bahnhof Oberesslingen auf die Regionalbuslinien beschränkt bleibt. Die Regionalbusse aus Richtung Oberhof (106 und 114) fahren ohnehin in einem gemeinsamen 15-Minuten-Takt, sodass auch durch die Umlegung der Regionalbusse der nordwestliche Teil Oberesslingens (mit Ausnahme der Haltestelle Lerchenäcker Endstation) einen dichten Takt direkt zum Bahnhof Oberesslingen erhalten würde und dennoch für die Anwohner der Haltestelle Indexstraße der Fußweg zum Bahnhof Oberesslingen entfallen könnte. • Eine Integration der Haltestelle Lammgarten in den Linienverlauf der Linie 101 ist zu prüfen. Die Haltestelle liegt zwar unweit der Haltestelle Indexstraße, befindet sich aber auf dem bestehenden Linienweg und erschließt ein Ladenzentrum, welches dann für Fahrgäste aus der Wohnsiedlung Lerchenäcker einfacher erreichbar wäre.			


Linienverlauf
Obertürkheim
Stadtgrenze
Weinstraße
Mettingen
Burgunderstraße
Volkshochschule
Schlachthausbrücke
Scheltor
Cannstatter Straße
ZOB
Pliensauturm
Esslingen (N)
Charlottenplatz
Schwimmbad
Bismarckstraße
Rosenau
Indexstraße/ Bahnhof
Herderstraße
Steinhalde
Lerchenäcker Endstation
Oberesslingen
S1
101
Liebersbronn
Hegensberg
Wiflingshausen
St. Bernhardt
Wäldenbronn
Serach
Krummenacker
Sulzgries
Hohenkreuz
Neckarhalde
Mettingen
Obertürkheim
Weil
Parksiedlung
Pliensauvorstadt
© OpenStreetMap-Mitwirkende

Liniengruppe Zell – Esslingen (N) – Mettingen / Hedelfingen

Linien 102, 103

		Status Quo (Fahrplan 2021)	**BA / ÖP** (verkehrliches Mindestniveau)	**Ausreichende Verkehrsbedienung**
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1) Zell Egert – Zell Bhf. **[102, 103]**	8 / 9 / 6 / 0	15 / 8 / 6 / 0 BA: 15 / 8 / 6 / 0	15 / 9 / 6 / 0
	2) Zell Albblick – Zell Bhf. **[102, 103]**	20 / 17 / 16 / 0	48 / 36 / 36 / 0 BA: 48 / 36 / 36 / 0	48 / 36 / 36 / 0
	3) Zell Alleenstr. – Zell Bhf. **[102, 103]**	15 / 13 / 0 / 0	0 / 0 / 0 / 0	15 / 13 / 0 / 0
	4) Zell Johannesstr. – Zell Bhf. **[102, 103]**	32 / 23 / 17 / 0	0 / 0 / 0 / 0	32 / 23 / 17 / 0
	5) Zell Bahnhof – Esslingen (N) **[102, 103]**	66 / 53 / 33 / 0	48 / 36 / 36 / 0 ÖP: 48 / 28 / 15 / 0 BA: 48 / 36 / 36 / 0	66 / 53 / 36 / 0
	6) Esslingen (N) – Weil **[102, 103]**	69 / 53 / 34 / 0	48 / 36 / 36 / 0 ÖP: 48 / 28 / 15 / 0 BA: 48 / 36 / 36 / 0	69 / 53 / 36 / 0
	7) Weil – Mettingen **[102]**	31 / 23 / 16 / 0	24 / 18 / 18 / 0 ÖP: 24 / 14 / 8 / 0 BA: 24 / 18 / 18 / 0	31 / 23 / 18 / 0
	8) Weil – Hedelfingen **[103]**	37 / 28 / 16 / 0	24 / 18 / 18 / 0 ÖP: 24 / 14 / 8 / 0 BA: 24 / 18 / 18 / 0	37 / 28 / 18 / 0
	9) Hedelfingen – Am Mittelkai – Hedelfingen **[103]**	36 / 28 / 16 / 0	24 / 18 / 18 / 0 ÖP: 24 / 14 / 8 / 0 BA: 24 / 18 / 18 / 0	36 / 28 / 18 / 0
	➔ *Kommunale Zubestellungen im Stadtverkehr vorhanden*			
Betriebsleistungen im Landkreis Esslingen (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)		In Stadtverkehren werden die Betriebsleistungen nur für das komplette Linienbündel wiedergegeben (siehe Kap. 6.4.3 „Bündel 2 – Verkehrsraum Esslingen a.N.“).		
Anschlüsse	**Primär:** (aus Ri. Zell) Mettingen Bf.: S1 Ri. Stuttgart **Sekundär:** (aus Ri. Zell) Esslingen (N) Bf.: S1/RE/RB Ri. Stuttgart			
Hinweise	• Da es sich bei der Linie 115 um einen reinen Schülerverkehr im Umfeld der Linie 102 und 103 handelt, ist eine Umbenennung der Linie in 102A oder 103A anzustreben. • Beim ab 2021 anstehenden Abriss und dem folgenden Ersatzneubau der Hanns-Martin-Schleyer-Brücke wäre eine barrierefreie Haltestelle Palmenwaldstraße mit direkten Abgängen in die Siedlung Brühl wünschenswert. Da dies jedoch nach aktueller Sachlage nicht möglich ist, soll der alte Haltestellenstandort Palmenweg nach den abgeschlossenen Bauarbeiten reaktiviert werden. • Die Linienäste nach Zell Egert und Zell Albblick sollen noch im Jahr 2021 in eine eigene Kleinbuslinie 117 integriert werden. Diese soll die Verbindung beider Wohngebiete zum Bahnhof Zell sowie zum Gewerbegebiet Zell herstellen. • Sobald die Weiherstraße saniert und die geplanten Baumaßnahmen im kommenden Jahr entsprechend abgeschlossen sind, fährt der Bus an der Kreuzung Hirschlandstraße / Schorndorfer Straße Richtung Zell geradeaus in die Weiherstraße. Die Haltestelle „Schorndorfer Straße“ (Richtung Zell) wird in die Ecke Schorndorfer Straße / Weiherstraße verlegt. Die Haltestelle „Zimmerbachstraße“ (Richtung Zell) entfällt dann ersatzlos. Ein Starttermin kann aber derzeit (Stand: Februar 2021) noch nicht prognostiziert werden. • Mit der Elektrifizierung der Linien 102/103 erfolgt die Fahrt Richtung Zell ab der Adelbert-Stifter-Schule über die Parkstraße bis zur Hohenheimer Straße.			

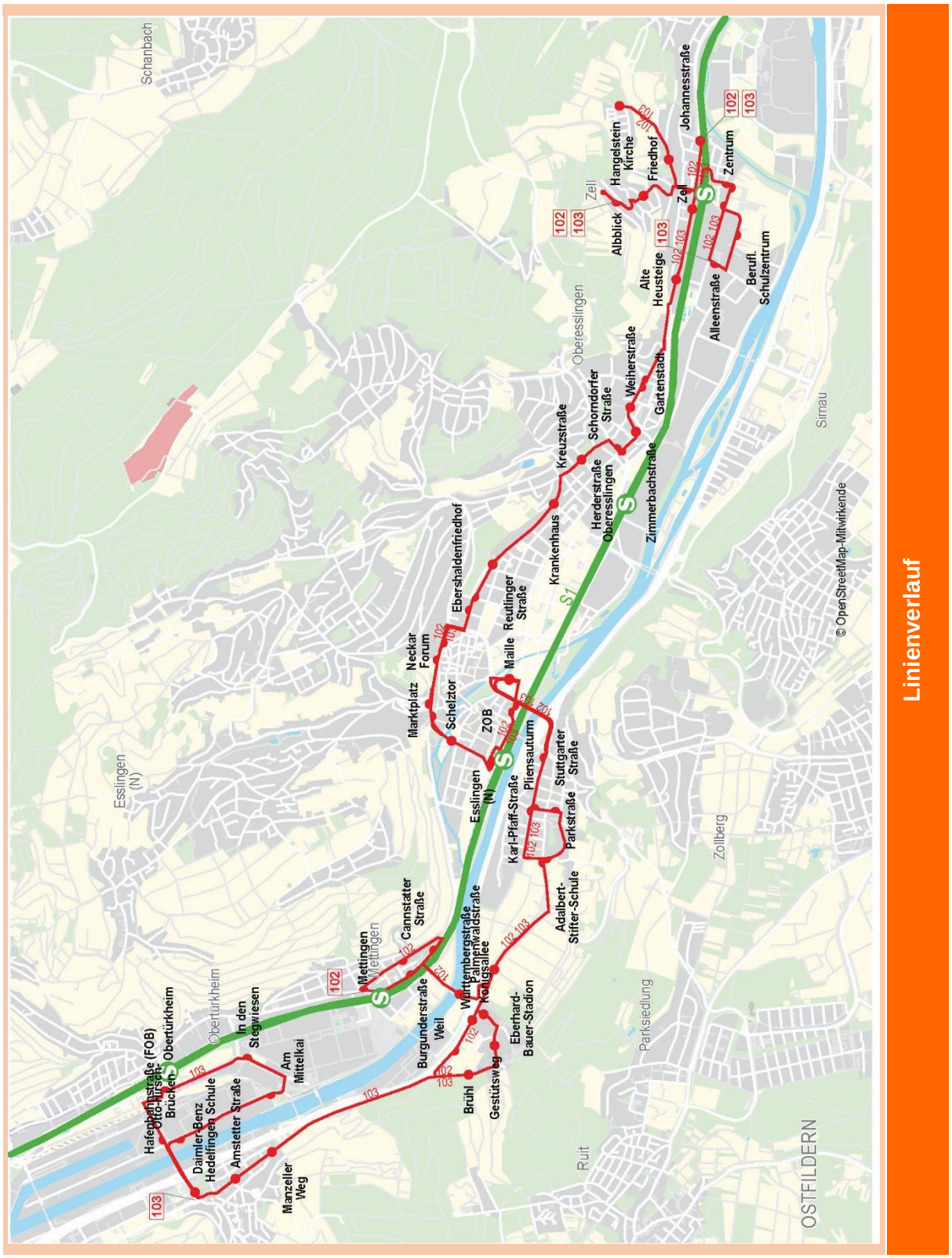
- Es wäre denkbar, dass die Busse der Linie 101 ab Obertürkheim als Linie 103 via Am Mittelkai und Hedelfingen nach Esslingen a.N. und Zell fahren. Diese Maßnahme würde dazu beitragen, das Ziel eines emissionsfreien Stadtverkehrs in Esslingen a.N. zu erreichen. Darüber hinaus könnte der Bereich Hedelfinger Hafen in beiden Fahrtrichtungen von den Knoten Esslingen a.N., Hedelfingen und Obertürkheim erreicht werden. Eine Voraussetzung wäre allerdings der beidseitige Ausbau der Haltestellen im Bereich Hedelfinger Hafen. Derzeit sind dort nur Steige in eine Fahrtrichtung vorhanden.

- Perspektivisch wäre zur besseren Erschließung des Wohngebietes Esslingen Brühl ein zusätzliches Angebot wünschenswert. Der Stadtteil Brühl ist geprägt durch einige Wohnhochhäuser, sodass eine gute ÖPNV-Erschließung wichtig ist. Allerdings wird Brühl nur alle 30 Minuten mit dem Stadtbus der Linie 102 angefahren, während andere Stadtteile alle 15 Minuten angefahren werden. Zudem ist die Linienführung in der Pliensauvorstadt und in Weil mäandernd, sodass sich recht lange Reisezeiten ergeben. Daher könnte ein zusätzlicher Linienast von Esslingen a.N. via Weststadt, wo ebenso wieder eine Anbindung der Haltestelle Stadtwerke geschaffen werden könnte, und Mettingen nach Brühl geschaffen werden. Dort könnten die Busse an der ehemaligen Haltestelle Palmenwaldstraße enden oder weiter Richtung Weil oder Hedelfingen fahren. Denkbar wäre z.B. eine Verlängerung der Linie 105 Richtung Brühl.

- Die Haltestelle Zell Zentrum ist nach einer bereits abgerissenen Veranstaltungshalle benannt. Aus diesem Grund wird eine Umbenennung in Zell Robert-Koch-Straße empfohlen.

- Direkt am Klinikum in Esslingen befindet sich die Haltestelle Oberesslingen Klinikum Esslingen der Linie 105. Deutlich weiter entfernt befindet sich die Haltestelle Krankenhaus der Linien 102/103. Damit Fahrgäste mit dem Ziel Klinikum nicht fälschlicherweise mit der Linie 102/103 fahren, wird eine Umbenennung der Haltestelle Krankenhaus und Paracelsusstraße empfohlen.

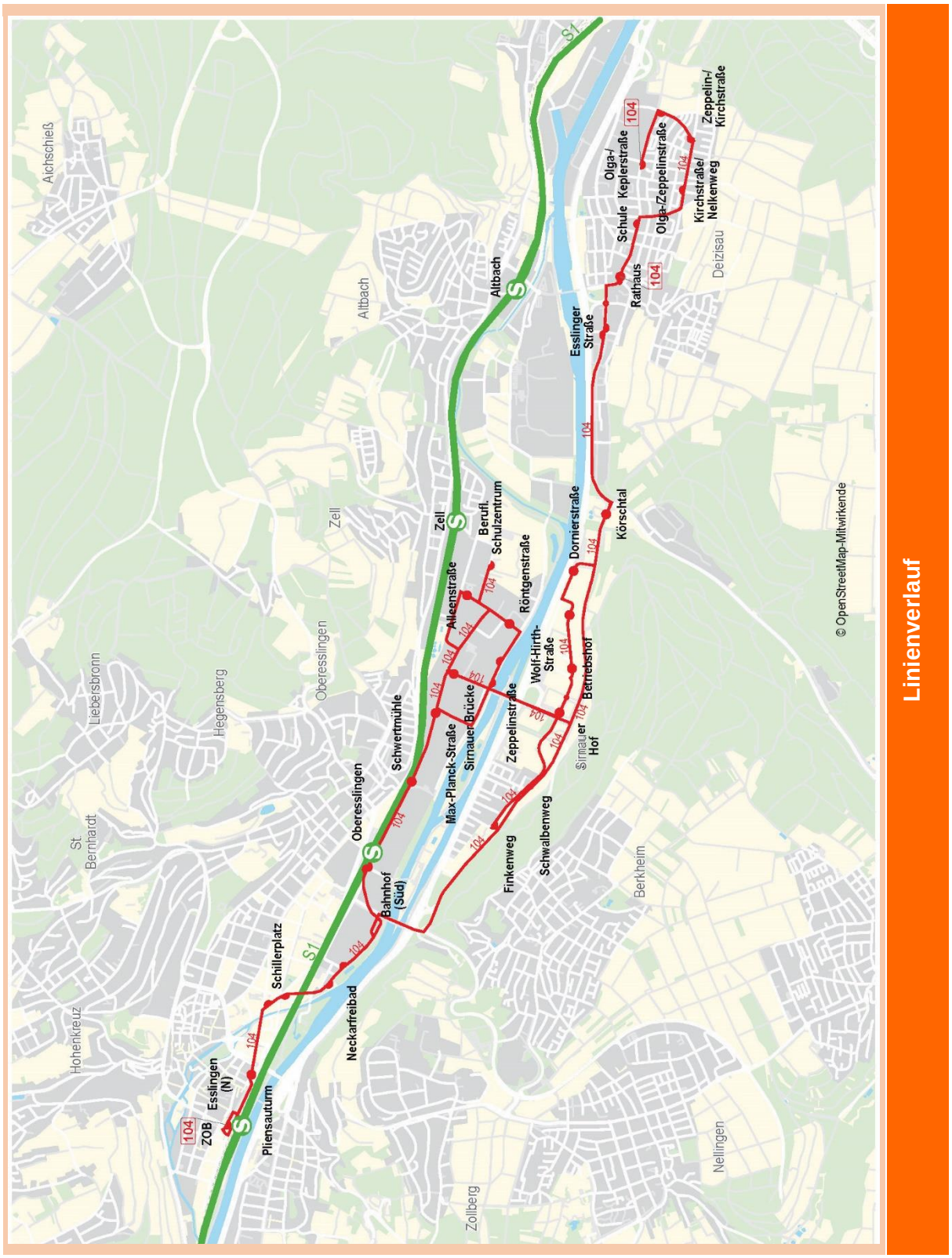
- Die Haltestelle Weil liegt lediglich am Rande von Weil, direkt vor einem Großeinkaufszentrum und wird nur in eine Richtung bedient. Daher ist der Name eher unspezifisch und irreführend, weshalb eine Umbenennung in Weil Einkaufszentrum empfohlen wird.


Linienverlauf
Schanbach
Esslingen (N)
Obertürkheim
Mettingen
Zell
Oberesslingen
Sirnau
Zollberg
Parksiedlung
Ruit
OSTFILDERN
S1
102
103
201
Hafenbahnstraße (FOB)
Otto-Nissle-Brücken
Daimler-Benz Hedelfingen Schule
Amstetter Straße
Manzeller Weg
In den Stegwiesen
Am Mittelkai
Burgunderstraße
Weil
Brühl
Gestütsweg
Eberhard-Bauer-Stadion
Württembergstraße
Palmenwaldstraße
Königsallee
Cannstatter Straße
Adalbert-Stifter-Schule
Karl-Pfaff-Straße
Pliensauturm
Stuttgarter Straße
Parkstraße
ZOB
Marktplatz
Scheltzor
Neckar Forum
Ebershaldenfriedhof
Reutlinger Straße
Maille
Krankenhaus
Kreuzstraße
Herderstraße Oberesslingen
Schorndorfer Straße
Weiherstraße
Gartenstadt
Zimmerbachstraße
Alte Heusteige
Albblick
Hangelstein Kirche
Friedhof
Zell
Zentrum
Johannesstraße
Alleenstraße
Berufl. Schulzentrum
© OpenStreetMap-Mitwirkende

Liniengruppe Esslingen (N) – Deizisau

Linien 104

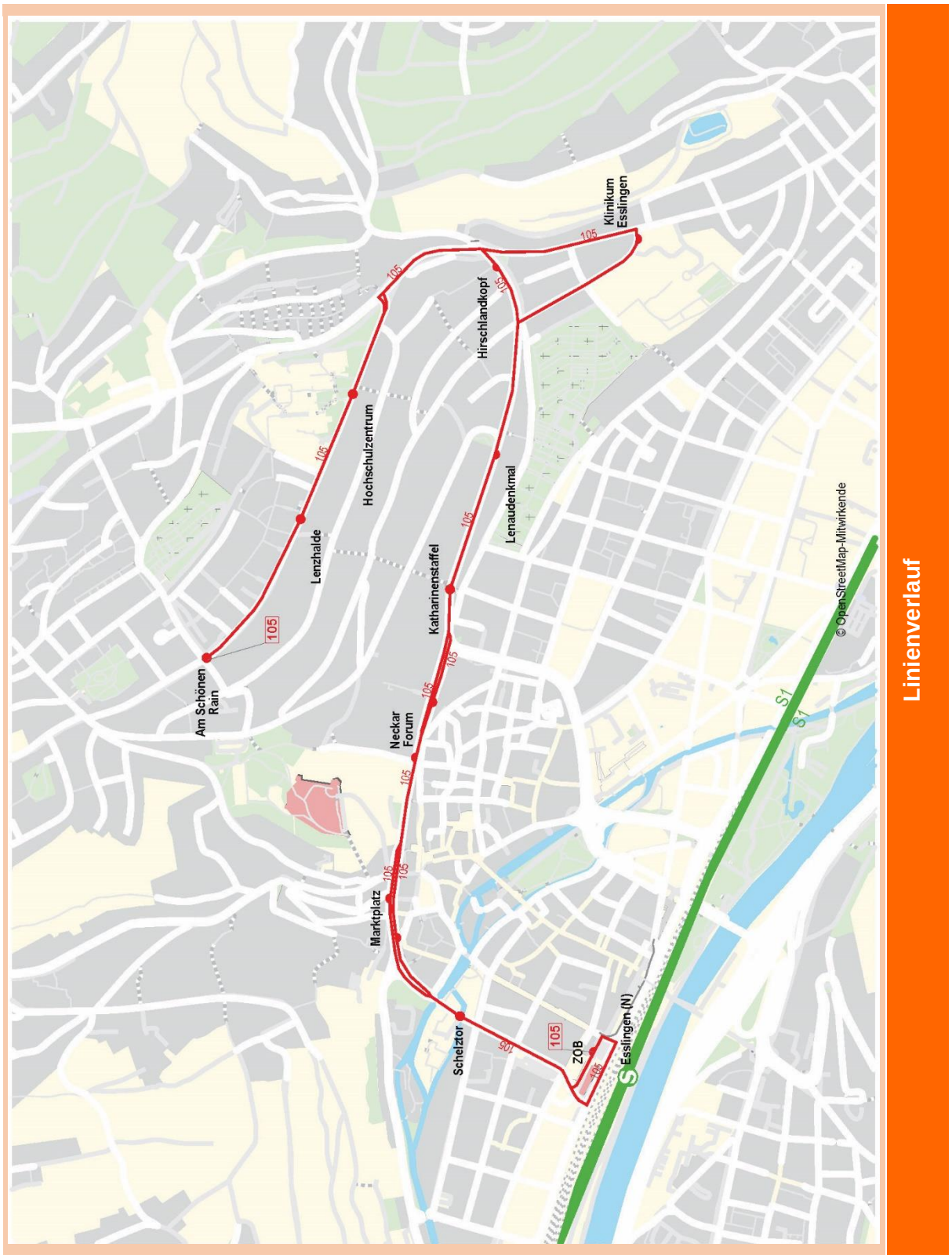
		Status Quo (Fahrplan 2021)	**BA / ÖP** (verkehrliches Mindestniveau)	**Ausreichende Verkehrsbedienung**
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1) Esslingen (N) – Max-Planck-Straße **[104]**	30 / 19 / 16 / 0	48 / 36 / 36 / 0 BA: 48 / 36 / 36 / 0	48 / 36 / 36 / 0
	2) Max-Planck-Straße – Deizisau (via Zell) **[104]**	21 / 15 / 9 / 0	32 / 16 / 16 / 0 BA: 32 / 16 / 16 / 0	32 / 16 / 16 / 0
	3) Max-Planck-Straße – Deizisau (direkt) **[104]**	9 / 4 / 7 / 0	15 / 8 / 6 / 0 BA: 15 / 8 / 6 / 0	15 / 8 / 7 / 0
	➔ *Kommunale Zubestellungen im Stadtverkehr vorhanden*			
Betriebsleistungen im Landkreis Esslingen (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)		In Stadtverkehren werden die Betriebsleistungen nur für das komplette Linienbündel wiedergegeben (siehe Kap. 6.4.3 „Bündel 2 – Verkehrsraum Esslingen a.N.“).		
Anschlüsse	**Primär:** (aus Ri. Deizisau) Esslingen (N) Bf.: S1/RE/RB Ri. Stuttgart **Sekundär:** (aus Ri. Esslingen (N)) Deizisau Rathaus: 143 Ri. Plochingen			
Hinweise	• Im Bereich Gewerbegebiet Zell hat die Linie 104 zwei alternierende Linienwege. Aus Sicht der Transparenz wäre ein einheitlicher Linienweg anzustreben. Sollte die Zweiteilung beibehalten werden, wäre dennoch der Fahrplan zu evaluieren. Ein Ziel hierbei könnte sein, dass jeder der beiden Linienwege nicht seltener als alle 60 Minuten bedient werden soll. Dies wird aktuell am Wochenende und an Feiertagen nicht eingehalten, da zu diesen Zeiten beide Linienwege nur im 120-Minuten-Takt gefahren werden. Das ist insbesondere an Sonn- und Feiertagen zu hinterfragen, da keine nennenswerte Nachfrage im Gewerbegebiet vorhanden sein dürfte, sodass prinzipiell die direkte Route gefahren werden könnte. In diesem Zusammenhang sollte auch eine neue Haltestelle im Bereich Dieter-Roser-Brücke / Zeppelinstraße geprüft werden, mit der sich die Erschließungswirkung der direkten Linienführung im Gewerbegebiet deutlich verbessern würde und somit ggf. eher auf die umwegige Führung via Zeppelinstraße verzichtet werden könnte. • Im Basisangebot sind auf der Linie 104 für Sirnau 48/36/36 Fahrtenpaare und für das Gewerbegebiet Zell 36/16/16 Fahrtenpaare unterstellt. Die Darstellung in den Spalten dieses Liniensteckbriefs ist leider nicht korrekt möglich, da die Linie für die Berechnung des Basisangebotes mit dem Linienweg Esslingen a.N. – Sirnau – Gewerbegebiet Zell berücksichtigt wurde. Tatsächlich verkehrt sie jedoch auf dem Linienweg Esslingen a.N. – Gewerbegebiet Zell – Sirnau.			


Linienverlauf
ZOB
Esslingen (N)
Pliensauturm
Schillerplatz
Neckarfreibad
Bahnhof (Süd)
Oberesslingen
Schwertmühle
Max-Planck-Straße
Sirnauer Brücke
Zeppelinstraße
Finkenweg
Schwalbenweg
Sirnauer Hof
Betriebshof
Wolf-Hirth-Straße
Röntgenstraße
Berufl. Schulzentrum
Alleenstraße
Zell
Altbach
Dornierstraße
Körschtal
Esslinger Straße
Rathaus
Schule
Olga-/Keplerstraße
Olga-Zeppelinstraße
Kirchstraße/Nelkenweg
Zeppelin-/Kirchstraße
Deizisau
Berkheim
Nellingen
Zollberg
Hohenkreuz
St Bernhardt
Liebersbronn
Hegensberg
Aichschieß
S1
104
© OpenStreetMap-Mitwirkende

Liniengruppe Esslingen (N) – Am Schönen Rain

Linien 105

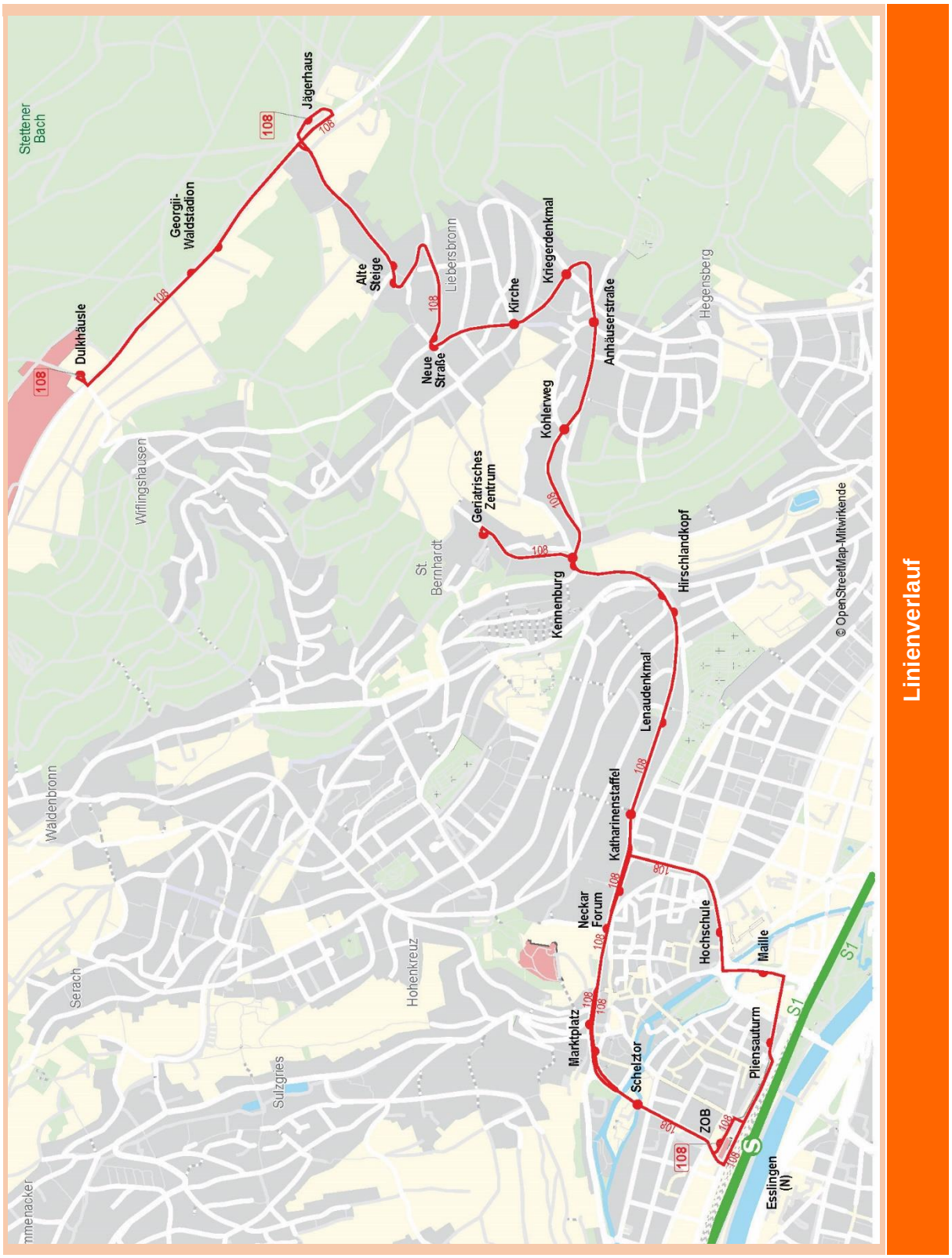
		Status Quo (Fahrplan 2021)	**BA / ÖP** (verkehrliches Mindestniveau)	**Ausreichende Verkehrsbedienung**
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1) Esslingen (N) – Am Schönen Rain **[105]**	60 / 48 / 32 / 0	48 / 36 / 36 / 0 ÖP: 48 / 28 / 15 / 0 BA: 48 / 36 / 36 / 0	60 / 48 / 36 / 0
	➔ *Kommunale Zubestellungen im Stadtverkehr vorhanden*			
Betriebsleistungen im Landkreis Esslingen (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)		In Stadtverkehren werden die Betriebsleistungen nur für das komplette Linienbündel wiedergegeben (siehe Kap. 6.4.3 „Bündel 2 – Verkehrsraum Esslingen a.N.“).		
Anschlüsse	**Primär:** (aus Ri. Am Schönen Rain) Esslingen (N) Bf.: S1/RE/RB Ri. Stuttgart **Sekundär:** (aus Ri. Am Schönen Rain) Esslingen (N) Bf.: S1 Ri Kirchheim (T); RE/RB Ri. Tübingen / Ulm			
Hinweise	• Auf der Linie 105 soll im Laufe des kommenden Jahres die Haltestelle „Klinikum Esslingen“ in die Vorfahrt der Kinderklinik verlegt werden. Damit wird der Foyer-Bereich im Erdgeschoss der Kinderklinik zum Wartebereich der Haltestelle und zum ersten Haltestellenterminal in Esslingen a.N.. • Im Bereich des Altstadtrings soll die Linie 105 künftig via Hochschule statt über Schelztor geführt werden, sodass beide Hochschulstandorte verbunden sind. Als Ausgleich soll die Linie 111 künftig nicht mehr über die Haltestelle Hochschule, sondern via Schelztor verkehren. Perspektivisch könnte die Linie weiter in die Weststadt zum neuen Hochschulstandort und ggf. weiter Richtung Brühl geführt werden.			


Linienverlauf
Klinikum Esslingen
Hirschlandkopf
Hochschulzentrum
Lenaudenkmal
Lenzhalde
Katharinenstaffel
Am Schönen Rain
Neckar Forum
Marktplatz
Scheltzor
ZOB
Esslingen (N)
S1
105
901
© OpenStreetMap-Mitwirkende

Liniengruppe Esslingen (N) – Jägerhaus (– Dulkhäusle)

Linien 108

		Status Quo (Fahrplan 2021)	**BA / ÖP** (verkehrliches Mindestniveau)	**Ausreichende Verkehrsbedienung**
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1) Esslingen (N) – Jägerhaus **[108]**	62 / 39 / 33 / 0	48 / 36 / 36 / 0 ÖP: 48 / 28 / 15 / 0 BA: 48 / 36 / 36 / 0	62 / 39 / 36 / 0
	2) Jägerhaus – Dulkhäusle **[108]**	2 / 0 / 5 / 0	0 / 0 / 0 / 0	2 / 0 / 5 / 0
	➔ *Kommunale Zubestellungen im Stadtverkehr vorhanden*			
Betriebsleistungen im Landkreis Esslingen (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)		In Stadtverkehren werden die Betriebsleistungen nur für das komplette Linienbündel wiedergegeben (siehe Kap. 6.4.3 „Bündel 2 – Verkehrsraum Esslingen a.N.“).		
Anschlüsse	**Primär:** (aus Ri. Jägerhaus) Esslingen (N) Bf.: S1/RE/RB Ri. Stuttgart **Sekundär:** (aus Ri. Jägerhaus) Esslingen (N) Bf.: S1 Ri. Kirchheim (T); RE/RB Ri. Tübingen / Ulm			
Hinweise	• In Hegensberg gibt es keinen Orientierungspunkt mehr, der sich mit einer Linde in Verbindung bringen lässt. Deshalb wird eine Umbenennung der Haltestelle Hegensberg Linde (Linie 138) in Hegensberg Hofstraße empfohlen.			


Linienverlauf
Stettener Bach
Jägerhaus
Georgii-Waldstadion
Dulkhäusle
Alte Steige
Liebersbronn
Kirche
Kriegerdenkmal
Neue Straße
Anhäuserstraße
Hegensberg
Kohlerweg
Geriatrisches Zentrum
Wiflingshausen
St. Bernhardt
Kennenburg
Hirschlandkopf
Lenaudenkmal
Waldenbronn
Katharinenstaffel
Neckar Forum
Hochschule
Maille
Serach
Hohenkreuz
Marktplatz
Scheltor
Pliensauturm
Sulzgries
ZOB
Esslingen (N)
S1
108
© OpenStreetMap-Mitwirkende

Liniengruppe Esslingen (N) – Rüdern

Linien 109

		Status Quo (Fahrplan 2021)	**BA / ÖP** (verkehrliches Mindestniveau)	**Ausreichende Verkehrsbedienung**
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1) Esslingen (N) – Rüdern **[109]**	63 / 53 / 33 / 0	48 / 36 / 36 / 0 ÖP: 48 / 28 / 15 / 0 BA: 48 / 36 / 36 / 0	63 / 53 / 36 / 0
	➔ *Kommunale Zubestellungen im Stadtverkehr vorhanden*			
Betriebsleistungen im Landkreis Esslingen (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)		In Stadtverkehren werden die Betriebsleistungen nur für das komplette Linienbündel wiedergegeben (siehe Kap. 6.4.3 „Bündel 2 – Verkehrsraum Esslingen a.N.“).		
Anschlüsse	**Primär:** (aus Ri. Rüdern) Esslingen (N) Bf.: S1/RE/RB Ri. Stuttgart **Sekundär:** (aus Ri. Rüdern) Esslingen (N) Bf.: S1 Ri. Kirchheim (T); RE/RB Ri. Tübingen / Ulm			
Hinweise	• Da es in Rüdern kein Gasthaus mehr mit dem Namen "Glocke" gibt, wird die Umbenennung dieser Haltestelle in "Hinterer Holzweg" empfohlen.			


Linienverlauf
Rüdern
109
Glocke
Paradiesweg
Esslingen (N)
Bürgerhaus RSKN
Krummenacker
109
Schule
Serach
Zentrum
Krummenacker
Krone
Neckarhalde
Sulzgries
Ebene
109
Hohenkreuz
Sulzgrieser Steige
Mettingen
S
Mettingen
109
Marktplatz
Schelztor
ZOB
109
S
Esslingen (N)
S1
S1
Pliensauvorstadt
© OpenStreetMap-Mitwirkende

Liniengruppe Esslingen (N) – Wäldenbronn

Linien 110, N12

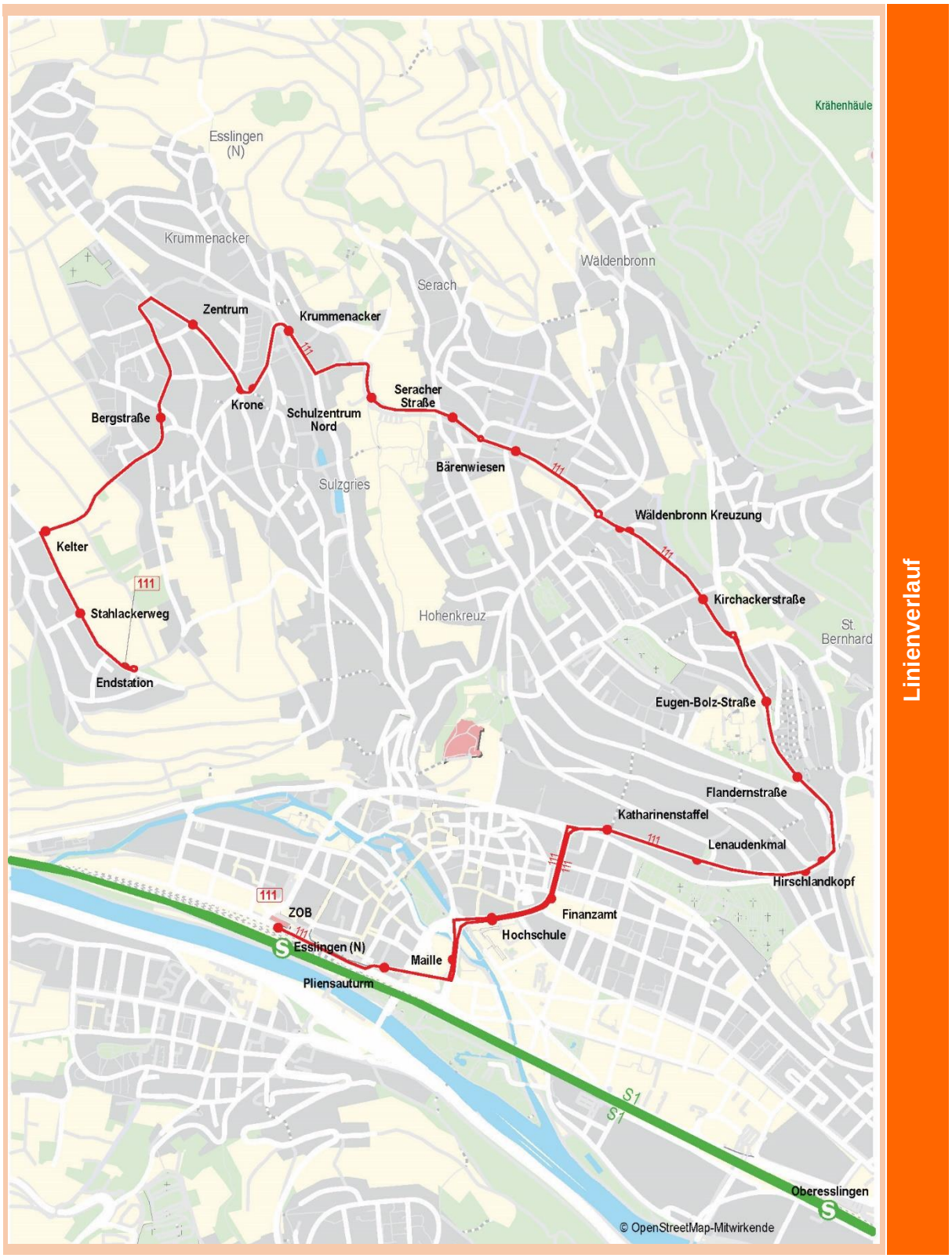
		Status Quo (Fahrplan 2021)	**BA / ÖP** (verkehrliches Mindestniveau)	**Ausreichende Verkehrsbedienung**
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1) Esslingen (N) – Wäldenbronn **[110]**	64 / 39 / 35 / 0	48 / 36 / 36 / 0 ÖP: 48 / 28 / 15 / 0 BA: 48 / 36 / 36 / 0	64 / 39 / 36 / 0
	2) Esslingen (N) – Wäldenbronn – Sulzgries – Esslingen (N) **[N12]**	0 / 0 / 0 / 4	0 / 0 / 0 / 0	0 / 0 / 0 / 4
	➔ *Kommunale Zubestellungen im Stadtverkehr vorhanden*			
Betriebsleistungen im Landkreis Esslingen (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)		In Stadtverkehren werden die Betriebsleistungen nur für das komplette Linienbündel wiedergegeben (siehe Kap. 6.4.3 „Bündel 2 – Verkehrsraum Esslingen a.N.“).		
Anschlüsse	**Primär:** (aus Ri. Wäldenbronn) Esslingen (N) Bf.: S1/RE/RB Ri. Stuttgart **Sekundär:** (aus Ri. Wäldenbronn) Esslingen (N) Bf.: S1 Ri Kirchheim (T); RE/RB Ri Tübingen / Ulm			
Hinweise	• Für die Linie 110 ist in Zukunft ein neuer Linienverlauf vorgesehen. Sie soll ab „Wäldenbronn Kreuzung“ via „Kirchackerstraße“ und „Talstraße“ verlaufen und dann ab „Wäldenbronn Brückle“ weiter über die bestehenden Haltestellen „Brunnen“ und „Langer Weg“. Insofern würde die Linie dann in einer großen Schleife enden und dadurch die Erschließung des Bereichs Kirchacker- und Talstraße verbessern. Die derzeitige Endstelle Wäldenbronn Betriebshof würde dann nicht mehr bedient werden. • Im Rahmen der geplanten geänderten Linienführung der Linie 110 drängt sich eine geänderte Haltepolitik für die Expressbuslinie X20 auf. Diese könnte so die Haltestelle Wäldenbronn Betriebshof übernehmen, da dort sonst keine Erschließung mehr vorhanden wäre. In diesem Zusammenhang wäre auch ein zusätzlicher Halt der Linie X20 im Rems-Murr-Kreis am Bahnhof Rommelshausen zu prüfen, da so eine schnelle Verbindung von den Haltestellen Flandernstraße und Wäldenbronn Betriebshof auf die S2 nach Schorndorf möglich wäre. Dies würde insbesondere Studierenden der Esslinger Hochschule mit Wohnort im Remstal zugutekommen. • Alternativ zum angedachten neuen Linienweg der Linie 110 wäre eine Stärkung der Linie 112, welche ebenfalls die Haltestellen in der Talstraße anfährt, zu prüfen. Die Linie 112 fährt aktuell in einem einjährigen Testzeitraum auf einem geänderten Linienweg und nun meist nicht mehr direkt zum Esslinger ZOB. Sollte sich diese Linienführung nicht etablieren, könnte der Bereich Talstraße auch durch eine Stärkung der Linie 112 besser angebunden werden. In diesem Zusammenhang wäre eine direkte Führung von Wiflingshausen zur S1 - entweder wie heute zum ZOB oder durch eine Kombination mit der Linie 132 zum Bahnhof Oberesslingen – ebenso wichtig wie eine Verbesserung des Sonntagsfahrplans. Derzeit wird der Siedlungsbereich Wiflingshausen an Sonn- und Feiertagen nur zweimal täglich angefahren, was nicht den Bedienungsstandards des Nahverkehrsplans entspricht.			


Linienverlauf
Glocke
Paradiesweg
Bürgerhaus RSKN
Zentrum
Krummenacker
Krone Schulzentrum Nord
Bergstraße
Kelter
Stahlackerweg
Endstation
Betriebshof
Brückle
Brunnen
Seracher Straße
Bärenwiesen
Langer Weg
Wäldenbronn Kreuzung
Hohenkreuz
Sängerkranz
Kirchackerstraße
Burg
Marktplatz
Neckar Forum
Panorama-Klinik
Schelztor
Katharinenstaffel
ZOB
Hochschule
Finanzamt
Maille
Esslingen (N)
Pliensauturm
S
S1
N12
110
© OpenStreetMap-Mitwirkende

Liniengruppe Esslingen (N) – Neckarhalde

Linien 111

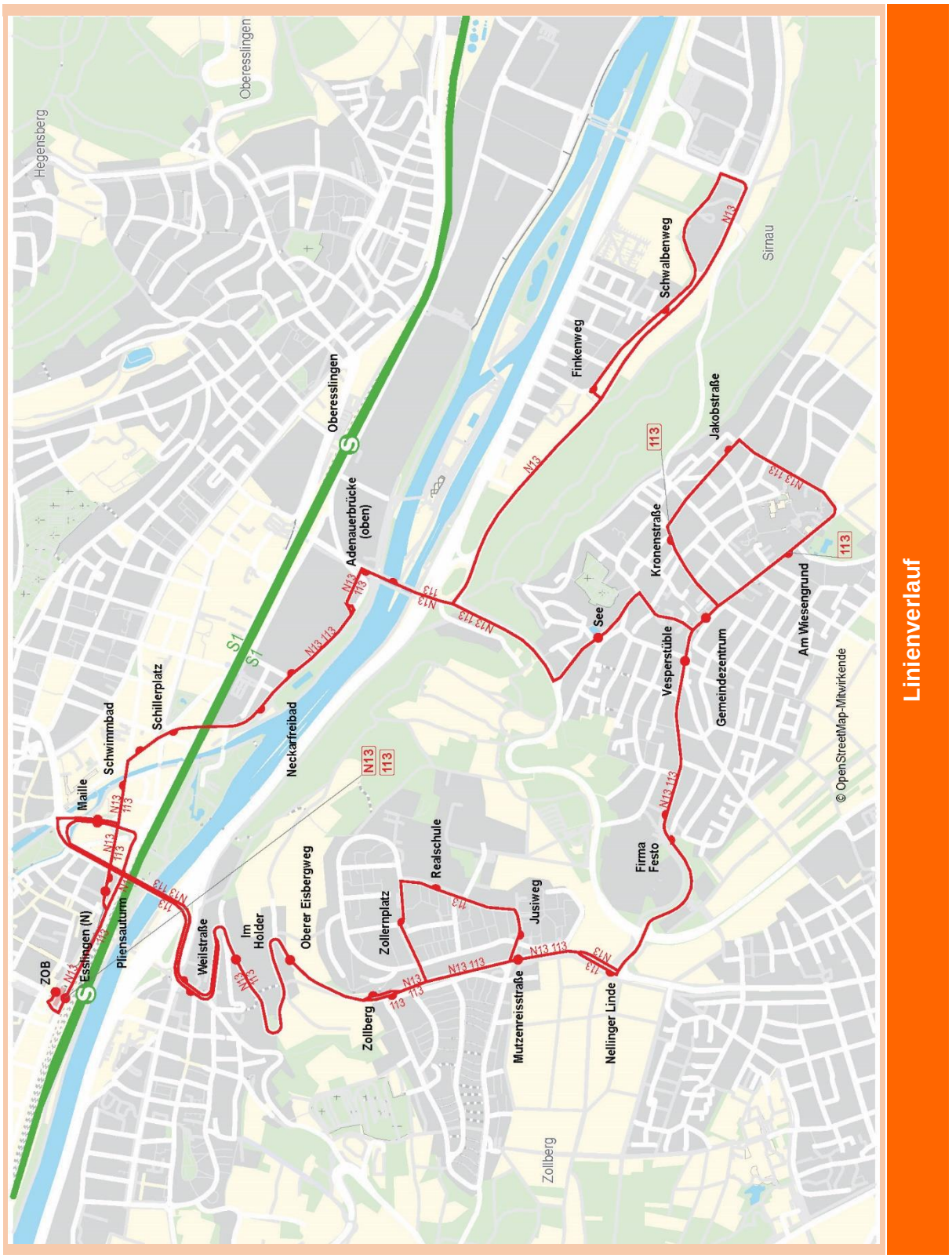
		Status Quo (Fahrplan 2021)	**BA / ÖP** (verkehrliches Mindestniveau)	**Ausreichende Verkehrsbedienung**
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1) Esslingen (N) – Serach **[111]**	63 / 39 / 33 / 0	48 / 36 / 36 / 0 ÖP: 48 / 28 / 15 / 0 BA: 48 / 36 / 36 / 0	63 / 39 / 36 / 0
	2) Serach – Neckarhalde **[111]**	62 / 39 / 33 / 0	48 / 36 / 36 / 0 BA: 48 / 36 / 36 / 0	62 / 39 / 36 / 0
	➔ *Kommunale Zubestellungen im Stadtverkehr vorhanden*			
Betriebsleistungen im Landkreis Esslingen (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)		In Stadtverkehren werden die Betriebsleistungen nur für das komplette Linienbündel wiedergegeben (siehe Kap. 6.4.3 „Bündel 2 – Verkehrsraum Esslingen a.N.“).		
Anschlüsse	**Primär:** (aus Ri. Neckarhalde) Esslingen (N) Bf.: S1/RE/RB Ri. Stuttgart **Sekundär:** (aus Ri. Neckarhalde) Esslingen (N) Bf.: S1 Ri. Kirchheim (T); RE/RB Ri. Tübingen / Ulm			
Hinweise	• Im Bereich des Altstadtrings soll die Linie 105 künftig via Hochschule statt über Schelztor geführt werden, sodass beide Hochschulstandorte verbunden sind. Als Ausgleich soll die Linie 111 künftig nicht mehr über die Haltestelle Hochschule, sondern via Schelztor geführt werden.			


Linienverlauf
Krähenhäule
Esslingen (N)
Krummenacker
Wäldenbronn
Serach
Zentrum
Krummenacker
Krone
Schulzentrum Nord
Seracher Straße
Bergstraße
Bärenwiesen
Sulzgries
Wäldenbronn Kreuzung
Kelter
111
Stahlackerweg
Endstation
Kirchackerstraße
Hohenkreuz
St. Bernhard
Eugen-Bolz-Straße
Flandernstraße
Katharinenstaffel
Lenaudenkmal
Hirschlandkopf
ZOB
Esslingen (N)
Maille
Pliensauturm
Finanzamt
Hochschule
S1
Oberesslingen
© OpenStreetMap-Mitwirkende

Liniengruppe Esslingen (N) – Berkheim

Linien 113, N13

		Status Quo (Fahrplan 2021)	**BA / ÖP** (verkehrliches Mindestniveau)	**Ausreichende Verkehrsbedienung**
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1) Esslingen (N) – Berkheim (via Zollberg) **[113]**	32 / 20 / 18 / 0	48 / 36 / 36 / 0 ÖP: 48 / 28 / 15 / 0 BA: 48 / 36 / 36 / 0	63 / 39 / 36 / 0
	2) Esslingen (N) – Berkheim (via Adenauerbrücke) **[113]**	31 / 19 / 17 / 0		
	3) Esslingen (N) – Sirnau – Berkheim – Esslingen (N) **[N13]**	0 / 0 / 0 / 4	0 / 0 / 0 / 0	0 / 0 / 0 / 4
	➔ *Kommunale Zubestellungen im Stadtverkehr vorhanden*			
Betriebsleistungen im Landkreis Esslingen (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)		In Stadtverkehren werden die Betriebsleistungen nur für das komplette Linienbündel wiedergegeben (siehe Kap. 6.4.3 „Bündel 2 – Verkehrsraum Esslingen a.N.“).		
Anschlüsse		**Primär:** (aus Ri. Berkheim) Esslingen (N) Bf.: S1/RE/RB Ri. Stuttgart **Sekundär:** (aus Ri. Berkheim) Esslingen (N) Bf.: S1 Ri. Kirchheim (T); RE/RB Ri Tübingen / Ulm		
Hinweise		• Die Linie N13 hat einen relativ schlechten Fahrplanwirkungsgrad. Der eingesetzte Bus wird nur die Hälfte der Zeit produktiv eingesetzt, sodass noch weitere Siedlungsgebiete erschlossen werden könnten. In diesem Zusammenhang sollte geprüft werden, ob die Linie nicht von Esslingen kommend zuerst nach Berkheim und anschließend über Sirnau nach Deizisau geführt werden könnte. So hätte auch die Gemeinde Deizisau einen Anschluss an das Nachtbusnetz. Des Weiteren ergäbe sich innerhalb Esslingens der Vorteil, dass die Fahrgäste aus dem einwohnerstarken Berkheim (über 8.000 Einwohner) nicht zuerst einen Umweg über den kleinen Ortsteil Sirnau (ca. 800 Einwohner) fahren müssen. • Im Bereich Berkheim soll auf dem bestehenden Linienweg in den nächsten Jahren eine neue Haltestelle Lindenstraße eingerichtet werden. • Es ist zu prüfen, ob die Linie 113 künftig nicht besser in Form einer Ringlinie in den Fahrplanmedien dargestellt werden kann. Dies entspricht prinzipiell der aktuellen Linienführung, welche durch einen in zwei Richtungen befahrenen Ring ZOB – Zollberg – Berkheim – Adenauerbrücke – ZOB beschrieben wird. So wären zahlreiche Direktverbindungen, etwa Firma Festo – Schillerplatz, transparenter und somit für den Fahrgast verständlicher. • In den nächsten Jahren soll die Linie 138, die derzeit vorrangig dem Schülerverkehr dient, zu einer regulären Linie ausgebaut werden. In diesem Zusammenhang soll auch die Netzlücke von Berkheim nach Nellingen geschlossen werden, sodass Berkheim eine direkte Anbindung an die U7 und U8 erhält und die Fahrgäste aus Ostfildern mit einmaligem Umstieg die Firma Festo erreichen. • Die Haltestelle Nellinger Linde soll künftig in beiden Fahrtrichtungen bedient werden, was insbesondere Umsteigern von Berkheim auf die Buslinien 119 und 120 zugutekommt. • Da es in Berkheim keinen Gasthof mit dem Namen "Vesperstüble" gibt, wird die Umbenennung dieser Haltestelle in "Nellinger Straße" empfohlen. • Der Stadtteil Zollberg weist viele Haltestellen auf, weshalb die Benennung einer Haltestelle nach dem Stadtteil Zollberg unspezifisch ist. Zudem befindet sich in unmittelbarer Umgebung der Haltestelle Zollberg die Haltestelle Zollberg Eichendorffstraße. Aus diesem Grund wird empfohlen, die Haltestelle Zollberg in Zollberg Eichendorffstraße umzubenennen.		

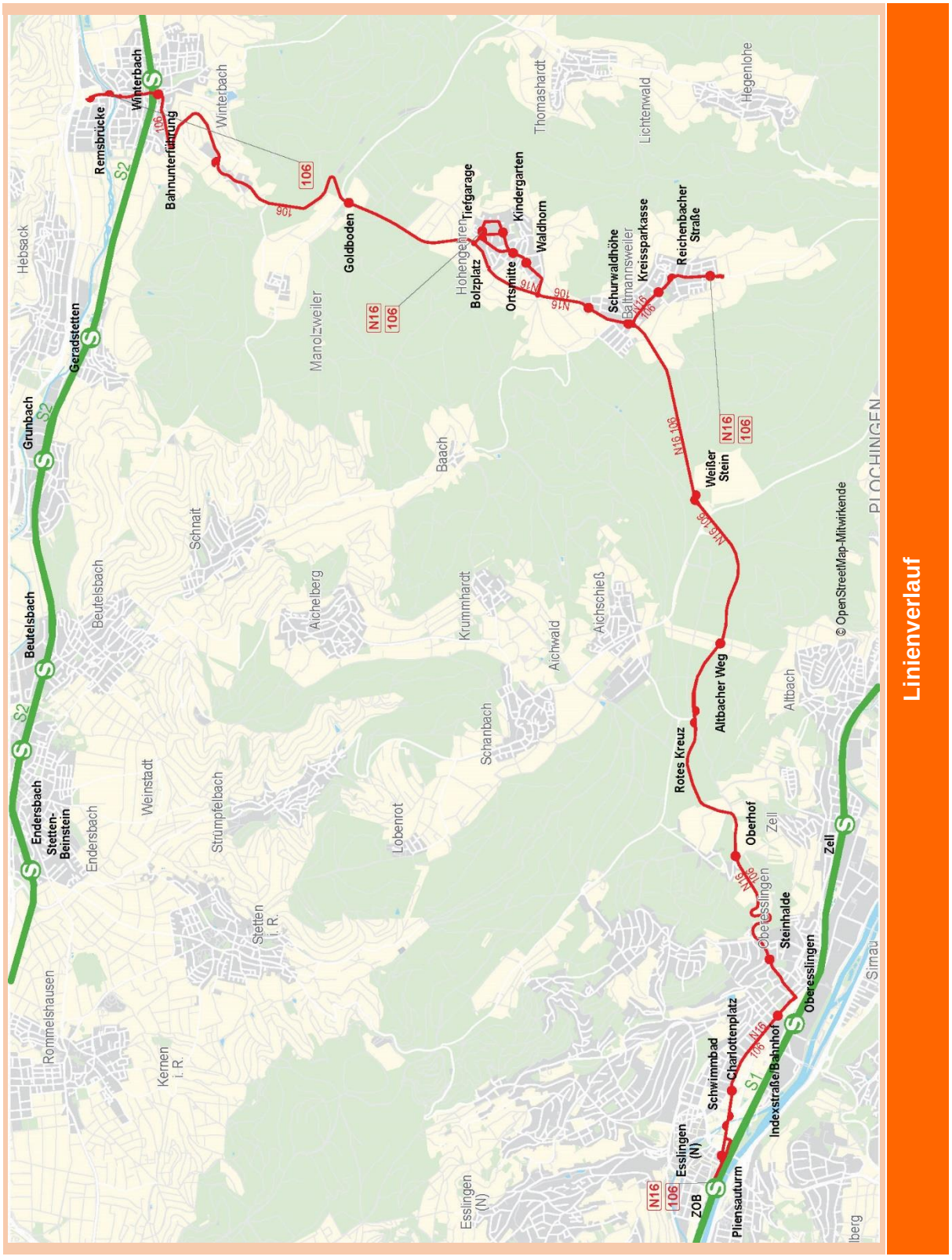

Linienverlauf
Hegensberg
Obereslingen
Oberesslingen
S1
S1
Adenauerbrücke (oben)
Neckarfreibad
Schillerplatz
Schwimmbad
Maille
Pliensauturm
Esslingen (N)
ZOB
Weilstraße
Im Holder
Oberer Eisbergweg
Zollernplatz
Realschule
Zollberg
Mutzenreisstraße
Jusiweg
Nellinger Linde
Firma Festo
Vesperstüble
Gemeindezentrum
Kronenstraße
See
Finkenweg
Schwalbenweg
Sirnau
Jakobstraße
Am Wiesengrund
Zollberg
N13
113
© OpenStreetMap-Mitwirkende

Bündel 3: Verkehrsraum Schurwald

Liniengruppe Esslingen (N) – Hohengehren (– Winterbach)

Linien 106, N16

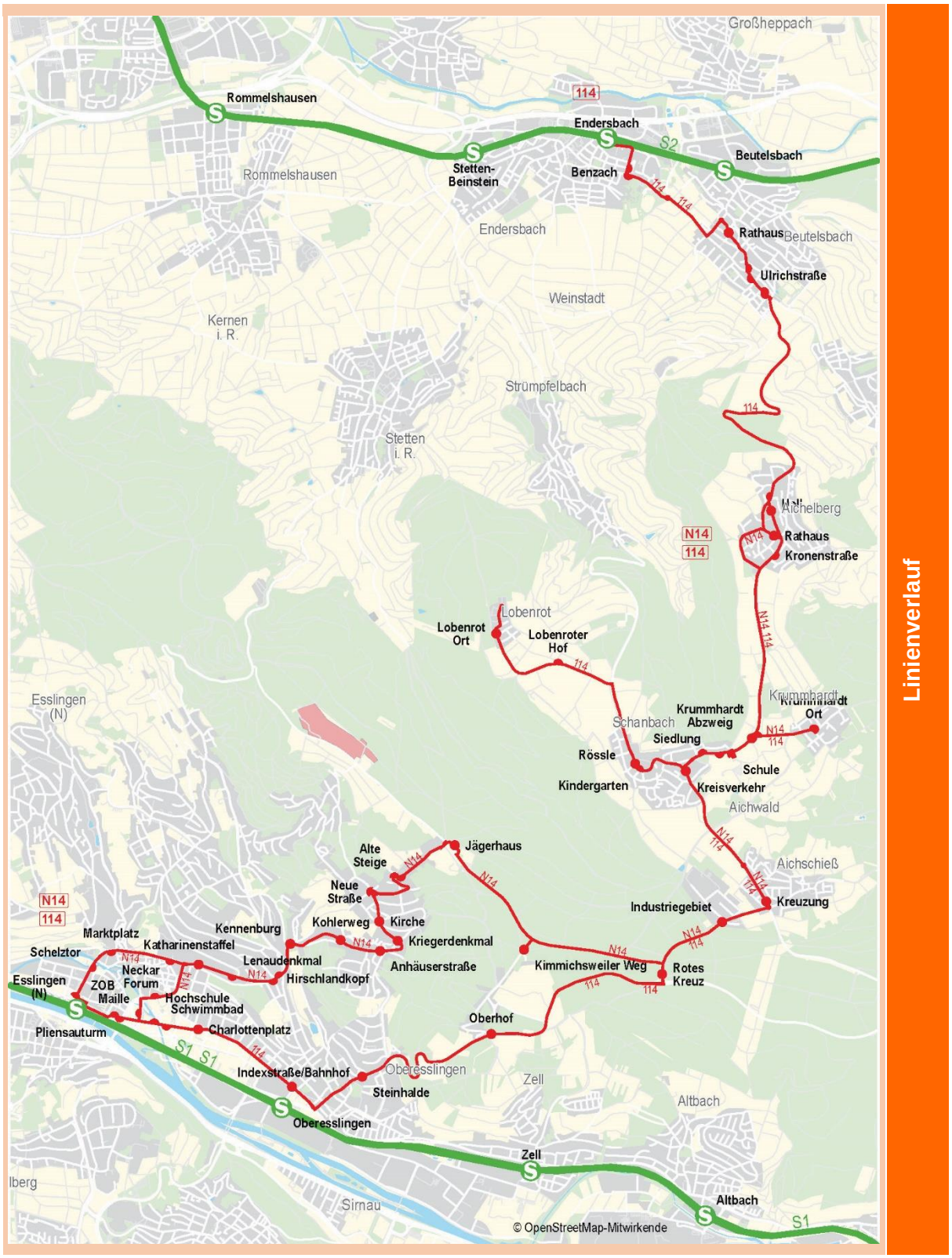
		Status Quo (Fahrplan 2021)	**BA / ÖP** (verkehrliches Mindestniveau)	**Ausreichende Verkehrsbedienung**
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1) Esslingen (N) – Hohengehren **[106, N16]**	36 / 28 / 17 / 4 EWM: 0 / 9 / 1 / 4 KZu: 0 / 1 / 3 / 0	48 / 28 / 15 / 0 ÖP: 48 / 28 / 15 / 0 BA: 34 / 19 / 11 / 0	48 / 28 / 16 / 0
	2) Hohengehren – Winterbach **[106]**	4 / 0 / 0 / 0	4 / 0 / 0 / 0 BA: 4 / 0 / 0 / 0	4 / 0 / 0 / 0
Betriebsleistungen im Landkreis Esslingen (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)		ca. 419.800 (zzgl. b.S. & w.v.)	ca. 504.300 (zzgl. b.S. & w.v.)	ca. 506.400 (zzgl. b.S. & w.v.)
Anschlüsse	**Primär:** (aus Ri. Winterbach) Indexstr./Oberesslingen Bf.: S1 Ri. Stuttgart **Sekundär:** (aus Ri. Esslingen (N)) Winterbach Bahnunterführung/Bf.: S2 Ri Stuttgart / Schorndorf (aus Ri. Winterbach) Esslingen (N) Bf.: S1 Ri. Kirchheim (T); RE/RB Ri. Tübingen / Ulm			
Hinweise	• Die Linienführung im Bereich des Bahnhofs Oberesslingen soll spätestens vor dem nächsten Vergabeverfahren evaluiert werden. Ggf. macht es Sinn, die Busse der Linien 106 und 114, statt an der Haltestelle Indexstraße, direkt an den Bahnhof Oberesslingen heranzuführen. Umsteigende Fahrgäste würden durch einen kürzeren Weg beim Umsteigen zur S-Bahn profitieren. • Im Bereich Oberhof stehen die Busse der Linien 106 und 114 häufig im Stau. Eine Möglichkeit zur Steigerung der Betriebsstabilität könnte sein, in diesem Bereich eine Nutzung des Feldwegenetzes für den Busverkehr freizugeben, sodass die Busse am Stau vorbeifahren können. • Bei den Zwischen-Taktern der Linie 106, die im Berufsverkehr einen 15-Minuten-Takt ergeben, ist zu prüfen, ob diese nur auf dem Abschnitt Hohengehren – Oberesslingen Bahnhof angeboten werden sollen. • In Winterbach ist zu prüfen, ob die Haltestellen Bahnunterführung und Pflegeheim in Bahnhof (Unterführung) und Bahnhof (Pflegeheim) umbenannt werden können. So könnte die Funktion dieser Haltestellen als Umsteigepunkt zwischen Bus und Bahn besser betont werden. • Bei der Linie N16 ist eine Anpassung des Linienwegs zu prüfen. Die Busse könnten ab Hohengehren nicht auf dem gleichen Weg zurückfahren, sondern den Rückweg über Plochingen Stumpenhof fahren. In diesem Zusammenhang könnte die Linie N16 dann zur Ringlinie (Esslingen – Oberesslingen – Hohengehren – Stumpenhof – Lettenäcker – Esslingen) umgestaltet werden. Dadurch hätten die Fahrgäste der großen Wohngebiete Plochingen Stumpenhof und Lettenäcker – welche fußläufig nicht vom Bahnhof Plochingen zu erreichen sind und auf einem Verlässlichen S-Bahn-Korridor liegen – einen Anschluss an das Nachtbusnetz, ohne dass Sprungkosten entstehen. • Im Abschnitt Oberesslingen – Esslingen ZOB verkehren die Linien 101, 106, 114 und 140 derzeit parallel - allerdings mit teilweise sehr unterschiedlicher Haltestellenbedienung. Ziel sollte es sein, eine einheitliche Haltepolitik für die Regionalbuslinien 106, 114 und 140 einerseits sowie für die Linie 101 andererseits zu finden. Denkbar wäre in diesem Zusammenhang, dass die Linie 101 weiterhin über Haltestelle Indexstraße fährt und künftig auch die Haltestelle Lammgarten bedient, die Regionalbusse aber über Oberesslingen Bahnhof verkehren und auf der Plochinger Straße nur noch die wichtigsten Haltestellen anfahren.			


Linienverlauf
Winterbach
Remsbrücke
Bahnunterführung
Winterbach
Geradstetten
Grunbach
Beutelsbach
Endersbach
Stetten-Beinstein
Rommelshausen
Kernen i. R.
Weinstadt
Endersbach
Beutelsbach
Schnait
Strümpfelbach
Stetten i. R.
Aichelberg
Manolzweiler
Goldboden
Hohengehren
Tiefgarage
Bolzplatz
Kindergarten
Waldhorn
Ortsmitte
Thomashardt
Schurwaldhöhe
Baltmannsweiler
Kreissparkasse
Reichenbacher Straße
Lichterwald
Hegenlohe
Baach
Krummhardt
Aichwald
Aichschieß
Weißer Stein
Altbacher Weg
Rotes Kreuz
Lobenrot
Schanbach
Oberhof
Zell
Altbach
Obere Zell
Obere Steinhalde
Obere Esslingen
Zell
Schwimmbad
Charlottenplatz
Index
Straße
Bahnhof
Esslingen (N)
ZOB
Pliensauturm
Esslingen (N)
PLOCHINGEN
© OpenStreetMap-Mitwirkende
106
N16
S1
S2

Liniengruppe Esslingen (N) – Aichelberg – Endersbach

Linien 114, N14

		Status Quo (Fahrplan 2021)	**BA / ÖP** (verkehrliches Mindestniveau)	**Ausreichende Verkehrsbedienung**
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1) Esslingen (N) – Aichelberg **[114]**	53 / 33 / 17 / 0 EWM: 16 / 6 / 1 / 0 KZu: 0 / 1 / 2 / 0	48 / 28 / 15 / 0 ÖP: 48 / 28 / 15 / 0 BA: 34 / 19 / 11 / 0	48 / 28 / 16 / 0
	2) Schanbach – Lobenrot **[114]**	1 / 3 / 2 / 0 EWM: 1 / 1 / 1 / 0	4 / 0 / 0 / 0 BA: 4 / 0 / 0 / 0	4 / 2 / 1 / 0
	3) Aichelberg – Endersbach **[114]**	19 / 8 / 0 / 0 EWM: 19 / 8 / 0 / 0	0 / 0 / 0 / 0	0 / 0 / 0 / 0
	4) Esslingen (N) – Aichelberg (via Liebersbronn) **[N14]**	0 / 0 / 0 / 4	0 / 0 / 0 / 0	0 / 0 / 0 / 4
Betriebsleistungen im Landkreis Esslingen (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)		ca. 468.800 (zzgl. b.S. & w.v.)	ca. 412.300 (zzgl. b.S. & w.v.)	ca. 429.200 (zzgl. b.S. & w.v.)
Anschlüsse	**Primär:** (aus Ri. Endersbach) Indexstr./Oberesslingen Bf.: S1 Ri. Stuttgart **Sekundär:** (aus Ri. Esslingen (N)) Endersbach Bf.: S2 Ri. Stuttgart (aus Ri. Endersbach) Esslingen (N) Bf.: S1 Ri. Kirchheim (T); RE/RB Ri. Tübingen / Ulm			
Hinweise	• Die Linie 114 wurde auf Initiative des Busunternehmens Schlienz Tours von Aichelberg nach Endersbach verlängert. Es ist zu prüfen, ob hier bereits ein Fahrgastaufkommen von über 225 Fahrgästen je Tag (Hin- und Rückrichtung zusammen) festzustellen ist. Im Zuge der Entstehung des NVP-Entwurfs war dies leider nicht möglich, da aufgrund der hohen Corona-Fallzahlen aus gesundheitlichen Gründen keine Fahrgastzählung stattfinden konnte und die aktuellen Nachfragezahlen auch kaum repräsentativ gewesen wären. Sollte sich auf dieser Verbindung eine entsprechend hohe Nachfrage einpendeln, wäre die Verbindung als Ergänzungsverbindung in den NVP aufzunehmen. • Die Linien 114 und 206 sollten zwischen Beutelsbach und Endersbach alternierend fahren, sodass auf dem gemeinsamen Abschnitt ein 15-Minuten-Takt entsteht. Durch die zusätzlichen S-Bahn-Zwischentaktfahrten, welche seit Dezember 2020 tagsüber von Montag-Freitag einen durchgehenden 15-Minuten-Takt bei der S2 zwischen Schorndorf und Stuttgart-Vaihingen zur Folge haben, könnten prinzipiell weitere Fahrten zwischen beiden Buslinien alternierend statt zeitgleich gelegt werden. Dies ist zu prüfen und nach Möglichkeit umzusetzen. • Die Haltestelle Holl in Aichelberg ist nach einer bereits geschlossenen Bäckerei benannt. Deshalb wird eine Umbenennung in Müller-Thurgau-Weg empfohlen. • Im Abschnitt Oberesslingen – Esslingen ZOB verkehren die Linien 101, 106, 114 und 140 derzeit parallel - allerdings mit teilweise sehr unterschiedlicher Haltestellenbedienung. Ziel sollte es sein, eine einheitliche Haltepolitik für die Regionalbuslinien 106, 114 und 140 einerseits sowie für die Linie 101 andererseits zu finden. Denkbar wäre in diesem Zusammenhang, dass die Linie 101 weiterhin über die Haltestelle Indexstraße fährt und künftig auch die Haltestelle Lammgarten bedient, die Regionalbusse aber über Oberesslingen Bahnhof verkehren und auf der Plochinger Straße nur noch die wichtigsten Haltestellen bedienen. • Nachdem zum Dezember 2020 der durchgehende 15-Minuten-Takt bei der S-Bahn eingeführt wurde, ist zu prüfen, ob die Linien 114 und 206 zwischen Beutelsbach und Endersbach durchgehend alternierend fahren können, sodass ein gemeinsamer 15-Minuten-Takt entsteht. • Die Anbindung Lobenrots wird nicht komplett durch den ÖPNV gewährleistet. Vielmehr übernimmt hier auch der Bürgerbus eine wichtige Funktion.			

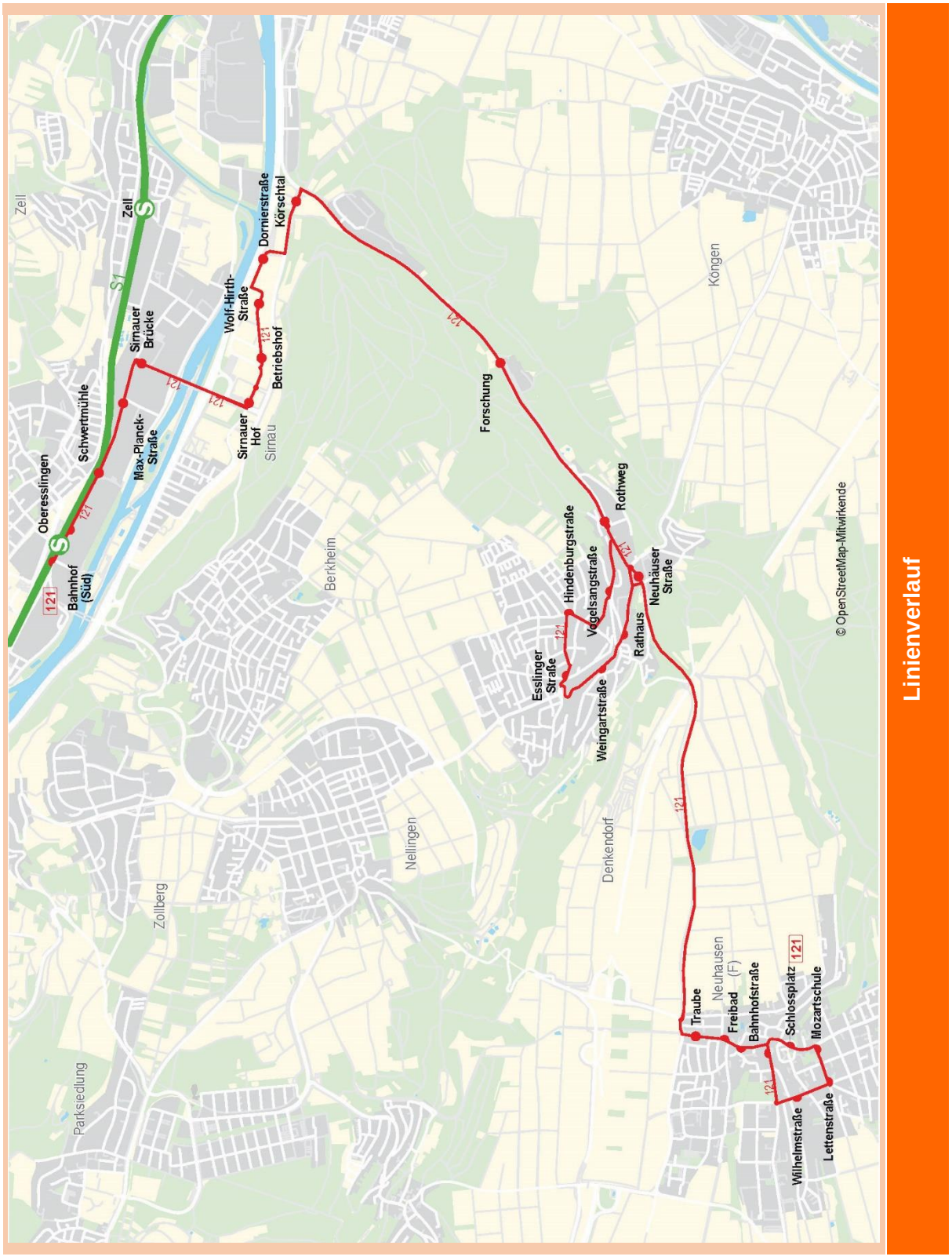

Linienverlauf
Großheppach
Rommelshausen
114
Endersbach
S2
Beutelsbach
Stetten-
Beinstein
Benzach
Rathaus
Ulrichstraße
Weinstadt
Kernen
i. R.
Strümpfelbach
Stetten
i. R.
Aichelberg
N14
114
Rathaus
Kronenstraße
Lobenrot
Lobenrot
Ort
Lobenroter
Hof
Esslingen
(N)
Krummhardt
Ort
Schanbach
Krummhardt
Abzweig
Siedlung
Rössle
Schule
Kindergarten
Kreisverkehr
Aichwald
Alte
Steige
Jägerhaus
Aichschieß
Neue
Straße
Industriegebiet
Kreuzung
N14
114
Marktplatz
Kennenburg
Kohlerweg
Kirche
Schelztor
Katharinenstaffel
Kriegerdenkmal
Lenaudenkmal
Anhäuserstraße
Kimmichsweiler Weg
Rotes
Kreuz
Esslingen
(N)
Neckar
Forum
ZOB
Maille
Hirschlandkopf
Hochschule
Schwimmbad
Oberhof
Pliensauturm
Charlottenplatz
S1
Indexstraße/Bahnhof
Obereßlingen
Steinhalde
Zell
Altbach
Oberesslingen
Zell
Iberg
Sirnau
Altbach
© OpenStreetMap-Mitwirkende

Bündel 4: Verkehrsraum Filder Ost

Liniengruppe Oberesslingen – Denkendorf – Neuhausen (F)

Linien 121

		Status Quo (Fahrplan 2021)	**BA / ÖP** (verkehrliches Mindestniveau)	**Ausreichende Verkehrsbedienung**
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1) Oberesslingen – Denkendorf – Neuhausen (F) **[121]**	4 / 0 / 0 / 0	0 / 0 / 0 / 0	4 / 0 / 0 / 0
Betriebsleistungen im Landkreis Esslingen (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)		ca. 30.800 (zzgl. b.S. & w.v.)	0 (zzgl. b.S. & w.v.)	ca. 30.800 (zzgl. b.S. & w.v.)
Anschlüsse	**Primär aktuell:** (aus Ri. Neuhausen (F)) Oberesslingen Bf.: S1 Ri. Stuttgart **Primär künftig:** (aus Ri. Oberesslingen) Neuhausen (F) Bf.: S2 Ri. Stuttgart **Sekundär:** (aus Ri. Neuhausen (F)) Oberesslingen Bf.: S1 Ri. Kirchheim (T)			
Hinweise	• Es soll mit den Anrainerkommunen diskutiert werden, ob aus der sporadisch verkehrenden Linie 121 ein Taktverkehr eingerichtet werden kann, welcher Denkendorf und das Neckartal mit der künftig in Neuhausen a.d.F. endenden S2 verbindet. In diesem Zusammenhang ist auch zu prüfen, ob statt der derzeitigen Endstation Oberesslingen Bahnhof der Knoten Plochingen angefahren werden kann. Da Esslingen a.N. mit den Linien 119 und 120 schon in einem dichten Takt mit Denkendorf und Neuhausen a.d.F. verbunden ist, wäre eine Endstelle in Plochingen, wo beispielsweise nach Reutlingen, Tübingen, Ulm und München umgestiegen werden kann, ggf. vorteilhafter. Zudem könnte eine Führung der Linie nach Plochingen auch über Deizisau verlaufen und so einen Beitrag zur Schaffung eines 15-Minuten-Taktes Deizisau-Plochingen leisten. • Da es in Neuhausen a.d.F. keine Gastwirtschaft mit dem Namen "Traube" gibt, soll die Haltestelle nach Möglichkeit umbenannt werden, wobei die Bezeichnungen Lindenkapelle oder Esslinger Straße Nord empfohlen werden.			


Linienverlauf
Oberesslingen
Bahnhof (Süd)
Schwertmühle
Max-Planck-Straße
Sirnauer Brücke
Zell
Wolf-Hirth-Straße
Dornierstraße
Körschtal
Betriebshof
Sirnauer Hof
Sirnau
Forschung
Rothweg
Hindenburgstraße
Vogelsangstraße
Neuhäuser Straße
Rathaus
Esslinger Straße
Weingartstraße
Traube
Freibad
Bahnhofstraße
Schlossplatz
Mozartschule
Wilhelmstraße
Lettenstraße
Berkheim
Nellingen
Denkendorf
Neuhausen (F)
Köngen
Zollberg
Parksiedlung
121
S1
© OpenStreetMap-Mitwirkende

Liniengruppe Esslingen (N) – Nellingen – Denkendorf / – Neuhausen (– Wolfschlugen)

Linien 119, 120, N19

		Status Quo (Fahrplan 2021)	**BA / ÖP** (verkehrliches Mindestniveau)	**Ausreichende Verkehrsbedienung**
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1) Esslingen (N) – Nellingen Nellinger Linde **[119, 120]**	115 / 102 / 66 / 0	96 / 56 / 30 / 0 ÖP: 96 / 56 / 30 / 0 BA: 90 / 45 / 27 / 0	115 / 102 / 66 / 0
	2) Nellingen Nellinger Linde – Nellingen Ostfildern **[119]**	61 / 59 / 37 / 0	60 / 30 / 18 / 0 ÖP: 48 / 28 / 15 / 0 BA: 60 / 30 / 18 / 0	61 / 59 / 37 / 0
	3) Nellingen Ostfildern – Denkendorf **[119]**	59 / 56 / 36 / 0	60 / 30 / 18 / 0 ÖP: 48 / 28 / 15 / 0 BA: 60 / 30 / 18 / 0	60 / 56 / 36 / 0
	4) Nellingen Nellinger Linde – Neuhausen (F) **[120]**	60 / 48 / 36 / 0	49 / 28 / 15 / 0 ÖP: 48 / 28 / 15 / 0 BA: 49 / 25 / 15 / 0	60 / 48 / 36 / 0
	5) Neuhausen (F) – Wolfschlugen **[120]**	11 / 8 / 2 / 0	15 / 8 / 6 / 0 BA: 15 / 8 / 6 / 0	15 / 8 / 6 / 0
	6) Esslingen (N) – Nellingen – Denkendorf – Neuhausen (F) – Esslingen (N) **[N19]**	0 / 0 / 0 / 4 EWM: 0 / 0 / 0 / 4	0 / 0 / 0 / 0	0 / 0 / 0 / 0
Betriebsleistungen im Landkreis Esslingen (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)		ca. 906.300 (zzgl. b.S. & w.v.)	ca. 709.000 (zzgl. b.S. & w.v.)	ca. 905.400 (zzgl. b.S. & w.v.)
Anschlüsse	**Primär:** (aus Ri. Denkendorf) Nellingen: U7 Ri. Stuttgart **Sekundär:** (aus Ri. Neuhausen (F)) Kreuzbrunnen: U7 Ri. Stuttgart (aus Ri. Denkendorf/Neuhausen (F)) Esslingen (N) Bf.: S1 Ri. Kirchheim (T); RE/RB Ri Tübingen / Ulm			
Hinweise	• Die Linien 119 und 120 fahren montags bis freitags nahezu durchgehend viertelstündlich. Es soll geprüft werden, ob auf diesen sehr nachfragestarken Linien nicht ein durchgehender 15-Minuten-Takt umgesetzt werden kann. Dadurch könnten Taktsprünge entfallen und unproduktive Ein- und Ausrückfahrten eingespart werden. • Eine Überarbeitung der Linienführung der Linie 119 oder 121 in Denkendorf zur kleinräumlichen Erschließung soll geprüft werden. Gerade das Entstehen neuer Wohngebiete im Bereich "Lange Äcker" macht eine Überarbeitung des Linienweges notwendig, da hier teils weite Fußwege zu den nächstgelegenen Haltestellen vorliegen. • Auf beiden Linien gibt es regelmäßig Beschwerden, dass die Übergangszeiten von und zur Stadtbahn am Scharnhauser Park sowie an der Endstelle Nellingen zu knapp seien. Es soll geprüft werden, ob hier Verbesserungen möglich sind. Hierbei ist allerdings zu berücksichtigen, dass beide Linien auf ihrer gemeinsamen Strecke von Nellingen nach Esslingen a.N. einen 7,5-Minuten-Takt bilden sollen und in Denkendorf in Form einer großen Schleife ohne längere Standzeiten gewendet werden muss. Insofern sind die Handlungsspielräume beschränkt. • Es soll geprüft werden, ob der Abschnitt Neuhausen a.d.F. – Wolfschlugen aus der Linie 120 herausgelöst werden kann und in eine ggf. neu zu schaffende Linie Wolfschlugen – Novizenweg – Neuhausen a.d.F. Bahnhof im Zuge der S2-Verlängerung nach Neuhausen a.d.F. integriert werden kann. Ebenso ist zu prüfen, ob die Linie 120 generell oder mit jeder zweiten Fahrt in Neuhausen a.d.F. nicht mehr zur Brühlsiedlung, sondern zum Bahnhof mit Anschluss an die S2 verlängert werden soll. • Die große Kreisstadt Filderstadt ist nur umwegig und mit Umstieg mit der Kreisstadt Esslingen a.N. verbunden. Es soll deshalb nach Möglichkeiten gesucht werden, eine schnellere			

und/oder umsteigefreie Verbindung zwischen den beiden größten Städten des Landkreises zu schaffen. Hierzu wären folgende Varianten denkbar:

- Verlängerung der Linie 130 und/oder 131 über Kemnat bzw. Scharnhausen hinaus nach Bernhausen Bahnhof
- Einführung einer Schnellbuslinie von Bernhausen Bhf. nach Esslingen a.N. Bhf. ohne oder nur mit wenigen Zwischenhalten. In diesem Zusammenhang könnte auch geprüft werden, ob auf der Höhe der Fa. Festo ein Schnellbushalt errichtet werden kann. Dadurch wäre dieser expandierende Arbeitsplatzschwerpunkt auch aus Richtung westliche Filder erreichbar. Statt einer eigenen Schnellbuslinie wäre auch eine Verlängerung der Linie X20 (Waiblingen – Esslingen a.N.) nach Filderstadt denkbar, wodurch weitere umsteigefreie Direktverbindungen (etwa von Filderstadt zur Hochschule Esslingen) entstehen würden.
- Einführung einer Schnellbuslinie, welche ab der künftigen S2-Endhaltestelle Neuhausen a.d.F. mit Anschluss an die S-Bahn auf direktem Weg nach Esslingen a.N. fährt. Auch in diesem Fall wäre eine Integration in die Linie X20 denkbar.

- In Wolfschlugen ist die Weiterführung der Linie bis zur Haltestelle Siedlung anzustreben. Derzeit reicht hierfür die Fahrzeit nicht aus. Es soll nach Lösungen gesucht werden, wie die Busse entsprechend weitergeführt werden können.

- Die Linien 73, 120 und 816 verkehren zwischen Neuhausen a.d.F. und Scharnhausen. Aktuell verlassen alle Linien Neuhausen a.d.F. über die Esslinger Straße, während die Scharnhauser Straße keinen Busverkehr aufweist. Aus Sicht einer ausgewogenen Erschließung wäre es erstrebenswert, dass eine der drei Linien auch den Korridor Scharnhauser Straße bedient und somit die ÖPNV-Anbindung in diesem Bereich verbessert. Die Befahrbarkeit der Scharnhauser Straße mit Bussen hat sich bereits während eines baustellenbedingten Ersatzverkehrs bewährt.

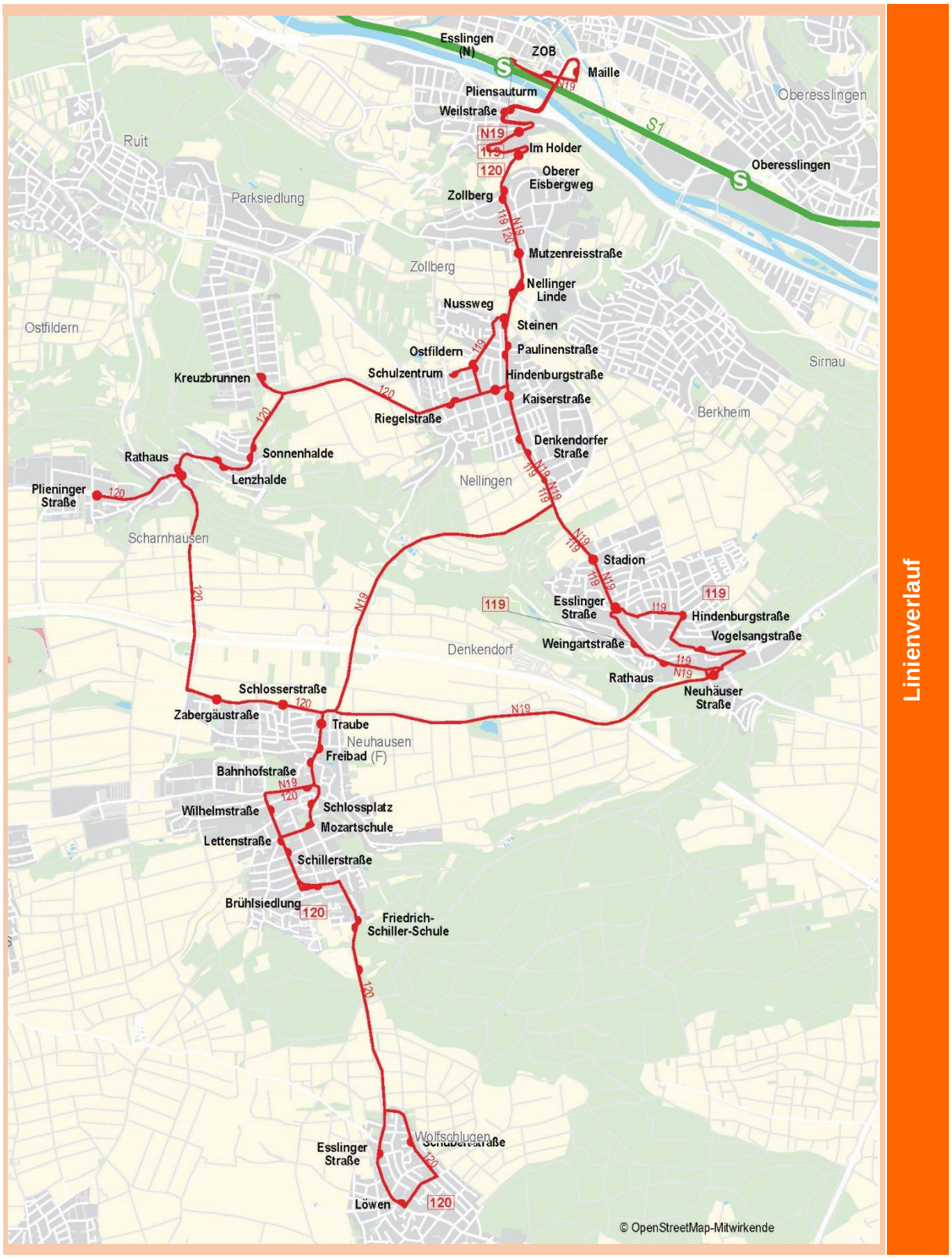
- Da es in Wolfschlugen kein Gasthaus Löwen mehr gibt, wird die Umbenennung dieser Haltestelle in "Ortsmitte" empfohlen.

- Um das Gebiet um die Hardter Straße in Wolfschlugen besser zu erschließen, sollte die Umgestaltung der dortigen Schleifenfahrt geprüft werden. Künftig könnte ggf. über die Reinhardt-, Rathaus- und Kirchstraße gewendet werden.

- An der Haltestelle Akademiegärten in Neuhausen a.d.F. ist mit Blick auf das dort derzeit entstehende Neubaugebiet dringend eine zusätzliche Halteposition auf der gegenüberliegenden Straßenseite zu schaffen. Andernfalls kann das neue Wohngebiet langfristig nur in einer Fahrtrichtung an den Busverkehr angebunden werden.

- Die Fahrten der Linien 120 und 122 sollten so gelegt sein, dass zwischen Esslingen a.N. und Scharnhausen ein möglichst gutes Gesamtangebot vorhanden ist.

- Da es in Neuhausen a.d.F. keine Gastwirtschaft mit dem Namen "Traube" gibt, soll die Haltestelle nach Möglichkeit umbenannt werden, wobei die Bezeichnungen Lindenkapelle oder Esslinger Straße Nord empfohlen werden.

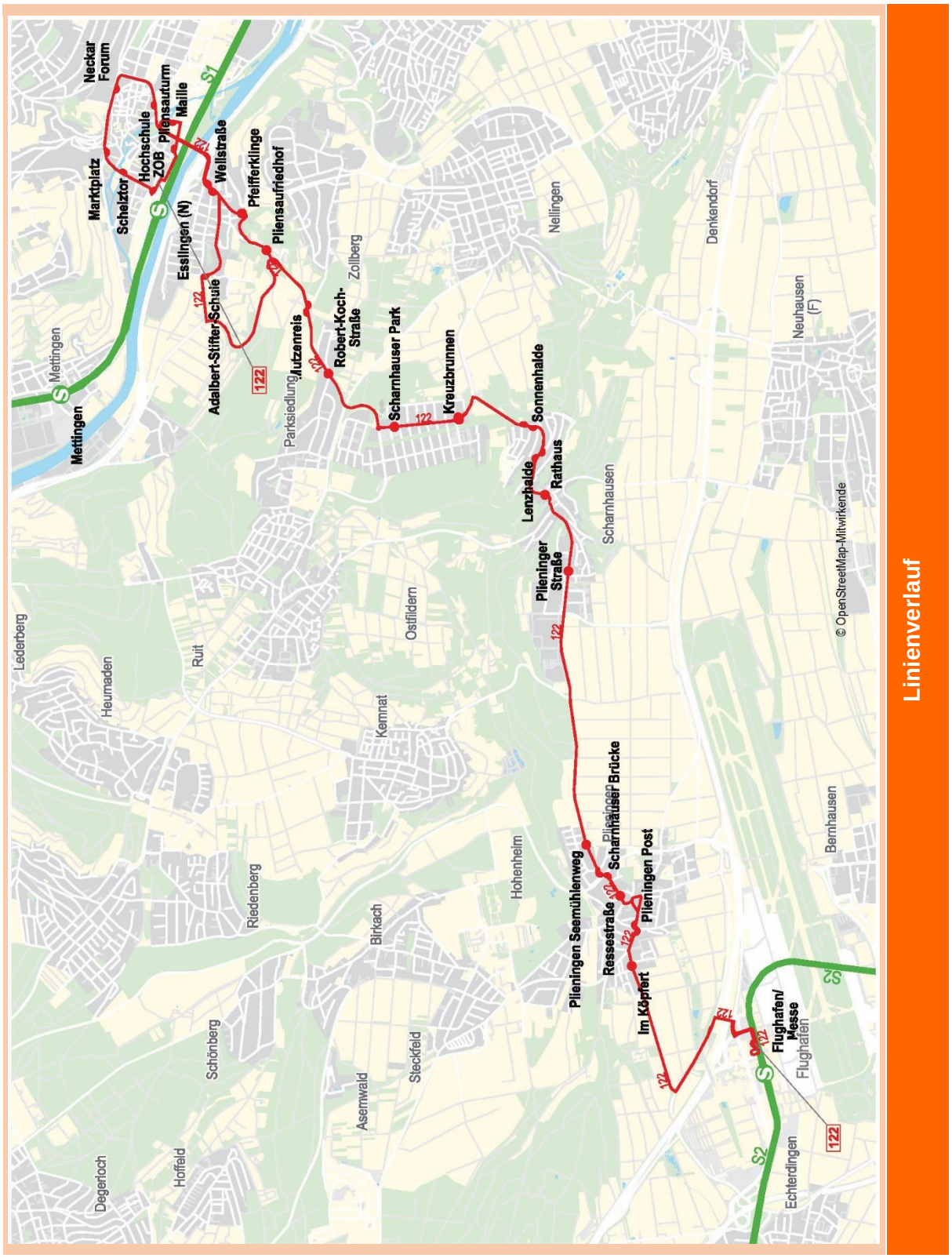


Linienverlauf

Liniengruppe Esslingen (N) – Flughafen/Messe

Linien 122

		Status Quo (Fahrplan 2021)	**BA / ÖP** (verkehrliches Mindestniveau)	**Ausreichende Verkehrsbedienung**
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1) Esslingen (N) – Flughafen/Messe **[122]**	37 / 31 / 31 / 0 EWM: 0 / 9 / 9 / 0	17 / 9 / 6 / 0 BA: 17 / 9 / 6 / 0	37 / 22 / 22 / 0
Betriebsleistungen im Landkreis Esslingen (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)		ca. 380.800 (zzgl. b.S. & w.v.)	ca. 151.600 (zzgl. b.S. & w.v.)	ca. 350.000 (zzgl. b.S. & w.v.)
Anschlüsse	**Primär:** (aus Ri. Flughafen/Messe) Scharnhauser Park: U7 Ri. Stuttgart **Sekundär:** (aus Ri. Esslingen (N)) Flughafen/Messe: S2/S3 Ri. Stuttgart (aus Ri. Esslingen (N)) Scharnhausen Rathaus: 816 Ri. Bernhausen (aus Ri. Flughafen/Messe) Esslingen (N) Bf.: S1 Ri. Kirchheim (T); RE/RB Ri. Tübingen / Ulm			
Hinweise	• Die Linie 122 fährt aktuell in Esslingen a.N. in Hin- und Rückrichtung auf unterschiedlichen Linienwegen. Künftig sollen die Busse von Esslingen a.N. entweder in beiden Fahrtrichtungen direkt oder über die Haltestellen auf dem Innenstadtring (z.B. Schelztor und Kleiner Markt) geführt werden, sodass ein einheitlicher Linienweg entsteht. • Am Flughafen wäre aus ÖPNV-Sicht die Reaktivierung des alten Haltestellenstandortes direkt vor dem Terminalgebäude anzustreben. Von dort aus sind die Wege zur S-Bahn sowie zum Flughafen selbst deutlich kürzer als vom SAB. Zudem sind die ÖPNV-Haltestellen am SAB auch an der Kapazitätsgrenze, sodass zumindest ein Teil der Linien wieder auf die alte Position wechseln könnten. Denkbar wäre zum Beispiel, dass die Expressbuslinien weiterhin am SAB und die normalen Buslinien wieder am Terminal halten. • Die Fahrten der Linien 120 und 122 sollten so gelegt sein, dass zwischen Esslingen a.N. und Scharnhausen ein möglichst gutes Gesamtangebot vorhanden ist.			


Linienverlauf
Neckar Forum
Marktplatz
Schelztor
Hochschule
ZOB
Pliensauturm
Maille
Wellstraße
Pfifferklinge
Pliensaufriedhof
Esslingen (N)
Adalbert-Stifter-Schule
Mettingen
Parksiedlung
Lutzenreis
Robert-Koch-Straße
Scharnhauser Park
Kreuzbrunnen
Sonnenhalde
Rathaus
Lenzhalde
Pleininger Straße
Pleininger Seemühlenweg
Ressestraße
Scharnhauser Brücke
Pleningen Post
Im Köpfert
Flughafen/ Messe
Flughafen
Echterdingen
Bernhausen
Neuhausen (F)
Denkendorf
Nellingen
Scharnhausen
Zollberg
Ostfildern
Kemnat
Hohenheim
Birkach
Steckfeld
Asemwald
Schönberg
Riedenberg
Ruit
Heumaden
Lederberg
Degerloch
Hoffeld
© OpenStreetMap-Mitwirkende

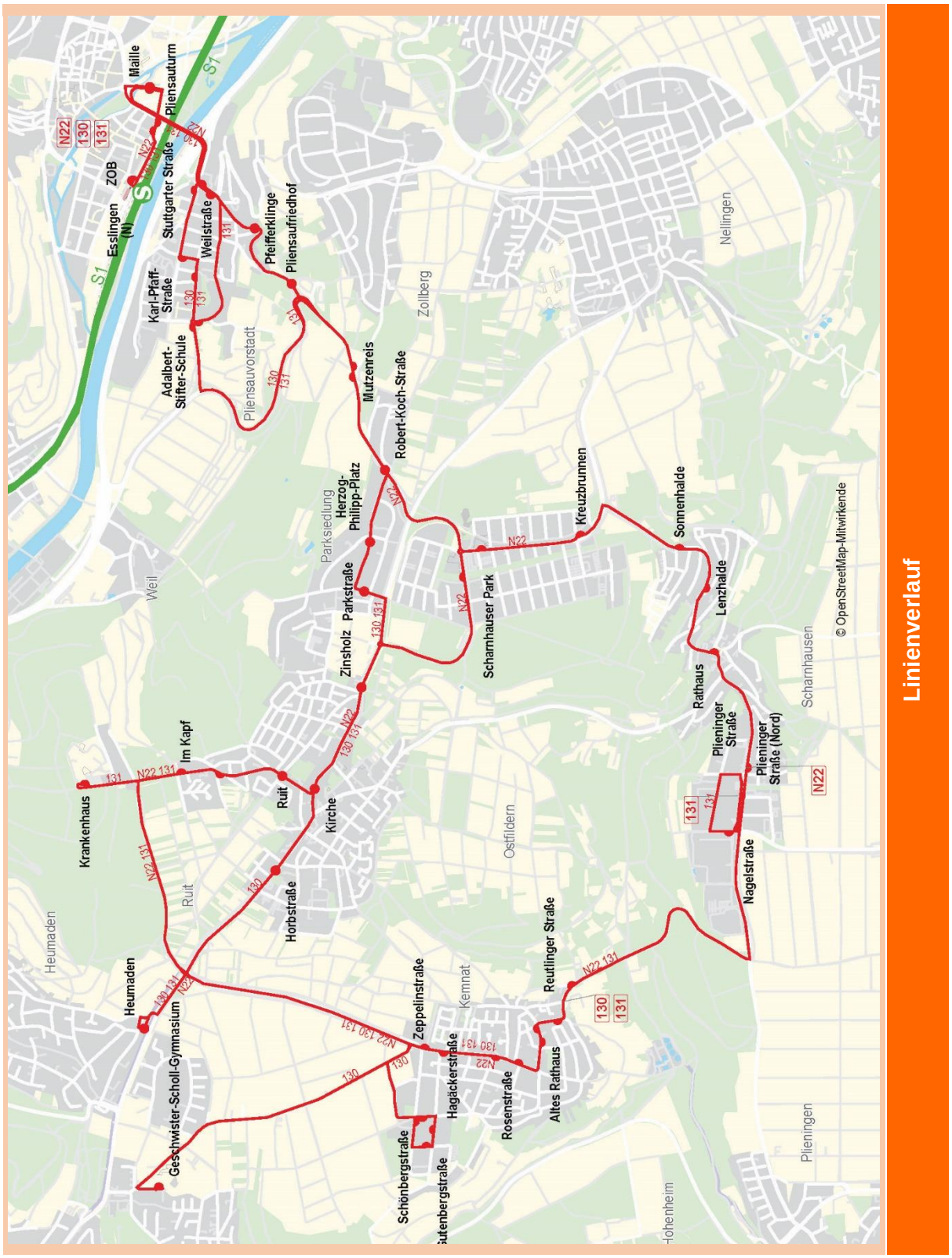
Liniengruppe Esslingen (N) – Kemnat (– Scharnhausen)

Linien 130, 131, N22

		Status Quo (Fahrplan 2021)	**BA / ÖP** (verkehrliches Mindestniveau)	**Ausreichende Verkehrsbedienung**
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1) Esslingen (N) – Heumaden (via Ruit medius Klinik) **[131]**	41 / 40 / 29 / 0	48 / 28 / 15 / 0 ÖP: 48 / 28 / 15 / 0 BA: 42 / 21 / 13 / 0	70 / 40 / 29 / 0
	2) Esslingen (N) – Heumaden (via Ruit Horbstraße) **[130]**	29 / 0 / 0 / 0		
	3) Heumaden – Kemnat (direkt) **[130, 131]**	62 / 49 / 40 / 0	48 / 28 / 15 / 0 ÖP: 48 / 28 / 15 / 0 BA: 42 / 21 / 13 / 0	70 / 49 / 40 / 0
	4) Heumaden – Kemnat (via Gutenbergstraße) **[130]**	8 / 0 / 0 / 0		
	5) Kemnat – Scharnhausen **[131]**	28 / 0 / 0 / 0	15 / 0 / 0 / 0 BA: 15 / 0 / 0 / 0	28 / 0 / 0 / 0
	6) Esslingen (N) – Ruit – Kemnat – Scharnhausen – Esslingen (N) **[N22]**	0 / 0 / 0 / 4 EWM: 0 / 0 / 0 / 4	0 / 0 / 0 / 0	0 / 0 / 0 / 0
Betriebsleistungen (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)		ca. 613.200 (zzgl. b.S. & w.v.)	ca. 388.200 (zzgl. b.S. & w.v.)	ca. 591.900 (zzgl. b.S. & w.v.)
Anschlüsse	**Primär:** (aus Ri. Scharnhausen) Heumaden: U7 Ri. Stuttgart **Sekundär:** (aus Ri. Esslingen (N)) Zinsholz: U7/U8 Ri. Vaihingen/Stuttgart (aus Ri. Scharnhausen) Esslingen (N) Bf.: S1 Ri. Kirchheim (T); RE/RB Ri. Tübingen / Ulm			
Hinweise	• Die Linie 131 soll künftig via Sillenbuch geführt werden. So können Fahrgäste aus Stuttgart, die nach Kemnat wollen, bereits an der Haltestelle Schemppstraße / Kemnater Straße umsteigen und sparen so zehn Minuten Fahrzeit. Zudem entstehen dadurch umsteigefreie Direktverbindungen von Kemnat nach Sillenbuch sowie von Sillenbuch nach Esslingen a.N.. Darüber hinaus können Fahrgäste aus Kemnat auf die Busse der SSB-Linie 65 umsteigen und so zahlreiche Ziele (z.B. Flughafen, Universität Hohenheim, Hedelfingen oder Obertürkheim) besser erreichen. Zwischen Heumaden und Kemnater Straße könnte alternativ über die Kirchheimer Straße oder Pfennigäcker gefahren werden. Die Variante Pfennigäcker hätte den Vorteil, dass auch die Haltestelle Bockelstraße bedient werden könnte, wo sehr gute Anschlüsse zur Linie 65, auch zu den Zwischentakt-Fahrten Obertürkheim – Bockelstraße, entstehen würden. Befürchtungen, die Straße Pfennigäcker sei zu schmal für einen regulären Busverkehr konnten einerseits während einer Umleitung im Juli/August 2018 mit Hilfe einer Testfahrt am 23. September 2020 ausgeräumt werden. • Zur Steigerung der Pünktlichkeit wurde für die Linien 130/131 ein neues Konzept entwickelt, bei dem auch die Bedienung des Gewerbegebietes Kemnat sowie die Verlängerung nach Scharnhausen neu auf die Linien aufgeteilt wurde. In diesem Zusammenhang soll auch die Linie 131 via Sillenbuch geführt werden (siehe oben). • Für die Erschließung des Gewerbegebietes von Kemnat werden derzeit vier Haltestellen bedient, die teilweise deutlich weniger als 100 Meter voneinander entfernt sind. Zur Stabilisierung der Pünktlichkeit wird eine Änderung des Linienweges angestrebt. So könnte von Sillenbuch kommend über die Hagäcker- und Zeppelinstraße auf die Heumadener Straße gefahren werden. Das Gewerbegebiet könnte in diesem Zusammenhang an der heutigen Haltestelle Schönbergstraße, die als beidseitige Haltestelle ausgebaut werden müsste, erschlossen werden. • An der Kreuzung Möhringer Weg / Kirchheimer Straße in Ostfildern haben die Busse der Linie 130, bedingt durch die nicht vorhandene LSA-Beeinflussung der Ampelanlage, in dieser Relation größere Verlustzeiten. Eine Optimierung der LSA-Beeinflussung in Bezug auf den Linienweg der Linie 130 wäre anzustreben.			

- Die große Kreisstadt Filderstadt ist nur umwegig und mit Umstieg mit der Kreisstadt Esslingen a.N. verbunden. Es soll deshalb nach Möglichkeiten gesucht werden, eine schnellere und/oder umsteigefreie Verbindung zwischen den beiden größten Städten des Landkreises zu schaffen. Hierzu wären folgende Varianten denkbar:
  - Verlängerung der Linie 130 und/oder 131 über Kemnat bzw. Scharnhausen hinaus nach Bernhausen Bahnhof
  - Einführung einer Schnellbuslinie von Bernhausen Bhf. nach Esslingen a.N. Bhf. ohne oder nur mit wenigen Zwischenhalten. In diesem Zusammenhang könnte auch geprüft werden, ob auf der Höhe der Fa. Festo ein Schnellbushalt errichtet werden kann. Dadurch wäre dieser expandierende Arbeitsplatzschwerpunkt auch aus Richtung westliche Filder erreichbar. Statt einer eigenen Schnellbuslinie wäre auch eine Verlängerung der Linie X20 (Waiblingen – Esslingen a.N.) nach Filderstadt denkbar, wodurch weitere umsteigefreie Direktverbindungen (etwa von Filderstadt zur Hochschule Esslingen) entstehen würden.
  - Einführung einer Schnellbuslinie, welche ab der künftigen S2-Endhaltestelle Neuhausen a.d.F. mit Anschluss an die S-Bahn auf direktem Weg nach Esslingen a.N. fährt. Auch in diesem Fall wäre eine Integration in die Linie X20 denkbar.

- Im Gewerbegebiet Scharnhausen ist auf der Plieninger Straße auf Höhe der Firma Festo seit einigen Jahren eine Haltestelle geplant. In einem aktuellen Bebauungsplan-Entwurf ist nun eine Haltestelle abseits der bestehenden Linienwege vorgesehen. ÖPNV-seitig wäre eine derartige Haltestelle nicht bzw. nur suboptimal in den Linienverkehr zu integrieren. Deshalb sollte zur Verbesserung der Erschließung in diesem Bereich an einer neuen Haltestelle auf der Plieninger Straße festgehalten werden.

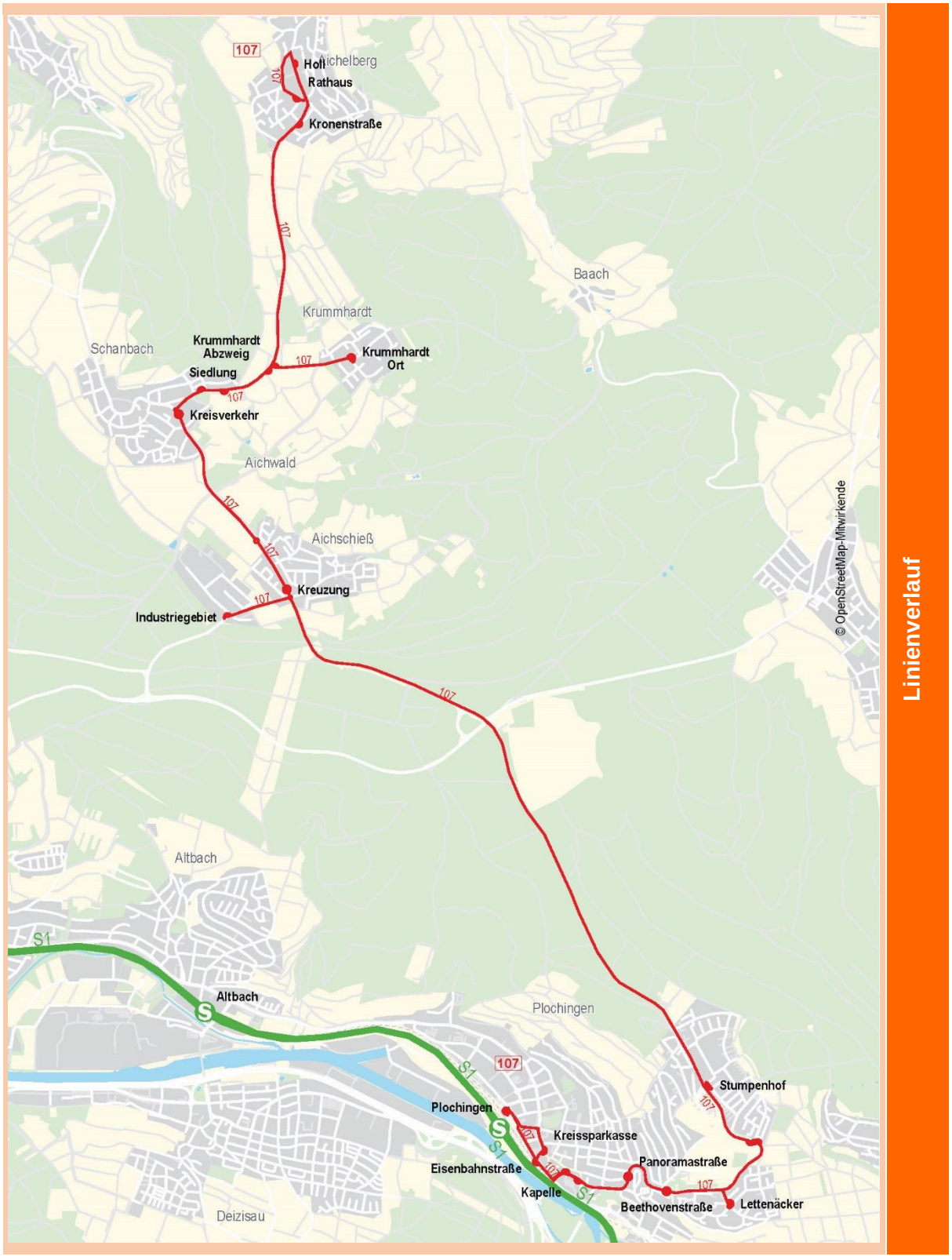

Linienverlauf
Maille
Pliensauturm
ZOB
Esslingen (N)
Stuttgarter Straße
Weilstraße
Pfifferklinge
Pliensaufriedhof
Karl-Pfaff-Straße
Adalbert-Stifter-Schule
Pliensauvorstadt
Mutzenreis
Robert-Koch-Straße
Herzog-Philipp-Platz
Parksiedlung
Zollberg
Nellingen
Kreuzbrunnen
Sonnenhalde
Lenzhalde
Rathaus
Plieninger Straße
Plieninger Straße (Nord)
Scharnhausen
Scharnhauser Park
Parkstraße
Zinsholz
Weil
Im Kapf
Krankenhaus
Ruit
Kirche
Horbstraße
Heumaden
Geschwister-Scholl-Gymnasium
Ostfildern
Kemnat
Zeppelinstraße
Hagäckerstraße
Rosenstraße
Altes Rathaus
Reutlinger Straße
Nagelstraße
Schönbergstraße
Plieningen
Hohenheim
S1
N22
130
131
© OpenStreetMap-Mitwirkende

Bündel 5: Verkehrsraum Plochingen

Liniengruppe Aichelberg – Plochingen

Linien 107

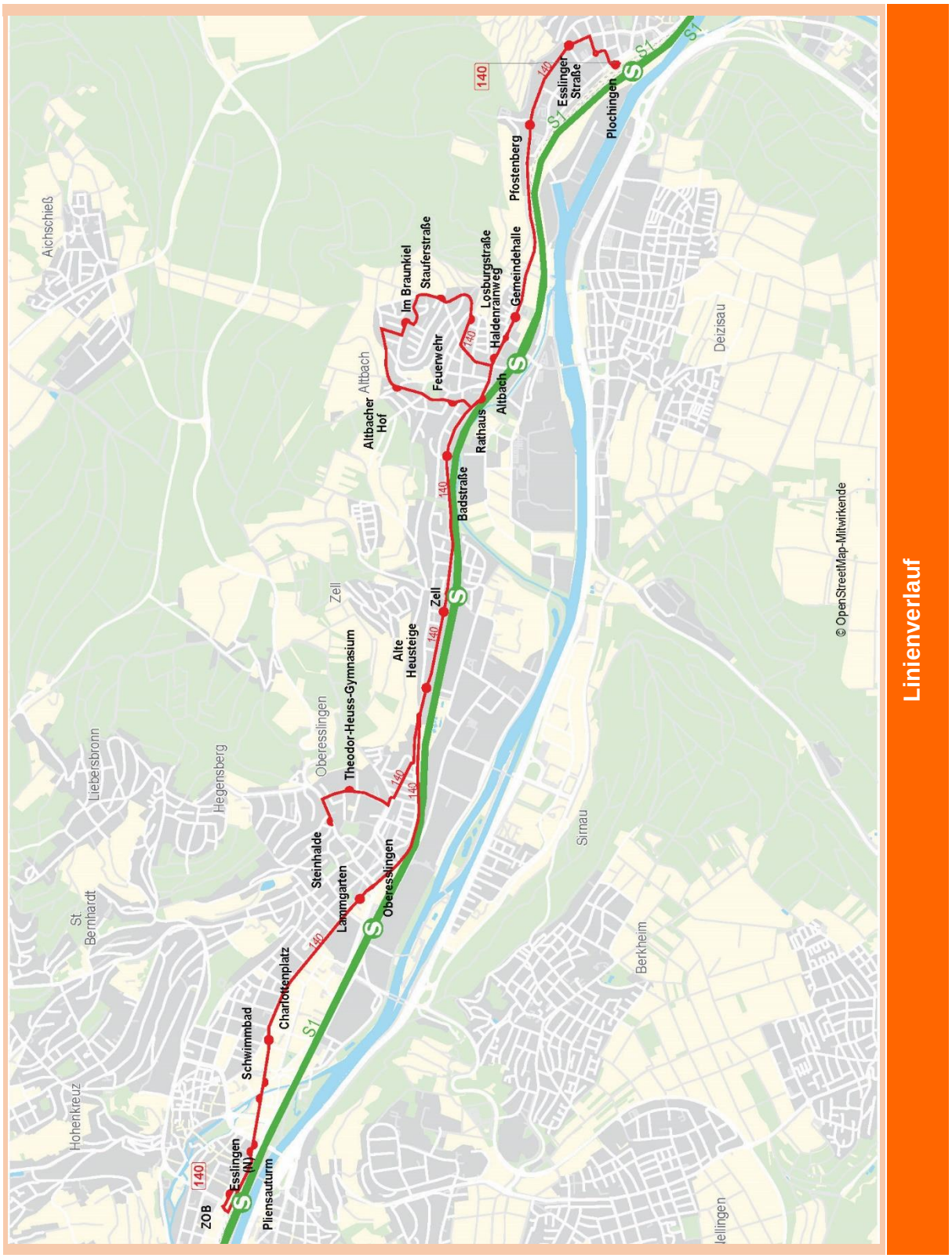
		Status Quo (Fahrplan 2021)	**BA / ÖP** (verkehrliches Mindestniveau)	**Ausreichende Verkehrsbedienung**
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1) Aichelberg – Plochingen **[107]**	5 / 0 / 0 / 0 EWM: 5 / 0 / 0 / 0	0 / 0 / 0 / 0	0 / 0 / 0 / 0
Betriebsleistungen im Landkreis Esslingen (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)		ca. 36.900 (zzgl. b.S. & w.v.)	0 (zzgl. b.S. & w.v.)	0 (zzgl. b.S. & w.v.)
Anschlüsse	**Primär:** (aus Ri. Aichelberg) Plochingen Bf.: S1/RB/RE Ri. Wendlingen (N) **Sekundär:** (aus Ri. Aichelberg) Plochingen Bf.: RB/RE Ri. Ulm			
Hinweise	• Aufgrund des verkehrlichen Knotens am ZOB Plochingen wird die Linie 107 aus dem Linienbündel 3 herausgenommen und dem Linienbündel 5 zugeordnet. • Es ist zu prüfen, ob aus den Linien 107 und 149 mit finanzieller Beteiligung der betroffenen Kommunen montags bis freitags vertaktete Verkehre zwischen den Schurwaldkommunen Aichelberg und Baltmannsweiler auf der einen Seite und Plochingen auf der anderen Seite hergestellt werden können. Die Linie 149 könnte in diesem Zusammenhang auch über Reichenbach a.d.F. geführt werden, da somit auch die Ortsmitte von Baltmannsweiler automatisch angebunden wäre und auch eine Verbindung von Baltmannsweiler nach Reichenbach a.d.F. entstehen würde. • Die Haltestelle Holl in Aichelberg ist nach einer bereits geschlossenen Bäckerei benannt. Deshalb wird eine Umbenennung in Müller-Thurgau-Weg empfohlen. • Bislang ist das Gewerbegebiet Plochingen Filsallee noch nicht erschlossen. Es soll geprüft werden, ob dieser Standort kostengünstig in eine in Plochingen verkehrende Linie integriert werden kann.			


Linienverlauf
107
Aichelberg
Holl
Rathaus
Kronenstraße
Baach
Krummhardt
Schanbach
Krummhardt Abzweig
Siedlung
Krummhardt Ort
Kreisverkehr
Aichwald
Aichschieß
Kreuzung
Industriegebiet
Altbach
S1
Altbach
Plochingen
Stumpenhof
Kreissparkasse
Panoramastraße
Eisenbahnstraße
Kapelle
Beethovenstraße
Lettenäcker
Deizisau
© OpenStreetMap-Mitwirkende

Liniengruppe Esslingen (N) – Plochingen

Linien 140

		Status Quo (Fahrplan 2021)	**BA / ÖP** (verkehrliches Mindestniveau)	**Ausreichende Verkehrsbedienung**
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1) Esslingen (N) – Plochingen **[140]**	15 / 5 / 0 / 0 EWM: 1 / 0 / 0 / 0	15 / 0 / 0 / 0 BA: 15 / 0 / 0 / 0	15 / 5 / 0 / 0
Betriebsleistungen im Landkreis Esslingen (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)		ca. 99.000 (zzgl. b.S. & w.v.)	ca. 92.400 (zzgl. b.S. & w.v.)	ca. 99.000 (zzgl. b.S. & w.v.)
Anschlüsse	**Primär:** (aus Ri. Esslingen (N)) Plochingen Bf.: S1 Ri. Stuttgart **Sekundär:** (aus Ri. Plochingen) Zell: S1 Ri. Stuttgart			
Hinweise	• Im Abschnitt Oberesslingen – Esslingen a.N. ZOB verkehren die Linien 101, 106, 114 und 140 derzeit parallel - allerdings mit teilweise sehr unterschiedlicher Haltestellenbedienung. Ziel sollte es sein, eine einheitliche Haltepolitik für die Regionalbuslinien 106, 114 und 140 einerseits sowie für die Linie 101 andererseits zu finden. Denkbar wäre in diesem Zusammenhang, dass die Linie 101 weiterhin über die Haltestelle Indexstraße fährt und künftig auch die Haltestelle Lammgarten bedient, die Regionalbusse aber über Oberesslingen Bahnhof verkehren und auf der Plochinger Straße nur noch die wichtigsten Haltestellen anfahren. • Weiterhin ist zu prüfen, ob die Linie 140 – ggf. nur zu Zeiten ohne Schülerverkehr – eingekürzt werden kann (z.B. Plochingen – Altbach, Esslingen a.N.-Zell – Plochingen oder Oberesslingen – Plochingen), dafür aber auf ihrem erschließungsrelevanten Abschnitt in den Altbacher Hanglagen im Takt verdichtet werden kann. • In Altbach ist zu prüfen, ob die Haltestelle Haldenrainweg in „Bahnhof“ oder „Bahnhof (Haldenrainweg)“ umbenannt werden könnte. So könnte die Funktion dieser Haltestellen als Umsteigepunkt zwischen Bus und Bahn besser betont werden. Zudem ist zu prüfen, ob die Haltestelle auch mit Blick auf die Bedeutung als Bahn-Verknüpfungspunkt mit einem zusätzlichen Steig ausgebaut werden könnte. So könnten die Busse in beiden Fahrtrichtungen an dieser Haltestelle halten. • Zwischen den Haltestellen „Altbacher Hof“ und „Im Braunkiel“ könnte eine zusätzliche Haltestelle eingerichtet werden.			


Linienverlauf
ZOB
Esslingen NU
Pliensauturm
Schwimmbad
Charlottenplatz
Steinhalde
Lammgarten
Oberesslingen
Theodor-Heuss-Gymnasium
Alte Heusteige
Zell
Badstraße
Rathaus
Altbach
Altbacher Hof
Feuerwehr
Im Braunkiel
Stauferstraße
Losburgstraße
Haldenrainweg
Gemeindehalle
Pfostenberg
Esslinger Straße
Plochingen
S1
140
Aichschieß
Hohenkreuz
St. Bernhardt
Liebersbronn
Hegensberg
Oberesslingen
Zell
Altbach
Deizisau
Sirnau
Berkheim
© OpenStreetMap-Mitwirkende

Liniengruppe Plochingen – Stumpenhof

Linien 141

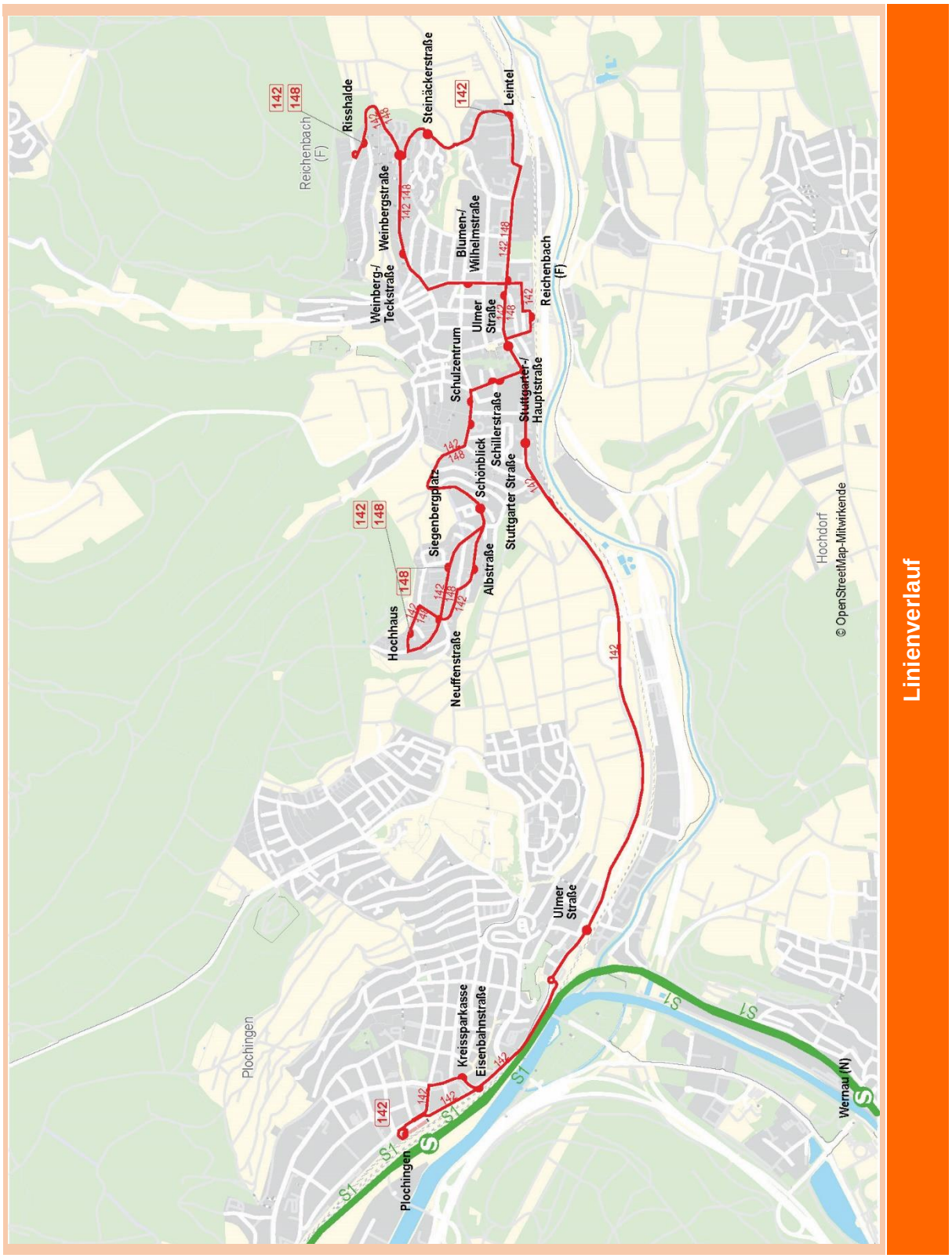
		Status Quo (Fahrplan 2021)	**BA / ÖP** (verkehrliches Mindestniveau)	**Ausreichende Verkehrsbedienung**
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1) Plochingen – Stumpenhof **[141]**	49 / 35 / 16 / 1 EWM: 0 / 5 / 1 / 1	48 / 28 / 15 / 0 ÖP: 48 / 28 / 15 / 0 BA: 42 / 21 / 13 / 0	49 / 30 / 15 / 0
Betriebsleistungen im Landkreis Esslingen (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)		ca. 129.700 (zzgl. b.S. & w.v.)	ca. 122.900 (zzgl. b.S. & w.v.)	ca. 125.900 (zzgl. b.S. & w.v.)
Anschlüsse	**Primär:** (aus Ri. Stumpenhof) Plochingen Bf.: S1 Ri. Stuttgart **Sekundär:** (aus Ri Stumpenhof) Plochingen Bf.: S1/RB/RE Ri. Wendlingen (N) (aus Ri. Stumpenhof) Plochingen Bf.: RB/RE Ri. Ulm			
Hinweise	• Bei der Linie N16 ist eine Anpassung des Linienwegs zu prüfen. Die Busse könnten ab Hohengehren nicht auf dem gleichen Weg zurückfahren, sondern über Plochingen Stumpenhof verkehren. In diesem Zusammenhang könnte die Linie N16 dann zur Ringlinie (Esslingen a.N. – Oberesslingen – Hohengehren – Stumpenhof – Lettenäcker – Esslingen a.N.) umgestaltet werden. Dadurch hätten die Fahrgäste der großen Wohngebiete Plochingen Stumpenhof und Lettenäcker, die fußläufig nicht vom Bahnhof Plochingen zu erreichen sind und auf einem Verlässlichen S-Bahn-Korridor liegen, einen Anschluss an das Nachtbusnetz, ohne dass Sprungkosten entstehen. • Zwischen dem Plochinger Stadtteil Stumpenhof und dem Reichenbacher Stadtteil Siegenberg existiert ein dichtes Netz von teils betonierten Feldwegen. Es soll untersucht werden, ob eine dieser Verbindungen für das Busnetz nutzbar ist bzw. nutzbar gemacht werden kann. Dann wäre eine Integration der Linien 141 und 142/148 denkbar und die Fahrgäste aus dem Stadtverkehr Reichenbach a.d.F. könnten ohne signifikante Zusatzkosten generell bis Plochingen befördert werden. Zudem wäre in diesem Zusammenhang auch eine zusätzliche Haltestelle im Gebiet Plochingen Ostdeutsche Straße / Thüringer Straße denkbar. • Bislang ist das Gewerbegebiet Plochingen Filsallee noch nicht erschlossen. Es soll geprüft werden, ob dieser Standort kostengünstig in eine in Plochingen verkehrende Linie integriert werden kann.			


Linienverlauf
Reichenbach (F.)
Plochingen
Plochingen
Stuifenstraße
Stumpenhof
Marquardtschule
Lettenäcker
Beethovenstraße
Panoramastraße
Kapelle
Kreissparkasse
Eisenbahnstraße
Plochingen
141
S1
© OpenStreetMap-Mitwirkende

Liniengruppe Stadtverkehr Reichenbach (F) – Plochingen

Linien 142, 148

		Status Quo (Fahrplan 2021)	**BA / ÖP** (verkehrliches Mindestniveau)	**Ausreichende Verkehrsbedienung**
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1) Reichenbach (F) Risshalde – Reichenbach (F) Bahnhof oder Stuttgarter Straße / Hauptstraße **[142, 148]**	35 / 22 / 7 / 0	19 / 10 / 7 / 0 BA: 19 / 10 / 7 / 0	35 / 22 / 7 / 0
	2) Reichenbach (F) Bahnhof oder Stuttgarter Straße / Hauptstraße – Reichenbach (F) Hochhaus **[142, 148]**	33 / 24 / 13 / 0	19 / 10 / 7 / 0 BA: 19 / 10 / 7 / 0	33 / 24 / 13 / 0
	3) Reichenbach (F) Stuttgarter Straße / Hauptstraße – Plochingen **[142]**	4 / 7 / 7 / 0	15 / 0 / 0 / 0 BA: 15 / 0 / 0 / 0	15 / 7 / 7 / 0
Betriebsleistungen im Landkreis Esslingen (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)		ca. 115.900 (zzgl. b.S. & w.v.)	ca. 99.800 (zzgl. b.S. & w.v.)	ca. 151.600 (zzgl. b.S. & w.v.)
Ergänzender Anrufverkehr		Ja		
Anschlüsse	**Primär:** (aus Ri. Siegenberg) Reichenbach Bf.: RB Ri. Stuttgart **Sekundär:** (aus Ri Risshalde) Reichenbach Bf.: RB Ri. Stuttgart (aus beiden Richtungen) Reichenbach Bf.: RB Ri. Ulm			
Hinweise	• Der Stadtverkehr Reichenbach a.d.F. ist für Fahrgäste, die mit dem Konzept nicht vertraut sind, nicht einfach zu durchschauen. Aus diesem Grund soll nach Möglichkeiten gesucht werden, den Verkehr systematischer aufzubauen. Hierbei sollten einerseits die durchgehenden Verbindungen nach Plochingen im Fokus stehen. Diese sollten so eingeplant werden, dass es zu einem bestimmten, möglichst nachfragestarken Zeitraum, vertaktete Fahrten nach Plochingen gibt. Derzeit wird Plochingen zeitweise eher dann angefahren, wenn sich betrieblich dazu die Möglichkeit ergibt. Dies zeigt sich besonders gut am Samstag, wo nur abends nach Plochingen gefahren wird, nicht aber morgens. Ebenso zu überprüfen ist die Linienführung zur Risshalde, die wechselweise über Leintel- oder Weinberg-/Teckstraße verläuft. Hier sollte ein merkbares Konzept entwickelt werden, wann die Busse über welchen der beiden Linienwege fahren. Ein überarbeitetes Konzept ist spätestens mit Eröffnung von Stuttgart 21 umzusetzen. Ab dann ist damit zu rechnen, dass die Züge der Filstalbahn im 30-Minuten-Takt bis Stuttgart Hauptbahnhof fahren, sodass dann mehr Möglichkeiten bestehen, im Busverkehr eine neue Systematik einzuführen. • Zwischen dem Plochinger Stadtteil Stumpenhof und dem Reichenbacher Stadtteil Siegenberg existiert ein dichtes Netz von teils betonierten Feldwegen. Es soll untersucht werden, ob eine dieser Verbindungen für das Busnetz nutzbar ist bzw. nutzbar gemacht werden kann. Dann wäre eine Integration der Linien 141 und 142/148 denkbar. Die Fahrgäste aus dem Stadtverkehr Reichenbach a.d.F. könnten ohne signifikante Zusatzkosten generell bis Plochingen befördert werden. Zudem wäre in diesem Zusammenhang auch eine zusätzliche Haltestelle im Gebiet Ostdeutsche Str. / Thüringer Str. denkbar. • Es soll nach Möglichkeiten gesucht werden, für die Siedlungsgebiete Wernau, Notzingen, Hochdorf sowie ggf. Reichenbach a.d.F. Risshalde und Siegenberg ein stündliches Nachtbus-Angebot in Wochenendnächten zu etablieren, bei dem ein Bus im 60-Minuten-Takt im Einsatz ist. • Bislang ist das Gewerbegebiet Plochingen Filsallee noch nicht erschlossen. Es soll geprüft werden, ob dieser Standort kostengünstig in eine in Plochingen verkehrende Linie integriert werden kann.			


Linienverlauf
Risshalde
Steinäckerstraße
Leintel
Reichenbach (F)
Weinbergstraße
Weinberg-/ Teckstraße
Blumen-/ Wilhelmstraße
Ulmer Straße
Schulzentrum
Stuttgarter-/ Hauptstraße
Schillerstraße
Schönblick
Stuttgarter Straße
Siegenbergplatz
Albstraße
Hochhaus
Neuffenstraße
Ulmer Straße
Kreissparkasse
Eisenbahnstraße
Plochingen
Wernau (N)
Hochdorf
© OpenStreetMap-Mitwirkende
142
148
S1

Liniengruppe Plochingen – Deizisau

Linien 143

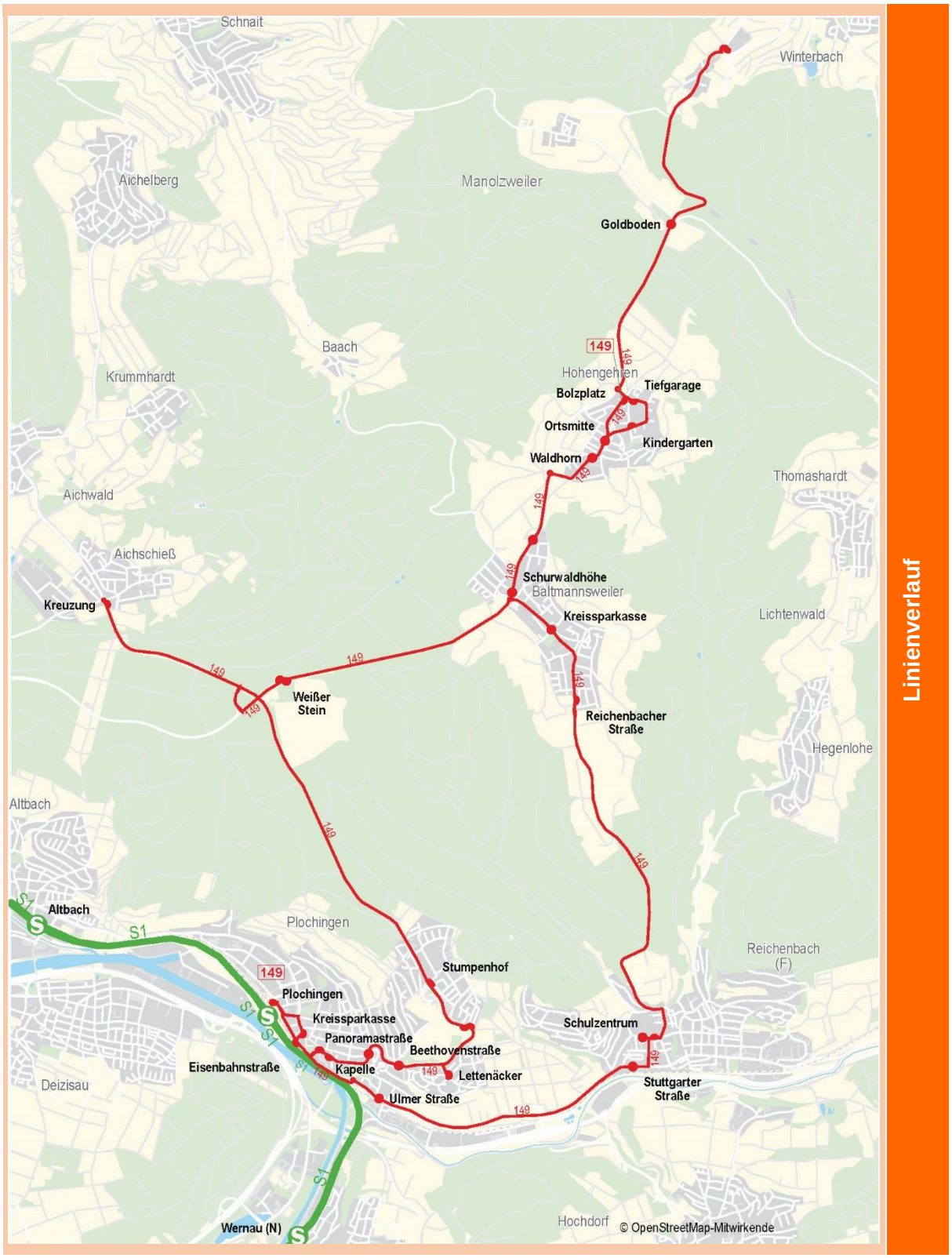
		Status Quo (Fahrplan 2021)	**BA / ÖP** (verkehrliches Mindestniveau)	**Ausreichende Verkehrsbedienung**
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1) Plochingen – Deizisau **[143]**	34 / 17 / 10 / 0 EWM: 1 / 1 / 1 / 0 KZu: 1 / 0 / 0 / 0	48 / 28 / 15 / 0 ÖP: 48 / 28 / 15 / 0 BA: 34 / 19 / 11 / 0	48 / 28 / 15 / 0
Betriebsleistungen im Landkreis Esslingen (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)		ca. 91.800 (zzgl. b.S. & w.v.)	ca. 132.100 (zzgl. b.S. & w.v.)	ca. 132.100 (zzgl. b.S. & w.v.)
Ergänzender Anrufverkehr		Ja		
Anschlüsse	**Primär:** (aus Ri. Deizisau) Plochingen Bf.: S1 Ri. Stuttgart **Sekundär:** (aus Ri. Deizisau) Plochingen Bf.: S1/RB/RE Ri. Wendlingen (N) (aus Ri. Deizisau) Plochingen Bf.: RB/RE Ri. Ulm (aus Ri. Plochingen) Deizisau Rathaus: 104 Ri. Esslingen (N)			
Hinweise	• Der Verkehr der Linie 143 soll spätestens mit der kommenden Vergabe überarbeitet werden. Insbesondere die Linienführung innerhalb Deizisaus sollte hierbei überprüft werden. Derzeit unterscheidet sich der Linienweg in Hin- und Rückrichtung sehr stark. Hierbei ist zu prüfen, ob die Linienführung in Hin- und Rückrichtung vereinheitlicht oder die Linie 143 in zwei Linien mit jeweils unterschiedlicher Linienführung aufgeteilt werden kann. Im Zusammenhang mit einer möglichen Teilung der Linie in zwei Linien steht auch die Frage, ob auch künftig ab Deizisau Rathaus alle Busse weiter zum Wohngebiet Wert fahren. Mit der angestrebten Einführung eines 15-Minuten-Taktes auf der Linie 143 wären hier auch alternative Ziele möglich: So könnten insbesondere die neuen Zwischentakt-Busse ab Rathaus weiter nach Altbach fahren, dort an einer neuen Haltestelle auf der Bahnüberführung mit Umstieg zur S-Bahn halten und am darauffolgenden Kreisverkehr wenden. Die Fahrgäste aus Deizisau würden damit einen Anschluss an die S1 in Altbach erhalten, womit sich die Reisezeiten nach Esslingen a.N. und Stuttgart verkürzen lassen. Eine Alternative dazu wäre eine Linienführung der Busse ab Deizisau Rathaus via Denkendorf nach Neuhausen a.d.F. mit Anschluss auf die künftig dort endende S2. So würde nicht nur eine neue Verbindung von Deizisau und Plochingen nach Denkendorf und Neuhausen a.d.F. entstehen, sondern auch eine attraktive Umsteigeverbindung von Deizisau und Plochingen zu den Zentren des Filderraums (Flughafen/Messe, Filderstadt, Leinfelden-Echterdingen und Vaihingen) und eine ebenso attraktive Umsteigeverbindung vom Filderraum zu den Regional- und Fernzügen in Plochingen nach München, Augsburg und Ulm. • Alternativ zur Einrichtung eines 15-Minuten-Taktes zwischen Plochingen und Deizisau könnte das Busangebot in Deizisau auch um eine neue HVZ-Linie ergänzt werden, die von Wert über Altbach Bahnhof (neue Haltestelle auf der Bahnüberführung) nach Olga/-Zeppelinstraße fährt. Zusammen mit dieser neuen Linie ergäben sich auch halbstündliche Verbindungen aus dem kompletten Deizisauer Gemeindegebiet zum S-Bahnhof Altbach. Mit diesen Verbindungen wäre Stuttgart schneller als heute aus Deizisau erreichbar. In Summe mit der Linie 143 ergäbe sich darüber hinaus ein angenäherter 15-Minuten-Takt von Deizisau zur S-Bahn. • Bislang ist das Gewerbegebiet Plochingen Filsallee noch nicht erschlossen. Es soll geprüft werden, ob dieser Standort kostengünstig in eine in Plochingen verkehrende Linie integriert werden kann.			


Linienverlauf
Plochingen
Altbach
Deizisau
S1
143
Plochingen
Zeppelinstraße
Olga-/ Zeppelinstraße
Plochinger Str.
Keplerstraße
Olga-/ Keplerstraße
Zeppelin-/ Kirchstraße
Kirchstraße/ Nelkenweg
Schule
Rathaus
Alte Bergstraße
Wert
Altbach
© OpenStreetMap-Mitwirkende

Liniengruppe Plochingen – Hohengehren

Linien 149

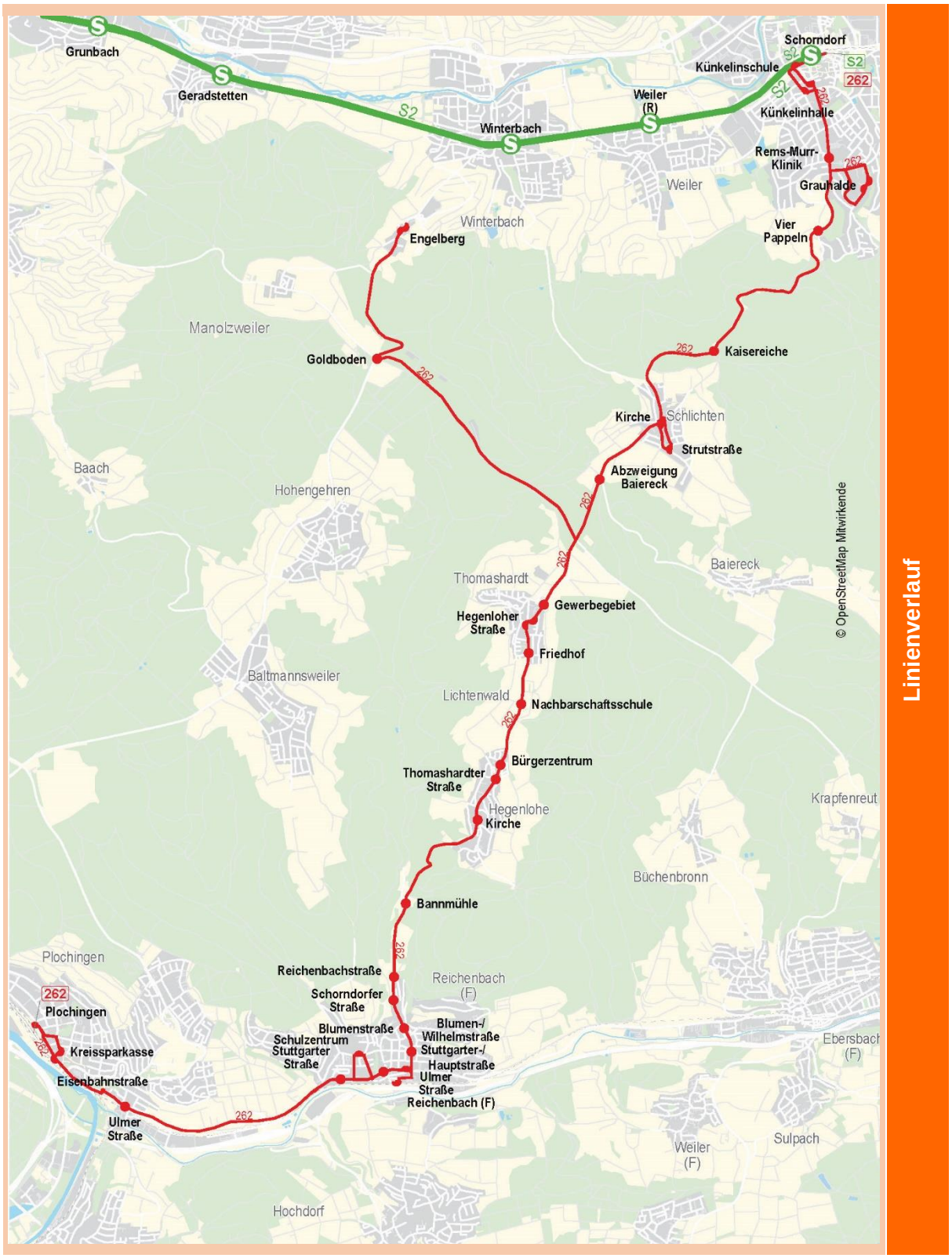
		Status Quo (Fahrplan 2021)	**BA / ÖP** (verkehrliches Mindestniveau)	**Ausreichende Verkehrsbedienung**
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1) Plochingen – Hohengehren **[149]**	5 / 2 / 0 / 0	0 / 0 / 0 / 0	5 / 2 / 0 / 0
	Schülerfahrten zw. Plochingen und Hohengehren via Reichenbach a.d.F. sind kommunal zubestellt			
Betriebsleistungen im Landkreis Esslingen (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)		ca. 32.500 (zzgl. b.S. & w.v.)	0 (zzgl. b.S. & w.v.)	ca. 32.500 (zzgl. b.S. & w.v.)
Ergänzender Anrufverkehr		Ja		
Anschlüsse	**Primär:** (aus Ri. Hohengehren) Plochingen Bf.: S1/RB/RE Ri. Wendlingen (N) **Sekundär:** (aus Ri. Hohengehren) Plochingen Bf.: RB/RE Ri. Ulm			
Hinweise	• Die Gemeinde Baltmannsweiler hat in der Vergangenheit mehrfach den Wunsch nach einer regelmäßigeren Busverbindung nach Plochingen geäußert. Zudem gibt es seit kurzem einen Schülerstrom zwischen Baltmannsweiler und Reichenbach a.d.F.. In diesem Zusammenhang soll geprüft werden, ob die Linie 149 zu einem regelmäßigen Angebot zwischen Hohengehren, Baltmannsweiler, Reichenbach a.d.F. und Plochingen ausgebaut werden kann. In einem gemeinsamen Konzept mit der Linie 107 wäre auch denkbar, dass ein Bus im Wechsel die Linien 107 (Plochingen – Stumpenhof – Aichelberg) und 149 bedient, sodass beide Schurwaldgemeinden eine regelmäßige Verbindung nach Plochingen erhalten. • Bislang ist das Gewerbegebiet Plochingen Filsallee noch nicht erschlossen. Es soll geprüft werden, ob dieser Standort kostengünstig in eine in Plochingen verkehrende Linie integriert werden kann. • Die Fahrten im Status quo gelten aktuell nur an Schultagen. Normalerweise werden Schülerfahrten im Status quo nicht gezählt. Da sich die Fahrten auf dieser Linie jedoch auch an Fahrgäste des Berufs-, Einkaufs- und Versorgungsverkehrs richten, werden sie – entgegen des allgemein gültigen Schemas – mitgezählt.			


Linienverlauf
Schnait
Winterbach
Aichelberg
Manolzweiler
Goldboden
Baach
149
Krummhardt
Hohengehren
Tiefgarage
Bolzplatz
Ortsmitte
Kindergarten
Waldhorn
Thomashardt
Aichwald
Aichschieß
Schurwaldhöhe
Baltmannsweiler
Kreuzung
Kreissparkasse
Lichtenwald
Weißer Stein
Reichenbacher Straße
Hegenlohe
Altbach
Altbach
S1
Plochingen
Reichenbach (F)
Stumpenhof
Plochingen
Kreissparkasse
Schulzentrum
Panoramastraße
Beethovenstraße
Eisenbahnstraße
Kapelle
Lettenäcker
Deizisau
Stuttgarter Straße
Ulmer Straße
Wernau (N)
Hochdorf
© OpenStreetMap-Mitwirkende

Liniengruppe Plochingen – Schorndorf

Linien 262

		Status Quo (Fahrplan 2021)	**BA / ÖP** (verkehrliches Mindestniveau)	**Ausreichende Verkehrsbedienung**
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1) Plochingen – Thomashardt **[262]**	31 / 12 / 6 / 0	22 / 11 / 7 / 0 BA: 22 / 11 / 7 / 0	31 / 12 / 7 / 0
	2) Thomashardt – Schorndorf **[262]**	31 / 12 / 6 / 0 EWM: 17 / 1 / 1 / 0	15 / 0 / 0 / 0 BA: 15 / 0 / 0 / 0	15 / 11 / 5 / 0
Betriebsleistungen im Landkreis Esslingen (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)		ca. 211.300 (zzgl. b.S. & w.v.)	ca. 149.100 (zzgl. b.S. & w.v.)	ca. 200.500 (zzgl. b.S. & w.v.)
Ergänzender Anrufverkehr		im Abschnitt Plochingen – Thomashardt Gewerbegebiet		
Anschlüsse	**Primär:** (aus Ri. Schorndorf) Plochingen Bf.: S1/RB/RE Ri. Stuttgart **Sekundär:** (aus Ri. Plochingen) Schorndorf Bf.: S2/RB/RE Ri. Stuttgart			
Hinweise	• Bislang ist das Gewerbegebiet Plochingen Filsallee noch nicht erschlossen. Es soll geprüft werden, ob dieser Standort kostengünstig in eine in Plochingen verkehrende Linie integriert werden kann.			


Grunbach
Geradstetten
S2
Winterbach
Weiler (R)
Schorndorf
Künkelinschule
Künkelinhalle
262
Rems-Murr-Klinik
Grauhalde
Weiler
Winterbach
Engelberg
Vier Pappeln
Manolzweiler
Goldboden
Kaisereiche
Kirche
Schlichten
Strutstraße
Abzweigung Baiereck
Baach
Hohengehren
Baiereck
Thomashardt
Gewerbegebiet
Hegenloher Straße
Friedhof
Baltmannsweiler
Lichtenwald
Nachbarschaftsschule
Bürgerzentrum
Thomashardter Straße
Hegenlohe
Kirche
Krapfenreut
Büchenbronn
Bannmühle
Plochingen
Reichenbachstraße
Schorndorfer Straße
Reichenbach (F)
Blumenstraße
Schulzentrum
Stuttgarter Straße
Blumen-/ Wilhelmstraße
Stuttgarter-/ Hauptstraße
Ulmer Straße
Reichenbach (F)
Plochingen
Kreissparkasse
Eisenbahnstraße
Ulmer Straße
Ebersbach (F)
Weiler (F)
Sulpach
Hochdorf
© OpenStreetMap Mitwirkende
Linienverlauf

Bündel 6: Verkehrsraum Wendlingen a.N.

Liniengruppe Wendlingen (N) – Köngen – Wendlingen (N)

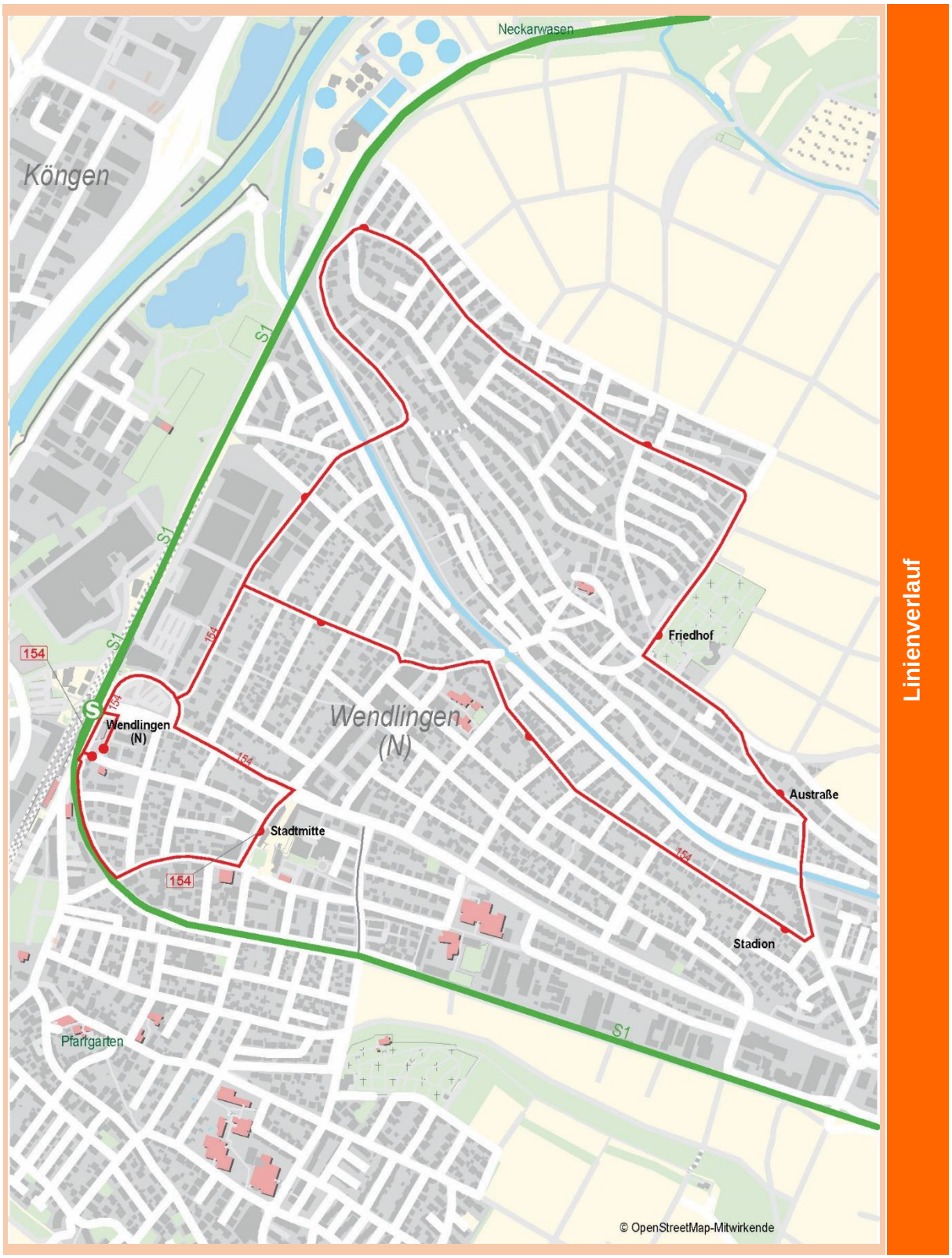
Linien 151

		Status Quo (Fahrplan 2021)	**BA / ÖP** (verkehrliches Mindestniveau)	**Ausreichende Verkehrsbedienung**
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1) Wendlingen (N) – Köngen – Wendlingen (N) **[151]**	35 / 26 / 17 / 0	48 / 28 / 15 / 0 ÖP: 48 / 28 / 15 / 0 BA: 34 / 19 / 11 / 0	48 / 28 / 17 / 0
Betriebsleistungen im Landkreis Esslingen (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)		ca. 76.200 (zzgl. b.S. & w.v.)	ca. 98.200 (zzgl. b.S. & w.v.)	ca. 99.100 (zzgl. b.S. & w.v.)
Ergänzender Anrufverkehr		Ja		
Anschlüsse	**Primär:** (aus Ri. Köngen) Wendlingen (N) Bf.: S1 Ri. Stuttgart **Sekundär:** (aus Ri. Köngen) Wendlingen (N) Bf.: S1/X10 Ri. Kirchheim (T) (aus Ri. Köngen) Wendlingen (N) Bf.: RB/RE Ri. Tübingen			
Hinweise	• Eine Anbindung des Gewerbegebietes entlang der Esslinger Straße ist zu prüfen. Dies könnte durch eine Verlängerung der Linie 151 über das Köngener DHL-Verteilzentrum nach Wernau (Neckar), eine Verlängerung der Linien 145/146 ins Gewerbegebiet oder über eine Verlängerung der Linien 145/146 bis zum Knoten Plochingen erfolgen. In der Esslinger Straße sind noch Busbuchten vorhanden, welche für die Anbindung genutzt werden könnten. • Die Haltestellen Kirchheimer Straße der Linie X10 sowie Linde der Linie 151 befinden sich an derselben Kreuzung und sollten daher auch identische Haltestellenbezeichnungen aufweisen. Schließlich sind hier auch Umstiege möglich, z.B. vom Flughafen kommend zur Haltestelle Steinbruchstraße in Köngen. Da die Köngener Linde im Juni 2020 einem Unwetter zum Opfer gefallen ist, empfiehlt sich ein neuer gemeinsamer Name für die Haltestellen Kirchheimer Straße und Linde, wofür sich die Bezeichnungen „Lindenturnhalle“ oder „Zum Guten Hirten“ anbieten. • Die Linie 151 erschließt die recht große Gemeinde Köngen in Form einer Ringlinie, was z.T. zu vergleichsweise langen Umwegfahrten führt. Aus diesem Grund ist eine Zweiteilung der Linie zu prüfen, sodass die verschiedenen Gebiete von Köngen direkt mit Wendlingen a.N. verbunden werden können. • Eine Integration von Köngen in die Nachtbuslinie N81 sollte geprüft werden. • Die Linien 151 und X10 sollten insbesondere während des 60-Minuten-Taktes beider Linien zu möglichst versetzten Zeiten zwischen Wendlingen a.N. und Köngen fahren, sodass ein gutes Gesamtangebot auf dieser Relation entsteht. • Perspektivisch soll die S-Bahn in Wendlingen a.N. viertelstündlich fahren. Ab dann sollte die Linie 151 entsprechend den erweiterten Prinzipien des ÖPNV-Paktes ebenso während der HVZ viertelstündlich verkehren.			


Haldenweg
Klosterweg
Rathaus
Steinbruchstraße
Linde
151
Köngen
Unterdorfstraße
Plochinger Straße
Betz
Alup
Wilhelm-Maier-Straße
S1
Wendlingen (N)
Wendlingen (N)
Am Rank (Röhmsee)
Grienwiesen (Schüle-See)
Unterensingen
Pfarrgarten
© OpenStreetMap-Mitwirkende
Linienverlauf

Liniengruppe	(Wendlingen (N) Stadtmitte –) Wendlingen (N) Bahnhof – Weinhalde – Wendlingen (N) Bahnhof (– Wendlingen (N) Stadtmitte)
Linien	154

		Status Quo (Fahrplan 2021)	**BA / ÖP** (verkehrliches Mindestniveau)	**Ausreichende Verkehrsbedienung**
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1) Wendlingen (N) Stadtmitte – Weinhalde – Wendlingen (N) Stadtmitte **[154]**	27 / 9 / 0 / 0 KZu: 7 / 0 / 0 / 0	23 / 16 / 8 / 0 BA: 23 / 16 / 8 / 0	30 / 17 / 16 / 0
	2) Wendlingen (N) Bahnhof – Weinhalde – Wendlingen (N) Bahnhof **[154]**	3 / 8 / 16 / 0 KZu: 0 / 0 / 8 / 0		
Betriebsleistungen im Landkreis Esslingen (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)		ca. 124.900 (zzgl. b.S. & w.v.)	ca. 94.400 (zzgl. b.S. & w.v.)	ca. 124.900 (zzgl. b.S. & w.v.)
Anschlüsse	**Primär:** (aus Ri. Weinhalde) Wendlingen (N) Bf.: S1 Ri. Stuttgart **Sekundär:** (aus Ri. Weinhalde) Wendlingen (N) Bf.: S1/X10 Ri. Kirchheim (T) (aus Ri. Weinhalde) Wendlingen (N) Bf.: RB/RE Ri. Tübingen			
Hinweise	• Sollte der aktuell in Wernau (Neckar) geplante On-Demand-Verkehr eingeführt werden, wäre ggf. eine Integration des Spätverkehrs im Stadtverkehr Wendlingen a.N. in diesen On-Demand-Verkehr (Linien 154 und 155) denkbar.			


Neckarwasen
Köngen
S1
154
Wendlingen (N)
Friedhof
Austraße
Stadtmitte
Stadion
Pfarrgarten
© OpenStreetMap-Mitwirkende
Linienverlauf

Liniengruppe Wendlingen (N) – Unterboihingen – Wendlingen (N)

Linien 155

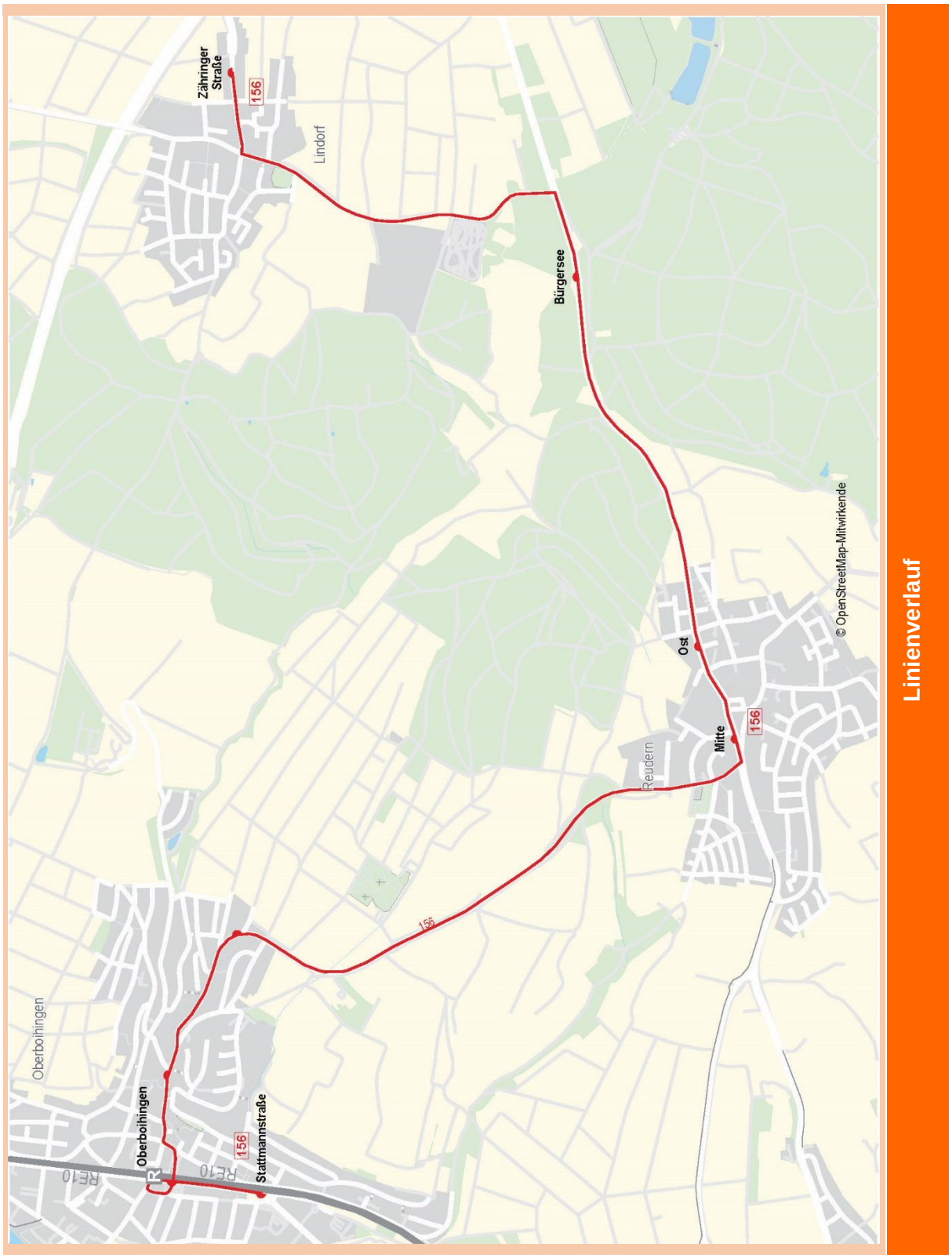
		Status Quo (Fahrplan 2021)	**BA / ÖP** (verkehrliches Mindestniveau)	**Ausreichende Verkehrsbedienung**
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1) Wendlingen (N) – Unterboihingen – Wendlingen (N) **[155]**	31 / 17 / 16 / 0 KZu: 6 / 0 / 8 / 0	23 / 16 / 8 / 0 BA: 23 / 16 / 8 / 0	31 / 17 / 16 / 0
Betriebsleistungen im Landkreis Esslingen (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)		ca. 41.400 (zzgl. b.S. & w.v.)	ca. 30.500 (zzgl. b.S. & w.v.)	ca. 41.400 (zzgl. b.S. & w.v.)
Anschlüsse	**Primär:** (aus Ri. Unterboihingen) Wendlingen (N) Bf.: S1 Ri. Stuttgart **Sekundär:** (aus Ri. Unterboihingen) Wendlingen (N) Bf.: S1/X10 Ri. Kirchheim (T) (aus Ri. Unterboihingen) Wendlingen (N) Bf.: RB/RE Ri. Tübingen			
Hinweise	• Sollte der aktuell in Wernau (Neckar) geplante On-Demand-Verkehr eingeführt werden, wäre ggf. eine Integration des Spätverkehrs im Stadtverkehr Wendlingen a.N. in diesen On-Demand-Verkehr (Linien 154 und 155) denkbar. • Bezüglich der Linie 152, die derzeit noch als Schülerverkehr innerhalb Wendlingens a.N. deklariert ist, ist zu prüfen, ob alle Fahrlagen tatsächlich noch benötigt werden. Zudem ist zu untersuchen, ob die Aufgabe der Linie ggf. auch in die Linie 155 integriert werden kann. Sollte ein Fortbestand der Linie 152 notwendig sein, sollte sie künftig als Linie 155A bezeichnet werden. Im VVS sollen reine Schülerlinien künftig konsequent als A-Linien geführt werden.			


Linienverlauf
S1
S
Wendlingen (N)
155
Stadtmitte
Neuffenstraße
Anne-Frank-Schule
Wendlingen (N)
Schützenstraße
Pfarrgarten
Kapellenstraße
Schulzentrum
© OpenStreetMap-Mitwirkende

Liniengruppe Oberboihingen – Reudern

Linien 156

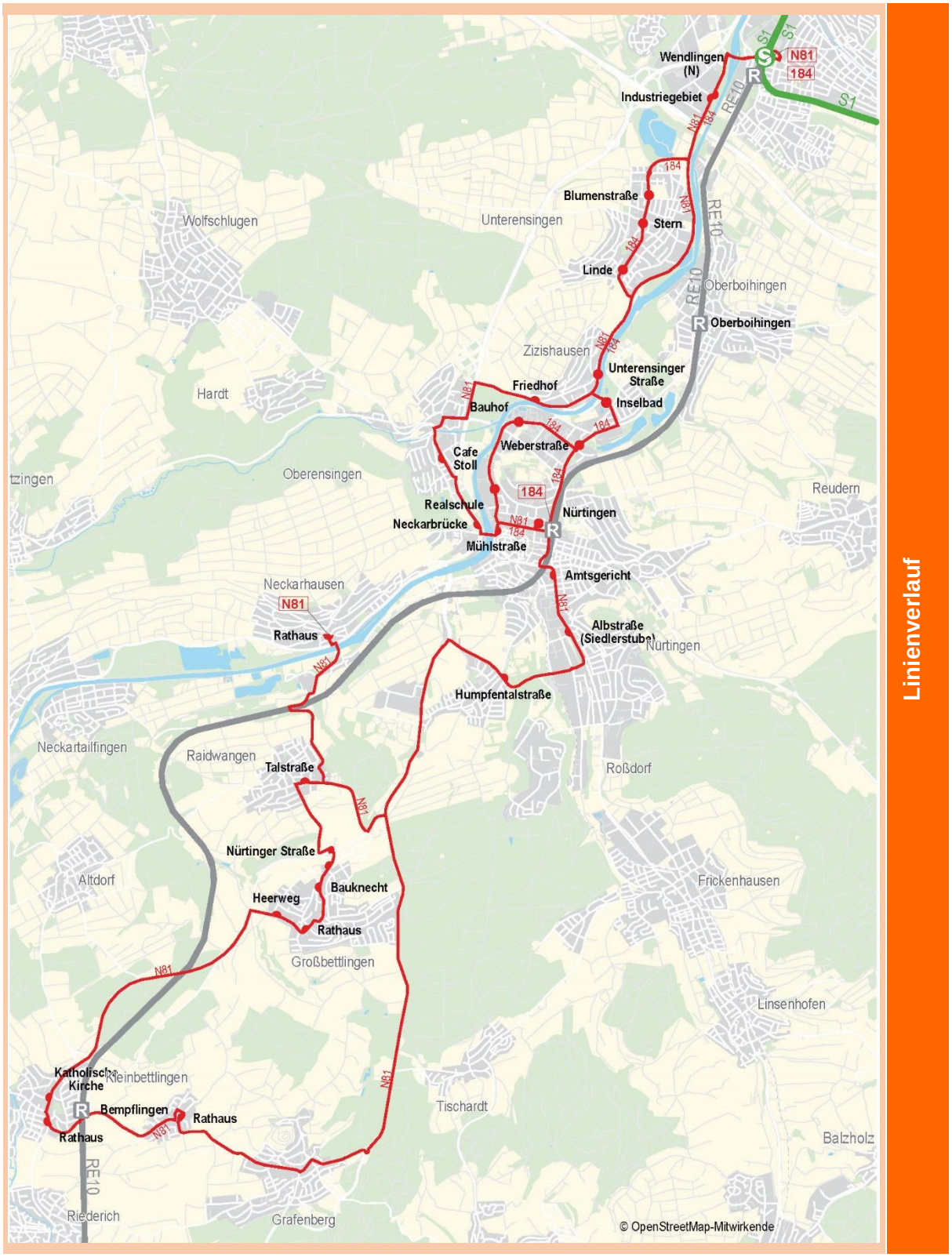
		Status Quo (Fahrplan 2021)	**BA / ÖP** (verkehrliches Mindestniveau)	**Ausreichende Verkehrsbedienung**
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1) Oberboihingen – Reudern **[156]**	1 / 0 / 0 / 0	0 / 0 / 0 / 0	1 / 0 / 0 / 0
Betriebsleistungen im Landkreis Esslingen (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)		ca. 1.700 (zzgl. b.S. & w.v.)	0 (zzgl. b.S. & w.v.)	ca. 1.700 (zzgl. b.S. & w.v.)
Anschlüsse	**Primär:** (aus Ri. Reudern) Oberboihingen Bf.: RB/RE Ri. Stuttgart **Sekundär:** (aus Ri. Oberboihingen) Reudern Mitte: 166 Ri. Kirchheim (T) (aus Ri. Reudern) Oberboihingen Bf.: RB/RE Ri. Tübingen			
Hinweise	• Die Linie 156 fungiert aktuell als Zusatzangebot im Berufsverkehr an Schultagen und stellt eine Direktverbindung von Lindorf, Reudern und der Hanglage von Oberboihingen zum Bahnhof Oberboihingen her. Denkbar wäre ein Ausbau der Verbindung, sodass diese im Berufsverkehr vor- und nachmittags bereits ab Ötlingen verkehrt. Hierzu liegt bereits eine Fahrplanstudie vor. Eine derartige Linie hätte in beiden Fahrtrichtungen Anschlüsse. In Oberboihingen könnten die Fahrgäste auf die Züge der RB 18 nach Stuttgart umsteigen, sodass Fahrgäste aus Reudern und der Hanglage Oberboihingens keinen Umweg über Nürtingen, Kirchheim u.T. oder Wendlingen a.N. fahren müssen. In Ötlingen dagegen bestünde ein Anschluss an die S1 nach Stuttgart, sodass Fahrgäste aus Lindorf eine Schnellverbindung auf die S1 erhalten würden. Dies ist mit dem Stadtverkehr nicht möglich, da die Stadtbusse in Ötlingen keinen S-Bahn-Anschluss vermitteln. Interessant wäre dieser Umstieg auch für Fahrgäste aus Reudern, die eine attraktive Verbindung zu den Haltestellen der S1 (z.B. Neckarpark, Untertürkheim und Mettingen mit den nahen Mercedes-Benz-Werken oder Zell mit dem nahen Berufsschulzentrum) erhalten würden. Von Reudern erreicht man derzeit zwar auch in Kirchheim u.T. die S1, allerdings besteht dort kein Anschluss. Zudem wäre bei einer Aufwertung der Linie 156 auch eine Anbindung des Oberboihinger Friedhofs, der auf dem Linienweg passiert wird, an den ÖPNV möglich. • Die Fahrten im Status quo gelten aktuell nur an Schultagen. Normalerweise werden Schülerfahrten im Status quo nicht gezählt. Da sich die Fahrten auf dieser Linie jedoch auch an Fahrgäste des Berufs-, Einkaufs- und Versorgungsverkehrs richten, werden sie – entgegen des allgemein gültigen Schemas – mitgezählt.			


Zähringer Straße
156
Lindorf
Bürgersee
Ost
Mitte
156
Reudern
© OpenStreetMap-Mitwirkende
156
Oberboihingen
Oberboihingen
R
RE10
RE10
156
Stattmannstraße
Linienverlauf

Liniengruppe Nürtingen – Unterensingen – Wendlingen (N)

Linien 184, N81

		Status Quo (Fahrplan 2021)	**BA / ÖP** (verkehrliches Mindestniveau)	**Ausreichende Verkehrsbedienung**
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1) Nürtingen – Unterensingen – Wendlingen (N) **[184]**	33 / 17 / 15 / 0 KZu: 6 / 0 / 5 / 0	36 / 28 / 15 / 0 ÖP: 36 / 28 / 15 / 0 BA: 34 / 19 / 11 / 0	36 / 28 / 15 / 0
	2) Wendlingen (N) – Nürtingen – Kleinbettlingen – Neckarhausen **[N81]**	0 / 0 / 0 / 4	0 / 0 / 0 / 0	0 / 0 / 0 / 4
Betriebsleistungen im Landkreis Esslingen (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)		ca. 164.600 (zzgl. b.S. & w.v.)	ca. 168.800 (zzgl. b.S. & w.v.)	ca. 184.500 (zzgl. b.S. & w.v.)
Ergänzender Anrufverkehr		Ja		
Anschlüsse	**Primär:** (aus Ri. Nürtingen) Wendlingen (N) Bf.: S1 Ri. Stuttgart **Sekundär:** (aus Ri. Wendlingen (N)) Nürtingen Bf.: RE/RB Ri. Stuttgart / Tübingen			
Hinweise	• Der Linienverlauf der Linie N81 sollte überarbeitet werden. Teilweise könnten relativ einwohnerstarke Gemeinden wie Unterensingen ohne signifikanten Fahrzeitmehraufwand eingebunden werden. Zudem ist aus verkehrlicher Sicht die Einbindung von Gemeinden wie Neckartenzlingen (ca. 6.500 Einwohner) zu Gunsten von Kleinbettlingen (ca. 750 Einwohner) kaum zu rechtfertigen. • Da es in Unterensingen weder Gasthäuser noch Naturdenkmäler mit dem Namen "Stern" oder "Linde" gibt, wird eine Umbenennung beider Haltestellen in "Hofgasse" und "Lindenstraße" empfohlen. • Perspektivisch soll die S-Bahn in Wendlingen a.N. viertelstündlich fahren. Ab dann soll die Linie 184 entsprechend den erweiterten Prinzipien des ÖPNV-Paktes ebenso während der HVZ viertelstündlich verkehren.			


Linienverlauf
Wendlingen (N)
Industriegebiet
Blumenstraße
Stern
Linde
Oberboihingen
Unterensinger Straße
Inselbad
Friedhof
Bauhof
Weberstraße
Cafe Stoll
Realschule
Neckarbrücke
Mühlstraße
Nürtingen
Amtsgericht
Albstraße (Siedlerstube)
Humpfentalstraße
Neckarhausen
Rathaus
Talstraße
Nürtinger Straße
Heerweg
Bauknecht
Rathaus
Großbettlingen
Katholische Kirche
Bempflingen
Rathaus
Rathaus
Kleinbettlingen
Riederich
Grafenberg
Tischardt
Linsenhofen
Balzholz
Frickenhausen
Roßdorf
Altdorf
Neckartailfingen
Raidwangen
Hardt
Wolfschlugen
Unterensingen
Zizishausen
Oberensingen
Reudern
N81
184
RE10
S1
© OpenStreetMap-Mitwirkende

Liniengruppe Nürtingen – Oberboihingen – Wendlingen (N)

Linien 196

		Status Quo (Fahrplan 2021)	**BA / ÖP** (verkehrliches Mindestniveau)	**Ausreichende Verkehrsbedienung**
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1) Nürtingen – Oberboihingen – Wendlingen (N) **[196]**	13 / 7 / 0 / 0 KZu: 1 / 3 / 0 / 0	15 / 0 / 0 / 0 BA: 15 / 0 / 0 / 0	15 / 7 / 0 / 0
Betriebsleistungen im Landkreis Esslingen (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)		ca. 71.900 (zzgl. b.S. & w.v.)	ca. 74.300 (zzgl. b.S. & w.v.)	ca. 81.800 (zzgl. b.S. & w.v.)
Ergänzender Anrufverkehr		Ja		
Anschlüsse	**Primär:** (aus Ri. Nürtingen) Wendlingen (N) Bf.: S1 Ri. Stuttgart **Sekundär:** (aus Ri. Wendlingen (N)) Nürtingen Bf.: RE/RB Ri. Stuttgart / Tübingen			
Hinweise	• Seit Juni 2020 fahren die Busse der Linie 169 nach einem neuen Fahrplan, der auch die Bedienung der Haltestelle Bauhof und Hohes Gestade vorsieht. In diesem Zusammenhang ist zu prüfen, ob die Busse der Linie 196 künftig noch über die Haltestelle Bauhof fahren sollen. Schließlich ist das dortige Gewerbegebiet Nürtingen-Au nun auch mit der Linie 169 angebunden, sodass die Linie 196 ggf. beschleunigt geführt werden könnte. • Nach Möglichkeit sollten die Fahrten der Linie 196 so gelegt sein, dass sie ab Oberboihingen in einem möglichst großen Zeitabstand zu den RB-Zügen zwischen Wendlingen a.N. und Nürtingen (mit Halt in Oberboihingen) verkehren.			



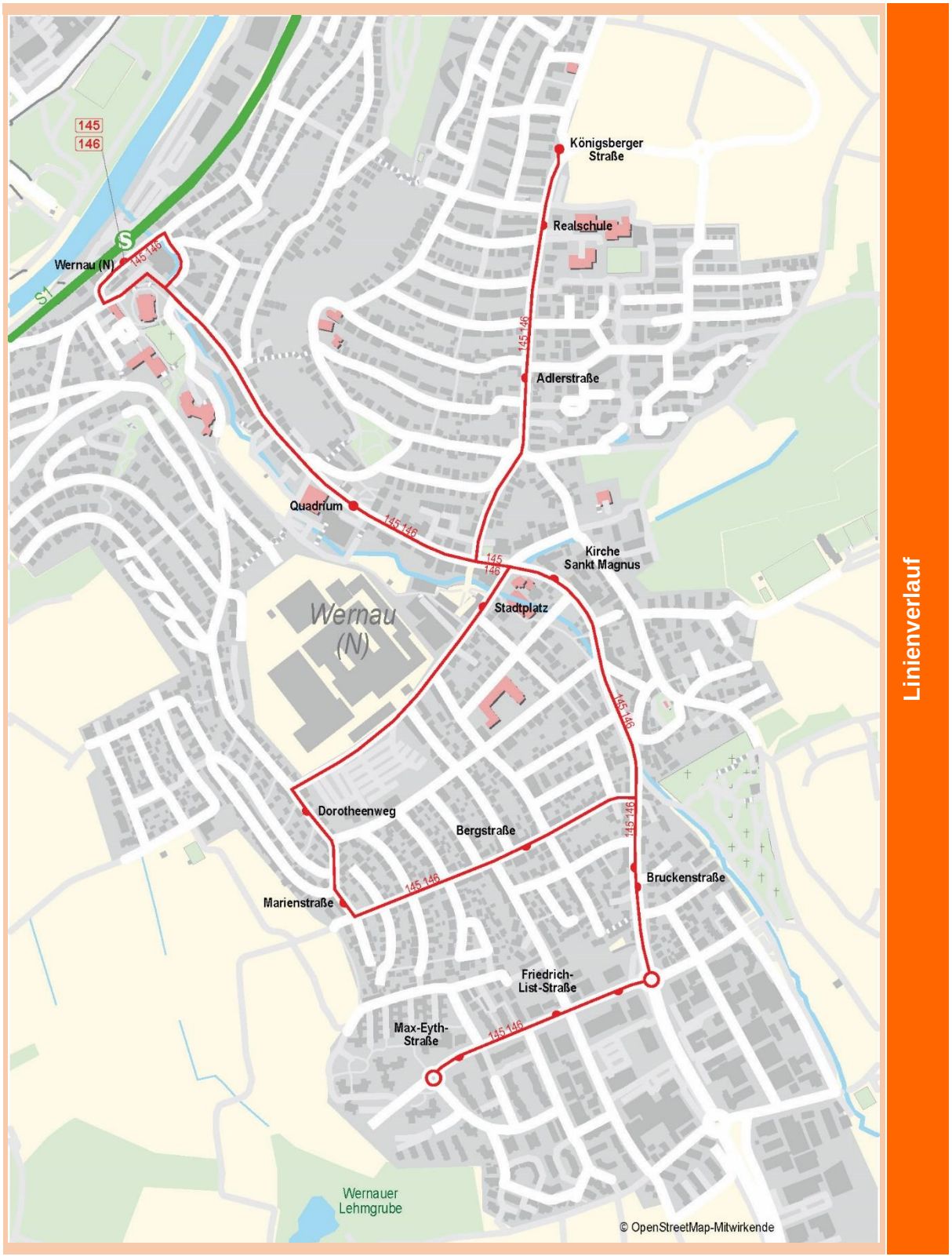
Linienverlauf

Bündel 7: Verkehrsraum Kirchheim u.T.

Liniengruppe Stadtverkehr Wernau (N)

Linien 145, 146

		Status Quo (Fahrplan 2021)	**BA / ÖP** (verkehrliches Mindestniveau)	**Ausreichende Verkehrsbedienung**
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1) Wernau (N) – Katzenstein – Schmalwiesen – Wernau (N) **[145, 146]**	31 / 25 / 23 / 0	48 / 28 / 15 / 0 ÖP: 48 / 28 / 15 / 0 BA: 23 / 16 / 8 / 0	48 / 28 / 23 / 0
Betriebsleistungen im Landkreis Esslingen (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)		ca. 69.900 (zzgl. b.S. & w.v.)	ca. 96.000 (zzgl. b.S. & w.v.)	ca. 99.300 (zzgl. b.S. & w.v.)
Ergänzender Anrufverkehr		Ja		
Anschlüsse	**Primär:** (aus Ri. Katzenstein/Schmalwiesen) Wernau (N) Bf.: S1 Ri. Stuttgart **Sekundär:** (aus Ri. Katzenstein/Schmalwiesen) Wernau (N) Bf.: S1 Ri. Kirchheim (T)			
Hinweise	• Zur Stabilisierung des Stadtverkehrs Wernau (Neckar) wurde die Haltestelle Brühl aus der Linienführung herausgenommen. Sobald sich die Gelegenheit ergibt, diese Haltestellen wieder im Stadtverkehr anzufahren, sollte sie wieder integriert werden. Dies ist in Zusammenhang mit der perspektivisch geplanten Taktverdopplung der S1 bis Wendlingen a.N. (15-Minuten- anstatt eines 30-Minuten-Taktes) sowie der anvisierten Taktverdichtung des Stadtverkehrs auf einen 15-Minuten-Takt zu prüfen. Schließlich sind im Bereich Brühl Einzelhandelsbetriebe vorhanden, welche für die Versorgung der Bevölkerung eine große Rolle spielen. • Eine Anbindung des Gewerbegebietes entlang der Esslinger Straße ist zu prüfen. Dies könnte durch eine Verlängerung der Linie 151 über das Köngener DHL-Verteilzentrum nach Wernau (Neckar), eine Verlängerung der Linien 145/146 ins Gewerbegebiet oder über eine Verlängerung der Linien 145/146 bis zum Knoten Plochingen erfolgen. In der Esslinger Straße sind noch Busbuchten vorhanden, welche für die Anbindung genutzt werden könnten. • Perspektivisch soll die S-Bahn in Wernau (Neckar) viertelstündlich fahren. Ab dann soll der Stadtverkehr Wernau (Neckar) entsprechend den erweiterten Prinzipien des ÖPNV-Paktes ebenso während der HVZ viertelstündlich fahren. • Für die Linien 145/146 wird aktuell im Spät- und Nachtverkehr eine Umstellung auf einen On-Demand-Verkehr geprüft. Der Vorteil wäre, dass in den verkehrsschwachen Zeiten alle Direktverbindungen im Stadtgebiet von Wernau (Neckar) zum VVS-Tarif ohne feste Fahrplanzeiten nutzbar wären. • Es soll nach Möglichkeiten gesucht werden, für die Siedlungsgebiete Wernau (Neckar), Notzingen, Hochdorf sowie ggf. Reichenbach a.d.F. Risshalde und Siegenberg ein stündliches Nachtbusangebot in Wochenendnächten zu etablieren, bei dem ein Bus im 60-Minuten-Takt im Einsatz ist.			



Linienverlauf

Liniengruppe Kirchheim (T) – Notzingen – Plochingen /– Wernau (N)

Linien 144, 147, 168 *[Die Planungslinie 147 soll Bündel 5 zugeordnet werden.]*

		Status Quo (Fahrplan 2021)	**BA / ÖP** (verkehrliches Mindestniveau)	**Ausreichende Verkehrsbedienung**
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1) Kirchheim (T) – Notzingen Rathaus **[144, 168]**	35 / 19 / 10 / 0	25 / 13 / 7 / 0 BA: 25 / 13 / 7 / 0	35 / 19 / 10 / 0
	2) Notzingen Rathaus – Notzingen Wellingen Schlierbacher Str. **[144, 168]**	12 / 6 / 3 / 0	19 / 10 / 7 / 0 BA: 19 / 10 / 7 / 0	19 / 10 / 7 / 0
	3) Notzingen Rathaus – Wernau **[168]**	11 / 0 / 0 / 0	15 / 0 / 0 / 0 BA: 15 / 0 / 0 / 0	15 / 0 / 0 / 0
	4) Notzingen Rathaus – Hochdorf **[144]**	27 / 13 / 8 / 0	15 / 8 / 6 / 0 BA: 15 / 8 / 6 / 0	27 / 13 / 8 / 0
	5) Hochdorf – Plochingen (direkt) **[144, zukünftig: 147]**	10 / 0 / 0 / 0	48 / 28 / 15 / 0 ÖP: 48 / 28 / 15 / 0 BA: 29 / 16 / 9 / 0	48 / 28 / 15 / 0
	6) Hochdorf – Reichenbach (F) **[144]**	17 / 13 / 8 / 0		
	7) Reichenbach (F) – Plochingen **[144]**	14 / 13 / 8 / 0		
Betriebsleistungen im Landkreis Esslingen (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)		ca. 315.700 (zzgl. b.S. & w.v.)	ca. 353.000 (zzgl. b.S. & w.v.)	ca. 413.000 (zzgl. b.S. & w.v.)
Ergänzender Anrufverkehr		Ja		
Anschlüsse		**Primär:** (aus Ri. Hochdorf) Plochingen Bf.: S1/RB/RE Ri. Stuttgart **Sekundär:** (aus Ri. Reichenbach (F)) Kirchheim (T) Bf.: S1 Ri. Stuttgart (aus Ri. Kirchheim (T)) Reichenbach (F) Bf.: RB Ri. Stuttgart		
Hinweise		• Derzeit fahren die Busse von Wellingen nach Hochdorf via Notzingen Rathaus, womit Wellingen in Form einer Stichfahrt angefahren wird. Für die Zukunft wird vorgeschlagen, dass die Busse von Kirchheim u.T. kommend in Wellingen geradeaus weiterfahren und via Roßwälden nach Hochdorf verkehren. Dieser Weg ist einerseits kürzer, als von Wellingen wieder zurück nach Notzingen zu fahren, und ermöglicht zudem eine bessere Erschließung: In Roßwälden kann in der Wellinger Straße kurz vor der Einmündung in die Hochdorfer Straße eine neue Haltestelle (Möglicher Name: Bruder Klaus-Kapelle oder Farrenstall) eingerichtet werden, womit Roßwälden eine umsteigefreie Direktverbindung nach Plochingen und Kirchheim u.T. erhält. In Hochdorf können zudem sowohl das bestehende Gewerbegebiet südlich der Roßwälder Straße sowie das geplante neue Wohngebiet als auch das geplante neue Gewerbegebiet nördlich der Roßwälder Straße an die Buslinie 144 angeschlossen werden. Hierfür ist die Einrichtung von ein bis zwei zusätzlichen Haltestellen an der Roßwälder Straße zu empfehlen (z.B. an der Einmündung Ostring sowie an der Einmündung Mozartstraße). In Hochdorf können die Busse dann wahlweise via Haltestelle Roßwälder Straße oder via Talbachbrücke weiter Richtung Reichenbach a.d.F. fahren. Auch eine Ausweitung der Linie 144 nach Ebersbach im Landkreis Göppingen kann unter Berücksichtigung der Entwicklung der Schülerströme auf der Relation Reichenbach a.d.F. - Ebersbach in Kooperation mit dem Landkreis Göppingen geprüft werden. Je nach gewähltem Weg wären die betroffenen Haltestellen als beidseitige Haltestellen auszubauen. Ergänzt werden kann die Erschließung von Hochdorf durch eine weitere Linie (147), die Plochingen und Hochdorf verbindet. • Der Verband Region Stuttgart plant perspektivisch, die S1 bis Wendlingen a.N. auf einen 15-Minuten-Takt umzustellen, wobei die Bahnen ab dort alternierend nach Nürtingen und Kirchheim u.T. fahren sollen. Sollten sich bei Einführung dieses ausgeweiteten Fahrplans für die Linie 168 in Wernau (Neckar) interessante S-Bahn-Anschlüsse ergeben, muss geprüft werden, ob die Linie zum Bahnhof statt – wie heute – zur Realschule geführt wird.		

- Im September 2020 wurden die vereinzelten Wochenendfahrten der Linie 168 in die Linie 165 integriert, sodass diese in ihrer sonst anfallenden Standzeit am Kirchheimer Waldfriedhof weiter nach Notzingen fährt. Es soll geprüft werden, ob dieses wirtschaftliche Konzept auch montags bis freitags zur Anwendung kommen kann.

- Die Linie 144 soll künftig zweigeteilt verkehren. Im Taktverkehr sollen die Busse als Linie 144 weiterhin zwischen Reichenbach a.d.F. und Kirchheim u.T. unterwegs sein. Den Verkehr zwischen Plochingen und Hochdorf übernehmen dann die Busse der Linie 147. Die Linie 147 wird dem Bündel ES5, die Linie 144 dem Bündel ES7 zugeschlagen. Der Schülerverkehr von Hochdorf nach Plochingen und Reichenbach a.d.F., der aktuell effizient mit einem Gelenkbus gefahren wird, soll ebenfalls im Bündel ES5 abgewickelt werden.

- Für die Umsetzung des ausgeweiteten ÖPNV-Pakt wird für die Relation Plochingen – Hochdorf kein 15-Minuten-Takt unterstellt. Die Busse sollen in Hochdorf künftig während des Berufsverkehrs alternierend nach Plochingen (147) und Reichenbach a.d.F. (144) fahren, sodass ein 15-Minuten-Takt in Richtung Esslingen a.N. / Stuttgart entsteht. Voraussetzung hierfür ist, dass der künftige Fahrplan der Regionalbahnen halbstündliche Anschlüsse in Reichenbach a.d.F. ermöglicht.

- Es soll nach Möglichkeiten gesucht werden, für die Siedlungsgebiete Wernau (Neckar), Notzingen, Hochdorf sowie ggf. Reichenbach a.d.F. Risshalde und Siegenberg ein stündliches Nachtbusangebot in Wochenendnächten zu etablieren, bei dem ein Bus im 60-Minuten-Takt im Einsatz ist.

- Bislang ist das Gewerbegebiet Plochingen Filsallee noch nicht erschlossen. Es soll geprüft werden, ob dieser Standort kostengünstig in eine in Plochingen verkehrende Linie integriert werden kann.

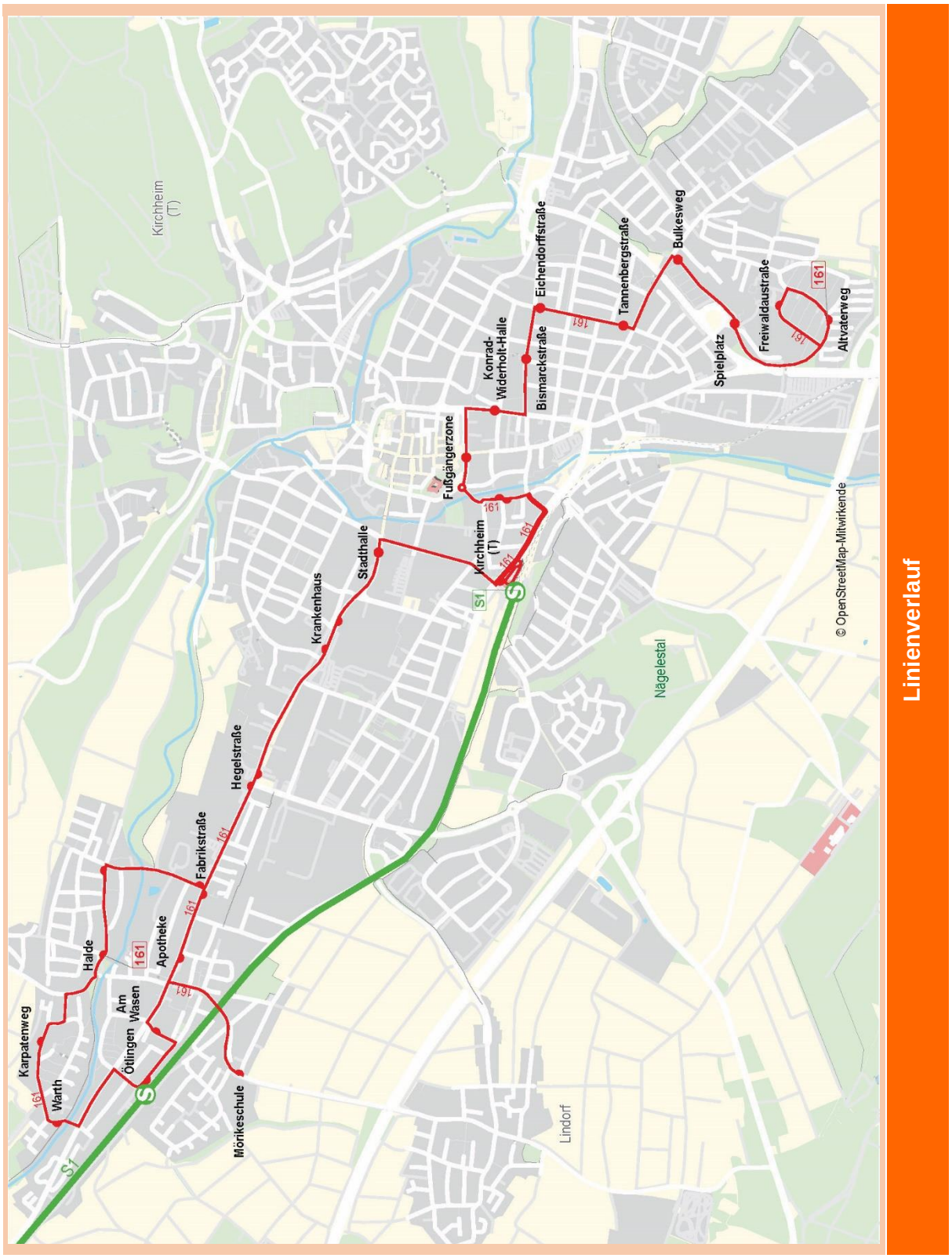
- Es soll geprüft werden, ob die Linienführung zwischen Hochdorf und Reichenbach a.d.F. in der Gestalt verändert werden kann, so dass die Busse via Hochdorf-Ziegelhof verkehren. Das würde sowohl die Erschließungsgüte im nördlichen Teil Hochdorfs als auch im Stadtteil Ziegelhof, welcher nur mit einem relativ langen Fußweg vom Reichenbacher Bahnhof aus erreicht werden kann, verbessern. Ebenso ergäbe sich dadurch eine direkte Busverbindung vom Stadtteil Ziegelhof zum Hauptort Hochdorf.


Linienverlauf
Plochingen
Kreissparkasse
Eisenbahnstraße
Ulmer Straße
Schulzentrum
Stuttgarter-/Hauptstraße
Ulmer Straße
Reichenbach (F)
Weberei
K 1206 (Bahnhof)
RB16
168
Königsberger Straße
Realschule
Wernau (N)
Kirche Sankt Magnus
Bruckenstraße
Brühl
Wernau (N)
Hochdorf
Talbachbrücke
Weinbergstraße
Rathaus
Roßwälder Straße
Aspen
Notzingen
Wellingen Schlierbacher Str.
Hochdorfer Straße Ötlinger Straße
Rathaus
Wellingen Kirchle
Freitagshof
Kirchheimer Straße
Wellinger Straße
Ötlingen
S1
Brahmsstraße
Kirchheim (T)
Hugo-Wolf-Weg
Martinskirche
Ziegelwasen
Marktplatz
Kirchheim (T)
Lindorf
© OpenStreetMap-Mitwirkende

Liniengruppe Ötlingen – Kirchheim (T) – Altvaterweg

Linien 161

		Status Quo (Fahrplan 2021)	**BA / ÖP** (verkehrliches Mindestniveau)	**Ausreichende Verkehrsbedienung**
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1) Ötlingen – Kirchheim (T) **[161]**	34 / 25 / 16 / 0	36 / 28 / 16 / 0 ÖP: 36 / 28 / 15 / 0 BA: 34 / 18 / 16 / 0	36 / 28 / 16 / 0
	2) Kirchheim (T) – Altvaterweg **[161]**	35 / 24 / 16 / 0	36 / 28 / 16 / 0 ÖP: 36 / 28 / 15 / 0 BA: 34 / 18 / 16 / 0	36 / 28 / 16 / 0
Betriebsleistungen im Landkreis Esslingen (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)		ca. 164.100 (zzgl. b.S. & w.v.)	ca. 172.600 (zzgl. b.S. & w.v.)	ca. 172.600 (zzgl. b.S. & w.v.)
Ergänzender Anrufverkehr		Ja		
Anschlüsse	**Primär:** (aus Ri. Altvaterweg) Kirchheim (T) Bf.: S1 Ri. Stuttgart **Sekundär:** (aus Ri. Ötlingen) Kirchheim (T) Bf.: S1 Ri. Kirchheim (T)			
Hinweise	• Im Rahmen der anstehenden Umgestaltung der Straße Bulkesweg soll diese ggf. zur Einbahnstraße werden. Hierbei ist darauf zu achten, dass die Busse der Linie 161 weiterhin in beide Richtungen durch den Bulkesweg fahren können. Die von ca. 130 Fahrgästen am Tag genutzte Haltestelle Bulkesweg sollte erhalten bleiben. • Im Zentrum von Ötlingen befinden sich die Haltestellen Apotheke, Kirche und Ortsmitte an nahezu gleicher Position. Tatsächlich ist die Haltestelle Kirche zudem als Haltestelle "Kirchstraße" vor Ort ausgewiesen. Hinzukommt, dass die Apotheke in diesem Bereich näher an den Haltestellen Kirche und Ortsmitte als an der Haltestelle Apotheke liegt. Wegen der Umsteiger zwischen den Linien 161, 163 und 164 (perspektivisch auch X10) sowie der oben genannten Gründe, ist ein einheitlicher Namen für die Haltestellen in diesem Bereich anzustreben: Denkbar wären Ortsmitte, Kirche oder Johanneskirche. • Für die Linie X10 ist ein zentraler Halt in Ötlingen anzustreben. Schließlich halten die Expressbusse des Verband Region Stuttgart auch in Kernen-Stetten oder in Gerlingen-Schillerhöhe – beide Teilorte sind kleiner als Ötlingen. Zudem halten auch die im Vergleich zum Expressbus deutlich schnelleren S-Bahnen zwischen Wendlingen a.N. und Kirchheim u.T. in Ötlingen. Der Expressbus muss hier ohnehin durch eine Tempo 30-Zone fahren, verliert also durch einen zentralen Halt kaum Zeit. Zudem bestehen auch in anderen Städten zwei oder sogar mehr als zwei Haltepunkte im Stadtgebiet, so z.B. in Leonberg (zwei Haltestellen: Altstadt und Bahnhof), Esslingen a.N. (drei Haltestellen: Bahnhof, Flandernstraße und Katzenkopf) sowie Kernen i.R. (zwei Haltestellen: Karlstraße und Diakonie). • Verschiebung der Leistungsvolumina innerhalb des Stadtverkehrs Kirchheim u.T. sind zulässig, sofern die erweiterten Vorgaben des ÖPNV-Paktes eingehalten werden. • Im Stadtverkehr Kirchheim u.T. ist zur Verbesserung der Erschließung und ggf. als Ersatz für bestehende Ruftaxi-Angebote die Etablierung eines städtischen On-Demand-Verkehrs zu prüfen. In diesen könnten auch die aktuell tagsüber angebotenen Ruftaxi-Fahrten in die Gebiete Milcherberg und Im Münzen sowie – zumindest teilweise – die Leistungen der Linie 165A zur Alten Plochinger Steige integriert werden.			


Linienverlauf
Kirchheim (T)
Eichendorffstraße
Tannenbergstraße
Bulkesweg
Freiwaldaustraße
Altvaterweg
Spielplatz
Konrad-Widerholt-Halle
Bismarckstraße
Fußgängerzone
Kirchheim (T)
Stadthalle
Krankenhaus
Hegelstraße
Fabrikstraße
Apotheke
Halde
Am Wasen
Ötlingen
Warth
Karpatenweg
Mörikeschule
Nägelestal
Lindorf
S1
161
© OpenStreetMap-Mitwirkende

Liniengruppe Zell u.A. – / Ötlingen – Lindorf – Kirchheim (T) – Schafhof / Waldfriedhof

Linien 163, 164, 165

		Status Quo (Fahrplan 2021)	**BA / ÖP** (verkehrliches Mindestniveau)	**Ausreichende Verkehrsbedienung**
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1) Ötlingen – Lindorf **[163, 164]**	34 / 20 / 16 / 0	0 / 0 / 0 / 0	34 / 20 / 16 / 0
	2) Lindorf – Kirchheim (T) **[163, 164]**	34 / 20 / 16 / 0	34 / 18 / 16 / 0 BA: 34 / 18 / 16 / 0	34 / 20 / 16 / 0
	3) Zell u.A. – Ohmden **[165]**	15 / 10 / 6 / 0 KZu: 15 / 10 / 6 / 0	0 / 0 / 0 / 0	15 / 10 / 6 / 0
	4) Ohmden – Kirchheim (T) **[165]**	18 / 10 / 6 / 0	19 / 10 / 7 / 0 BA: 19 / 10 / 7 / 0	19 / 10 / 7 / 0
	5) Kirchheim (T) – Schlierbacher Dreieck **[164, 165]**	33 / 23 / 16 / 0	34 / 18 / 16 / 0 BA: 34 / 18 / 16 / 0	34 / 23 / 16 / 0
	6) Schlierbacher Dreieck – Waldfriedhof **[165]**	15 / 14 / 8 / 0	0 / 0 / 0 / 0	15 / 14 / 8 / 0
	7) Waldfriedhof – Wellingen **[165]**	0 / 6 / 3 / 0	0 / 0 / 0 / 0	0 / 6 / 3 / 0
	8) Schlierbacher Dreieck – Schafhof **[164]**	17 / 10 / 8 / 0	34 / 18 / 16 / 0 BA: 34 / 18 / 16 / 0	34 / 18 / 16 / 0
	9) Kirchheim (T) – Schafhof **[163]**	17 / 11 / 8 / 0	0 / 0 / 0 / 0	17 / 11 / 8 / 0
Betriebsleistungen im Landkreis Esslingen (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)		ca. 342.200 (zzgl. b.S. & w.v.)	ca. 270.800 (zzgl. b.S. & w.v.)	ca. 376.000 (zzgl. b.S. & w.v.)
Ergänzender Anrufverkehr		Ja		
Anschlüsse	**Primär:** (aus Ri. Zell) Kirchheim (T) Bf.: S1 Ri. Stuttgart **Sekundär:** (aus Ri. Wellingen/Schafhof) Kirchheim (T) Bf.: S1 Ri. Kirchheim (T) (aus Ri. Wellingen/Schafhof) Zell Schillerstraße: 920/921/923 Ri. Göppingen			
Hinweise	• Im Zentrum von Ötlingen befinden sich die Haltestellen Apotheke, Kirche und Ortsmitte an nahezu gleicher Position. Tatsächlich ist die Haltestelle Kirche zudem als Haltestelle "Kirchstraße" vor Ort ausgewiesen. Hinzukommt, dass die Apotheke in diesem Bereich näher an den Haltestellen Kirche und Ortsmitte als an der Haltestelle Apotheke liegt. Wegen der Umsteiger zwischen den Linien 161, 163 und 164 (perspektivisch auch X10) sowie der oben genannten Gründe, ist ein einheitlicher Namen für die Haltestellen in diesem Bereich anzustreben: Denkbar wären Ortsmitte, Kirche oder Johanneskirche. • Für die Linie X10 ist ein zentraler Halt in Ötlingen anzustreben. Schließlich halten die Expressbusse des Verband Region Stuttgart auch in Kernen-Stetten oder in Gerlingen-Schillerhöhe – beide Teilorte sind kleiner als Ötlingen. Zudem halten auch die im Vergleich zum Expressbus deutlich schnelleren S-Bahnen zwischen Wendlingen a.N. und Kirchheim u.T. in Ötlingen. Der Expressbus muss hier ohnehin durch eine Tempo 30-Zone fahren, verliert also durch einen zentralen Halt kaum Zeit. Zudem bestehen auch in anderen Städten zwei oder sogar mehr als zwei Haltepunkte im Stadtgebiet, so z.B. in Leonberg (zwei Haltestellen: Altstadt und Bahnhof), Esslingen a.N. (drei Haltestellen: Bahnhof, Flandernstraße und Katzenkopf) sowie Kernen i.R. (zwei Haltestellen: Karlstraße und Diakonie). • Auf dem Abschnitt Lindorf – Ötlingen sind die Busse der Linien 163 und 164 relativ schwach ausgelastet. Zukünftig könnte nur noch eine der beiden Linien ab Lindorf weiter nach Ötlingen und die andere Linie zu einem anderen Ziel geführt werden. Denkbar wäre z.B. eine der beiden Linien für eine bessere Feinerschließung Lindorfs entlang der Straße Im Brühl und/oder Oberboihinger Straße zu nutzen.			

- Mit der Verlängerung der Linie 165 nach Zell u.A. sollte die Haltestelle Ohmden Siedlung zumindest für die durchgehenden Fahrten aufgegeben und durch eine Straßenrandhaltestelle auf der Zeller Straße ersetzt werden. Denkbar wäre auch, die derzeitige Haltestelle Zeller Straße in den Bereich der Einmündung Marienstraße zu legen und eine weitere neue Haltestelle in der Zeller Straße kurz vor dem Kreisverkehr Zeller Straße/Grubäckerweg einzurichten – in diesem Bereich soll es in den nächsten Jahren zu weiterer Wohnbebauung kommen. Die wenigen in Ohmden endenden Fahrten könnten dann auch - statt wie bisher an der Haltestelle Siedlung – am genannten Kreisverkehr wenden.

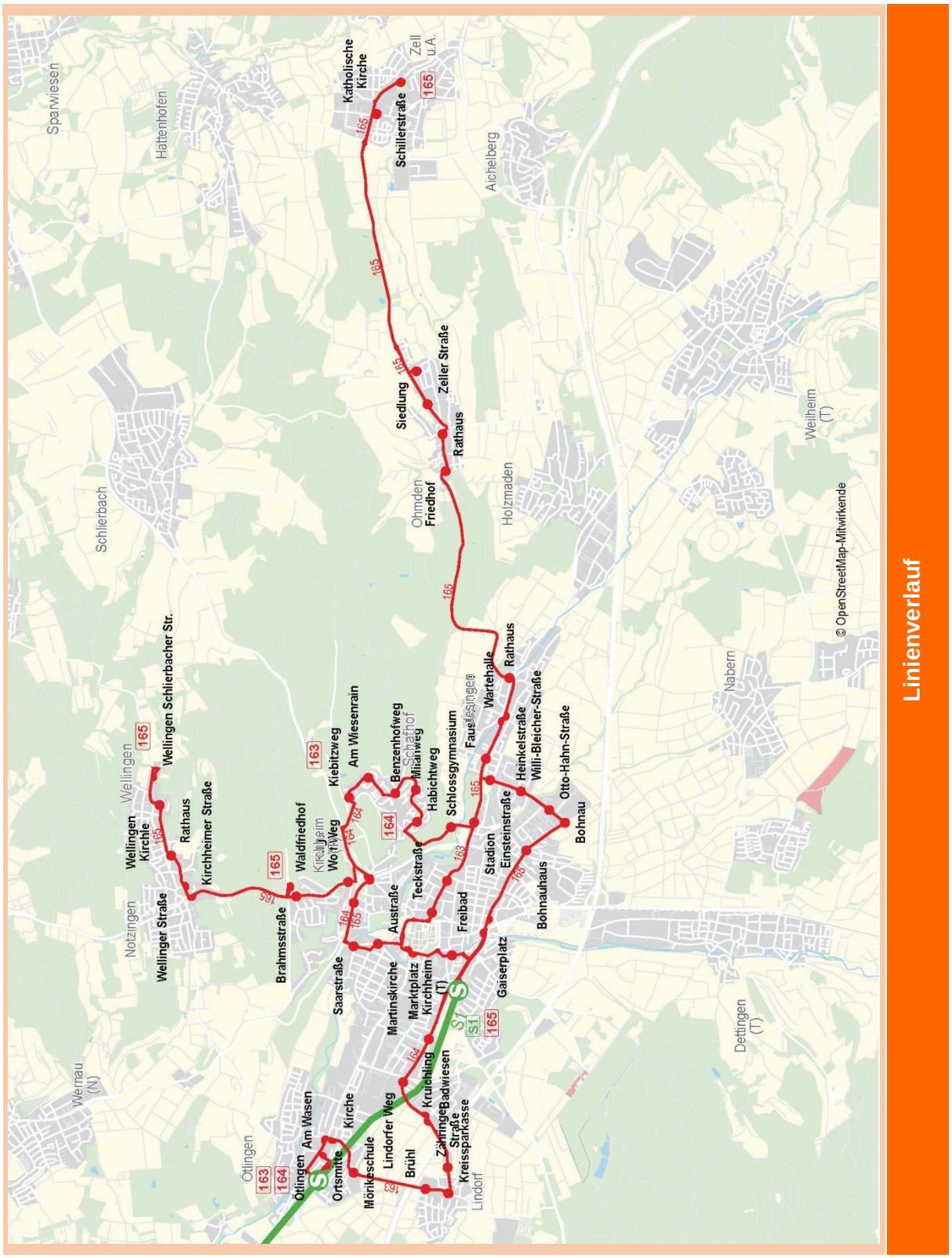
- Am Wochenende fahren die Busse der Linie 165 über Kirchheim u.T. Waldfriedhof seit September 2020 hinaus bis Wellingen und ersetzen damit die Linie 168. Es soll geprüft werden, ob diese Linienführung auch montags bis freitags Vorteile mit sich bringen kann.

- Es soll geprüft werden, ob das Konstrukt der Linien 163 und 164 insbesondere im Bereich Schafhof durch eine andere Darstellung transparenter gemacht werden kann. Derzeit wechselt die Liniennummer im Schafhof von 163 auf 164, wodurch wichtige umsteigefreie Direktverbindung auf dem Rundkurs Kirchheim u.T. – Schlossgymnasium – Schafhof – Schlierbacher Dreieck – Kirchheim u.T. nicht ohne weiteres ersichtlich sind. Ggf. könnte dieser Abschnitt als Ringlinie mit eigener Liniennummer dargestellt werden.

- Es soll nach Möglichkeiten gesucht werden, das Holzmadener Gewerbegebiet (Haltestelle Urwelt-Hauff-Museum) auch unter der Woche anzubinden. Ggf. ergeben sich hier in Zukunft Lösungen im Umfeld der Linien 173, 175, 177 oder 165.

- Verschiebungen der Leistungsvolumina innerhalb des Stadtverkehrs Kirchheim u.T. sind zulässig, sofern die erweiterten Vorgaben des ÖPNV-Paktes eingehalten werden.

- Im Stadtverkehr Kirchheim u.T. ist zur Verbesserung der Erschließung und ggf. als Ersatz für bestehende Ruftaxi-Angebote die Etablierung eines städtischen On-Demand-Verkehrs zu prüfen. In diesen könnten auch die aktuell tagsüber angebotenen Ruftaxi-Fahrten in die Gebiete Milcherberg und Im Münzen sowie – zumindest teilweise – die Leistungen der Linie 165A zur Alten Plochinger Steige integriert werden.

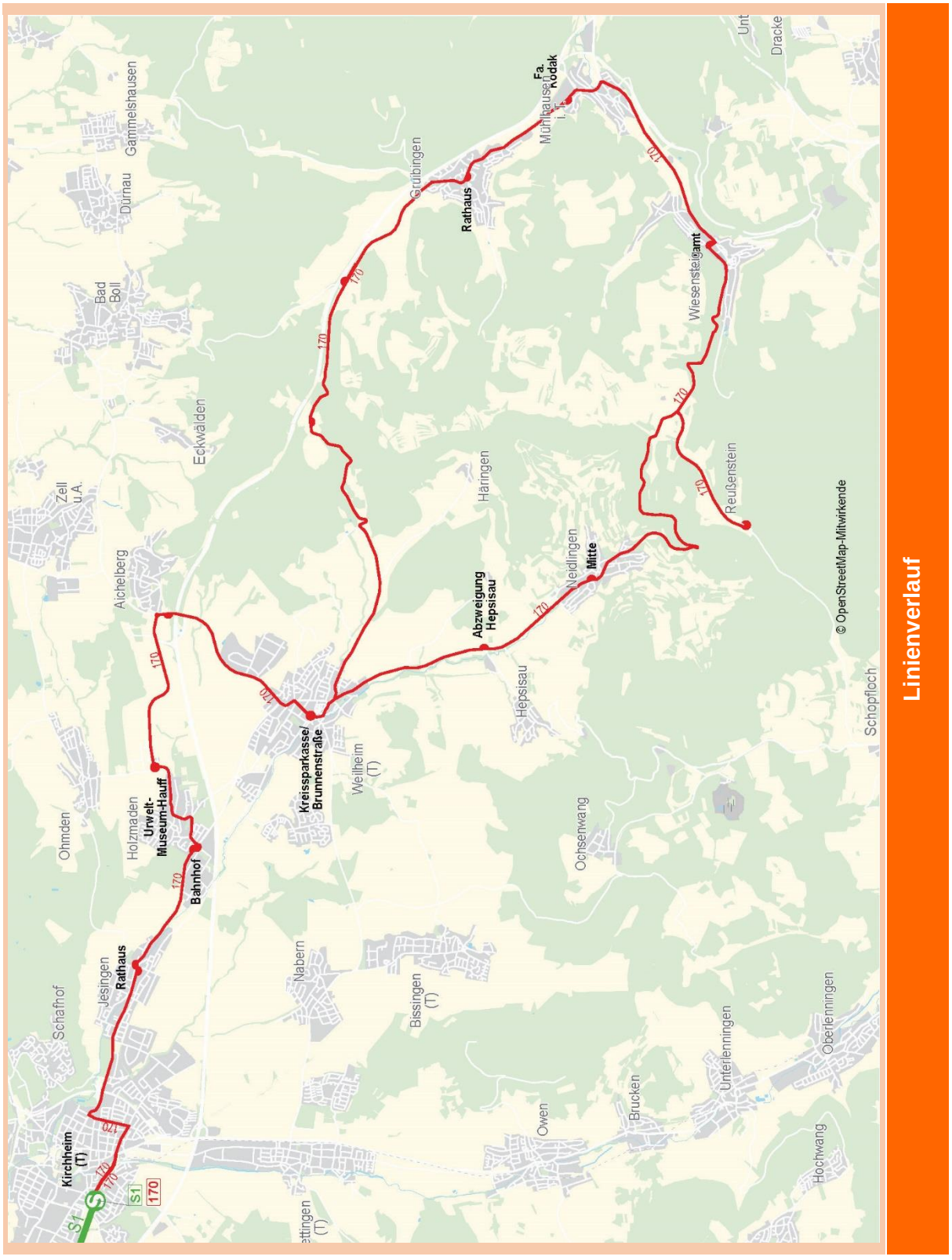

Linienverlauf
Katholische Kirche
Schillerstraße
Zell u.A.
Siedlung
Zeller Straße
Rathaus
Friedhof
Ohmden
Holzmaden
Aichelberg
Sparwiesen
Hattenhofen
Schlierbach
Wellingen
Wellingen Kirche
Wellingen Schlierbacher Str.
Rathaus
Kirchheimer Straße
Wellinger Straße
Notzingen
Brahmsstraße
Waldfriedhof
Kiebitzweg
Am Wiesenrain
Benzenhofweg
Habichtweg
Schlossgymnasium
Wartehalle
Rathaus
Heinkelstraße
Willi-Bleicher-Straße
Otto-Hahn-Straße
Bohnau
Bohnauhaus
Einsteinstraße
Stadion
Gaiserplatz
Freibad
Austraße
Teckstraße
Saarstraße
Martinskirche
Marktplatz Kirchheim (T)
Kruichling
Badwiesen
Zähringer Straße
Kreissparkasse
Lindorf
Brühl
Lindorfer Weg
Mörikeschule
Ortsmitte
Kirche
Am Wasen
Ötlingen
Weilheim (T)
Nabern
Dettingen (T)
Wernau (N)
© OpenStreetMap-Mitwirkende

Bündel 8: Verkehrsraum Albtrauf

Liniengruppe Kirchheim (T) – Reußenstein

Linien 170

		Status Quo (Fahrplan 2021)	**BA / ÖP** (verkehrliches Mindestniveau)	**Ausreichende Verkehrsbedienung**
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1) Kirchheim (T) – Reußenstein **[170]**	0 / 0 / 5 / 0	0 / 0 / 0 / 0	0 / 0 / 5 / 0
Betriebsleistungen (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)		ca. 8.900 (zzgl. b.S. & w.v.)	0 (zzgl. b.S. & w.v.)	ca. 8.900 (zzgl. b.S. & w.v.)
Anschlüsse	**Primär:** (aus Ri. Reußenstein) Kirchheim (T) Bf.: S1 Ri. Stuttgart **Sekundär:** (aus Ri. Kirchheim (T)) Wanderparkplatz Reußenstein: RW1/RW2 Ri. Göppingen			
Hinweise	• Für die Freizeitverkehre auf der und zur Schwäbischen Alb soll ein landkreisübergreifendes Busnetz mit attraktiven Durchbindungen und guten Umsteigemöglichkeiten geplant werden. Zudem ist zu prüfen, ob Freizeitverkehr und regulärer Verkehr besser integriert werden können. Denkbar ist ein Netz von Buslinien mit langen Linienverläufen und möglichen Eckpunkten in Kirchheim u.T., Oberlenningen, Bad Urach/Reutlingen, Neuffen, Göppingen/Geislingen, Merklingen sowie Blaubeuren. • Es ist zu prüfen, ob die Freizeitbuslinie 170 stärker in die reguläre Linie 177 integriert werden kann. So könnte an Sommerwochenenden auf der Linie 177 ein Bus mehr verwendet werden, sodass ab Neidlingen jeweils zweistündlich weiter via Reußenstein nach Römerstein (Biosphärengebiet) und zur Laichinger Tiefenhöhle gefahren werden könnte. Der derzeit nur zwischen Reußenstein und Kirchheim pendelnde Bus kann ggf. vorteilhafter eingesetzt werden, in dem auch das Biosphärengebiet wieder an den Landkreis Esslingen angebunden und gleichzeitig die Laichinger Tiefenhöhle umsteigefrei mit Kirchheim u.T. verbunden wäre. Derzeit müssen Fahrgäste zur Laichinger Tiefenhöhle in Kirchheim u.T. und Oberlenningen umsteigen. Dies stellt für einen Großteil der Fahrgäste einen relativ großen Umweg dar. • Die Busse der Linie 170 sind nur im Sommer zwischen dem 1. Mai und dem letzten Sonntag der Sommerzeit (i.d.R. dritter Sonntag im Oktober) im Einsatz. • Für diese Linie ist ein Fahrradanhänger einzusetzen.			


Linienverlauf
Kirchheim (T)
Schafhof
Jesingen
Rathaus
Ohmden
Holzmaden
Urwelt-Museum-Hauff
Bahnhof
Aichelberg
Zell u.A.
Bad Boll
Dürnau
Gammelshausen
Eckwälden
Kreissparkasse/ Brunnenstraße
Weilheim (T)
Nabern
Bissingen (T)
Owen
Brucken
Unterlenningen
Oberlenningen
Hochwang
Schopfloch
Hepsisau
Abzweigung Hepsisau
Häringen
Neidlingen
Mitte
Ochsenwang
Grüibingen
Rathaus
Fa. Kodak
Mühlhausen i. T.
Wiesensteig
Reußenstein
Dracke
S1
170
© OpenStreetMap-Mitwirkende

Liniengruppe Kirchheim (T) – Bissingen (T) / – Laichingen – Schopfloch – Oberlenningen

Linien 173, 175, 176, 177.1

		Status Quo (Fahrplan 2021)	**BA / ÖP** (verkehrliches Mindestniveau)	**Ausreichende Verkehrsbedienung**
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1) Kirchheim (T) – Bissingen (T) **[173, 175, 176]**	35 / 17 / 16 / 3	36 / 28 / 15 / 0 ÖP: 36 / 28 / 15 / 0 BA: 34 / 19 / 11 / 0	36 / 28 / 16 / 3
	2) Bissingen (T) – Ochsenwang **[176]**	10 / 6 / 5 / 0	15 / 8 / 6 / 0 BA: 15 / 8 / 6 / 0	15 / 8 / 6 / 0
	3) Ochsenwang – Schopfloch **[176]**	6 / 6 / 5 / 0	0 / 0 / 0 / 0	6 / 6 / 5 / 0
	4) Schopfloch – Oberlenningen **[176, 177.1]**	15 / 10 / 5 / 0	19 / 10 / 7 / 0 BA: 19 / 10 / 7 / 0	19 / 10 / 7 / 0
	5) Bissingen (T) – Egelsberg **[176]**	0 / 0 / 0 / 3	0 / 0 / 0 / 0	0 / 0 / 0 / 3
	6) Schopfloch – Laichingen **[177.1]**	0 / 0 / 5 / 0	0 / 0 / 0 / 0	0 / 0 / 5 / 0
	7) Schopfloch – Donnstetten **[176]**	7 / 0 / 0 / 0	w.v.	w.v.
Betriebsleistungen im Landkreis Esslingen (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)		ca. 363.300 (zzgl. b.S. & w.v.)	ca. 385.500 (zzgl. b.S. & w.v.)	ca. 419.000 (zzgl. b.S. & w.v.)
Ergänzender Anrufverkehr		Ja		
Anschlüsse		**Primär:** (aus Ri. Oberlenningen) Kirchheim (T) Bf.: S1 Ri. Stuttgart **Sekundär:** (aus Ri. Kirchheim (T)) Oberlenningen Bf.: RB/177 Ri. Kirchheim (aus Ri. Kirchheim (T)) Bissingen See: 173, 175 Ri. Weilheim (T)		
Hinweise		• Für die Freizeitverkehre auf und zur Schwäbischen Alb soll ein landkreisübergreifendes Busnetz mit attraktiven Durchbindungen und guten Umsteigemöglichkeiten geplant werden. Zudem ist zu prüfen, ob Freizeitverkehr und regulärer Verkehr besser integriert werden können. Denkbar ist ein Netz von Buslinien mit langen Linienverläufen und möglichen Eckpunkten in Kirchheim u.T., Oberlenningen, Bad Urach/Reutlingen, Neuffen, Göppingen/Geislingen, Merklingen sowie Blaubeuren. • Die Freizeitbuslinie 177.1 ist die einzige Linie im VVS, welche den Zusatz ".1" enthält. Eine Liniennummer mit dieser Länge kann allerdings nicht in allen Informationsmedien angegeben werden. Die Linie soll deshalb in das normale Schema dreistelliger Liniennummern eingegliedert werden. Hierfür bietet sich die nun frei gewordene Liniennummer 178 an, die direkt auf die Nummer 177 folgt. • Eine Bedienung der Haltestellen in Donnstetten ist mit dem Landkreis Reutlingen abzustimmen. Derzeit fährt der Freizeitbus – aufgrund mangelnder Finanzierung durch den Landkreis Reutlingen – an den Haltestellen in Donnstetten ohne Halt vorbei. Es sollte deshalb nach Lösungen gesucht werden, wie die Haltestellen wieder bedient werden können, zumal dort mit der Bobbahn, dem Heimatmuseum und dem nahen Römersteinturm durchaus relevante Zielgebiete für den Freizeitverkehr vorhanden sind. • Es ist nach Möglichkeiten zu suchen, am Skigebiet Pfulb zwischen Schlatterhöhe und Schopfloch eine Bushaltestelle einzurichten. An zwei Stellen zweigt in diesem Gebiet ein Weg von der Pfulbstraße ab, sodass sich hier ein Standort mit vertretbarem Aufwand realisieren lässt. Insbesondere im Winter ist hier ein sehr hohes Personenaufkommen. Die nächste Bushaltestelle ist jedoch 750 Meter entfernt und es besteht kein Fußweg zum Wintersportgebiet.		

- Der Familienpark-Westerheim stellt ein wichtiges Ziel im Freizeitverkehr dar. Neben mehreren Attraktionen und Fahrgeschäften für Kinder ist dort auch Gastronomie vorhanden. Der Bus fährt allerdings ohne Halt vorbei. Aus diesem Grund sollte an dieser Stelle eine Bushaltestelle eingerichtet werden.

- Die Busse der Linien 177.1 und 176 fahren am Wochenende teilweise zeitgleich von Schopfloch nach Bissingen a.d.T. bzw. Oberlenningen, sodass es zwei zeitgleiche Verbindungen für die Weiterfahrt nach Kirchheim u.T. gibt. Es ist zu prüfen, ob die Fahrmöglichkeiten im Versatz angeboten werden, sodass von und nach Kirchheim u.T. am Wochenende ein 60-Minuten-Takt auf die Schopflocher Alb hergestellt werden kann.

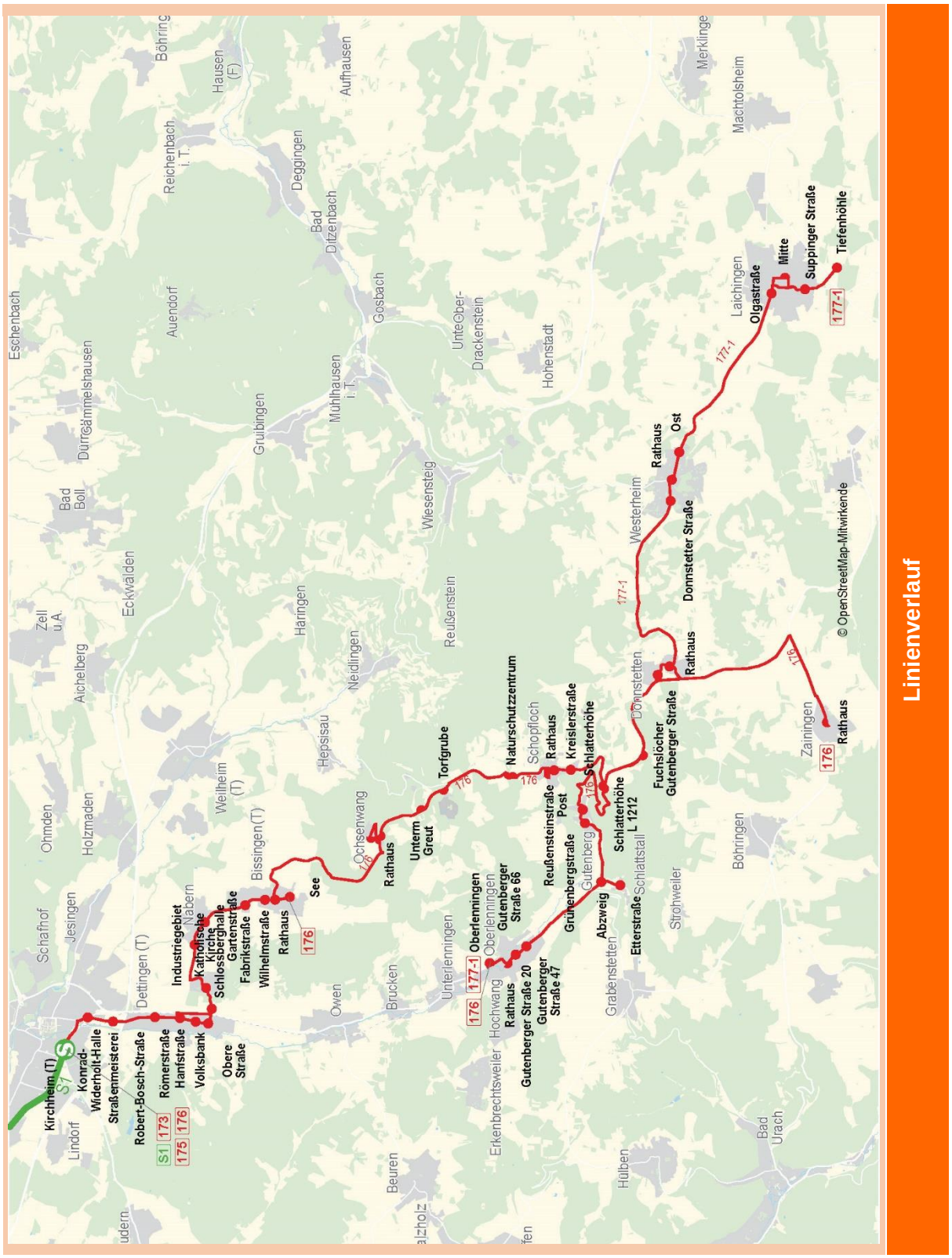
- Nach Möglichkeit soll die Haltestelle Etterstraße in Schlattstall, für die eine Stichfahrt notwendig ist, in beiden Fahrtrichtungen von den Bussen der Linie 176 angefahren werden.

- Die Busse der Linie 177.1 sind nur im Sommer zwischen dem 1. Mai und dem letzten Sonntag der Sommerzeit (i.d.R. dritter Sonntag im Oktober) im Einsatz. Zudem ist für die Linie 177.1 sowie für die Busse der Linie 176, die in dem genannten Zeitraum zwischen Schopfloch und Kirchheim u.T. verkehren, ein Fahrradanhänger einzusetzen.

- Zwischen Schopfloch Reußensteinstraße und Oberlenningen wird das Angebot im Winterhalbjahr im Status quo auf 6 Fahrtenpaare reduziert.

- In Nächten vor Samstagen sowie Sonn- und Feiertagen wird das Wohngebiet Egelsberg über diesen Korridor erschlossen. Bis zum Jahr 2020 wurde der Egelsberg als Stichfahrt auf der Linie 177 im Spätverkehr angefahren, was aber zu Verspätungen und Anschlussverlusten führte.

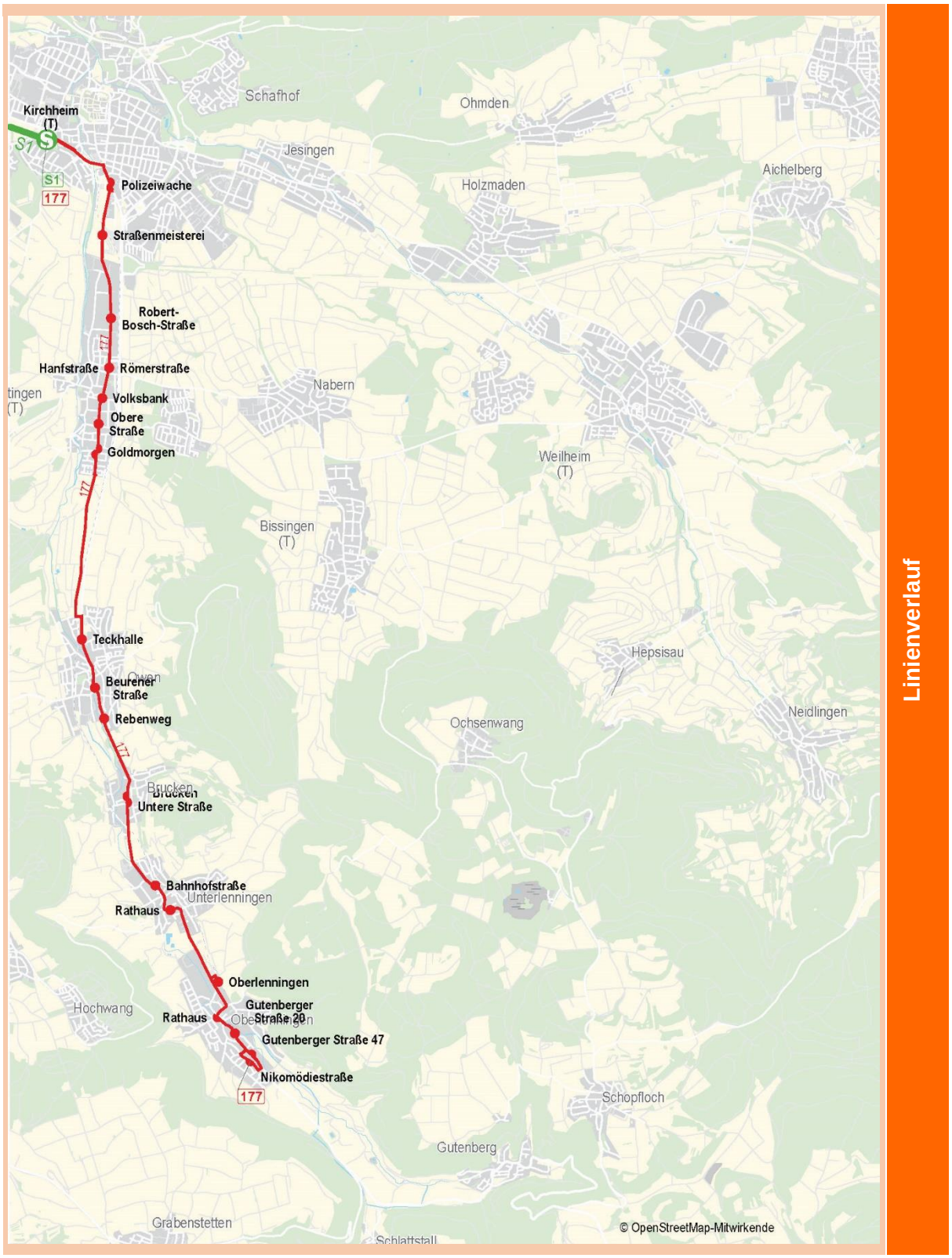
- Für die Ruftaxi-Verkehre ins südliche Kirchheimer Umland (Oberlenningen, Bissingen a.d.T., Weilheim a.d.T.) müssen teilweise mehrere Taxis in Parallelfahrt eingesetzt werden, damit alle Fahrgäste befördert werden können. Vor diesem Hintergrund ist eine Umstellung auf einen Nachtbus in Wochenendnächten zu prüfen. Ggf. könnte dieser auch aus dem im Vergleich zum Status quo höheren Basisangebot auf den jeweiligen Linien gespeist werden.


Linienverlauf
Kirchheim (T)
S7
Konrad-Widerholt-Halle
Straßenmeisterei
Robert-Bosch-Straße
S1 173
175 176
Römerstraße
Hanfstraße
Volksbank
Obere Straße
Industriegebiet
Katholische Kirche
Schlossberghalle
Gartenstraße
Fabrikstraße
Wilhelmstraße
Rathaus
See
176
Bissingen(T)
Ochsenwang
Rathaus
176
Unterm Greut
Torfgrube
176
Naturschutzzentrum
176
Schopfloch
Rathaus
Kreislerstraße
Schlatterhöhe
176
Reußensteinstraße
Post
Grünenbergstraße
Gutenberg
Abzweig
Schlatterhöhe
L 1212
Etterstraße
Schlattstall
Grabenstetten
Fuchslöcher
Gutenberger Straße
Donnstetten
Rathaus
Donnstetter Straße
Ost
Rathaus
Westerheim
177-1
Olgastraße
Mitte
Suppinger Straße
Tiefenhöhle
177-1
Laichingen
Machtolsheim
Merklinge
176
Rathaus
Zainingen
176
Oberlenningen
177-1
176
Gutenberger Straße 66
Gutenberger Straße 20
Gutenberger Straße 47
Rathaus
Hochwang
Oberlenningen
Unterlenningen
Erkenbrechtsweiler
Owen
Brucken
Beuren
Hülben
Bad Urach
Böhringen
Ströhweiler
Eschenbach
Schafhof
Jesingen
Ohmden
Holzmaden
Lindorf
Aichelberg
Zell u.A.
Eckwälden
Bad Boll
Dürnau
Hammelshausen
Auendorf
Reichenbach i. T.
Hausen (F)
Böhringen
Deggingen
Bad Ditzenbach
Aufhausen
Gosbach
Mühlhausen i. T.
Gruibingen
Haringen
Hepsisau
Nedlingen
Wiesensteig
Reußenstein
Unte Ober-Drackenstein
Hohenstadt
© OpenStreetMap-Mitwirkende

Liniengruppe Kirchheim (T) – Oberlenningen

Linien 177

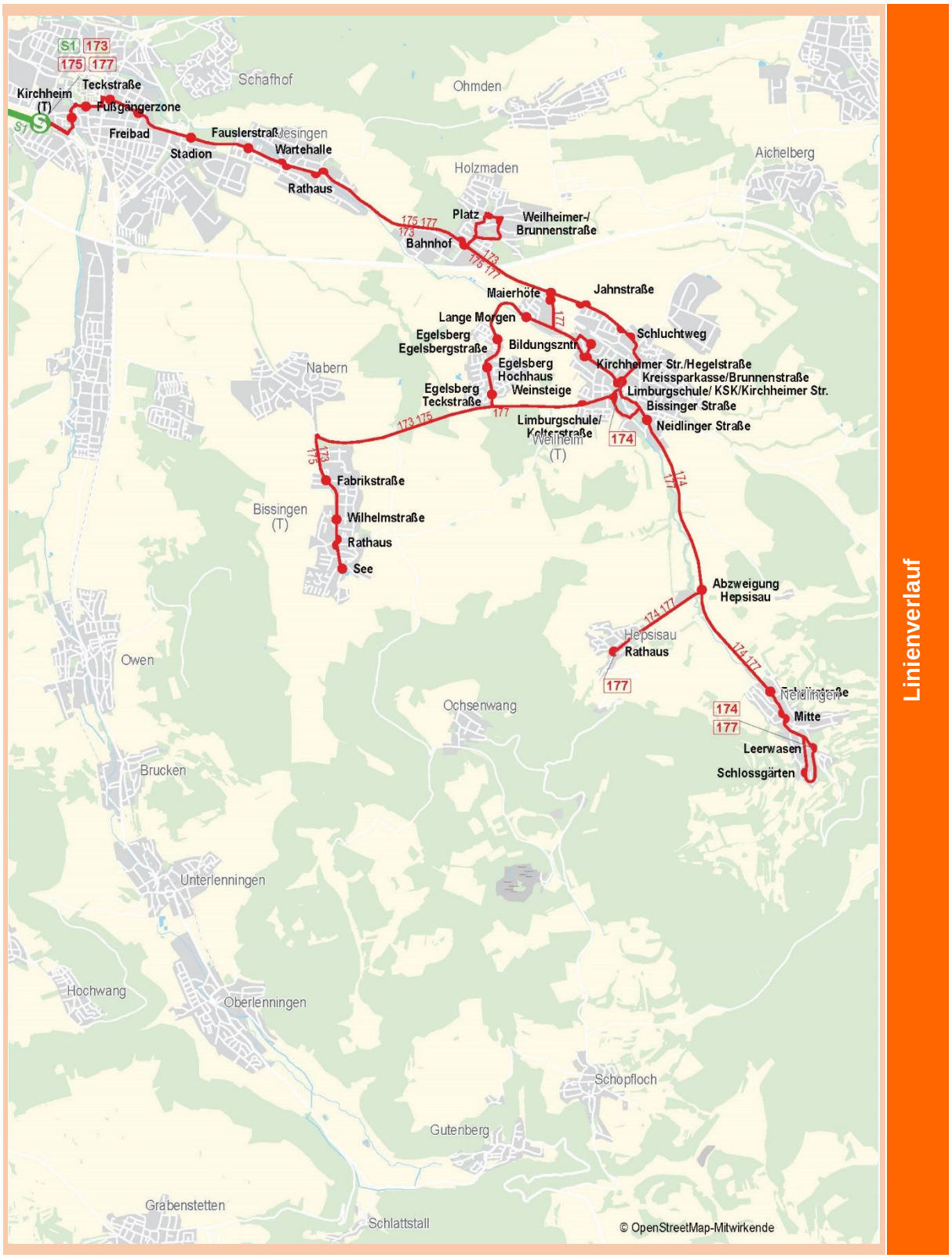
		Status Quo (Fahrplan 2021)	**BA / ÖP** (verkehrliches Mindestniveau)	**Ausreichende Verkehrsbedienung**
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1) Kirchheim (T) – Oberlenningen **[177]**	21 / 9 / 9 / 2	23 / 12 / 7 / 0 BA: 23 / 12 / 7 / 0	23 / 12 / 9 / 2
Betriebsleistungen im Landkreis Esslingen (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)		ca. 168.000 (zzgl. b.S. & w.v.)	ca. 176.000 (zzgl. b.S. & w.v.)	ca. 185.000 (zzgl. b.S. & w.v.)
Ergänzender Anrufverkehr		Ja		
Anschlüsse	**Primär:** (aus Ri. Oberlenningen) Kirchheim (T) Bf.: S1 Ri. Stuttgart **Sekundär:** (aus Ri. Kirchheim (T)) Oberlenningen Bf.: 176 Ri. Schopfloch			
Hinweise	• Für die Linie 177 ist weiterhin nach Möglichkeiten einer gesteigerten Pünktlichkeit in der nachmittäglichen HVZ zu suchen. Derzeit können nachmittags zwei Fahrten (Ankunft um 17:08 Uhr und 18:08 Uhr am Oberlenninger ZOB) nicht bis zum Oberen Sand durchfahren, da sich sonst Verspätungen anhäufen. Eine Lösungsmöglichkeit hierfür könnte sein, dass die Busse Richtung Oberlenningen nicht mehr am ZOB halten. Dadurch könnte das zweimalige Linksabbiegen entfallen. Ein Ersatz für die Anfahrt des ZOB könnte eine neue Haltestelle auf der Adolf-Scheufelen-Straße auf Höhe des Bahnhofs mit der Bezeichnung Bahnhof (Parkstraße) sein. Die Einrichtung einer derartigen Haltestelle wurde zwar bereits mit negativem Resultat geprüft, allerdings ergibt sich ggf. zu einem späteren Zeitpunkt und mit geänderten Rahmenbedingungen eine neuerliche Möglichkeit. • Die Busse der Linie 177 müssen ab Kirchheim u.T. weiter Richtung Weilheim/Neidlingen fahren, sodass korridorübergreifend die Direktverbindung (u.a. Oberlenningen – Kirchheim u.T. Innenstadt) erhalten bleiben. Die Busse der Linie 173 und 175 fahren ab Bissingen a.d.T. sowie ab Kirchheim u.T. weiter Richtung Weilheim a.d.T., was ebenfalls korridorübergreifende Direktverbindungen herstellt und erhält. • Die Busse der Linie 177 ergeben gemeinsam mit der parallel geführten RB64 (Teckbahn) einen 30-Minuten-Takt. Die Busse sollen deshalb immer im Versatz zur Regionalbahn unterwegs sein. • Im Linienabschnitt zwischen Kirchheim u.T. und Oberlenningen sind alle Fahrscheine anzuerkennen, die auch auf der parallel verlaufenden Schienenstrecke für Verbundgrenzen überschreitende Verkehre anerkannt werden. Hierbei handelt es sich derzeit um Fahrkarten nach dem Tarif der Deutschen Bahn AG (BB DB) sowie dem bw-Tarif. • Für die Ruftaxi-Verkehre ins südliche Kirchheimer Umland (Oberlenningen, Bissingen a.d.T., Weilheim a.d.T.) müssen teilweise mehrere Taxis in Parallelfahrt eingesetzt werden, damit alle Fahrgäste befördert werden können. Vor diesem Hintergrund ist eine Umstellung auf Nachtbus in Wochenendnächten zu prüfen. Ggf. könnte der Nachtbus auch aus dem im Vergleich zum Status quo höheren Basisangebot auf den jeweiligen Linien gespeist werden.			


Linienverlauf
Kirchheim (T)
S1
177
Polizeiwache
Straßenmeisterei
Robert-Bosch-Straße
Hanfstraße
Römerstraße
Volksbank
Obere Straße
Goldmorgen
Teckhalle
Beurener Straße
Rebenweg
Brucken
Untere Straße
Bahnhofstraße
Rathaus
Oberlenningen
Gutenberger Straße 20
Gutenberger Straße 47
Nikomödiestraße
Schafhof
Ohmden
Jesingen
Holzmaden
Aichelberg
Nabern
Weilheim (T)
Bissingen (T)
Hepsisau
Ochsenwang
Neidlingen
Unterlenningen
Hochwang
Schopfloch
Gutenberg
Grabenstetten
© OpenStreetMap-Mitwirkende

Liniengruppe Kirchheim (T) – Weilheim (T) – Neidlingen / – Bissingen (T)

Linien 173, 174, 175, 177

		Status Quo (Fahrplan 2021)	**BA / ÖP** (verkehrliches Mindestniveau)	**Ausreichende Verkehrsbedienung**
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1) Kirchheim (T) – Weilheim **[173, 175, 177]**	36 / 32 / 22 / 2	41 / 28 / 15 / 0 ÖP: 36 / 28 / 15 / 0 BA: 41 / 21 / 12 / 0	41 / 32 / 22 / 2
	2) Weilheim – Neidlingen **[174, 177]**	29 / 18 / 15 / 2	22 / 11 / 7 / 0 BA: 22 / 11 / 7 / 0	29 / 18 / 15 / 2
	3) Weilheim – Bissingen (T) **[173, 175]**	18 / 14 / 5 / 0	22 / 11 / 7 / 0 BA: 22 / 11 / 7 / 0	22 / 14 / 7 / 0
Betriebsleistungen im Landkreis Esslingen (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)		ca. 436.600 (zzgl. b.S. & w.v.)	ca. 409.900 (zzgl. b.S. & w.v.)	ca. 473.300 (zzgl. b.S. & w.v.)
Ergänzender Anrufverkehr		Ja		
Anschlüsse	**Primär:** (aus Ri. Neidlingen/Bissingen (T)) Kirchheim (T) Bf.: S1 Ri. Stuttgart **Sekundär:** (aus Ri. Kirchheim (T)) Bissingen (T) See: 173/175/176 Ri. Dettingen (T)			
Hinweise	• Nachdem die Haltestelle Weilheim a.d.T. „Lerchenstraße“ wieder zur Schulbushaltestelle wurde, ist dieser Bereich relativ schlecht erschlossen. Aus diesem Grund wäre aus Fahrgastsicht am bestehenden Linienweg der Linie 177 in der Oberen Grabenstraße eine neue Bushaltestelle "Kohlesbachbrücke" wünschenswert. Ebenso könnte zur Verbesserung der Erschließung die Haltestelle „Weinsteige“ in Weilheim a.d.T. als beidseitige Haltestelle ausgebaut werden. • Eine Befahrbarkeit der Holzmadener Straße zwischen Holzmaden und Weilheim a.d.T. für Linienbusse wäre anzustreben. Dies würde nicht nur der Zeitaufwand, der für die Bedienung der Ortslage von Holzmaden erforderlich ist, verringern. Es könnte auch das Gebiet Holzmaden Auf der Höhe an den ÖPNV angeschlossen werden. • Es soll nach Möglichkeiten gesucht werden, das Holzmadener Gewerbegebiet (Haltestelle Urwelt-Hauff-Museum) auch unter der Woche anzubinden. Ggf. ergeben sich hier in Zukunft Lösungen im Umfeld der Linien 173, 175, 177 oder 165. • Die Fahrten der Linien RB64 und 177 sollten so gelegt sein, dass zwischen Oberlenningen und Kirchheim u.T. ein möglichst gutes Gesamtangebot vorhanden ist. • Für die Ruftaxi-Verkehre ins südliche Kirchheimer Umland (Oberlenningen, Bissingen a.d.T., Weilheim a.d.T.) müssen teilweise mehrere Taxis in Parallelfahrt eingesetzt werden, damit alle Fahrgäste befördert werden können. Vor diesem Hintergrund ist eine Umstellung auf einen Nachtbus in Wochenendnächten zu prüfen. Ggf. könnte dieser auch aus dem im Vergleich zum Status quo höheren Basisangebot auf den jeweiligen Linien gespeist werden.			



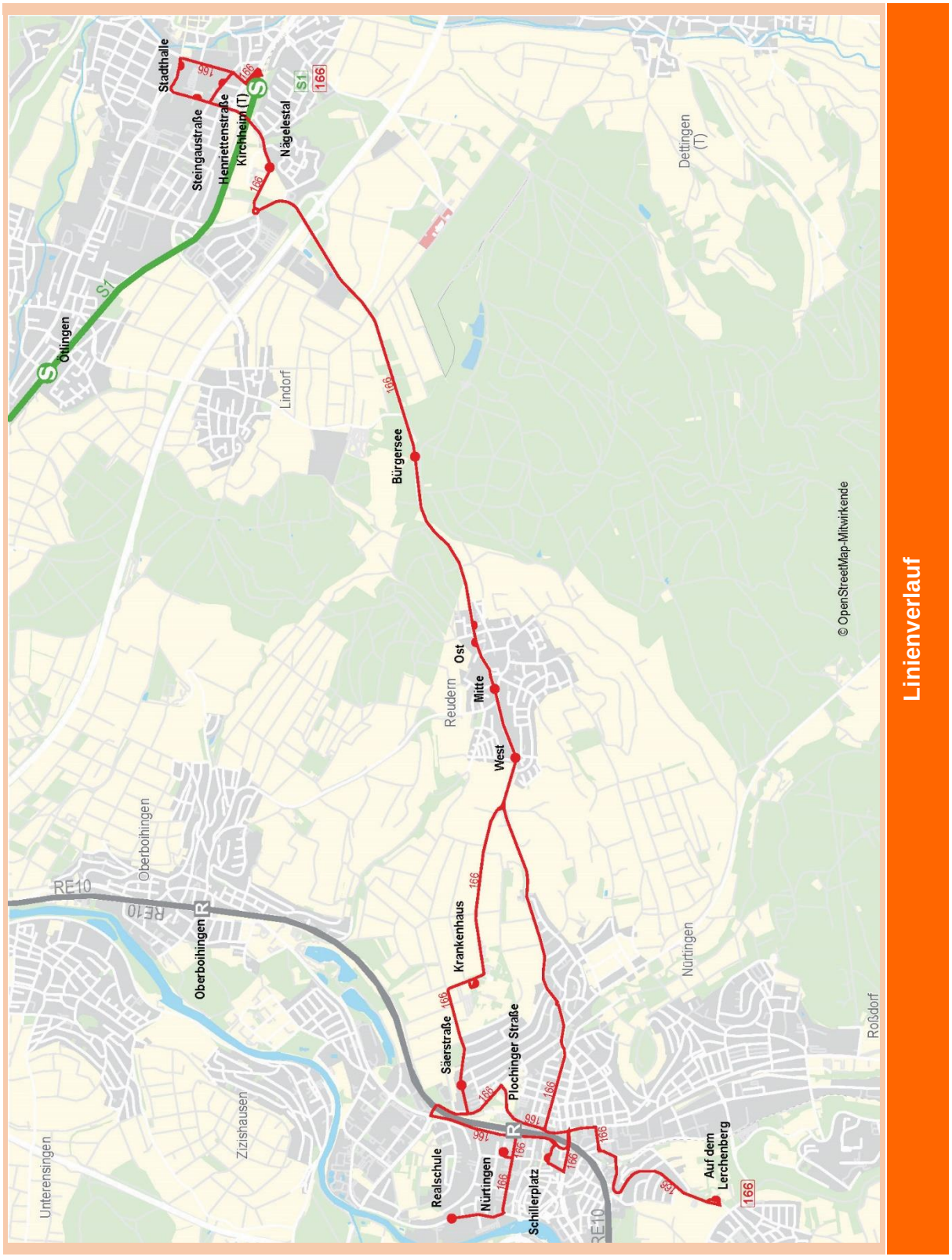
Linienverlauf

Bündel 9: Verkehrsraum Nürtingen

Liniengruppe Kirchheim (T) – Nürtingen

Linien 166

		Status Quo (Fahrplan 2021)	**BA / ÖP** (verkehrliches Mindestniveau)	**Ausreichende Verkehrsbedienung**
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1) Kirchheim (T) – Reudern **[166]**	35 / 19 / 18 / 1 EWM: 6 / 6 / 9 / 0,5	32 / 16 / 10 / 0 BA: 32 / 16 / 10 / 0	32 / 16 / 10 / 1
	2) Reudern – Nürtingen medius Klinik **[166]**	35 / 19 / 18 / 1 EWM: 0 / 1 / 1 / 0,5	33 / 17 / 10 / 0 BA: 33 / 17 / 10 / 0	35 / 19 / 18 / 1
	3) Nürtingen medius Klinik – Nürtingen Bahnhof **[166]**	35 / 19 / 18 / 1 EWM: 3 / 1 / 1 / 0,5	33 / 17 / 10 / 0 BA: 33 / 17 / 10 / 0	33 / 19 / 18 / 1
Betriebsleistungen im Landkreis Esslingen (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)		ca. 247.700 (zzgl. b.S. & w.v.)	ca. 216.400 (zzgl. b.S. & w.v.)	ca. 225.800 (zzgl. b.S. & w.v.)
Anschlüsse	**Primär:** (aus Ri. Kirchheim (T)) Nürtingen Bf.: RB/RE Ri. Stuttgart **Sekundär:** (aus Ri. Nürtingen) Kirchheim (T) Bf.: S1 Ri. Stuttgart (aus Ri. Kirchheim (T)) Nürtingen Bf.: RB/RE Ri. Tübingen			
Hinweise	• Die derzeitige Lage der Haltestelle „Nürtingen Schillerplatz“ ist in mehrerlei Hinsicht suboptimal. Sie liegt zum einen nicht mehr am namensgebenden Platz, sondern abseits davon in der Frickenhauser Straße. Zum anderen stellt die Stichfahrt zur Haltestelle für alle Fahrgäste, die dort nicht ein- oder aussteigen, einen Umweg dar. Deshalb soll das Konzept zur Anbindung der Nürtinger Altstadt überdacht werden. Bei Beibehaltung des aktuellen ZOB-Standorts wäre die Reaktivierung der alten Linienführung mit einem Halt direkt am Schillerplatz sehr zu begrüßen. Dies würde für durchfahrende Fahrgäste keinen signifikanten Umweg bedeuten. Zudem läge die Haltestelle direkt in der Altstadt. Mit der Stadt Nürtingen soll diskutiert werden, ob vor dem Hintergrund der Klima- und Verkehrsdebatte nicht eine Rückkehr zur alten Linienführung denkbar ist, zumal nur ein sehr kleiner Teil des Fußgängerzonenbereichs von Bussen befahren werden müsste. Andernfalls könnte die Haltestelle „Post (Bahnhof)“ als beidseitige Haltestelle ausgebaut werden und künftig als Innenstadthaltestelle dienen. Die derzeitigen Stichfahrten zum „Schillerplatz“, welche für durchfahrende Fahrgäste unattraktiv sind und teilweise zu Anschlussverlusten am Bahnhof führen, sollen künftig vermieden werden. • Darüber hinaus soll die Linienführung der Linie 166 zwischen „Säerstraße“ in Hin- und Rückrichtung vereinheitlicht werden. Derzeit verkehrt die Buslinie in einer Fahrtrichtung direkt, in der anderen Fahrtrichtung via Plochinger Straße.			


Stadthalle
Steingaustraße
Henriettenstraße
Kirchheim (T)
Nägelestal
S1
166
Ötlingen
Lindorf
Bürgersee
Dettingen (T)
Ost
Mitte
West
Reudern
Oberboihingen
RE10
Krankenhaus
Säerstraße
Plochinger Straße
Nürtingen
Roßdorf
Zizishausen
Unterensingen
Realschule
Schillerplatz
Auf dem Lerchenberg
© OpenStreetMap-Mitwirkende
Linienverlauf

Liniengruppe Nürtingen Bahnhof – Bachhalde

Linien 169

		Status Quo (Fahrplan 2021)	**BA / ÖP** (verkehrliches Mindestniveau)	**Ausreichende Verkehrsbedienung**
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1) Nürtingen Bahnhof – Bachhalde **[169]**	11 / 0 / 0 / 0	15 / 0 / 0 / 0 BA: 15 / 0 / 0 / 0	15 / 0 / 0 / 0
Betriebsleistungen im Landkreis Esslingen (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)		ca. 21.900 (zzgl. b.S. & w.v.)	ca. 29.900 (zzgl. b.S. & w.v.)	ca. 29.900 (zzgl. b.S. & w.v.)
Anschlüsse	**Primär:** (aus Ri. Bachhalde) Nürtingen Bf.: RB/RE Ri. Stuttgart **Sekundär:** (aus Ri. Bachhalde) Nürtingen Bf.: RB/RE Ri. Tübingen			
Hinweise	• Seit Juni 2020 fahren die Busse der Linie 169 nach einem neuen Fahrplan, der auch die Bedienung der Haltestelle „Bauhof“ und „Hohes Gestade“ vorsieht. In diesem Zusammenhang ist zu prüfen, ob die Busse der Linie 196 künftig noch über die Haltestelle „Bauhof“ fahren sollen. Das dortige Gewerbegebiet Nürtingen-Au ist nun auch mit der Linie 169 angebunden, sodass die Linie 196 ggf. beschleunigt werden könnte. Ggf. könnte ergänzend die Linie 186 ab „Oberensingen Lindenplatz / Oberensingen Schule“ via „Hohes Gestade“ und „Realschule“ statt via „Cafe Stoll“ zum ZOB geführt werden, womit das Gewerbegebiet ganztägig erreichbar wäre. • Die Busse der Linie 169 fahren derzeit in beiden Fahrtrichtungen über das Gewerbegebiet Au, obwohl zur morgendlichen HVZ die Fahrgastzahlen in Richtung Gewerbegebiet deutlich höher ausfallen als in die Gegenrichtung und sich die Fahrgastzahlen zur abendlichen HVZ gegenteilig darstellen. Dieses tages- und fahrtrichtungsabhängige Verkehrsaufkommen könnte genutzt werden, indem der Linie ohne wesentliche Zusatzkosten eine weitere Bedienungsaufgabe gegeben wird: So könnten die Busse morgens als Ringlinie ZOB – Au – Bachhalde - Zizishausen Friedhof – ZOB und nachmittags umgekehrt fahren. Der Bereich Zizishausen Friedhof, der momentan nur über den Bürgerbus angebunden ist, könnte somit auch mit dem regulären ÖPNV im 30-Minuten-Takt bedient werden. • Verschiebung der Leistungsvolumina innerhalb des Stadtverkehrs Nürtingen sind zulässig, sofern die erweiterten Vorgaben des ÖPNV-Paktes eingehalten werden.			



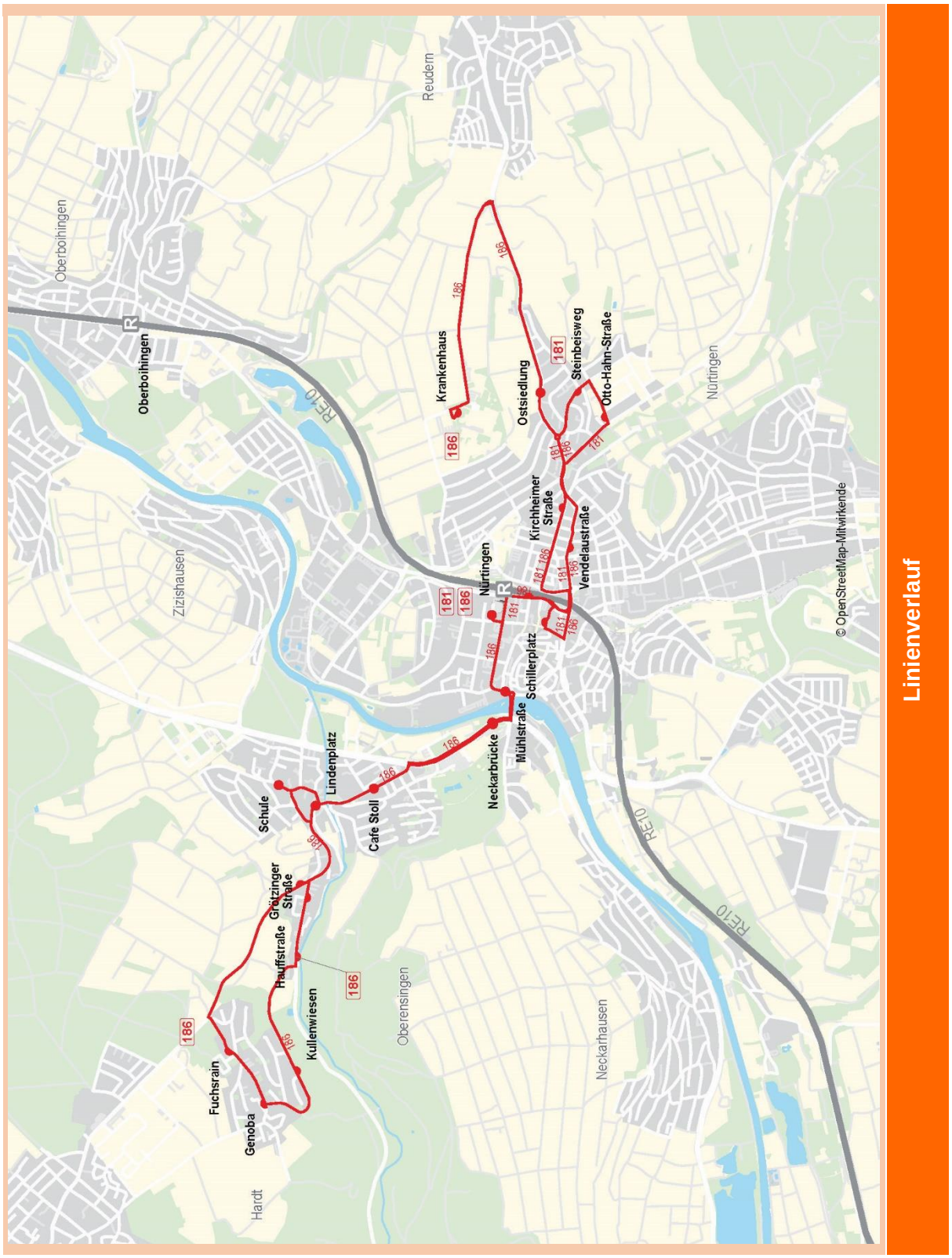
Linienverlauf

Liniengruppe Hardt – Nürtingen – Rieth – medius Klinik

Linien 181, 186

		Status Quo (Fahrplan 2021)	**BA / ÖP** (verkehrliches Mindestniveau)	**Ausreichende Verkehrsbedienung**
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1) Hardt – Nürtingen ZOB **[186]**	11 / 0 / 0 / 0 EWM: 1 / 0 / 0 / 0	15 / 0 / 0 / 0 BA: 15 / 0 / 0 / 0	15 / 0 / 0 / 0
	2) Nürtingen ZOB – Nürtingen Ostsiedlung / Steinbeisweg **[181, 186]**	25 / 7 / 0 / 0	34 / 18 / 16 / 0 BA: 34 / 18 / 16 / 0	34 / 18 / 16 / 0
	3) Nürtingen Ostsiedlung – medius Klinik **[186]**	11 / 0 / 0 / 0	18 / 9 / 5 / 0 BA: 18 / 9 / 5 / 0	18 / 9 / 5 / 0
	➔ *Kommunale Zubestellungen im Stadtverkehr vorhanden*			
Betriebsleistungen im Landkreis Esslingen (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)		ca. 73.200 (zzgl. b.S. & w.v.)	ca. 116.200 (zzgl. b.S. & w.v.)	ca. 116.200 (zzgl. b.S. & w.v.)
Ergänzender Anrufverkehr		Ja		
Anschlüsse	**Primär:** (aus Ri. Rieth/medius Klinik) Nürtingen Bf.: RB/RE Ri. Stuttgart **Sekundär:** (aus Ri. Hardt) Nürtingen Bf.: RB/RE Ri. Tübingen / Stuttgart (aus Ri. Rieth/medius Klinik) Nürtingen Bf.: RB/RE Ri. Tübingen			
Hinweise	• Innerhalb des Stadtverkehrs Nürtingen können die unter den einzelnen Linien ausgewiesenen Leistungsvolumina unter den Linien in Absprache mit dem Landkreis Esslingen ausgetauscht werden, sodass ein im Sinne der Stadt attraktives Angebot entsteht. Verschiebungen der Leistungsvolumina innerhalb des Stadtverkehrs Nürtingen sind zulässig, sofern die erweiterten Vorgaben des ÖPNV-Paktes eingehalten werden. • Alternativ zu einem möglichen Ausbau der Linie 171 (Nürtingen – Owen) könnte geprüft werden, ob die Linie 181 über ihre derzeitige Endstelle Steinbeisweg hinaus bis Owen verlängert werden könnte. Ggf. könnte dies unter Kosten-Nutzen-Gesichtspunkten vorteilhafter als eine Aufwertung der Linie 171 sein. • Die derzeitige Lage der Haltestelle Nürtingen Schillerplatz ist in mehrerlei Hinsicht suboptimal. Sie liegt zum einen nicht mehr am namensgebenden Platz, sondern abseits davon in der Frickenhauser Straße. Zum anderen stellt die Stichfahrt zur Haltestelle für alle Fahrgäste, die dort nicht ein- oder aussteigen, einen Umweg dar. Deshalb soll das Konzept zur Anbindung der Nürtinger Altstadt überdacht werden. Bei Beibehaltung des aktuellen ZOB-Standorts wäre die Reaktivierung der alten Linienführung mit einem Halt direkt am Schillerplatz sehr zu begrüßen. Dies würde für durchfahrende Fahrgäste keinen signifikanten Umweg bedeuten. Zudem läge die Haltestelle direkt in der Altstadt. Mit der Stadt Nürtingen soll diskutiert werden, ob vor dem Hintergrund der Klima- und Verkehrsdebatte nicht eine Rückkehr zur alten Linienführung denkbar ist, zumal nur ein sehr kleiner Teil des Fußgängerzonenbereichs von Bussen befahren werden müsste. Andernfalls könnte die Haltestelle Post (Bahnhof) als beidseitige Haltestelle ausgebaut werden und künftig als Innenstadthaltestelle dienen. Die derzeitigen Stichfahrten zum Schillerplatz, welche für durchfahrende Fahrgäste unattraktiv sind und teilweise zu Anschlussverlusten am Bahnhof führen, sollen künftig vermieden werden. • Perspektivisch ist im Auge zu behalten, ob die Anbindung der Haltestelle „Oberensingen Schule“ in den Linienweg integriert werden könnte. Dies würde v.a. dann Sinn machen, wenn auf der betrieblich erforderlichen Wendefahrt über Denkendorfer Weg, Waldhäuser Straße, Ulrich-von-Ensingen-Straße ein bis zwei zusätzliche Bushaltestellen eingerichtet werden. In diesem Sinne könnte die Erschließung dieses Wohngebietes verbessert werden. In diesem Zusammenhang ist auch zu prüfen, ob die Linie 186 ab „Oberensingen Lindenplatz“ bzw. „Oberensingen Schule“ über die Haltestellen „Hohes Gestade“ und „Realschule“ zum ZOB geführt werden kann statt wie heute über „Cafe Stoll“. Dadurch würden im Stadtgebiet neue Direktverbindungen entstehen. Im Bereich Wendlinger Straße / Im Wieseng-			

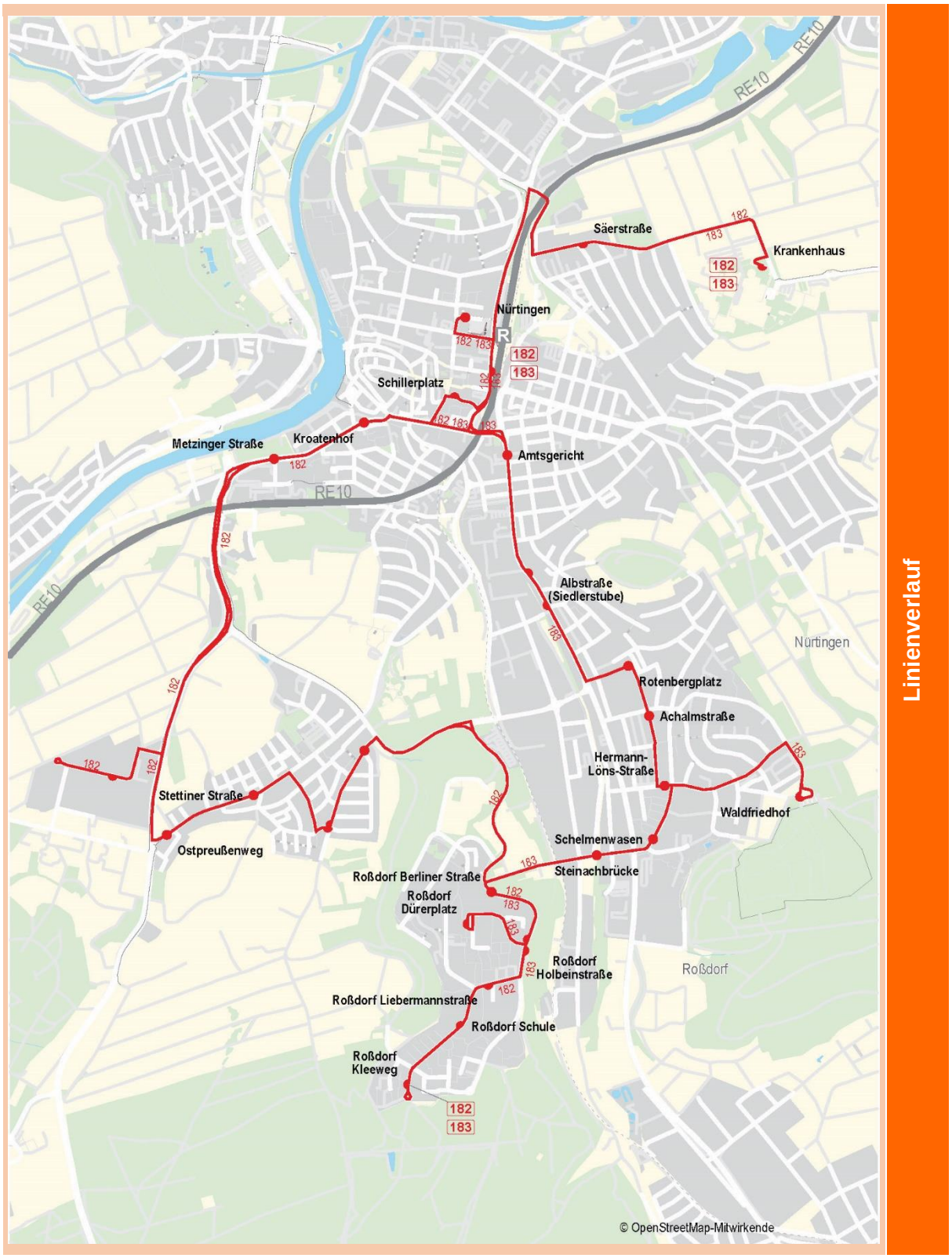
	rund wäre eine weitere Haltestelle denkbar. Zudem könnte die Linie 196 beschleunigt geführt werden und müsste nicht mehr das Gewerbegebiet Au anbinden. Eine Umsetzung dieser Planung muss allerdings auch bezüglich der umlauftechnischen Einbindung der Linie 186 und der Anschlusssituation in Nürtingen vertretbar sein. • Beim Leistungsvolumen der Linie 186 zwischen Nürtingen und Nürtingen medius Klinik wurden im verkehrlichen Mindestniveau sowie in der ausreichenden Verkehrsbedienung die Fahrten der Linie 166 in Abzug gebracht.


Linienverlauf
Oberboihingen
Reudern
Nürtingen
Zizishausen
Oberensingen
Neckarhausen
Hardt
Krankenhaus
Ostsiedlung
Steinbeisweg
Otto-Hahn-Straße
Kirchheimer Straße
Verdelaustraße
Schillerplatz
Mühlstraße
Neckarbrücke
Lindenplatz
Schule
Cafe Stoll
Grötzinger Straße
Hauffstraße
Kullenwiesen
Fuchsrain
Genoba
181
186
R
R10
© OpenStreetMap-Mitwirkende

Liniengruppe Nürtingen – Roßdorf

Linien 182, 183

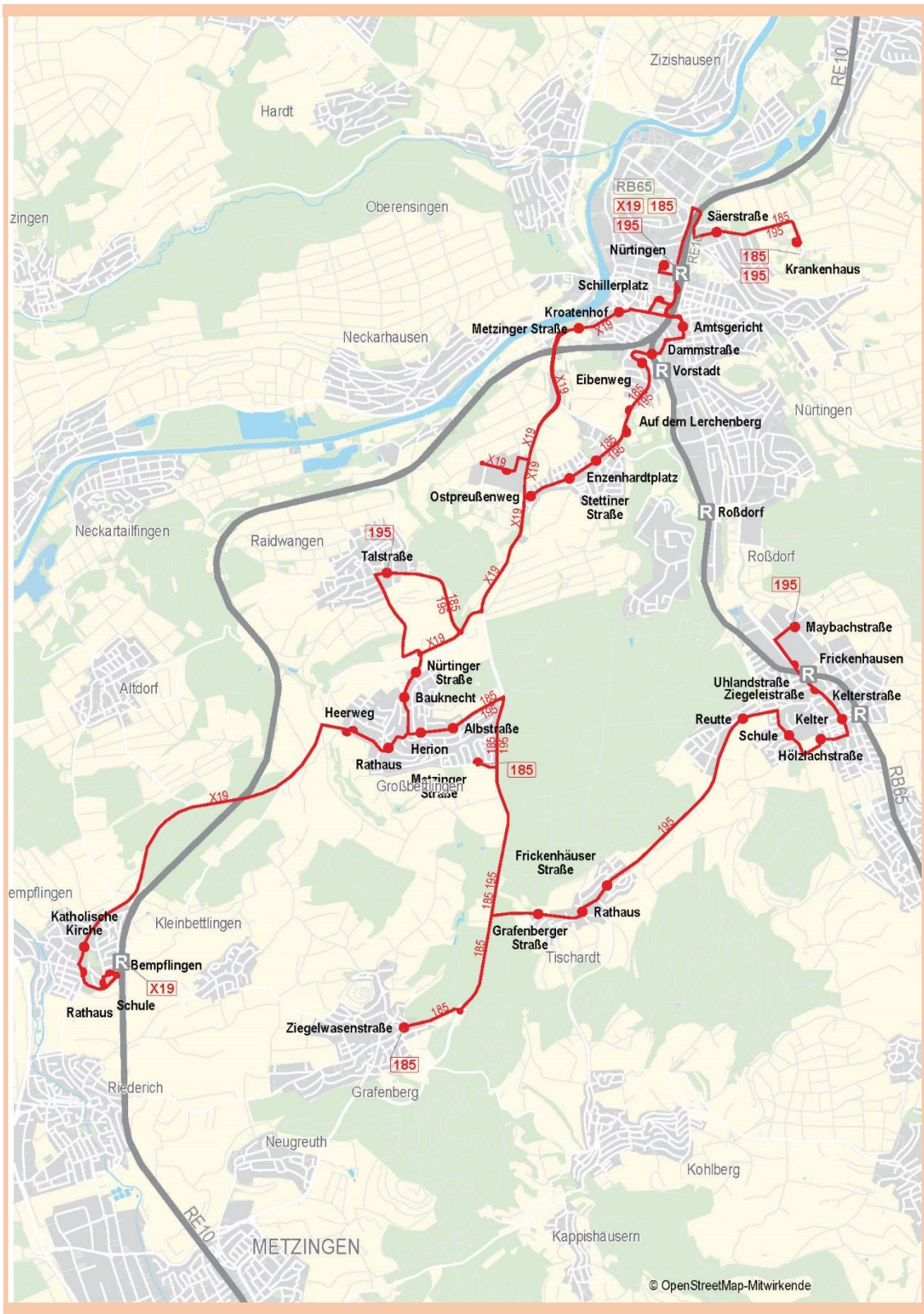
		Status Quo (Fahrplan 2021)	**BA / ÖP** (verkehrliches Mindestniveau)	**Ausreichende Verkehrsbedienung**
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1) Nürtingen – Roßdorf (via Braike) **[183]**	33 / 22 / 16 / 0	36 / 28 / 16 / 0 ÖP: 36 / 28 / 15 / 0 BA: 34 / 18 / 16 / 0	36 / 28 / 16 / 0
	2) Nürtingen – Roßdorf (via Großer Forst) **[182]**	14 / 0 / 0 / 0	15 / 0 / 0 / 0 BA: 15 / 0 / 0 / 0	15 / 0 / 0 / 0
	➔ *Kommunale Zubestellungen im Stadtverkehr vorhanden*			
Betriebsleistungen im Landkreis Esslingen (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)		ca. 185.200 (zzgl. b.S. & w.v.)	ca. 202.400 (zzgl. b.S. & w.v.)	ca. 202.400 (zzgl. b.S. & w.v.)
Ergänzender Anrufverkehr		Ja		
Anschlüsse	**Primär:** (aus Ri. Roßdorf) Nürtingen Bf.: RB/RE Ri. Stuttgart **Sekundär:** (aus Ri. Roßdorf) Nürtingen Bf.: RB/RE Ri. Tübingen			
Hinweise	• Die Linie 194 erfüllt derzeit nur Funktionen im Schülerverkehr. Da die Linie im Umfeld der Buslinie 182 eingesetzt wird, soll eine Umbenennung in 182A diskutiert werden. Schließlich werden im VVS-Gebiet auf den Schülerverkehr abgestimmte Linien prinzipiell als A-Linien ausgewiesen. • Die derzeitige Lage der Haltestelle „Nürtingen Schillerplatz“ ist in mehrerlei Hinsicht suboptimal. Sie liegt zum einen nicht mehr am namensgebenden Platz, sondern abseits davon in der Frickenhauser Straße. Zum anderen stellt die Stichfahrt zur Haltestelle für alle Fahrgäste, die dort nicht ein- oder aussteigen, einen Umweg dar. Deshalb soll das Konzept zur Anbindung der Nürtinger Altstadt überdacht werden. Bei Beibehaltung des aktuellen ZOB-Standorts wäre die Reaktivierung der alten Linienführung mit einem Halt direkt am Schillerplatz sehr zu begrüßen. Dies würde für durchfahrende Fahrgäste keinen signifikanten Umweg bedeuten. Zudem läge die Haltestelle direkt in der Altstadt. Mit der Stadt Nürtingen soll diskutiert werden, ob vor dem Hintergrund der Klima- und Verkehrsdebatte nicht eine Rückkehr zur alten Linienführung denkbar ist, zumal nur ein sehr kleiner Teil des Fußgängerzonenbereichs von Bussen befahren werden müsste. Andernfalls könnte die Haltestelle „Post (Bahnhof)“ als beidseitige Haltestelle ausgebaut werden und künftig als Innenstadthaltestelle dienen. Die derzeitigen Stichfahrten zum Schillerplatz, welche für durchfahrende Fahrgäste unattraktiv sind und teilweise zu Anschlussverlusten am Bahnhof führen, sollen künftig vermieden werden. • Die Busse der Linie 182 fahren ab Roßdorf in der Regel weiter als Linie 183 und umgekehrt. So können zusätzliche umsteigefreie Direktverbindungen hergestellt werden (etwa von der Braike zum Großen Forst). • Innerhalb des Stadtverkehrs Nürtingen können die unter den einzelnen Linien ausgewiesenen Leistungsvolumina unter den Linien in Absprache mit dem Landkreis ausgetauscht werden, sodass ein im Sinne der Stadt attraktives Angebot entsteht. Verschiebungen der Leistungsvolumina innerhalb des Stadtverkehrs Nürtingen sind zulässig, sofern die erweiterten Vorgaben des ÖPNV-Paktes eingehalten werden. • Die Linien X19 und 182 stellen gemeinsam die Anbindung des Gewerbestandortes Nürtingen Großer Forst sicher. Deshalb ist anzustreben, dass beide Linien in einem möglichst großen Versatz zueinander fahren, damit ein Mehrwert für Fahrgäste auf der Relation Nürtingen Bahnhof – Großer Forst entsteht. • Perspektivisch soll die S-Bahn auch nach Nürtingen fahren. Ab dann soll die Linie 183 in Abhängigkeit der SPNV-Abfahrtszeiten in Nürtingen ggf. entsprechend den erweiterten Prinzipien des ÖPNV-Paktes ebenso während der HVZ viertelstündlich fahren.			


Linienverlauf
RE10
Säerstraße
Krankenhaus
182
183
Nürtingen
R
Schillerplatz
Metzinger Straße
Kroatenhof
Amtsgericht
Albstraße
(Siedlerstube)
Nürtingen
Rotenbergplatz
Achalmstraße
Hermann-
Löns-Straße
Waldfriedhof
Stettiner Straße
Ostpreußenweg
Schelmenwasen
Steinachbrücke
Roßdorf Berliner Straße
Roßdorf
Dürerplatz
Roßdorf
Holbeinstraße
Roßdorf
Roßdorf Liebermannstraße
Roßdorf Schule
Roßdorf
Kleeweg
© OpenStreetMap-Mitwirkende

Liniengruppe Nürtingen – Großbettlingen – Frickenhausen / Grafenberg / Bempflingen

Linien 185, 195, X19

		Status Quo (Fahrplan 2021)	**BA / ÖP** (verkehrliches Mindestniveau)	**Ausreichende Verkehrsbedienung**
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1) Nürtingen – Großbettlingen (via Raidwangen) **[185, 195]**	24 / 16 / 10 / 0	36 / 28 / 15 / 0 ÖP: 36 / 28 / 15 / 0 BA: 34 / 19 / 11 / 0	36 / 28 / 15 / 0
	2) Nürtingen – Großbettlingen (direkt) **[X19]**	8 / 0 / 0 / 0 EWM: 4 / 0 / 0 / 0		
	3) Großbettlingen – Frickenhausen **[195]**	11 / 0 / 0 / 0 KZu: 11 / 0 / 0 / 0	0 / 0 / 0 / 0	11 / 0 / 0 / 0
	4) Großbettlingen – Grafenberg **[185]**	10 / 7 / 5 / 0	w.v.	w.v.
	5) Großbettlingen – Bempflingen **[X19]**	8 / 0 / 0 / 0 EWM: 4 / 0 / 0 / 0	0 / 0 / 0 / 0	4 / 0 / 0 / 0
Betriebsleistungen im Landkreis Esslingen (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)		ca. 250.600 (zzgl. b.S. & w.v.)	ca. 226.500 (zzgl. b.S. & w.v.)	ca. 281.500 (zzgl. b.S. & w.v.)
Ergänzender Anrufverkehr		Ja		
Anschlüsse	**Primär:** (aus Ri. Großbettlingen) Nürtingen Bf.: RB/RE Ri. Stuttgart **Sekundär:** (aus Ri. Nürtingen) Bempflingen Bf.: RB Ri. Tübingen (aus Ri. Nürtingen) Frickenhausen Bf./Uhlandstraße: RB Ri. Neuffen			
Hinweise	• Die derzeitige Lage der Haltestelle Nürtingen Schillerplatz ist in mehrerlei Hinsicht suboptimal. Sie liegt zum einen nicht mehr am namensgebenden Platz, sondern abseits davon in der Frickenhauser Straße. Zum anderen stellt die Stichfahrt zur Haltestelle für alle Fahrgäste, die dort nicht ein- oder aussteigen, einen Umweg dar. Deshalb soll das Konzept zur Anbindung der Nürtinger Altstadt überdacht werden. Bei Beibehaltung des aktuellen ZOB-Standorts wäre die Reaktivierung der alten Linienführung mit einem Halt direkt am Schillerplatz sehr zu begrüßen. Dies würde für durchfahrende Fahrgäste keinen signifikanten Umweg bedeuten. Zudem läge die Haltestelle direkt in der Altstadt. Mit der Stadt Nürtingen soll diskutiert werden, ob vor dem Hintergrund der Klima- und Verkehrsdebatte nicht eine Rückkehr zur alten Linienführung denkbar ist, zumal nur ein sehr kleiner Teil des Fußgängerzonenbereichs von Bussen befahren werden müsste. Andernfalls könnte die Haltestelle Post (Bahnhof) als beidseitige Haltestelle ausgebaut werden und künftig als Innenstadthaltestelle dienen. Die derzeitigen Stichfahrten zum Schillerplatz, welche für durchfahrende Fahrgäste unattraktiv sind und teilweise zu Anschlussverlusten am Bahnhof führen, sollen künftig vermieden werden. • Die Linien X19 und 182 stellen gemeinsam die Anbindung des Gewerbestandortes Nürtingen Großer Forst sicher. Deshalb ist anzustreben, dass beide Linien in einem möglichst großen Versatz zueinander fahren, damit ein Mehrwert für Fahrgäste auf der Relation Nürtingen Bahnhof – Großer Forst entsteht. • In Frickenhausen könnte an der Kreuzung Tischardter Straße/Daimlerstraße eine neue Bushaltestelle zur Erschließung des Bereichs „Südwestliche Tischardter Straße“ entstehen. • Perspektivisch soll die S-Bahn auch nach Nürtingen fahren. Ab dann sollen die Busse zwischen Nürtingen und Großbettlingen in Abhängigkeit der SPNV-Abfahrtszeiten in Nürtingen ggf. entsprechend den erweiterten Prinzipien des ÖPNV-Paktes ebenso während der HVZ viertelstündlich fahren. • Die Haltestelle Frickenhausen Uhlandstraße sollte nach Möglichkeit in Frickenhausen Bahnhof (Uhlandstraße) umbenannt werden. Die Haltestelle liegt unmittelbar am Frickenhäuser Bahnhof, sodass sich die Möglichkeit zum Umstieg auf den Zug im Haltestellennamen wiederfinden sollte.			

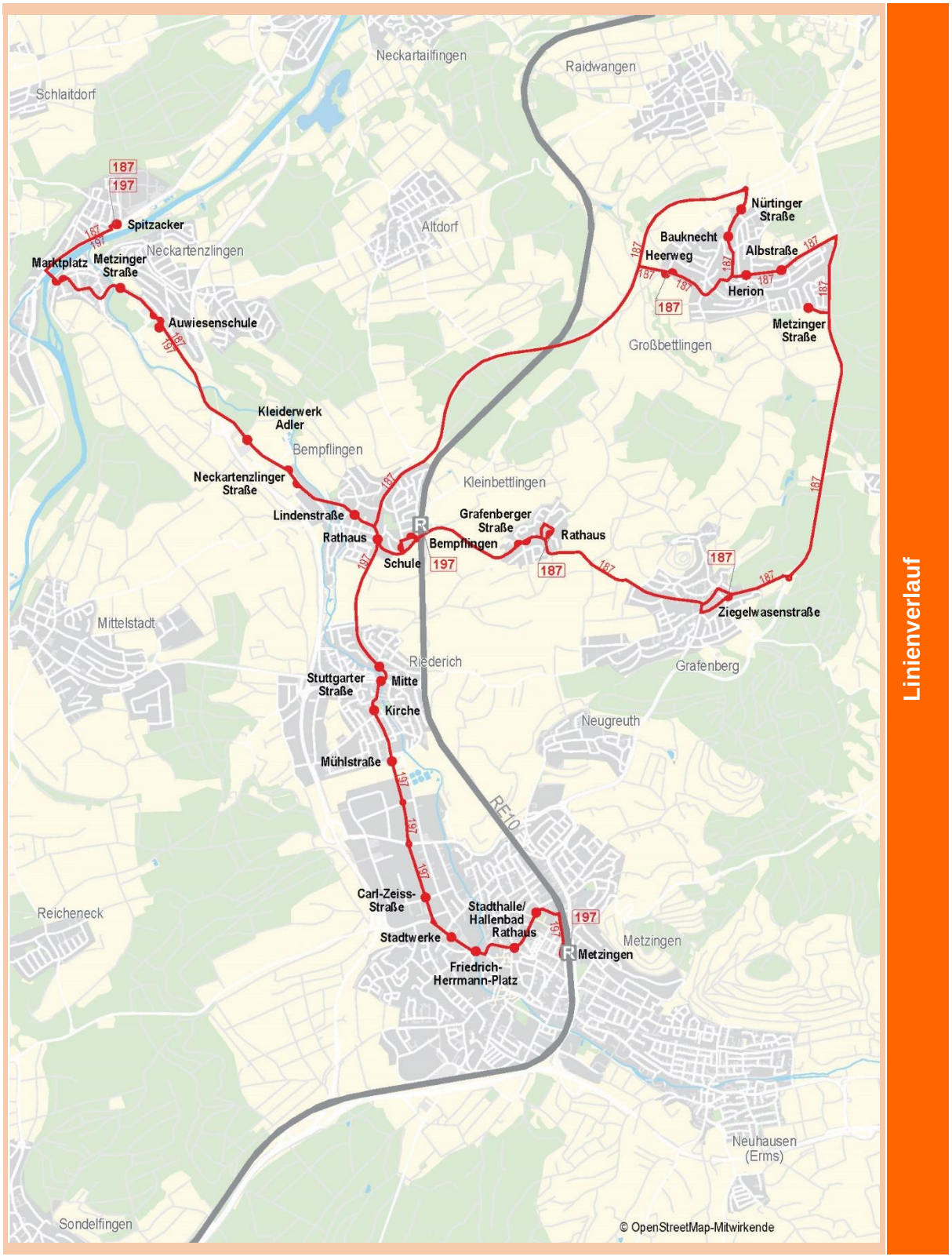

Linienverlauf
Zizishausen
RE10
Hardt
Oberensingen
zingen
RB65
X19 185
195
Säerstraße
185
195
Nürtingen
185
195
Krankenhaus
Schillerplatz
Kroatenhof
Metzinger Straße
Amtsgericht
Dammstraße
Neckarhausen
Vorstadt
Eibenweg
Nürtingen
Auf dem Lerchenberg
Enzenhardtplatz
Ostpreußenweg
Stettiner Straße
Roßdorf
Neckartailfingen
Raidwangen
195
Talstraße
Roßdorf
195
Maybachstraße
Frickenhausen
Nürtinger Straße
Altdorf
Uhlandstraße
Ziegeleistraße
Kelterstraße
Bauknecht
Heerweg
Reutte
Kelter
Albstraße
Schule
Herion
Hölzlachstraße
Rathaus
185
Großbettlingen
Metzinger Straße
RB95
X19
Frickenhäuser Straße
195
empflingen
Katholische Kirche
Kleinbettlingen
Rathaus
Grafenberger Straße
Tischardt
Bempflingen
X19
Rathaus
Schule
Ziegelwasenstraße
185
Riederich
Grafenberg
Neugreuth
Kohlberg
RE10
METZINGEN
Kappishäusern
© OpenStreetMap-Mitwirkende

Bündel 10: Verkehrsraum Neckartenzlingen

Liniengruppe Neckartenzlingen – Bempflingen – Kleinbettlingen / – Metzingen

Linien 187, 197

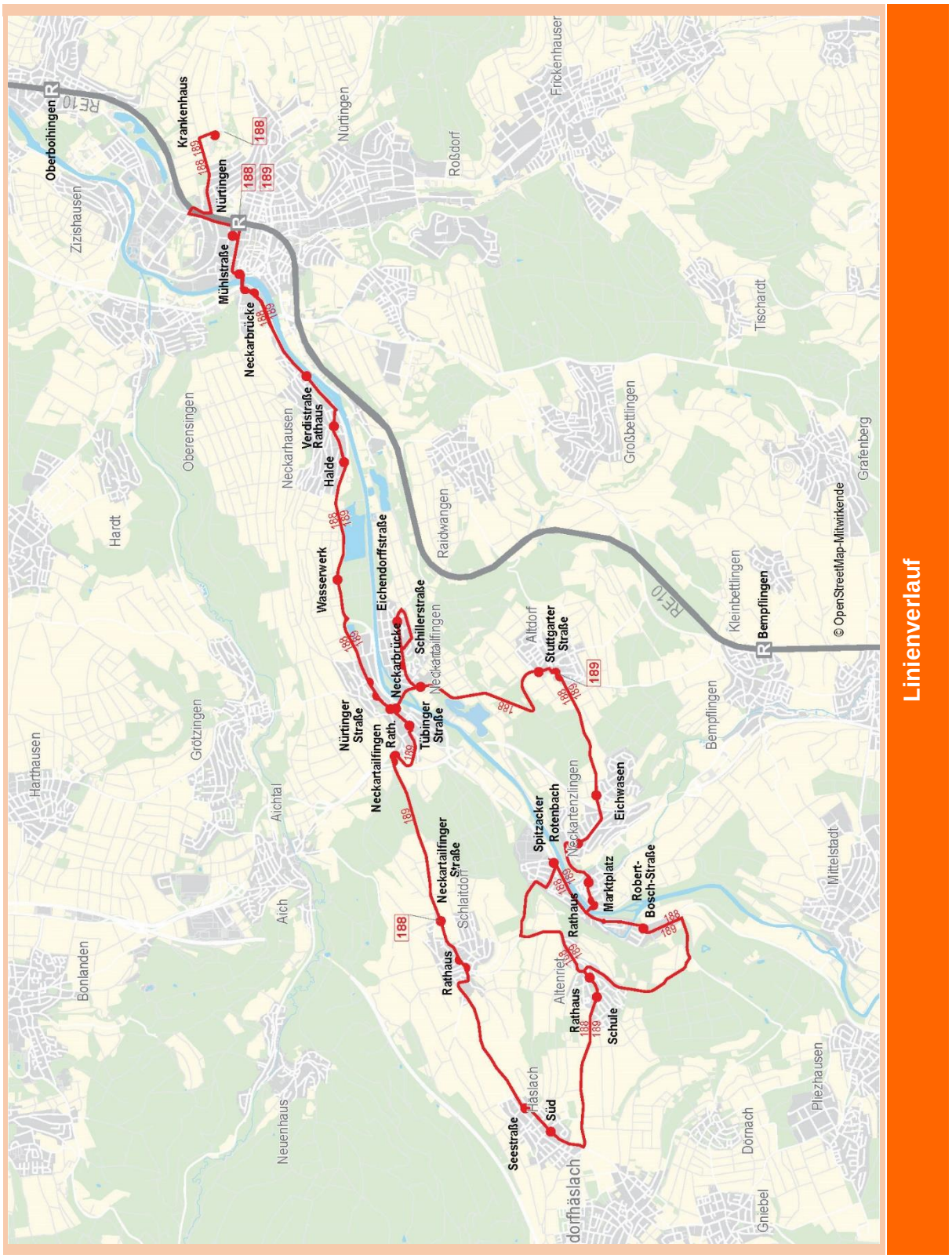
		Status Quo (Fahrplan 2021)	**BA / ÖP** (verkehrliches Mindestniveau)	**Ausreichende Verkehrsbedienung**
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1) Neckartenzlingen – Bempflingen **[187, 197]**	22 / 8 / 6 / 0 EWM: 2 / 2 / 1 / 0	15 / 0 / 0 / 0 BA: 15 / 0 / 0 / 0	20 / 6 / 5 / 0
	2) Bempflingen – Kleinbettlingen **[187]**	11 / 7 / 6 / 0 EWM: 2 / 1 / 1 / 0	15 / 8 / 6 / 0 BA: 15 / 8 / 6 / 0	15 / 8 / 6 / 0
	3) Bempflingen – Metzingen **[197]**	11 / 0 / 0 / 0	w.v.	w.v.
Betriebsleistungen im Landkreis Esslingen (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)		ca. 76.300 (zzgl. b.S. & w.v.)	ca. 53.200 (zzgl. b.S. & w.v.)	ca. 72.700 (zzgl. b.S. & w.v.)
Ergänzender Anrufverkehr		Ja		
Anschlüsse	**Primär:** (aus Ri. Neckartenzlingen) Metzingen Bf.: RB/RE Ri. Tübingen **Sekundär:** (aus Ri. Kleinbettlingen) Bempflingen Bf.: RB/RE Ri. Stuttgart / Tübingen (aus Ri. Neckartenzlingen) Bempflingen Bf.: RB/RE Ri. Stuttgart oder Tübingen (aus Ri. Kleinbettlingen) Neckartenzlingen Rathaus: 188/189 Ri. Nürtingen			
Hinweise	• Prinzipiell ist eine Verdichtung des Fahrplans der Linie 197 auf dem kreisübergreifenden Abschnitt auf das Niveau vor dem 01. Dezember 2019 anzustreben. Allerdings ist selbst das aktuell reduzierte Fahrplanniveau wirtschaftlich nicht tragfähig. Aus diesem Grund besteht für die angestrebte Beibehaltung oder den Ausbau des Fahrplanangebotes eine große Abhängigkeit zur Einnahmenaufteilung des naldo. Anzustreben ist hierbei, dass die Linie 197 so an den Einnahmen partizipiert, wie es vor dem Hintergrund der Verkehrsleistung verhältnismäßig erscheint. Andernfalls sind weitere Fahrplaneinschränkungen nicht auszuschließen.			


Linienverlauf
Neckartailfingen
Raidwangen
Schlaitdorf
Altdorf
Neckartenzlingen
Großbettlingen
Bempflingen
Kleinbettlingen
Mittelstadt
Riederich
Grafenberg
Neugreuth
Reicheneck
Metzingen
Neuhausen (Erms)
Sondelfingen
RE10
187
197
Spitzacker
Marktplatz
Metzinger Straße
Auwiesenschule
Kleiderwerk Adler
Neckartenzlinger Straße
Lindenstraße
Rathaus
Schule
Bempflingen
Grafenberger Straße
Rathaus
Ziegelwasenstraße
Nürtinger Straße
Bauknecht
Heerweg
Albstraße
Herion
Metzinger Straße
Stuttgarter Straße
Mitte
Kirche
Mühlstraße
Carl-Zeiss-Straße
Stadtwerke
Friedrich-Herrmann-Platz
Stadthalle/ Hallenbad Rathaus
Metzingen
© OpenStreetMap-Mitwirkende

Liniengruppe Nürtingen – Neckartailfingen – Neckartenzlingen

Linien 188, 189

		Status Quo (Fahrplan 2021)	**BA / ÖP** (verkehrliches Mindestniveau)	**Ausreichende Verkehrsbedienung**
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1) Nürtingen – Neckartailfingen Rathaus **[188, 189]**	34 / 16 / 3 / 0 EWM: 2 / 0 / 0 / 0	36 / 28 / 15 / 0 ÖP: 36 / 28 / 15 / 0 BA: 34 / 19 / 11 / 0	36 / 28 / 15 / 0
	2) Nürtingen – Neckartailfingen Eichendorffstraße **[188, 189]**	18 / 16 / 9 / 0	19 / 10 / 7 / 0 BA: 19 / 10 / 7 / 0	19 / 16 / 9 / 0
	3) Neckartailfingen Rathaus – Neckartenzlingen (via Schlaitdorf) **[189]**	10 / 0 / 0 / 0	25 / 13 / 7 / 0 BA: 25 / 13 / 7 / 0	25 / 13 / 7 / 0
	4) Neckartailfingen Rathaus - Neckartenzlingen (via Altdorf) **[188]**	24 / 16 / 9 / 0 EWM: 2 / 0 / 0 / 0	36 / 28 / 15 / 0 ÖP: 36 / 28 / 15 / 0 BA: 34 / 19 / 11 / 0	36 / 28 / 15 / 0
Betriebsleistungen (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)		ca. 322.900 (zzgl. b.S. & w.v.)	ca. 557.700 (zzgl. b.S. & w.v.)	ca. 559.000 (zzgl. b.S. & w.v.)
Ergänzender Anrufverkehr		Ja		
Anschlüsse	**Primär:** (aus Ri. Neckartenzlingen) Nürtingen Bf.: RB/RE Ri. Stuttgart **Sekundär:** (aus Ri. Neckartenzlingen) Nürtingen Bf.: RB/RE Ri. Tübingen (aus Ri. Nürtingen) Neckartenzlingen Rathaus: 187 Ri. Kleinbettlingen			
Hinweise	• Seit 14. Juni 2020 fahren die Busse der Linien 188 und 189 zwischen Altdorf und Schlaitdorf doppelveröffentlicht. Das heißt, dass ein Bus auf diesem Abschnitt unter zwei Liniennummern verkehrt. Diese Situation ist sowohl für die Betriebsleistungsrechnung als auch für die Echtzeitprognosen fatal und sollte deshalb geändert werden. Sofern sich keine technische Möglichkeit ergibt, die Leistung auf diesem Abschnitt zwar systemisch nur einmal vorzusehen aber dennoch auf beiden Liniennummern zu veröffentlichen, ist eine Fahrplandarstellung mit Endpunkt an der Haltestelle Neckartenzlingen Spitzacker auf beiden Linien zu prüfen. In diesem Fall könnte in der Fahrplansoftware hinterlegt werden, dass der Bus unter der jeweils anderen Liniennummer weiterfährt. • In Neckartailfingen könnte am Ortsausgang Richtung Neckarhausen eine zusätzliche Haltestelle zur Erschließung des dortigen Gebiets entstehen. • In Neckartenzlingen könnten im Gewerbegebiet neben der Haltestelle „Robert-Bosch-Straße“ ein bis zwei zusätzliche Haltestellen entstehen. • Perspektivisch soll die S-Bahn auch nach Nürtingen fahren. Ab dann sollen die Busse von Nürtingen in Richtung Neckartailfingen in Abhängigkeit der SPNV-Abfahrtszeiten in Nürtingen ggf. entsprechend den erweiterten Prinzipien des ÖPNV-Paktes ebenso während der HVZ viertelstündlich verkehren. • Künftig soll der Korridor Nürtingen – Neckartailfingen – Altdorf – Neckartenzlingen (Linie 188) als verlässlicher Bahn-Zubringer ausgebaut werden. In diesem Zusammenhang soll die Linie 189 nach Möglichkeit ab Neckarhausen direkt über die Raidwanger Brücke und am alten Bahnhof Neckartailfingen vorbei nach Neckartailfingen geführt werden, sodass die Haltestelle Neckartailfingen Eichendorffstraße schneller und ohne Stichfahrt angefahren werden kann. Ggf. muss die Linie 189 dann aufgrund der Traglast der Autmut-Brücke auf Solobusse beschränkt werden. In Neckartenzlingen wird eine Endstelle der Linie 189 an der Auwiesenschule angestrebt.			

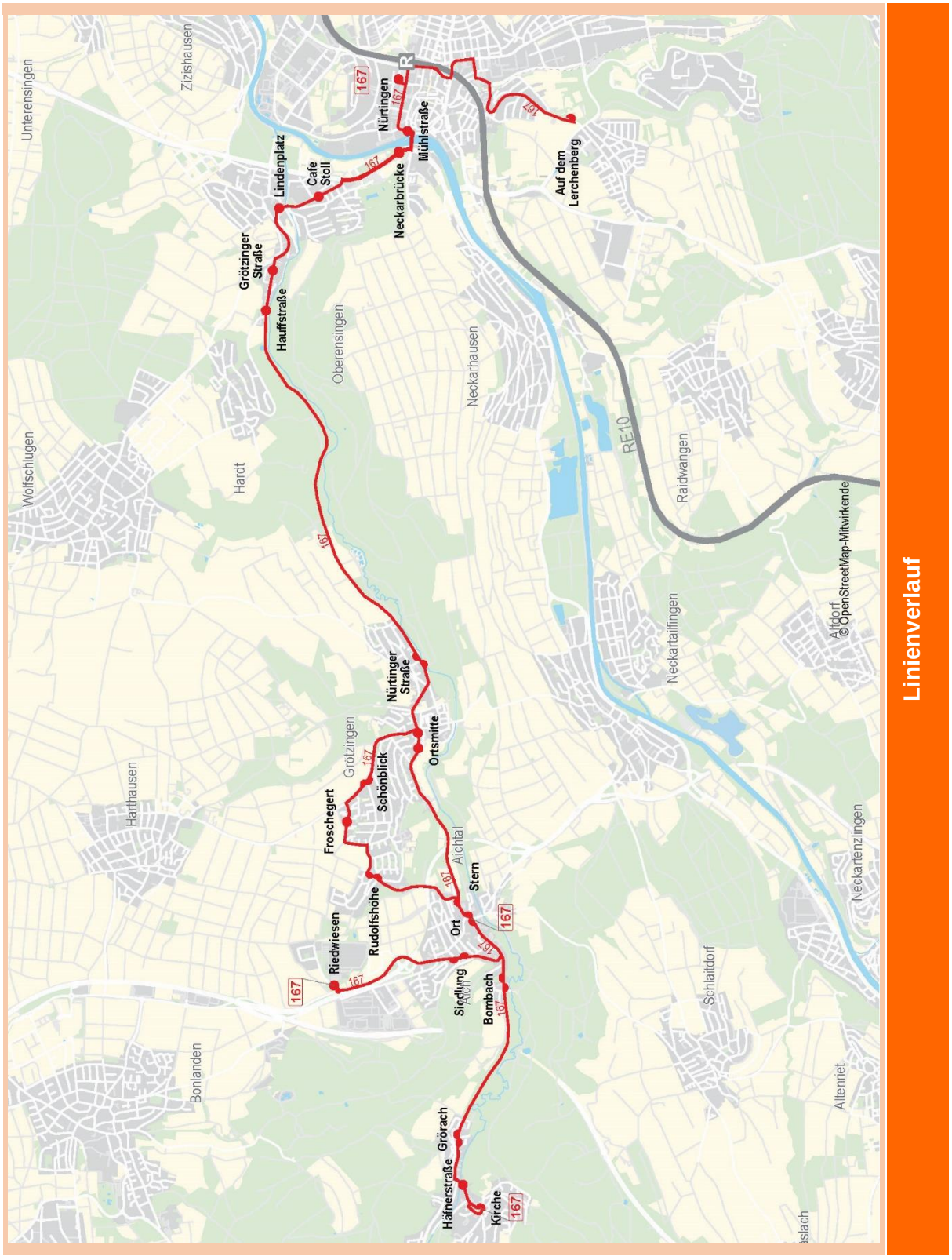

Linienverlauf
Oberboihingen
Krankenhaus
Nürtingen
Mühlstraße
Neckarbrücke
Verdistraße
Rathaus
Halde
Wasserwerk
Eichendorffstraße
Schillerstraße
Neckarbrücke
Nürtinger Straße
Neckartailfingen Rath.
Tübinger Straße
Neckartailfinger Straße
Rathaus
Seestraße
Süd
Schule
Rathaus
Altenriet
Rathaus
Spitzacker
Rotenbach
Marktplatz
Robert-Bosch-Straße
Eichwasen
Stuttgarter Straße
Bempflingen
© OpenStreetMap-Mitwirkende
Zizishausen
Nürtingen
Roßdorf
Frickenhauser
Tischardt
Großbettlingen
Grafenberg
Kleinbettlingen
Raidwangen
Oberensingen
Neckarhausen
Hardt
Harthausen
Grötzingen
Aichtal
Aich
Bonlanden
Neuenhaus
Neckartailfingen
Schlaitdorf
Altdorf
Neckartenzlingen
Bempflingen
Mittelstadt
Pliezhausen
Dornach
Gniebel
dorfhäslach
Häslach
RE10
R

Bündel 11: Verkehrsraum Aichtal

Liniengruppe Nürtingen – Aich

Linien 167

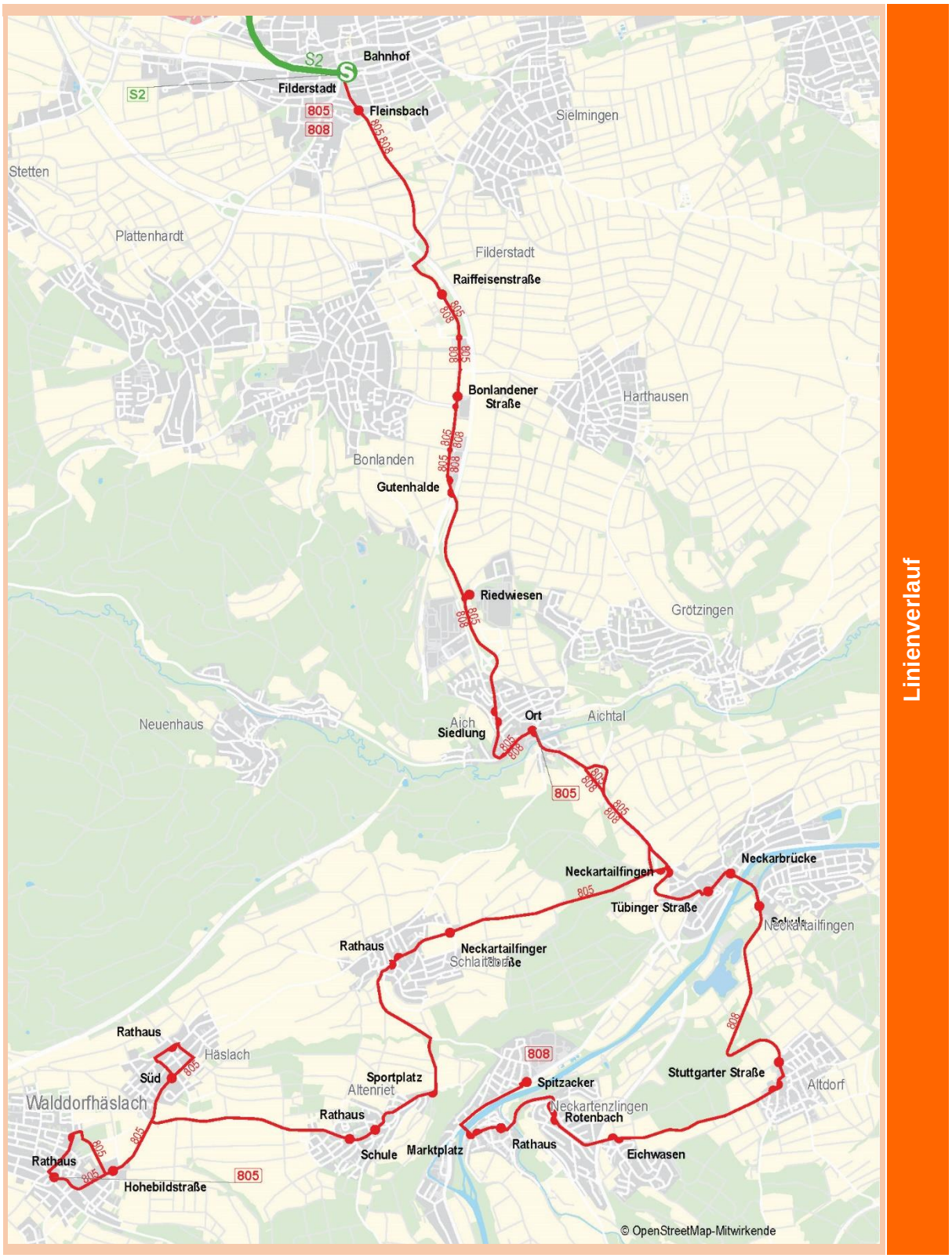
		Status Quo (Fahrplan 2021)	**BA / ÖP** (verkehrliches Mindestniveau)	**Ausreichende Verkehrsbedienung**
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1) Nürtingen – Aich Ort **[167]**	27 / 15 / 9 / 1 KZu: 3 / 1 / 0 / 0	15 / 8 / 6 / 0 BA: 15 / 8 / 6 / 0	27 / 15 / 9 / 1
	2) Aich Ort – Aich Riedwiesen **[167]**	13 / 0 / 0 / 0	15 / 0 / 0 / 0 BA: 15 / 0 / 0 / 0	15 / 0 / 0 / 0
Betriebsleistungen im Landkreis Esslingen (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)		ca. 186.400 (zzgl. b.S. & w.v.)	ca. 111.200 (zzgl. b.S. & w.v.)	ca. 188.500 (zzgl. b.S. & w.v.)
Anschlüsse	**Primär:** (aus Ri. Nürtingen) Grötzingen Ortsmitte: 809 Ri. Neuenhaus **Sekundär:** (aus Ri. Aich) Nürtingen Bf.: RB/RE Ri. Stuttgart (aus Ri. Aich) Nürtingen Bf.: RB/RE Ri. Tübingen (aus Ri. Nürtingen) Aich Ort: 805/808 Ri. Bernhausen			
Hinweise	• Es ist im Auge zu behalten, ob sich eine unter Kosten-Nutzen-Gesichtspunkten günstige Möglichkeit ergibt, die Verbindung (Nürtingen –) Aichtal – Waldenbuch (– Böblingen) in ein regelmäßigeres Angebot zu überführen. Statt (wie bisher) die Linie 760 punktuell nach Neuenhaus zu verlängern, wäre aus Fahrgastsicht vermutlich eine Verlängerung der Linie 167 nach Waldenbuch vorteilhafter, da die Gemeinde deutlich größer ist und zudem zahlreiche Umsteigemöglichkeiten z.B. nach Böblingen, Tübingen oder Leinfelden bietet. • Es soll geprüft werden, ob das Feldwegenetz zwischen den Haltestellen „Aich Rudolfshöhe“ und „Aich Riedwiesen“ für den Bus nutzbar gemacht werden kann – ggf. mit Begegnungsverbot. So könnte die Verbindung Rudolfshöhe – Bernhausen, die derzeit nicht über attraktive Direkt- oder Umsteigeverbindungen abgebildet werden kann, verbessert werden. Hierbei wäre zu prüfen, ob entweder die Linie 167 ab „Rudolfshöhe“ via „Aich Riedwiesen“ (mit dortigem Umstieg nach Bernhausen) nach „Aich Ort“ verkehren kann oder die Linien 808 und/oder 805 über „Rudolfshöhe“ geführt werden können.			


Linienverlauf
Unterensingen
Zizishausen
Wolfschlugen
Hardt
Oberensingen
Neckarhausen
Harthausen
Grötzingen
Aichtal
Bonlanden
Raidwangen
Neckartailfingen
Schlaitdorf
Neckartenzlingen
Altenriet
RE10
Altdorf
© OpenStreetMap-Mitwirkende
Nürtingen
Mühlstraße
Auf dem Lerchenberg
Lindenplatz
Cafe Stoll
Neckarbrücke
Grötzinger Straße
Hauffstraße
Nürtinger Straße
Ortsmitte
Schönblick
Froschegert
Riedwiesen
Rudolfshöhe
Stern
Ort
Siedlung
Bombach
Grörach
Hänerstraße
Kirche
167
R

Liniengruppe Bernhausen – Aich – Walddorf / – Neckartenzlingen

Linien 805, 808

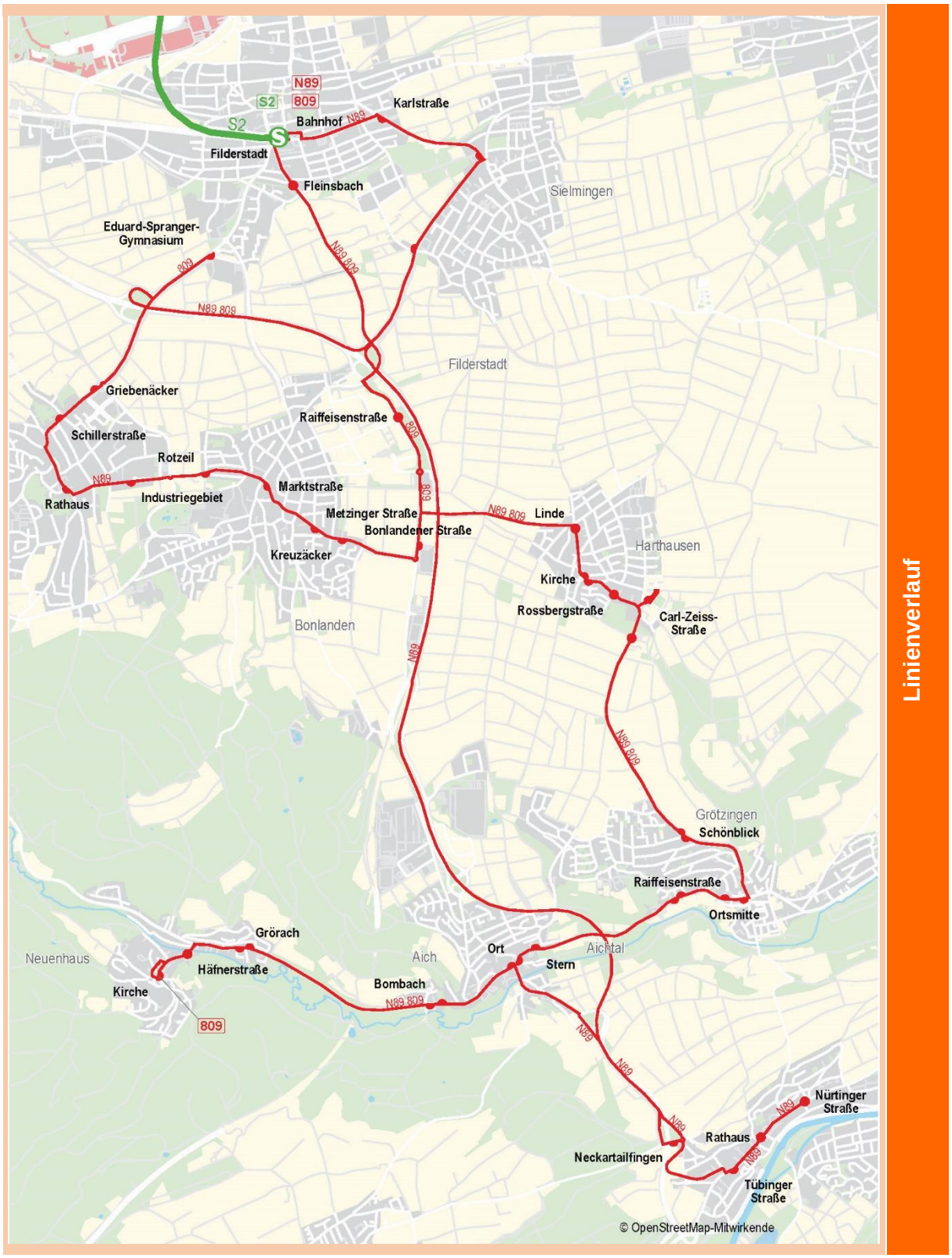
		Status Quo (Fahrplan 2021)	**BA / ÖP** (verkehrliches Mindestniveau)	**Ausreichende Verkehrsbedienung**
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1) Bernhausen – Aich **[805, 808]**	25 / 8 / 3 / 0	15 / 0 / 0 / 0 BA: 15 / 0 / 0 / 0	25 / 8 / 3 / 0
	2) Aich – Walddorf **[805]**	13 / 3 / 3 / 0	15 / 0 / 0 / 0 BA: 15 / 0 / 0 / 0	15 / 3 / 3 / 0
	3) Aich – Neckartenzlingen **[808]**	12 / 0 / 0 / 0	15 / 0 / 0 / 0 BA: 15 / 0 / 0 / 0	15 / 0 / 0 / 0
Betriebsleistungen im Landkreis Esslingen (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)		ca. 232.900 (zzgl. b.S. & w.v.)	ca. 208.700 (zzgl. b.S. & w.v.)	ca. 260.700 (zzgl. b.S. & w.v.)
Anschlüsse	**Primär:** (aus Ri. Aich) Bernhausen Bf.: S2 Ri. Stuttgart **Sekundär:** (aus Ri. Bernhausen) Aich Ort: 167 Ri. Nürtingen			
Hinweise	• Es soll geprüft werden, ob das Feldwegenetz zwischen den Haltestellen „Aich Rudolfshöhe“ und „Aich Riedwiesen“ für den Bus nutzbar gemacht werden kann – ggf. mit Begegnungsverbot. Dann könnte die Verbindung Rudolfshöhe – Bernhausen, welche derzeit nicht über attraktive Direkt- oder Umsteigeverbindungen abgebildet werden kann, verbessert werden. Hierbei wäre zu prüfen, ob entweder die Linie 167 ab „Rudolfshöhe“ via „Aich Riedwiesen“ (mit dortigem Umstieg nach Bernhausen) nach „Aich Ort“ geführt oder die Linien 808 und/oder 805 über „Rudolfshöhe“ geführt werden kann/können. • Die Stadt Filderstadt wünscht sich, dass die Betriebszeiten der Linien 805/808 auf den Spätverkehr ausgedehnt werden. Es soll diesbezüglich nach Möglichkeiten gesucht werden, wie im Abschnitt Bernhausen Bahnhof - Gutenhalde unter Kosten-Nutzen-Gesichtspunkten ein vertretbares Angebotskonzept umgesetzt werden kann.			


Linienverlauf
S2
Bahnhof
Filderstadt
Fleinsbach
805
808
Sielmingen
Stetten
Plattenhardt
Filderstadt
Raiffeisenstraße
Bonlandener Straße
Harthausen
Bonlanden
Gutenhalde
Riedwiesen
Grötzingen
Neuenhaus
Aich
Siedlung
Ort
Aichtal
Neckartailfingen
Neckarbrücke
Tübinger Straße
Schule
Neckartailfingen
Rathaus
Neckartailfinger Straße
Schlaitdorf
Rathaus
Süd
Häslach
Walddorfhäslach
Sportplatz
Altenriet
Rathaus
Schule
Marktplatz
Rathaus
Hohebildstraße
Spitzacker
Neckartenzlingen
Rotenbach
Eichwasen
Stuttgarter Straße
Altdorf
© OpenStreetMap-Mitwirkende

Liniengruppe Bernhausen – Neuenhaus

Linien 809, N89

		Status Quo (Fahrplan 2021)	**BA / ÖP** (verkehrliches Mindestniveau)	**Ausreichende Verkehrsbedienung**
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1) Bernhausen – Harthausen **[809]**	44 / 23 / 19 / 0 KZu: 3 / 5 / 0 / 0	36 / 28 / 15 / 0 ÖP: 36 / 28 / 15 / 0 BA: 34 / 19 / 11 / 0	44 / 28 / 19 / 0
	2) Harthausen – Neuenhaus **[809]**	37 / 18 / 19 / 0	36 / 28 / 15 / 0 ÖP: 36 / 28 / 15 / 0 BA: 34 / 19 / 11 / 0	37 / 28 / 19 / 0
	3) Bernhausen – Bonlanden – Aichtal – Neckartailfingen – Bernhausen **[N89]**	0 / 0 / 0 / 4	0 / 0 / 0 / 0	0 / 0 / 0 / 4
Betriebsleistungen im Landkreis Esslingen (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)		ca. 324.000 (zzgl. b.S. & w.v.)	ca. 286.800 (zzgl. b.S. & w.v.)	ca. 334.600 (zzgl. b.S. & w.v.)
Anschlüsse	**Primär:** (aus Ri. Neuenhaus) Bernhausen Bf.: S2 Ri. Stuttgart **Sekundär:** (aus Ri. Neuenhaus) Grötzingen Ortsmitte: 167 Ri. Nürtingen			
Hinweise	• Die Schülerfahrten der Linien 809A und 816A sollen analysiert werden. Ggf. müssen einzelne Fahrten zwischen den Linien getauscht werden. Ziel sollte sein, dass Zu- und Abbringerfahrten in Bezug auf ihre Funktion im jeweils gleichen Linienbündel zugeordnet sind. • Perspektivisch soll die S-Bahn in Filderstadt viertelstündlich fahren. Ab dann soll die Linie 809 entsprechend den erweiterten Prinzipien des ÖPNV-Paktes ebenso während der HVZ viertelstündlich verkehren. Hierbei ist zu prüfen, ob die Zwischentakt-Fahrten der Linie 809 den kompletten Linienweg bis Neuenhaus befahren oder nur einen Teilweg und dafür den Stadtteil Rudolfshöhe direkt mit Bernhausen verbinden. • Die Fahrtlagen der Linien 77 und 809 sollten zwischen Harthausen und den S-Bahnhöfen von Echterdingen und Bernhausen so entzerrt sein, dass ein integriertes Gesamtangebot vorhanden ist. • Da es in Harthausen keinen Gasthof bzw. kein Naturdenkmal mit dem Namen "Linde" gibt, wird die Umbenennung dieser Haltestelle in Harthausen Esslinger Straße empfohlen.			

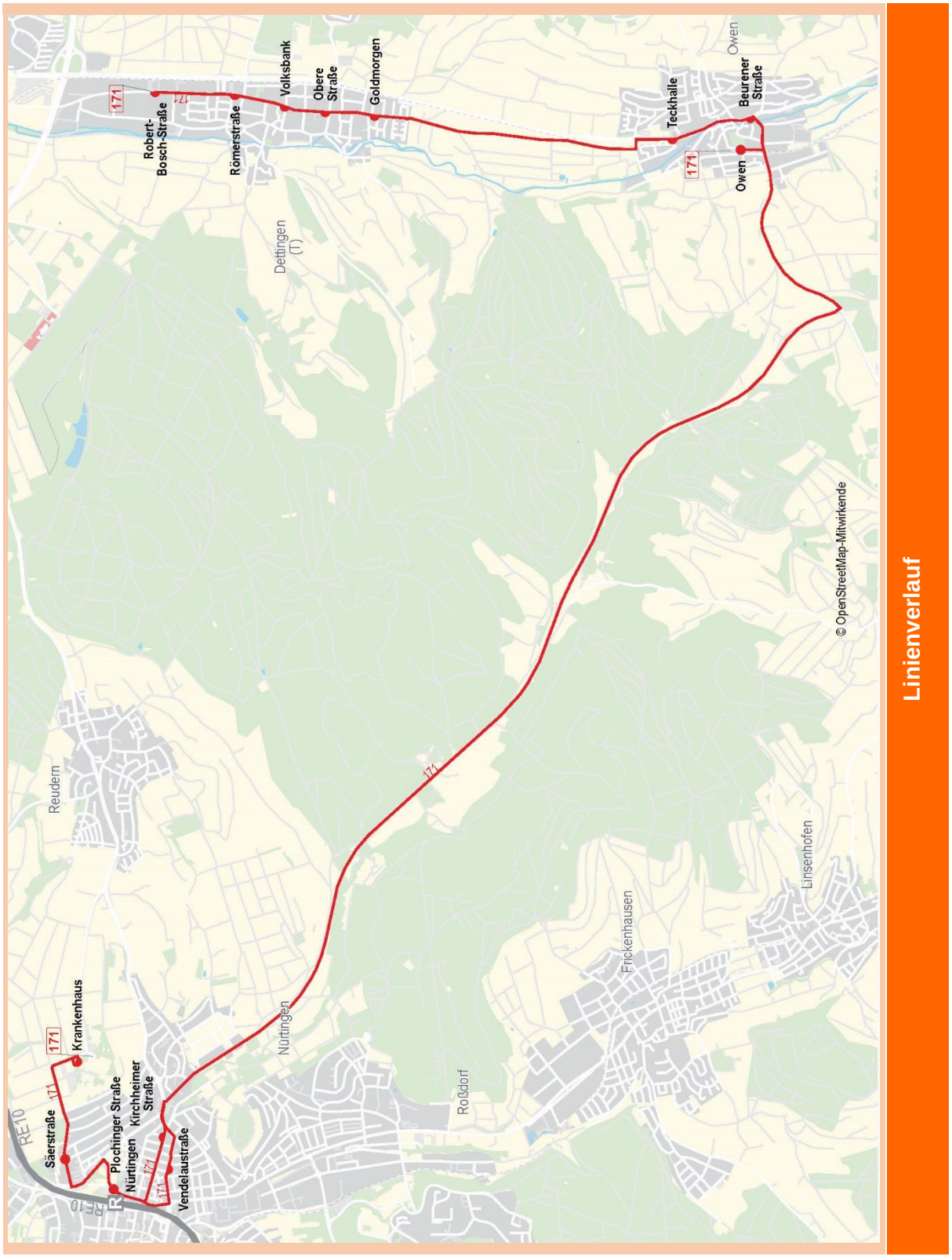

Linienverlauf
N89
809
S2
Karlstraße
Bahnhof
Filderstadt
Fleinsbach
Sielmingen
Eduard-Spranger-Gymnasium
Filderstadt
Griebenäcker
Raiffeisenstraße
Schillerstraße
Rotzeil
Rathaus
Industriegebiet
Marktstraße
Metzinger Straße
Bonlandener Straße
Kreuzäcker
Linde
Harthausen
Kirche
Rossbergstraße
Carl-Zeiss-Straße
Bonlanden
Grötzingen
Schönblick
Raiffeisenstraße
Ortsmitte
Grörach
Neuenhaus
Häfnerstraße
Kirche
Aich
Bombach
Ort
Stern
Aichtal
Nürtinger Straße
Rathaus
Neckartailfingen
Tübinger Straße
© OpenStreetMap-Mitwirkende

Bündel 12: Verkehrsraum Neuffen

Liniengruppe Owen – Nürtingen

Linien 171

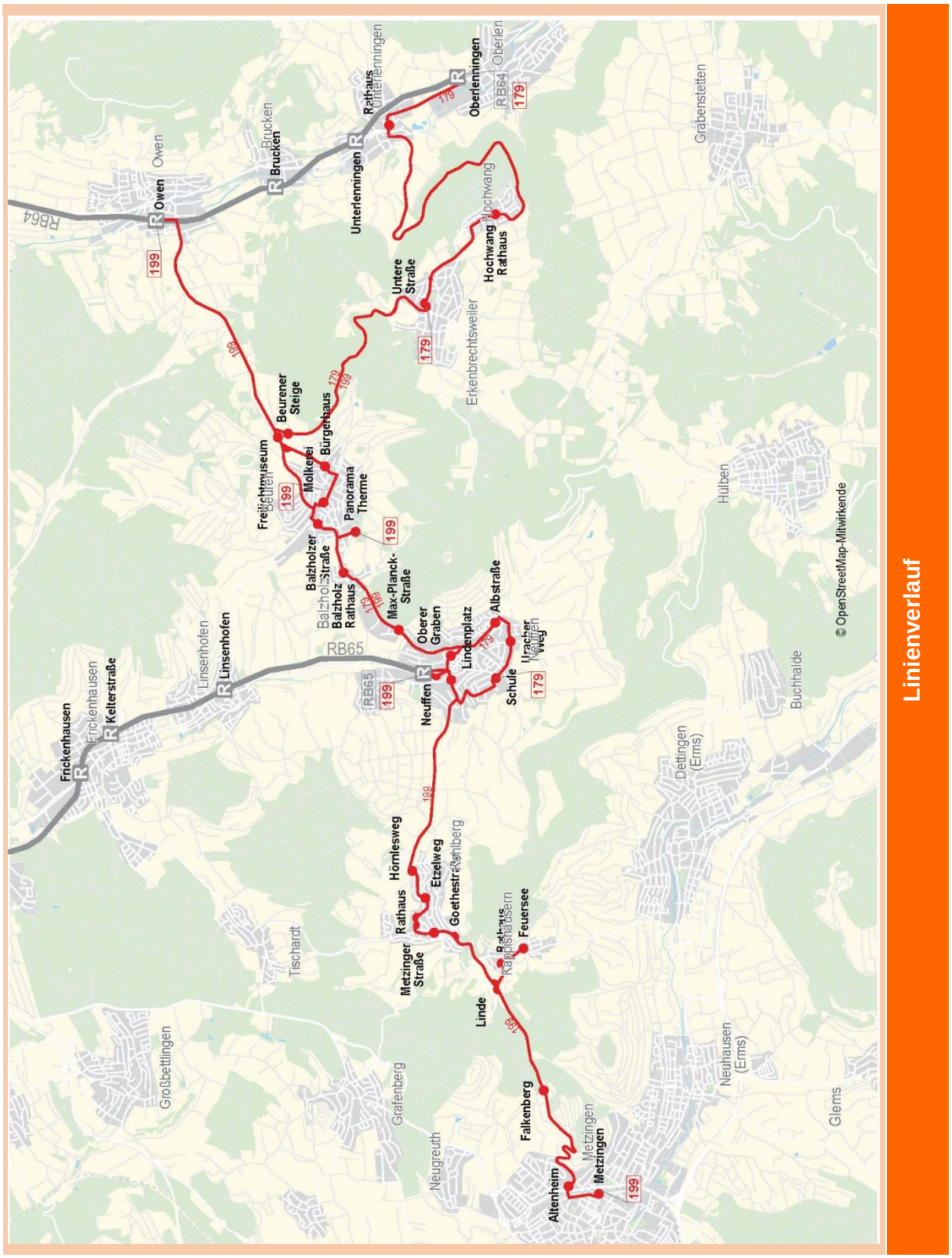
		Status Quo (Fahrplan 2021)	**BA / ÖP** (verkehrliches Mindestniveau)	**Ausreichende Verkehrsbedienung**
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1) Owen – Nürtingen **[171]**	3 / 0 / 0 / 0	0 / 0 / 0 / 0	3 / 0 / 0 / 0
Betriebsleistungen im Landkreis Esslingen (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)		ca. 18.700 (zzgl. b.S. & w.v.)	0 (zzgl. b.S. & w.v.)	ca. 18.700 (zzgl. b.S. & w.v.)
Anschlüsse	**Primär:** (aus Ri. Nürtingen) Owen Bf.: RB Ri. Oberlenningen **Sekundär:** (aus Ri. Owen) Nürtingen Bf.: RB/RE Ri. Tübingen (aus Ri. Reudern) Oberboihingen Bf.: RB/RE Ri. Tübingen			
Hinweise	• Es ist im Auge zu behalten, ob sich eine unter Kosten-Nutzen-Gesichtspunkten günstige Möglichkeit ergibt, die Verbindung Owen – Nürtingen in ein regelmäßiges Angebot zu überführen. Wenn hierbei in Owen Anschluss aus Oberlenningen besteht, wäre das gesamte hintere Lautertal attraktiv und deutlich schneller als derzeit an das Mittelzentrum Nürtingen angebunden. In diesem Zusammenhang könnte auch der Außenstandort Jungborn der Hochschule für Umwelt und Technik Nürtingen einen Busverkehr erhalten. • Die Fahrten im Status quo gelten aktuell nur an Schultagen. Normalerweise werden Schülerfahrten im Status quo nicht gezählt. Da sich die Fahrten auf dieser Linie jedoch auch an Fahrgäste des Berufs-, Einkaufs- und Versorgungsverkehrs richten, werden sie – entgegen des allgemein gültigen Schemas – mitgezählt. • Die Linie soll künftig nicht mehr ab Dettingen verkehren. Fahrgäste aus Dettingen, die Nürtingen erreichen wollen, können problemlos in Owen umsteigen. Diese Einkürzung der Linie, die ohnehin nur eine Fahrt täglich betrifft, spart hohe Kosten ein, die an anderer Stelle im ÖPNV des Landkreises besser investiert werden können.			


Linienverlauf
© OpenStreetMap-Mitwirkende
Owen
Beurener Straße
Teckhalle
Goldmorgen
Obere Straße
Volksbank
Römerstraße
Robert-Bosch-Straße
Dettingen (T)
Linsenhofen
Frickenhausen
Roßdorf
Nürtingen
Reudern
Krankenhaus
Säerstraße
Plochinger Straße
Nürtingen
Kirchheimer Straße
Vendelaustraße
RE10
171

Liniengruppe Oberlenningen – Erkenbrechtsweiler – Neuffen – Metzingen

Linien 179, 199

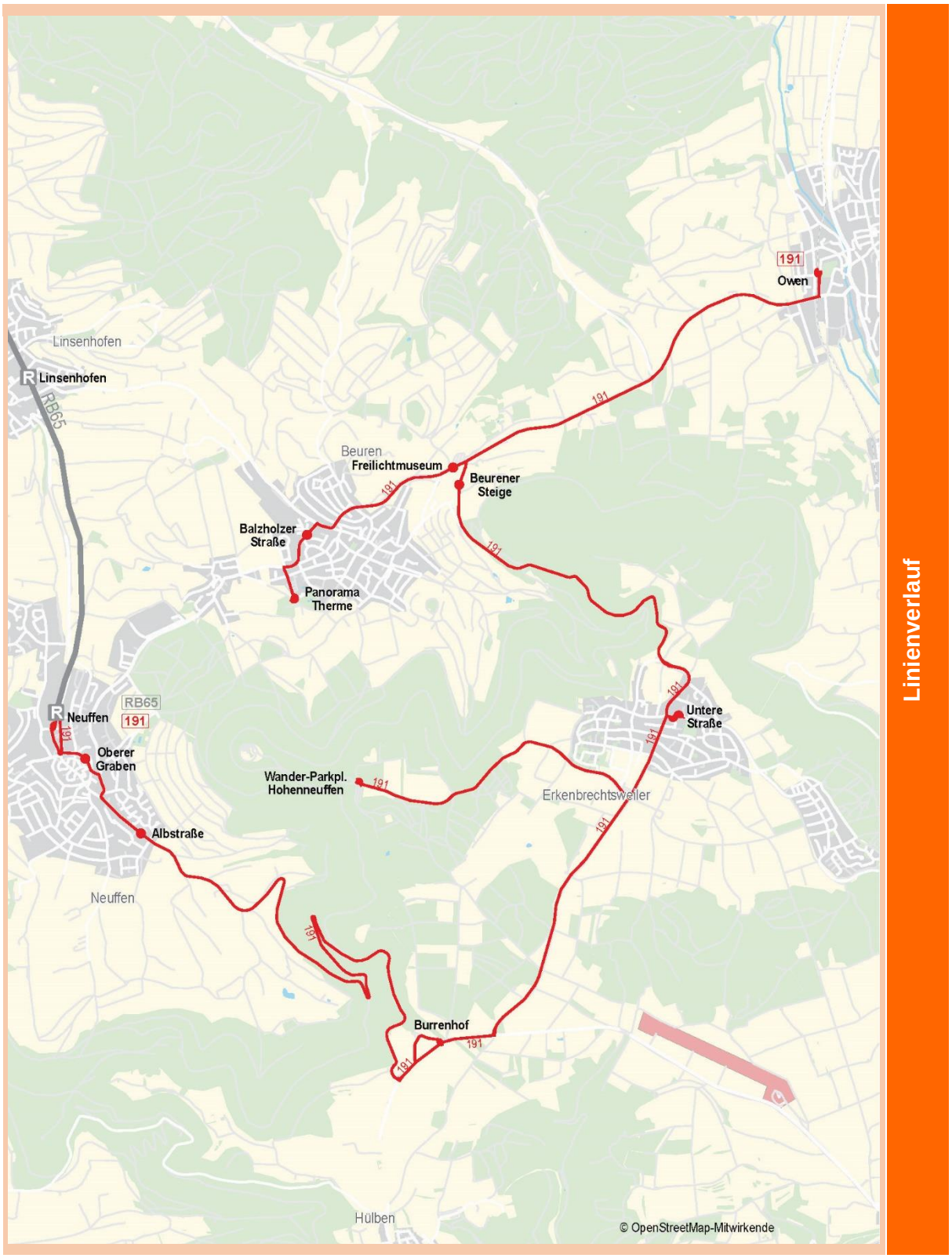
		Status Quo (Fahrplan 2021)	**BA / ÖP** (verkehrliches Mindestniveau)	**Ausreichende Verkehrsbedienung**
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1) Oberlenningen – Erkenbrechtsweiler **[179]**	14 / 9 / 6 / 0	22 / 11 / 7 / 0 BA: 22 / 11 / 7 / 0	22 / 11 / 7 / 0
	2) Erkenbrechtsweiler – Beuren **[179, 199]**	9 / 3 / 0 / 0	15 / 0 / 0 / 0 BA: 15 / 0 / 0 / 0	15 / 3 / 0 / 0
	3) Owen – Beuren **[199]**	8 / 5 / 2 / 0 KZu: 6 / 0 / 1 / 0	0 / 0 / 0 / 0	8 / 5 / 2 / 0
	4) Beuren - Neuffen Bahnhof **[179, 199]**	33 / 19 / 13 / 0	25 / 13 / 7 / 0 BA: 25 / 13 / 7 / 0	33 / 19 / 13 / 0
	5) Neuffen Bahnhof – Neuffen Schule **[179]**	9 / 0 / 0 / 0	0 / 0 / 0 / 0	9 / 0 / 0 / 0
	6) Neuffen Bahnhof - Metzingen **[199]**	15 / 9 / 6 / 0	15 / 8 / 6 / 0 BA: 15 / 8 / 6 / 0	15 / 9 / 6 / 0
Betriebsleistungen im Landkreis Esslingen (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)		ca. 238.900 (zzgl. b.S. & w.v.)	ca. 235.900 (zzgl. b.S. & w.v.)	ca. 286.500 (zzgl. b.S. & w.v.)
Ergänzender Anrufverkehr		Ja		
Anschlüsse	**Primär:** (aus Ri. Oberlenningen/Beuren) Neuffen Bf.: RB Ri. Nürtingen **Sekundär:** (aus Ri. Metzingen) Unterlenningen Bahnhofstraße / Bf.: RB/177 Ri. Kirchheim (T) (aus Ri. Oberlenningen/Beuren) Metzingen Bf.: RB/RE Ri. Tübingen			
Hinweise	• Aktuell fahren die Busse der Linie 199 nur vereinzelt nach Owen. Darüber hinaus erschließt die Linie 192 die Ortslage von Kappishäusern nur an Schultagen. Zuletzt ergaben sich im Dezember 2020 durch die Schließung von Taktlücken auf der Teckbahn bessere Möglichkeiten, in Owen SPNV-Anschlüsse herzustellen. In diesem Zusammenhang soll geprüft werden, ob die Linie 192 auf eine an Schul- und Ferientagen verkehrende Linie Owen – Neuffen – Kappishäusern umgestellt und damit die Linie 199 bis Beuren eingekürzt werden könnte. • Der nur selten bediente Linienabschnitt Grabenstetten – Erkenbrechtsweiler hat nur ein sehr geringes Nachfragepotenzial und ist in seinem Fortbestand zu hinterfragen. Verkehrlich mehr Potenzial könnte dagegen ein Lückenschluss Oberlenningen – Erkenbrechtsweiler – Hülben – Bad Urach haben. Einerseits ist Hülben etwa doppelt so groß wie Grabenstetten und verfügt über keine attraktive Verbindung ins VVS-Gebiet. Zudem könnten damit auch die Zentren Bad Urach und Kirchheim u.T. auf direktem Weg und mit einem Umstieg in Oberlenningen verbunden werden. Gemeinsam mit dem Landkreis Reutlingen könnten hierfür Umsetzungsmöglichkeiten erörtert werden. Hierbei ist sowohl ein Verkehr montags bis freitags (Berufs- und Schülerverkehr) als auch ein Freizeitverkehr am Wochenende vorstellbar. • Im Süden von Neuffen wäre ohne eine Buserschließung im Bereich der Haltestellen Schule und Uracher Weg ein signifikantes Erschließungsdefizit vorhanden, weshalb prinzipiell gem. Anlage 4.2a auch ein Verkehr am Wochenende und an Feiertagen notwendig ist. Aus diesem Grund soll die Linie 192 über dieses Gebiet künftig montags bis sonntags verkehren und somit für Kappishäusern und Neuffen Süd eine Basisangebots-konforme Anbindung herstellen. Für die Linie 179 ist in dem Zusammenhang zu prüfen, ob diese außerhalb der Schulzeiten – statt in den Neuffener Süden – in das bisher nicht erschlossene Gebiet Neuffen Auchtert fahren kann. An der Einmündung der Jahnstraße in die K1264 könnte in Erkenbrechtsweiler eine neue Bushaltestelle zur Erschließung des östlichen Teils der Gemeinde entstehen. • Es soll künftig nach Möglichkeiten gesucht werden, auch das Wohngebiet Neuffen-Auchtert zu erschließen. • Die Fahrten der Linien 192 und 199 sollten so gelegt sein, dass zwischen Kappishäusern und Neuffen Bf. ein möglichst gutes Gesamtangebot vorhanden ist.			


Linienverlauf
Frickenhausen
Kelterstraße
Linsenhofen
Balzholz Rathaus
Balzholzer Straße
Max-Planck-Straße
Oberer Graben
Lindenplatz
Albstraße
Schule
Neuffen
Hörnlesweg
Etzelweg
Goethestraße
Rathaus
Metzinger Straße
Linde
Feuersee
Falkenberg
Altenheim
Metzingen
Freilichtmuseum
Beurener Steige
Molkerei
Bürgerhaus
Panorama Therme
Untere Straße
Hochwang Rathaus
Oberlenningen
Unterlenningen Rathaus
Brucken
Owen
RB65
RB64
199
179
Grabenstetten
Hülben
Buchhalde
Dettingen (Erms)
Neuhausen (Erms)
Erkenbrechtsweiler
Großbettlingen
Grafenberg
Neugreuth
Tischardt
Glems
© OpenStreetMap-Mitwirkende

Liniengruppe Owen – Neuffen

Linien 191

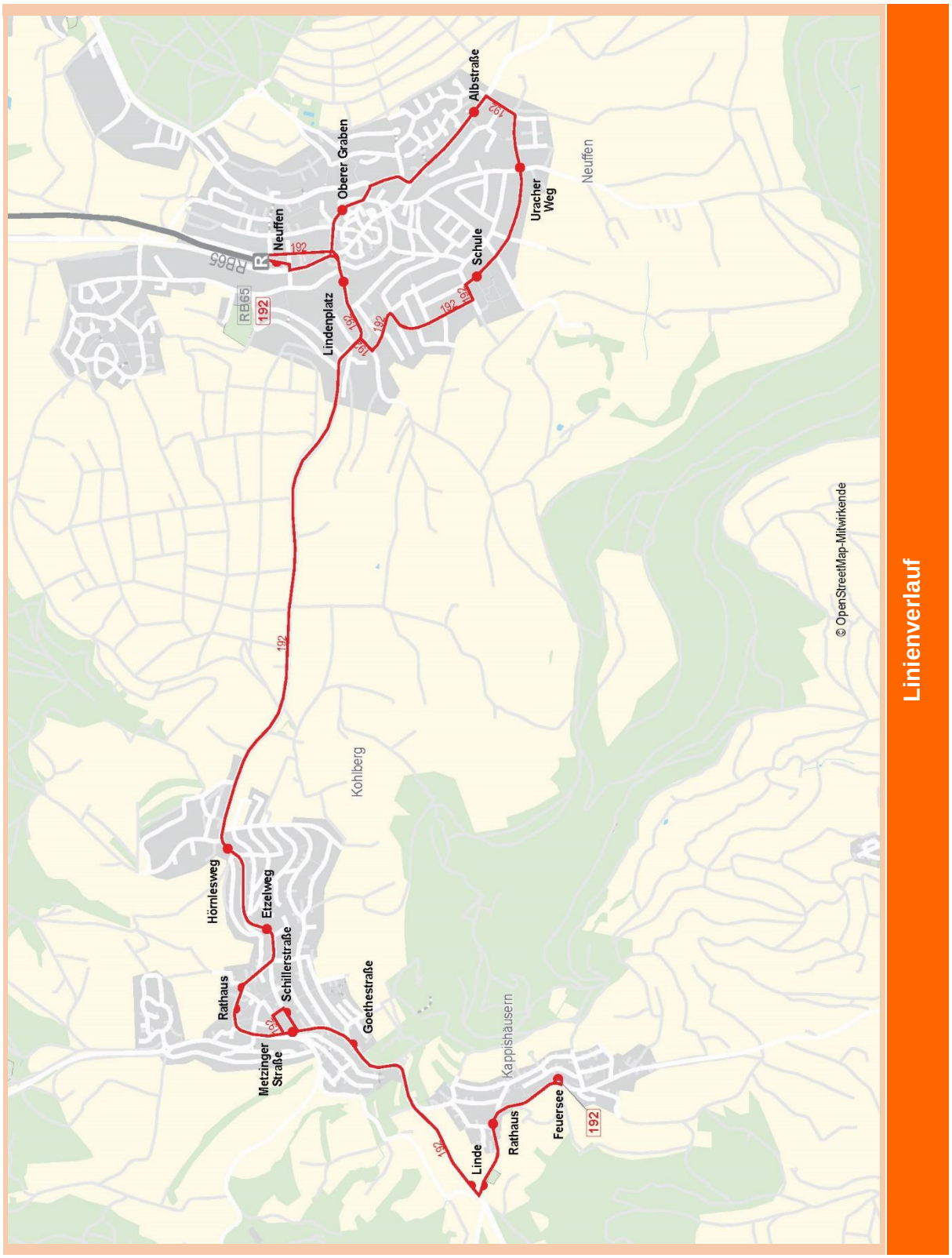
		Status Quo (Fahrplan 2021)	**BA / ÖP** (verkehrliches Mindestniveau)	**Ausreichende Verkehrsbedienung**
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1) Owen – Neuffen **[191]**	0 / 0 / 5 / 0	0 / 0 / 0 / 0	0 / 0 / 5 / 0
Betriebsleistungen im Landkreis Esslingen (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)		ca. 14.200 (zzgl. b.S. & w.v.)	0 (zzgl. b.S. & w.v.)	Ca. 14.200 (zzgl. b.S. & w.v.)
Anschlüsse	**Primär:** (aus Ri. Neuffen) Owen Bf.: RB Ri. Kirchheim (T) **Sekundär:** (aus Ri. Owen) Neuffen Bf.: RB Ri. Nürtingen			
Hinweise	• Für die Freizeitverkehre auf der und zur Schwäbischen Alb soll ein landkreisübergreifendes Busnetz mit attraktiven Durchbindungen und guten Umsteigemöglichkeiten geplant werden. Zudem ist zu prüfen, ob Freizeitverkehr und regulärer Verkehr besser integriert werden können. Denkbar ist ein Netz von Buslinien mit langen Linienverläufen und möglichen Eckpunkten in Kirchheim u.T., Oberlenningen, Bad Urach/Reutlingen, Neuffen, Göppingen/Geislingen, Merklingen sowie Blaubeuren. • Es ist zu prüfen, ob auf der Linie 191 ein Konzept denkbar ist, das auch verkehrliche Funktionen außerhalb des Freizeitverkehrs wahrnimmt, sodass ein Kern der Linie ganzjährig verkehren könnte. In diesem Zusammenhang wäre z.B. die Integration der Sonntagsanbindung von Erkenbrechtsweiler in die Linie 191 überlegenswert, sodass an Sommersonntagen nicht die Linien 179 und 191 beide zwischen der Teckbahn und Erkenbrechtsweiler pendeln müssen. • Im Süden von Neuffen wäre ohne eine Buserschließung im Bereich der Haltestellen Schule und Uracher Weg ein signifikantes Erschließungsdefizit vorhanden, weshalb prinzipiell gem. Anlage 4.2a auch ein Verkehr am Wochenende und an Feiertagen notwendig wäre. Aus diesem Grund soll geprüft werden, ob dieses Gebiet am Wochenende sinnvoll in eine bestehende Linie integriert werden kann. • An der Einmündung der Jahnstraße in die K1264 könnte in Erkenbrechtsweiler eine neue Bushaltestelle zur Erschließung des östlichen Teils der Gemeinde entstehen. • Für diese Linie ist ein Fahrradanhänger einzusetzen. • Die Busse der Linie 191 sind nur im Sommer während der Öffnungszeiten des Freilichtmuseums in Beuren im Einsatz.		


191
Owen
Linsenhofen
Linsenhofen
RB65
Beuren
Freilichtmuseum
Beurener Steige
Balzholzer Straße
Panorama Therme
RB65
191
Neuffen
Oberer Graben
Albstraße
Neuffen
Wander-Parkpl. Hohenneuffen
Erkenbrechtsweiler
Untere Straße
Burrenhof
Hülben
© OpenStreetMap-Mitwirkende
Linienverlauf

Liniengruppe Neuffen – Kappishäusern

Linien 192

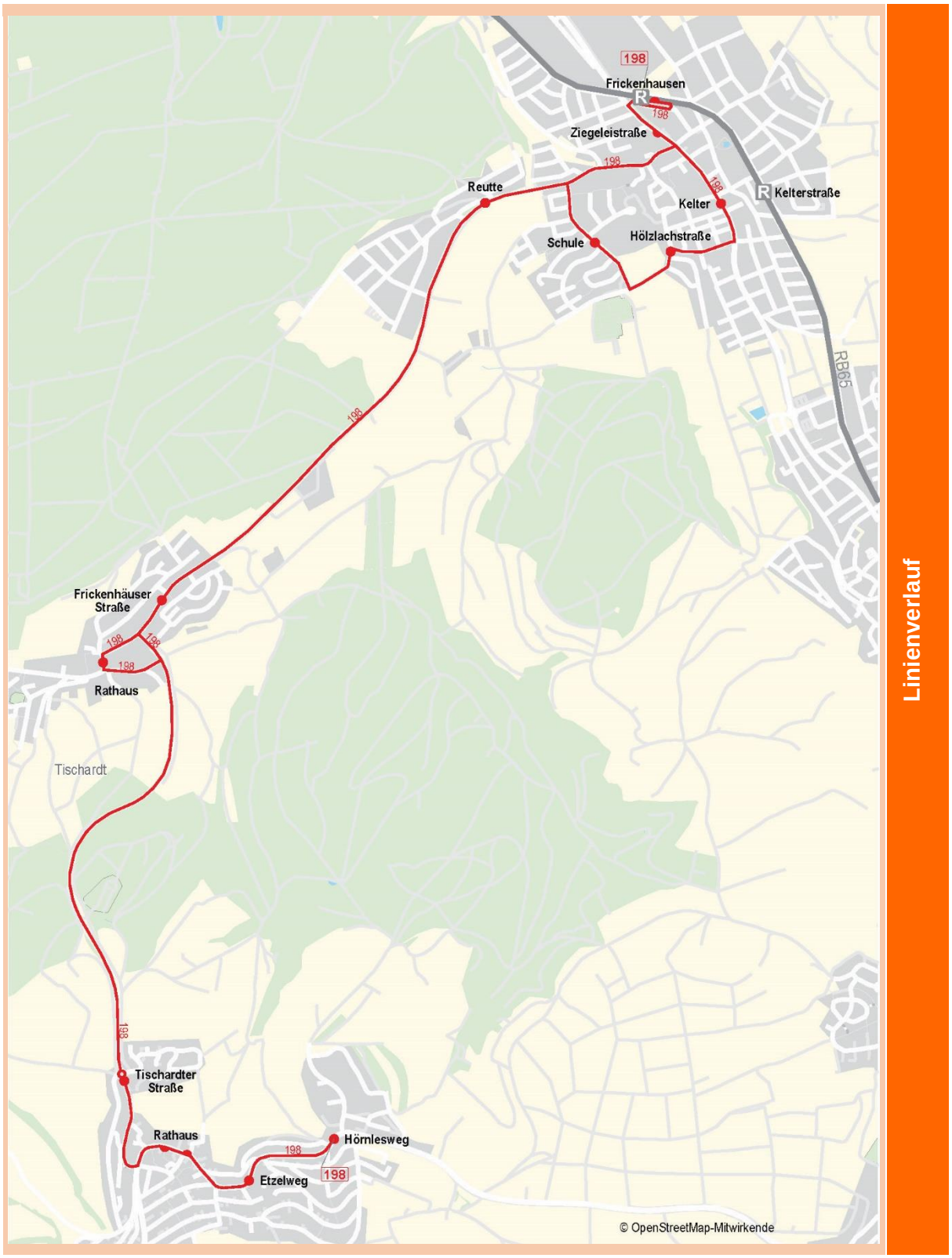
		Status Quo (Fahrplan 2021)	**BA / ÖP** (verkehrliches Mindestniveau)	**Ausreichende Verkehrsbedienung**
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1) Neuffen – Kappishäusern **[192]**	7 / 0 / 0 / 0	15 / 8 / 6 / 0 BA: 15 / 8 / 6 / 0	15 / 8 / 6 / 0
Betriebsleistungen im Landkreis Esslingen (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)		ca. 28.500 (zzgl. b.S. & w.v.)	ca. 74.000 (zzgl. b.S. & w.v.)	ca. 74.000 (zzgl. b.S. & w.v.)
Anschlüsse	**Primär:** (aus Ri. Kappishäusern) Neuffen Bf.: RB Ri. Nürtingen			
Hinweise	• Aktuell fahren die Busse der Linie 199 nur vereinzelt nach Owen. Darüber hinaus erschließt die Linie 192 die Ortslage von Kappishäusern nur an Schultagen. Zuletzt ergaben sich im Dezember 2020 durch die Schließung von Taktlücken auf der Teckbahn bessere Möglichkeiten, in Owen SPNV-Anschlüsse herzustellen. In diesem Zusammenhang soll geprüft werden, ob die Linie 192 auf eine an Schul- und Ferientagen verkehrende Linie Owen – Neuffen – Kappishäusern umgestellt und damit die Linie 199 bis Beuren eingekürzt werden kann. • Im Süden von Neuffen wäre ohne eine Buserschließung im Bereich der Haltestellen Schule und Uracher Weg ein signifikantes Erschließungsdefizit vorhanden, weshalb prinzipiell gem. Anlage 4.2a auch ein Verkehr am Wochenende und an Feiertagen notwendig wäre. Aus diesem Grund soll geprüft werden, ob dieses Gebiet am Wochenende sinnvoll in eine bestehende Linie integriert werden kann. • Die Fahrten der Linien 192 und 199 sollten so gelegt sein, dass zwischen Kappishäusern und Neuffen Bf. ein möglichst gutes Gesamtangebot vorhanden ist. • Die Fahrten im Status quo verkehren aktuell nur an Schultagen. Normalerweise werden Schülerfahrten im Status quo nicht gezählt. Da die Fahrten auf dieser Linie sich aber auch an Fahrgäste des Berufs-, Einkaufs- und Versorgungsverkehrs richten, werden sie – entgegen des allgemeingültigen Schemas – ausnahmsweise mitgezählt.			


Linienverlauf
Albstraße
Oberer Graben
Neuffen
Uracher Weg
Schule
Lindenplatz
Hörnlesweg
Etzelweg
Schillerstraße
Rathaus
Goethestraße
Metzinger Straße
Linde
Rathaus
Feuersee
Kohlberg
Kappishäusern
Neuffen
RB65
192
© OpenStreetMap-Mitwirkende

Liniengruppe Frickenhausen – Tischardt – Kohlberg

Linien 198

		Status Quo (Fahrplan 2021)	**BA / ÖP** (verkehrliches Mindestniveau)	**Ausreichende Verkehrsbedienung**
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1) Frickenhausen – Kohlberg **[198]**	18 / 14 / 6 / 0	25 / 13 / 7 / 0 BA: 25 / 13 / 7 / 0	25 / 14 / 7 / 0
Betriebsleistungen im Landkreis Esslingen (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)		ca. 89.700 (zzgl. b.S. & w.v.)	ca. 117.700 (zzgl. b.S. & w.v.)	ca. 118.600 (zzgl. b.S. & w.v.)
Ergänzender Anrufverkehr		Ja		
Anschlüsse	**Primär:** (aus Ri. Kohlberg) Frickenhausen Bf.: RB Ri. Nürtingen			
Hinweise	• Im Bereich des Friedhofs von Kohlberg wäre eine zusätzliche Bushaltestelle erforderlich. Derzeit fahren die Busse direkt am außerorts gelegenen Friedhof vorbei, die Fahrgäste können dort jedoch nicht ein- oder aussteigen. • In Frickenhausen könnte an der Kreuzung Tischardter Straße/Daimlerstraße eine neue Bushaltestelle zur Erschließung des Bereichs „Südwestliche Tischardter Straße“ entstehen.			

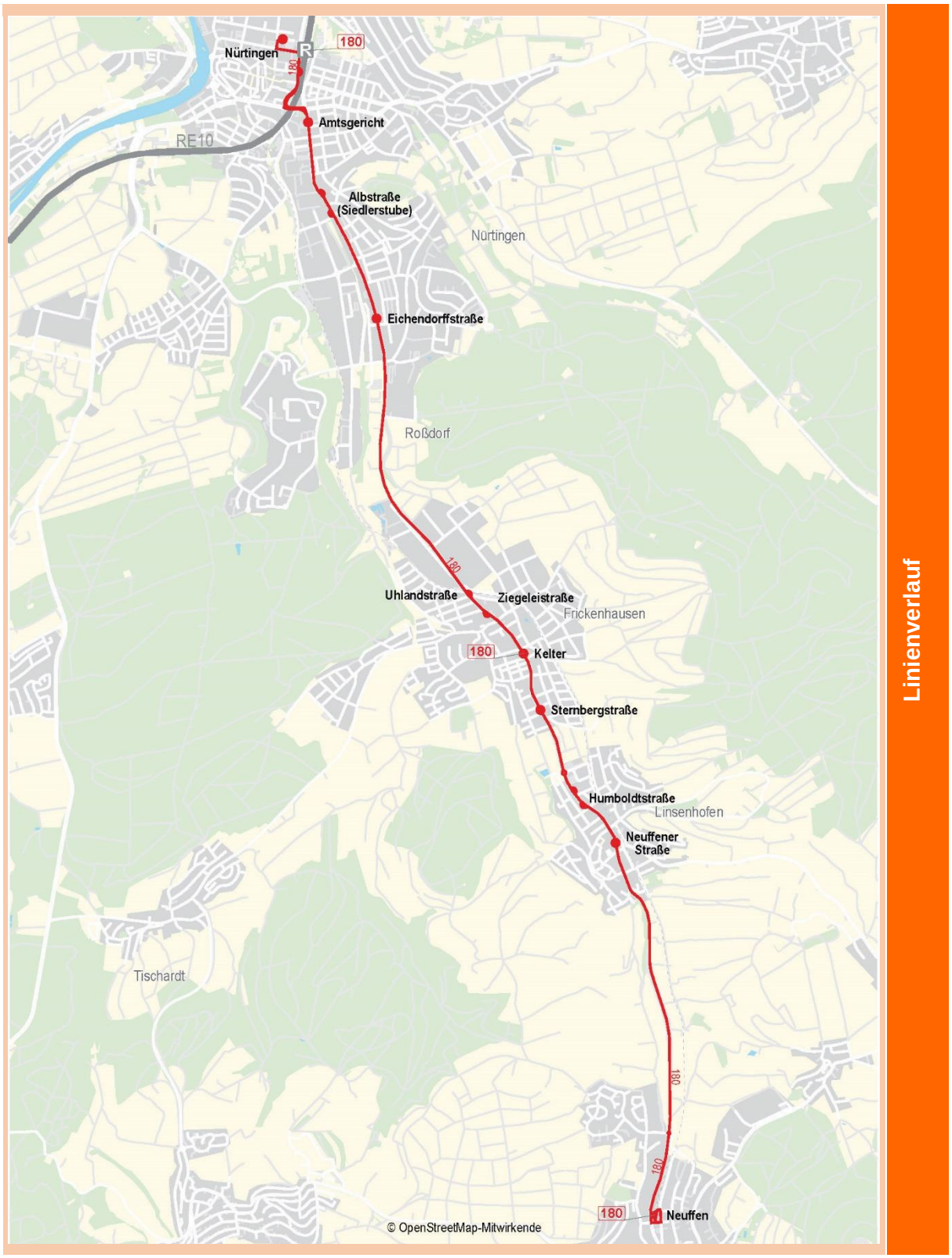


Linienverlauf

Liniengruppe Nürtingen – Neuffen – Beuren

Linien 180

		Status Quo (Fahrplan 2021)	**BA / ÖP** (verkehrliches Mindestniveau)	**Ausreichende Verkehrsbedienung**
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1) Nürtingen – Beuren **[180]**	0 / 0 / 2 / 0	0 / 0 / 0 / 0	0 / 0 / 2 / 0
Betriebsleistungen im Landkreis Esslingen (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)		ca. 2.900 (zzgl. b.S. & w.v.)	0 (zzgl. b.S. & w.v.)	ca. 2.900 (zzgl. b.S. & w.v.)
Ergänzender Anrufverkehr		Ja		
Anschlüsse	**Primär:** (aus Ri. Beuren) Nürtingen Bf.: RB/RE Ri. Stuttgart **Sekundär:** (aus Ri. Beuren) Nürtingen Bf.: RB/RE Ri. Tübingen			
Hinweise	• Eine Ausweitung des Spätverkehrs in das Neuffener Tal als liniengebundener Bahn- oder Busverkehr ist ggf. unter Beteiligung der Kommunen anzustreben. Derzeit wird diese Strecke, die tagsüber teils im 30-Minuten-Takt mit dem Zug bedient wird, bereits ab 22:00 Uhr mit dem Ruftaxi bedient.			

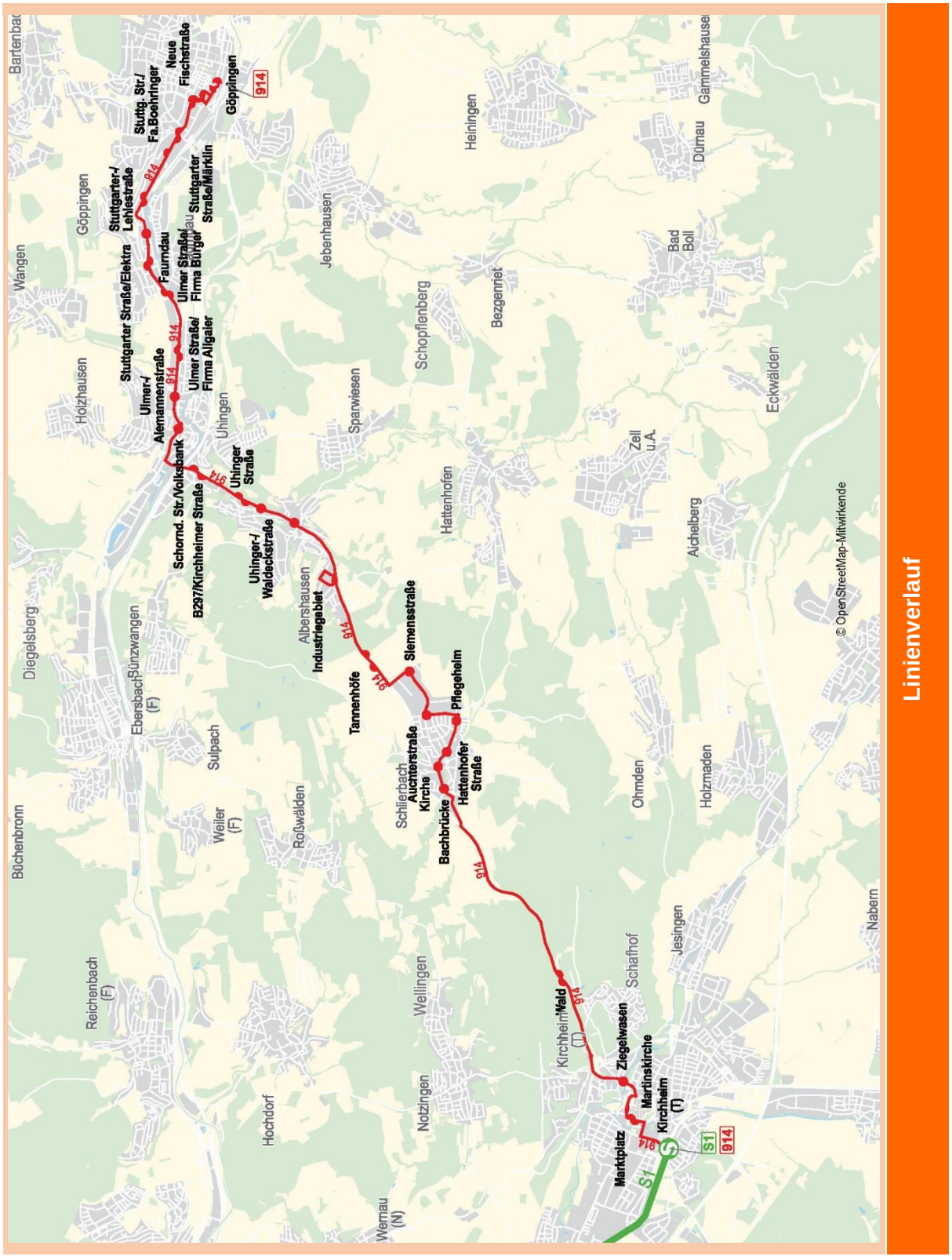

Nürtingen
180
Amtsgericht
RE10
Albstraße
(Siedlerstube)
Nürtingen
Eichendorffstraße
Roßdorf
Uhlandstraße
Ziegeleistraße
Frickenhausen
Kelter
Sternbergstraße
Humboldtstraße
Linsenhofen
Neuffener
Straße
Tischardt
Neuffen
© OpenStreetMap-Mitwirkende
Linienverlauf

Bündelfreie Linien

Liniengruppe Kirchheim (T) – Göppingen

Linien 914

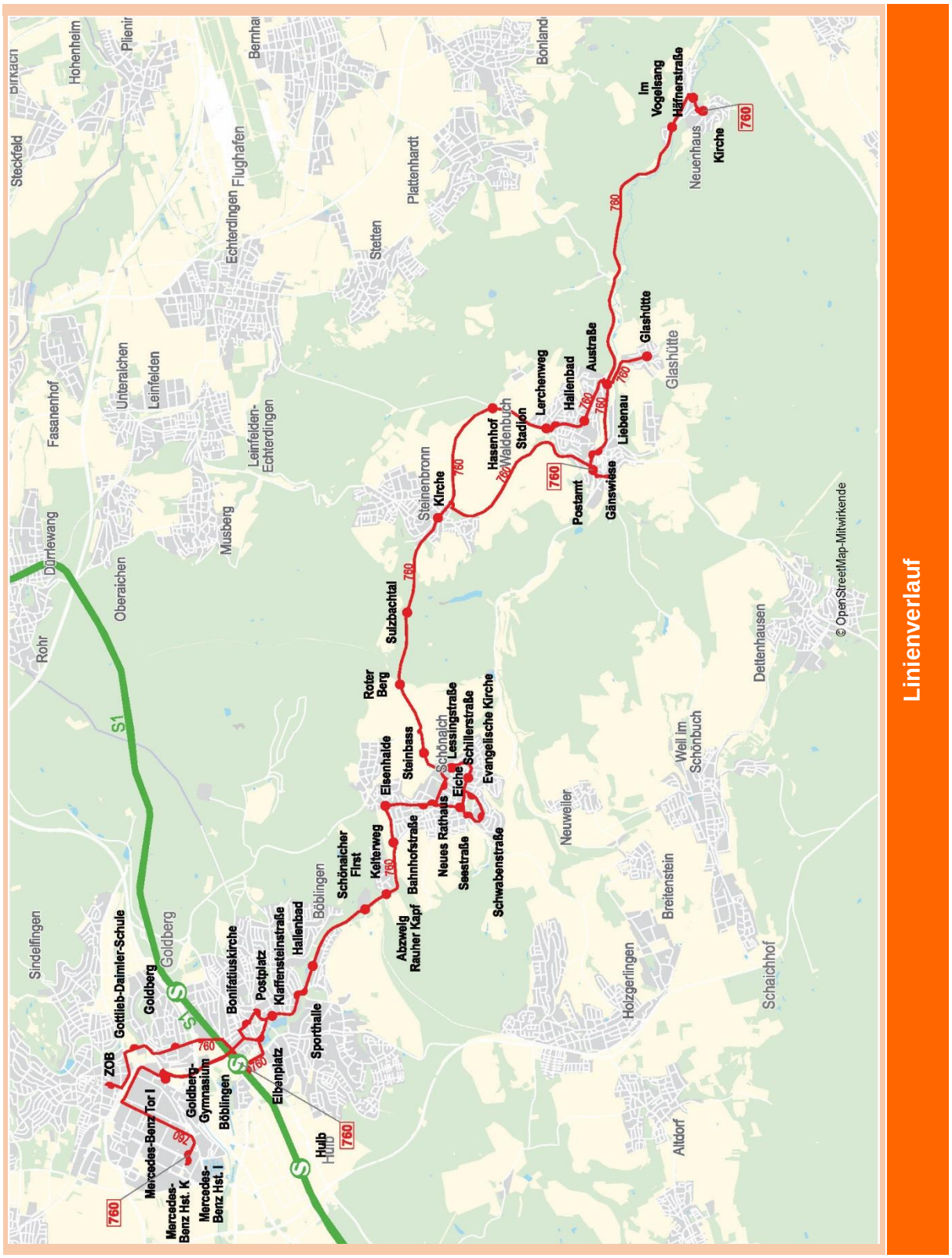
		Status Quo (Fahrplan 2021)	**BA / ÖP** (verkehrliches Mindestniveau)	**Ausreichende Verkehrsbedienung**
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1) Kirchheim (T) – Göppingen **[914]**	20 / 10 / 9 / 0	15 / 8 / 6 / 0 BA: 15 / 8 / 6 / 0	20 / 10 / 9 / 0
Betriebsleistungen im Landkreis Esslingen (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)		ca. 43.400 (zzgl. b.S. & w.v.)	ca. 32.400 (zzgl. b.S. & w.v.)	ca. 43.400 (zzgl. b.S. & w.v.)
Anschlüsse	**Primär:** (aus Ri. Göppingen) Kirchheim Bf.: S1 Ri. Stuttgart **Sekundär:** (aus Ri. Kirchheim) Uhingen Bahnhof / Uditorium: RB Ri. Stuttgart / Ulm (aus Ri. Kirchheim) Göppingen: RB/RE Ri. Stuttgart / Ulm			
Hinweise	• Es soll geprüft werden, ob die Haltestelle „Uditorium“ in Uhingen so umbenannt werden kann, dass deren Funktion als Verknüpfungspunkt zu den Regionalzügen am Uhinger Bahnhof stärker betont wird.			


Linienverlauf
Göppingen
Stuttg. Str./ Fa.Boehringer
Neue Fischstraße
Stuttgarter-/ Lehlestraße
Stuttgarter Straße/Elektra
Faurndau
Ulmer Straße/ Firma Bürger
Stuttgarter Straße/Märklin
Ulmer-/ Alemannenstraße
Ulmer Straße/ Firma Allgaier
Schornd. Str./Volksbank
B297/Kirchheimer Straße
Uhinger Straße
Uhinger-/ Waldeckstraße
Industriegebiet
Tannenhöfe
Siemensstraße
Pflegeheim
Auchtertstraße
Kirche
Bachbrücke
Hattenhofer Straße
Wald
Ziegelwasen
Martinskirche
Kirchheim (T)
Marktplatz
S1
914
Bartenbach
Wangen
Holzhausen
Diegelsberg
Büchenbronn
Reichenbach (F)
Hochdorf
Wernau (N)
Notzingen
Wellingen
Ebersbach (F)
Pünzwangen
Sulpach
Weiler (F)
Roßwälden
Schlierbach
Albershausen
Uhingen
Jebenhausen
Sparwiesen
Hattenhofen
Schopflenberg
Heiningen
Bezgenriet
Zell u.A.
Aichelberg
Ohmden
Holzmaden
Schafhof
Jesingen
Nabern
Eckwälden
Bad Boll
Dürnau
Gammelshausen
© OpenStreetMap-Mitwirkende

Liniengruppe Böblingen – Neuenhaus

Linien 760

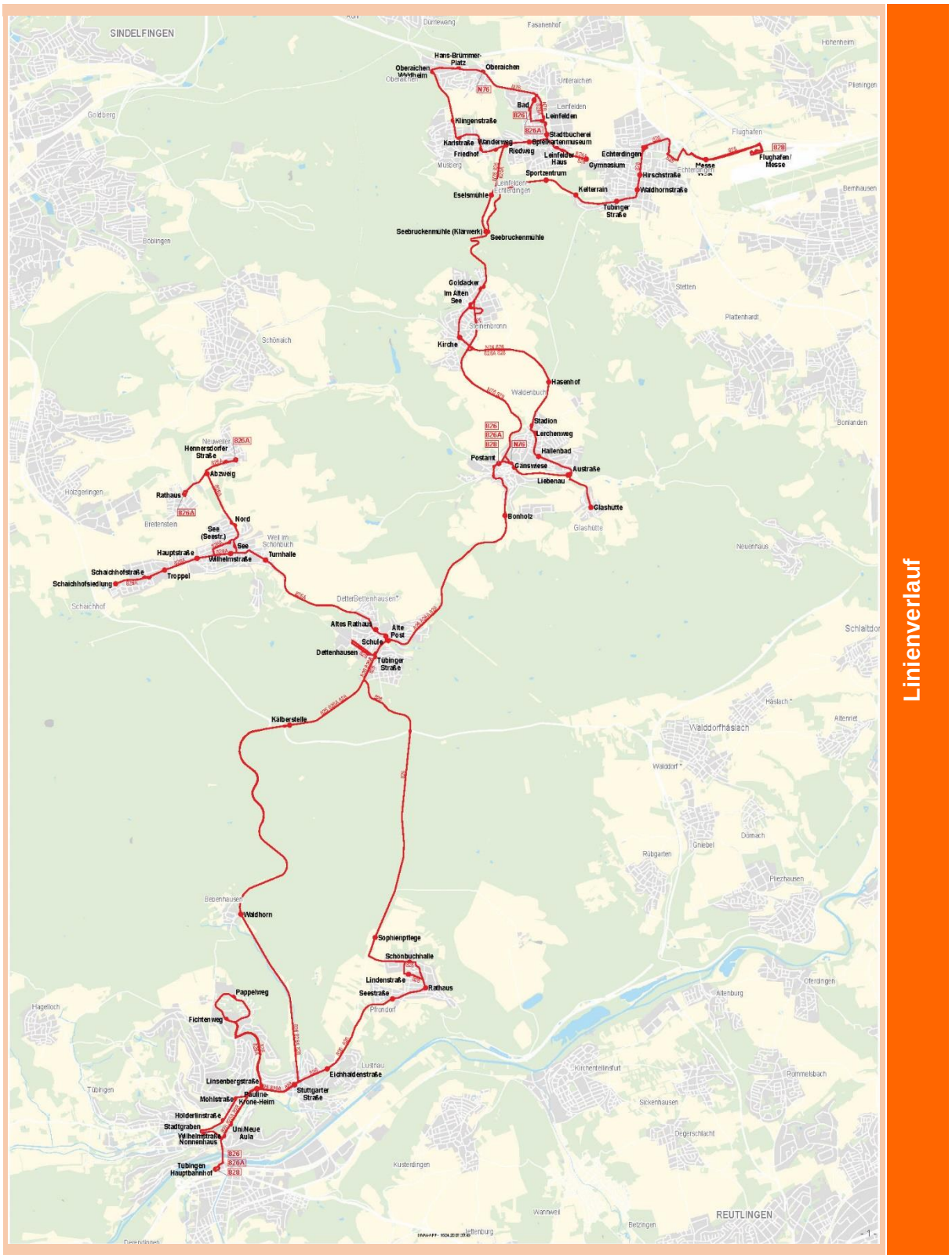
		Status Quo (Fahrplan 2021)	**BA / ÖP** (verkehrliches Mindestniveau)	**Ausreichende Verkehrsbedienung**
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1) Böblingen – Neuenhaus **[760]**	3 / 0 / 0 / 0	0 / 0 / 0 / 0	3 / 0 / 0 / 0
Betriebsleistungen im Landkreis Esslingen (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)		ca. 1.200 (zzgl. b.S. & w.v.)	0 (zzgl. b.S. & w.v.)	ca. 1.200 (zzgl. b.S. & w.v.)
Ergänzender Anrufverkehr		Ja		
Anschlüsse	**Primär:** (aus Ri. Neuenhaus) Böblingen Bf.: S1/RE/IC Ri. Stuttgart **Sekundär:** (aus Ri. Böblingen) Neuenhaus Kirche: 809 Ri. Bernhausen			
Hinweise	• Es ist im Auge zu behalten, ob sich eine unter Kosten-Nutzen-Gesichtspunkten günstige Möglichkeit ergibt, die Verbindung (Nürtingen –) Aichtal – Waldenbuch (– Böblingen) in ein regelmäßigeres Angebot zu überführen. Statt (wie derzeit) die Linie 760 punktuell nach Neuenhaus zu verlängern, wäre aus Fahrgastsicht vermutlich eine Verlängerung der Linie 167 nach Waldenbuch interessanter. Schließlich ist Waldenbuch die deutlich größere Gemeinde und bietet zahlreiche Umsteigemöglichkeiten z.B. nach Böblingen, Tübingen oder Leinfelden.			


Linienverlauf
ZOB
Gottlieb-Daimler-Schule
Goldberg
Goldberg-Gymnasium
Böblingen
Bonifatiuskirche
Postplatz
Klaffensteinstraße
Hallenbad
Sporthalle
Elbenplatz
Hulb
Mercedes-Benz Tor I
Mercedes-Benz Hst. K
Mercedes-Benz Hst. I
Schönaicher First
Kelterweg
Bahnhofstraße
Abzweig Rauher Kapf
Elsenhalde
Steinbass
Roter Berg
Sulzbachtal
Neues Rathaus
Eiche
Lessingstraße
Schillerstraße
Evangelische Kirche
Seestraße
Schwabenstraße
Kirche
Steinenbronn
Hasenhof
Waldenbuch
Stadion
Lerchenweg
Hallenbad
Austraße
Liebenau
Glashütte
Postamt
Gänswiese
Im Vogelsang
Häfnerstraße
Kirche
Neuenhaus
760
S1
S60
S
Sindelfingen
Goldberg
Dörnlewang
Rohr
Oberaichen
Musberg
Leinfelden-Echterdingen
Unteraichen
Leinfelden
Fasanenhof
Steckfeld
Hohenheim
Echterdingen
Flughafen
Stetten
Plattenhardt
Glashütte
Neuenhaus
Neuweiler
Holzgerlingen
Breitenstein
Weil im Schönbuch
Dettenhausen
Altdorf
Schaichhof
© OpenStreetMap-Mitwirkende

Liniengruppe Leinfelden / Flughafen – Waldenbuch – Tübingen

Linien 826, 828, X82, N76

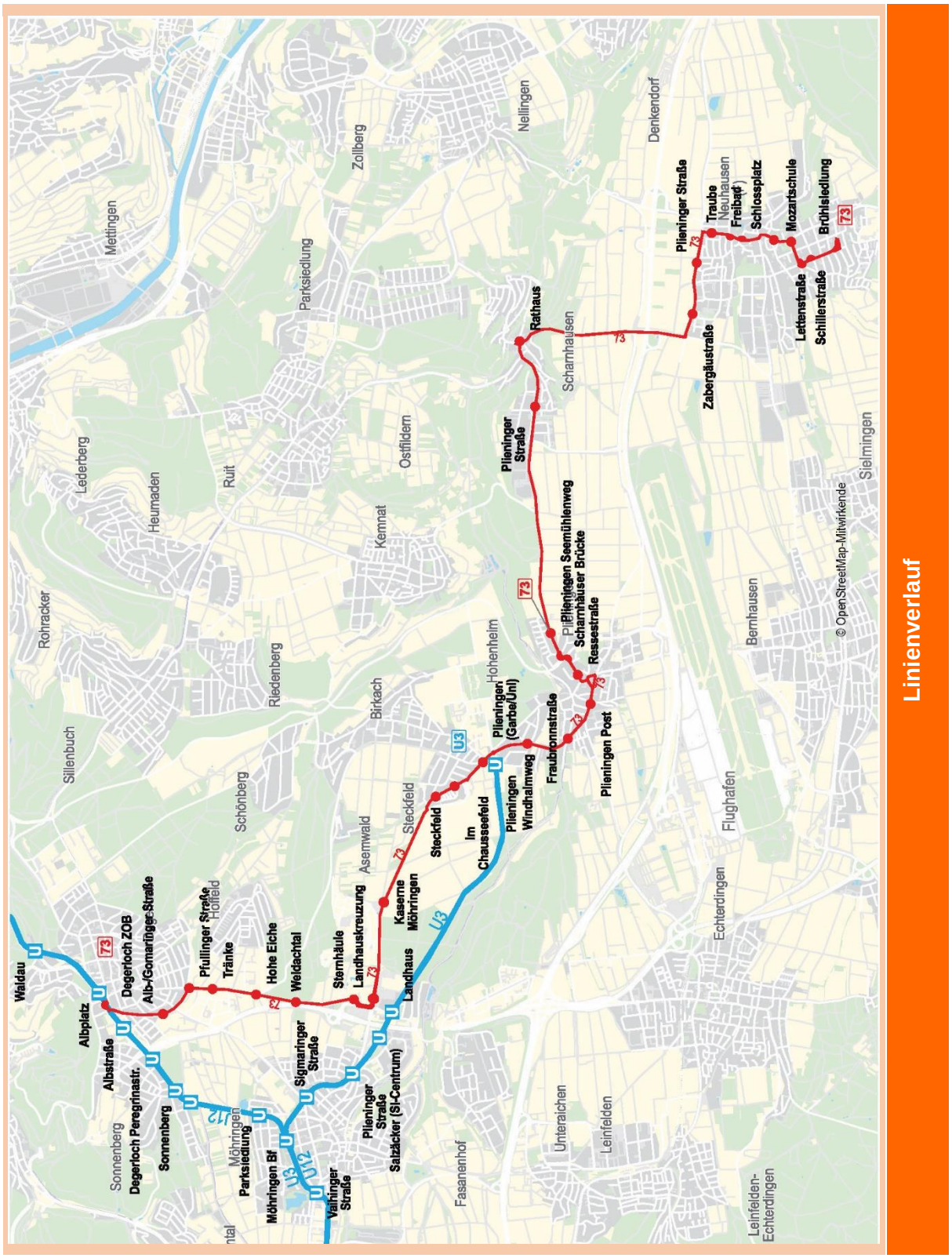
		Status Quo (Fahrplan 2021)	**BA / ÖP** (verkehrliches Mindestniveau)	**Ausreichende Verkehrsbedienung**
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1) Leinfelden – Waldenbuch **[826]**	46 / 33 / 28 / 0 EWM: 2 / 0 / 0 / 0	72 / 36 / 22 / 0 ÖP: 48 / 28 / 15 / 0 BA: 72 / 36 / 22 / 0	72 / 49 / 43 / 0
	2) Flughafen – Waldenbuch (über Steinenbronn Kirche) **[826, 828, X82]**	15 / 17 / 16 / 0		
	3) Flughafen – Waldenbuch (direkt) **[X82]**	14 / 1 / 1 / 0 EWM: 1 / 1 / 1 / 0		
	4) Waldenbuch – Tübingen **[826, 828, X82]**	52 / 18 / 17 / 0 EWM: 1 / 0 / 0 / 0	28 / 14 / 8 / 0 BA: 28 / 14 / 8 / 0	51 / 18 / 17 / 0
	5) Waldenbuch – Liebenau – Glashütte **[826]**	2 / 0 / 0 / 0	w.v.	w.v.
	6) Oberaichen – Waldenbuch **[N76]**	0 / 0 / 0 / 4	0 / 0 / 0 / 0	0 / 0 / 0 / 4
Betriebsleistungen im Landkreis Esslingen (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)		Ca. 171.300 (zzgl. b.S. & w.v.)	Ca. 127.700 (zzgl. b.S. & w.v.)	Ca. 211.300 (zzgl. b.S. & w.v.)
Ergänzender Anrufverkehr		Im Abschnitt Dettenhausen – Tübingen		
Anschlüsse	**Primär:** (aus Ri. Tübingen) Leinfelden Bf. oder Echterdingen Bf.: S2/S3 Ri. Stuttgart **Sekundär:** (aus Ri. Tübingen) Dettenhausen Bf.: RB46 Ri. Böblingen (aus Ri. Tübingen) Waldenbuch Postamt: 760 Ri. Böblingen und 815 Ri. Bernhausen			
Hinweise	• Am Flughafen wäre aus ÖPNV-Sicht die Reaktivierung des alten Haltestellenstandortes direkt vor dem Terminalgebäude anzustreben. Von dort aus sind die Wege zur S-Bahn sowie zum Flughafen selbst deutlich kürzer als vom SAB. Zudem sind die ÖPNV-Haltestellen am SAB auch an der Kapazitätsgrenze, sodass zumindest ein Teil der Linien wieder auf die alte Position wechseln könnten. Denkbar wäre zum Beispiel, dass die Expressbuslinien weiterhin am SAB und die normalen Buslinien wieder am Terminal halten. • Für Verbindungen zwischen Leinfelden-Echterdingen und Tübingen ist der Entfall des derzeitigen FMO-Haustarifes anzustreben. Hierbei ist zu prüfen, ob die derzeitigen Geltungsbereiche des VVS-, naldo- und bw-Tarifs ausreichend sind oder Anpassungen erforderlich sind. • In Tübingen ist künftig auch eine Bedienung der Haltestelle Neckarbrücke anzustreben. Die Haltestelle liegt zentral in der Tübinger Altstadt und ist ohnehin am Linienweg verortet. Dadurch könnten vielen Fahrgästen unnötige Fußwege zu ihren Zielen in Tübingen erspart werden. • Da es keine "Postämter" mehr gibt, ist eine Umbenennung der Haltestelle Waldenbuch Postamt zu prüfen. In Bezug auf die zentrale Verknüpfungsfunktion der Haltestelle und die Lage an der Waldenbucher Altstadt wird eine Umbenennung der Haltestelle in Waldenbuch Altstadt zum Dezember 2023 (Inbetriebnahme Linienbündel BB9) vorgeschlagen. • Eine Verlängerung der Linie N76 nach Tübingen ist zu prüfen. Hierbei könnte der Ruftaxi-Verkehr zwischen Tübingen und Dettenhausen eingestellt werden, bei dem aktuell oft mehrere Taxen im Konvoi eingesetzt werden müssen, um die Nachfrage zu bewältigen.			


SINDELFINGEN
Hans-Brümmer-Platz
Oberaichen
Bad Leinfelden
Leinfelden
Klingenstraße
Stadtbücherei
Spielkartenmuseum
Karlstraße
Friedhof
Riedweg
Leinfelder Haus
Echterdingen
Gymnasium
Messe
Flughafen/ Messe
Sportzentrum
Hirschstraße
Waldhornstraße
Kelterrain
Eselsmühle
Tübinger Straße
Seebruckenmühle (Klärwerk)
Seebruckenmühle
Goldacker
Im Alten See
Kirche
Hasenhof
Stadion
Lerchenweg
Hallenbad
Postamt
Gänswiese
Austraße
Liebenau
Glashütte
Bonholz
Hennersdorfer Straße
Abzweig
Rathaus
Nord
See (Seestr.)
See
Hauptstraße
Wilhelmstraße
Turnhalle
Schaichhofstraße
Troppel
Schaichhofsiedlung
Altes Rathaus
Alte Post
Schule
Dettenhausen
Tübinger Straße
Kälberstelle
Waldhorn
Sophienpflege
Schönbuchhalle
Lindenstraße
Rathaus
Seestraße
Pappelweg
Fichtenweg
Eichhaldenstraße
Linsenbergstraße
Stuttgarter Straße
Mohlstraße
Pauline-Krone-Heim
Hölderlinstraße
Stadtgraben
Wilhelmstraße
Nonnenhaus
Uni Neue Aula
Tübingen Hauptbahnhof
REUTLINGEN
Linienverlauf

Liniengruppe Degerloch – Neuhausen (F)

Linien 73

		Status Quo (Fahrplan 2021)	**BA / ÖP** (verkehrliches Mindestniveau)	**Ausreichende Verkehrsbedienung**
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1) Degerloch – Plieningen **[73]**	53 / 35 / 34 / 0	15 / 8 / 6 / 0 BA: 15 / 8 / 6 / 0	53 / 35 / 34 / 0
	2) Plieningen – Neuhausen (F) **[73]**	28 / 19 / 18 / 0	15 / 8 / 6 / 0 BA: 15 / 8 / 6 / 0	28 / 19 / 18 / 0
Betriebsleistungen im Landkreis Esslingen (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)		ca. 102.200 (zzgl. b.S. & w.v.)	ca. 50.900 (zzgl. b.S. & w.v.)	ca. 102.200 (zzgl. b.S. & w.v.)
Anschlüsse	**Primär:** (aus Ri. Neuhausen (F)) Degerloch: U5, U6, U12 Ri. Stuttgart			
Hinweise	• Die Linien 73, 120 und 816 verkehren alle zwischen Neuhausen a.d.F. und Scharnhausen. Aktuell verlassen die drei Linien Neuhausen a.d.F. über die Esslinger Straße, während die Scharnhäuser Straße keinen Busverkehr aufweist. Aus Sicht einer ausgewogenen Erschließung wäre es erstrebenswert, dass eine der drei Linien auch den Korridor Scharnhäuser Straße bedient und somit die ÖPNV-Anbindung in diesem Bereich verbessert. • In Zusammenhang mit der S2-Verlängerung nach Neuhausen a.d.F. soll das Busnetz in Neuhausen a.d.F. neu strukturiert werden. Hierbei ist auch der Linienweg der Linie 73 zu evaluieren. • Da es in Neuhausen a.d.F. keine Gastwirtschaft mit dem Namen "Traube" gibt, soll die Haltestelle nach Möglichkeit umbenannt werden, wobei die Bezeichnungen Lindenkapelle oder Esslinger Straße Nord empfohlen werden.			


Linienverlauf
Waldau
Albplatz
Albstraße
Degerloch Peregrinastr.
Sonnenberg
Degerloch ZOB
Alb-/Gomaringer Straße
Pfullinger Straße
Tränke
Hohe Eiche
Weidachtal
Sternhäule
Landhauskreuzung
Kaserne Möhringen
Landhaus
Steckfeld
Im Chausseefeld
Plieningen Windhalmweg
Plieningen (Garbe/Uni)
Fraubronnstraße
Plieningen Post
Plieningen Ressestraße
Plieningen Scharnhäuser Brücke
Plieningen Seemühlenweg
Plieninger Straße
Rathaus
Zabergäustraße
Plieninger Straße
Traube
Neuhausen Freibad
Schlossplatz
Mozartschule
Brühlsiedlung
Lettenstraße
Schillerstraße
Sigmaringer Straße
Plieninger Straße
Salzäcker (SI-Centrum)
Vaihinger Straße
Möhringen Bf
Parksiedlung
Sonnenberg
Möhringen
Sillenbuch
Rohracker
Lederberg
Heumaden
Ruit
Mettingen
Zollberg
Parksiedlung
Ostfildern
Kemnat
Riedenberg
Schönberg
Hohfeld
Asemwald
Birkach
Steckfeld
Hohenheim
Nellingen
Scharnhausen
Denkendorf
Bernhausen
Flughafen
Echterdingen
Sielmingen
Unteraichen
Leinfelden
Fasanenhof
Leinfelden-Echterdingen
© OpenStreetMap-Mitwirkende

Liniengruppe	Degerloch – Echterdingen – Stetten – Bonlanden – Bernhausen – Degerloch
Linien	74, 76, 77, X7

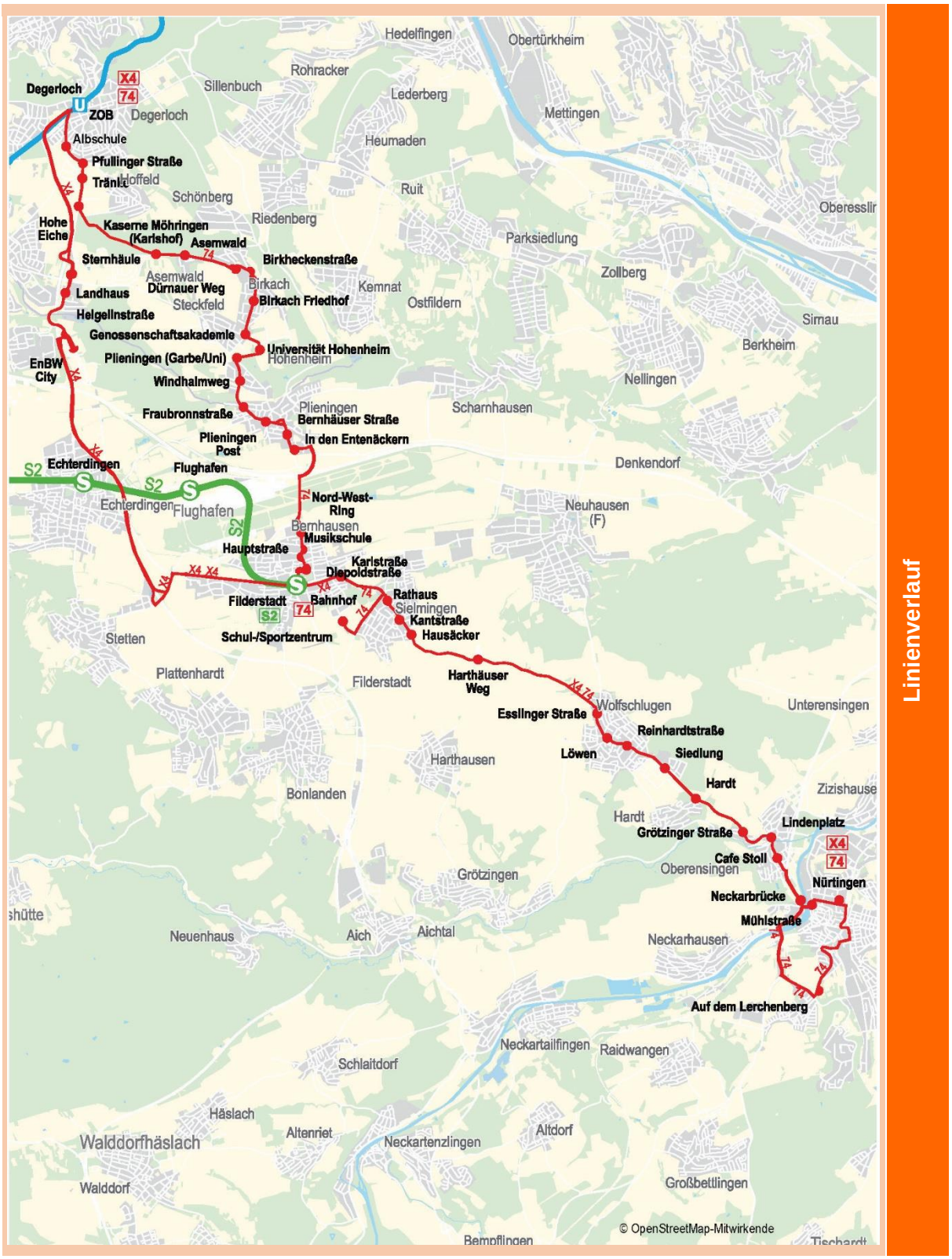
		Status Quo (Fahrplan 2021)	**BA / ÖP** (verkehrliches Mindestniveau)	**Ausreichende Verkehrsbedienung**
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1) Degerloch - Echterdingen **[77]**	29 / 19 / 19 / 0	27 / 14 / 8 / 0 BA: 27 / 14 / 8 / 0	29 / 19 / 19 / 0
	2) Degerloch - Stetten (direkt) **[X7]**	30 / 0 / 0 / 0	48 / 28 / 15 / 0 ÖP: 48 / 28 / 15 / 0 BA: 34 / 19 / 11 / 0	101 / 53 / 52 / 0
	3) Echterdingen – Stetten **[76, 77]**	71 / 53 / 52 / 0		
	4) Stetten – Bonlanden **[76, 77, X7]**	101 / 54 / 52 / 0	48 / 28 / 15 / 0 ÖP: 48 / 28 / 15 / 0 BA: 47 / 24 / 14 / 0	101 / 54 / 52 / 0
	5) Bonlanden – Harthausen **[77, X7]**	67 / 33 / 32 / 0	48 / 28 / 15 / 0 ÖP: 48 / 28 / 15 / 0 BA: 15 / 8 / 6 / 0	67 / 33 / 32 / 0
	6) Bonlanden – Bernhausen **[76]**	34 / 21 / 21 / 0	34 / 21 / 21 / 0 BA: 34 / 21 / 21 / 0	34 / 21 / 21 / 0
	7) Bernhausen – Degerloch **[74, 76]**	57 / 40 / 40 / 0	50 / 25 / 15 / 0 BA: 50 / 25 / 15 / 0	57 / 40 / 40 / 0
Betriebsleistungen im Landkreis Esslingen (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)		ca. 1.256.200 (zzgl. b.S. & w.v.)	ca. 675.300 (zzgl. b.S. & w.v.)	ca. 1.256.200 (zzgl. b.S. & w.v.)
Anschlüsse	**Primär:** (aus Ri. Bonlanden) Echterdingen Bf.: S2, S3 Ri. Stuttgart **Sekundär:** (aus Ri. Bonlanden) Bernhausen Bf.: S2 Ri. Stuttgart (aus Ri. Degerloch) Bernhausen Bf.: S2 Ri. Stuttgart (aus Ri. Bonlanden) Degerloch: U5, U6; U12 Ri. Stuttgart			
Hinweise	• Da es in Wolfschlugen kein Gasthaus Löwen mehr gibt, wird die Umbenennung dieser Haltestelle in "Ortsmitte" empfohlen. • Zu den Zeiten, in denen die Linie 76 oder die Linien 814/815 alle in Bernhausen ankommenden und abfahrenden S-Bahnen an- und abdienen, sollten die beiden Linien möglichst im Versatz zueinander fahren, sodass sich ein optimaler Mehrwert für Fahrgäste zwischen Bonlanden und Bernhausen ergibt. • Zu den Zeiten, in denen nicht mindestens eine der Linien 812/813, 814, 76 oder 77 in Echterdingen alle S-Bahnen ab- bzw. andient, sollten die Fahrtenlagen der vier Linien so entzerrt sein, dass möglichst viele S-Bahnen abgedient werden können. • Die Fahrtlagen der Linien 77 und 809 sollten zwischen Harthausen und den S-Bahnhöfen von Echterdingen und Bernhausen so entzerrt sein, dass ein integriertes Gesamtangebot vorhanden ist. • Es soll nach Möglichkeiten gesucht werden, für die Siedlungsgebiete Wolfschlugen und Oberensingen ein stündliches Nachtbusangebot in Wochenendnächten zu etablieren, bei dem ein Bus im 60-Minuten-Takt im Einsatz ist.			


Albplatz
Degerloch X7 74
Albstraße
Eppiestraße 76 77
ZOB
Wurmlinger Straße
Degerloch Peregrinastr.
Degerloch
Alb-/Gomaringer Straße
Sonnenberg
Pfullinger Straße
U12
Tränke
Hoffeld
Hohe Eiche
Schönberg
Weidachtal
Riedenberg
Asemwald
74 76
Dürnauer Weg
Kaserne Möhringen (Karlshof)
Sternhäule
Asemwald
Birkheckenstraße
Birkach
Landhaus
Steckfeld
Birkach Friedhof
Kemnat
Ostfildern
Fasanenhof Abzweig
Heigelinstraße
Genossenschaftsakademie
Universität Hohenheim
EnBW City
Plieningen (Garbe/Uni)
Hohenheim
Fasanenhof
Windhalmweg
Fraubronnstraße
Plieningen Post
Plieningen
Bernhäuser Straße
Industriegebiet
In den Entenäckern
76 77
Echterdingen
S2
Flughafen
Flughafen
Hirschstraße
Echterdingen
Waldhornstraße
Nord-West-Ring
Bonländer Straße
Musikschule
Hauptstraße
Diepoldstraße
74
76
Filderstadt
S2
Bahnhof
Fleinsbach
Hohlweg
Sielmingen
Holderweg
Hof
Stetten
Kasparswald
Plattenhardt
Filderstadt
Waldstraße
Nord
Kronenbrunnen
Driefbrunnen
Rotzeil
Mktstr.
Rainäckerstraße
Rathaus
Reußensteinweg
Industriegebiet
Kreuzäcker
Bonlandener Straße
Linde
Metzinger Straße
Harthausen
Kirche
Carl-Zeiss-Straße
Rossbergstraße
Bonlanden
Lederberg
Heumaden
Ruit
© OpenStreetMap-Mitwirkende
Linienverlauf

Liniengruppe Nürtingen – Bernhausen – Degerloch

Linien 74, X4

		Status Quo (Fahrplan 2021)	**BA / ÖP** (verkehrliches Mindestniveau)	**Ausreichende Verkehrsbedienung**
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1) Nürtingen – Bernhausen **[74, X4]**	61 / 40 / 39 / 0	58 / 29 / 17 / 0 ÖP: 36 / 28 / 15 / 0 BA: 58 / 29 / 17 / 0	61 / 40 / 39 / 0
	2) Bernhausen – Degerloch (via Landhaus) **[X4]**	31 / 0 / 0 / 0	0 / 0 / 0 / 0	31 / 0 / 0 / 0
Betriebsleistungen im Landkreis Esslingen (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)		ca. 474.700 (zzgl. b.S. & w.v.)	ca. 410.300 (zzgl. b.S. & w.v.)	ca. 474.700 (zzgl. b.S. & w.v.)
Anschlüsse	**Primär:** (aus Ri. Nürtingen) Bernhausen Bf.: S2 Ri. Stuttgart **Sekundär:** (aus Ri. Nürtingen) Degerloch: U5, U6, U12 Ri. Stuttgart (aus Ri. Degerloch) Nürtingen Bf.: RE/RB Ri. Stuttgart und Tübingen			
Hinweise	• Die Linien 812/813, 816 und X4 sollen zwischen Bernhausen Bahnhof und Bernhausen TÜV ein möglichst integriertes Angebot ergeben und möglichst viele S-Bahnen ab- und andienen. • Mit den neuen Fahrplänen auf der Neckar-Alb-Bahn haben sich die Anschlüsse zwischen der Linie 74 und den Regionalzügen deutlich verschlechtert. Wenn die S-Bahn in Filderstadt viertelstündlich verkehrt, sollte deshalb geprüft werden, ob die Busse der Linie 74 während des 30-Minuten-Taktes besser auf den Zwischentakt in Filderstadt fahren können. Ggf. ergäben sich damit in Nürtingen vorteilhafte Anschlüsse. Zudem könnten die Linien 74 und 817 im Versatz zwischen Bernhausen Bahnhof und Sielmingen Rathaus fahren, statt wie bisher im Konvoi.			


Linienverlauf
Degerloch
ZOB
Degerloch
Albschule
Pfullinger Straße
Tränkle
Hoffeld
Schönberg
Hohe Eiche
Kaserne Möhringen (Karlshof)
Asemwald
Sternhäule
Asemwald
Dürnauer Weg
Landhaus
Steckfeld
Heigelinstraße
Genossenschaftsakademie
EnBW City
Plieningen (Garbe/Uni)
Windhalmweg
Fraubronnstraße
Plieningen Post
Echterdingen
Flughafen
Echterdingen
Flughafen
Filderstadt
Bahnhof
Schul-/Sportzentrum
Stetten
Plattenhardt
Filderstadt
Bernhausen
Musikschule
Hauptstraße
Karlstraße
Diepoldstraße
Nord-West-Ring
Plieningen
Bernhäuser Straße
In den Entenäckern
Hohenheim
Universität Hohenheim
Birkheckenstraße
Birkach
Birkach Friedhof
Kemnat
Ostfildern
Riedenberg
Ruit
Rohracker
Sillenbuch
Hedelfingen
Obertürkheim
Lederberg
Mettingen
Heumaden
Parksiedlung
Zollberg
Scharnhausen
Denkendorf
Neuhausen (F)
Nellingen
Berkheim
Simau
Oberesslir
Rathaus
Sielmingen
Kantstraße
Hausäcker
Harthäuser Weg
Esslinger Straße
Wolfschlugen
Unterensingen
Reinhardtstraße
Löwen
Siedlung
Hardt
Zizishause
Harthausen
Bonlanden
Hardt
Grötzinger Straße
Lindenplatz
Cafe Stoll
Oberensingen
Grötzingen
Nürtingen
Neckarbrücke
Mühlstraße
Neckarhausen
Auf dem Lerchenberg
Neuenhaus
Aich
Aichtal
Neckartailfingen
Raidwangen
Schlaitdorf
Häslach
Walddorfhäslach
Altenriet
Neckartenzlingen
Altdorf
Walddorf
Großbettlingen
Bempflingen
Tischardt
© OpenStreetMap-Mitwirkende

Liniengruppe Vaihingen – Musberg – Leinfelden

Linien 82, 86

		Status Quo (Fahrplan 2021)	**BA / ÖP** (verkehrliches Mindestniveau)	**Ausreichende Verkehrsbedienung**
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1) Vaihingen – Musberg **[82, 86]**	40 / 39 / 21 / 0	48 / 28 / 15 / 0 ÖP: 48 / 28 / 15 / 0 BA: 34 / 19 / 11 / 0	48 / 39 / 21 / 0
	2) Musberg – Leinfelden **[82, 86]**	40 / 39 / 21 / 0	48 / 28 / 15 / 0 ÖP: 48 / 28 / 15 / 0 BA: 15 / 8 / 6 / 0	48 / 39 / 21 / 0
Betriebsleistungen im Landkreis Esslingen (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)		ca. 191.500 (zzgl. b.S. & w.v.)	ca. 206.400 (zzgl. b.S. & w.v.)	ca. 220.200 (zzgl. b.S. & w.v.)
Anschlüsse	**Primär:** (aus Ri. Leinfelden) Vaihingen Bf.: S1/S2/S3 Ri. Stuttgart **Sekundär:** (aus Ri. Vaihingen) Leinfelden Bf.: S2/S3/U5 Ri. Stuttgart			
Hinweise	• Die Linien 86/82, 814 und 818, die alle die Erschließung Musbergs sicherstellen, sollten an ihren Anknüpfungspunkten zur S-Bahn in Richtung Stuttgart (Vaihingen Bf., Leinfelden Bahnhof und Oberaichen Bf.) möglichst unterschiedliche S-Bahnen an- und abdienen, da so die Anzahl der Fahrmöglichkeiten von Musberg nach Stuttgart gesteigert werden kann.			


Linienverlauf
Dachswald
Eisental
Waldeck
Sonnenberg
Universität
Knappenweg
Schranne
Nobelstraße
Hessäcker Grund
Lauchhau
Vaihingen Alter Friedhof
Österfeld
Kaltental
Möhringen
Kreuzstraße
Vaihingen Rathaus
Vaihingen Schillerplatz
Fanny-Leicht-Straße
Vaihingen
Pestalozzi-Schule
Waldburgstraße
Albblick
Hegel-Gymnasium
Am Ochsenwald
Hans-Rehn-Stift
Rohrer Höhe
Rohr
Rohr Mitte
Thingstraße
Berghaustraße
Rohr
Dürrlewang
Fasanenhof
Schmellbachtal
Oberaichen Waldheim
Oberaichen
Friedhof
Unteraich
Eulenberg
Leinfelden
Klingenstraße
Leinfelden
Ludwigstraße
Schönbuchstraße
Wanderweg
Kirche
Sonnenhalde
Riedweg
Musberg
© OpenStreetMap-Mitwirkende

7 Zusammenfassung und Ausblick

Im folgenden Kapitel erfolgt zunächst eine Zusammenfassung der Inhalte des Nahverkehrsplans Esslingen. Darauf aufbauend werden Maßnahmen für die Weiterentwicklung des ÖPNV im Landkreis benannt und erläutert. Dabei umfassen diese neben der Weiterentwicklung des aktuellen Angebots auch Maßnahmen anderer Aufgabenträger sowie Projekte im Hinblick auf besondere bzw. neuartige Verkehrsangebote. Zudem werden Aspekte, wie das regionale Verkehrsmanagement oder alternative Antriebstechnologien, dargestellt. Eine sich stetig ändernde rechtliche Ausgangssituation erfordert abschließend eine Betrachtung des veränderten Rechtsrahmens im Hinblick auf die Weiterentwicklung des ÖPNV im Landkreis Esslingen.

7.1 Inhalt des Nahverkehrsplans

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 Baden-Württemberg als Aufgabenträger zuständig ist.

Die Basis des Nahverkehrsplans ist eine Bestandsaufnahme der vorhandenen Infrastruktur und des bestehenden Angebots. Für die spätere Bewertung werden hier insbesondere die Kriterien **„flächenhafte Erschließung (Einzugsbereiche der Haltestellen)“**, **„Bedienungshäufigkeiten“** und **„Beförderungszeiten“** detailliert analysiert.

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. Entlang der Entwicklungsachsen mit ihrem guten Schienenverkehrsangebot werden bei den Strömen in die Landeshauptstadt Stuttgart die größten ÖPNV-Anteile am Gesamtverkehr erreicht. Die angeschlossene Verkehrsprognose zeigt bei steigenden Einwohner- und Beschäftigtenzahlen sowie einem leicht rückläufigen Schüleraufkommen ein signifikantes Verkehrswachstum des ÖPNV entlang der bestehenden Hauptachsen. In der Fläche, deren Erschließung zumeist Aufgabe des Busverkehrs ist, vergrößert sich das Fahrgastaufkommen nur verhalten.

Mit der Formulierung von Zielsetzungen für das ÖPNV-Angebot im Landkreis wird ein Leitbild für dessen Fortentwicklung 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.

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

Die Bewertungsergebnisse verdeutlichen eine insgesamt hohe Bedienungsqualität 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 bzw. Siedlungsrandlagen, in denen eine Abhilfe aber häufig auch kaum zu bewerkstelligen ist.

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 Vergabe 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. davon profitierenden Dritten verhandelt werden. Eine Kostenbeteiligung des Landkreises steht nach den vom Kreistag beschlossenen ÖPNV-Finanzierungsgrundsätzen 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 Durchtarifierungsverlusten und Tarifabsenkungen zusammensetzen. Hier hat die am 01.10.1993 vollzogene Einbeziehung aller Busverkehre im Verbundraum in den VVS-Gemeinschaftstarif eine erhebliche Aufstockung der Finanzmittel erfordert, die aktuell in der Mitfinanzierung der Zuschussleistungen der Allgemeinen Vorschrift der Region Stuttgart ihre Fortsetzung findet. Auch die Realisierung der attraktiven Schülerzeitkarte "Scool-Ticket" ab dem Schuljahr 2000/2001 war nur mit dauerhaften Zuschüssen des Landkreises realisierbar. Nach deren Aufstockung ist das Ticket zudem für alle zuschussberechtigten Schüler seit dem 01.09.2013 ohne zeitliche Einschränkung im gesamten Netz gültig. Im Jahr 2019 ist mit dem Ausgleich von Einnahmenausfällen aufgrund der Tarifzonenreform ein weiterer Ausgabenblock hinzugekommen.

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 sind beispielsweise Verbesserungen bei der Tälesbahn ermöglicht worden. Die Nachrüstung barrierefreier Zugangsanlagen an den S-Bahn-Stationen im Kreis wurde ebenfalls mitfinanziert. Darüber hinaus hat der Landkreis für die Jahre 2020 bis 2022 zur Ausrüstung der Haltestellen mit dynamischen Fahrgastinformationsanzeigern (DFI) ein Förderprogramm angelegt.

Im Busverkehr garantiert der Landkreis über das mit den anderen Verbundlandkreisen abgestimmte Basisangebot seit 2015 ein verlässliches und nachfragegerechtes Grundnetz, das insbesondere für den Spät- und Wochenendverkehr auch angebotsorientierte Elemente enthält. Im überörtlichen Verkehr sichert der Landkreis punktuell auch ein darüber hinaus gehendes Angebotsniveau, soweit dies bereits früher im Rahmen vom Landkreis initiierter Verkehrsverbesserungen oder aufgrund der Eigeninitiative von Verkehrsunternehmen erreicht wurde. Möchten Kommunen diese vom Landkreis finanzierten Betriebsleistungen in einem angemessenen Umfang aufstocken, beteiligt sich auch hier der Landkreis nach Maßgabe seiner ÖPNV-Finanzierungsgrundsätze an den entstehenden Mehrkosten. So sind beispielsweise verkehrliche Verbesserungen in den Linienbündeln 1 und 8 umgesetzt worden.

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 in angemessenem Umfang weiterzuentwickeln. Im Hinblick auf die erkennbar steigenden Herausforderungen für den Verkehrsbereich hinsichtlich der Aspekte Umweltschutz (Feinstaub, Klima, Energiekosten) und Demographie (Barrierefreiheit, Erschließungsgüte) wird der Landkreis hier sein großes Engagement für den öffentlichen Nahverkehr fortsetzen und im Rahmen seiner Möglichkeiten ggf. ausweiten.

Die aktuell hohe Belastung der öffentlichen Haushalte wird aufwändige Netzerweiterungen oder weitere tarifliche Vergünstigungen jedoch nur 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 für die bereits beschlossene Verlängerung der S-Bahnlinie S2 nach Neuhausen a.d.F. und begrüßt die Überlegungen des Verbands Region Stuttgart (VRS), die Regionalbahnlinie RB11 aufzuwerten und diese bis Esslingen a.N. bzw. Plochingen zu verlängern. Zudem erscheinen aus Sicht des Landkreises die Perspektiven einer Verlängerung der S-Bahnlinie S1 nach Nürtingen, und somit eine Erweiterung des werktäglichen 15-Minuten-Taktes bis Wendlingen a.N., als auch die einer Ausweitung des 15-Minuten-Taktes der S-Bahnlinie S2 über Stuttgart-Vaihingen hinaus bis nach Filderstadt bzw. Neuhausen a.d.F. als verkehrlich sinnvoll. Die Verbesserungen auf der Schiene erfordern gleichzeitig eine Anpassung des Busnetzes.

Obwohl der Landkreis Esslingen nicht Aufgabenträger für die Tälesbahn ist, ist vorgesehen das bisherige Engagement für die Tälesbahn in Abstimmung mit dem Zweckverband Fahrmit fortzusetzen. Zudem wird die Reaktivierung der Nebenbahnstrecke zwischen Kirchheim u.T. und Weilheim a.d.T. sowie eine eventuelle Verlängerung bis nach Göppingen untersucht.

Ein weiterer Schwerpunkt bei der Weiterentwicklung des Verkehrsangebots wird in naher Zukunft beim Ausbau des Stadtbahnverkehrs im Bereich Filder liegen. Der Landkreis Esslingen begrüßt in diesem Zusammenhang die bevorstehende Erweiterung der Strecke der Linie U6 bis zum Knotenpunkt Flughafen/Messe sowie den geplanten Ausbau der Stadtbahn in Leinfelden-Echterdingen. Die Verlängerung des bestehenden Streckenastes der Linien U7 und U8 ab Ostfildern-Nellingen bis Esslingen a.N. wäre ein wichtiger Baustein im ÖPNV-Netz des Landkreises, hier steht der Nachweis des gesamtwirtschaftlichen Nutzens jedoch noch aus.

Der Busverkehr ist im Zuge der zurückliegenden Vergabeverfahren teilweise deutlich verbessert worden. Der Fortbestand dieser Angebotsausweitungen ist grundsätzlich wünschenswert,

setzt aber auch entsprechende Nachfragezuwächse voraus. Vor dem Hintergrund der demographischen Entwicklung und der eher verhaltenen Fahrgastprognose für den Busverkehr erscheint hier eine weitere flächenhafte Angebotsverdichtung nicht angezeigt. Die Weiterentwicklung des klassischen Linienbusverkehrs wird sich deshalb auf punktuelle Leistungsmehrungen und Qualitätsverbesserungen sowie ggf. spezielle Angebote für Pendler beschränken. Für flächenhafte Wirkungen dürften künftig verstärkt bedarfsgesteuerte, flexible Bedienungsformen (z.B. On-Demand-Verkehre) zum Einsatz kommen.

Die für das Busnetz beabsichtigten oder vorgeschlagenen Maßnahmen sind in den Kapiteln 6.3 und 6.4 dargestellt. Darüber hinaus wird das öffentliche Verkehrsangebot jedoch generell kontinuierlich zu überprüfen und an ggf. veränderte Nachfragesituationen anzupassen sein. Dies gilt vorrangig für Räume mit verstärkter Siedlungsentwicklung, schließt aber auch Reaktionen auf Veränderungen im Schienenverkehrsnetz oder auf Veränderungen im Schülerverkehrsaufkommen mit ein.

Um die Zahl der Auftrags- und Vergabeverfahren nicht zu sehr zu steigern, werden verkehrliche Maßnahmen im Busverkehr in der Regel erst zusammen mit der Neuvergabe der Verkehrsleistungen in den Linienbündeln umgesetzt werden können. Das Verkehrsinteresse wird daher teilweise hinter der Verpflichtung zur Durchführung rechtlich korrekter Vergabeverfahren (siehe Kapitel 7.3) zurückstehen müssen. Lediglich bei Maßnahmen im Schienenverkehr sollen nach Möglichkeit zeitgleich mit deren Inbetriebnahme auch im betroffenen Busverkehr Anpassungen erfolgen.

7.2.3 Expressbusse

Aufgrund der absehbar begrenzten finanziellen Möglichkeiten zum weiteren Ausbau des Schienennetzes auch auf Landes- oder regionaler Ebene ist in jüngerer Zeit der Ansatz in den Vordergrund gerückt, das vorhandene ÖPNV-Angebot durch hochwertige Busverkehre, so genannte Expressbusse, besser zu vernetzen. Expressbusse sollen insbesondere auf Relationen zwischen Mittel- und Oberzentren, wichtigen Verkehrsknotenpunkten oder sog. singulären Verkehrserzeugern (Beschäftigungsschwerpunkte, Messe, Flughafen, Universitätsstandorte) und benachbarten Bereichen der Region bestehende Lücken im Schienennetz schließen. Um diesen Buslinien ein möglichst unbehindertes Vorankommen zu ermöglichen, sollen an neuralgischen und staugeprägten Punkten Busspuren bzw. Ampelvorrangschaltungen entstehen. Der Verband Region Stuttgart hat in einer ersten Ausbaustufe im VVS-Gebiet drei solcher Expressbuslinien eingerichtet. Diese verkehren allesamt im Landkreis Esslingen: die Buslinie X10 auf der Relation Kirchheim u.T. – Flughafen/Messe, die Linie X20 zwischen Esslingen a.N. und Waiblingen sowie die Linie X60 von Flughafen/Messe über die Universität Stuttgart

bis nach Leonberg. Darüber hinaus wird derzeit verbundweit verstärkt mit einer Hierarchisierung des Busverkehrs experimentiert, wobei parallel zu klassischen Buslinien Schnellbusse mit wenigen Halten als besonders attraktives Angebot für Berufs- und Ausbildungspendler ausgestaltet werden. Teilweise lassen sich dafür auch Fördermittel des Landes einwerben. Im Landkreis Esslingen bestehen solche Angebote bislang auf den Relationen Nürtingen – Stuttgart-Degerloch (X4), Filderstadt-Harthausen – Stuttgart-Degerloch (X7) und Bempflingen – Nürtingen (X19). Weitere Verbindungen sind hier insbesondere im Zusammenhang mit den Bemühungen zur Luftreinhaltung denkbar – z. B. aus dem Filderraum in Richtung der Stuttgarter Neckarvororte.

7.2.4 Metropol-Express-Bahn

Die derzeitigen Regionalexpress- und Regionalbahnlinien, die direkt zum Stuttgarter Hauptbahnhof durchgebunden sind, sollen sukzessive zu einem Metropol-Express-Netz ausgebaut werden. Damit verbunden ist ein genereller Halbstunden-Takt mit evtl. Taktverdichtungen zu den werktäglichen Hauptverkehrszeiten 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 sind schon mit den umgesetzten Neuvergaben des Landes Baden-Württemberg im Regionalzugverkehr bereits deutliche Verbesserungen gegeben. Im Landkreis Esslingen betrifft dies die Regionalverkehrslinien IRE6, RE5/RB16 und RE10/RB18, auf deren Strecken seit 2019 bzw. 2020 ein verdichteter Fahrplan angeboten wird.

7.2.5 Regionales Verkehrsmanagement

Da der Mobilitätsbedarf der Bevölkerung einerseits weiter wächst, die Erweiterungsmöglichkeiten der Infrastruktur sowohl im ÖPNV als auch im MIV jedoch 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. Anbieten von Mitfahrgelegenheiten, betriebliches Mobilitätsmanagement, Fußwege- und Radverkehrsberatung) auch intermodale Verknüpfungen (siehe Kapitel 4.1.7) und verkehrslenkende Maßnahmen vorangetrieben werden. Entsprechende gemeindeübergreifende Strategien entwickelt der Verband Region Stuttgart in Verbindung mit dem Regionalverkehrsplan.

7.2.6 Alternative Antriebstechnologien

Um den Ausstoß von Schadstoffen und CO_2-Emissionen und die dadurch entstehenden Belastungen für Mensch und Umwelt möglichst zu begrenzen, strebt der Landkreis eine Ausweitung der Elektromobilität an. Dies auch mit Blick auf die von der europäischen Union erlassenen Richtlinie 2019/1161 (Clean Vehicle Directive), die noch in nationales Recht umgesetzt werden muss. Der öffentliche Nahverkehr und mit ihm kooperierende Verkehrsarten können davon nicht ausgenommen werden, sondern sollten die Entwicklung vorbildhaft flankieren. Der Landkreis verfolgt deshalb die Entwicklung und Erprobung von Schienenfahrzeugen mit Batterie- oder Wasserstoffspeichern mit großem Interesse. Nachdem Busse mit reinem Elektroantrieb derzeit nur für sehr spezielle Einsatzbereiche am Markt verfügbar sind, kann zumindest in Stadtverkehren der Einsatz von Hybridbussen kurzfristig zur Verbesserung der Luftqualität und der Klimabilanzen beitragen. Auch die Verwendung regenerativ erzeugter synthetischer Kraftstoffe in herkömmlichen Dieselbussen kann die Ökobilanz des Busverkehrs rasch positiv beeinflussen. Längerfristig wird sich allerdings der Elektromotor als Fahrzeugantrieb in ÖPNV-Flotten durchsetzen. Ob die Energiespeicherung dabei überwiegend in Batterien oder in Form von Wasserstoff erfolgt, ist derzeit noch offen. Die öffentliche Hand kann diesen technologischen Wandel aber durch die Bereitstellung ausreichend leistungsfähiger Lade- oder Betankungsmöglichkeiten unterstützen.

Der Landkreis begrüßt in diesem Zusammenhang die Planungen der Stadt Esslingen a.N., ab 2024 den Stadtverkehr – durch den Städtischen Verkehrsbetrieb Esslingen (SVE) – ausschließlich mit Batterie-Oberleitungsbussen (Elektrohybridbusse) und somit rein elektrisch zu betreiben.

Da mit individuellen Anschlussverkehrsmitteln in der Regel nur kurze Entfernungen zurückgelegt werden, erscheint für diese Angebote ein vollelektrischer Antrieb durchweg möglich und empfehlenswert.

7.2.7 On-Demand-Verkehre

On-Demand-Verkehre, die zumeist auch das Prinzip des Ride-Sharing implizieren, gewinnen nicht zuletzt aufgrund der fortschreitenden Digitalisierung als neues, nachfrageorientiertes Mobilitätsangebot kontinuierlich an Bedeutung. Im Verbundgebiet des VVS bietet beispielsweise die Stuttgarter Straßenbahnen AG mit SSB Flex im Abend- und Spätverkehr einen flächendeckenden On-Demand-Verkehr im gesamten Stadtgebiet der Landeshauptstadt Stuttgart an. Mit Sicherheit werden solche Mobilitätsangebote, insbesondere in den Neben- bzw. Schwachverkehrszeiten, als Ergänzung des bestehenden ÖPNV-Angebots Aufgaben der Feinerschließung übernehmen. Dabei ist es auch überlegenswert, mittelfristig Ruftaxiverkehre generell

durch On-Demand-Verkehre zu ersetzen. Langfristig ist auch ein autonomer Betrieb von On-Demand-Verkehren denkbar.

Bezüglich dieser Systeme ist jedoch zu bedenken, dass neue individualisierte Dienstleistungsangebote im Straßenverkehr, fahrergesteuert oder mit autonomen Fahrzeugen, das innerstädtische Verkehrsaufkommen erhöhen oder den ÖPNV konkurrenzieren können. Beides wäre aus kommunaler Sicht unerwünscht. Der Landkreis Esslingen appelliert deshalb an den Bundesgesetzgeber, im Rahmen der anstehenden Novellierung des PBefGs sicherzustellen, dass derartige Angebote grundsätzlich einer Linienverkehrsgenehmigung nach dem PBefG bedürfen und insoweit vom ÖPNV-Aufgabenträger gesteuert werden können.

Über die mittelfristige Integration von On-Demand-Angeboten in elektronische Auskunfts- und Buchungsmedien stimmen sich die Verkehrsunternehmen und der VVS ab. Den Verbundfahrgästen sollen in Ergänzung zu dem klassischen ÖPNV weitere innovative Mobilitätsformen, wie z.B. On-Demand-Dienste, aber auch Car- und Bike-Sharing-Angebote, buchbar zur Verfügung stehen. Hierzu entwickeln und betreiben die Verkehrsunternehmen und der VVS eine multimodale Informations- und Buchungs-Plattform einschließlich App unter dem mit den Partnern im VVS abgestimmten, gemeinsamen Markennamen polygo. Da bei On-Demand-Verkehren meist gesonderte Tarife gelten, sind durch den VVS – als vertraglich vereinbartem polygo-Betreiber – zudem tarifliche Kooperationen zwischen ÖPNV- und On-Demand-Angeboten anzustreben. Dies gilt auch für alle anderen multimodalen Angebote, die von den Verkehrsunternehmen zwar nicht selbst organisiert, aber über das polygo-Netzwerk angeboten und vermittelt werden.

7.2.8 Besondere Verkehrsangebote

Der Notwendigkeit, aus Gründen des Klimaschutzes und der Luftreinhaltung das ÖPNV-Angebot rasch auszuweiten, stehen die langen Realisierungszeiträume für Infrastrukturmaßnahmen sowie die hohen Kosten für klassische Linienverkehre und die aktuell schwierige Personalgewinnung entgegen. Lösungen für Erschließungs- und Beförderungsaufgaben, die rascher und einfacher umsetzbar erscheinen, rücken deshalb verstärkt in den Fokus. Insbesondere im außereuropäischen Ausland sind hierfür entsprechende Ansätze zu finden.

Bus Rapid Transit (BRT)

Vor allem in südamerikanischen und asiatischen Millionenstädten existieren Buslinien, die wie Schienenverkehre auf durchgehend eigenen Busspuren, mit großem Haltestellenabstand und konsequent separierten Haltestellenanlagen verkehren. Aufgrund der zumeist hohen Bedienungshäufigkeiten werden dabei durchaus Beförderungskapazitäten auf dem Niveau von

Schienenverkehrsmitteln erreicht. In den klassischen, eher kleinteiligen europäischen Stadtstrukturen stehen die für solche Systeme notwendigen Verkehrsräume, zumindest innerhalb der Zentren, selten zur Verfügung. In verschiedenen europäischen Städten wurde das BRT-Prinzip daher für europäische Maßstäbe adaptiert. Das hier besonders aktive Nachbarland Frankreich prägte für diese Systeme die Bezeichnung „Busses with a High Level of Service“ (BHLS). Diese europäisierte BRT-Variante zeichnet sich zwar weiterhin durch einen konsequenten Systemgedanken aus, fordert aber keine komplett durchgängigen Busspuren bzw. erlaubt punktuell auch andere Maßnahmen zur Busbeschleunigung und gestattet bei Bedarf die Mitnutzung der Infrastruktur durch „normale“ Buslinien. Zudem wird auch eine attraktive gestalterische Einbindung der Anlagen in das bebaute Umfeld berücksichtigt. Zu diesem Ansatz existieren in Europa zahlreiche gelungene Beispiele, die auch für die Weiterentwicklung des Busverkehrs insbesondere in den größeren Städten des Landkreises Impulse geben können.

Seilbahnen

Ebenfalls vor allem in südamerikanischen Metropolen existieren Seilbahnen, die Aufgaben innerhalb des öffentlichen Nahverkehrs übernehmen. Ihr Einsatz bietet sich – wie bei touristischen Anlagen auch – primär zur Überwindung topographischer Hindernisse an, die einer linienhaften Anbindung entgegenstehen. Da sie vergleichsweise kostengünstig zu errichten sind, werden sie zunehmend aber auch als generelle Alternative zur Neueinrichtung oder Aufwertung von Linienverkehren in topographisch schwierigen Bereichen ins Spiel gebracht. Hierzu ist anzumerken, dass Seilbahnen zwar hoch leistungsfähige Punkt-zu-Punkt-Verbindungen bieten, sich aber kaum zur flächenhaften Erschließung von Stadtgebieten eignen. Ihre Stationen sollten an stark frequentierten Verknüpfungspunkten des öffentlichen Verkehrsnetzes oder in sehr verdichtet bebauten Bereichen mit hohem Fahrgastaufkommen liegen. Für die Flächenbedienung muss dann häufig ein ergänzendes Angebot am Boden vorgehalten werden. Den Kostenvorteilen beim Bau von Seilbahnen steht zudem ein nicht zu unterschätzender Betriebsaufwand mit Aufsichtspersonal, vergleichsweise intensiver Wartung und ggf. witterungsbedingter Stillstandzeiten gegenüber. Auch ist der Bau von Seilbahnen gerade in verdichteten Siedlungsbereichen selten konfliktfrei möglich. Trotz des erheblichen Wohlwollens, das derzeit diesen Systemen im politischen Raum und auf Fachebene entgegengebracht wird, werden sich Seilbahn-Lösungen daher nur dort durchsetzen, wo gegenüber klassischen Linienverkehren ein überragender verkehrlicher Nutzen generiert werden kann. Die Landeshauptstadt Stuttgart untersucht derzeit mögliche Verbindungen in ihrem Stadtgebiet, u.a. auf der Relation Stuttgart-Vaihingen – Synergiepark. Sollte eine Erweiterung der Trasse in Richtung Flughafen/Messe diskutiert werden, ist der Landkreis Esslingen an der Planung zu beteiligen. Im Landkreis Esslingen werden hier aktuell keine weiteren Anwendungsfälle gesehen.

Bei einer Realisierung von Seilbahnen als zusätzliches ÖPNV-Angebot wäre dieses selbstverständlich in den Verbundtarif des VVS zu integrieren.

7.3 Ausgestaltung des Rechtsrahmens

Mit der Neuvergabe der Betriebsleistungen im Busverkehr in den Jahren 2016 bis 2019 wurden alle Linienverkehre innerhalb der von der EU-Verordnung 1370/2007 vorgegebenen Übergangsfrist auf den aktuellen Rechtsrahmen angepasst. Erfreulicherweise hat sich dabei trotz der erstmalig durchgeführten wettbewerblichen Verfahren eine Vielfalt von (mittelständischen) Anbietern auf Seiten der Verkehrsunternehmen erhalten. Mit dazu beigetragen hat das Instrument der Allgemeinen Vorschrift, mit dem sowohl seitens der Region Stuttgart als auch seitens des Landkreises tariflich bedingte Ausgleichsleistungen diskriminierungsfrei und transparent an Verkehrsunternehmen ausgekehrt werden können. Nur auf dieser Basis waren auch eigenwirtschaftliche Genehmigungsanträge für verschiedene Linienbündel möglich, die zur Stabilisierung der Betreiberlandschaft und damit auch zur Sicherung von Know-how beigetragen haben.

Die Höhe dieser Ausgleichsleistungen ist allerdings streng an den tatsächlichen Einnahmeausfällen zu messen und darf diese nicht übersteigen. Wegen absehbar steigender Personalausgaben und Mehraufwendungen für emissionsarme oder -freie Antriebstechniken und einer gleichzeitig eher moderaten Einnahmenentwicklung dürfte eine eigenwirtschaftliche Leistungserbringung daher künftig noch schwieriger werden. Vorhandene Unternehmen sollen möglichst im Markt gehalten werden – auch im Interesse der ÖPNV-Nutzer. Aus diesem Grund bekennt sich der Landkreis Esslingen gemeinsam mit den anderen Verbundlandkreisen zu dem vom Landesverkehrsministerium moderierten „Bündnis für den Mittelstand“. Dieses möchte in Vergabeverfahren die Chancengleichheit auch für kleine und mittlere Unternehmen stärken und qualitativen Aspekten mehr Gewicht einräumen. Der Landkreis Esslingen wird die hier Ende 2020 vorgelegten Empfehlungen bei den kommenden wettbewerblichen Vergabeverfahren bestmöglich berücksichtigen.

Nahverkehrsplan

für den

Landkreis Esslingen

März 2021

Anhang:

Prüfung der Umweltauswirkungen
des Nahverkehrsplans des Landkreises Esslingen
(3. Fortschreibung)

Inhaltsverzeichnis

I. Prüfung der Umweltauswirkungen I-1

A. Vorbemerkungen I-1

B. Kurzdarstellung des Nahverkehrsplans I-1

C. Maßnahmenoptionen aus dem Nahverkehrsplan I-2

D. Schutzgüter und relevante Umweltthemen I-3

E. Umweltrelevanz der Maßnahmenvorschläge des NVP I-5

F. Zusammenfassung I-8

I Prüfung der Umweltauswirkungen

A Vorbemerkungen

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

B Kurzdarstellung des Nahverkehrsplans

Als gesetzlicher Aufgabenträger für den öffentlichen Personennahverkehr ist der Landkreis Esslingen verpflichtet, einen Nahverkehrsplan aufzustellen (§ 11 Abs. 1 ÖPNVG). 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.

C 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 Fahr-

tenangebot (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.

D 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 I-1 dargestellten Umweltthemen und die zugehörigen Indikatoren.

Tabelle I-1: Schutzgüter

Schutzgüter	Umweltaspekte	Indikatoren
Bevölkerung, Gesundheit des Menschen	Freiflächen	Flächenbedarf
	Straßenverkehrslärm Schienenverkehrslärm	Lärmentwicklung
	Luftverschmutzung	Entwicklung der Emissionen NO_x, 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.)	Entwicklung der Emissionen NO_x, Feinstaub (s. o.)
	Klimarelevante Emissionen	Entwicklung der Emissionen CO_2, CH_4
Landschaft	Landschaftsschutzgebiet	Flächenbedarf
	Landschaftspark	Flächenbedarf
Kultur- und Sachgüter	Baudenkmale	Standort
	Bodendenkmale	Standort
	Ausgrabungsstätten	Standort
	Kulturhistorische Landschafts-elemente	Standort, Flächenbedarf, Notwendige Eingriffe

E 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 (siehe Tabelle I-2) werden deshalb für die einzelnen Maßnahmen die Umweltauswirkungen untersucht 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 § 35 Abs. 4 UVPG.

Tabelle I-2: Umweltrelevanz der Maßnahmenvorschläge des Nahverkehrsplans Esslingen

Maßnahme/ Maßnahmentypus	Auswirkungen auf die Umwelt	Erhebliche Umweltauswirkungen bzw. SUP-Pflicht
Anforderungen an die Fahrzeugausstattung (siehe Kapitel 6.3.2 Rahmenvorgaben)	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**
Umstrukturierung von Fahrplänen bestehender Buslinien 105, 109, 110, 120, 144, 167, 186, 812, 813, 816, 817	Die Umstrukturierungen sollen im Prinzip aufwandsneutral und damit ohne Zusatzbelastungen erfolgen. Energieverbrauchs- und emissionsrelevante Mehrleistungen entstehen allenfalls in geringem Umfang.	**nein**
Angebotsverdichtungen bei bestehenden Bahn- und Buslinien 106, 138, 143, 145/146, 161, 185/195, 188, 192	Zusätzliche Bahn- und Busfahrten erhöhen den Energieverbrauch und verursachen zusätzliche Lärm- und Schadstoffemissionen. Aufgrund einer nachfrageorientierten Angebotsgestaltung (Angebotsdichte und -form, Transportgefäß) erfolgt eine Minimierung des Energieverbrauchs. Außerdem wird die Substitution von IV-Fahrten erwartet. Zudem sind im Verhältnis zur vorhandenen Grundbelastung die zusätzlichen Emissionen minimal.	**nein**
Änderung / Verlängerung des Linienwegs von bestehenden Buslinien 145/146, 151, 169	Soweit Eingriffe in die Linienwege mit Mehrleistungen verbunden sind, erhöht sich der Energieverbrauch und es entstehen zusätzliche Lärm- und Schadstoffemissionen. Aufgrund einer nachfrageorientierten Angebotsgestaltung (Angebotsdichte und -form, Transportgefäß) erfolgt eine Minimierung des Energiemehrverbrauchs. Außerdem wird	**nein**

	die Substitution von IV-Fahrten erwartet. Im Verhältnis zur vorhandenen Grundbelastung sind die zusätzlichen Emissionen zudem gering.	
Einrichtung neuer Bushaltestellen (in): • Erkenbrechtsweiler *Jahnstraße* • Frickenhausen Süd *westl. Tischardter Str.* • Köngen *DHL-Verteilzentrum* • Lenningen *Pfulb und Bahnhof (Parkstr.)* • Musberg *Filderstraße* • Neckartailfingen *Ortsausgang Ri. Nürtingen* • Neuffen *Auchtert* • Nürtingen *Jungborn* • Oberensingen *Im Wiesengrund & Denkendorfer Weg* • Plattenhardt *Auf der Heid* • Plochingen *Filsallee* • Roßwälden *Bruder-Klaus-Kapelle* • Scharnhausen *Festo* • Wernau (Neckar) *Esslinger Straße*	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, sodass keine nennenswerten Auswirkungen auf die Umwelt entstehen.	**nein** (Der NVP ist hierbei auch nicht rahmensetzend, da die Maßnahme nicht dem PBefG unterliegt.)
Beeinflussung von Signalanlagen durch den ÖPNV	Die Beeinflussung von Signalanlagen erfolgt üblicherweise durch technische Anlagen im bestehenden Straßenraum. Zusätzliche Flächen werden in der Regel nicht in Anspruch genommen. Durch eine intelligente Verkehrssteuerung lassen sich überdies zusätzliche Wartezeiten für den Individualverkehr weitestgehend vermeiden, sodass nicht mit zusätzlichen Emissionen zu rechnen ist. Durch einen attraktiveren ÖPNV können darüber hinaus IV-Fahrten substituiert werden. Insgesamt entstehen deshalb keine negativen Auswirkungen auf die Umwelt.	**nein** (Der NVP ist hierbei auch nicht rahmensetzend, da die Maßnahme nicht dem PBefG unterliegt.)
Einrichtung neuer Buslinien 117, 147	Zusätzliche Busfahrten erhöhen den Energieverbrauch und verursachen zusätzliche Lärm- und Schadstoffemissionen. Aufgrund einer nachfrageorientierten Angebotsgestaltung (Angebotsdichte und -form, Transportgefäß) erfolgt eine Minimierung des Energieverbrauchs, außerdem wird die Substitution von IV-Fahrten erwartet. Zudem sind	**nein**

	im Verhältnis zur vorhandenen Grundbelastung die zusätzlichen Emissionen minimal.	
Verlängerung der Stadtbahnlinien U5 (bis Echterdingen) und U6 (bis zu Flughafen/Messe)	*Umweltrelevant gemäß § 35 Abs. 2 UVPG i.V.m. Anlage 1 UVPG.* Für die Verlängerung der Stadtbahnlinie U5 sind zum Teil erhebliche Auswirkungen auf einzelne Schutzgüter, jedoch in einem geringen Umfang, zu erwarten. Diesen Auswirkungen steht eine hohe verkehrliche Wirksamkeit der Maßnahme sowie eine Entlastung des Straßennetzes gegenüber. Für die Verlängerung der Stadtbahnlinie U6 sind erhebliche Auswirkungen für einen Großteil der Schutzgüter in einem z.T. großen Umfang zu erwarten. Diesen stehen eine sehr hohe verkehrliche Wirksamkeit sowie eine Entlastung des Straßennetzes gegenüber. Die Maßnahmen wurden bereits im Rahmen der Fortschreibung des Regionalverkehrsplans hinsichtlich der Umweltauswirkungen betrachtet (Umweltbericht zum Regionalverkehrsplan 2018, Maßnahmen Nr. 12, 17 & 30). Zudem erfolgte für die Streckenabschnitte Leinfelden – Neuer Markt (U5) und Fasanenhof – Flughafen/Messe (U6) eine Darstellung der Umweltauswirkungen bereits im Rahmen des jeweiligen Planfeststellungsverfahrens.	**ja** (Aber: Im RVP 2018 bereits durchgeführt. / Die Festsetzung von Ausgleichsmaßnahmen erfolgte im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens.)
Verlängerung der Stadtbahnlinien U7 / U8 (bis Esslingen a.N.)	*Umweltrelevant gemäß § 35 Abs. 2 UVPG i.V.m. Anlage 1 UVPG.* Für die Verlängerung der Stadtbahnlinie U7 sind erhebliche Auswirkungen auf alle Schutzgüter, jedoch in einem geringen Umfang, zu erwarten. Diesen stehen hohe Reisezeitvorteile, eine hohe verkehrliche Wirksamkeit sowie eine Entlastung des Straßennetzes entgegen. Die Maßnahme wurde bereits im Rahmen der Fortschreibung des Regionalverkehrsplans hinsichtlich der Umweltauswirkungen betrachtet (Umweltbericht zum Regionalverkehrsplan 2018, Maßnahme Nr. 55) und als Maßnahme der hohen Dringlichkeit eingestuft.	**ja** (Aber: Im RVP 2018 bereits durchgeführt.)
Verlängerung der S-Bahnlinie S2 von Filderstadt bis Neuhausen a.d.F.	*Umweltrelevant gemäß § 35 Abs. 2 UVPG i.V.m. Anlage 1 UVPG.* Für die Verlängerung der S-Bahnlinie S2 sind erhebliche Auswirkungen für einen Großteil der Schutzgüter zu erwarten. Diesen stehen eine hohe verkehrliche Wirksamkeit sowie eine Entlastung des Straßennetzes entgegen. Die Maßnahme wurde bereits im Rahmen der Fortschreibung des Regionalverkehrsplans hinsichtlich der Umweltauswirkungen betrachtet (Umweltbericht zum Regionalverkehrsplan 2018, Maßnahme Nr. 55). Zudem erfolgte eine Darstellung der Umweltauswirkungen sowie eine Festsetzung von Ausgleichsmaßnahmen bereits im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens.	**ja** (Aber: Im RVP 2018 bereits durchgeführt. / Die Festsetzung von Ausgleichsmaßnahmen erfolgte im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens. Der NVP ist hier jedoch nicht rahmensetzend, da die Maßnahme nicht dem

		PBefG unterliegt.)
Ausweitung bestehender Verkehrsangebote im SPNV mit Ausbaumaßnahmen • Aufwertung der Regionalbahnlinie RB11 • Verlängerung der S-Bahnlinie S1 von Wendlingen a.N. bis Nürtingen	Die zu nutzenden Trassen sind bereits vorhanden, sodass grundsätzlich keine zusätzliche Inanspruchnahme oder Zerschneidung von Freiflächen verursacht wird. Punktuell vorgeschlagene Baumaßnahmen zur verbesserten Betriebsabwicklung (Bahnsteige, Weichenverbindungen, Überwerfungsbauwerk) beschränken sich auf das bestehende Bahngelände, können dort allerdings die lokale Fauna und Flora beeinträchtigen. Hier sind ggf. Ausgleichsmaßnahmen notwendig. Die mit der Maßnahme verbundenen zusätzlichen Zugfahrten führen zu erhöhten Lärmemissionen. Aufgrund des dann besseren ÖPNV-Angebots können jedoch im Gegenzug IV-Fahrten und entsprechende Emissionen vermieden werden.	**nein** (Die Festsetzung von Ausgleichsmaßnahmen erfolgt im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens. Der NVP ist hier auch nicht rahmensetzend, da die Maßnahme nicht dem PBefG unterliegt.)
Reaktivierung der Bahnstrecke Kirchheim u.T. – Weilheim a.d.T.	*Umweltrelevant gemäß § 35 Abs. 2 UVPG i.V.m. Anlage 1 UVPG.* Für das Projekt sollen teilweise vorhandene Straßenräume und eine bestehende Gleistrasse genutzt werden, es sind aber auch längere Neubauabschnitte vorgesehen. Neben der mit neuer Verkehrsinfrastruktur verbundenen Lärmbelastung ergeben sich durch die Inanspruchnahme von Freiflächen Auswirkungen auf alle Schutzgüter mit z.T. erheblichen Umfang. Diesen Belastungen stehen allerdings Entlastungen im Straßenverkehr und ein, laut einer durch das Land Baden-Württemberg in Auftrag gegebener Potenzialstudie, hohes Fahrgastpotenzial gegenüber. Hierdurch können auch Emissionen reduziert werden. Die Maßnahme wurde bereits im Rahmen der Fortschreibung des Regionalverkehrsplans hinsichtlich der Umweltauswirkungen betrachtet (Umweltbericht zum Regionalverkehrsplan 2018, Maßnahme Nr. 51). In der Abwägung positiver und negativer Wirkungen ergab sich dabei kein Ausschluss der Maßnahme.	**ja** (Aber: Im RVP 2018 bereits durchgeführt.)

Da sich aus der Vorprüfung der Einzelfälle bzw. Maßnahmen, die dem PBefG unterliegen, keine erheblichen Umweltauswirkungen ergeben bzw. nicht erhebliche Auswirkungen als ausgleichbar anzusehen sind oder eine strategische Umweltprüfung bereits erfolgt ist, wird die Durchführung einer strategischen Umweltprüfung nicht für erforderlich erachtet.

F Zusammenfassung

Der Nahverkehrsplan setzt aufgrund seiner Verankerung im PBefG vorrangig für solche Maßnahmen einen Rahmen im Sinne des UVPG, die ein Genehmigungsverfahren auf der Basis des PBefG durchlaufen müssen. Für Maßnahmenvorschläge außerhalb des PBefG kann dies

zudem für solche Vorhaben unterstellt werden, die in der Trägerschaft des Landkreises umzusetzen sind (programmatische Festlegung).

Der Vollständigkeit halber sind jedoch alle Arten hinreichend konkreter Maßnahmenvorschläge aus dem Kapitel 7 des NVP bezüglich der Umweltauswirkungen betrachtet worden. Die hierbei durchgeführten Vorprüfungen der Einzelfälle zeigen, dass von den Maßnahmenvorschlägen im aktuellen Nahverkehrsplan des Landkreises erhebliche, nachteilige Auswirkungen für die Umwelt nur zum Teil zu erwarten sind. Bei den Projekten zum Stadtbahnausbau, der Verlängerung der S-Bahnlinie S2 bis Neuhausen a.d.F. sowie der Reaktivierung der Bahnstrecke Kirchheim u.T. – Weilheim a.d.T. sind signifikante negative Umweltwirkungen nicht zu vermeiden. Die SUP zu diesen Projekten liegt jedoch im Regionalverkehrsplan 2018 bereits vor. Eine vertiefende Betrachtung der Umweltfolgen einzelner Vorhaben im Rahmen einer Strategischen Umweltprüfung kann deshalb im Nahverkehrsplan des Landkreises Esslingen entfallen.

Nahverkehrsplan

für den

Landkreis Esslingen

(3. Fortschreibung)

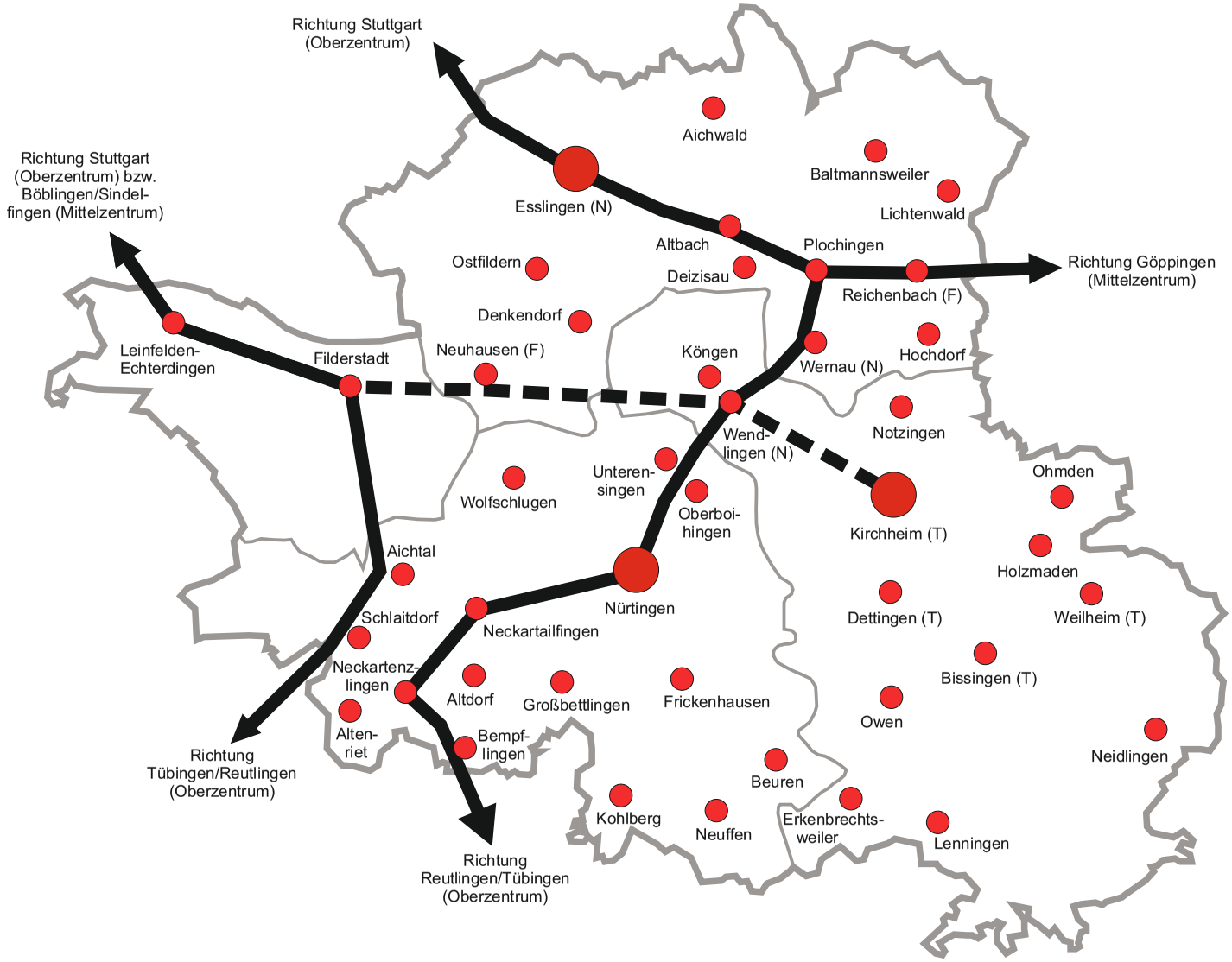
Anlagen

Verzeichnis der Anlagen

Anlage	2.1	Räumliche Struktur des Landkreises Esslingen
Anlage	2.2	Entwicklung der Einwohnerzahlen im Landkreis Esslingen von 2004 bis 2020, differenziert nach Kommunen und Mittelbereichen
Anlage	2.3	Anzahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten je Kommune (von 2004 bis 2020)
Anlage	2.4	Schülerzahlen in den Kommunen des Landkreises Esslingen (Schuljahr 2019/2020)
Anlage	2.5	Buslinien im Landkreis Esslingen
Anlage	2.6	P+R-Stationen im Landkreis Esslingen
Anlage	2.7	B+R-Stationen im Landkreis Esslingen
Anlage	2.8	Einzugsbereiche der Haltestellen im Mittelbereich Esslingen (N)
Anlage	2.9	Einzugsbereiche der Haltestellen im Mittelbereich Kirchheim (T)
Anlage	2.10	Einzugsbereiche der Haltestellen im Mittelbereich Nürtingen
Anlage	2.11	Einzugsbereiche der Haltestellen im Bereich Filder
Anlage	4.1	Erhebung Barrierefreiheit
Anlage	4.2	Basisangebot
Anlage	4.3	Kriterien Expressbusse
Anlage	4.4	Einordnung Linienbündelungskonzept
Anlage	4.5	Bündel 1: Verkehrsraum Filder West (Karte)
Anlage	4.6	Bündel 2: Verkehrsraum Esslingen (N) (Karte)
Anlage	4.7	Bündel 3: Verkehrsraum Schurwald (Karte)
Anlage	4.8	Bündel 4: Verkehrsraum Filder Ost (Karte)
Anlage	4.9	Bündel 5: Verkehrsraum Plochingen (Karte)
Anlage	4.10	Bündel 6: Verkehrsraum Wendlingen (N) Karte)
Anlage	4.11	Bündel 7: Verkehrsraum Kirchheim (T) (Karte)
Anlage	4.12	Bündel 8: Verkehrsraum Albtrauf (Karte)
Anlage	4.13	Bündel 9: Verkehrsraum Nürtingen (Karte)
Anlage	4.14	Bündel 10: Verkehrsraum Neckartenzlingen (Karte)
Anlage	4.15	Bündel 11: Verkehrsraum Aichtal (Karte)
Anlage	4.16	Bündel 12: Verkehrsraum Neuffen (Karte)

Nahverkehrsplan Landkreis Esslingen

Räumliche Struktur des Landkreises Esslingen



Gemeinde

Mittelzentrum

Entwicklungsachse gem. Landesentwicklungsplan

Regionale Entwicklungsachse gem. Regionalplan

Mittelbereichsgrenze

Kreisgrenze

© Januar 2021

VVS

Anlage 2.1

Entwicklung der Einwohnerzahlen im Landkreis Esslingen von 2004 bis 2020
(differenziert nach Kommunen und Mittelbereichen)

Kommune	2004	2008	2012	2016	2020*	Bev.-Dichte 2020 (EW/km²)
Aichwald	7.681	7.681	7.392	7.519	7.589	517,3
Altbach	5.695	5.833	5.911	6.037	6.077	1.819,5
Baltmannsweiler	5.567	5.533	5.594	5.737	5.778	311,5
Deizisau	6.563	6.504	6.620	6.870	6.898	1.334,2
Denkendorf	10.426	10.532	10.342	11.008	11.213	859,2
Esslingen (N)	92.299	91.573	88.295	92.186	93.191	2.007,1
Hochdorf	4.717	4.696	4.620	4.768	4.738	611,4
Lichtenwald	2.512	2.484	2.481	2.664	2.715	251,2
Neuhausen (F)	11.386	11.469	11.316	11.724	11.930	957,5
Ostfildern	33.685	35.612	36.573	38.835	39.382	1.726,5
Plochingen	14.490	14.209	13.543	14.086	14.557	1.368,1
Reichenbach (F)	8.078	7.878	8.050	8.371	8.418	1.133,0
Wernau (N)	12.408	12.316	11.877	12.532	12.332	1.132,4
Mittelbereich Esslingen	215.507	216.320	212.614	222.337	224.818	1.221,8
Bissingen (T)	3.678	3.590	3.408	3.459	3.423	200,6
Dettingen (T)	5.603	5.599	5.806	6.090	6.143	406,0
Erkenbrechtsweiler	2.146	2.080	2.080	2.196	2.163	312,1
Holzmaden	2.145	2.183	2.105	2.228	2.321	748,7
Kirchheim (T)	39.886	39.824	39.264	40.130	40.801	1.008,2
Köngen	9.660	9.641	9.529	9.764	9.843	786,2
Lenningen	8.716	8.340	7.955	8.092	8.213	198,2
Neidlingen	1.911	1.849	1.799	1.813	1.806	143,0
Notzingen	3.466	3.563	3.582	3.602	3.631	471,6
Ohmden	1.699	1.729	1.703	1.730	1.738	313,2
Owen	3.528	3.498	3.406	3.406	3.415	352,1
Weilheim (T)	9.634	9.556	9.609	10.237	10.342	390,1
Wendlingen (N)	15.759	15.995	15.606	16.282	16.228	1.335,6
Mittelbereich Kirchheim (T)	107.831	107.447	105.852	109.029	110.067	521,9
Aichtal	9.854	9.833	9.614	10.129	9.898	419,4
Altdorf	1.431	1.467	1.531	1.649	1.691	521,9
Altenriet	1.832	1.947	1.907	1.905	1.996	595,8
Bempflingen	3.355	3.403	3.398	3.483	3.494	557,3
Beuren	3.379	3.367	3.388	3.566	3.694	316,0
Frickenhausen	8.872	8.770	8.693	8.874	9.241	814,2
Großbettlingen	4.068	4.119	4.231	4.428	4.431	1.047,5
Kohlberg	2.306	2.302	2.275	2.320	2.310	527,4
Neckartailfingen	3.874	3.841	3.706	3.739	3.874	470,7
Neckartenzlingen	6.329	6.148	6.342	6.509	6.423	711,3
Neuffen	6.253	6.186	6.079	6.234	6.250	358,6
Nürtingen	40.371	40.395	39.480	40.752	41.181	878,4
Oberboihingen	5.424	5.432	5.280	5.510	5.583	883,4
Schlaitdorf	1.675	1.758	1.827	1.918	1.943	265,8

Anlage 2.2

Unterensingen	4.478	4.576	4.591	4.912	4.883	645,9
Wolfschlugen	6.141	6.266	6.170	6.421	6.360	894,5
Mittelbereich Nürtingen	109.642	109.810	108.512	112.349	113.252	636,3
Filderstadt	43.485	44.040	44.375	45.389	46.157	1.197,3
Leinfelden-Echterdingen	36.640	37.029	37.224	39.688	40.231	1.346,0
Bereich Filder	80.125	81.069	81.599	85.077	86.388	1.262,2
Landkreis Esslingen	513.105	514.646	508.577	528.792	534.525	833,5

Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg; Stichtag ist i.d.R. der 31.12. des jeweiligen Jahres

*Stand: September 2020 (Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg)

Anzahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten je Kommune (von 2004 bis 2020)

Kommune	2004	2008	2012	2016	2020
Aichwald	982	908	1.085	1.198	1.455
Altbach	1.279	1.517	1.447	1.528	1.490
Baltmannsweiler	555	503	472	521	510
Deizisau	2.295	2.375	2.501	2.703	2.957
Denkendorf	2.425	2.570	2.649	2.885	3.007
Esslingen (N)	44.024	43.012	43.140	47.028	49.778
Hochdorf	627	638	744	873	987
Lichtenwald	113	129	109	142	195
Neuhausen (F)	4.930	5.325	5.579	5.590	5.695
Ostfildern	10.536	11.128	11.221	12.659	13.855
Plochingen	4.189	4.477	5.123	5.478	5.783
Reichenbach (F)	2.379	2.614	2.493	2.553	2.510
Wernau (N)	3.162	3.489	3.303	3.418	3.794
Mittelbereich Esslingen	**77.496**	**78.685**	**79.866**	**86.576**	**92.016**
Bissingen (T)	632	814	870	900	919
Dettingen (T)	2.211	2.099	2.205	2.351	2.350
Erkenbrechtsweiler	301	322	276	328	354
Holzmaden	339	365	386	549	559
Kirchheim (T)	13.957	14.130	15.176	18.214	19.556
Köngen	2.968	2.910	2.928	3.113	3.518
Lenningen	2.071	1.862	1.852	1.688	1.458
Neidlingen	483	689	718	177	166
Notzingen	386	408	337	358	487
Ohmden	93	94	94	88	84
Owen	980	1.100	1.299	1.300	1.423
Weilheim (T)	2.822	2.984	3.196	3.579	3.803
Wendlingen (N)	4.386	4.664	5.074	6.399	6.936
Mittelbereich Kirchheim (T)	**31.629**	**32.441**	**34.411**	**39.044**	**41.613**
Aichtal	2.471	2.767	2.412	2.613	2763
Altdorf	55	86	96	207	263
Altenriet	91	113	115	126	136
Bempflingen	762	748	997	1.246	1.302
Beuren	858	901	884	865	662
Frickenhausen	3.221	3.304	2.969	2.673	2.946
Großbettlingen	683	708	773	686	715
Kohlberg	574	619	709	824	861
Neckartailfingen	739	741	812	826	901
Neckartenzlingen	2.083	2.000	1.949	2.100	2.339
Neuffen	1.529	1.471	1.391	1.319	1.206
Nürtingen	14.732	15.835	16.462	17.592	18.649
Oberboihingen	913	1.487	1.660	1.737	1.875
Schlaitdorf	65	64	52	79	110
Unterensingen	1.069	1.216	979	1.185	1.255
Wolfschlugen	1.371	1.346	1.281	1.318	1.476
Mittelbereich Nürtingen	**31.216**	**33.406**	**33.541**	**35.396**	**37.459**
Filderstadt	12.669	13.187	14.363	16.044	17.340
Leinfelden-Echterdingen	23.162	25.484	26.255	30.024	31.522
Bereich Filder	**35.831**	**38.671**	**40.618**	**46.068**	**48.862**
Landkreis Esslingen	**176.172**	**183.203**	**188.436**	**207.084**	**219.950**

(Quelle: Bundesagentur für Arbeit, Statistisches Landesamt Baden-Württemberg; Stichtag ist der 30.06. des jeweiligen Jahres)

Schülerzahlen in den Kommunen des Landkreises Esslingen (Schuljahr 2019/2020)

Kommune	Grund-schule	Haupt- u. Werkreal-schule	Real-schule	Gemein-schafts-schulen	Gymna-sium	Sonstige Schule(n)	Summe allge-meinbildende Schulen	berufliche Schule
Aichwald	187	0	0	0	0	0	187	0
Altbach	193	0	0	0	0	0	193	0
Baltmannsweiler	195	0	0	0	0	0	195	0
Deizisau	213	0	0	276	0	0	489	0
Denkendorf	418	0	399	0	0	0	817	0
Esslingen (N)	3.170	113	1.772	1.014	3.111	1.245	10.425	4.885
Hochdorf	185	0	0	0	0	0	185	0
Lichtenwald	102	0	0	0	0	0	102	0
Neuhausen (F)	443	0	107	207	0	0	757	0
Ostfildern	1.438	77	645	338	1.875	58	4.431	0
Plochingen	547	57	512	0	1.286	90	2.492	0
Reichenbach (F)	261	45	362	0	0	0	668	0
Wernau (N)	422	0	442	0	0	0	864	0
Mittelbereich Esslingen	**7.774**	**292**	**4.239**	**1.835**	**6.272**	**1.393**	**21.805**	**4.885**
Bissingen (T)	107	0	0	0	0	0	107	0
Dettingen (T)	247	0	0	0	0	103	350	0
Erkenbrechts-weiler	82	0	0	0	0	0	82	0
Holzmaden	82	0	0	0	0	0	82	0
Kirchheim (T)	1.347	202	902	313	2.029	762	5.555	2.958
Köngen	346	0	0	310	0	0	656	0
Lenningen	254	132	477	0	0	10	873	0
Neidlingen	68	0	0	0	0	0	68	0
Notzingen	104	0	0	0	0	0	104	0
Ohmden	59	0	0	0	0	0	59	0
Owen	117	0	0	0	0	0	117	0
Weilheim (T)	301	146	499	0	0	94	1.040	0
Wendlingen (N)	505	0	692	369	738	38	2.342	0
Mittelbereich Kirchheim (T)	**3.619**	**480**	**2.570**	**992**	**2.767**	**1.007**	**11.435**	**2.958**
Aichtal	317	0	0	0	0	0	317	0
Altdorf	73	0	0	0	0	0	73	0
Altenriet	106	0	0	0	0	0	106	0
Bempflingen	116	0	0	0	0	0	116	0
Beuren	127	0	0	0	0	0	127	0
Frickenhausen	296	0	0	380	0	0	676	0
Großbettlingen	146	0	0	0	0	0	146	0
Kohlberg	112	0	0	0	0	0	112	0
Neckartailfingen	123	0	0	0	0	0	123	0
Neckartenzlingen	215	163	537	0	683	0	1.598	0
Neuffen	174	0	510	0	0	0	684	0
Nürtingen	1.278	237	973	0	2.048	864	5.400	4.542
Oberboihingen	179	17	0	0	0	0	196	0
Schlaitdorf	63	0	0	0	0	0	63	0
Unterensingen	160	0	0	0	0	0	160	0
Wolfschlugen	213	0	0	0	0	0	213	0
Mittelbereich Nürtingen	**3.698**	**417**	**2.020**	**380**	**2.731**	**864**	**10.110**	**4.542**

Anlage 2.4

Filderstadt	1.500	167	1.129	249	1.943	504	5.492	0
Leinfelden-Echterdingen	1.348	193	612	0	1.489	45	3.687	0
Bereich Filder	**2.848**	**360**	**1.741**	**249**	**3.432**	**549**	**9.179**	**0**
Landkreis Esslingen	**17.939**	**1.549**	**10.570**	**3.456**	**15.202**	**3.813**	**52.529**	**12.385**
(Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg)								

Buslinien im Landkreis Esslingen (inkl. Linienverlauf)

Liniennummer	Linienverlauf
X3	Pfullingen – Reutlingen – Flughafen – Bernhausen
X4	Degerloch – Bernhausen – Nürtingen
X7	Degerloch – Bonlanden – Harthausen
X10	Kirchheim (T) – Flughafen/Messe
X19	Bempflingen – Nürtingen
X20	Waiblingen – Esslingen (N)
X60	Leonberg – Universität – Flughafen/Messe
65	(Uhlbach –) Obertürkheim – Heumaden – Plieningen – Flughafen/Messe (SAB)
73	Degerloch – Plieningen – Neuhausen (F)
74	Degerloch – Bernhausen – Nürtingen
76	Degerloch – Bernhausen – Stetten – Echterdingen
77	Degerloch – Echterdingen – Harthausen
82	Waldeck – Vaihingen – Rohr (– Leinfelden Bf.)
86	Vaihingen – Musberg – Leinfelden
101	Lerchenäcker – Esslingen (N) ZOB – Obertürkheim
102	Zell – Esslingen (N) ZOB – Mettingen
103	Zell – Esslingen (N) ZOB – Hedelfingen
104	Esslingen (N) ZOB – Industriegebiet – Sirnau – Deizisau
105	Esslingen (N) Am Schönen Rain – Klinikum Esslingen – ZOB
106	Esslingen (N) ZOB – Baltmannsweiler – Hohengehren (– Winterbach)
107	Plochingen – Aichschieß – Schanbach – Aichelberg
108	Esslingen (N) ZOB – Jägerhaus (– Dulkhäusle)
109	Sulzgries – Rüdern (– Obertürkheim)
110	Esslingen (N) ZOB – Hohenkreuz – Wäldenbronn
111	Esslingen (N) ZOB – St. Bernhardt – Serach – Sulzgries – Neckarhalde
112	Esslingen (N) ZOB (– Hohenkreuz) – Dulkhäusle (– Jägerhaus)
113	Esslingen (N) ZOB – Zollberg / – Adenauerbrücke – Berkheim
114	Esslingen (N) ZOB – Aichwald – Beutelsbach – Endersbach
114A	Zell Berufliches Schulzentrum – Aichwald (Schülerverkehr)
115	Esslingen (N) ZOB – Oberesslingen – Zell
118	Esslingen (N) ZOB – Pliensauvorstadt – Zollberg – Esslingen (N) ZOB
119	Esslingen (N) – Nellingen – Denkendorf
120	Esslingen (N) – Nellingen – Neuhausen (F) (– Wolfschlugen)
121	Oberesslingen – Denkendorf – Neuhausen (F)
122	Esslingen (N) – Scharnhausen – Flughafen/Messe
130	Esslingen (N) – Ruit – Heumaden – Kemnat

Anlage 2.5

131	Esslingen (N) – Ruit – Heumaden – Kemnat (– Scharnhausen)
132	Oberesslingen – St. Bernhard – Serach – Sulzgries – Rüdern
138	Jägerhaus – Oberesslingen – Zell – Sirnau – Berkheim
140	Esslingen (N) – Altbach – Plochingen
141	Plochingen ZOB – Lettenäcker – Stumpenhof
142	Plochingen – Reichenbach (F)
143	Deizisau – Plochingen
144	Kirchheim (T) – Hochdorf – Reichenbach (F) – Plochingen
145	Wernau (N) Bf. – Katzenstein – Schmalwiesen – Bahnhof [Stadtverkehr Wernau (Neckar)]
146	Wernau (N) Bf. – Schmalwiesen – Katzenstein – Bahnhof [Stadtverkehr Wernau (Neckar)]
148	Reichenbach Risshalde – Bahnhof – Siegenberg
149	Plochingen – Stumpenhof – Baltmannsweiler – Winterbach
151	Wendlingen (N) – Köngen – Wendlingen (N)
152	Wendlingen (N) Schulzentrum – Sporthalle Im Speck – Schulzentrum
154	Wendlingen (N) ZOB – Weinhalde – ZOB
155	Wendlingen (N) ZOB – Unterboihingen – ZOB
156	Lindorf – Reudern – Oberboihingen
161	Kirchheim (T) Altvaterweg – ZOB – Ötlingen
163	Ötlingen – Lindorf – Kirchheim (T) ZOB – Schlossgymnasium – Schafhof
164	Ötlingen – ZOB – Martinskirche – Schafhof
165	(Notzingen –) Kirchheim (T) Waldfriedhof – ZOB – Zell (A)
165A	Kirchheim (T) ZOB – Saarstraße – Alte Plochinger Steige (Schülerverkehr)
166	Kirchheim (T) – Reudern – Nürtingen Krankenhaus – Nürtingen
167	Nürtingen – Oberensingen – Grötzingen – Aich (– Neuenhaus)
168	Kirchheim (T) – Notzingen – Wernau (N)
169	Nürtingen – Oberensingen – Nürtingen
170	Kirchheim (T) – Weilheim – Wiesensteig – Reußenstein (RadWanderBus Reußenstein)
171	Owen – Nürtingen Krankenhaus
173	Kirchheim (T) – Weilheim (T) – Bissingen (T) – Dettingen (T) – Kirchheim (T)
173A	Kirchheim (T) – Weilheim (T) – Bissingen (T) – Kirchheim (T) (Schülerverkehr)
174	Weilheim (T) – Hepsisau – Neidlingen und zurück
175	Kirchheim (T) – Dettingen (T) – Bissingen (T) – Weilheim (T) – Kirchheim (T)
176	(Kirchheim (T) –) Bissingen (T) – Oberlenningen
177	(Neidlingen –) Weilheim (T) – Kirchheim (T) – Oberlenningen
177A	Oberlenningen – Kirchheim (T) – Weilheim (T) – Neidlingen (Schülerverkehr)
177.1	Oberlenningen – Schopfloch – Laichingen (RadWanderBus Schwäbische Alb)
179	Oberlenningen – Erkenbrechtsweiler – Neuffen

181	Nürtingen ZOB – Nürtingen Steinbeisweg
182	Nürtingen ZOB – Roßdorf
183	Nürtingen ZOB – Braike (– Waldfriedhof) – Roßdorf
184	Nürtingen – Zizishausen – Unterensingen – Wendlingen (N)
185	Grafenberg – Großbettlingen – Nürtingen
186	Nürtingen medius Klinik – ZOB – Hardt
187	Neckartenzlingen – Bempflingen – Kleinbettlingen (– Großbettlingen)
188	Nürtingen – Altdorf – Neckartenzlingen – Schlaitdorf
188A	Altdorf / Neckartailfingen / Schlaitdorf / Häslach – Neckartenzlingen Auwiesen-schule (Schülerverkehr)
189	Nürtingen – Schlaitdorf – Neckartenzlingen – Altdorf
189A	Altdorf / Neckartailfingen – Walddorf Gustav-Werner-Schule (Schülerverkehr)
191	Owen – Beuren – Hohenneuffen – Neuffen (RadWanderBus Blaue Mauer)
192	Neuffen Bahnhof – Kohlberg – Kappishäusern
194	Nürtingen Roßdorf – Enzenhardt – Neckarhausen
195	Frickenhausen – Großbettlingen – Nürtingen
196	Nürtingen ZOB – Wendlingen (N) ZOB
197	Metzingen – Bempflingen – Neckartenzlingen
198	Kohlberg – Tischardt – Frickenhausen Bahnhof
199	(Owen –) Beuren – Neuffen – Metzingen
262	Plochingen – Reichenbach (F) – Schorndorf
760	(Sindelfingen –) Böblingen – Waldenbuch (– Neuenhaus)
805	Bernhausen – Aich – Schlaitdorf – Altenriet – Walddorfhäslach
806	EnBW City – Flughafen/Messe
808	Bernhausen – Aich – Neckartailfingen – Altdorf – Neckartenzlingen
808A	Neckartenzlingen – Aichtal (Schülerverkehr)
809	Bernhausen – Harthausen – Grötzingen – Aich – Neuenhaus
809A	Sielmingen – Bonlanden – Grötzingen – Aich – Neuenhaus – Walddorfhäslach (Schülerverkehr)
812	Flughafen – Echterdingen – Stetten – Bernhausen – Flughafen/Messe
813	Flughafen – Bernhausen – Stetten – Echterdingen – Flughafen
814	Bernhausen – Bonlanden – Echterdingen – Musberg
815	Bernhausen – Plattenhardt – Waldenbuch
816	Echterdingen – Bernhausen – Neuhausen – Ruit
816A	Neuhausen – Bernhausen – Bonlanden (Schülerverkehr)
817	Neuhausen – Sielmingen – Bernhausen – Plattenhardt
818	Musberg – Oberaichen – Leinfelden – Echterdingen – Stetten
818A	Musberg – Leinfelden – Echterdingen – Plattenhardt (Schülerverkehr)
819	Citybus Leinfelden-Echterdingen
826	Leinfelden – Waldenbuch – Tübingen

Anlage 2.5

826A	Tübingen – Weil im Schönbuch – Breitenstein / Waldenbuch – Leinfelden (Schülerverkehr)
828	Flughafen – Echterdingen – Waldenbuch – Tübingen
914	Göppingen – Faurndau – Uhingen – Albershausen – Schlierbach – Kirchheim (T)
920	Göppingen ZOB – Jebenhausen – Bad Boll – Zell u.A. – Aichelberg – Weilheim (T)
923	Weilheim (T) – Zell u.A. – Bad Boll – Jebenhausen – Faurndau
100	Erkenbrechtsweiler – Bad Urach
N12	Esslingen (N) ZOB – Wäldenbronn – Wiflingshausen – Sulzgries – Rüdern – Neckarhalde – Sulzgries – Esslingen (N) ZOB
N13	Esslingen (N) ZOB – Neckarfreibad – Sirnau – Berkheim – Zollberg – Pliensau-vorstadt – Esslingen (N) ZOB
N14	Esslingen (N) ZOB – Liebersbronn – Aichschieß – Aichelberg
N16	Esslingen (N) ZOB – Baltmannsweiler – Hohengehren
N18	Oberaichen – Leinfelden – Echterdingen – Stetten
N19	Esslingen (N) ZOB – Nellingen – Denkendorf – Neuhausen (F) – Esslingen (N) ZOB
N22	Esslingen (N) ZOB – Ruit – Kemnat – Scharnhausen – Esslingen (N) ZOB
N76	Oberaichen – Musberg – Steinenbronn – Waldenbuch
N81	Wendlingen (N) – Nürtingen – Großbettlingen – Neckarhausen
N89	Bernhausen – Bonlanden – Aichtal – Neckartailfingen – Bernhausen
RT16	Kirchheim (T) Marktplatz – Rembrandtweg – Marktplatz
RT17	Kirchheim (T) Im Münzen – Saarstraße – ZOB

P+R-Stationen im Landkreis Esslingen

Ort	Name der Station	Gebühren	Stellplatzangebot	Belegungsgrad
Stationen an den S-Bahnlinien S1, S2 und S3				
Altbach		zeitweise	50	78%
Echterdingen		ja	266	60%
Filderstadt Bernhausen		ja	350	80%
Kirchheim (T)	Eugen-Gerstenmaier-Platz	ja	98	40%
	Schöllkopfstraße	ja	17	100%
Leinfelden	Bahnhofstraße	ja	79	80%
	Max-Lang-Straße (Nord)	ja	55	100%
	Max-Lang-Straße (Süd)	ja	22	100%
Oberaichen	Wilhelm-Haas-Straße (Nord)	ja	53	50%
	Wilhelm-Haas-Straße (Süd)	ja	53	50%
Oberesslingen		ja	124	100%
Ötlingen	Reutlinger Straße	nein	28	100%
	Uracher Straße	nein	31	90%
Plochingen		ja	270	95%
Esslingen-Zell		nein	12	100%
Summe S-Bahn			**1.508**	
Stationen ausschließlich an Regionalbahnlinien (RE5, RE10, RB16, RB18, RB64, RB65)				
Bempflingen	Bahnhofstraße	nein	5	100%
	Großbettlinger Straße	nein	40	20%
	Kleinbettlinger Straße	nein	48	62%
Dettingen (T)			40	50%
Frickenhausen		nein	14	50%
Nürtingen	Plochinger Straße (Mitte)	ja	26	100%
	Plochinger Straße (Nord)	ja	128	94%
	Plochinger Straße (Süd)	ja	8	87%
	Tiefenbach	ja	48	100%
Oberlenningen		ja	18	60%
Reichenbach (F)		zeitweise	39	55%
Wendlingen (N)	Bahnhofstraße	ja	147	60%
	Heinrich-Otto-Straße	ja	94	100%
	Schlossgartenstraße	ja	44	79%
Wernau	Gottlieb-Wolfer-Str. (Nord)	ja	43	51%
	Gottlieb-Wolfer-Str. (Süd)	ja	24	25%
Summe R-Linien			**766**	
Stationen ausschließlich an Stadtbahnlinien (U5, U7, U8)				
Ostfildern-Nellingen Technische Akademie	Parkhaus	ja	187	32%
Summe Landkreis			**2.461**	

B+R-Stationen im Landkreis Esslingen

Station	Stellplatzangebot		Belegungsgrad	Boxen
	gesamt	davon überdacht		
Stationen an den S-Bahnlinien S1, S2 und S3				
Altbach	36	36	30%	0
Echterdingen	174	140	40%	0
Esslingen (N)	185	171	50%	16
Filderstadt	199	155	40%	5
Flughafen/Messe	48	12	40%	0
Kirchheim (T)	162	162	90%	17
Leinfelden	310	310	20%	2
Oberaichen	92	92	15%	0
Oberesslingen	74	10	100%	16
Ötlingen	54	54	40%	22
Plochingen	62	62	90%	4
Wendlingen (N)	250	48	100%	10
Wernau	20	20	90%	0
Summe S-Bahn	**1.666**	**1.272**		**92**
Stationen ausschließlich an Regionalbahnlinien (RE5, RE10, RB16, RB18, RB64, RB65)				
Bempflingen	26	26	25%	0
Frickenhausen	20	20	20%	0
Nürtingen	191	191	60%	0
Oberlenningen	28	28	0%	0
Owen	10	0	0%	0
Reichenbach (F)	20	0	35%	0
Unterlenningen	18	18	20%	0
Summe Regionalbahnlinien	**313**	**283**		**0**
Summe Landkreis	**1.979**	**1.555**		**92**

Nahverkehrsplan Landkreis Esslingen

Einzugsbereiche der Haltestellen im Mittelbereich Esslingen (N)

Schienenhaltestellen:

1000 m / 800 m

600 m

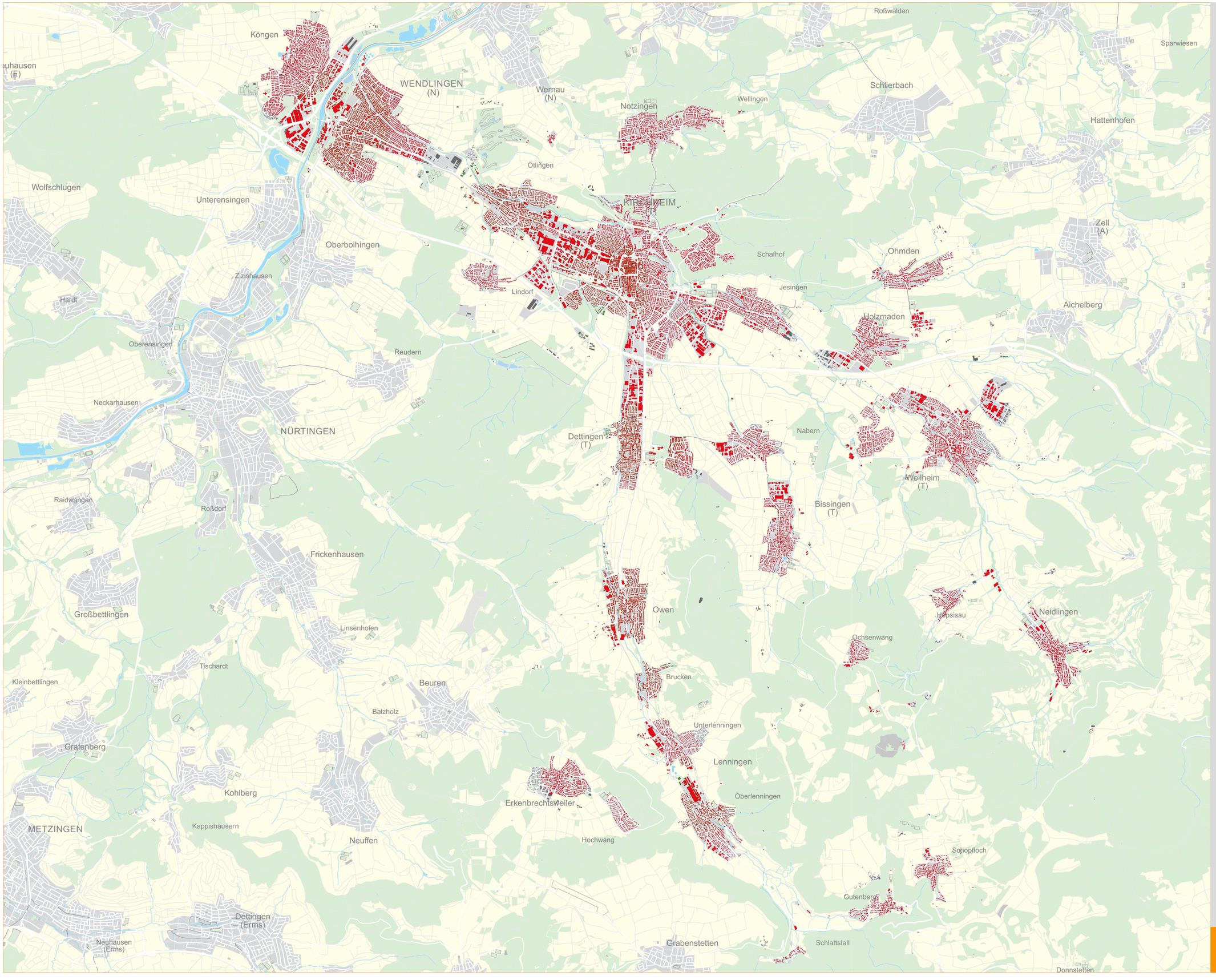
Bushaltestellen:

500 m

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

© Januar 2021

vvs



Nahverkehrsplan Landkreis Esslingen

Einzugsbereiche der Haltestellen im Mittelbereich Kirchheim (T)

Schienenhaltestellen:

1000 m / 800 m

Bushaltestellen:

500 m

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

© Januar 2021

Nahverkehrsplan Landkreis Esslingen

Einzugsbereiche der Haltestellen im Mittelbereich Nürtingen

Schienenhaltestellen:

1000 m / 800 m

Bushaltestellen:

500 m

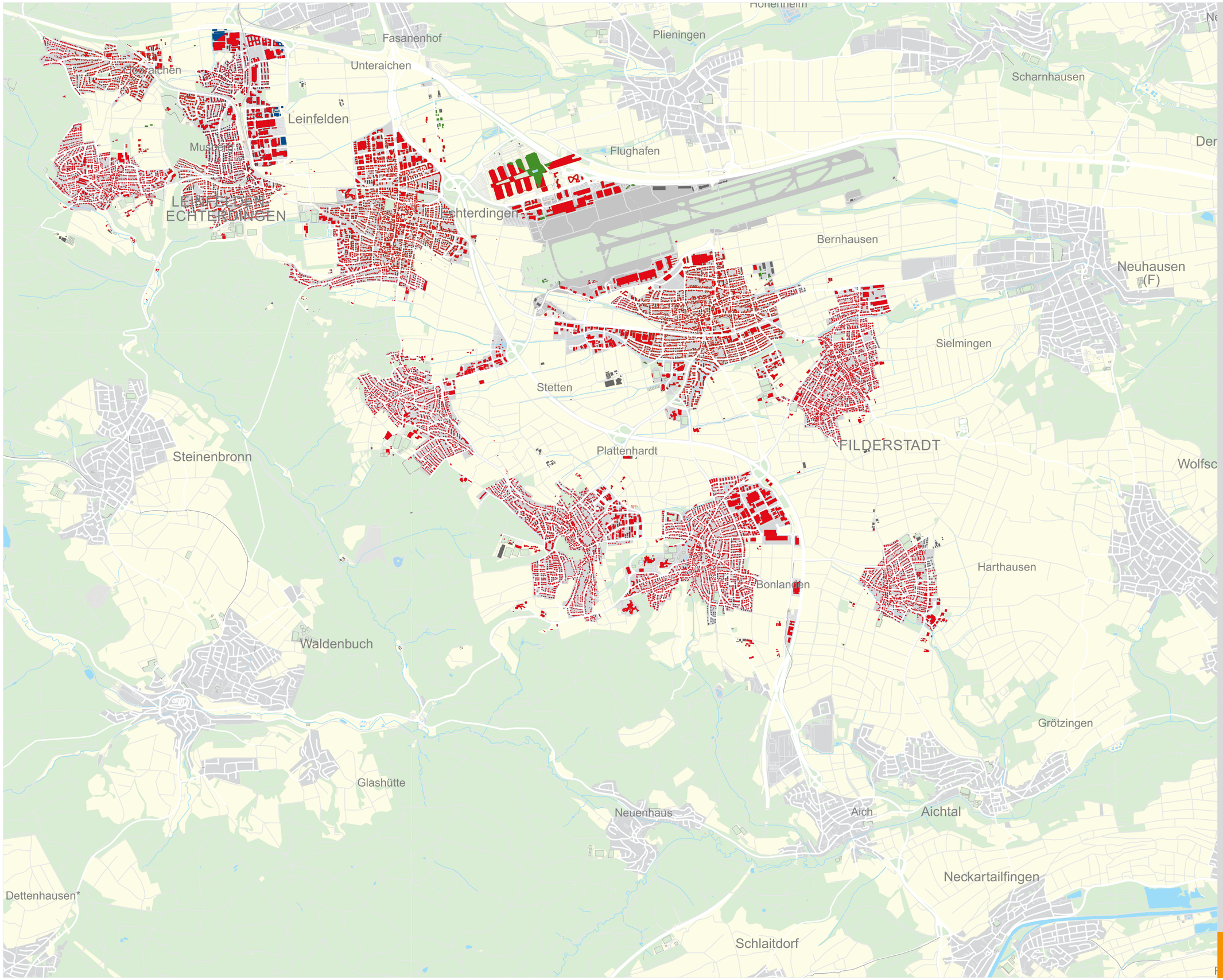
Es sind nur Haltestellen mit mindestens 11 Abfahrten pro Tag (Mo. bis Fr.) dargestellt.

© Januar 2021

vvs

Nahverkehrsplan Landkreis Esslingen

Einzugsbereiche der Haltestellen im Bereich Filder



Schienenhaltestellen:

1000 m / 800 m

Bushaltestellen:

500 m

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

© Januar 2021

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Aichtal	Aich	Aich Bombach	3	Ri. Neuenhaus	x	x		x			x		A-2	Grunderwerb notwendig
Aichtal	Aich	Aich Bombach	4	Ri. Aich					x					
Aichtal	Aich	Aich Ort	1	Ri. Rudolfshöhe	x	x	x	x						
Aichtal	Aich	Aich Ort	2	Ri. Neckartailfingen	x			x	x					
Aichtal	Aich	Aich Ort	3	Ri. Siedlung						x				
Aichtal	Aich	Aich Riedwiesen	3	Ri. Aich Siedlung					x					
Aichtal	Aich	Aich Riedwiesen	4	Ri. Spitzacker/Bonl. Gutenhalde					x					
Aichtal	Aich	Aich Rudolfshöhe	3	Ri. Ort/Grötzingen	x	x		x		x				
Aichtal	Aich	Aich Siedlung	3	Ri. Ort					x					
Aichtal	Aich	Aich Siedlung	4	Ri. Riedwiesen					x					
Aichtal	Aich	Aich Stern	3	Ri. Ort								x	B-2	
Aichtal	Grötzingen	Grötzingen Froschegert	3	Ri. Schönblick					x					
Aichtal	Grötzingen	Grötzingen Froschegert	4	Ri. Rudolfshöhe					x					
Aichtal	Grötzingen	Grötzingen Kriegerdenkmal	3	Ri. Raiffeisenstraße						x				
Aichtal	Grötzingen	Grötzingen Kriegerdenkmal	4	Ri. Nürtinger Straße						x				
Aichtal	Grötzingen	Grötzingen Nürtinger Straße	3	Ri. Aich					x					
Aichtal	Grötzingen	Grötzingen Nürtinger Straße	4	Ri. Nürtingen					x					
Aichtal	Grötzingen	Grötzingen Ortsmitte	3	Ri. Raiffeisenstr.						x				

Anlage 4.1a

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Aichtal	Grötzingen	Grötzingen Ortsmitte	4	Ri. Schönblick						x				
Aichtal	Grötzingen	Grötzingen Raiffeisenstraße	3	Ri. Aich					x					
Aichtal	Grötzingen	Grötzingen Raiffeisenstraße	4	Ri. Ortsmitte					x					
Aichtal	Grötzingen	Grötzingen Schönblick	3	809 Ri. Froschegert/ Harthausen					x					
Aichtal	Grötzingen	Grötzingen Schönblick	4	809 Ri. Ortsmitte/ Kriegerdenkmal						x				
Aichtal	Grötzingen	Grötzingen Schönblick	5	Linien 167/190						x				
Aichtal	Neuenhaus	Neuenhaus Grörach	3	Ri. Neuenhaus					x					
Aichtal	Neuenhaus	Neuenhaus Grörach	4	Ri. Aich					x					
Aichtal	Neuenhaus	Neuenhaus Häfnerstraße	3	Ri. Kirche					x					
Aichtal	Neuenhaus	Neuenhaus Häfnerstraße	4	Ri. Grörach/Im Vogelsang						x				
Aichtal	Neuenhaus	Neuenhaus Im Vogelsang	3	Ri. Häfnerstraße								x	B-2	
Aichtal	Neuenhaus	Neuenhaus Im Vogelsang	4	Ri. Liebenau					x				B-2	
Aichtal	Neuenhaus	Neuenhaus Kirche	3	Ri. Ort						x				
Aichtal	Neuenhaus	Neuenhaus Kirche	4	Ri. Grörach/ Häfnerstraße						x				

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Aichwald	Aichelberg (ES)	Aichelberg Holl	3	Pos 1 Richtung Endersbach								x	B-2	Die Linienführung wird derzeit überprüft.
Aichwald	Aichelberg (ES)	Aichelberg Holl	4	Pos 2 Richtung Poststraße								x	B-2	Die Linienführung wird derzeit überprüft.
Aichwald	Aichelberg (ES)	Aichelberg Kronenstraße	3	Ri. Holl	x	x	x	x						
Aichwald	Aichelberg (ES)	Aichelberg Rathaus	3	Ri. Krummhardt Ort								x	B-2	Die Linienführung wird derzeit überprüft.
Aichwald	Aichschieß	Aichschieß Industriegeb.	3	Ri. Industriegebiet Nord/Kreuzung	x	x	x	x						
Aichwald	Aichschieß	Aichschieß Industriegeb.	4	Ri. Rotes Kreuz	x	x	x	x						
Aichwald	Aichschieß	Aichschieß Kreuzung	3	Linie 114/115 Ri. Schanbach					x				A-2	
Aichwald	Aichschieß	Aichschieß Kreuzung	4	Linie 149 Ri. Esslingen					x					
Aichwald	Aichschieß	Aichschieß Kreuzung	6	Linie 114/115 Ri. Esslingen					x				A-2	
Aichwald	Aichschieß	Aichschieß Krummhardt Abzw.	3	Ri. Kronenstraße	x	x	x	x						
Aichwald	Aichschieß	Aichschieß Krummhardt Abzw.	4	Ri. Siedlung	x	x	x	x						
Aichwald	Aichschieß	Aichschieß Krummhardt Abzw.	5	Ri. Panoramastraße					x					
Aichwald	Krummhardt	Krummhardt Ort	3	Ri. Kronenstraße	x	x	x	x						
Aichwald	Lobenrot	Lobenrot Ort	3	Ri. Rössle						x				

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Aichwald	Schanbach	Schanb. Lobenroter Hof	3	Ri. Lobenrot Ort						x				
Aichwald	Schanbach	Schanbach Kreisverkehr	3	Ri. Rössle/Schule/ Siedlung/Krummhardt								x	A-1, A-4	Dieser Bereich wurde im Zuge der Ortskernsanierung vor ca. 10 Jahren aufwändig saniert. Ein barrierefreier Umbau würde deutlich in einen sechststelligen Bereich gehen. Die kurz davor liegenden Bushaltestellen wurden umgerüstet, um die Situation zu verbessern.

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Aichwald	Schanbach	Schanbach Kreisverkehr	4	Ri. Kreuzung/ Aichschieß								x	A-1, A-4, B-1	Dieser Bereich wurde im Zuge der Ortskernsanierung vo ca. 10 Jahren aufwändig saniert. Ein barrierefreier Umbau würde deutlich in einen sechststelligen Bereich gehen. Die kurz davor liegenden Bushaltestellen wurden umgerüstet, um die Situation zu verbessern.
Aichwald	Schanbach	Schanbach Rössle	3	Ri. Lobenroter Hof								x	B-1a	
Aichwald	Schanbach	Schanbach Rössle	4	Ri. Siedlung/ Kreisverkehr								x	B-1a	
Aichwald	Schanbach	Schanbach Schule	3	Ri. Krummhardt Abzweig								x	A-1	
Aichwald	Schanbach	Schanbach Siedlung	3	Ri. Krummhardt	x	x	x	x						
Aichwald	Schanbach	Schanbach Siedlung	4	Ri. Kindergarten/ Kreuzung	x	x	x	x						

Anlage 4.1a

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Altbach	Altbach	Altbach Altbacher Hof	3	Ri. Feuerwehr				x	x				A-1	
Altbach	Altbach	Altbach Badstraße	3	Ri. Zell			x	x	x				A-1	
Altbach	Altbach	Altbach Badstraße	4	Ri. Rathaus			x	x	x				A-1	
Altbach	Altbach	Altbach Feuerwehr	3	Ri. Rathaus			x	x	x				B-1b	
Altbach	Altbach	Altbach Feuerwehr	4	Ri. Badstraße			x	x	x				B-1b	
Altbach	Altbach	Altbach Gemeindehalle	3	Ri. Pfostenberg		x	x	x	x				A-1	
Altbach	Altbach	Altbach Gemeindehalle	4	Ri. Haldenrainweg			x	x	x				A-1	
Altbach	Altbach	Altbach Haldenrainweg	3	Ri. Losburgstraße			x	x	x				A-1	
Altbach	Altbach	Altbach Im Braunkiel	3	Ri. Altbacher Hof			x	x	x				B-1b	
Altbach	Altbach	Altbach Losburgstraße	3	Ri. Stauferstraße	x	x		x	x				A-4	
Altbach	Altbach	Altbach Rathaus	3	Ri. Haldenrainweg/ Losburgstr.			x	x	x				A-1	
Altbach	Altbach	Altbach Stauferstraße	3	Ri. Im Braunkiel				x	x				B-1b	

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Altdorf (ES)	Altdorf (ES)	Altdorf Obere Liesäcker	3	Ri. Altdorf Stuttgarter Straße	x	x	x	x						
Altdorf (ES)	Altdorf (ES)	Altdorf Obere Liesäcker	4	Ri. Schule	x	x	x	x						
Altdorf (ES)	Altdorf (ES)	Altdorf Stuttgarter Straße	3	Ri. Neckartailfingen		x	x	x				x	B-1d	
Altdorf (ES)	Altdorf (ES)	Altdorf Stuttgarter Straße	4	Ri. Neckartenzlingen		x	x	x				x	A-4	

Anlage 4.1a

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Altenriet	Altenriet	Altenriet Obere Sulzwiesen	3	Ri. Rathaus				x		x			A-1	
Altenriet	Altenriet	Altenriet Rathaus	3	Ri. Schule			x	x		x			A-1	
Altenriet	Altenriet	Altenriet Rathaus	4	Ri. Schule Bernhausen			x	x		x			A-1	
Altenriet	Altenriet	Altenriet Schule	3	Ri. Rathaus			x	x	x				A-1	Der Umbau erfolgt vsl. im Jahr 2021.
Altenriet	Altenriet	Altenriet Schule	4	Ri. Häslach Süd/Walddorf Hohebildstr.			x	x		x			A-1	
Altenriet	Altenriet	Altenriet Sportplatz	3	Ri. Auwiesenschule			x	x		x			A-1	

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Baltmanns-weiler	Baltmanns-weiler	Baltmannsw. Kreissparkasse	3	Ri. Reichenbacher Str.			x	x	x				A-2	
Baltmanns-weiler	Baltmanns-weiler	Baltmannsw. Kreissparkasse	4	Ri. Hohengehren/ Weißer Stein			x	x	x				A-2	
Baltmanns-weiler	Baltmanns-weiler	Baltmannsw. Reichenbacher Str.	3	Ri. Kreissparkasse			x	x	x				A-2	
Baltmanns-weiler	Baltmanns-weiler	Baltmannsw. Schurwaldhöhe	3	Ri. Tiefgarage/ Waldhorn/Ortsmitte	x		x	x	x				A-4	
Baltmanns-weiler	Baltmanns-weiler	Baltmannsw. Schurwaldhöhe	4	Ri. Weißer Stein/Kreissparkasse	x		x	x	x				A-4	
Baltmanns-weiler	Baltmanns-weiler	Baltmannsweiler Festplatz	3	Ri. Tiefgarage/ Waldhorn/Ortsmitte	x		x	x	x				A-4	
Baltmanns-weiler	Baltmanns-weiler	Baltmannsweiler Festplatz	4	Ri. Schurwaldhöhe	x		x	x	x				A-4	
Baltmanns-weiler	Baltmanns-weiler	Baltmannsweiler Rathaus	3	Ri. Kreissparkasse	x	x	x	x						
Baltmanns-weiler	Hohengehren	Hohengehren Bolzplatz	3	Ri. alle Richtungen			x	x	x				A-3	
Baltmanns-weiler	Hohengehren	Hohengehren Kindergarten	3	Ri. Tiefgarage								x	B-2	
Baltmanns-weiler	Hohengehren	Hohengehren Kindergarten	4	Ri. Ortsmitte			x	x	x				A-1	
Baltmanns-weiler	Hohengehren	Hohengehren Ortsmitte	3	Ri. Bolzplatz			x	x	x				A-1	
Baltmanns-weiler	Hohengehren	Hohengehren Ortsmitte	4	Ri. Waldhorn			x	x	x				A-1	

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Baltmanns-weiler	Hohengehren	Hohengehren Tiefgarage	3	Ri. Goldboden								x	B-2	
Baltmanns-weiler	Hohengehren	Hohengehren Tiefgarage	4	Ri. Kindergarten			x	x	x				A-2	
Baltmanns-weiler	Hohengehren	Hohengehren Waldhorn	3	Ri. Ortsmitte			x	x	x				A-1	
Baltmanns-weiler	Hohengehren	Hohengehren Waldhorn	4	Ri. Schurwaldhöhe			x	x	x				A-1	

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Bempflingen	Bempflingen	Bempfl. Neckartenzlinger Str.	3	Ri. Lindenstr.					x				A-2	
Bempflingen	Bempflingen	Bempfl. Neckartenzlinger Str.	4	Ri. Neckartenzlingen/ Kleiderwerk Adler					x				A-2	
Bempflingen	Bempflingen	Bempflingen Katholische Kirche	3	Ri. Heerweg			x		x					
Bempflingen	Bempflingen	Bempflingen Katholische Kirche	4	Ri. Lindenstraße					x					
Bempflingen	Bempflingen	Bempflingen Lindenstraße	3	Ri. Grafenberger Straße/Kath. Kirche			x		x					
Bempflingen	Bempflingen	Bempflingen Lindenstraße	4	Ri. Neckartenzlinger Straße			x		x					
Bempflingen	Bempflingen	Bempflingen Rathaus	3	Ri. Lindenstraße			x		x					
Bempflingen	Bempflingen	Bempflingen Rathaus	4	Ri. Riederich Stuttg. Straße					x					
Bempflingen	Bempflingen	Bempflingen Schule	3	alle Richtungen			x					x	B-1	
Bempflingen	Klein-bettlingen	Kleinbettl. Grafenberger Str.	3	Ri. Rathaus					x					
Bempflingen	Klein-bettlingen	Kleinbettl. Grafenberger Str.	4	Ri. Bempflingen			x		x					
Bempflingen	Klein-bettlingen	Kleinbettlingen Rathaus	3	Ri. Grafenberger-Metzinger Straße			x					x	B-1	

Anlage 4.1a

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Beuren	Beuren	Beuren Balzholz Rathaus	3	Ri. Max-Planck-Straße, Neuffen			x		x				B-1	Eine andere Lage für die Bushaltestelle muss gefunden werden.
Beuren	Beuren	Beuren Balzholz Rathaus	4	Ri. Balzholzer Straße			x		x				B-1	Eine andere Lage für die Bushaltestelle muss gefunden werden.
Beuren	Beuren	Beuren Balzholzer Str.	3	Ri. Balzholz Rathaus			x		x					
Beuren	Beuren	Beuren Balzholzer Str.	4	Ri. Freilichtmuseum					x				B-1	Die Errichtung einer Manövrierfläche von mind. 2,5m ist nicht möglich (B-1). Eine andere Lage für die Bushaltestelle muss gefunden werden.
Beuren	Beuren	Beuren Beurener Steige	3	Ri. Freilichtmuseum						x			A-2	*Zuständigkeit Landkreis Esslingen; gemeinsames Straßenbauamt der Landkreise Esslingen und Göppingen (Gehweg und Straße)*

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Beuren	Beuren	Beuren Beurener Steige	4	Ri. Untere Straße, Erkenbrechtsweiler						x			A-2	*Zuständigkeit Landkreis Esslingen; gemeinsames Straßenbauamt der Landkreise Esslingen und Göppingen (Gehweg und Straße)*
Beuren	Beuren	Beuren Brühl (Freilichtmuseum)	4	Ri. Bürgerhaus				x	x				A-2	Der Umbau der Bushaltestellen Bürgerhaus (beide Richtungen) sowie Beuren Brühl (Owener Straße) erfolgt im Zuge der Erschließung des Baugebiets Hagnach/Brühl und Neubau Owener Straße.
Beuren	Beuren	Beuren Bürgerhaus	3	Ri. Gartenstraße			x		x				A-2	siehe Anmerkung "Beuren Brühl (Freilichtmuseum), Pos. 4"
Beuren	Beuren	Beuren Bürgerhaus	4	Ri. Freilichtmuseum			x		x				A-2	siehe Anmerkung "Beuren Brühl (Freilichtmuseum), Pos. 4"

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Beuren	Beuren	Beuren Freilichtmuseum	3	Ri. Erken/Lenningen							x		A-2	*Zuständigkeit Land Baden-Württemberg;* Ausführung i.d.R. gemeinsam oder in Absprache mit dem Landkreis: Der Umbau wird i.d.R. im Zusammenhang mit einer Straßensanierung nicht vor dem 01.01.2027 durchgeführt.
Beuren	Beuren	Beuren Freilichtmuseum	5	Ri. Beuren ab 12.09.16							x		A-2	*Zuständigkeit Land Baden-Württemberg;* Ausführung i.d.R. gemeinsam oder in Absprache mit dem Landkreis: Der Umbau wird i.d.R. im Zusammenhang mit einer Straßensanierung nicht vor dem 01.01.2027 durchgeführt.
Beuren	Beuren	Beuren Gartenstraße	3	Ri. Balzholzer Str. Neuffen	x	x	x	x						

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Beuren	Beuren	Beuren Gartenstraße	4	Ri. Bürgerhaus Erkenbrechtsweiler	x	x	x	x						
Beuren	Beuren	Beuren Panorama Therme	3	Ri. Balzholzer Str./Balzholz Rathaus			x		x				A-2	Der Umbau ist abhängig vom Parkierungskonzept und der zukünftigen Zufahrt zum Wohnmobilstellplatz.

Anlage 4.1a

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Bissingen (T)	Bissingen (T)	Bissingen (T) Fabrikstraße	3	Ri. Wilhelmstraße	x		x	x				x	B-2	Die Haltestellen werden wegfallen und durch neue ersetzt, sobald die Haltestellen für das Gewerbegebiet Fürhaupten errichtet sind.
Bissingen (T)	Bissingen (T)	Bissingen (T) Fabrikstraße	4	Ri. Gartenstraße			x	x				x	B-2	Die Haltestellen werden wegfallen und durch neue ersetzt, sobald die Haltestellen für das Gewerbegebiet Fürhaupten errichtet sind.
Bissingen (T)	Bissingen (T)	Bissingen (T) Rathaus	3	Ri. See	x	x	x	x						
Bissingen (T)	Bissingen (T)	Bissingen (T) Rathaus	4	Ri. Wilhelmstraße	x	x	x	x						
Bissingen (T)	Bissingen (T)	Bissingen (T) See	3	Ri. Rathaus			x	x		x			A-2, A-4	Der Umbau soll im Zuge einer Straßensanierung erfolgen.
Bissingen (T)	Bissingen (T)	Bissingen (T) Wilhelmstraße	3	Ri. Grundschule			x	x		x			A-1	
Bissingen (T)	Bissingen (T)	Bissingen (T) Wilhelmstraße	4	Ri. Fabrikstraße			x	x		x			A-1	

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Bissingen (T)	Ochsenwang	Ochsenwang Bissinger Str.	3	Ri. Schopfloch			x	x				x	B-1a, B-1c	
Bissingen (T)	Ochsenwang	Ochsenwang Bissinger Str.	4	Ri. Bissingen Rathaus				x		x			A-3	
Bissingen (T)	Ochsenwang	Ochsenwang Rathaus	3	Ri. Rathaus			x	x				x	B-1c	

Anlage 4.1a

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Deizisau	Deizisau	Deizisau Alte Bergstr.	3	Ri. Rathaus			x	x	x				A-2	
Deizisau	Deizisau	Deizisau Alte Bergstr.	4	Ri. Wert				x	x				A-2	
Deizisau	Deizisau	Deizisau Esslinger Str.	3	Ri. Esslingen			x	x	x				A-2	
Deizisau	Deizisau	Deizisau Esslinger Str.	4	Ri. Deizisau			x	x	x				A-2	
Deizisau	Deizisau	Deizisau Keplerstr.	3	Ri. Olga-/Zeppelinstraße				x	x				A-2	
Deizisau	Deizisau	Deizisau Kirchstr./Nelkenweg	3	Ri. Schule				x	x				A-2	
Deizisau	Deizisau	Deizisau Körschtal	3	Ri. Deizisau				x	x				A-2	
Deizisau	Deizisau	Deizisau Körschtal	4	Ri. Sirnau				x	x				A-2	
Deizisau	Deizisau	Deizisau Olga-/Keplerstr.	3	Ri. Olga-/Zeppelinstraße				x	x				A-2	
Deizisau	Deizisau	Deizisau Olga-/Zeppelinstr.	3	Ri. Zeppelinstraße				x	x				A-2	
Deizisau	Deizisau	Deizisau Plochinger Straße	4	Ri. Keplerstraße				x	x				A-2	
Deizisau	Deizisau	Deizisau Rathaus	3	Ri. Alte Bergstraße	x	x	x	x						
Deizisau	Deizisau	Deizisau Rathaus	3	Ri. Plochingen	x	x	x	x						
Deizisau	Deizisau	Deizisau Rathaus	4	Ri. Altbach	x	x	x	x						
Deizisau	Deizisau	Deizisau Schule	3	Ri. Olga-/Keplerstr.				x	x				A-2	
Deizisau	Deizisau	Deizisau Schule	4	Ri. Rathaus			x	x	x				A-2	
Deizisau	Deizisau	Deizisau Wert	3	Ri. Alte Bergstraße			x	x	x				A-2	
Deizisau	Deizisau	Deizisau Zeppelin-/Kirchstr.	3	Ri. Kirchstraße/ Nelkenweg				x	x				A-2	
Deizisau	Deizisau	Deizisau Zeppelinstr.		Ri. Plochingen				x	x				A-2	

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Denkendorf	Denkendorf	Denkendorf Esslinger Str.	3	119 Ri. Weingartenstr.	x	x	x	x						
Denkendorf	Denkendorf	Denkendorf Esslinger Str.	4	Ri. Nellingen	x	x	x	x						
Denkendorf	Denkendorf	Denkendorf Esslinger Str.	5	121 Ri. Weingartstr.								x	A-3, B-1a, B-1c	
Denkendorf	Denkendorf	Denkendorf Forschung	3	Ri. Rothweg								x	A-3, B-1c	
Denkendorf	Denkendorf	Denkendorf Forschung	4	Ri. Deizisau Körschtal								x	A-3, B-1c	
Denkendorf	Denkendorf	Denkendorf Hindenburgstr.	3	Ri. Esslinger Str.	x	x	x	x						
Denkendorf	Denkendorf	Denkendorf Neuhäuser Str.	3	Ri. Neuhausen Traube								x	A-3, B-1a, B-1c	
Denkendorf	Denkendorf	Denkendorf Neuhäuser Str.	4	Ri. Vogelsangstr.					x					
Denkendorf	Denkendorf	Denkendorf Rathaus	3	Ri. Neuhäuser Str.	x		x	x	x					
Denkendorf	Denkendorf	Denkendorf Rothweg	3	Ri. Vogelsangstr.								x	A-3, B-1c	
Denkendorf	Denkendorf	Denkendorf Rothweg	4	Ri. Forschung								x	A-3, B-1c	
Denkendorf	Denkendorf	Denkendorf Stadion	3	Ri. Esslinger Str.	x	x	x	x						

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Denkendorf	Denkendorf	Denkendorf Stadion	4	Ri. Nellingen Denkendorfer Str.	x	x	x	x						
Denkendorf	Denkendorf	Denkendorf Vogelsangstraße	3	Bus-Li 119/121> ESBF/DDES	x	x	x	x						
Denkendorf	Denkendorf	Denkendorf Weingartstraße	3	Bus-Li119/121>DDNH	x	x	x	x						

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Dettingen (T)	Dettingen (T)	Dett.(T) Schlossberghalle	3	Ri. Katholische Kirche			x	x			x		A1	
Dettingen (T)	Dettingen (T)	Dett.(T) Schlossberghalle	4	Ri. Obere Straße			x	x			x		A1	
Dettingen (T)	Dettingen (T)	Dettingen (T) Altenheim	3	Ri. Alle Richtungen			x	x			x		A1	
Dettingen (T)	Dettingen (T)	Dettingen (T) Goldmorgen	3	Ri. Volksbank			x	x			x		A1	
Dettingen (T)	Dettingen (T)	Dettingen (T) Goldmorgen	4	Ri. Owen			x	x			x		A1	
Dettingen (T)	Dettingen (T)	Dettingen (T) Hanfstraße	3	Ri. Robert-Bosch-Straße			x	x			x		A1	
Dettingen (T)	Dettingen (T)	Dettingen (T) Kath. Kirche	3	Ri. Industriegebiet			x	x			x		A1	
Dettingen (T)	Dettingen (T)	Dettingen (T) Kath. Kirche	4	Ri. Schlossberghalle			x	x			x		A1	
Dettingen (T)	Dettingen (T)	Dettingen (T) Obere Straße	3	Ri. Goldmorgen		x	x	x				x	B-1a, B-1b	
Dettingen (T)	Dettingen (T)	Dettingen (T) Obere Straße	4	Ri. Volksbank			x	x			x		A1	
Dettingen (T)	Dettingen (T)	Dettingen (T) R.-Bosch-Straße	3	Ri. Römerstraße			x	x			x		A1	
Dettingen (T)	Dettingen (T)	Dettingen (T) R.-Bosch-Straße	4	Ri. Straßenmeisterei			x	x			x		A1	
Dettingen (T)	Dettingen (T)	Dettingen (T) Römerstr.	3	Ri. Volksbank			x	x			x		A1	

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Dettingen (T)	Dettingen (T)	Dettingen (T) Volksbank	3	Ri. Hanfstraße				x			x		A1	
Dettingen (T)	Dettingen (T)	Dettingen (T) Volksbank	4	Ri. Obere Straße		x	x	x				x	B-1a	

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Erkenbrechtsweiler	Erkenbrechtsweiler	Erkenbrechtsweiler Untere Str.	3	Ri. Beurener Steige/Grabenstetten			x	x				x	A-1, A-2, A-3	
Erkenbrechtsweiler	Erkenbrechtsweiler	Erkenbrechtsweiler Untere Str.	4	Ri. Hochwang Rathaus			x	x				x	A-1, A-2, A-3, B-1a	

Anlage 4.1a

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Esslingen (N)	Berkheim	Berkh. Am Wiesengrund	3	Ri. Jakobstraße			x	x	x				A-2	
Esslingen (N)	Berkheim	Berkh. Gemeindezentrum	3	Ri. Am Wiesengrund	x	x	x	x						
Esslingen (N)	Berkheim	Berkh. Gemeindezentrum	4	Ri. See				x	x					
Esslingen (N)	Berkheim	Berkheim Firma Festo	3	Ri. Berkheim Vesperstüble			x	x	x				A-2	
Esslingen (N)	Berkheim	Berkheim Firma Festo	4	Ri. Zollberg Mutzenreisstr.			x	x	x				A-2	
Esslingen (N)	Berkheim	Berkheim Jakobstraße	3	Ri. Kronenstraße				x	x				A-2	
Esslingen (N)	Berkheim	Berkheim Kronenstraße	3	Ri. Gemeindezentrum			x	x	x				B-1a	Die Errichtung eines Hochbords ist nicht möglich (B-1a).
Esslingen (N)	Berkheim	Berkheim See	3	Ri. Gemeindezentrum			x	x	x				A-2	
Esslingen (N)	Berkheim	Berkheim See	4	Ri. Finkenweg			x	x	x				A-2	
Esslingen (N)	Berkheim	Berkheim Vesperstüble	3	Ri. Gemeindezentrum			x	x	x				A-2	
Esslingen (N)	Berkheim	Berkheim Vesperstüble	4	Ri. Firma Festo			x	x	x				A-2	
Esslingen (N)	Brühl	Brühl Palmenwaldstr.	3	Ri. Mettingen / Hedelfingen / Zollberg			x	x	x					Der Umbau erfolgt vsl. im Jahr 2021.
Esslingen (N)	Esslingen (N)	Essl.(N) Ebershaldenfriedhof	3	Ri. stadtauswärts			x	x	x				A-2	
Esslingen (N)	Esslingen (N)	Essl.(N) Ebershaldenfriedhof	4	Ri. stadteinwärts				x	x				A-2	

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Esslingen (N)	Esslingen (N)	Essl.(N) Katharinenstaffel	3	Ri. Panorama-Klinik/Lenaudenkmal			x	x	x					
Esslingen (N)	Esslingen (N)	Essl.(N) Katharinenstaffel	4	Ri. Neckar Forum/Hochschule				x	x				A-2	
Esslingen (N)	Esslingen (N)	Essl.(N) Panorama-Klinik	3	Ri. Burg				x	x				A-2	
Esslingen (N)	Esslingen (N)	Essl.(N) Panorama-Klinik	4	Ri. Stadt				x	x				B-1a	Die Errichtung eines Hochbords ist nicht möglich (B-1a).
Esslingen (N)	Esslingen (N)	Essl.(N) Schlachthausbrücke	3	Ri. Mettingen			x	x	x				A-2	
Esslingen (N)	Esslingen (N)	Essl.(N) Schlachthausbrücke	4	Ri. Pliensauturm			x	x	x				A-2	
Esslingen (N)	Esslingen (N)	Essl.(N) Sulzgrieser Steige	3	Ri. Ebene	x	x	x	x						
Esslingen (N)	Esslingen (N)	Essl.(N) Sulzgrieser Steige	4	Ri. Kleiner Markt	x	x	x	x						
Esslingen (N)	Esslingen (N)	Esslingen (N) Am Schönen Rain	3	Ri. Lenzhalde			x	x	x				A-2	
Esslingen (N)	Esslingen (N)	Esslingen (N) Bismarckstr.	3	Ri. Charlottenplatz				x	x				A-2	
Esslingen (N)	Esslingen (N)	Esslingen (N) Bismarckstr.	4	Ri. Rosenau			x	x	x				A-2	
Esslingen (N)	Esslingen (N)	Esslingen (N) Burg	3	Ri. Hohenkreuz/ Lenaudenkmal				x	x				A-2	
Esslingen (N)	Esslingen (N)	Esslingen (N) Burg	4	Ri. Panorama-Klinik			x	x	x				A-2	

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Esslingen (N)	Esslingen (N)	Esslingen (N) Charlottenplatz	3	Ri. Indexstraße/ Bahnhof/Zell			x	x	x				A-2	
Esslingen (N)	Esslingen (N)	Esslingen (N) Charlottenplatz	4	Ri. Schwimmbad			x	x	x				A-2	
Esslingen (N)	Esslingen (N)	Esslingen (N) Ebene	3	Ri. Krummenacker			x	x	x				A-2	
Esslingen (N)	Esslingen (N)	Esslingen (N) Ebene	4	Ri. Sulzgrieser Steige			x	x	x				A-2	
Esslingen (N)	Esslingen (N)	Esslingen (N) Finanzamt	3	Ri. Neckar Forum			x	x	x				A-2	
Esslingen (N)	Esslingen (N)	Esslingen (N) Hirschlandkopf	3	Ri. stadtauswärts			x	x	x				A-2	
Esslingen (N)	Esslingen (N)	Esslingen (N) Hirschlandkopf	4	Ri. stadteinwärts			x	x	x				A-2	
Esslingen (N)	Esslingen (N)	Esslingen (N) Hochschule	3	Ri. stadtauswärts			x	x	x				A-2	
Esslingen (N)	Esslingen (N)	Esslingen (N) Hochschule	4	Ri. stadteinwärts			x	x	x				A-2	
Esslingen (N)	Esslingen (N)	Esslingen (N) Hochschulzentrum	3	Ri. Klinikum			x	x	x				A-2	
Esslingen (N)	Esslingen (N)	Esslingen (N) Hochschulzentrum	4	Ri. Lenzhalde			x	x	x				A-2	
Esslingen (N)	Esslingen (N)	Esslingen (N) Kleiner Markt	3	Ri. Ost	x	x	x	x						
Esslingen (N)	Esslingen (N)	Esslingen (N) Kleiner Markt	4	Ri. West	x	x	x	x						
Esslingen (N)	Esslingen (N)	Esslingen (N) Kleiner Markt	5	Geiselbachstraße L 109			x	x	x				A-2	

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Esslingen (N)	Esslingen (N)	Esslingen (N) Lenaudenkmal	3	Ri. Hirrschlandkopf/ Kliniken			x	x	x				A-2	
Esslingen (N)	Esslingen (N)	Esslingen (N) Lenzhalde	3	Ri. Lenzhalde			x	x	x				B-1a	Die Errichtung eines Hochbords ist nicht möglich (B-1a).
Esslingen (N)	Esslingen (N)	Esslingen (N) Lenzhalde	4	Ri. Am Schönen Rain			x	x	x				A-2	
Esslingen (N)	Esslingen (N)	Esslingen (N) Maille	3	Ri.. Pliensauturm/ Esslingen Hbf			x	x	x				A-2	
Esslingen (N)	Esslingen (N)	Esslingen (N) Maille	4	Ri. Stuttg. Str Pliensauvorstadt			x	x	x				A-2	
Esslingen (N)	Esslingen (N)	Esslingen (N) Neckar Forum	3	Ri. Katharinenstaffel/ Eberhardtshaldenf	x	x	x	x						
Esslingen (N)	Esslingen (N)	Esslingen (N) Neckar Forum	4	Ri. Kleiner Markt	x	x	x	x						
Esslingen (N)	Esslingen (N)	Esslingen (N) Neckarfreibad	3	Ri. Adenauerbrücke			x	x	x					
Esslingen (N)	Esslingen (N)	Esslingen (N) Neckarfreibad	4	Ri. Schillerplatz			x	x	x					
Esslingen (N)	Esslingen (N)	Esslingen (N) Pliensauturm	3	Ri. Bahnhof/ZOB	x	x	x	x						
Esslingen (N)	Esslingen (N)	Esslingen (N) Pliensauturm	4	Ri. stadtauswärts hinten	x	x	x	x						
Esslingen (N)	Esslingen (N)	Esslingen (N) Pliensauturm	6	Ri. stadtauswärts vorne	x	x	x	x						

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Esslingen (N)	Esslingen (N)	Esslingen (N) Reutlinger Str.	3	Ri. Esslingen			x	x	x				B-1a	Die Errichtung eines Hochbords ist nicht möglich (B-1a).
Esslingen (N)	Esslingen (N)	Esslingen (N) Reutlinger Str.	4	Ri. Zell			x	x	x				A-2	
Esslingen (N)	Esslingen (N)	Esslingen (N) Schelztor	3	Ri. stadtauswärts			x	x	x				A-2	
Esslingen (N)	Esslingen (N)	Esslingen (N) Schelztor	4	Ri. stadteinwärts	x	x	x	x						
Esslingen (N)	Esslingen (N)	Esslingen (N) Schelztor	5	Ri. Schelztorstr.			x	x	x				A-2	
Esslingen (N)	Esslingen (N)	Esslingen (N) Schelztor	6	Ri. Mettingen 101			x	x	x				A-2	
Esslingen (N)	Esslingen (N)	Esslingen (N) Schillerplatz	3	Ri. Schwimmbad			x	x	x				A-2	
Esslingen (N)	Esslingen (N)	Esslingen (N) Schillerplatz	4	Ri. Neckarfreibad			x	x	x				A-2	
Esslingen (N)	Esslingen (N)	Esslingen (N) Schwimmbad	3	Ri. Charlottenplatz			x	x	x				A-2	
Esslingen (N)	Esslingen (N)	Esslingen (N) Schwimmbad	4	Ri. stadteinwärts	x	x	x	x						
Esslingen (N)	Esslingen (N)	Esslingen (N) Stadtwerke	3	Ri. ZOB								x	B-2	
Esslingen (N)	Esslingen (N)	Esslingen (N) Stadtwerke	4	Ri. Schelztor								x	B-2	
Esslingen (N)	Esslingen (N)	Esslingen (N) Volkshochschule	3	Ri. Mettingen	x	x	x	x						

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Esslingen (N)	Esslingen (N)	Esslingen (N) Volkshochschule	4	Ri. Schelztor	x	x	x	x						
Esslingen (N)	Esslingen (N)	Esslingen (N) ZOB	1	Bstg 1	x	x	x	x						
Esslingen (N)	Esslingen (N)	Esslingen (N) ZOB	2	Bstg 2	x	x	x	x						
Esslingen (N)	Esslingen (N)	Esslingen (N) ZOB	3	Bstg 3	x	x	x	x						
Esslingen (N)	Esslingen (N)	Esslingen (N) ZOB	4	Bstg 4	x	x	x	x						
Esslingen (N)	Esslingen (N)	Esslingen (N) ZOB	5	Bstg 5	x	x	x	x						
Esslingen (N)	Esslingen (N)	Esslingen (N) ZOB	6	Bstg 6	x	x	x	x						
Esslingen (N)	Esslingen (N)	Esslingen (N) ZOB	7	Bstg 7	x	x	x	x						
Esslingen (N)	Esslingen (N)	Esslingen (N) ZOB	8	Bstg 8	x	x	x	x						
Esslingen (N)	Esslingen (N)	Esslingen (N) ZOB	9	Bstg 9	x	x	x	x						
Esslingen (N)	Hegensberg	Hegensb. Kriegerdenkmal	3	Ri. Linde/Kennenburg			x	x	x				A-2	
Esslingen (N)	Hegensberg	Hegensb. Kriegerdenkmal	4	Ri. Kirche			x	x	x				A-2	
Esslingen (N)	Hegensberg	Hegensberg Anhäuserstraße	3	Ri. Kriegerdenkmal/ Linde			x	x	x				A-2	
Esslingen (N)	Hegensberg	Hegensberg Anhäuserstraße	4	Ri. Kohlerweg			x	x	x				A-2	
Esslingen (N)	Hegensberg	Hegensberg Kohlerweg	3	Ri. Anhäuserstraße			x	x	x				A-2	
Esslingen (N)	Hegensberg	Hegensberg Kohlerweg	4	Ri. Kennenburg			x	x	x				A-2	
Esslingen (N)	Hegensberg	Hegensberg Linde	3	Ri. Ortseingang		x	x	x	x				A-2	
Esslingen (N)	Hegensberg	Hegensberg Linde	4	Ri. Kriegerdenkmal			x	x	x				A-2	

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Esslingen (N)	Hegensberg	Hegensberg Ortseingang	3	Ri. Brandenburger Straße			x	x	x				A-2	
Esslingen (N)	Hegensberg	Hegensberg Ortseingang	4	Ri. Linde			x	x	x				A-2	
Esslingen (N)	Hohenkreuz	Hkr. Wäldenbronn Kreuzung	5	Ri. Langer Weg/Kirchackerstr.			x	x	x				A-2	
Esslingen (N)	Hohenkreuz	Hkr. Wäldenbronn Kreuzung	6	Ri. Hohenkreuz			x	x	x				A-2	
Esslingen (N)	Hohenkreuz	Hkr. Wäldenbronn Kreuzung	7	Ri. Kirchackerstr.			x	x	x				A-2	
Esslingen (N)	Hohenkreuz	Hkr. Wäldenbronn Kreuzung	8	Ri. Bärenwiesen/ Hohenkreuz/Langer Weg			x	x	x				A-2	
Esslingen (N)	Hohenkreuz	Hohenkreuz	3	Ri. Wäldenbronn Kreuzung	x		x	x	x					
Esslingen (N)	Hohenkreuz	Hohenkreuz	4	Ri. Seracher Straße/Burg	x		x	x	x					
Esslingen (N)	Kennenburg	Kennenb. Geriatrisches Zentrum	3	Ri. Kennenburg			x	x	x					
Esslingen (N)	Kennenburg	Kennenburg	3	Ri. Jägerhaus			x	x	x				A-2	
Esslingen (N)	Kennenburg	Kennenburg	4	Ri. ZOB			x	x	x				B-1a	Die Errichtung eines Hochbords ist nicht möglich (B-1a).
Esslingen (N)	Kennenburg	Kennenburg	5	Ri. Geriatrisches Zentrum			x	x	x				B-1a	Die Errichtung eines Hochbords ist nicht möglich (B-1a).

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Esslingen (N)	Krummen-acker	Krummenacker	3	Ri. Krone			x	x	x				A-2	
Esslingen (N)	Krummen-acker	Krummenacker	4	Ri. Schulzentrum Nord/Ebene			x	x	x				A-2	
Esslingen (N)	Liebersbronn	Liebersbr. Altbacher Weg	3	Ri. Weißer Stein			x	x	x				A-2	
Esslingen (N)	Liebersbronn	Liebersbr. Altbacher Weg	4	Ri. Rotes Kreuz			x	x	x				A-2	
Esslingen (N)	Liebersbronn	Liebersbr. Georgii-Waldstadion	3	Ri. Jägerhaus			x	x	x				A-2	*Zuständigkeit Landkreis Esslingen*; gemeinsames Straßenbauamt der Landkreise Esslingen und Göppingen (Gehweg und Straße)
Esslingen (N)	Liebersbronn	Liebersbr. Georgii-Waldstadion	4	Ri. Dulkhäusle			x	x	x				A-2	*Zuständigkeit Landkreis Esslingen*; gemeinsames Straßenbauamt der Landkreise Esslingen und Göppingen (Gehweg und Straße)
Esslingen (N)	Liebersbronn	Liebersbr. Kimmichsweiler Weg	3	Ri. Eiserne Hand			x	x	x				A-2	
Esslingen (N)	Liebersbronn	Liebersbr. Rotes Kreuz	3	Linie 106 Ri. Oberhof			x	x	x				A-2	

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Esslingen (N)	Liebersbronn	Liebersbr. Rotes Kreuz	4	Linie 114/115 beide Richtungen			x	x	x				A-2	
Esslingen (N)	Liebersbronn	Liebersbr. Rotes Kreuz	5	Linie 106 Ri. Weißer Stein			x	x	x				A-2	
Esslingen (N)	Liebersbronn	Liebersbronn Alte Steige	3	Ri. Neue Straße			x	x	x				A-2	
Esslingen (N)	Liebersbronn	Liebersbronn Alte Steige	4	Ri. Jägerhaus			x	x	x				A-2	
Esslingen (N)	Liebersbronn	Liebersbronn Jägerhaus	3	Ri. Alte Steige	x	x	x	x						
Esslingen (N)	Liebersbronn	Liebersbronn Kirche	3	Ri. Kriegerdenkmal			x	x	x				A-2	
Esslingen (N)	Liebersbronn	Liebersbronn Kirche	4	Ri. Neue Straße			x	x	x				A-2	
Esslingen (N)	Liebersbronn	Liebersbronn Neue Straße	3	Ri. Alte Steige			x	x	x				A-2	
Esslingen (N)	Liebersbronn	Liebersbronn Neue Straße	4	Ri. Kirche			x	x	x				A-2	
Esslingen (N)	Mettingen	Mettingen	3	Ri. Weinstraße (Schenkenbergstr.)	x	x	x	x						
Esslingen (N)	Mettingen	Mettingen	4	Ri. Burgunderstr. (Schenkenbergstr.)	x	x	x	x						
Esslingen (N)	Mettingen	Mettingen	5	102 Ri.. Burgunderstr. (Cannstatt. Str.)	x		x	x						
Esslingen (N)	Mettingen	Mettingen Burgunderstr.	3	Ri. Cannstatter Str. / Esslingen VHS			x	x	x				A-2	
Esslingen (N)	Mettingen	Mettingen Burgunderstr.	4	Ri.. Mettingen Bf. (Schenkenbergstr.)			x	x	x				A-2	

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Esslingen (N)	Mettingen	Mettingen Burgunderstr.	5	Ri. Mettingen Bahnhof (Cannstatter Str.)				x						
Esslingen (N)	Mettingen	Mettingen Cannstatter Str.	4	Ri. Weil			x	x	x				A-2	
Esslingen (N)	Mettingen	Mettingen Weinstraße	3	Ri. Mettingen			x	x	x				A-2	
Esslingen (N)	Mettingen	Mettingen Weinstraße	4	Ri. Obertürkheim			x	x	x				A-2	
Esslingen (N)	Neckarhalde	Neckarhalde Endstation	3	Ri. Stahlackerweg					x				A-2	
Esslingen (N)	Neckarhalde	Neckarhalde Kelter	3	Ri. Stahlackerweg					x					
Esslingen (N)	Neckarhalde	Neckarhalde Kelter	4	Ri. Bergstr.	x	x	x	x						
Esslingen (N)	Neckarhalde	Neckarhalde Stahlackerweg	3	Ri. Endstation			x	x	x				A-2	
Esslingen (N)	Neckarhalde	Neckarhalde Stahlackerweg	4	Ri. Kelter					x				A-2	
Esslingen (N)	Ober-esslingen	Oberessl. Adenauerbr. (oben)	3	Ri. Esslingen			x	x	x				A-2	
Esslingen (N)	Ober-esslingen	Oberessl. Adenauerbr. (oben)	4	Ri. Berkheim/Sirnau				x						
Esslingen (N)	Ober-esslingen	Oberessl. Bahnhof (Süd)	3	Ri. Schwertmühle	x	x	x	x						
Esslingen (N)	Ober-esslingen	Oberessl. Bahnhof (Süd)	4	Ri. Neckarfreibad	x	x	x	x						
Esslingen (N)	Ober-esslingen	Oberessl. Brandenburger Str.	3	Ri. Th.-Heuss-Gymn. / Kennenburg			x	x	x				A-2	
Esslingen (N)	Ober-esslingen	Oberessl. Brandenburger Str.	4	Ri. Ortseingang			x	x	x				A-2	

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Esslingen (N)	Ober-esslingen	Oberessl. Gartenstadt	3	Ri. Zell			x	x	x				A-2	
Esslingen (N)	Ober-esslingen	Oberessl. Gartenstadt	4	Ri. Oberesslingen			x	x	x				A-2	
Esslingen (N)	Ober-esslingen	Oberessl. Hirschlandhof	3	Ri. Hirschlandstraße			x	x	x				A-2	
Esslingen (N)	Ober-esslingen	Oberessl. Hirschlandhof	4	Ri. Kreuzstraße			x	x	x				A-2	
Esslingen (N)	Ober-esslingen	Oberessl. Keplerstraße	3	Ri. Alte Heusteige			x	x	x				A-2	
Esslingen (N)	Ober-esslingen	Oberessl. Keplerstraße	4	Ri. Zimmerbachstraße			x	x	x				A-2	
Esslingen (N)	Ober-esslingen	Oberessl. Klinikum Esslingen	3	Ri. Hirschlandkopf			x	x	x					Der Umbau erfolgt vsl. im Jahr 2021.
Esslingen (N)	Ober-esslingen	Oberessl. Krankenhaus	3	Ri. Esslingen			x	x	x					Der Umbau erfolgt vsl. im Jahr 2021.
Esslingen (N)	Ober-esslingen	Oberessl. Krankenhaus	4	Ri. Zell			x	x	x					Der Umbau erfolgt vsl. im Jahr 2021.
Esslingen (N)	Ober-esslingen	Oberessl. Lerchenäcker Endst.	3	Süd (101)			x	x	x				A-2	
Esslingen (N)	Ober-esslingen	Oberessl. Lerchenäcker Endst.	4	Nord (106,138)				x	x					
Esslingen (N)	Ober-esslingen	Oberessl. Schorndorfer Str.	3	Ri. Zimmerbachstr./ Keplerstr.			x	x	x				A-2	
Esslingen (N)	Ober-esslingen	Oberessl. Schwertmühle	3	Ri. Max-Planck-Str.	x	x	x	x						

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Esslingen (N)	Ober-esslingen	Oberessl. Schwertmühle	4	Ri. Bf (Süd)	x	x	x	x						
Esslingen (N)	Ober-esslingen	Oberessl. Sirnauer Brücke	3	Ri. Sirnauer Hof	x	x	x	x						
Esslingen (N)	Ober-esslingen	Oberessl. Sirnauer Brücke	4	Ri. Alleenstr./Max-Planck-Str	x	x	x	x						
Esslingen (N)	Ober-esslingen	Oberessl. Th.-Heuss-Gymnasium	3	Ri. Weiherstraße/ Oberhof			x	x	x				A-2	
Esslingen (N)	Ober-esslingen	Oberessl. Th.-Heuss-Gymnasium	4	Ri. Brandenb. Str.			x	x	x				A-2	
Esslingen (N)	Ober-esslingen	Oberessl. Weiherstraße	3	Ri. Zimmerbachstraße			x	x	x				A-2	
Esslingen (N)	Ober-esslingen	Oberessl. Weiherstraße	4	Ri. T-H-Gym/Gartenstadt			x	x	x				A-2	
Esslingen (N)	Ober-esslingen	Oberesslingen	5	Ri. Zell			x	x	x					
Esslingen (N)	Ober-esslingen	Oberesslingen Herderstr.	3	Ri. Steinhalde			x	x	x				A-2	
Esslingen (N)	Ober-esslingen	Oberesslingen Herderstr.	4	Ri. Innenstadt			x	x	x				A-2	
Esslingen (N)	Ober-esslingen	Oberesslingen Hirschlandstr.	3	Ri. Flandernstraße			x	x	x				A-2	
Esslingen (N)	Ober-esslingen	Oberesslingen Hirschlandstr.	4	Ri. Hirschlandhof			x	x	x				A-2	
Esslingen (N)	Ober-esslingen	Oberesslingen Indexstr/Bahnhof	3	Ri. Rosenau			x	x	x				A-2	

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Esslingen (N)	Ober-esslingen	Oberesslingen Indexstr/Bahnhof	4	Ri. Herderstr.			x	x	x				A-2	
Esslingen (N)	Ober-esslingen	Oberesslingen Kreuzstr.	3	Ri. Hirschlandhof/ Krankenhaus			x	x	x				A-2	
Esslingen (N)	Ober-esslingen	Oberesslingen Kreuzstr.	4	Ri. Steinhalde/ Schorndorfer Str./Index			x	x	x				B-1a	Die Errichtung eines Hochbords ist nicht möglich (B-1a).
Esslingen (N)	Ober-esslingen	Oberesslingen Lammgarten	3	Ri. Herder-/Keplerstr./ Alte Heusteige			x	x	x				A-2	
Esslingen (N)	Ober-esslingen	Oberesslingen Lammgarten	4	Ri. Georg-Deuschle-Str./Charlottenplatz			x	x	x				A-2	
Esslingen (N)	Ober-esslingen	Oberesslingen Max-Planck-Str.	3	Ri. Zeppelinstr./ Sirnauer Brücke			x	x	x				A-2	
Esslingen (N)	Ober-esslingen	Oberesslingen Max-Planck-Str.	4	Ri. Schwertmühle			x	x	x				B-1a	Die Errichtung eines Hochbords ist nicht möglich (B-1a).
Esslingen (N)	Ober-esslingen	Oberesslingen Röntgenstr.	3	Ri. Alleenstraße			x	x	x				A-2	
Esslingen (N)	Ober-esslingen	Oberesslingen Röntgenstr.	4	Ri. Zeppelinstraße			x	x	x				A-2	
Esslingen (N)	Ober-esslingen	Oberesslingen Rosenau	3	Ri. Bismarckstr.			x	x	x				A-2	
Esslingen (N)	Ober-esslingen	Oberesslingen Rosenau	4	Ri. Index			x	x	x				A-2	
Esslingen (N)	Ober-esslingen	Oberesslingen Steinhalde	3	Ri. Kreuz/Herder/ Schornd./Schwimmbad			x	x	x				A-2	

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Esslingen (N)	Ober-esslingen	Oberesslingen Steinhalde	4	Ri. T-H-Gym./Endstation/ Brandenburger Str.			x	x	x				A-2	
Esslingen (N)	Ober-esslingen	Oberesslingen Zeppelinstr.	3	Ri. Röntgenstr.			x	x	x				A-2	
Esslingen (N)	Ober-esslingen	Oberesslingen Zeppelinstr.	4	Ri. Max-Planck-Str.			x	x	x				A-2	
Esslingen (N)	Ober-esslingen	Oberesslingen Zimmerbachstr.	3	Ri. Keplerstraße/ Schorndorfer Str.			x	x	x				A-2	
Esslingen (N)	Ober-esslingen	Oberesslingen Zimmerbachstr.	4	Ri. Weiherstraße			x	x	x				A-2	
Esslingen (N)	Oberhof	Oberhof	3	Ri. Rotes Kreuz	x		x	x	x				A-2	
Esslingen (N)	Oberhof	Oberhof	4	Ri. Steinhalde/ Kirche/THG	x		x	x	x				A-2	
Esslingen (N)	Pliensau-vorstadt	Pliensauv. A.-Stifter-Schule	4	Ri. Esslingen			x	x	x				A-2	
Esslingen (N)	Pliensau-vorstadt	Pliensauv. A.-Stifter-Schule	5	Ri. Weil/Mettingen/ Hedelfingen neu	x	x	x	x						
Esslingen (N)	Pliensau-vorstadt	Pliensauv. Im Holder	3	Ri. Weilstr.			x	x	x				A-2	
Esslingen (N)	Pliensau-vorstadt	Pliensauv. Im Holder	4	Ri. Zollberg Ob. Eisbergweg			x	x	x				A-2	
Esslingen (N)	Pliensau-vorstadt	Pliensauv. Parkstraße	3	Ri. Weil Stadion			x	x	x				A-2	
Esslingen (N)	Pliensau-vorstadt	Pliensauv. Pfeifferklinge	3	Ri. Pliensaufriedhof				x	x				A-2	

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Esslingen (N)	Pliensau-vorstadt	Pliensauv. Pfeifferklinge	4	Ri. Weilstraße				x	x				A-2	
Esslingen (N)	Pliensau-vorstadt	Pliensauv. Weilstraße	3	Ri. Pliensauturm/Essl. Bf			x	x	x				A-2	
Esslingen (N)	Pliensau-vorstadt	Pliensauv. Weilstraße	4	Ri. Obererer Eisbergweg			x	x	x				A-2	
Esslingen (N)	Pliensau-vorstadt	Pliensauv. Weilstraße	5	Ri. Pfeifferklinge			x	x	x				A-2	
Esslingen (N)	Pliensau-vorstadt	Pliensauvorstadt Grüne Höfe	3	Ri. A.-Stifter-Schule/VFL-Sportplatz		x	x	x	x				A-2	
Esslingen (N)	Pliensau-vorstadt	Pliensauvorstadt K.-Pfaff-Str.	5	Ri. Weil neu			x	x	x				A-2	
Esslingen (N)	Pliensau-vorstadt	Pliensauvorstadt K.-Pfaff-Str.	6	Ri. Esslingen neu			x	x	x				A-2	
Esslingen (N)	Pliensau-vorstadt	Pliensauvorstadt Stuttg. Str.	3	Ri. Weil/Nellingen/ Schelztor			x	x	x				A-2	
Esslingen (N)	Pliensau-vorstadt	Pliensauvorstadt Stuttg. Str.	4	Ri. Königsallee	x	x	x	x						
Esslingen (N)	Rüdern	Rüdern Bürgerhaus RSKN	3	Ri. Paradiesweg	x	x	x	x						
Esslingen (N)	Rüdern	Rüdern Bürgerhaus RSKN	4	Ri. Zentrum/Schule	x	x	x	x						
Esslingen (N)	Rüdern	Rüdern Glocke	3	Ri. Paradiesweg				x	x				A-2	
Esslingen (N)	Rüdern	Rüdern Paradiesweg	3	Ri. Glocke	x	x	x	x						
Esslingen (N)	Rüdern	Rüdern Paradiesweg	4	Ri. Bürgerhaus RSKN	x	x	x	x						
Esslingen (N)	Serach	Serach Bärenwiesen	3	Ri. Seracher Straße			x	x	x				A-2	

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Esslingen (N)	Serach	Serach Bärenwiesen	4	Ri. Wäldenbronn Kreuzung			x	x	x				A-2	
Esslingen (N)	Serach	Serach Schulzentr. Nord	3	Ri. Krummenacker/Ebene			x	x	x				A-2	
Esslingen (N)	Serach	Serach Schulzentr. Nord	4	Ri. Seracher Straße			x	x	x				A-2	
Esslingen (N)	Serach	Serach Seracher Straße	3	Ri. Hohenkreuz			x	x	x				A-2	
Esslingen (N)	Serach	Serach Seracher Straße	4	Ri. Bärenwiesen			x	x	x				A-2	
Esslingen (N)	Sirnau	Sirnau Betriebshof	3	Ri. Wolf-Hirth-Straße			x	x	x				A-2	
Esslingen (N)	Sirnau	Sirnau Betriebshof	4	Ri. Sirnauer Hof			x	x	x				A-2	
Esslingen (N)	Sirnau	Sirnau Dornierstr.	3	Ri. Körschtal			x	x	x				A-2	
Esslingen (N)	Sirnau	Sirnau Dornierstr.	4	Ri. Wolf-Hirth-Straße			x	x	x				A-2	
Esslingen (N)	Sirnau	Sirnau Finkenweg	3	Ri. See Adenauerbrücke			x	x	x				A-2	
Esslingen (N)	Sirnau	Sirnau Finkenweg	4	Ri. Schwalbenweg			x	x	x				A-2	
Esslingen (N)	Sirnau	Sirnau Schwalbenweg	3	Ri. Finkenweg			x	x	x				A-2	
Esslingen (N)	Sirnau	Sirnau Schwalbenweg	4	Ri. Sirnauer Hof			x	x	x				A-2	
Esslingen (N)	Sirnau	Sirnau Sirnauer Hof	3	Ri. Betriebshof	x		x	x	x				A-2	
Esslingen (N)	Sirnau	Sirnau Sirnauer Hof	4	Ri. Sirnauer Brücke/Finkenweg	x		x	x	x				A-2	
Esslingen (N)	Sirnau	Sirnau Sirnauer Hof	5	Ri. Schwalbenweg				x	x				A-2	
Esslingen (N)	Sirnau	Sirnau Sirnauer Hof	6	Ri. Sirnauer Brücke				x	x				A-2	
Esslingen (N)	Sirnau	Sirnau Wolf-Hirth-Str.	3	Ri. Dornierstraße			x	x	x				A-2	

Anlage 4.1a

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Esslingen (N)	Sirnau	Sirnau Wolf-Hirth-Str.	4	Ri. Betriebshof			x	x	x				A-2	
Esslingen (N)	St. Bernhardt	Sankt Bernhardt E.-Bolz-Straße	3	Ri. Kirchackerstraße			x	x	x				A-2	
Esslingen (N)	St. Bernhardt	Sankt Bernhardt E.-Bolz-Straße	4	Ri. Flandernstraße			x	x	x				A-2	
Esslingen (N)	St. Bernhardt	Sankt Bernhardt Flandernstr.	3	Ri. Eugen-Bolz-Straße				x	x				A-2	
Esslingen (N)	St. Bernhardt	Sankt Bernhardt Flandernstr.	4	Ri. Hirschlandkopf			x	x	x				A-2	
Esslingen (N)	St. Bernhardt	Sankt Bernhardt Kirchackerstr.	3	Ri. Wäldenbronn Kreuzung				x	x				A-2	
Esslingen (N)	St. Bernhardt	Sankt Bernhardt Kirchackerstr.	4	Ri. Eugen-Bolz-Straße			x	x	x				A-2	
Esslingen (N)	St. Bernhardt	Sankt Bernhardt Sängerkranz	3	Ri. Talstr.			x	x	x				A-2	
Esslingen (N)	St. Bernhardt	Sankt Bernhardt Sängerkranz	4	Ri. Eugen-Bolz-Str.			x	x	x				A-2	
Esslingen (N)	St. Bernhardt	Sankt Bernhardt Talstraße	3	Ri. Im Unteren Zehen			x	x	x				A-2	
Esslingen (N)	St. Bernhardt	Sankt Bernhardt Talstraße	4	Ri. Sängerkranz			x	x	x				A-2	
Esslingen (N)	Sulzgries	Sulzgries Bergstraße	3	Ri. Kelter		x	x	x	x				B-1a	Die Errichtung eines Hochbords ist nicht möglich (B-1a).
Esslingen (N)	Sulzgries	Sulzgries Bergstraße	4	Ri. Zentrum	x	x	x	x						
Esslingen (N)	Sulzgries	Sulzgries Krone	3	Ri. Zentrum			x	x	x				A-2	

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Esslingen (N)	Sulzgries	Sulzgries Krone	4	Ri. Krummenacker			x	x	x				B-1a	Die Errichtung eines Hochbords ist nicht möglich (B-1a).
Esslingen (N)	Sulzgries	Sulzgries Schule	3	Ri. Bergstraße	x	x	x	x						
Esslingen (N)	Sulzgries	Sulzgries Zentrum	3	Ri. Bürgerhaus RSKN/Bergstr.			x	x	x				B-1a	Die Errichtung eines Hochbords ist nicht möglich (B-1a).
Esslingen (N)	Sulzgries	Sulzgries Zentrum	4	Ri. Krone	x	x	x	x						
Esslingen (N)	Wäldenbronn	Wäldenbr. Langer Weg	3	Ri. Brunnen	x	x	x	x						
Esslingen (N)	Wäldenbronn	Wäldenbr. Langer Weg	4	Ri. Wäldenbronn Kreuzung			x	x	x				B-1a	Die Errichtung eines Hochbords ist nicht möglich (B-1a).
Esslingen (N)	Wäldenbronn	Wäldenbronn Betriebshof	3	Ri. Katzenhof			x	x	x				A-2	
Esslingen (N)	Wäldenbronn	Wäldenbronn Betriebshof	4	Ri. Esslingen/Brückle			x	x	x				A-2	
Esslingen (N)	Wäldenbronn	Wäldenbronn Brückle	3	Ri. Betriebshof			x	x	x				A-2	
Esslingen (N)	Wäldenbronn	Wäldenbronn Brückle	4	Ri. Brunnen			x	x	x				B-1a	Die Errichtung eines Hochbords ist nicht möglich (B-1a).
Esslingen (N)	Wäldenbronn	Wäldenbronn Brunnen	3	Ri. Brückle			x	x	x				A-2	
Esslingen (N)	Wäldenbronn	Wäldenbronn Brunnen	4	Ri. Langer Weg			x	x	x				B-1a	Die Errichtung eines Hochbords ist nicht möglich (B-1a).

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Esslingen (N)	Wäldenbronn	Wäldenbronn Katzenkopf	3	Ri. Kelter				x	x				A-2	
Esslingen (N)	Wäldenbronn	Wäldenbronn Katzenkopf	4	Ri. Betriebshof				x	x				A-2	
Esslingen (N)	Weil	Weil	3	Ri. Mettingen/ Hedelfingen/Zollberg			x	x	x				A-2	
Esslingen (N)	Weil	Weil E.-Bauer-Stadion	3	Ri. Mettingen/ Hedelfingen			x	x	x					Der Umbau erfolgt vsl. im Jahr 2021.
Esslingen (N)	Weil	Weil E.-Bauer-Stadion	4	Ri. Pliensauvorstadt			x	x	x					Der Umbau erfolgt vsl. im Jahr 2021.
Esslingen (N)	Weil	Weil Gestütsweg	3	Ri. Mettingen/ Hedelfingen			x	x	x				A-2	
Esslingen (N)	Weil	Weil Gestütsweg	4	Ri. Pliensauvorstadt			x	x	x				A-2	
Esslingen (N)	Weil	Weil Königsallee	3	Ri. Mettingen			x	x	x				A-2	
Esslingen (N)	Weil	Weil Königsallee	4	Ri. Pliensauvor./ Esslingen			x	x	x				A-2	
Esslingen (N)	Weil	Weil Wannenrain	3	Ri. Mettingen/ Hedelfingen			x	x	x				A-2	
Esslingen (N)	Weil	Weil Wannenrain	4	Ri. Pliensauvorstadt			x	x	x				A-2	
Esslingen (N)	Weil	Weil Württembergstr.	3	Ri. Mettingen / Hedelfingen			x	x	x				A-2	
Esslingen (N)	Weil	Weil Württembergstr.	4	Ri. Pliensauvor.			x	x	x				A-2	
Esslingen (N)	Wiflings-hausen	Wiflingsh. Dulkhäusle	3	Ri. Georgii-Waldstadion			x	x	x				A-2	

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Esslingen (N)	Wiflings-hausen	Wiflingsh. Grüner Kranz	3	Ri. Hubertusweg			x	x	x				B-1a	Die Errichtung eines Hochbords ist nicht möglich (B-1a).
Esslingen (N)	Wiflings-hausen	Wiflingsh. Grüner Kranz	4	Ri. Im Unteren Zehen			x	x	x				B-1a	Die Errichtung eines Hochbords ist nicht möglich (B-1a).
Esslingen (N)	Wiflings-hausen	Wiflingsh. Hubertusweg	3	Ri. Waldackerweg			x	x	x					
Esslingen (N)	Wiflings-hausen	Wiflingsh. Hubertusweg	4	Ri. Grüner Kranz			x	x	x				B-1a	Die Errichtung eines Hochbords ist nicht möglich (B-1a).
Esslingen (N)	Wiflings-hausen	Wiflingsh. Im Unt.Zehen	3	Ri. Grüner Kranz				x	x				A-2	
Esslingen (N)	Wiflings-hausen	Wiflingsh. Im Unt.Zehen	4	Ri. Talstraße				x	x				A-2	
Esslingen (N)	Wiflings-hausen	Wiflingsh. Waldackerweg	3	Ri. Dulkhäusle			x	x	x				A-2	
Esslingen (N)	Wiflings-hausen	Wiflingsh. Waldackerweg	4	Ri. Hubertusweg			x	x	x				A-2	
Esslingen (N)	Zell (Essl.)	Zell	5	Ri. Kirche/ Johannesstr./Zentrum	x		x	x	x					Der Umbau erfolgt vsl. im Jahr 2021.
Esslingen (N)	Zell (Essl.)	Zell	6	Ri. Heussteig/ Oberesslingen	x		x	x	x					Der Umbau erfolgt vsl. im Jahr 2021.
Esslingen (N)	Zell (Essl.)	Zell	7	Ri. Johannestraße (Bachstraße)	x		x	x	x					Der Umbau erfolgt vsl. im Jahr 2021.
Esslingen (N)	Zell (Essl.)	Zell Albblick	3	Ri. Oberesslingen/alle Richtungen			x	x	x				A-2	

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Esslingen (N)	Zell (Essl.)	Zell Alleenstraße	3	Ri. Sirnauer Brücke			x	x	x				A-2	
Esslingen (N)	Zell (Essl.)	Zell Alleenstraße	4	Ri. Schulzentrum/ Röntgenstr/Kirche			x	x	x				A-2	
Esslingen (N)	Zell (Essl.)	Zell Alte Heusteige	3	Ri. Zell			x	x	x				A-2	
Esslingen (N)	Zell (Essl.)	Zell Alte Heusteige	4	Ri. Keplerstr./ Gartenstadt/Weiherstr.			x	x	x				A-2	
Esslingen (N)	Zell (Essl.)	Zell Berufliches Schulzentrum	3	Ri. Alleen/Max-Planck/Röntgenstr.			x	x	x				A-2	
Esslingen (N)	Zell (Essl.)	Zell Berufliches Schulzentrum	4	Ri. Zentrum			x	x	x				A-2	
Esslingen (N)	Zell (Essl.)	Zell Berufliches Schulzentrum	5	Ri. Alleenstraße			x	x	x				A-2	
Esslingen (N)	Zell (Essl.)	Zell Egert	3	Ri. Zell Bf					x					
Esslingen (N)	Zell (Essl.)	Zell Friedhof	3	Ri. Egert Lindenplatz			x	x	x				A-2	
Esslingen (N)	Zell (Essl.)	Zell Friedhof	4	Ri. Zell Bf			x	x	x				A-2	
Esslingen (N)	Zell (Essl.)	Zell Hangelstein Kirche	3	Ri. Albblick			x	x	x				A-2	
Esslingen (N)	Zell (Essl.)	Zell Hangelstein Kirche	4	Ri. Bahnhof			x	x	x				A-2	
Esslingen (N)	Zell (Essl.)	Zell Johannesstraße	3	Ri. Zentrum			x	x	x				A-2	
Esslingen (N)	Zell (Essl.)	Zell Zentrum	3	Ri. Zell	x	x	x	x						
Esslingen (N)	Zell (Essl.)	Zell Zentrum	4	Ri. Berufsschule			x	x	x				A-2	
Esslingen (N)	Zollberg	Zollb. Eichendorffschule	1	Ri. Braungartweg			x	x	x				A-2	
Esslingen (N)	Zollberg	Zollb. Eichendorffschule	2	Ri. Zollberg Eichendorffstr.			x	x	x				A-2	

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Esslingen (N)	Zollberg	Zollberg	1	Ri. Ob. Eisbergweg Esslingen			x	x	x				A-2	
Esslingen (N)	Zollberg	Zollberg	2	Ri. Mutzenreisstr./ Zollernplatz			x	x	x				A-2	
Esslingen (N)	Zollberg	Zollberg Braungartweg	1	Ri. Hochstetter Weg			x	x	x				A-2	
Esslingen (N)	Zollberg	Zollberg Braungartweg	2	Ri. Eichendorffschule			x	x	x				A-2	
Esslingen (N)	Zollberg	Zollberg Eichendorffstr.	3	Ri. Eichendorffschule			x	x	x				A-2	
Esslingen (N)	Zollberg	Zollberg Hochstetter Weg	1	Ri. Zollhausweg			x	x	x				B-1a	Die Errichtung eines Hochbords ist nicht möglich (B-1a).
Esslingen (N)	Zollberg	Zollberg Hochstetter Weg	2	Ri. Braungartweg			x	x	x				A-2	
Esslingen (N)	Zollberg	Zollberg Jusiweg	1	Ri. Realschule			x	x	x				B-1a	Die Errichtung eines Hochbords ist nicht möglich (B-1a).
Esslingen (N)	Zollberg	Zollberg Jusiweg	2	Ri. Hochstetter Weg/Zollhausweg			x	x	x				A-2	
Esslingen (N)	Zollberg	Zollberg Mutzenreis	3	Ri. Robert-Koch-Str.			x	x	x				A-2	
Esslingen (N)	Zollberg	Zollberg Mutzenreis	4	Ri. Pliensaufriedhof			x	x	x				A-2	
Esslingen (N)	Zollberg	Zollberg Mutzenreisstr.	3	Ri. Zollberg			x	x	x					Der Umbau erfolgt vsl. im Jahr 2021.
Esslingen (N)	Zollberg	Zollberg Mutzenreisstr.	4	Ri. Fa. Festo/Nellingen	x		x	x	x					
Esslingen (N)	Zollberg	Zollberg Ob. Eisbergweg	3	Ri. Pliensauv. Im Holder	x	x	x	x						

Anlage 4.1a

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Esslingen (N)	Zollberg	Zollberg Ob. Eisbergweg	4	Ri. Zollberg	x	x	x	x						
Esslingen (N)	Zollberg	Zollberg Pliensaufriedhof	3	Ri. Mutzenreis			x	x	x				A-2	
Esslingen (N)	Zollberg	Zollberg Pliensaufriedhof	4	Ri. Pfeifferklinge			x	x	x				A-2	
Esslingen (N)	Zollberg	Zollberg Realschule	4	Ri. Esslingen/ Zollernplatz			x	x	x				A-2	
Esslingen (N)	Zollberg	Zollberg Zollernplatz	1	Ri. Zollberg	x	x	x	x						
Esslingen (N)	Zollberg	Zollberg Zollernplatz	2	Ri. Jusiweg			x	x	x				A-2	
Esslingen (N)	Zollberg	Zollberg Zollhausweg	3	Ri. Jusiweg			x	x	x				B-1a	Die Errichtung eines Hochbords ist nicht möglich (B-1a).

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Filderstadt	Bernhausen	Bernh. Ed.-Spranger-Gymnasium	3	Bus - Li.37 Ri. Plattenhardt	x	x	x	x						
Filderstadt	Bernhausen	Bernh. Ed.-Spranger-Gymnasium	4	Bus - Li.37 Ri. Bernhausen Bf	x	x	x	x						
Filderstadt	Bernhausen	Bernh. Filder-Airport-Areal	3	Ri. Flughafen	x	x	x	x						
Filderstadt	Bernhausen	Bernh. Filder-Airport-Areal	4	Ri. Turnackerstr.	x	x	x	x						
Filderstadt	Bernhausen	Bernh. Luftfrachtzentrum Ost	4	Bus - Li.36 Ri. Echterdingen Bf	x	x	x	x						
Filderstadt	Bernhausen	Bernh. Luftfrachtzentrum West	3	Bus - Li. 36 Ri. Neuh. Brühlsdlg.	x	x	x	x						
Filderstadt	Bernhausen	Bernhausen Bahnhof	1	Bus Ri. Degerloch	x	x	x	x						
Filderstadt	Bernhausen	Bernhausen Bahnhof	2	Bus Ri. Sielmingen/Nürtingen	x	x	x	x						
Filderstadt	Bernhausen	Bernhausen Bahnhof	3	Bus Ri. Harthausen/ Plattenhardt	x	x	x	x						
Filderstadt	Bernhausen	Bernhausen Bahnhof	4	Bus Ri. Musberg/ Echterd./Plattenh.	x	x	x	x						
Filderstadt	Bernhausen	Bernhausen Diepoldstraße	3	Ri. Hauptstr.						x			A-2	Der Umbau erfolgt mit der Innenstadtsanierung Bernhausen.
Filderstadt	Bernhausen	Bernhausen Diepoldstraße	4	Ri. Fröbelstr.			x			x			A-2	Der Umbau erfolgt mit der Innenstadtsanierung Bernhausen.

Anlage 4.1a

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Filderstadt	Bernhausen	Bernhausen Filharmonie	3	Ri. Plattenhardt	x	x	x	x						
Filderstadt	Bernhausen	Bernhausen Filharmonie	4	Ri. Bernhausen Bf	x	x	x	x						
Filderstadt	Bernhausen	Bernhausen Fleinsbach	3	Ri. Bonlanden Nord/Filharmonie						x			A-2	
Filderstadt	Bernhausen	Bernhausen Fleinsbach	4	Ri. Bernhausen Bf						x			A-2	
Filderstadt	Bernhausen	Bernhausen Fröbelstr.	3	Ri. Diepoldstr.	x	x	x	x						
Filderstadt	Bernhausen	Bernhausen Fröbelstr.	4	Ri. Nord-West-Ring	x	x	x	x						
Filderstadt	Bernhausen	Bernhausen Hauptstraße	3	Ri. Diepoldstr.				x		x			A-2	Der Umbau erfolgt mit der Innenstadtsanierung Bernhausen.
Filderstadt	Bernhausen	Bernhausen Hauptstraße	4	Ri. Bernhausen Bf						x			A-2	Der Umbau erfolgt mit der Innenstadtsanierung Bernhausen.
Filderstadt	Bernhausen	Bernhausen Johanneskirche	3	Bus - Li. 36 Ri. Neuhausen						x			A-1	Umbau bis 2023
Filderstadt	Bernhausen	Bernhausen Johanneskirche	4	Bus - Li. 36 Ri. Echterdingen Bf						x			A-1	Umbau bis 2023
Filderstadt	Bernhausen	Bernhausen Karlstraße	3	Bus - Li 33/35/36/74 Ri. NZOB/ESBF/NHBR						x			A-2	Baubeginn 2023
Filderstadt	Bernhausen	Bernhausen Karlstraße	4	Bus - Li 33/35/36/74 Ri. DG/FLUG/MBKI						x			A-2	Baubeginn 2023
Filderstadt	Bernhausen	Bernhausen Klinkernfeld	3	Bus - Li.37 Ri. Bernhausen Bf						x			A-1	Umbau bis 2023

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Filderstadt	Bernhausen	Bernhausen Klinkernfeld	4	Bus - Li.37 Ri. Sielmingen						x			A-1	Umbau bis 2023
Filderstadt	Bernhausen	Bernhausen Mühlenbuckel	3	Bus - Li.37 Ri. Bernhausen Bf	x	x		x				x	B-1c	
Filderstadt	Bernhausen	Bernhausen Mühlenbuckel	4	Bus - Li.37 Ri. Sielmingen	x	x		x				x	B-1c	
Filderstadt	Bernhausen	Bernhausen Nord-West-Ring	3	Ri. Fröbelstr.						x			A-1	Umbau bis 2023
Filderstadt	Bernhausen	Bernhausen Nord-West-Ring	4	Ri. In den Entenäckern	x	x		x				x	B-1c	
Filderstadt	Bernhausen	Bernhausen Nord-West-Umfahrung	4	Bus - Li. 36 Ri. Echterdingen Bf	x	x		x				x	B-1c	
Filderstadt	Bernhausen	Bernhausen Rathaus	3	Bus - Li.36 Ri. Bahnhof						x			A-1	Umbau bis 2023
Filderstadt	Bernhausen	Bernhausen Rathaus	4	Bus - Li.36 Ri. Echterd. Bf	x	x		x				x	B-1c	
Filderstadt	Bernhausen	Bernhausen Rosenstraße	3	Bus - Li.36 Ri. Neuhausen	x	x		x				x	B-1c	
Filderstadt	Bernhausen	Bernhausen Rosenstraße	4	Bus - Li.36 Ri. Echterdingen Bf	x	x		x				x	B-1c	
Filderstadt	Bernhausen	Bernhausen Turnackerstr.	3	Ri. Johannesstraße	x	x	x	x						
Filderstadt	Bernhausen	Bernhausen Turnackerstr.	4	Ri. Luftfrachtzentrum West	x	x		x				x	B-1c	
Filderstadt	Bernhausen	Bernhausen TÜV	3	Bus - Li. 36 Ri. Neuh. Brühlsdlg.	x			x				x	A-4, B-1c	

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Filderstadt	Bernhausen	Bernhausen TÜV	4	Bus - Li. 36 Ri. Echterdingen Bf	x	x		x		x			A-1	Umbau bis 2023
Filderstadt	Bonlanden	Bonl. Metzinger Straße	3	Ri. Kreuzäcker/ Reußensteinweg				x		x			A-2	Der Umbau erfolgt mit der Sanierung der Metzinger Straße.
Filderstadt	Bonlanden	Bonl. Metzinger Straße	4	Ri. Marktstr.				x		x			A-2	Der Umbau erfolgt mit der Sanierung der Metzinger Straße.
Filderstadt	Bonlanden	Bonlanden Am Lindle	3	Bus - Li 35 Ri. Esslingen Bf	x	x		x				x	A-4, B-1c	
Filderstadt	Bonlanden	Bonlanden Am Lindle	4	Bus - Li 35 Ri. Musberg Kirche	x	x		x				x	B-1c	
Filderstadt	Bonlanden	Bonlanden Bonlandener Straße	3	Ri. Harthausen Linde			x	x				x	A-4	
Filderstadt	Bonlanden	Bonlanden Bonlandener Straße	4	Ri. Kreuzäcker/ Gutenhalde			x	x				x	A-4	
Filderstadt	Bonlanden	Bonlanden Filderklinik	3	Bus - Li 35 Ri. Esslingen Bf	x	x	x	x						
Filderstadt	Bonlanden	Bonlanden Filderklinik	4	Bus - Li 35 Ri. Musberg Kirche	x	x	x	x						
Filderstadt	Bonlanden	Bonlanden Fildorado	3	Bus - Li 35 Ri. Esslingen Bf				x		x			A-1	Umbau bis 2023
Filderstadt	Bonlanden	Bonlanden Fildorado	4	Bus - Li 35 Ri. Musberg Kirche				x		x			A-1	Umbau bis 2023
Filderstadt	Bonlanden	Bonlanden Gutenhalde	3	Ri. Aich Riedwiesen						x			A-1	Umbau bis 2023
Filderstadt	Bonlanden	Bonlanden Gutenhalde	4	Ri. Bonlandener Str.						x			A-1	Umbau bis 2023

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Filderstadt	Bonlanden	Bonlanden Hauptstraße	3	Ri. Am Lindle	x	x		x				x	A-4, B-1c	
Filderstadt	Bonlanden	Bonlanden Hauptstraße	4	Ri. Nord	x	x	x	x					A-4	
Filderstadt	Bonlanden	Bonlanden Kreuzäcker	3	Ri. Bonlandener Str.						x			A-2	Der Umbau erfolgt mit der Sanierung der Metzinger Straße.
Filderstadt	Bonlanden	Bonlanden Kreuzäcker	4	Ri. Metzinger Str.						x			A-2	Der Umbau erfolgt mit der Sanierung der Metzinger Straße.
Filderstadt	Bonlanden	Bonlanden Marktstraße	3	Ri. Metzinger Str.				x				x	A-4	
Filderstadt	Bonlanden	Bonlanden Marktstraße	4	Ri. Rotzeil				x				x	A-4	
Filderstadt	Bonlanden	Bonlanden Nord	3	Ri. Hauptstr./ Rainäckerstr.	x	x	x	x						
Filderstadt	Bonlanden	Bonlanden Nord	4	Ri. Bernhausen Fleinsbach	x	x	x	x						
Filderstadt	Bonlanden	Bonlanden Raiffeisenstraße	3	Ri. Harthausen Linde						x			A-2	Der Umbau erfolgt mit dem Straßenbauamt im Jahr 2022.
Filderstadt	Bonlanden	Bonlanden Raiffeisenstraße	4	Ri. Bernhausen Fleinsbach						x			A-2	Der Umbau erfolgt mit dem Straßenbauamt im Jahr 2022.
Filderstadt	Bonlanden	Bonlanden Rainäckerstraße	3	Bus Ri. Echterdingen Bf	x	x		x				x	B-1c	

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Filderstadt	Bonlanden	Bonlanden Rainäckerstraße	4	Bus Ri. Degerloch	x	x	x	x						
Filderstadt	Bonlanden	Bonlanden Reußensteinweg	3	Bus Ri. Echterdingen Bf	x	x		x				x	B-1c	
Filderstadt	Bonlanden	Bonlanden Reußensteinweg	4	Bus Ri. Degerloch	x	x	x	x						
Filderstadt	Bonlanden	Bonlanden Rotzeil	3	Ri. Plattenhardt Industriegebiet	x	x	x	x						
Filderstadt	Bonlanden	Bonlanden Rotzeil	4	Ri. Marktstr.	x	x	x	x						
Filderstadt	Bonlanden	Bonlanden Waldorfschule	3	alle Richtungen						x			A-1	Umbau bis 2023
Filderstadt	Harthausen	Harthausen Carl-Zeiss-Straße	4	Ri. Rossbergstr.			x	x	x				A-2	Umbau im Jahr 2021
Filderstadt	Harthausen	Harthausen Hasenheim	3	Ri. Grötz. Schönblick	x	x		x				x	B-1c	
Filderstadt	Harthausen	Harthausen Hasenheim	4	Ri. Carl-Zeiss-Str.	x	x	x	x						
Filderstadt	Harthausen	Harthausen Kirche	3	Ri. Rossbergstr.	x	x		x				x	B-1c	
Filderstadt	Harthausen	Harthausen Kirche	4	Ri. Linde	x	x		x				x	B-1c	
Filderstadt	Harthausen	Harthausen Linde	3	Ri. Kirche				x	x				A-2	Umbau im Jahr 2021
Filderstadt	Harthausen	Harthausen Linde	4	Ri. Bonl. Raiffeisenstr./ Bonlandener Str				x	x				A-2	Umbau im Jahr 2021
Filderstadt	Harthausen	Harthausen Rossbergstraße	3	Ri. Carl-Zeiss-Str.	x	x		x				x	B-1c	
Filderstadt	Harthausen	Harthausen Rossbergstraße	4	Ri. Kirche	x	x		x				x	B-1c	

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Filderstadt	Plattenhardt	Plattenhardt Altenheim	3	Bus Ri. Echterd./Bernh.	x	x	x	x						
Filderstadt	Plattenhardt	Plattenhardt Driefbrunnen	3	Ri. Kronenbrunnen						x			A-1	Umbau bis 2023
Filderstadt	Plattenhardt	Plattenhardt Driefbrunnen	4	Ri. Waldstr./Weilerhau						x			A-1	Umbau bis 2023
Filderstadt	Plattenhardt	Plattenhardt Finkenstraße	3	Bus - Li.37 Ri. Bernhausen Bf						x			A-1	Umbau bis 2023
Filderstadt	Plattenhardt	Plattenhardt Griebenäcker	3	Ri. Schillerstraße	x	x	x	x						
Filderstadt	Plattenhardt	Plattenhardt Griebenäcker	4	Ri. Bernhausen Bf	x	x	x	x						
Filderstadt	Plattenhardt	Plattenhardt Industriegebiet	3	Ri. Plattenhardt Rathaus	x	x	x	x						
Filderstadt	Plattenhardt	Plattenhardt Industriegebiet	4	Ri. Bonlanden Rotzeil	x	x	x	x						
Filderstadt	Plattenhardt	Plattenhardt Kronenbrunnen	3	Ri. Rathaus	x	x		x				x	B-1c	
Filderstadt	Plattenhardt	Plattenhardt Kronenbrunnen	4	Ri. Driefbrunnen	x	x		x				x	B-1c	
Filderstadt	Plattenhardt	Plattenhardt Lailensäcker	3	Bus - Li.37 AN/AB	x	x		x				x	B-1c	
Filderstadt	Plattenhardt	Plattenhardt Rathaus	3	Ri. Krone/Kronen-brunnen/Schillerstr.	x	x		x		x			A-2	Der Umbau erfolgt mit der Innenstadtsanie-rung Plattenhardt.

Anlage 4.1a

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Filderstadt	Plattenhardt	Plattenhardt Rathaus	4	Ri. Schönbuchstr./ Industriegebiet	x	x		x		x			A-2	Der Umbau erfolgt mit der Innenstadtsanierung Plattenhardt.
Filderstadt	Plattenhardt	Plattenhardt Schillerstraße	3	Bus - Li.37 Ri. Plattenhardt						x			A-2	Der Umbau erfolgt mit der Innenstadtsanierung Plattenhardt.
Filderstadt	Plattenhardt	Plattenhardt Schillerstraße	4	Bus - Li.37 Ri. Bernhausen Bf						x			A-2	Der Umbau erfolgt mit der Innenstadtsanierung Plattenhardt.
Filderstadt	Plattenhardt	Plattenhardt Schönbuchstraße	3	Bus - Li.35 Ri. Bernhausen	x	x		x				x	B-1c	
Filderstadt	Plattenhardt	Plattenhardt Schönbuchstraße	4	Bus - Li.35 Ri. Echterdingen Bf						x			A-1	Umbau bis 2023
Filderstadt	Plattenhardt	Plattenhardt Spitzäcker	3	Ri. Altenheim	x	x	x	x						
Filderstadt	Plattenhardt	Plattenhardt Spitzäcker	4	Ri. Schönbuchstr.	x	x	x	x						
Filderstadt	Plattenhardt	Plattenhardt Uhlberg	3	Bus - Li.35 Ri. Bernhausen						x			A-1	Umbau bis 2023
Filderstadt	Plattenhardt	Plattenhardt Uhlberg	4	Bus - Li.35 Ri. Echterdingen Bf						x			A-1	Umbau bis 2023
Filderstadt	Plattenhardt	Plattenhardt Waldstraße	3	Ri. Driefbrunnen	x			x				x	A-4, B-1c	
Filderstadt	Plattenhardt	Plattenhardt Waldstraße	4	Ri. Stetten Kasparswald	x	x	x	x					A-4	
Filderstadt	Plattenhardt	Plattenhardt Weilerhau	3	Ri. Lailensäcker						x			A-1	Umbau bis 2023
Filderstadt	Plattenhardt	Plattenhardt Weilerhau	4	Ri. Bernhausen Bf						x			A-1	Umbau bis 2023

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Filderstadt	Sielmingen	Sielmingen Alemannenstraße	3	Bus - Li 35/36 Ri. Essl. Bf/Neuhausen	x	x		x				x	B-1c	
Filderstadt	Sielmingen	Sielmingen Alemannenstraße	4	Bus - Li 35/36 Ri. Musberg/Echterdingen						x			A-1	Umbau bis 2023
Filderstadt	Sielmingen	Sielmingen Friedhof	3	Ri. Schul-/Sportzentrum	x	x		x				x	B-1c	
Filderstadt	Sielmingen	Sielmingen Friedhof	4	Ri. Lange Straße	x	x		x				x	B-1c	
Filderstadt	Sielmingen	Sielmingen Friedrichstraße	3	Bus - Li 35/36 Ri. Essl. Bf/Neuhausen	x	x		x				x	B-1c	
Filderstadt	Sielmingen	Sielmingen Friedrichstraße	4	Bus - Li 35/36 Ri. Musberg/Echterd. Bf	x	x		x				x	B-1c	
Filderstadt	Sielmingen	Sielmingen Harthäuser Weg	3	Ri. Wolfschlugen	x	x	x	x						
Filderstadt	Sielmingen	Sielmingen Harthäuser Weg	4	Ri. Hausäcker	x	x	x	x						
Filderstadt	Sielmingen	Sielmingen Hausäcker	3	Ri. Harthäuser Weg	x	x	x	x						
Filderstadt	Sielmingen	Sielmingen Hausäcker	4	Ri. Kantstr.	x	x	x	x						
Filderstadt	Sielmingen	Sielmingen Kantstraße	3	Ri. Hausäcker						x			A-2	Der Umbau erfolgt mit der Sanierung der Sielminger Haupt-straße im Jahr 2023.
Filderstadt	Sielmingen	Sielmingen Kantstraße	4	Ri. Rathaus						x			A-2	Der Umbau erfolgt mit der Sanierung der Sielminger Haupt-straße im Jahr 2023.

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Filderstadt	Sielmingen	Sielmingen Lange Straße	3	Bus - Li.37 Ri. Bernhausen Bf						x			A-2	Der Umbau erfolgt mit der Sanierung der Sielminger Haupt-straße im Jahr 2023.
Filderstadt	Sielmingen	Sielmingen Lange Straße	4	Bus - Li.37 Ri. Essl. Bf/Neuhausen						x			A-2	Der Umbau erfolgt mit der Sanierung der Sielminger Haupt-straße im Jahr 2023.
Filderstadt	Sielmingen	Sielmingen Möhringer Straße	3	Ri. Reutlinger Straße								x	A-3	
Filderstadt	Sielmingen	Sielmingen Rathaus	3	Ri. Kantstr.	x	x	x	x						
Filderstadt	Sielmingen	Sielmingen Rathaus	4	Ri. Bernh. Karlstr.	x	x	x	x						
Filderstadt	Sielmingen	Sielmingen Reutlinger Straße	3	Ri. Plattenh. Griebenäcker								x	A-3, B-1c	
Filderstadt	Sielmingen	Sielmingen Schul-/Sportzentrum	3	Ri. Bernhausen	x	x	x	x						
Filderstadt	Sielmingen	Sielmingen Schul-/Sportzentrum	4	Ri. Friedhof						x			A-1	Umbau bis 2023

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Fricken-hausen	Fricken-hausen	Frickenhausen	3	Ri. Uhlandstr.	x		x	x						
Fricken-hausen	Fricken-hausen	Frickenhausen Hölzlachstr.	3	Ri. Kelter						x			A-1	
Fricken-hausen	Fricken-hausen	Frickenhausen Hölzlachstr.	4	Ri. Schule						x			A-1	
Fricken-hausen	Fricken-hausen	Frickenhausen Kelter	3	Ri. Uhlandstr.						x			A-1	
Fricken-hausen	Fricken-hausen	Frickenhausen Kelter	4	Ri. Sternbergstr.						x			A-1	
Fricken-hausen	Fricken-hausen	Frickenhausen Maybachstr.	3	Ri. Frickenh. Bf						x			A-1	
Fricken-hausen	Fricken-hausen	Frickenhausen Reutte	3	Ri. Schule	x	x	x	x						
Fricken-hausen	Fricken-hausen	Frickenhausen Reutte	4	Ri. Frickenhäuser Straße	x	x	x	x						
Fricken-hausen	Fricken-hausen	Frickenhausen Schule	3	Ri. Hölzlachstraße						x			A-1	
Fricken-hausen	Fricken-hausen	Frickenhausen Schule	4	Ri. Reutte						x			A-1	
Fricken-hausen	Fricken-hausen	Frickenhausen Sternbergstr.	3	Ri. Kelter						x			A-1	
Fricken-hausen	Fricken-hausen	Frickenhausen Sternbergstr.	4	Ri. Humboldtstraße						x			A-1	
Fricken-hausen	Fricken-hausen	Frickenhausen Uhlandstr.	3	Ri. Eichendorffstr.						x			A-1	

Anlage 4.1a

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Fricken-hausen	Fricken-hausen	Frickenhausen Ziegeleistraße	4	Ri. Kelter						x			A-1	
Fricken-hausen	Linsenhofen	Linsenhofen Humboldtstraße	3	Ri. Frickenhausen						x			A-1	
Fricken-hausen	Linsenhofen	Linsenhofen Humboldtstraße	4	Ri. Neuffen						x			A-1	
Fricken-hausen	Linsenhofen	Linsenhofen Neuffener Str.	3	Ri. Humboldtstraße						x			A-1	
Fricken-hausen	Linsenhofen	Linsenhofen Neuffener Str.	4	Ri. Neuffen						x			A-1	
Fricken-hausen	Tischardt	Tischardt Frickenhäuser Str.	3	Ri. Reutte						x			A-1	
Fricken-hausen	Tischardt	Tischardt Frickenhäuser Str.	4	Ri. Rathaus	x	x	x	x						
Fricken-hausen	Tischardt	Tischardt Rathaus	3	Ri. Frickenhäuser Straße	x	x	x	x						
Fricken-hausen	Tischardt	Tischardt Rathaus	4	Ri. Tischardter Straße					x					bereits umgesetzt
Fricken-hausen	Tischardt	Autmut (Gewerbegebiet)	4	Ri. Grafenberg	x		x	x						
Fricken-hausen	Tischardt	Autmut (Gewerbegebiet)	3	Ri. Tischardt	x		x	x						

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Groß-bettlingen	Groß-bettlingen	Großbettl. Bettlinger Forum	3	Ri. Nürtinger Straße								x	B-1c	
Groß-bettlingen	Groß-bettlingen	Großbettl. Bettlinger Forum	4	Ri. Rathaus/Herion								x	B-1d	
Groß-bettlingen	Groß-bettlingen	Großbettlingen Albstr.	3	Ri. Herion	x							x	A-2	
Groß-bettlingen	Groß-bettlingen	Großbettlingen Albstr.	4	Ri. Metzinger Str.	x							x	A-2	
Groß-bettlingen	Groß-bettlingen	Großbettlingen Heerweg	3	Ri. Rathaus								x	A-2	
Groß-bettlingen	Groß-bettlingen	Großbettlingen Heerweg	4	Ri. Bempfl. Kath. Kirch/Neckartenzl.								x	A-2	
Groß-bettlingen	Groß-bettlingen	Großbettlingen Herion	3	Ri. Bettlinger Forum								x	A_2	
Groß-bettlingen	Groß-bettlingen	Großbettlingen Herion	4	Ri. Albstraße								x	B-1c	
Groß-bettlingen	Groß-bettlingen	Großbettlingen Metzinger Str.	3	Ri. Albstraße	x							x	A-2	
Groß-bettlingen	Groß-bettlingen	Großbettlingen Nürtinger Str.	3	Ri. Nürtingen/Heerweg								x	B-1c	
Groß-bettlingen	Groß-bettlingen	Großbettlingen Nürtinger Str.	4	Ri. Bettlinger Forum								x	A-2	
Groß-bettlingen	Groß-bettlingen	Großbettlingen Rathaus	3	Ri. Bettlinger Forum/Herion								x	B-1c	
Groß-bettlingen	Groß-bettlingen	Großbettlingen Rathaus	4	Ri. Heerweg								x	A-2	

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Hochdorf (ES)	Hochdorf (ES)	Hochdorf Aspen	3	Ri. Hochdorfer Straße								x	B-1	
Hochdorf (ES)	Hochdorf (ES)	Hochdorf Aspen	4	Ri. Talbachbrücke								x	B-1	
Hochdorf (ES)	Hochdorf (ES)	Hochdorf Rathaus	3	Ri. Weberei - Ri. Aspen							x		A-2	Der Umbau erfolgt zusammen mit dem Kreuzungsumbau zum Kreisverkehrsplatz L1201/K1207.
Hochdorf (ES)	Hochdorf (ES)	Hochdorf Roßwälder Str.	3	Ri. Rathaus	x		x			x			A-2	Der Umbau erfolgt zusammen mit dem Neubau des Wohn- und Geschäftshauses und des Dorfplatzes.
Hochdorf (ES)	Hochdorf (ES)	Hochdorf Talbachbrücke	3	Ri. Weinbergstraße							x		B-1c A-2	Der Umbau erfolgt zusammen mit der Kanalsanierung in der Ziegelhofstr.
Hochdorf (ES)	Hochdorf (ES)	Hochdorf Weinbergstraße	3	Ri. Roßwälder Straße	x							x	B-1c	

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Holzmaden	Holzmaden	Holzm. Weilheimer-/Brunnenstr.	3	Ri. Bahnhof/Weilheim								x	B-1c	
Holzmaden	Holzmaden	Holzmaden Bf	3	Ri. Maierhöfe						x			A-2, B-1c	
Holzmaden	Holzmaden	Holzmaden Bf	4	Ri. (Rathaus) Jesingen						x			A-2, B-1c	
Holzmaden	Holzmaden	Holzmaden Platz	3	Ri. Weilheimer-/Brunnenstraße								x	B-1b	

Anlage 4.1a

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Kirchheim (T)	Jesingen	Jesingen Fauslerstraße	3	Ri. Wartehalle				x			x		A-1	
Kirchheim (T)	Jesingen	Jesingen Fauslerstraße	4	Ri. Einsteinstraße			x	x			x		A-1	
Kirchheim (T)	Jesingen	Jesingen Rathaus	1	Ri. Holzmaden	x		x	x		x			A-1	
Kirchheim (T)	Jesingen	Jesingen Rathaus	2	Ri. Kirchheim von Holzmaden	x		x	x		x			A-1	
Kirchheim (T)	Jesingen	Jesingen Rathaus	3	Ri. Ohmden			x	x			x		A-1	
Kirchheim (T)	Jesingen	Jesingen Rathaus	4	Ri. Kirchheim von Ohmden			x				x		A-1	
Kirchheim (T)	Jesingen	Jesingen Wartehalle	3	Ri. Rathaus				x			x		A-1	
Kirchheim (T)	Jesingen	Jesingen Wartehalle	4	Ri. Fauslerstr.			x	x			x		A-1	
Kirchheim (T)	Kirchheim (T)	Kirchh.(T) Alte Ploch. Steige	4	Ri. Im Münzen								x	B-2	
Kirchheim (T)	Kirchheim (T)	Kirchh.(T) Parkpl. Schlossg.	3	Ri. Alle Richtungen			x				x		A-1	
Kirchheim (T)	Kirchheim (T)	Kirchh.(T) Schlierb. Dreieck	3	Ri. Hugo-Wolf-Weg/Kiebitzweg				x		x			A-1	
Kirchheim (T)	Kirchheim (T)	Kirchh.(T) Schlierb. Dreieck	4	Ri. Notzinger Straße				x		x			A-1	
Kirchheim (T)	Kirchheim (T)	Kirchh.(T) Willi-Bleicher-Str.	3	Ri. Einsteinstraße			x				x		A-1	
Kirchheim (T)	Kirchheim (T)	Kirchheim (T)	1	Bstg 1			x	x			x		A-2	Umplanung ZOB 2032 - 2033
Kirchheim (T)	Kirchheim (T)	Kirchheim (T)	2	Bstg 2			x	x			x		A-2	Umplanung ZOB 2032 - 2033

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Kirchheim (T)	Kirchheim (T)	Kirchheim (T)	3	Bstg 3			x	x			x		A-2	Umplanung ZOB 2032 - 2033
Kirchheim (T)	Kirchheim (T)	Kirchheim (T)	4	Bstg 4			x	x			x		A-2	Umplanung ZOB 2032 - 2033
Kirchheim (T)	Kirchheim (T)	Kirchheim (T)	5	Bstg 5			x	x			x		A-2	Umplanung ZOB 2032 - 2033
Kirchheim (T)	Kirchheim (T)	Kirchheim (T)	6	Bstg 6			x	x			x		A-2	Umplanung ZOB 2032 - 2033
Kirchheim (T)	Kirchheim (T)	Kirchheim (T)	7	Bstg 7			x	x			x		A-2	Umplanung ZOB 2032 - 2033
Kirchheim (T)	Kirchheim (T)	Kirchheim (T)	8	8 Linien 161, 163, 165			x				x		A-2	Umplanung ZOB 2032 - 2033
Kirchheim (T)	Kirchheim (T)	Kirchheim (T)	9	Bstg 9			x				x		A-2	Umplanung ZOB 2032 - 2033
Kirchheim (T)	Kirchheim (T)	Kirchheim (T)	11	Bstg 11			x				x		A-2	Umplanung ZOB 2032 - 2033
Kirchheim (T)	Kirchheim (T)	Kirchheim (T)	35	Ausstieg 7			x				x		A-2	Umplanung ZOB 2032 - 2033
Kirchheim (T)	Kirchheim (T)	Kirchheim (T) Altvaterweg	3	Ri. Freiwaldaustraße	x			x			x		A-1	
Kirchheim (T)	Kirchheim (T)	Kirchheim (T) Am Wiesenrain	3	Ri. Kiebitzweg				x		x			A-1	2021 - 2024
Kirchheim (T)	Kirchheim (T)	Kirchheim (T) Am Wiesenrain	4	Ri. Benzenhofweg				x		x			A-1	2021 - 2024
Kirchheim (T)	Kirchheim (T)	Kirchheim (T) Austraße	3	Ri. Marktplatz			x	x	x					2021

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Kirchheim (T)	Kirchheim (T)	Kirchheim (T) Austraße	4	Ri. Saarstraße			x	x	x					2021
Kirchheim (T)	Kirchheim (T)	Kirchheim (T) Badwiesen	3	Ri. Kirchheim (T)			x	x			x		A-1	
Kirchheim (T)	Kirchheim (T)	Kirchheim (T) Badwiesen	4	Ri. Lindorfer Weg			x	x			x		A-1	
Kirchheim (T)	Kirchheim (T)	Kirchheim (T) Benzenhofweg	3	Ri. Am Wiesenrain				x		x			A-1	2021 - 2024
Kirchheim (T)	Kirchheim (T)	Kirchheim (T) Benzenhofweg	4	Ri. Milanweg			x			x			A-1	2021 - 2024
Kirchheim (T)	Kirchheim (T)	Kirchheim (T) Bismarckstraße	3	Ri. Konrad-Widerholt-Halle			x	x			x		A-1	
Kirchheim (T)	Kirchheim (T)	Kirchheim (T) Bismarckstraße	4	Ri. Eichendorffstraße			x	x			x		A-1	
Kirchheim (T)	Kirchheim (T)	Kirchheim (T) Bohnau	3	Ri. Otto-Hahn-Straße			x				x		A-1	
Kirchheim (T)	Kirchheim (T)	Kirchheim (T) Bohnau	4	Ri. Bohnauhaus			x				x		A-1	
Kirchheim (T)	Kirchheim (T)	Kirchheim (T) Bohnauhaus	3	Ri. Bohnau			x				x		A-1	
Kirchheim (T)	Kirchheim (T)	Kirchheim (T) Bohnauhaus	4	Ri. Gaiserplatz			x	x			x		A-1	
Kirchheim (T)	Kirchheim (T)	Kirchheim (T) Brahmsstraße	3	Ri. Wellinger Straße			x				x		A-1	
Kirchheim (T)	Kirchheim (T)	Kirchheim (T) Brahmsstraße	4	Ri. Hugo-Wolf-Weg			x	x			x		A-1	
Kirchheim (T)	Kirchheim (T)	Kirchheim (T) Bulkesweg	3	Ri. Tannenbergstraße						x			A-2	2022 (- 2023)

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Kirchheim (T)	Kirchheim (T)	Kirchheim (T) Bulkesweg	4	Ri. Spielplatz			x			x			A-2	2022 (- 2023)
Kirchheim (T)	Kirchheim (T)	Kirchheim (T) Bürgersee	3	Ri. Ost			x				x		A-1	
Kirchheim (T)	Kirchheim (T)	Kirchheim (T) Bürgersee	4	Ri. Nägelestal							x		A-1	
Kirchheim (T)	Kirchheim (T)	Kirchheim (T) Eichendorffstr.	3	Ri. Bismarckstraße				x			x		A-1	
Kirchheim (T)	Kirchheim (T)	Kirchheim (T) Eichendorffstr.	4	Ri. Tannenbergstraße			x	x			x		A-1	
Kirchheim (T)	Kirchheim (T)	Kirchheim (T) Einsteinstraße	3	Ri. Fauslerstraße			x	x			x		A-1	
Kirchheim (T)	Kirchheim (T)	Kirchheim (T) Einsteinstraße	4	Ri. Heinkelstraße			x	x			x		A-1	
Kirchheim (T)	Kirchheim (T)	Kirchheim (T) Freibad	3	Ri. Schlossgymn./ Stadion/Eichendorffstr			x		x					2021
Kirchheim (T)	Kirchheim (T)	Kirchheim (T) Freibad	4	Ri. Teckstraße	x		x	x	x					2021
Kirchheim (T)	Kirchheim (T)	Kirchheim (T) Freiwaldaustraße	3	Ri. Spielplatz			x	x			x		A-1	
Kirchheim (T)	Kirchheim (T)	Kirchheim (T) Gaiserplatz	3	Ri. Bohnauhaus								x	B-2	
Kirchheim (T)	Kirchheim (T)	Kirchheim (T) Gaiserplatz	4	Ri. Kirchheim (T)			x	x			x		A-1	
Kirchheim (T)	Kirchheim (T)	Kirchheim (T) Gaiserplatz	5	Ri. K-W-Halle								x	B-2	
Kirchheim (T)	Kirchheim (T)	Kirchheim (T) Habichtweg	3	Ri. Milanweg			x			x			A-1	2021 - 2024

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Kirchheim (T)	Kirchheim (T)	Kirchheim (T) Habichtweg	4	Ri. Schlossgymnasium				x		x			A-1	2021 - 2024
Kirchheim (T)	Kirchheim (T)	Kirchheim (T) Hahnweidstraße	3	Ri. ZOB			x	x			x		A-1	
Kirchheim (T)	Kirchheim (T)	Kirchheim (T) Hahnweidstraße	4	Ri. Fußgängerzone/Martinskirche			x	x			x		A-1	
Kirchheim (T)	Kirchheim (T)	Kirchheim (T) Hans-Thoma-Weg	3	Ri. Uhlandgymnasium			x				x		A-1	
Kirchheim (T)	Kirchheim (T)	Kirchheim (T) Hegelstraße	3	Ri. Fabrikstr.			x	x		x			A-1	2022 - 2024
Kirchheim (T)	Kirchheim (T)	Kirchheim (T) Hegelstraße	4	Ri. Krankenhaus	x		x	x			x		A-1	
Kirchheim (T)	Kirchheim (T)	Kirchheim (T) Heinkelstraße	3	Ri. Otto-Hahn-Straße			x				x		A-1	
Kirchheim (T)	Kirchheim (T)	Kirchheim (T) Henriettenstraße	3	Ri. Nägelestal			x				x		A-1	
Kirchheim (T)	Kirchheim (T)	Kirchheim (T) Holbeinweg	3	Ri. Rembrandtweg				x			x		A-1	
Kirchheim (T)	Kirchheim (T)	Kirchheim (T) Hugo-Wolf-Weg	3	Ri. Brahmsstraße							x		A-1	
Kirchheim (T)	Kirchheim (T)	Kirchheim (T) Hugo-Wolf-Weg	4	Ri. Ziegelwasen			x				x		A-1	
Kirchheim (T)	Kirchheim (T)	Kirchheim (T) Im Münzen	3	Ri. Alte Plochinger Steige								x	B-2	derzeit kein echtes AST-Angebot mehr
Kirchheim (T)	Kirchheim (T)	Kirchheim (T) K.-W.-Halle	3	Ri. Fußgängerzone			x	x			x		A-1	

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Kirchheim (T)	Kirchheim (T)	Kirchheim (T) K.-W.-Halle	4	Ri. Bismarckstraße			x	x			x		A-1	
Kirchheim (T)	Kirchheim (T)	Kirchheim (T) Kiebitzweg	3	Ri. Schafhof			x			x			A-1	2021 - 2024
Kirchheim (T)	Kirchheim (T)	Kirchheim (T) Kiebitzweg		Ri. Am Wiesenrain				x		x			A-1	2021 - 2024
Kirchheim (T)	Kirchheim (T)	Kirchheim (T) Kiebitzweg		Ri. Hugo-Wolf-Weg				x		x			A-1	2021 - 2024
Kirchheim (T)	Kirchheim (T)	Kirchheim (T) Krankenhaus	3	Ri. Innenstadt	x	x	x	x						
Kirchheim (T)	Kirchheim (T)	Kirchheim (T) Krankenhaus	4	Ri. Ötlingen			x	x			x		A-1	
Kirchheim (T)	Kirchheim (T)	Kirchheim (T) Kruichling	3	Ri. Lindorf			x	x			x		A-1	
Kirchheim (T)	Kirchheim (T)	Kirchheim (T) Kruichling	4	Ri. Kirchheim			x	x			x		A-1	
Kirchheim (T)	Kirchheim (T)	Kirchheim (T) Lindorfer Weg	3	Ri. Badwiesen	x		x	x			x		A-1	
Kirchheim (T)	Kirchheim (T)	Kirchheim (T) Lindorfer Weg	4	Ri. Kruichling				x			x		A-1	
Kirchheim (T)	Kirchheim (T)	Kirchheim (T) Marktplatz	4	Ri. Kirchheim (T) ZOB/K.-W.-Halle			x	x			x		A-1	
Kirchheim (T)	Kirchheim (T)	Kirchheim (T) Martinskirche	3	Ri. Teckstraße/ Austraße/Ziegelwasen			x	x			x		A-1	
Kirchheim (T)	Kirchheim (T)	Kirchheim (T) Max-Eyth-Schule	3	Ri. Steingaustraße			x	x			x		A-1	

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Kirchheim (T)	Kirchheim (T)	Kirchheim (T) Milanweg	3	Ri. Benzenhofweg						x			A-1	2021 - 2024
Kirchheim (T)	Kirchheim (T)	Kirchheim (T) Milanweg	4	Ri. Habichtweg				x		x			A-1	2021 - 2024
Kirchheim (T)	Kirchheim (T)	Kirchheim (T) Nägelestal	3	Ri. Bürgersee	x	x	x	x						
Kirchheim (T)	Kirchheim (T)	Kirchheim (T) Nägelestal	4	Ri. Steingaustraße	x	x	x	x						
Kirchheim (T)	Kirchheim (T)	Kirchheim (T) Notzinger Str.	3	Ri. Schlierbacher Dreieck						x			A-1	2022 (- 2024)
Kirchheim (T)	Kirchheim (T)	Kirchheim (T) Notzinger Str.	4	Ri. Saarstraße						x			A-1	2022 (- 2024)
Kirchheim (T)	Kirchheim (T)	Kirchheim (T) Otto-Hahn-Straße	3	Ri. Willi-Bleicher-Straße			x				x		A-1	
Kirchheim (T)	Kirchheim (T)	Kirchheim (T) Otto-Hahn-Straße	4	Ri. Bohnau			x				x		A-1	
Kirchheim (T)	Kirchheim (T)	Kirchheim (T) Polizeiwache	3	Ri. Straßenmeisterei			x	x			x		A-1	
Kirchheim (T)	Kirchheim (T)	Kirchheim (T) Polizeiwache	4	Ri. Konrad-Widerholt-Halle			x	x			x		A-1	
Kirchheim (T)	Kirchheim (T)	Kirchheim (T) Rembrandtweg	3	Ri. Marktplatz			x	x			x		A-1	
Kirchheim (T)	Kirchheim (T)	Kirchheim (T) Rossmarkt	3	Ri. Bahnhof/ZOB			x	x		x			A-1	2024 - 2026
Kirchheim (T)	Kirchheim (T)	Kirchheim (T) Rossmarkt	4	Ri. K.-W.-Halle			x	x		x			A-1	2024 - 2026

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Kirchheim (T)	Kirchheim (T)	Kirchheim (T) Saarstraße	3	Ri. Austraße					x					2021
Kirchheim (T)	Kirchheim (T)	Kirchheim (T) Saarstraße	4	Ri. Kitteneshalde					x					2021
Kirchheim (T)	Kirchheim (T)	Kirchheim (T) Schlossgymnasium	3	Ri. Habichtweg			x				x		A-1	
Kirchheim (T)	Kirchheim (T)	Kirchheim (T) Schlossgymnasium	4	Ri. Freibad/K.-W.-Halle			x				x		A-1	
Kirchheim (T)	Kirchheim (T)	Kirchheim (T) Spielplatz	3	Ri. Bulkesweg			x	x		x			A-2	2022 (- 2023)
Kirchheim (T)	Kirchheim (T)	Kirchheim (T) Spielplatz	4	Ri. Altvaterweg			x			x			A-2	2022 (- 2023)
Kirchheim (T)	Kirchheim (T)	Kirchheim (T) Stadion	3	Ri. Fauslerstraße			x				x		A-1	
Kirchheim (T)	Kirchheim (T)	Kirchheim (T) Stadion	4	Ri. Freibad/Kirchheim			x				x		A-1	
Kirchheim (T)	Kirchheim (T)	Kirchheim (T) Stadthalle	3	Ri. Krankenhaus			x	x		x			A-1	2024 - 2026
Kirchheim (T)	Kirchheim (T)	Kirchheim (T) Stadthalle	4	Ri. Bahnhof/ZOB	x	x	x	x					A-1	
Kirchheim (T)	Kirchheim (T)	Kirchheim (T) Steingaustraße	3	Ri. Stadthalle				x			x		A-1	
Kirchheim (T)	Kirchheim (T)	Kirchheim (T) Straßenmeisterei	3	Ri. Robert-Bosch-Straße			x				x		A-1	
Kirchheim (T)	Kirchheim (T)	Kirchheim (T) Straßenmeisterei	4	Ri. Polizeiwache			x				x		A-1	
Kirchheim (T)	Kirchheim (T)	Kirchheim (T) Tannenbergstraße	3	Ri. Eichendorffstraße			x				x		A-1	

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Kirchheim (T)	Kirchheim (T)	Kirchheim (T) Tannenbergstraße	4	Ri. Bulkesweg/ Bohnauhaus			x				x		A-1	
Kirchheim (T)	Kirchheim (T)	Kirchheim (T) Teckstraße	3	Ri. Freibad				x	x					2021
Kirchheim (T)	Kirchheim (T)	Kirchheim (T) Teckstraße	4	Ri. Bahnhof			x	x	x					2021
Kirchheim (T)	Kirchheim (T)	Kirchheim (T) Uhlandgymnasium	3	Ri. Kirchheim (T)			x				x		A-1	
Kirchheim (T)	Kirchheim (T)	Kirchheim (T) Wald	3	Ri. Bachbrücke			x					x	B-1d	
Kirchheim (T)	Kirchheim (T)	Kirchheim (T) Wald	4	Ri. Ziegelwasen								x	B-1d	
Kirchheim (T)	Kirchheim (T)	Kirchheim (T) Waldfriedhof	3	Ri. Wellinger Straße							x		A-2	evtl. früher mit Umgestaltung Zugang Waldfriedhof
Kirchheim (T)	Kirchheim (T)	Kirchheim (T) Ziegelwasen	3	Ri. Notzingen/Schlierbach			x	x			x		A-1	
Kirchheim (T)	Kirchheim (T)	Kirchheim (T) Ziegelwasen	4	Ri. Kirchheim			x	x			x		A-1	
Kirchheim (T)	Lindorf	Lindorf Brühl	3	Ri. Kreissparkasse							x		A-1	
Kirchheim (T)	Lindorf	Lindorf Brühl	4	Ri. Mörikeschule							x		A-1	
Kirchheim (T)	Lindorf	Lindorf Kreissparkasse	3	Ri. Zähringer Straße						x			A-1	2024 - 2026
Kirchheim (T)	Lindorf	Lindorf Kreissparkasse	4	Ri. Brühl						x			A-1	2024 - 2026
Kirchheim (T)	Lindorf	Lindorf Zähringer Straße	3	Ri. Kruichling							x		A-1	

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Kirchheim (T)	Lindorf	Lindorf Zähringer Straße	4	Ri. Kreissparkasse							x		A-1	
Kirchheim (T)	Nabern	Nabern Gartenstraße	3	Ri. Bissingen			x	x		x			A-1	2024 - 2026
Kirchheim (T)	Nabern	Nabern Gartenstraße	4	Ri. Dettingen			x	x		x			A-1	2024 - 2026
Kirchheim (T)	Nabern	Nabern Industriegebiet	3	Ri. Gartenstraße			x				x		A-1	
Kirchheim (T)	Nabern	Nabern Industriegebiet	4	Ri. Katholische Kirche							x		A-1	
Kirchheim (T)	Ötlingen	Ötlingen	3	Ri. Am Wasen	x		x			x			A-1	2024 - 2026
Kirchheim (T)	Ötlingen	Ötlingen Am Wasen	3	Ri. Kirche/Apotheke	x	x	x	x						
Kirchheim (T)	Ötlingen	Ötlingen Apotheke	3	Ri. Fabrikstraße			x	x	x					2021
Kirchheim (T)	Ötlingen	Ötlingen Fabrikstraße	3	Ri. Haldenstraße	x		x	x			x		A-1	
Kirchheim (T)	Ötlingen	Ötlingen Fabrikstraße	4	Ri. Hegelstraße			x	x			x		A-1	
Kirchheim (T)	Ötlingen	Ötlingen Halde	3	Ri. Karpatenweg							x		A-1	
Kirchheim (T)	Ötlingen	Ötlingen Haldenstr.	3	Ri. Halde	x			x			x		A-1	
Kirchheim (T)	Ötlingen	Ötlingen Karpatenweg	3	Ri. Warth			x				x		A-1	
Kirchheim (T)	Ötlingen	Ötlingen Kirche	3	Ri. Mörikeschule			x				x		A-1	
Kirchheim (T)	Ötlingen	Ötlingen Mörikeschule	3	Ri. Ötlingen				x			x		A-1	
Kirchheim (T)	Ötlingen	Ötlingen Mörikeschule	4	Ri. Lindorf			x	x			x		A-1	
Kirchheim (T)	Ötlingen	Ötlingen Ortsmitte	3	Ri. Ötlingen			x	x	x					2020
Kirchheim (T)	Ötlingen	Ötlingen Warth	3	Ri. Ötlingen			x				x		A-1	

Anlage 4.1a

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Kohlberg	Kohlberg	Kohlberg Etzelweg	3	Ri. Rathaus				x				x	B-1c	
Kohlberg	Kohlberg	Kohlberg Etzelweg	4	Ri. Hörnlesweg			x	x				x	B-1a, B-1c	
Kohlberg	Kohlberg	Kohlberg Goethestraße	3	Ri. Metzinger Straße				x				x	B-1a, B-1c	
Kohlberg	Kohlberg	Kohlberg Hörnlesweg	3	Ri. Etzelweg				x		x			A-1	
Kohlberg	Kohlberg	Kohlberg Hörnlesweg	4	Ri. Schule			x	x			x		A-1	
Kohlberg	Kohlberg	Kohlberg Metzinger Str.	3	Ri. Linde			x	x			x		A-1	
Kohlberg	Kohlberg	Kohlberg Metzinger Str.	4	Ri. Rathaus				x			x		A-1	
Kohlberg	Kohlberg	Kohlberg Rathaus	3	Ri. Kappis/Tischardt			x	x				x	B-1b	
Kohlberg	Kohlberg	Kohlberg Rathaus	4	Ri. Neuffen/ Hörnlesweg			(x)	x		x			A-1	
Kohlberg	Kohlberg	Kohlberg Schillerstraße	3	Ri. Linde				x				x	B-1a, B-1c	
Kohlberg	Kohlberg	Kohlberg Tischardter Straße	3	Ri. Tischardt Rathaus			x	x			x		A-1, A-3	
Kohlberg	Kohlberg	Kohlberg Tischardter Straße	4	Ri. Kohlberg Rathaus				x			x		A-1, A-3	

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Köngen	Köngen	Köngen Alup	3	Ri. Wilhelm-Maier-Straße					x				A-2	Alle Bushaltestellen entsprechen nicht den barrierefreien Vorgaben. Eine Planung ist vorbehaltlich der Zustimmung des Gemeinderats für 2020 vorgesehen.
Köngen	Köngen	Köngen Betz	3	Ri. Alup					x				A-2	(siehe Anmerkung Haltestelle "Köngen Alup")
Köngen	Köngen	Köngen Haldenweg	3	Ri. Klosterweg					x				A-2	(siehe Anmerkung Haltestelle "Köngen Alup")
Köngen	Köngen	Köngen Kirchheimer Str.	3	Ri. Neuhausen					x				A-2	(siehe Anmerkung Haltestelle "Köngen Alup")
Köngen	Köngen	Köngen Kirchheimer Str.	4	Ri. Wendlingen					x				A-2	(siehe Anmerkung Haltestelle "Köngen Alup")
Köngen	Köngen	Köngen Klosterweg	3	Ri. Rathaus					x				A-2	(siehe Anmerkung Haltestelle "Köngen Alup")
Köngen	Köngen	Köngen Linde	3	Ri. Betz					x				A-2	(siehe Anmerkung Haltestelle "Köngen Alup")

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Köngen	Köngen	Köngen Plochinger Str.	3	Ri. Unterdorfstraße					x				A-2	(siehe Anmerkung Haltestelle "Köngen Alup")
Köngen	Köngen	Köngen Rathaus	3	Ri. Linde					x				A-2	(siehe Anmerkung Haltestelle "Köngen Alup")
Köngen	Köngen	Köngen Steinbruchstraße	3	Ri. Haldenweg					x				A-2	(siehe Anmerkung Haltestelle "Köngen Alup")
Köngen	Köngen	Köngen Unterdorfstraße	3	Ri. Steinbruchstraße					x				A-2	(siehe Anmerkung Haltestelle "Köngen Alup")
Köngen	Köngen	Köngen Wilhelm-Maier-Straße	3	Ri. Wertstraße					x				A-2	(siehe Anmerkung Haltestelle "Köngen Alup")

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Leinfeld.-Echterd.	Echterdingen	Echterd. Industriegebiet	3	Ri. Bahnhof	x	x		x						
Leinfeld.-Echterd.	Echterdingen	Echterd. Industriegebiet	4	Ri. Fasanenhof Abzw.	x	x		x						
Leinfeld.-Echterd.	Echterdingen	Echterd. Nikolaus-Otto-Straße	3	Bus - Li 35/38 Ri. Esslingen Bf	x		x	x	x					
Leinfeld.-Echterd.	Echterdingen	Echterd. Nikolaus-Otto-Straße	4	Bus - Li 35/38 Ri. Musberg Kirche	x		x	x	x					
Leinfeld.-Echterd.	Echterdingen	Echterd. Sportpark Goldäcker	3	Ri. Leinf. Hornbergweg						x			A-3	City-Bus Testphase
Leinfeld.-Echterd.	Echterdingen	Echterd. W.-Schw.-Kulturforum	3	Ri. Sportp. Goldäcker						x			A-3	City-Bus Testphase
Leinfeld.-Echterd.	Echterdingen	Echterdingen	3	Bstg 3			x			x			A-2	Umbau ZOB
Leinfeld.-Echterd.	Echterdingen	Echterdingen	5	Bstg 5								x	B-2	
Leinfeld.-Echterd.	Echterdingen	Echterdingen	6	Bstg 6	x	x	x	x						
Leinfeld.-Echterd.	Echterdingen	Echterdingen Bonländer Straße	3	Ri. Holderweg	x	x	x	x						
Leinfeld.-Echterd.	Echterdingen	Echterdingen Bonländer Straße	4	Ri. Waldhornstr.					x					
Leinfeld.-Echterd.	Echterdingen	Echterdingen Burgstraße	3	Ri. M.-Luther-Str.	x	x		x						
Leinfeld.-Echterd.	Echterdingen	Echterdingen Burgstraße	4	Ri. Friedhof	x	x	x	x						

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2.5m)	Stufenloser Zugang						
Leinfeld.-Echterd.	Echterdingen	Echterdingen Friedhof	3	Bus - Li.36 Ri. Neuh. Brühlsdlg.						x				2023
Leinfeld.-Echterd.	Echterdingen	Echterdingen Friedhof	4	Bus - Li. 36 Ri. Echterdingen Bf						x				2023
Leinfeld.-Echterd.	Echterdingen	Echterdingen Gymnasium	3	Ri. Stangen							x		A-2	Änderung aufgrund Baumaßnhamen N/S-Straße
Leinfeld.-Echterd.	Echterdingen	Echterdingen Gymnasium	4	Ri. Leinfelder Haus					x					
Leinfeld.-Echterd.	Echterdingen	Echterdingen Heilbronner Str.	3	Ri. Echterdingen Bf	x	x		x						
Leinfeld.-Echterd.	Echterdingen	Echterdingen Heilbronner Str.	4	Ri. Ost/Flughafen	x	x	x	x						
Leinfeld.-Echterd.	Echterdingen	Echterdingen Heineweg	3	Ri. Maierholzstr.						x			A-3	City-Bus Testphase
Leinfeld.-Echterd.	Echterdingen	Echterdingen Hinterhof	3	Ri. Heineweg						x			A-3	City-Bus Testphase
Leinfeld.-Echterd.	Echterdingen	Echterdingen Hirschstr.	3	Ri. Waldhornstr.						x			A-2	Sanierungsgebiet HiMi
Leinfeld.-Echterd.	Echterdingen	Echterdingen Hirschstr.	4	Ri. Echterdingen Bf						x			A-2	Sanierungsgebiet HiMi
Leinfeld.-Echterd.	Echterdingen	Echterdingen Kelterrain	3	Ri. Leinfelden Sportzentrum						x				2022
Leinfeld.-Echterd.	Echterdingen	Echterdingen Kelterrain	4	Ri. Tübinger Straße						x				2022
Leinfeld.-Echterd.	Echterdingen	Echterdingen M.-Luther-Straße	3	Ri. Stangen						x			A-3	

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Leinfeld.-Echterd.	Echterdingen	Echterdingen M.-Luther-Straße	4	Ri. Burgstraße						x			A-3	
Leinfeld.-Echterd.	Echterdingen	Echterdingen Magellanstr.	3	Bus - Li 35/38 Ri. Esslingen Bf	x	x		x	x				A-2	Verbreiterung im Zuge Aufbau BWH
Leinfeld.-Echterd.	Echterdingen	Echterdingen Magellanstr.	4	Bus - Li 35/38 Ri. Musberg Kirche	x	x	x	x						
Leinfeld.-Echterd.	Echterdingen	Echterdingen Maierholzstraße	3	Ri. W.-Schweizer-Kulturforum						x			A-3	City-Bus Testphase
Leinfeld.-Echterd.	Echterdingen	Echterdingen Messe West	3	Ri. Im Köpfert/Fas. Abzw./Echterd. Bf					x					*Die Zuständigkeit liegt bei der Flughafen Stuttgart GmbH.*
Leinfeld.-Echterd.	Echterdingen	Echterdingen Messe West	4	Ri. Flughafen SAB					x					*Die Zuständigkeit liegt bei der Flughafen Stuttgart GmbH.*
Leinfeld.-Echterd.	Echterdingen	Echterdingen Stadionstr.	3	Ri. Heilbronnerstr.	x	x		x						
Leinfeld.-Echterd.	Echterdingen	Echterdingen Stadionstr.	4	Ri. Süd	x		x	x	x					
Leinfeld.-Echterd.	Echterdingen	Echterdingen Stangen	3	Bus - Li 35/38 Ri. Esslingen Bf								x	B-1d	
Leinfeld.-Echterd.	Echterdingen	Echterdingen Stangen	4	Bus - Li 35/38 Ri. Musberg Kirche			x		x					2021
Leinfeld.-Echterd.	Echterdingen	Echterdingen Tübinger Str.	3	Ri. Kelterrain						x				2022
Leinfeld.-Echterd.	Echterdingen	Echterdingen Tübinger Str.	4	Ri. Waldhornstraße						x				2022

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Leinfeld.-Echterd.	Echterdingen	Echterdingen Waldhornstraße	3	Ri. Bonländer Str./Tübinger Str.	x			x	x					2021; Ergänzung Bodenindikatoren
Leinfeld.-Echterd.	Echterdingen	Echterdingen Waldhornstraße	4	Ri. Hirschstr.						x			A-2	
Leinfeld.-Echterd.	Echterdingen	Echterdingen Zaunacker	3	Bus - Li. 36 Ri. Neuh. Brühlsdl.						x				2022
Leinfeld.-Echterd.	Echterdingen	Echterdingen Zaunacker	4	Bus - Li.36 Ri. Echterd. Bf						x				2022
Leinfeld.-Echterd.	Echterdingen	Flughafen/Messe	1	Linien 122/806 Ri. Messe West	x	x	x	x						*Die Zuständigkeit liegt bei der Flughafen Stuttgart GmbH.*
Leinfeld.-Echterd.	Echterdingen	Flughafen/Messe	2	Linien 828/X3 Ri. Messe West	x	x	x	x						*Die Zuständigkeit liegt bei der Flughafen Stuttgart GmbH.*
Leinfeld.-Echterd.	Echterdingen	Flughafen/Messe	3	SEV/Linie 79	x	x	x	x						*Die Zuständigkeit liegt bei der Flughafen Stuttgart GmbH.*
Leinfeld.-Echterd.	Echterdingen	Flughafen/Messe	A	Ankunft	x	x	x	x						*Die Zuständigkeit liegt bei der Flughafen Stuttgart GmbH.*
Leinfeld.-Echterd.	Leinfelden	Leinf. Leinfelder Haus	3	Ri. Echterd. Gymnasium			x			x				2022
Leinfeld.-Echterd.	Leinfelden	Leinf. Leinfelder Haus	4	Ri. Neuer Markt	x			x	x					Ergänzung Bodenindikatoren
Leinfeld.-Echterd.	Leinfelden	Leinf. Unteraichen	3	Linie 38 Ri. Goethestr.	x	x	x	x						

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Leinfeld.-Echterd.	Leinfelden	Leinf. Unteraichen	5	Ersatzhaltestelle Ri. LE	x	x	x	x						
Leinfeld.-Echterd.	Leinfelden	Leinfelden	1	Bstg 1 Linien 86/826 Ri. Neuer Markt			x			x			A-2	
Leinfeld.-Echterd.	Leinfelden	Leinfelden	3	Bstg 3 Linien 82/86 Ri. Schönbuchstr.			x			x			A-2	
Leinfeld.-Echterd.	Leinfelden	Leinfelden	4	Bstg 4 Linie 38 Ri. Bad /Linie 35 Ank.			x			x			A-2	
Leinfeld.-Echterd.	Leinfelden	Leinfelden Bad	3	Ri. Leinfelden Bf			x		x					2021
Leinfeld.-Echterd.	Leinfelden	Leinfelden Bad	4	Ri. Meisenweg			x			x			A-2	Umbau Hallenbad
Leinfeld.-Echterd.	Leinfelden	Leinfelden Goethestraße	3	L38 Ri. Bad/Veilchenweg			x			x			A-3	City-Bus Testphase
Leinfeld.-Echterd.	Leinfelden	Leinfelden Hans-Brümmer-Platz	3	Bus - Li 35 /38 Ri. ESBF/SNLS	x	x		x	x					
Leinfeld.-Echterd.	Leinfelden	Leinfelden Hans-Brümmer-Platz	4	Bus - Li 35 /38 Ri. MBKI	x		x	x	x					
Leinfeld.-Echterd.	Leinfelden	Leinfelden Hornbergweg	3	Ri. Römerstr.						x			A-3	City-Bus Testphase
Leinfeld.-Echterd.	Leinfelden	Leinfelden Kirche	3	Ri. Neuer Markt						x			A-3	City-Bus Testphase
Leinfeld.-Echterd.	Leinfelden	Leinfelden Manosquer Straße	3	Ri. Veilchenweg	x		x	x	x					
Leinfeld.-Echterd.	Leinfelden	Leinfelden Manosquer Straße	4	Ri. Oberaichen	x			x	x					Ergänzung Bodenindikatoren

Anlage 4.1a

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Leinfeld.-Echterd.	Leinfelden	Leinfelden Meisenweg	3	Ri. Unteraichen						x				2022
Leinfeld.-Echterd.	Leinfelden	Leinfelden Neuer Markt	5	Ri. Leinfelder Haus	x		x	x	x					
Leinfeld.-Echterd.	Leinfelden	Leinfelden Neuer Markt	6	Ri. Stadtbücherei	x		x	x	x					
Leinfeld.-Echterd.	Leinfelden	Leinfelden Oberaichen Waldheim	3	Ri. Schmellbachtal/H.-Brümmer-Pl.								x	B-1c	
Leinfeld.-Echterd.	Leinfelden	Leinfelden Oberaichen Waldheim	4	Ri. Musberg Eulenberg			x			x				2022
Leinfeld.-Echterd.	Leinfelden	Leinfelden Riedweg	1	Ri. Spielkartenmuseum						x				2022
Leinfeld.-Echterd.	Leinfelden	Leinfelden Riedweg	2	Ri. Musberg Wander-weg/ Eselsmühle						x				2022
Leinfeld.-Echterd.	Leinfelden	Leinfelden Römerstraße	3	Ri. Schönbuchschule						x			A-3	City-Bus Testphase
Leinfeld.-Echterd.	Leinfelden	Leinfelden Schmellbachtal	3	Ri. Leinf. Oberaichen Waldheim			x			x			A-2	*Zuständigkeit Landkreis Esslingen;* gemeinsames Straßenbauamt der Landkreise Esslingen und Göppingen (Gehweg und Straße). Der Umbau erfolgt vsl. im Jahr 2024.

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Leinfeld.-Echterd.	Leinfelden	Leinfelden Schmellbachtal	4	Ri. Rohr Berghaustr.			x			x			A-2	*Zuständigkeit Landkreis Esslingen;* gemeinsames Straßenbauamt der Landkreise Esslingen und Göppingen (Gehweg und Straße). Der Umbau erfolgt vsl. im Jahr 2024.
Leinfeld.-Echterd.	Leinfelden	Leinfelden Schönbuchschule	3	Ri. Kirche					x				A-3	City-Bus Testphase
Leinfeld.-Echterd.	Leinfelden	Leinfelden Spielkartenmuseum	1	Ri. Neuer Markt					x					2021
Leinfeld.-Echterd.	Leinfelden	Leinfelden Spielkartenmuseum	2	Ri. Riedweg			x		x					2021
Leinfeld.-Echterd.	Leinfelden	Leinfelden Sportzentrum	3	Ri. Musberg Seebruckenmühle						x				
Leinfeld.-Echterd.	Leinfelden	Leinfelden Sportzentrum	4	Ri. Echterdingen Kelterrain						x				
Leinfeld.-Echterd.	Leinfelden	Leinfelden Stadtbücherei	3	Ri. Neuer Markt/ Spielkartenmuseum						x				2023
Leinfeld.-Echterd.	Leinfelden	Leinfelden Stadtbücherei	4	Ri. Leinfelden Bf	x	x	x	x						
Leinfeld.-Echterd.	Leinfelden	Leinfelden Veilchenweg	3	Ri. Meisenweg			x		x					2021
Leinfeld.-Echterd.	Leinfelden	Leinfelden Veilchenweg	4	Ri. Manosquer Str.					x					2021

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Leinfeld.-Echterd.	Leinfelden	Oberaichen	3	Linie 38 Ri. Manosquer Str.			x		x					2021
Leinfeld.-Echterd.	Leinfelden	Oberaichen	4	Linie 38 Ri. Hans-Brümmer-Platz	x	x	x	x						
Leinfeld.-Echterd.	Musberg	Musb. Seebruckenmühle (Klärw.)	3	Ri. Steinenbronn Goldäcker						x			A-2	*Zuständigkeit Landkreis Esslingen;* gemeinsames Straßenbauamt der Landkreise Esslingen und Göppingen (Gehweg und Straße). Der Umbau erfolgt vsl. im Jahr 2024.
Leinfeld.-Echterd.	Musberg	Musb. Seebruckenmühle (Klärw.)	4	Ri. Eselsmühle			x			x			A-2	*Zuständigkeit Landkreis Esslingen;* gemeinsames Straßenbauamt der Landkreise Esslingen und Göppingen (Gehweg und Straße). Der Umbau erfolgt vsl. im Jahr 2024.
Leinfeld.-Echterd.	Musberg	Musberg Eselsmühle	3	Ri. Musberg Seebruckenmühle (Klärwerk)	x		x	x	x					
Leinfeld.-Echterd.	Musberg	Musberg Eselsmühle	4	Ri. Leinfelden Riedweg	x		x	x	x					

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Leinfeld.-Echterd.	Musberg	Musberg Eulenberg	3	Ri. Oberaichen Waldheim						x				2023
Leinfeld.-Echterd.	Musberg	Musberg Eulenberg	4	Ri. Klingenstraße						x				2023
Leinfeld.-Echterd.	Musberg	Musberg Friedhof	3	Ri. Wanderweg	x			x	x					Ergänzung Bodenindikatoren
Leinfeld.-Echterd.	Musberg	Musberg Friedhof	4	Ri. Schafgartenstraße						x				2023
Leinfeld.-Echterd.	Musberg	Musberg Karlstraße	3	Ri. Schafgartenstraße								x	B-1c	
Leinfeld.-Echterd.	Musberg	Musberg Karlstraße	4	Ri. Ludwigstraße						x				2023
Leinfeld.-Echterd.	Musberg	Musberg Kirche	3	Ri. Musberg Friedhof/Wanderweg					x				A-2	Sanierungsgebiet
Leinfeld.-Echterd.	Musberg	Musberg Kirche	4	Ri. Sonnenhalde					x				A-2	Sanierungsgebiet
Leinfeld.-Echterd.	Musberg	Musberg Klingenstraße	3	Ri. Eulenberg	x	x		x						
Leinfeld.-Echterd.	Musberg	Musberg Klingenstraße	4	Ri. Musberg Ludwigstr.	x	x		x						
Leinfeld.-Echterd.	Musberg	Musberg Ludwigstraße	3	Ri. Musberg Sonnenhalde								x	B-1c	
Leinfeld.-Echterd.	Musberg	Musberg Ludwigstraße	4	Ri. Klingenstr.							x		A-2	
Leinfeld.-Echterd.	Musberg	Musberg Schafgartenstr.	3	Ri. Friedhof	x	x		x						

Anlage 4.1a

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Leinfeld.-Echterd.	Musberg	Musberg Schafgartenstr.	4	Ri. Karlstraße						x				2023
Leinfeld.-Echterd.	Musberg	Musberg Seebruckenmühle	3	Ri. Steinenbronn Goldäcker						x			A-2	*Zuständigkeit Landkreis Esslingen;* gemeinsames Straßenbauamt der Landkreise Esslingen und Göppingen (Gehweg und Straße). Der Umbau erfolgt vsl. im Jahr 2024.
Leinfeld.-Echterd.	Musberg	Musberg Seebruckenmühle	4	Ri. Leinfelden Sportzentrum						x			A-2	*Zuständigkeit Landkreis Esslingen;* gemeinsames Straßenbauamt der Landkreise Esslingen und Göppingen (Gehweg und Straße). Der Umbau erfolgt vsl. im Jahr 2024.
Leinfeld.-Echterd.	Musberg	Musberg Sonnenhalde	3	Ri. Musberg Kirche	x	x		x						
Leinfeld.-Echterd.	Musberg	Musberg Sonnenhalde	4	Ri. Ludwigstr.								x	B-1b	
Leinfeld.-Echterd.	Musberg	Musberg Wanderweg	1	Ri. Leinfelden Riedweg						x				2022

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Leinfeld.-Echterd.	Musberg	Musberg Wanderweg	2	Ri. Musberg Friedhof/Kirche						x				2022
Leinfeld.-Echterd.	Musberg	Musberg Wanderweg	3	Linie 38 Ri. Musberg Kirche			x			x				2022
Leinfeld.-Echterd.	Stetten (F)	Stetten (F) Erlach	3	Abfahrt Ri. Forststraße	x		x	x	x					
Leinfeld.-Echterd.	Stetten (F)	Stetten (F) Forststraße	3	Ri. Erlach	x	x		x						
Leinfeld.-Echterd.	Stetten (F)	Stetten (F) Forststraße	4	Ri. Lindachschule								x	B-1c	
Leinfeld.-Echterd.	Stetten (F)	Stetten (F) Gewerbegebiet	3	Ri. Sielminger Str.	x	x		x						
Leinfeld.-Echterd.	Stetten (F)	Stetten (F) Gewerbegebiet	4	Ri. Bernhausen TÜV	x	x		x						
Leinfeld.-Echterd.	Stetten (F)	Stetten (F) Hof	3	Ri. Kasparswald						x				2023
Leinfeld.-Echterd.	Stetten (F)	Stetten (F) Hof	4	Ri. Holderweg	x	x	x	x						
Leinfeld.-Echterd.	Stetten (F)	Stetten (F) Hohlweg	4	Ri. Echterd. Bonländer Str.			x					x	B-1c	
Leinfeld.-Echterd.	Stetten (F)	Stetten (F) Holderweg	3	Ri. Hof/Untere Halde					x					2021
Leinfeld.-Echterd.	Stetten (F)	Stetten (F) Holderweg	4	Ri. Hohlweg					x					2021
Leinfeld.-Echterd.	Stetten (F)	Stetten (F) Kasparswald	3	Ri. Plattenhardt Waldstr.	x	x	x	x						

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Leinfeld.-Echterd.	Stetten (F)	Stetten (F) Kasparswald	4	Ri. Hof	x	x	x	x						
Leinfeld.-Echterd.	Stetten (F)	Stetten (F) Lindachschule	3	Ri. Forststr.	x	x		x						
Leinfeld.-Echterd.	Stetten (F)	Stetten (F) Lindachschule	4	Ri. Weidach	x	x	x	x						
Leinfeld.-Echterd.	Stetten (F)	Stetten (F) Sielminger Str.	3	Ri. Stetten (F) Untere Halde / Hof	x		x	x	x					
Leinfeld.-Echterd.	Stetten (F)	Stetten (F) Sielminger Str.	4	Ri. Echterdingen Zaunacker	x			x	x					Ergänzung Bodenindikatoren
Leinfeld.-Echterd.	Stetten (F)	Stetten (F) Untere Halde	3	Ri. Weidach	x	x		x						
Leinfeld.-Echterd.	Stetten (F)	Stetten (F) Untere Halde	4	Ri. Holderweg	x	x		x						
Leinfeld.-Echterd.	Stetten (F)	Stetten (F) Weidach	3	Ri. Lindachschule	x	x	x	x						
Leinfeld.-Echterd.	Stetten (F)	Stetten (F) Weidach	4	Ri. Untere Halde	x	x		x						

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Lenningen	Brucken	Unterl. Brucken Untere Straße	3	Ri. Owen								x	A1	
Lenningen	Brucken	Unterl. Brucken Untere Straße	4	Ri. Unterlenningen								x	A1	
Lenningen	Gutenberg	Gutenberg Grünenbergstraße	3	Ri. Post								x	A1	
Lenningen	Gutenberg	Gutenberg Grünenbergstraße	4	Ri. Abzweig								x	A1	
Lenningen	Gutenberg	Gutenberg Post	3	Ri. Schlatterhöhe B465								x	A1	
Lenningen	Gutenberg	Gutenberg Post	4	Ri. Grünenbergstraße								x	A1	
Lenningen	Hochwang	Oberl. Hochwang Rathaus	3	Ri. Untere Straße								x	A1	
Lenningen	Hochwang	Oberl. Hochwang Rathaus	4	Ri. Rathaus								x	A1	
Lenningen	Ober-lenningen	Oberl. Gutenberger Str. 17	3	Ri. Nikomödiestraße 34								x	A1	
Lenningen	Ober-lenningen	Oberl. Gutenberger Str. 17	4	Ri. Oberlenningen								x	A1	
Lenningen	Ober-lenningen	Oberl. Gutenberger Str. 47	3	Ri. Gutenberger Straße 17								x	A1	
Lenningen	Ober-lenningen	Oberl. Gutenberger Str. 66	3	Ri. Etterstraße								x	A1	
Lenningen	Ober-lenningen	Oberlenningen	1	Bstg 1	x	x	x					x	A4	
Lenningen	Ober-lenningen	Oberlenningen	2	Bstg 2	x	x						x	A4	

Anlage 4.1a

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Lenningen	Ober-lenningen	Oberlenningen Nikomödiestr. 34	3	Ankunft								x	A1	
Lenningen	Ober-lenningen	Oberlenningen Nikomödiestr. 34	4	Ri. Gutenberger Straße 47								x	A1	
Lenningen	Ober-lenningen	Oberlenningen Rathaus	3	Ri. Gutenberger Straße 17						x			A1	Umbau vorgesehen im Rahmen der Ortskernsanierung Oberlenningen
Lenningen	Schlattstall	Schlattstall Abzw.	3	Ri. Grünenbergstraße								x	A3	
Lenningen	Schlattstall	Schlattstall Abzw.	4	Ri. Etterstraße								x	A3	
Lenningen	Schlattstall	Schlattstall Etterstraße	3	Ri. Abzweig/ Gutenberger Str.								x	A3	
Lenningen	Schopfloch (ES)	Schopfl. Schlatterhöhe L 1212	3	Ri. Fuchslöcher				x				x	A1	
Lenningen	Schopfloch (ES)	Schopfloch Kreislerstraße	3	Ri. Rathaus								x	A1	
Lenningen	Schopfloch (ES)	Schopfloch Kreislerstraße	4	Ri. Schlatterhöhe L 1212								x	A1	
Lenningen	Schopfloch (ES)	Schopfloch Naturschutzzentrum	3	Ri. Torfgrube				x				x	A1	
Lenningen	Schopfloch (ES)	Schopfloch Naturschutzzentrum	4	Ri. Schopfloch				x				x	A3	
Lenningen	Schopfloch (ES)	Schopfloch Rathaus	3	Ri. Reußensteinstraße	x		x					x	A1	
Lenningen	Schopfloch (ES)	Schopfloch Rathaus	4	Ri. Kreislerstraße								x	A1	

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Lenningen	Schopfloch (ES)	Schopfloch Reußensteinstraße	3	Ri. alle Richtungen								x	B1	
Lenningen	Schopfloch (ES)	Schopfloch Schlatterhöhe B465	3	Ri. Schopfloch/ Gutenberg								x	A3	
Lenningen	Schopfloch (ES)	Schopfloch Schlatterhöhe B465	4	Ri. Schopfloch/ Donnstetten								x	A3	
Lenningen	Schopfloch (ES)	Schopfloch Torfgrube	3	Ri. Naturschutzzentrum				x				x	A3	
Lenningen	Schopfloch (ES)	Schopfloch Unterm Greut	3	Ri. Alle Richtungen				x				x	A3	
Lenningen	Unter-lenningen	Unterlenningen Bahnhofstraße	3	Ri. Brucken								x	A1	
Lenningen	Unter-lenningen	Unterlenningen Bahnhofstraße	4	Ri. Oberlenningen								x	A1	
Lenningen	Unter-lenningen	Unterlenningen Rathaus	3	Ri. Hochwang Rat-haus/Bahnhofstraße								x	A1	
Lenningen	Unter-lenningen	Unterlenningen Rathaus	4	Ri. Oberlenningen								x	A1	

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Lichtenwald	Hegenlohe	Hegenlohe Bürgerzentrum	3	Ri. Nachbarschaftsschule	x		x	x				x		
Lichtenwald	Hegenlohe	Hegenlohe Bürgerzentrum	4	Ri. Thomashardter Straße	x			x				x	B-1c	
Lichtenwald	Hegenlohe	Hegenlohe Kirche	3	Ri. Thomashardter Straße				x	x				B-1c	Eine Manövrierfläche von mind. 2,5m ist nicht möglich (B-1c).
Lichtenwald	Hegenlohe	Hegenlohe Kirche	4	Ri. Bannmühle				x	x				B-1c	Eine Manövrierfläche von mind. 2,5m ist nicht möglich (B-1c).
Lichtenwald	Hegenlohe	Hegenlohe Thomashardter Straße	3	Ri. Bürgerzentrum				x	x				B-1c	Eine Manövrierfläche von mind. 2,5m ist nicht möglich (B-1c).
Lichtenwald	Hegenlohe	Hegenlohe Thomashardter Straße	4	Ri. Kirche				x	x				B-1c	Eine Manövrierfläche von mind. 2,5m ist nicht möglich (B-1c).

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Lichtenwald	Thomashardt	Thomash. Nachbarschaftsschule	3	Ri. Friedhof				x			x		A-2, A-3	*Zuständigkeit Land Baden-Württemberg;* Ausführung i.d.R. gemeinsam oder in Absprache mit dem Landkreis: Der Umbau wird i.d.R. im Zusammenhang mit einer Straßen-sanierung nicht vor dem 01.01.2027 durchgeführt.
Lichtenwald	Thomashardt	Thomash. Nachbarschaftsschule	4	Ri. Bürgerzentrum				x			x		B-1b	*Zuständigkeit Land Baden-Württemberg;* Ausführung i.d.R. gemeinsam oder in Absprache mit dem Landkreis. Die Errichtung eines Hochbords ist nicht möglich (B-1b).
Lichtenwald	Thomashardt	Thomashardt Abzw. Baiereck	3	Ri. Baiereck/ Schlichten								x	A-3, B-1c	*Zuständigkeit Land Baden-Württemberg* ; Ausführung i.d.R. gemeinsam oder in Absprache mit dem Landkreis.

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Lichtenwald	Thomashardt	Thomashardt Abzw. Baiereck	4	Ri. Baiereck/ Lichtenwald								x	A-3, B-1c	*Zuständigkeit Land Baden-Württemberg;* Ausführung i.d.R. gemeinsam oder in Absprache mit dem Landkreis. Der Haltesteig befindet sich im Rems-Murr-Kreis.
Lichtenwald	Thomashardt	Thomashardt Friedhof	3	Ri. Hegenloher Straße			x	x	x					
Lichtenwald	Thomashardt	Thomashardt Friedhof	4	Ri. Nachbarschaftsschule				x	x					
Lichtenwald	Thomashardt	Thomashardt Gewerbegebiet	3	Ri. Kreuzung	x		x	x				x		
Lichtenwald	Thomashardt	Thomashardt Gewerbegebiet	4	Ri. Hegenloher Str.	x		x	x				x		
Lichtenwald	Thomashardt	Thomashardt Hegenloher Straße	3	Ri. Hegenlohe				x	x				B-1c	Eine Manövrierfläche von mind. 2,5m ist nicht möglich (B-1c).
Lichtenwald	Thomashardt	Thomashardt Hegenloher Straße	4	Ri. Schlichten				x	x				B-1c	Eine Manövrierfläche von mind. 2,5m ist nicht möglich (B-1c).

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Neckar-tailfingen	Neckar-tailfingen	Neckartailf. Eichendorffstr.	3	Ri. Neckarbrücke					x					
Neckar-tailfingen	Neckar-tailfingen	Neckartailf. Eichendorffstr.	4	Ri. Schillerstraße					x					
Neckar-tailfingen	Neckar-tailfingen	Neckartailf. Neckarbrücke	3	Ri. Tübinger Straße					x					
Neckar-tailfingen	Neckar-tailfingen	Neckartailf. Neckarbrücke	4	Ri. Schule					x					
Neckar-tailfingen	Neckar-tailfingen	Neckartailf. Nürtinger Str.	3	Ri. Wasserwerk					x					
Neckar-tailfingen	Neckar-tailfingen	Neckartailf. Nürtinger Str.	4	Ri. Rathaus					x					
Neckar-tailfingen	Neckar-tailfingen	Neckartailf. Wasserwerk	3	Ri. Nürtinger Straße					x					
Neckar-tailfingen	Neckar-tailfingen	Neckartailf. Wasserwerk	4	Ri. Halde					x					
Neckar-tailfingen	Neckar-tailfingen	Neckartailfingen	3	Ri. Schlaitdorf Neckart. Str.					x					
Neckar-tailfingen	Neckar-tailfingen	Neckartailfingen	4	Ri. Aich Ort					x					
Neckar-tailfingen	Neckar-tailfingen	Neckartailfingen Rathaus	3	Ri. Nürtinger Straße	x	x	x	x						
Neckar-tailfingen	Neckar-tailfingen	Neckartailfingen Rathaus	4	Ri. Tübinger Straße / Eichendorffstraße	x	x	x	x						
Neckar-tailfingen	Neckar-tailfingen	Neckartailfingen Schillerstr.	3	Ri. Eichendorffstraße					x					

Anlage 4.1a

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Neckar-tailfingen	Neckar-tailfingen	Neckartailfingen Schillerstr.	4	Ri. Neckartartailfingen Schule					x					
Neckar-tailfingen	Neckar-tailfingen	Neckartailfingen Schule	3	Ri. Neckarbrücke/ Schillerstr/Eichendorf					x					
Neckar-tailfingen	Neckar-tailfingen	Neckartailfingen Schule	4	Ri. Stuttgarter Str/Obere Liesäcker					x					
Neckar-tailfingen	Neckar-tailfingen	Neckartailfingen Tübinger Str.	3	Ri. Neckartailfingen					x					
Neckar-tailfingen	Neckar-tailfingen	Neckartailfingen Tübinger Str.	4	Ri. Neckarbrücke					x					

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Neckar-tenzlingen	Neckar-tenzlingen	Neckartenzl. Auwiesenschule	3	Ri. Metzinger Str./Marktplatz			x	x	x				A-2	
Neckar-tenzlingen	Neckar-tenzlingen	Neckartenzl. Auwiesenschule	4	Ri. Kleiderwerk Adler/Bempflingen			x	x	x				A-2	
Neckar-tenzlingen	Neckar-tenzlingen	Neckartenzl. Auwiesenschule	5	alle Anderen / SchulZOB			x		x				A-2	
Neckar-tenzlingen	Neckar-tenzlingen	Neckartenzl. Kleiderwerk Adler	3	Ri. Neckartenzlinger Straße/Bempflingen			x	x	x				A-2	
Neckar-tenzlingen	Neckar-tenzlingen	Neckartenzl. Kleiderwerk Adler	4	Ri. Auwiesenschule			x	x	x				A-2	
Neckar-tenzlingen	Neckar-tenzlingen	Neckartenzl. Metzinger Straße	3	Ri. Auwiesenschule				x	x				A-2	
Neckar-tenzlingen	Neckar-tenzlingen	Neckartenzl. Metzinger Straße	4	Ri. Marktplatz			x	x	x				A-2	
Neckar-tenzlingen	Neckar-tenzlingen	Neckartenzl. Robert-Bosch-Str.	3	Ri. Altenriet Rathaus			x	x	x				A-2	
Neckar-tenzlingen	Neckar-tenzlingen	Neckartenzl. Robert-Bosch-Str.	4	Ri. Spitzacker/ Marktplatz			x	x	x				A-2, B-1a	
Neckar-tenzlingen	Neckar-tenzlingen	Neckartenzlingen Eichwasen	3	Ri. Neckartenzlingen			x		x				A-2	
Neckar-tenzlingen	Neckar-tenzlingen	Neckartenzlingen Eichwasen	4	Ri. Altdorf			x		x				A-2	
Neckar-tenzlingen	Neckar-tenzlingen	Neckartenzlingen Marktplatz	3	Ri. Auwiesen/ Rathaus/Metzinger Str.	x		x	x	x				A-2	
Neckar-tenzlingen	Neckar-tenzlingen	Neckartenzlingen Marktplatz	4	Ri. Spitzacker	x		x	x	x				A-2	

Anlage 4.1a

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Neckar-tenzlingen	Neckar-tenzlingen	Neckartenzlingen Rathaus	3	Ri. Marktplatz			x	x	x				A-2	
Neckar-tenzlingen	Neckar-tenzlingen	Neckartenzlingen Rathaus	4	Ri. Auwiesenschule			x	x	x				A-2	
Neckar-tenzlingen	Neckar-tenzlingen	Neckartenzlingen Rotenbach	3	Ri. Neckartenzlingen					x				A-2	
Neckar-tenzlingen	Neckar-tenzlingen	Neckartenzlingen Rotenbach	4	Ri. Altdorf					x				A-2	
Neckar-tenzlingen	Neckar-tenzlingen	Neckartenzlingen Spitzacker	3	alle Richtungen	x	x	x	x						

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Neidlingen	Neidlingen	Neidlingen Fabrikstraße	3	Ri. Mitte	x				(x)	x			A-2	Die Bushaltestelle wird anlässlich der Sanierung der Ortsdurchfahrt Neidlingen (L 1200) - Planung/Abschluss der Sanierungs-maßnahmen im Zeitraum 2020 bis 2024 - barrierefrei umgebaut.
Neidlingen	Neidlingen	Neidlingen Fabrikstraße	4	Ri. Weilheim	x				(x)	x			A-2	(siehe Anm. Haltestelle Fabrikstraße, Pos.3)
Neidlingen	Neidlingen	Neidlingen Leerwasen	3	Ri. Mitte			x		(x)	x			A-2	(siehe Anm. Haltestelle Fabrikstraße, Pos.3)
Neidlingen	Neidlingen	Neidlingen Mitte	3	Ri. Schlossgärten	x				(x)	x			A-2	(siehe Anm. Haltestelle Fabrikstraße, Pos.3)
Neidlingen	Neidlingen	Neidlingen Mitte	4	Ri. Fabrikstraße			x		(x)	x			A-2	(siehe Anm. Haltestelle Fabrikstraße, Pos.3)
Neidlingen	Neidlingen	Neidlingen Schlossgärten	4	Ri. Leerwasen			x		x					

Anlage 4.1a

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Neuffen	Kappis-häusern	Kappishäusern Feuersee	3	Ri. Rathaus								x	A-2	
Neuffen	Kappis-häusern	Kappishäusern Linde	3	Ri. Metzingen				x	x					
Neuffen	Kappis-häusern	Kappishäusern Linde	4	Ri. Neuffen/Kohlberg				x	x					
Neuffen	Kappis-häusern	Kappishäusern Linde	5	Ri. Kappishäusern					x					
Neuffen	Kappis-häusern	Kappishäusern Rathaus	3	Ri. Linde								x	A-2	
Neuffen	Kappis-häusern	Kappishäusern Rathaus	4	Ri. Feuersee								x	B-1c	
Neuffen	Neuffen	Neuffen	3	Ri. Lindenplatz/Oberer Graben					x					
Neuffen	Neuffen	Neuffen Albstraße	3	Ri. Uracher Weg				x	x					
Neuffen	Neuffen	Neuffen Albstraße	4	Ri. Oberer Graben			x	x	x					
Neuffen	Neuffen	Neuffen Lindenplatz	3	Ri. Schule/Kohlberg			x	x				x	B-1a	
Neuffen	Neuffen	Neuffen Lindenplatz	4	Ri. Neuffen				x				x	A-2	
Neuffen	Neuffen	Neuffen Max-Planck-Straße	3	Ri. Oberer Graben				x				x	A-2	
Neuffen	Neuffen	Neuffen Max-Planck-Straße	4	Ri. Balzholz Rathaus					x				B-1c	
Neuffen	Neuffen	Neuffen Oberer Graben	3	Ri. Neuffen			x	x			x		A-2	
Neuffen	Neuffen	Neuffen Oberer Graben	4	Ri. Max-Planck-Straße/Albstraße				x				x	A-2	

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Neuffen	Neuffen	Neuffen Schule	3	Ri. Lindenplatz/ Kohlberg				x				x	B-1c	Eine Manövrierfläche von mind. 2,5m ist nicht möglich (B-1c).
Neuffen	Neuffen	Neuffen Schule	4	Ri. Uracher Weg				x	x				A-2	
Neuffen	Neuffen	Neuffen Uracher Weg	3	Ri. Schule				x				x	A-2	
Neuffen	Neuffen	Neuffen Uracher Weg	4	Ri. Albstraße				x				x	A-2	

Anlage 4.1a

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Neuhausen (F)	Neuhausen (F)	Neuh.(F) Bernhäuser Weg	3	Bus - Li 35/36 Ri. ESBF/NHBR	x	x	x	x						
Neuhausen (F)	Neuhausen (F)	Neuh.(F) Bernhäuser Weg	4	Bus - Li 35/36 Ri. MBKI/ECBF	x	x	x	x						
Neuhausen (F)	Neuhausen (F)	Neuh.(F) F.-Schiller-Schule	1	Ri. Brühlsiedlung				x				x	B-1c	
Neuhausen (F)	Neuhausen (F)	Neuh.(F) F.-Schiller-Schule	2	Ri. Schubertstr.				x				x	B-1c	
Neuhausen (F)	Neuhausen (F)	Neuh.(F) F.-Schiller-Schule	3	Ri. Novizenweg				x				x	B-1c	
Neuhausen (F)	Neuhausen (F)	Neuh.(F) Industriegebiet Ost	3	Bus - Li 35/36 Ri. ESBF/NHBR			x	x	x				B-1a	Die Errichtung eines Hochbords ist nicht möglich (B-1a).
Neuhausen (F)	Neuhausen (F)	Neuh.(F) Industriegebiet Ost	4	Bus - Li 35/36 Ri. MBKI/ECBF			x	x	x				B-1a	Die Errichtung eines Hochbords ist nicht möglich (B-1a).
Neuhausen (F)	Neuhausen (F)	Neuh.(F) Industriegebiet West	3	Bus - Li 35/36 Ri. ESBF/NHBR				x				x	A-2, B-1c	Aufgrund einer Sanierung der L1209 in diesem Jahr in der Prüfung
Neuhausen (F)	Neuhausen (F)	Neuh.(F) Industriegebiet West	4	Bus - Li 35/36 Ri. MBKI/ECBF				x				x	A-2, B-1c	Aufgrund einer Sanierung der L1209 in diesem Jahr in der Prüfung
Neuhausen (F)	Neuhausen (F)	Neuh.(F) Peronnas-Platz	3	Ri. Traube	x	x	x	x						

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Neuhausen (F)	Neuhausen (F)	Neuh.(F) Peronnas-Platz	4	Ri. Bahnhofstr./ Schlossplatz	x	x	x	x						
Neuhausen (F)	Neuhausen (F)	Neuh.(F) Schillerstraße	4	Ri. Lettenstr./ Wilheilmstr.	x	x	x	x						
Neuhausen (F)	Neuhausen (F)	Neuhausen (F) Akademiegärten		Ri. Neuh.(F) F.-Schiller-Schule	x	x	x	x						
Neuhausen (F)	Neuhausen (F)	Neuhausen (F) Bahnhofstr.	3	Ri. Schlossplatz / Peronnas-Platz			x	x	x				A-4	
Neuhausen (F)	Neuhausen (F)	Neuhausen (F) Bahnhofstr.	4	Ri. Industriegebiet Ost /Wilhelmstr.				x				x	B-1c	
Neuhausen (F)	Neuhausen (F)	Neuhausen (F) Brühlsiedlung	3	Bus - Li.36,120 Ri. NHNW,Wolfschl				x				x	B-1c	
Neuhausen (F)	Neuhausen (F)	Neuhausen (F) Brühlsiedlung	4	Bus - Li.36,73,120 Ri. DG,ECBF,ESSL				x				x	B-1c	
Neuhausen (F)	Neuhausen (F)	Neuhausen (F) Lettenstraße	3	Ri. Brühlsiedlung/ Schillerstr	x	x	x	x						
Neuhausen (F)	Neuhausen (F)	Neuhausen (F) Lettenstraße	4	Ri. Mozartschule	x	x	x	x						
Neuhausen (F)	Neuhausen (F)	Neuhausen (F) Mozartschule	3	Bus - L.36,73,120 Ri. NHNW,NHBR,Wolfschl	x	x	x	x						
Neuhausen (F)	Neuhausen (F)	Neuhausen (F) Mozartschule	4	Bus - Li.36,73,121 Ri. ECBF,DG,ESSL	x	x	x	x						
Neuhausen (F)	Neuhausen (F)	Neuhausen (F) Novizenweg	3	Bus - Li.36			x	x	x					
Neuhausen (F)	Neuhausen (F)	Neuhausen (F) Schlosserstr.	3	Ri. Zabergäustraße				x				x	B-1c	

Anlage 4.1a

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Neuhausen (F)	Neuhausen (F)	Neuhausen (F) Schlosserstr.	4	Ri. Traube				x				x	B-1c	
Neuhausen (F)	Neuhausen (F)	Neuhausen (F) Schlossplatz	3	Bus -Li 36,73,120 Ri. NHNW,NHBR,Wolfschl	x		x	x	x					
Neuhausen (F)	Neuhausen (F)	Neuhausen (F) Schlossplatz	4	Bus -Li.36,73,121 Ri. ECBF,DG,ESSL	x		x	x	x					
Neuhausen (F)	Neuhausen (F)	Neuhausen (F) Traube	3	Ri. Schlosserstraße	x	x	x	x						
Neuhausen (F)	Neuhausen (F)	Neuhausen (F) Traube	4	Ri. Peronnas Platz		x	x	x				x	B-1a	
Neuhausen (F)	Neuhausen (F)	Neuhausen (F) Wilhelmstr.	3	Ri. Lettenstr.				x	x					
Neuhausen (F)	Neuhausen (F)	Neuhausen (F) Wilhelmstr.	4	Ri. Bahnhofstr.				x	x					
Neuhausen (F)	Neuhausen (F)	Neuhausen (F) Zabergäustr.	3	Ri. Schlosserstraße				x	x					
Neuhausen (F)	Neuhausen (F)	Neuhausen (F) Zabergäustr.	4	Ri. Scharnhausen Rathaus				x	x					

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Notzingen	Notzingen	Notz. Well. Schlierbacher Str.	3	Ri. Rathaus/Wellingen Kirchle			x	x				x	B-1a	
Notzingen	Notzingen	Notz. Wellinger Straße	3	Ri. Rathaus			x	x				x	B-1a	
Notzingen	Notzingen	Notzingen Hochdorfer Str.	3	Ri. Kirchhheim			x	x	x					
Notzingen	Notzingen	Notzingen Hochdorfer Str.	4	Ri. Hochdorf/Wernau			x	x	x					
Notzingen	Notzingen	Notzingen Hochdorfer Str.	5	Ri. Wernau			x	x	x					
Notzingen	Notzingen	Notzingen Kirchheimer Str.	3	Ri. Brahmsstraße			x	x	x					
Notzingen	Notzingen	Notzingen Rathaus	3	Ri. Notzingen Ost			x	x				x		
Notzingen	Notzingen	Notzingen Rathaus	4	Ri. Wernau/ Kirchheim/Hochdorf			x	x				x		
Notzingen	Notzingen	Notzingen Wellingen Kirchle	3	Ri. Schlierbacher Str.			x	x				x	B-1a	
Notzingen	Notzingen	Notzingen Wellingen Kirchle	4	Ri. Rathaus			x	x				x	B-1a	

Anlage 4.1a

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Nürtingen	Hardt	Hardt	3	Ri. Oberens. Grötzinger Str.							x		A-2	Der barrierefreie Umbau der Bushaltestellen erfolgt mittelfristig im Rahmen notwendiger Straßensanierungen oder anderer Infrastrukturmaß-nahmen, die die Verkehrsinfra-strukturen, insbesondere den Standort von Bushaltestellen, beeinflussen.
Nürtingen	Hardt	Hardt	4	Ri. Wolfschlugen							x		A-2	(siehe Anm. Haltestelle "Hardt", Pos.3)
Nürtingen	Hardt	Hardt Fuchsrain	3	Ri. Hans-von-Hutten-Platz						x			A-2, A-4	(siehe Anm. Haltestelle "Hardt", Pos.3)
Nürtingen	Hardt	Hardt Hans-von-Hutten-Platz	3	Ri. Kullenwiesen (Ri.Hauffstraße)						x			A-2, A-4	(siehe Anm. Haltestelle "Hardt", Pos.3)
Nürtingen	Hardt	Hardt Kullenwiesen	3	Ri. Hauffstraße (Ri.Grötzinger Str.)						x			A-2, A-4	(siehe Anm. Haltestelle "Hardt", Pos.3)
Nürtingen	Neckar-hausen	Neckarhausen Halde	3	Ri. Wasserwerk							x		A-2	(siehe Anm. Haltestelle "Hardt", Pos.3)
Nürtingen	Neckar-hausen	Neckarhausen Halde	4	Ri. Rathaus							x		A-2	(siehe Anm. Haltestelle "Hardt", Pos.3)

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Nürtingen	Neckar-hausen	Neckarhausen Rathaus	3	Ri. Halde						x			A-2, A-4	(siehe Anm. Haltestelle "Hardt", Pos.3)
Nürtingen	Neckar-hausen	Neckarhausen Rathaus	4	Ri. Verdistraße/ Neckarhausener Straße						x			A-2, A-4	(siehe Anm. Haltestelle "Hardt", Pos.3)
Nürtingen	Neckar-hausen	Neckarhausen Verdistraße	3	Ri. Rathaus							x		A-2	(siehe Anm. Haltestelle "Hardt", Pos.3)
Nürtingen	Neckar-hausen	Neckarhausen Verdistraße	4	Ri. Neckarbrücke	x	x				x			A-2, A-4	(siehe Anm. Haltestelle "Hardt", Pos.3)
Nürtingen	Nürtingen	Nürt. Albstr. (Siedlerstube)	3	Ri. Amtsgericht							x		A-2	(siehe Anm. Haltestelle "Hardt", Pos.3)
Nürtingen	Nürtingen	Nürt. Albstr. (Siedlerstube)	4	Ri. Eichendorffstr.							x		A-2	(siehe Anm. Haltestelle "Hardt", Pos.3)
Nürtingen	Nürtingen	Nürt. Roßdorf Berliner Str.	3	Ri. Humpfentalstraße / Steinachbrücke							x		A-2	(siehe Anm. Haltestelle "Hardt", Pos.3)
Nürtingen	Nürtingen	Nürt. Roßdorf Berliner Str.	4	Ri. Roßdorf Schule							x		A-2	(siehe Anm. Haltestelle "Hardt", Pos.3)
Nürtingen	Nürtingen	Nürt. Roßdorf Dürerplatz	3	Ri. Roßdorf Schule						x			A-2, A-4	(siehe Anm. Haltestelle "Hardt", Pos.3)
Nürtingen	Nürtingen	Nürt. Roßdorf Holbeinstraße	3	Ri. Liebermannstr./ Dürerstr. (Dürerplatz)							x		A-2	(siehe Anm. Haltestelle "Hardt", Pos.3)
Nürtingen	Nürtingen	Nürt. Roßdorf Holbeinstraße	4	Ri. Berliner Str./ Dürerstr. (Dürerplatz)							x		A-2	(siehe Anm. Haltestelle "Hardt", Pos.3)
Nürtingen	Nürtingen	Nürt. Roßdorf Liebermannstr.	3	Ri. Roßdorf Holbeinstraße						x			A-2	(siehe Anm. Haltestelle "Hardt", Pos.3)
Nürtingen	Nürtingen	Nürtingen Achalmstraße	3	Ri. Hermann-Löns-Straße							x		A-2	(siehe Anm. Haltestelle "Hardt", Pos.3)

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Nürtingen	Nürtingen	Nürtingen Achalmstraße	4	Ri. Rotenbergplatz							x		A-2	(siehe Anm. Haltestelle "Hardt", Pos.3)
Nürtingen	Nürtingen	Nürtingen Amtsgericht	3	Ri. Schillerplatz							x		A-2	(siehe Anm. Haltestelle "Hardt", Pos.3)
Nürtingen	Nürtingen	Nürtingen Amtsgericht	4	Ri. Albstraße (Siedlerstube)							x		A-2	(siehe Anm. Haltestelle "Hardt", Pos.3)
Nürtingen	Nürtingen	Nürtingen Auf dem Lerchenberg	3	Bucht						x			A-2	(siehe Anm. Haltestelle "Hardt", Pos.3)
Nürtingen	Nürtingen	Nürtingen Auf dem Lerchenberg	4	Nord	x	x				x			A-2, A-4	(siehe Anm. Haltestelle "Hardt", Pos.3)
Nürtingen	Nürtingen	Nürtingen Bahnhofstraße	3	Ri. Schillerplatz/ Weberstr.						x			A-2, B-2	(siehe Anm. Haltestelle "Hardt", Pos.3)
Nürtingen	Nürtingen	Nürtingen Bauhof	3	Ri. Weberstraße						x			A-2, A-4	(siehe Anm. Haltestelle "Hardt", Pos.3)
Nürtingen	Nürtingen	Nürtingen Bauhof	4	Ri. Realschule						x			A-2, A-4	(siehe Anm. Haltestelle "Hardt", Pos.3)
Nürtingen	Nürtingen	Nürtingen Bf (Post)	3	Ri. ZOB (Bahnhofstraße Behelfshaltestelle)						x			A-2, B-2	(siehe Anm. Haltestelle "Hardt", Pos.3)
Nürtingen	Nürtingen	Nürtingen Dammstraße	3	Ri. Schillerplatz	x	x				x			A-2, A-4	(siehe Anm. Haltestelle "Hardt", Pos.3)
Nürtingen	Nürtingen	Nürtingen Dammstraße	4	Ri. Eibenweg	x	x				x			A-2, A-4	(siehe Anm. Haltestelle "Hardt", Pos.3)
Nürtingen	Nürtingen	Nürtingen Eibenweg	3	Ri. Dammstraße	x	x				x			A-2, A-4	(siehe Anm. Haltestelle "Hardt", Pos.3)
Nürtingen	Nürtingen	Nürtingen Eibenweg	4	Ri. Auf dem Lerchenberg	x	x				x			A-2, A-4	(siehe Anm. Haltestelle "Hardt", Pos.3)

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Nürtingen	Nürtingen	Nürtingen Eichendorffstraße	3	Ri. Albstraße (Siedlerstube)						x			A-2, A-4	(siehe Anm. Haltestelle "Hardt", Pos.3)
Nürtingen	Nürtingen	Nürtingen Eichendorffstraße	4	Ri. Ziegeleistraße						x			A-2, A-4	(siehe Anm. Haltestelle "Hardt", Pos.3)
Nürtingen	Nürtingen	Nürtingen Enzenhardtplatz	3	Ri. Stettiner Straße						x			A-2	(siehe Anm. Haltestelle "Hardt", Pos.3)
Nürtingen	Nürtingen	Nürtingen Enzenhardtplatz	4	Ri. Auf dem Lerchenberg	x	x				x			A-2, A-4	(siehe Anm. Haltestelle "Hardt", Pos.3)
Nürtingen	Nürtingen	Nürtingen Großer Forst	3	Rtg Ostpreußenweg						x			A-2	(siehe Anm. Haltestelle "Hardt", Pos.3)
Nürtingen	Nürtingen	Nürtingen Großer Forst	4	Rtg Metzinger Str.						x			A-2	(siehe Anm. Haltestelle "Hardt", Pos.3)
Nürtingen	Nürtingen	Nürtingen Hermann-Löns-Straße	3	Ri. Schelmenwasen						x			A-2	(siehe Anm. Haltestelle "Hardt", Pos.3)
Nürtingen	Nürtingen	Nürtingen Hermann-Löns-Straße	4	Ri. Achalmstraße	x	x				x			A-2, A-4	(siehe Anm. Haltestelle "Hardt", Pos.3)
Nürtingen	Nürtingen	Nürtingen Humpfentalstraße	3	Ri. Enzenhardtplatz / Humpfentalstraße						x			A-2	(siehe Anm. Haltestelle "Hardt", Pos.3)
Nürtingen	Nürtingen	Nürtingen Im Gänslesgrund	3	Rtg Tischardter Str.						x			A-2	(siehe Anm. Haltestelle "Hardt", Pos.3)
Nürtingen	Nürtingen	Nürtingen Im Gänslesgrund	4	Rtg Stettiner Str.						x			A-2	(siehe Anm. Haltestelle "Hardt", Pos.3)
Nürtingen	Nürtingen	Nürtingen Kirchheimer Straße	3	Ri. Plochinger Straße							x		A-2	(siehe Anm. Haltestelle "Hardt", Pos.3)
Nürtingen	Nürtingen	Nürtingen Krankenhaus	3	Ankunft						x			A-2, A-4	(siehe Anm. Haltestelle "Hardt", Pos.3)

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Nürtingen	Nürtingen	Nürtingen Kroatenhof	3	Ri. Schillerplatz							x		A-2	(siehe Anm. Haltestelle "Hardt", Pos.3)
Nürtingen	Nürtingen	Nürtingen Kroatenhof	4	Ri. Metzinger Straße							x		A-2	(siehe Anm. Haltestelle "Hardt", Pos.3)
Nürtingen	Nürtingen	Nürtingen Metzinger Straße	3	Ri. Kroatenhof							x		A-2	(siehe Anm. Haltestelle "Hardt", Pos.3)
Nürtingen	Nürtingen	Nürtingen Metzinger Straße	4	Ri. Großbettlingen/ Humpfentalstr/Verdis							x		A-2	(siehe Anm. Haltestelle "Hardt", Pos.3)
Nürtingen	Nürtingen	Nürtingen Mühlstraße	3	Ri. ZOB						x			A-2, A-4	(siehe Anm. Haltestelle "Hardt", Pos.3)
Nürtingen	Nürtingen	Nürtingen Mühlstraße	4	Ri. Großbettlingen/ Humpfentalstr/Verdis	x	x				x			A-2, A-4	(siehe Anm. Haltestelle "Hardt", Pos.3)
Nürtingen	Nürtingen	Nürtingen Neckarbrücke	4	Ri. Oberensingen						x			A-2, A-4	(siehe Anm. Haltestelle "Hardt", Pos.3)
Nürtingen	Nürtingen	Nürtingen Neckarbrücke	5	Ri. Neckarhausen	x					x			A-2, A-4	(siehe Anm. Haltestelle "Hardt", Pos.3)
Nürtingen	Nürtingen	Nürtingen Neckarbrücke	6	Ri. Nürtingen							x		A-2	(siehe Anm. Haltestelle "Hardt", Pos.3)
Nürtingen	Nürtingen	Nürtingen Neckarbrücke Hallenbad	3	Ri. Mühlstr.	x					x			A-2, A-4	(siehe Anm. Haltestelle "Hardt", Pos.3)
Nürtingen	Nürtingen	Nürtingen Ostpreußenweg	3	Ri. Stettiner Straße							x		A-2	(siehe Anm. Haltestelle "Hardt", Pos.3)
Nürtingen	Nürtingen	Nürtingen Ostpreußenweg	4	Ri. Talstraße							x		A-2	(siehe Anm. Haltestelle "Hardt", Pos.3)
Nürtingen	Nürtingen	Nürtingen Ostsiedlung	3	eRtg Rümelinstraße							x		A-2	(siehe Anm. Haltestelle "Hardt", Pos.3)

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Nürtingen	Nürtingen	Nürtingen Ostsiedlung	4	eRtg West							x		A-2	(siehe Anm. Haltestelle "Hardt", Pos.3)
Nürtingen	Nürtingen	Nürtingen Otto-Hahn-Str.	3	Ri. Steinbeisweg							x		A-2	(siehe Anm. Haltestelle "Hardt", Pos.3)
Nürtingen	Nürtingen	Nürtingen Plochinger Straße	3	Ri. Säerstr.						x			A-2	(siehe Anm. Haltestelle "Hardt", Pos.3)
Nürtingen	Nürtingen	Nürtingen Plochinger Straße	4	Ri. Vendelaustr.						x			A-2	(siehe Anm. Haltestelle "Hardt", Pos.3)
Nürtingen	Nürtingen	Nürtingen Realschule	3	Ri. Nürtingen	x	x				x			A-2, A-4	(siehe Anm. Haltestelle "Hardt", Pos.3)
Nürtingen	Nürtingen	Nürtingen Realschule	4	Ri. Bauhof						x			A-2	(siehe Anm. Haltestelle "Hardt", Pos.3)
Nürtingen	Nürtingen	Nürtingen Roßdorf Kleeweg	4	Ri. alle Richtungen							x		A-2	(siehe Anm. Haltestelle "Hardt", Pos.3)
Nürtingen	Nürtingen	Nürtingen Roßdorf Schule	3	Ri. Roßdorf Kleeweg							x		A-2	(siehe Anm. Haltestelle "Hardt", Pos.3)
Nürtingen	Nürtingen	Nürtingen Roßdorf Schule	4	Ri. Liebermannstr.						x			A-2	(siehe Anm. Haltestelle "Hardt", Pos.3)
Nürtingen	Nürtingen	Nürtingen Rotenbergplatz	3	Ri. Achalmstraße	x					x			A-2, A-4	(siehe Anm. Haltestelle "Hardt", Pos.3)
Nürtingen	Nürtingen	Nürtingen Rotenbergplatz	4	Ri. Albstraße (Siedlerstube)	x	x				x			A-2, A-4	(siehe Anm. Haltestelle "Hardt", Pos.3)
Nürtingen	Nürtingen	Nürtingen Säerstraße	3	Ri. Krankenhaus	x	x				x			A-2, A-4	(siehe Anm. Haltestelle "Hardt", Pos.3)
Nürtingen	Nürtingen	Nürtingen Säerstraße	4	Krankenhaus	x	x				x			A-2, A-4	(siehe Anm. Haltestelle "Hardt", Pos.3)

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Nürtingen	Nürtingen	Nürtingen Schelmenwasen	3	Ri. Steinachbrücke							x		A-2	(siehe Anm. Haltestelle "Hardt", Pos.3)
Nürtingen	Nürtingen	Nürtingen Schelmenwasen	4	Ri. Hermann-Löns-Straße							x		A-2	(siehe Anm. Haltestelle "Hardt", Pos.3)
Nürtingen	Nürtingen	Nürtingen Schillerplatz	4	Ri. Süd	x					x			A-2, A-4	(siehe Anm. Haltestelle "Hardt", Pos.3)
Nürtingen	Nürtingen	Nürtingen Steinachbrücke	3	Ri. Roßdorf Berliner Straße	x	x				x			A-2, A-4	(siehe Anm. Haltestelle "Hardt", Pos.3)
Nürtingen	Nürtingen	Nürtingen Steinachbrücke	4	Ri. Schelmenwasen	x	x				x			A-2, A-4	(siehe Anm. Haltestelle "Hardt", Pos.3)
Nürtingen	Nürtingen	Nürtingen Steinbeisweg	3	Ri. Otto-Hahn-Straße						x			A-2	(siehe Anm. Haltestelle "Hardt", Pos.3)
Nürtingen	Nürtingen	Nürtingen Stettiner Str.	3	Ri. Ostpreußenweg							x		A-2	(siehe Anm. Haltestelle "Hardt", Pos.3)
Nürtingen	Nürtingen	Nürtingen Stettiner Str.	4	Ri. Tischardter Str./Enzenhardtplatz							x		A-2	(siehe Anm. Haltestelle "Hardt", Pos.3)
Nürtingen	Nürtingen	Nürtingen Tischardter Straße	3	Rtg Stettiner Str.						x			A-2	(siehe Anm. Haltestelle "Hardt", Pos.3)
Nürtingen	Nürtingen	Nürtingen Tischardter Straße	4	Rtg Roßd. Berliner Str.						x			A-2	(siehe Anm. Haltestelle "Hardt", Pos.3)
Nürtingen	Nürtingen	Nürtingen Vendelaustr.	3	Ri. Owen						x			A-2	(siehe Anm. Haltestelle "Hardt", Pos.3)
Nürtingen	Nürtingen	Nürtingen Waldfriedhof	3	Ri. Schelmenwasen						x			A-2	(siehe Anm. Haltestelle "Hardt", Pos.3)
Nürtingen	Nürtingen	Nürtingen Waldfriedhof	4	Ri. Hermann-Löns-Straße						x			A-2	(siehe Anm. Haltestelle "Hardt", Pos.3)

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Nürtingen	Nürtingen	Nürtingen Weberstraße	3	Ri. Inselbad	x					x			A-2, A-4	(siehe Anm. Haltestelle "Hardt", Pos.3)
Nürtingen	Nürtingen	Nürtingen Weberstraße	4	Ri. Nürtingen ZOB	x					x			A-2, A-4	(siehe Anm. Haltestelle "Hardt", Pos.3)
Nürtingen	Nürtingen	Nürtingen ZOB	1	Bstg 1						x			A-2	(siehe Anm. Haltestelle "Hardt", Pos.3)
Nürtingen	Nürtingen	Nürtingen ZOB	2	Bstg 2						x			A-2	(siehe Anm. Haltestelle "Hardt", Pos.3)
Nürtingen	Nürtingen	Nürtingen ZOB	3	Bstg 3						x			A-2	(siehe Anm. Haltestelle "Hardt", Pos.3)
Nürtingen	Nürtingen	Nürtingen ZOB	4	Bstg 4						x			A-2	(siehe Anm. Haltestelle "Hardt", Pos.3)
Nürtingen	Nürtingen	Nürtingen ZOB	5	Bstg 5						x			A-2	(siehe Anm. Haltestelle "Hardt", Pos.3)
Nürtingen	Nürtingen	Nürtingen ZOB	6	Bstg 6						x			A-2	(siehe Anm. Haltestelle "Hardt", Pos.3)
Nürtingen	Nürtingen	Nürtingen ZOB	7	Bstg 7						x			A-2	(siehe Anm. Haltestelle "Hardt", Pos.3)
Nürtingen	Nürtingen	Nürtingen ZOB	8	Bstg 8						x			A-2	(siehe Anm. Haltestelle "Hardt", Pos.3)
Nürtingen	Nürtingen	Nürtingen ZOB	9	Bstg 9						x			A-2	(siehe Anm. Haltestelle "Hardt", Pos.3)
Nürtingen	Nürtingen	Nürtingen ZOB	10	Bstg 10						x			A-2	(siehe Anm. Haltestelle "Hardt", Pos.3)
Nürtingen	Nürtingen	Nürtingen ZOB	11	Bstg 11						x			A-2	(siehe Anm. Haltestelle "Hardt", Pos.3)
Nürtingen	Nürtingen	Nürtingen ZOB	99	Ankunft						x			A-2	(siehe Anm. Haltestelle "Hardt", Pos.3)

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Nürtingen	Oberensingen	Oberensingen Bunsenstr.	3	Ri. Nürtingen ZOB						x			A-2	(siehe Anm. Haltestelle "Hardt", Pos.3)
Nürtingen	Oberensingen	Oberensingen Cafe Stoll	3	Ri. Nürtingen						x			A-2	(siehe Anm. Haltestelle "Hardt", Pos.3)
Nürtingen	Oberensingen	Oberensingen Cafe Stoll	4	Ri. Lindenplatz						x			A-2	(siehe Anm. Haltestelle "Hardt", Pos.3)
Nürtingen	Oberensingen	Oberensingen Grötzinger Str.	3	Ri. Lindenplatz							x		A-2	(siehe Anm. Haltestelle "Hardt", Pos.3)
Nürtingen	Oberensingen	Oberensingen Grötzinger Str.	4	Ri. Hardt							x		A-2	(siehe Anm. Haltestelle "Hardt", Pos.3)
Nürtingen	Oberensingen	Oberensingen Grötzinger Str.	5	Ri. Hauffstraße							x		A-2	(siehe Anm. Haltestelle "Hardt", Pos.3)
Nürtingen	Oberensingen	Oberensingen Grötzinger Str.	6	Ri. Lindenplatz							x		A-2	(siehe Anm. Haltestelle "Hardt", Pos.3)
Nürtingen	Oberensingen	Oberensingen H.-Herz-Straße	3	Rtg Lise-Meitner-Str.						x			A-2, B-2	(siehe Anm. Haltestelle "Hardt", Pos.3)
Nürtingen	Oberensingen	Oberensingen Hauffstraße	3	Ri. Nürtinger Straße							x		A-2	(siehe Anm. Haltestelle "Hardt", Pos.3)
Nürtingen	Oberensingen	Oberensingen Hauffstraße	4	Ri. Grötzinger Straße							x		A-2	(siehe Anm. Haltestelle "Hardt", Pos.3)
Nürtingen	Oberensingen	Oberensingen Lindenplatz	3	Ri. Cafe Stoll	x	x				x			A-2, A-4	(siehe Anm. Haltestelle "Hardt", Pos.3)
Nürtingen	Oberensingen	Oberensingen Lindenplatz	4	Ri. Grötzinger Str.	x	x				x			A-2, A-4	(siehe Anm. Haltestelle "Hardt", Pos.3)
Nürtingen	Oberensingen	Oberensingen Lise-Meitner-Straße	3	Rtg Bunsenstr.						x			A-2	(siehe Anm. Haltestelle "Hardt", Pos.3)

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Nürtingen	Oberensingen	Oberensingen Schule	3	Ri. Lindenplatz	x					x			A-2, A-4	(siehe Anm. Haltestelle "Hardt", Pos.3)
Nürtingen	Raidwangen	Raidwangen Talstraße	3	Ri. Ostpreußenweg						x			A-2	(siehe Anm. Haltestelle "Hardt", Pos.3)
Nürtingen	Reudern	Reudern Mitte	3	Ri. West							x		A-2	(siehe Anm. Haltestelle "Hardt", Pos.3)
Nürtingen	Reudern	Reudern Mitte	4	Ri. Ost							x		A-2	(siehe Anm. Haltestelle "Hardt", Pos.3)
Nürtingen	Reudern	Reudern Ost	3	Ri. Kirchheim							x		A-2	(siehe Anm. Haltestelle "Hardt", Pos.3)
Nürtingen	Reudern	Reudern Ost	4	Ri. Nürtingen							x		A-2	(siehe Anm. Haltestelle "Hardt", Pos.3)
Nürtingen	Reudern	Reudern West	3	Ri. Ostsiedlung							x		A-2	(siehe Anm. Haltestelle "Hardt", Pos.3)
Nürtingen	Reudern	Reudern West	4	Ri. Mitte							x		A-2	(siehe Anm. Haltestelle "Hardt", Pos.3)
Nürtingen	Zizishausen	Zizishausen Friedhof	3	Ri. Unterensinger Str.						x			A-2	(siehe Anm. Haltestelle "Hardt", Pos.3)
Nürtingen	Zizishausen	Zizishausen Inselbad	3	Ri. Oberb. Stattmannstraße						x			A-2	(siehe Anm. Haltestelle "Hardt", Pos.3)
Nürtingen	Zizishausen	Zizishausen Inselbad	4	Ri. Weberstr./ Stattmannstr/Schule						x			A-2	(siehe Anm. Haltestelle "Hardt", Pos.3)
Nürtingen	Zizishausen	Zizishausen Oberboihinger Straße	3	Rtg Oberb. Stattmannstraße						x			A-2	(siehe Anm. Haltestelle "Hardt", Pos.3)
Nürtingen	Zizishausen	Zizishausen Oberboihinger Straße	4	Rtg Nürtingen Weberstraße						x			A-2	(siehe Anm. Haltestelle "Hardt", Pos.3)

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Nürtingen	Zizishausen	Zizishausen Unterensinger Str.	3	Ri. Linde							x		A-2	(siehe Anm. Haltestelle "Hardt", Pos.3)
Nürtingen	Zizishausen	Zizishausen Unterensinger Str.	4	Ri. Inselbad/Friedhof							x		A-2	(siehe Anm. Haltestelle "Hardt", Pos.3)

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Ober-boihingen	Ober-boihingen	Oberboihingen Haugennest (Reuderner Straße)		Ri. Mitte/Wendlingen/ Nürtingen					x				A-2	
Ober-boihingen	Ober-boihingen	Oberboihingen Kreissparkasse	3	Ri. Lerchenstraße /Wendlingen								x	A-2, B-2	
Ober-boihingen	Ober-boihingen	Oberboihingen Kreissparkasse	4	Ri. Stattmannstraße/ Nürtingen								x	A-2, B-2	
Ober-boihingen	Ober-boihingen	Oberboihingen Lerchenstraße	3	Ri. Kreissparkasse/ Nürtingen					x				A-2	
Ober-boihingen	Ober-boihingen	Oberboihingen Lerchenstraße	4	Ri. Nürtinger Str./Wendlingen					x				A-2	
Ober-boihingen	Ober-boihingen	Oberboihingen Rathaus (Ortsmitte - Steigstr./Dorfplatz)	3	Ri. Wendlingen/ Nürtingen					x				A-2	
Ober-boihingen	Ober-boihingen	Oberboihingen Rathaus (Ortsmitte - Steigstr./Dorfplatz)	4	Ri. Warnenberg /Schule					x				A-2	
Ober-boihingen	Ober-boihingen	Oberboihingen Stattmannstraße	3	Ri. Kreissparkasse/ Wendlingen	x				x				A-2	
Ober-boihingen	Ober-boihingen	Oberboihingen Stattmannstraße	4	Ri. Inselbad / Nürtingen					x				A-2	
Ober-boihingen	Ober-boihingen	Oberboihingen Tachenhäuserstr.	3	Ri. Stattmannstr. / Nürtingen								x	A-2, B-2	
Ober-boihingen	Ober-boihingen	Oberboihingen Warnenberg (Steigstr./Im Kirchrain)	3	Ri. Mitte								x	A-2, B-2	

Anlage 4.1a

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Ohmden	Ohmden	Ohmden Friedhof	3	Ri. Ohmden Rathaus								x	A-1, A-2	
Ohmden	Ohmden	Ohmden Friedhof	4	Ri. Jesingen Rathaus								x	A-1, A-2	
Ohmden	Ohmden	Ohmden Rathaus	3	Ri. Zeller Straße						x			A-2	Der Umbau erfolgt vsl. im Jahr 2022/2023 im Zuge anderer Baumaßnahmen.
Ohmden	Ohmden	Ohmden Rathaus	4	Ri. Friedhof						x			A-2	Der Umbau erfolgt vsl. im Jahr 2022/2023 im Zuge anderer Baumaßnahmen.
Ohmden	Ohmden	Ohmden Siedlung	4	Ri. Zeller Straße								x	A-1, A-2	
Ohmden	Ohmden	Ohmden Zeller Straße	3	Ri. Siedlung								x	A-1, A-2	
Ohmden	Ohmden	Ohmden Zeller Straße	4	Ri. Rathaus								x	A-1, A-2	

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Ostfildern	Kemnat	Kemnat Altes Rathaus	3	Ri. Reutlinger Str.			x	x		x			A-1	Umbau vsl. 2022
Ostfildern	Kemnat	Kemnat Altes Rathaus	4	Ri. Rosenstr.			x	x		x			A-1	Umbau vsl. 2022
Ostfildern	Kemnat	Kemnat Gutenbergstr.	3	Ri. Schönbergstr.				x		x			A-1	Umbau vsl. 2025
Ostfildern	Kemnat	Kemnat Hagäckerstr.	3	Ri. Gutenbergstr.			x	x		x			A-1	Umbau vsl. 2022
Ostfildern	Kemnat	Kemnat Reutlinger Str.	3	Ri. Scharnhausen Nagelstr.				x		x			A-1	Umbau vsl. 2024
Ostfildern	Kemnat	Kemnat Reutlinger Str.	4	Ri. Altes Rathaus	x	x	x	x						
Ostfildern	Kemnat	Kemnat Rosenstraße	3	Ri. Kemnat Altes Rathaus				x		x			A-1	Umbau vsl. 2022
Ostfildern	Kemnat	Kemnat Rosenstraße	4	Ri. Kemnat Zeppelinstr.			x	x		x			A-1	Umbau vsl. 2022
Ostfildern	Kemnat	Kemnat Schönbergstr.	3	Ri. Hagäckerstr.				x		x			A-1	Umbau vsl. 2025
Ostfildern	Kemnat	Kemnat Schönbergstr.	4	Ri. Zeppelinstr./ Heumaden				x		x			A-1	Umbau vsl. 2025
Ostfildern	Kemnat	Kemnat Zeppelinstraße	3	Ri. Rosenstr.				x		x			A-1	Umbau vsl. 2023
Ostfildern	Kemnat	Kemnat Zeppelinstraße	4	Ri. Schönbergstr.	x	x	x	x						
Ostfildern	Nellingen	Nellingen Denkendorfer Str.	3	Ri. Kaiserstr.	x	x	x	x						
Ostfildern	Nellingen	Nellingen Denkendorfer Str.	4	Ri. Denkendorf Stadion	x	x		x					A-4, B-1	
Ostfildern	Nellingen	Nellingen Hindenburgstr.	3	Ri. Nellingen	x	x	x	x						
Ostfildern	Nellingen	Nellingen Hindenburgstr.	4	Ri. Kaiserstr.	x	x	x	x						

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Ostfildern	Nellingen	Nellingen Hindenburgstr.	5	L.120 Ri. Riegelstr.	x	x	x	x						
Ostfildern	Nellingen	Nellingen Hindenburgstr.	6	L.120 Ri. Kaiserstr.	x	x	x	x						
Ostfildern	Nellingen	Nellingen Kaiserstraße	3	Ri. Hindenburgstr.			x	x		x			A-1	Umbau vsl. 2023
Ostfildern	Nellingen	Nellingen Kaiserstraße	4	Ri. Denkendorfer Str.				x		x			A-1	Umbau vsl. 2023
Ostfildern	Nellingen	Nellingen Nellinger Linde 3		Ri. Zollberg Mutzenreisstr.	x	x	x	x						*Zuständigkeit Landkreis Esslingen;* gemeinsames Straßenbauamt der Landkreise Esslingen und Göppingen (Gehweg und Straße)
Ostfildern	Nellingen	Nellingen Nellinger Linde 4		Ri. Nussweg/Steinen	x	x	x	x						*Zuständigkeit Landkreis Esslingen;* gemeinsames Straßenbauamt der Landkreise Esslingen und Göppingen (Gehweg und Straße)
Ostfildern	Nellingen	Nellingen Nussweg	3	Ri. Nellingen	x		x	x		x			A-1	Umbau vsl. 2025
Ostfildern	Nellingen	Nellingen Nussweg	4	Ri. Nellinger Linde	x	x	x	x						
Ostfildern	Nellingen	Nellingen Ostfildern	3	Linie 119 Ri. Hindenburgstr.			x	x		x			A-1	Umbau vsl. 2022
Ostfildern	Nellingen	Nellingen Ostfildern	4	L.119 Ri. Nussweg/ L.120 Ri. Hindenburgst	x		x	x		x			A-1	Umbau vsl. 2022

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Ostfildern	Nellingen	Nellingen Paulinenstraße	3	Ri. Zollberg Mutzenreisstr.				x		x			A-1	Umbau vsl. 2026
Ostfildern	Nellingen	Nellingen Paulinenstraße	4	Ri. Hindenburgstr.			x	x		x			A-1	Umbau vsl. 2026
Ostfildern	Nellingen	Nellingen Riegelstraße	3	Ri. Hindenburgstr.	x	x	x	x						
Ostfildern	Nellingen	Nellingen Riegelstraße	4	Ri. Schulzentrum/ Lindenschule	x	x	x	x						
Ostfildern	Nellingen	Nellingen Schulzentrum	3	Ri. Riegelstraße/ Kreuzbrunnen	x		x	x	x					Umbau vsl. 2021
Ostfildern	Nellingen	Nellingen Steinen	4	Ri. Paulinenstr.				x		x			A-1	Umbau vsl. 2025
Ostfildern	Parksiedlung	Parks. Herzog-Philipp-Platz	3	Ri. Parkstr.			x	x	x					Umbau vsl. 2021
Ostfildern	Parksiedlung	Parks. Herzog-Philipp-Platz	4	Ri. R.-Koch-Str.	x	x	x	x						
Ostfildern	Parksiedlung	Parks. Robert-Koch-Straße	3	Ri. R.-Koch-Str./ Scharnhauser Park			x	x			x		A-2	Der Umbau erfolgt im Zuge des Kreuzungsumbaus. Zeitpunkt unbekannt
Ostfildern	Parksiedlung	Parks. Robert-Koch-Straße	4	Ri. Zollberg Mutzenreis				x			x		A-2	Der Umbau erfolgt im Zuge des Kreuzungsumbaus. Zeitpunkt unbekannt.
Ostfildern	Parksiedlung	Parksiedlung Parkstraße	3	Ri. Zinsholz	x	x	x	x						
Ostfildern	Parksiedlung	Parksiedlung Parkstraße	4	Ri. Herzog-Philipp-Platz	x		x	x		x			A-1	Umbau vsl. 2026
Ostfildern	Ruit	Ruit	1	Ri. Ruit Im Kapf			x	x	x					Umbau vsl. 2021

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Ostfildern	Ruit	Ruit	2	Ri. Ruit Kirche/Ruit Horbstr.			x	x	x					Umbau vsl. 2021
Ostfildern	Ruit	Ruit Horbstraße	3	Ri. Heumaden	x	x	x	x						
Ostfildern	Ruit	Ruit Horbstraße	4	Ri. Ruit	x	x	x	x						
Ostfildern	Ruit	Ruit Im Kapf	3	Ri. Krankenhaus				x		x			A-1	Umbau vsl. 2025
Ostfildern	Ruit	Ruit Im Kapf	4	Ri. Ruit				x		x			A-1	Umbau vsl. 2025
Ostfildern	Ruit	Ruit Kirche	3	Ri. Ruit			x	x		x			A-1	Umbau vsl. 2022
Ostfildern	Ruit	Ruit Kirche	4	L.35 Ri. Scharnh.Str./ L.131 Ri. Zinsholz	x	x	x	x						
Ostfildern	Ruit	Ruit Krankenhaus	3	Linie 131 Ri. Im Kapf	x	x	x	x						
Ostfildern	Ruit	Ruit Krankenhaus	4	Linie 35 Ri. Im Kapf	x	x	x	x						
Ostfildern	Ruit	Ruit Scharnhäuser Str.	3	Ri. Ruit Kirche				x		x			A-1	Umbau vsl. 2022
Ostfildern	Ruit	Ruit Scharnhäuser Str.	4	Ri. Scharnhausen Gestütshof				x		x			A-1	Umbau vsl. 2022
Ostfildern	Ruit	Ruit Zinsholz	3	Ri. Ruit Kirche	x		x	x		x			A-1	Umbau vsl. 2026
Ostfildern	Ruit	Ruit Zinsholz	4	Ri. Parkstr./ Park-siedlung R.-K.-Str.	x		x	x		x			A-1	Umbau vsl. 2026
Ostfildern	Scharn-hausen	Scharnh. Plieninger Str.(Nord)	3	Ri. Neuhausen				x		x			A-1	Umbau vsl. 2026
Ostfildern	Scharn-hausen	Scharnh. Sonnenhalde	3	Ri. Sonnenhalde			x	x		x			A-1	Umbau vsl. 2023
Ostfildern	Scharn-hausen	Scharnh. Sonnenhalde	4	Ri. Kreuzbrunnen	x		x	x		x			A-1	Umbau vsl. 2023
Ostfildern	Scharn-hausen	Scharnhausen Gestütshof	3	Ri. Ruit Scharnhäuser Str.				x		x			A-1	Umbau vsl. 2024

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Ostfildern	Scharn-hausen	Scharnhausen Gestütshof	4	Ri. Rathaus				x		x			A-1	Umbau vsl. 2024
Ostfildern	Scharn-hausen	Scharnhausen Lenzhalde	3	Ri. Rathaus				x		x			A-1	Umbau vsl. 2022
Ostfildern	Scharn-hausen	Scharnhausen Lenzhalde	4	Ri. Sonnenhalde				x		x			A-1	Umbau vsl. 2023
Ostfildern	Scharn-hausen	Scharnhausen Nagelstraße	3	Ri. Plieninger Str.(Nord)				x		x			A-1	Umbau vsl. 2024
Ostfildern	Scharn-hausen	Scharnhausen Nagelstraße	4	Ri. Kemnat Reutlinger Str.				x		x			A-1	Umbau vsl. 2024
Ostfildern	Scharn-hausen	Scharnhausen Plieninger Str.	3	Ri. Rathaus/ Gestütshof				x		x			A-1	Umbau vsl. 2026
Ostfildern	Scharn-hausen	Scharnhausen Plieninger Str.	4	Ri. Seemühlenweg				x		x			A-1	Umbau vsl. 2026
Ostfildern	Scharn-hausen	Scharnhausen Rathaus	1	Ri. Plieninger Str.			x	x		x			B-1	Eine Manövrierfläche von mind. 2,5m ist nicht möglich (B-1). Umbau vsl. 2023
Ostfildern	Scharn-hausen	Scharnhausen Rathaus	2	Ri. Neuhausen Zabergäustr.			x	x			x		B-1	Umbau im Zuge einer großangelegten städtebaulichen Maßnahme, Zeitpunkt unbekannt

Anlage 4.1a

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2.5m)	Stufenloser Zugang						
Ostfildern	Scharn-hausen	Scharnhausen Rathaus	3	Ri. Lenzhalde			x	x			x		B-1	Umbau im Zuge einer großangelegten städtebaulichen Maßnahme, Zeitpunkt unbekannt
Ostfildern	Scharn-hausen	Scharnhausen Rathaus	4	Ri. Plieninger Str.			x	x			x		B-1	Umbau im Zuge einer großangelegten städtebaulichen Maßnahme, Zeitpunkt unbekannt
Ostfildern	Scharnhauser Park	Scharnhauser Park	1	Linie 122 Ri. Kreuzbrunnen	x		x	x	x					Umbau vsl. 2021
Ostfildern	Scharnhauser Park	Scharnhauser Park	2	Linie 122 Ri. Robert-Koch-Str.	x		x	x	x					Umbau vsl. 2021
Ostfildern	Scharnhauser Park	Scharnhauser Park	3	Ri. Ruit Zinsholz					x				A-3	
Ostfildern	Scharnhauser Park	Scharnhauser Park Kreuzbrunnen	3	Linie 122 Ri. Sonnenhalde	x		x	x		x			A-1	Umbau vsl. 2024
Ostfildern	Scharnhauser Park	Scharnhauser Park Kreuzbrunnen	4	L.120 Ri. Riegelstr./ L.122 Ri. Sch.Park	x		x	x		x			A-1	Umbau vsl. 2024

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Owen	Owen	Owen	3	Ri. Nürtingen/ Beuren/Lenningen							x		A-2	Der Bahnhof soll von der Bahn barrierefrei ausgebaut werden. Der Ausbau der Bushaltestelle soll dann entsprechend anschließend eingetaktet werden.
Owen	Owen	Owen Geschichtshaus	3	Ri. Owen Bahnhof/Lenningen								x	B-1a, B-1c	
Owen	Owen	Owen Geschichtshaus	4	Ri. Teckhalle								x	B-1a, B-1c	
Owen	Owen	Owen Rebenweg	3	Ri. Brucken Untere Straße	x	x		x				x	B-1c	
Owen	Owen	Owen Rebenweg	4	Ri. Beurener Straße	x	x		x				x	B-1c	
Owen	Owen	Owen Teckhalle	3	Ri. Beurener Straße	x	x	(x)	x		x			A-2	Ausbau Neue Straße 2021-2022 / Anschließend Ausbau Bushaltetselle.)
Owen	Owen	Owen Teckhalle	4	Ri. Goldmorgen	x	x	x	x		x			A-2	Ausbau Neue Straße 2021-2022 / Anschließend Ausbau Bushaltetselle.

Anlage 4.1a

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Plochingen	Plochingen	Plochingen	1	Bstg 1	x		x	x		x			A-2	Umbauplanung ZOB
Plochingen	Plochingen	Plochingen	2	Bstg 2	x		x	x		x			A-2	Umbauplanung ZOB
Plochingen	Plochingen	Plochingen	3	Bstg 3	x		x	x		x			A-2	Umbauplanung ZOB
Plochingen	Plochingen	Plochingen	4	Bstg 4	x		x	x		x			A-2	Umbauplanung ZOB
Plochingen	Plochingen	Plochingen	5	Bstg 5	x		x	x		x			A-2	Umbauplanung ZOB
Plochingen	Plochingen	Plochingen Beethovenstraße	3	Ri. Lettenäcker			x	x		x				
Plochingen	Plochingen	Plochingen Beethovenstraße	4	Ri. Marquardtschule / Panoramastraße			x	x		x				
Plochingen	Plochingen	Plochingen Eisenbahnstraße	3	Ri. Ulmer Straße			x	x	x					Geplant 2021
Plochingen	Plochingen	Plochingen Esslinger Str.	3	Ri. Plochingen Bf/ZOB			x	x		x				
Plochingen	Plochingen	Plochingen Esslinger Str.	4	Ri. Pfostenberg			x	x		x				
Plochingen	Plochingen	Plochingen Kapelle	3	Ri. Panoramastraße			x	x		x				
Plochingen	Plochingen	Plochingen Kapelle	4	Ri.Kreissparkasse	x		x	x		x				
Plochingen	Plochingen	Plochingen Kornbergweg	3	Ri. Stuifenstr.	x	x	x	x						
Plochingen	Plochingen	Plochingen Kornbergweg	4	Ri. Lettenäcker	x	x		x				x		
Plochingen	Plochingen	Plochingen Kreissparkasse	3	Ri. Plochingen				x		x				
Plochingen	Plochingen	Plochingen Lettenäcker	3	Ri. Stuifenstraße			x	x	x					Geplant 2021

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Plochingen	Plochingen	Plochingen Marquardtschule	3	Ri. Beethovenstraße			x	x		x				
Plochingen	Plochingen	Plochingen Panoramastraße	3	Ri. Marquardtschule / Beethovenstraße			x	x		x				
Plochingen	Plochingen	Plochingen Panoramastraße	4	Ri. Kapelle				x		x				
Plochingen	Plochingen	Plochingen Pfostenberg	3	Ri. Esslinger Straße				x		x				
Plochingen	Plochingen	Plochingen Pfostenberg	4	Ri. Altbach Gemeindehalle			x	x		x				
Plochingen	Plochingen	Plochingen Stuifenstraße	3	Ri. Stumpenhof				x		x				
Plochingen	Plochingen	Plochingen Stumpenhof	3	Ri. Lettenäcker	x	x	x	x						
Plochingen	Plochingen	Plochingen Ulmer Str.	3	Ri. Stuttgarter Straße				x		x				
Plochingen	Plochingen	Plochingen Ulmer Str.	4	Ri. Kreissparkasse			x	x		x				

Anlage 4.1a

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Plochingen	Plochingen	Plochingen Weißer Stein	3	Ri. Kreissparkasse							x		A-2	*Zuständigkeit Land Baden-Württemberg* ; Ausführung i.d.R. gemeinsam oder in Absprache mit dem Landkreis: Der Umbau wird i.d.R. im Zusammenhang mit einer Straßensanierung nicht vor dem 01.01.2027 durchgeführt.
Plochingen	Plochingen	Plochingen Weißer Stein	4	Ri. Kreuzung							x		A-2	*Zuständigkeit Land Baden-Württemberg* ; Ausführung i.d.R. gemeinsam oder in Absprache mit dem Landkreis: Der Umbau wird i.d.R. im Zusammenhang mit einer Straßensanierung nicht vor dem 01.01.2027 durchgeführt.

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Reichenbach (F)	Reichenbach (F)	Reichenb.(F) Blumen-/Wilh.str.	3	Ri. Lichtenwald/ Risshalde			x	x	x				A-2	
Reichenbach (F)	Reichenbach (F)	Reichenb.(F) Blumen-/Wilh.str.	4	Ri. Reichenbach			x	x	x				A-2	
Reichenbach (F)	Reichenbach (F)	Reichenb.(F) K 1206 (Bahnhof)	3	Ri. Ulmer Straße								x	A-2, B-1a	
Reichenbach (F)	Reichenbach (F)	Reichenb.(F) K 1206 (Bahnhof)	4	Ri. Weberei			x		x				A-2	
Reichenbach (F)	Reichenbach (F)	Reichenb.(F) Kulturz.Die Halle	3	Ri. Blumen-/Wilhelm-str./Ulmer Str./Schul								x	B-2	
Reichenbach (F)	Reichenbach (F)	Reichenb.(F) Leintel	3	Ri. Steinäckerstraße			x		x					
Reichenbach (F)	Reichenbach (F)	Reichenb.(F) Reichenbachstr.	3	Ri. Lichtenwald			x		x					
Reichenbach (F)	Reichenbach (F)	Reichenb.(F) Reichenbachstr.	4	Ri. Reichenbach					x				A-2	
Reichenbach (F)	Reichenbach (F)	Reichenb.(F) Schönblick	3	Ri. Siegenbergplatz			x		x					
Reichenbach (F)	Reichenbach (F)	Reichenb.(F) Schönblick	4	Ri. Schulzentrum					x				B-1a	
Reichenbach (F)	Reichenbach (F)	Reichenb.(F) Schorndorfer Str.	3	Ri. Reichenbachstraße			x		x				A-2	
Reichenbach (F)	Reichenbach (F)	Reichenb.(F) Schorndorfer Str.	4	Ri. Blumenstraße			x		x				A-2	
Reichenbach (F)	Reichenbach (F)	Reichenb.(F) Schulzentrum	3	Ri. West			x		x				A-2	

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Reichenbach (F)	Reichenbach (F)	Reichenb.(F) Schulzentrum	4	Ri. Ost			x		x				A-2	
Reichenbach (F)	Reichenbach (F)	Reichenb.(F) Steinäckerstr.	3	Ri. Risshalde/Leintel			x		x					
Reichenbach (F)	Reichenbach (F)	Reichenb.(F) Stgt.-/Hauptstr.	3	Ri. Plochingen/ Schulzentrum	x	x	x	x						
Reichenbach (F)	Reichenbach (F)	Reichenb.(F) Stgt.-/Hauptstr.	4	Ri. Bahnhof/Ulmer Straße	x	x	x	x						
Reichenbach (F)	Reichenbach (F)	Reichenb.(F) Stuttgarter Str.	3	Ri. Stuttgarter-/Hauptstraße			x					x	A-2, B-1a	
Reichenbach (F)	Reichenbach (F)	Reichenb.(F) Stuttgarter Str.	4	Ri. Ulmer Straße			x						A-2	
Reichenbach (F)	Reichenbach (F)	Reichenb.(F) Ulmer Straße	3	Ri. Plochingen									A-2	
Reichenbach (F)	Reichenbach (F)	Reichenb.(F) Ulmer Straße	4	Ri. Ebersbach			x						A-2	
Reichenbach (F)	Reichenbach (F)	Reichenb.(F) Weinberg-/Teckstr	4	Ri. Blumen-Wilhelmstraße					x				B-1a	
Reichenbach (F)	Reichenbach (F)	Reichenbach (F)	3	Ri. Stuttgarter/ Hauptstr.	x	x	x	x						
Reichenbach (F)	Reichenbach (F)	Reichenbach (F)	4	Ri. Ulmer/Blumenstr.	x	x	x	x						
Reichenbach (F)	Reichenbach (F)	Reichenbach (F) Albstraße	3	Ri. Schönblick					x					

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Reichenbach (F)	Reichenbach (F)	Reichenbach (F) Bannmühle	3	Ri. Kirche Lichtenwald							x		A-2, A-3	*Zuständigkeit Land Baden-Württemberg;* Ausführung i.d.R. gemeinsam oder in Absprache mit dem Landkreis: Der Umbau wird i.d.R. im Zusammenhang mit einer Straßensanierung nicht vor dem 01.01.2027 durchgeführt.
Reichenbach (F)	Reichenbach (F)	Reichenbach (F) Bannmühle	4	Ri. Reichenbachstraße							x		A-2, A-3	*Zuständigkeit Land Baden-Württemberg;* Ausführung i.d.R. gemeinsam oder in Absprache mit dem Landkreis: Der Umbau wird i.d.R. im Zusammenhang mit einer Straßensanierung nicht vor dem 01.01.2027 durchgeführt.
Reichenbach (F)	Reichenbach (F)	Reichenbach (F) Blumenstraße	3	Ri. Schorndorfer Straße			x		x				A-2	

Anlage 4.1a

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Reichenbach (F)	Reichenbach (F)	Reichenbach (F) Blumenstraße	4	Ri. Blumen-/Wilhelmstraße					x				A-2	
Reichenbach (F)	Reichenbach (F)	Reichenbach (F) Hochhaus	4	Ri. Albstraße			x		x					
Reichenbach (F)	Reichenbach (F)	Reichenbach (F) Neuffenstr.	3	Ri. Hochhaus			x		x				B-1a	
Reichenbach (F)	Reichenbach (F)	Reichenbach (F) Risshalde	3	Ri. Weinbergstraße			x		x					
Reichenbach (F)	Reichenbach (F)	Reichenbach (F) Schillerstr.	3	Ri. Schulzentrum	x	x		x	x					
Reichenbach (F)	Reichenbach (F)	Reichenbach (F) Schillerstr.	4	Ri. Stuttgarter-/Hauptstr.	x	x		x	x					
Reichenbach (F)	Reichenbach (F)	Reichenbach (F) Siegenbergpl.	3	Ri. Neuffenstraße			x		x					
Reichenbach (F)	Reichenbach (F)	Reichenbach (F) Weberei	3	Ri. K 1206 (Bahnhof)					x				A-2	
Reichenbach (F)	Reichenbach (F)	Reichenbach (F) Weberei	4	Ri. Talbachbrücke					x				A-2	
Reichenbach (F)	Reichenbach (F)	Reichenbach (F) Weinbergstr.	3	Ri. Risshalde / Stgt.-Hauptstraße					x					
Reichenbach (F)	Reichenbach (F)	Reichenbach (F) Weinbergstr.	4	Ri. Blumen-Wilhelmstraße			x		x					

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Schlaitdorf	Schlaitdorf	Schlaitdorf Neckartailf. Str.	3	Ri. Rathaus			x		x				A-2	
Schlaitdorf	Schlaitdorf	Schlaitdorf Neckartailf. Str.	4	Ri. Neckartailfingen			x		x				A-2	
Schlaitdorf	Schlaitdorf	Schlaitdorf Rathaus	3	Ri. Häslach Seestr.								x	B-1a, B-1c	
Schlaitdorf	Schlaitdorf	Schlaitdorf Rathaus	4	Ri. Neckartailfinger Str.								x	B-1a, B-1b, B-1c	

Anlage 4.1a

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Unterensingen	Unterensingen	Unterensingen Blumenstraße	3	Ri. Industriegebiet						x			A-1	Eine Kostenberechnung für den Umbau aller Bushaltestellen ist erstellt und grundsätzlich eingeplant. Es wurde ein Antrag auf Aufnahme ins Förderprogramm des Landes über das RPS gestellt, mit der Hoffnung 2021 aufgenommen zu werden. Der Umbau kann wegen des finanziellen Anteils der Gemeinde und diversen Baumaßnahmen, wie die Pflichtaufgabe Neubau einer Kita, aus haushaltstechnischen Gründen nicht in 2021 erfolgen, sie ist aber für 2022 eingeplant, sofern die Förderzusage erfolgt.

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Unterensingen	Unterensingen	Unterensingen Blumenstraße	4	Ri. Stern						x			A-1	(siehe Anmerkung Unterensingen Blumenstraße, Pos.3)
Unterensingen	Unterensingen	Unterensingen Linde	3	Ri. Stern						x			A-1	(siehe Anmerkung Unterensingen Blumenstraße, Pos.3)
Unterensingen	Unterensingen	Unterensingen Linde	4	Ri. Zizishausen						x			A-1	(siehe Anmerkung Unterensingen Blumenstraße, Pos.3)
Unterensingen	Unterensingen	Unterensingen Stern	3	Ri. Blumenstraße						x			A-1	(siehe Anmerkung Unterensingen Blumenstraße, Pos.3)
Unterensingen	Unterensingen	Unterensingen Stern	4	Ri. Linde						x			A-1	(siehe Anmerkung Unterensingen Blumenstraße, Pos.3)

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Weilheim (T)	Hepsisau	Hepsisau Rathaus	3	Ri. Alle Richtungen				x		x			A-2	Der Umbau erfolgt im Rahmen der Sanierung der Hauptstraße (L1212).
Weilheim (T)	Weilheim (T)	Weilh.(T) Egb. Egelsbgstr.	3	Ri. Egelsberg Hochhaus	x	x	x	x						
Weilheim (T)	Weilheim (T)	Weilh.(T) Egb. Egelsbgstr.	4	Ri. Lange Morgen	x	x	x	x						
Weilheim (T)	Weilheim (T)	Weilh.(T) Egb. Teckstraße	3	Ri. Egelsberg Hochhaus				x			x		A-2	
Weilheim (T)	Weilheim (T)	Weilh.(T) Egb. Teckstraße	4	Ri. Bissingen Fabrikstraße				x			x		A-2	
Weilheim (T)	Weilheim (T)	Weilh.(T) Egelsberg Hochhaus	3	Ri. Teckstraße/ Weilheim				x			x		A-2	
Weilheim (T)	Weilheim (T)	Weilh.(T) Egelsberg Hochhaus	4	Ri. Egelsbergstraße				x			x		A-2	
Weilheim (T)	Weilheim (T)	Weilh.(T) Kirchh.Str./Hegelstr	3	Ri. Lange Morgen				x		x			B-1a	
Weilheim (T)	Weilheim (T)	Weilh.(T) Kirchh.Str./Hegelstr	4	Ri. Kreissparkasse/ Brunnenstraße	x			x	x				A-4	
Weilheim (T)	Weilheim (T)	Weilh.(T) KSK/Brunnenstr.	1	Ri. Kirchheimer Str./ Hegelstr/Neidlingen	x	x	x	x						
Weilheim (T)	Weilheim (T)	Weilh.(T) KSK/Brunnenstr.	2	Ri. Schluchtweg	x	x	x	x						
Weilheim (T)	Weilheim (T)	Weilh.(T) KSK/Kirchheimer Str.	3	Ri. Neidlinger Straße	x			x				x	A-3, A-4	nur Ausstiegswartehalle

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Weilheim (T)	Weilheim (T)	Weilh.(T) Limb.sch./Biss. Str.	3	Ri. Bildungszentrum				x			x		A-2, A-3	
Weilheim (T)	Weilheim (T)	Weilh.(T) Limb.sch./Kelterstr.	3	Ri. Bildungszentrum				x		x			A-2	Der Umbau erfolgt im Rahmen der Sanierung der Kelterstraße.
Weilheim (T)	Weilheim (T)	Weilheim (T) Abzw. Hepsisau	3	Ri. Fabrikstraße								x	B-1c	
Weilheim (T)	Weilheim (T)	Weilheim (T) Abzw. Hepsisau	4	Ri. Neidlinger Straße								x	B-1c	
Weilheim (T)	Weilheim (T)	Weilheim (T) Bahnhofstraße	3	Ri. Karl-Scheufelen-Straße				x				x	B-1c	
Weilheim (T)	Weilheim (T)	Weilheim (T) Bildungszentrum	3	Ri. Limburgschule/ Bissinger Straße				x				x	A-3	
Weilheim (T)	Weilheim (T)	Weilheim (T) Bildungszentrum	4	eRtg Kreissparkasse/ Brunnenstraße					x					
Weilheim (T)	Weilheim (T)	Weilheim (T) Holzmadener Straße		Ri. Stadtmitte				x		x			A-3	
Weilheim (T)	Weilheim (T)	Weilheim (T) Holzmadener Straße		Ri. Kreisverkehr				x		x			A-3	
Weilheim (T)	Weilheim (T)	Weilheim (T) Jahnstraße	3	Ri. Maierhöfe							x		B-1a, B-1d	
Weilheim (T)	Weilheim (T)	Weilheim (T) Jahnstraße	4	Ri. Schluchtweg							x		B-1c	
Weilheim (T)	Weilheim (T)	Weilheim (T) L1214		Ri. Weilheim Stadtmitte				x			x		A-2	
Weilheim (T)	Weilheim (T)	Weilheim (T) L1214		Ri. Aichelberg				x		x			A-3	

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Weilheim (T)	Weilheim (T)	Weilheim (T) Lange Morgen	3	Ri. Egelsberg Egelsbergstraße				x		x			A-2	
Weilheim (T)	Weilheim (T)	Weilheim (T) Lange Morgen	4	Ri. Kirchheimer Str./Hegelstraße	x			x		x			A-4	
Weilheim (T)	Weilheim (T)	Weilheim (T) Lerchenstraße	3	Ri. Schluchtweg				x				x	B-1c	Nur eine Fahrt morgens.
Weilheim (T)	Weilheim (T)	Weilheim (T) Maierhöfe	3	Ri. Jahnstraße				x		x			A-1	
Weilheim (T)	Weilheim (T)	Weilheim (T) Maierhöfe	4	Ri. Bahnhof				x		x			A-1	
Weilheim (T)	Weilheim (T)	Weilheim (T) Neidlinger Straße	3	Ri. Abzweigung Hepsisau				x				x	B-1c	
Weilheim (T)	Weilheim (T)	Weilheim (T) Neidlinger Straße	4	Ri. Kreissparkasse/ Brunnenstraße				x				x	B-1c	
Weilheim (T)	Weilheim (T)	Weilheim (T) Schluchtweg	3	Ri. Jahnstr.				x		x			A-2	
Weilheim (T)	Weilheim (T)	Weilheim (T) Schluchtweg	4	Ri. KSK				x		x			A-2	
Weilheim (T)	Weilheim (T)	Weilheim (T) Weinsteige	3	Ri. Egelsberg Teckstraße	x			x	x				A-4	

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Wendlingen (N)	Wendlingen (N)	Wendl.(N) Anne-Frank-Schule	3	Ri. Kapellenstr./ Schulzentrum					x					
Wendlingen (N)	Wendlingen (N)	Wendl.(N) Anne-Frank-Schule	4	Ri. Sporthalle								x	B-1	
Wendlingen (N)	Wendlingen (N)	Wendl.(N) Kirchheimer Str.	3	Ri. Eugenstr.					x					
Wendlingen (N)	Wendlingen (N)	Wendl.(N) Ludwig-Finckh-Str.	3	Ri. Fabrikstr.								x	B-1	
Wendlingen (N)	Wendlingen (N)	Wendl.(N) Schul-zentrum am Berg	3	Ri. Schulzentrum/ Stadtmitte								x	B-1	
Wendlingen (N)	Wendlingen (N)	Wendl.(N) Wilhelm-Raabe-Str.	3	Ri. Ludwig-Finkh-Str.								x	B-1	
Wendlingen (N)	Wendlingen (N)	Wendlingen (N)	1	Nachttaxi	x	x	x	x						
Wendlingen (N)	Wendlingen (N)	Wendlingen (N)	2	Steig 2	x	x	x	x						
Wendlingen (N)	Wendlingen (N)	Wendlingen (N)	3	Steig 3	x	x	x	x						
Wendlingen (N)	Wendlingen (N)	Wendlingen (N)	4	Steig 4	x	x	x	x						
Wendlingen (N)	Wendlingen (N)	Wendlingen (N)	5	Steig 5	x	x	x	x						
Wendlingen (N)	Wendlingen (N)	Wendlingen (N)	6	Steig 6 (Abfahrt Bahnhofstraße)	x	x	x	x						
Wendlingen (N)	Wendlingen (N)	Wendlingen (N) Alter Sportpl.	3	Ri. Austr.					x					

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Wendlingen (N)	Wendlingen (N)	Wendlingen (N) Austraße	3	Ri. Friedhof								x	B-1	
Wendlingen (N)	Wendlingen (N)	Wendlingen (N) Fabrikstr.	3	Ri. ZOB						x			A-2	
Wendlingen (N)	Wendlingen (N)	Wendlingen (N) Friedhof	3	Ri. Wilhelm-Raabe-Str.								x		
Wendlingen (N)	Wendlingen (N)	Wendlingen (N) Goethestr.	3	Ri. Kirchheimer Str.								x	B-1	
Wendlingen (N)	Wendlingen (N)	Wendlingen (N) Industriegebiet	3	Ri. Unterensingen	x	x	x	x						*Zuständigkeit Landkreis Esslingen*; gemeinsames Straßenbauamt der Landkreise Esslingen und Göppingen (Gehweg und Straße)
Wendlingen (N)	Wendlingen (N)	Wendlingen (N) Industriegebiet	4	Ri. Wendlingen					x					*Zuständigkeit Landkreis Esslingen*; gemeinsames Straßenbauamt der Landkreise Esslingen und Göppingen (Gehweg und Straße)
Wendlingen (N)	Wendlingen (N)	Wendlingen (N) Kapellenstraße	3	Ri. Schulzentrum								x	B-1	
Wendlingen (N)	Wendlingen (N)	Wendlingen (N) Kolpingstr.	3	Ri. Taläckerstr.								x	B-1	

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Wendlingen (N)	Wendlingen (N)	Wendlingen (N) Neuffenstraße	3	Ri. Kapellenstraße								x	B-1	
Wendlingen (N)	Wendlingen (N)	Wendlingen (N) Schulzentrum	3	Ri. Schützenstr./ Anne-Frank-Schule						x			A-2	
Wendlingen (N)	Wendlingen (N)	Wendlingen (N) Schützenstraße	3	Ri. Stadtmitte/ Taläckerstr.						x			A-2	
Wendlingen (N)	Wendlingen (N)	Wendlingen (N) Schützenstraße	4	Ri. Lerchenstraße								x	B-1	
Wendlingen (N)	Wendlingen (N)	Wendlingen (N) Sporthalle	3	Ri. Schulzentrum								x	B-1	
Wendlingen (N)	Wendlingen (N)	Wendlingen (N) Stadtmitte	3	Ri. ZOB					x					
Wendlingen (N)	Wendlingen (N)	Wendlingen (N) Taläckerstr.	3	Ri. ZOB					x					

Anlage 4.1a

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Wernau (N)	Wernau (N)	Wernau (N) Adlerstraße	4	Ri. Stadtplatz				x	x					Förderantrag für 2021 gestellt
Wernau (N)	Wernau (N)	Wernau (N) Bahnhof	3	Ri. Kirche Sankt Erasmus			x	x	x					Förderantrag für 2021 gestellt
Wernau (N)	Wernau (N)	Wernau (N) Bergstraße	3	Ri. Bruckenstraße	x	x	x	x						
Wernau (N)	Wernau (N)	Wernau (N) Bruckenstraße	3	Ri. Kirchheim/Brühl				x		x			A-1	
Wernau (N)	Wernau (N)	Wernau (N) Dorotheenweg	3	Ri. Marienstraße				x		x			A-2	
Wernau (N)	Wernau (N)	Wernau (N) Friedr.-List-Str.	3	Ri. Max-Eyth-Straße			x	x		x			A-1	
Wernau (N)	Wernau (N)	Wernau (N) Friedr.-List-Str.	4	Ri. Bruckenstr.				x		x			A-1	
Wernau (N)	Wernau (N)	Wernau (N) Kirche Sankt Magnus	3	Ri. Kirchhheim				x		x			A-1	
Wernau (N)	Wernau (N)	Wernau (N) Kirche Sankt Magnus	4	Ri. Wernau				x		x			A-1	
Wernau (N)	Wernau (N)	Wernau (N) Königsberger Straße	3	Ri. Adlerstraße			x	x		x			A-2	
Wernau (N)	Wernau (N)	Wernau (N) Marienstraße	3	Ri. Bergstraße				x		x			A-2	
Wernau (N)	Wernau (N)	Wernau (N) Max-Eyth-Str.	3	Ri. Friedr.-List-Str.			x	x	x					Förderantrag für 2021 gestellt
Wernau (N)	Wernau (N)	Wernau (N) Quadrium	3	Ri. Wernau (N) Bahnhof			x	x	x					Förderantrag für 2021 gestellt

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Wernau (N)	Wernau (N)	Wernau (N) Realschule	3	Ri. Königsberger Straße			x	x	x					Förderantrag für 2021 gestellt
Wernau (N)	Wernau (N)	Wernau (N) Bruckenstraße	4	Ri. Sankt Magnus				x		x			A-1	
Wernau (N)	Wernau (N)	Wernau (N) Brühl	3	Ri. Kirchheim				x	x					Förderantrag für 2021 gestellt
Wernau (N)	Wernau (N)	Wernau (N) Brühl	4	Ri. Bruckenstr.			x	x	x					Förderantrag für 2021 gestellt
Wernau (N)	Wernau (N)	Wernau (N) Freitagshof	3	Ri. Brühl				x		x			A-1	
Wernau (N)	Wernau (N)	Wernau (N) Freitagshof	4	Ri. Ötlinger Straße				x		x			A-1	
Wernau (N)	Wernau (N)	Wernau (N) Quadrium	4	Ri. Kirche Sankt Magnus/Adlerstraße			x	x	x					Förderantrag für 2021 gestellt
Wernau (N)	Wernau (N)	Wernau (N) Stadtplatz	3	Ri. Dorotheenweg			x	x	x					Förderantrag für 2021 gestellt

Anlage 4.1a

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Wolfschlugen	Wolfschlugen	Wolfschlugen Esslinger Str.	3	Ri. Löwen				x				x	B-1, B-1c	
Wolfschlugen	Wolfschlugen	Wolfschlugen Esslinger Str.	4	Ri. Sielmingen/ Neuhausen				x				x	B-1, B-1c	
Wolfschlugen	Wolfschlugen	Wolfschlugen Löwen	3	Ri. Reinhardtstr.								x	B-1a, B-1c	
Wolfschlugen	Wolfschlugen	Wolfschlugen Löwen	4	Ri. Esslinger Str.			x	x				x	B-1a, B-1c	
Wolfschlugen	Wolfschlugen	Wolfschlugen Reinhardtstr.	3	Ri. Siedlung				x				x	A-4, B-1c	
Wolfschlugen	Wolfschlugen	Wolfschlugen Reinhardtstr.	4	Ri. Löwen				x				x	B-1a, B-1b, B-1c	
Wolfschlugen	Wolfschlugen	Wolfschlugen Schubertstr.	4	Ri. Löwen				x				x	B-1a, B-1b, B-1c	
Wolfschlugen	Wolfschlugen	Wolfschlugen Siedlung	3	Ri. Hardt				x		x			A-2	
Wolfschlugen	Wolfschlugen	Wolfschlugen Siedlung	4	Ri. Reinhardtstr.			x	x		x			A-2	

Erhebung Barrierefreiheit – Erläuterungen zu Anlage 4.1a

Nummerierung	Begründung
Begründungen für einen verzögerten Umbau (A)	
A-1	• die von der Gemeinde einsetzbaren Finanzmittel reichen für den fristgerechten Umbau aller Haltestellen nicht aus • finanziell, baulich und / oder planerisch sehr aufwendig
A-2	• Umbau soll später im Rahmen einer größeren Baumaßnahme erfolgen (z.B. Straßenumbau, Straßenerneuerung) • Umbau verzögert sich, bis ein (Planungs-)Konzept für den Ausbau oder die Errichtung einer (anderen) Infrastruktur vorliegt (z.B. Stadt- oder Verkehrsplanungskonzept) • Umbau vorbehaltlich einer Absprache mit dem Kreis, Land o. Bund • Umbau wird noch untersucht / Umbau soll noch untersucht werden
A-3	• Bustakt oder Fahrgastfrequenz ist gering • ausschließlich Schulbus-, SEV- oder Nachtbus-Haltestelle • Buslinie oder Haltestelle ist noch in der Testphase • Haltestellen-Provisorium
A-4	• die Halteposition wurde bereits barrierefrei ausgebaut, entspricht jedoch nicht den geforderten Mindeststandards
Begründungen für einen zurückgestellten Umbau (B)	
B-1	• Der Ausbau am gegenwärtigen Standort und in unmittelbarer Nachbarschaft ist aus technischen bzw. baulichen Gründen nicht möglich, ein Wegfall der Richtungshaltestelle würde jedoch die ÖV-Erschließung deutlich verschlechtern
B-1a	➔ Zufahrt zu einer Straße oder einem Parkplatz
B-1b	➔ Lage der Halteposition in einer Kurve, Topographie
B-1c	➔ Mangelnde Flächenverfügbarkeit (z.B. aufgrund angrenzender privater Flächen, Grünflächen)
B-1d	➔ Sonstige bauliche bzw. technische Gründe
B-2	• Entfall der Haltestelle wird angeregt / ist geplant • Haltestelle wird nicht mehr angefahren / ist nicht mehr in Betrieb • Haltestelle ist nicht allgemein zugänglich und unterliegt aus diesem Grund nicht §8 Abs.3 PBefG (siehe auch §8 Abs.1 PBefG) • ausschließlich Ruf-Taxi-, Behelfs- oder Bürgerbus-Haltestelle
Sonstiges	
• keine Rückmeldung vom zuständigen Baulastträger ➔ keine Rückmeldung zum barrierefreien Ausbauzustand / Planungsstand ➔ fehlende Benennung einer konkreten Ausnahmebegründung für einen zurückgestellten oder verzögerten Umbau (gem. §8 Abs.3 PBefG) Da im Nahverkehrsplan gemäß §8 Abs.3 PBefG nur die Haltestellen zwingend benannt werden müssen, bei denen die gesetzliche Frist nicht eingehalten werden kann, ist in diesen Fällen davon auszugehen, dass die Haltestellen bereits barrierefrei ausgebaut sind oder der Umbau fristgerecht bis zum 01.01.2022 erfolgen wird.	

Basisangebot - Strukturanforderung

I. Verbindungsfunktion (Verbindung räumlich getrennter Orte)			
Ia. Anbindung an das übergeordnete Verkehrsnetz = Hauptnetz (Verbindung zu einem Bahnhof / einer Station des Schienenverkehrs, d.h. S-Bahn, Regionalbahn oder Stadtbahn)			
Einwohner (Summe der Einwohnerzahlen, der an einer Achse liegenden räumlich getrennten Orte)			
	Fahrtenpaare Mo-Fr	**Fahrtenpaare Sa**	**Fahrtenpaare So**
200 - 400 Ew.	**4**	**0**	**0**
400 - 1.000 Ew.	**15**	**8**	**6**
1.000 - 2.000 Ew.	**19**	**10**	**7**
2.000 - 3.000 Ew.	**22**	**11**	**7**
3.000 - 4.000 Ew.	**25**	**13**	**7**
4.000 - 5.000 Ew.	**29**	**16**	**9**
> 5.000 Ew.	**34**	**19**	**11**

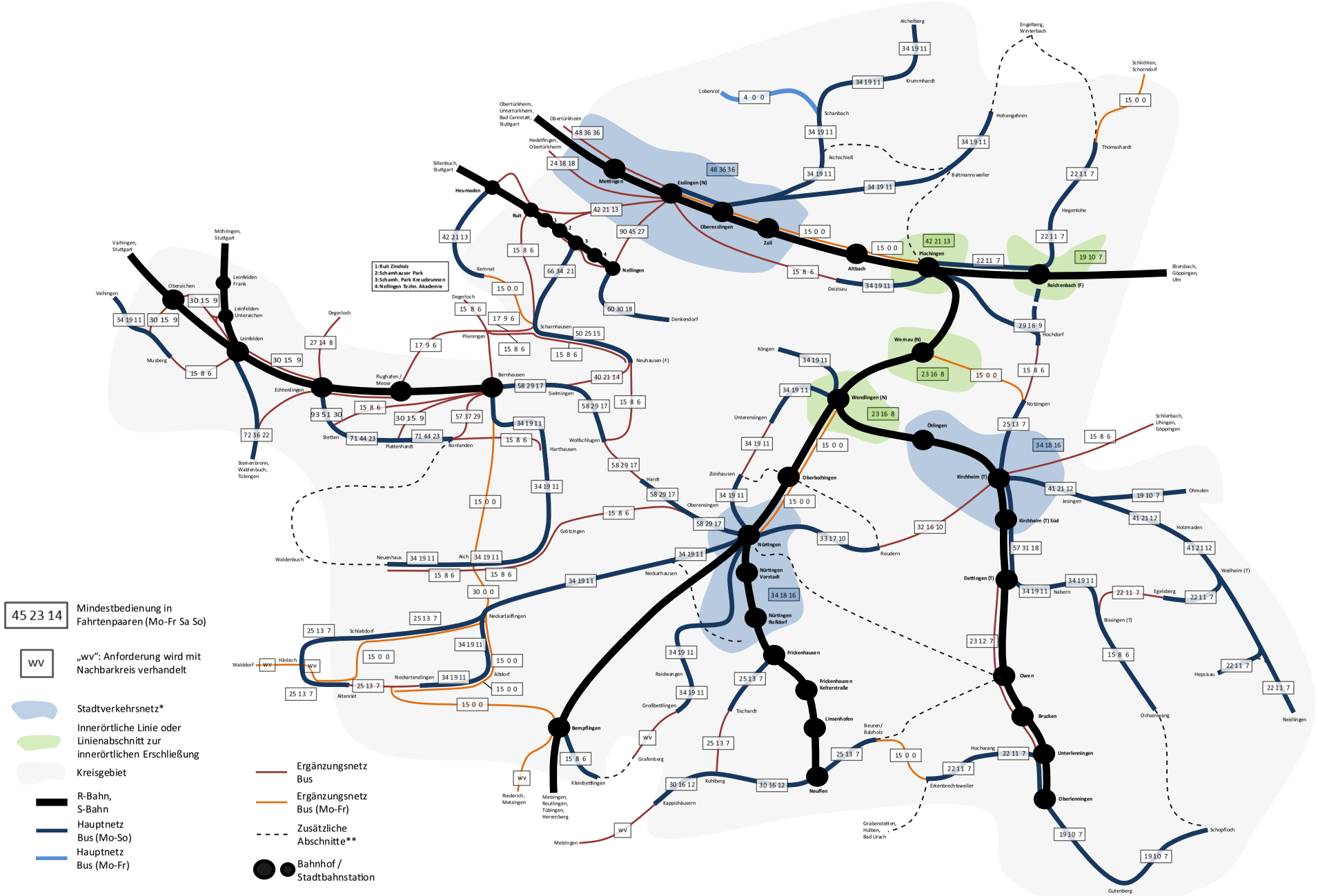
Ib. Weitere Verbindungen = Ergänzungsnetz (beispielsweise Verbindung zu einem weiteren Bahnhof / einer weiteren Station des Schienenverkehrs oder Verbindung zu einem nahegelegenen Mittelzentrum)			
	Fahrtenpaare Mo-Fr	**Fahrtenpaare Sa**	**Fahrtenpaare So**
Ergänzungsnetz (Mo-So)	**15**	**8**	**6**
Ergänzungsnetz (Mo-Fr) mit vorrangiger Bedeutung für den Berufsverkehr/Bahnzubringer	**15**	**0**	**0**
Ergänzungsnetz (Mo-Sa) mit vorrangiger Bedeutung für die Erschließung großer Einzelhandelsstandorte	**15**	**15**	**0**

Anlage 4.2a

II. Innerörtliche Erschließung (kann wahlweise von innerörtlichen oder überörtlichen Linien wahrgenommen werden)			
IIa. Signifikante Erschließungsdefizite (Abstand zu den Einzugsbereichen > 200 m und > 1.000 Ew.)			
Einwohnerzahl des räumlich getrennten Orts, in dem das Defizit auftritt			
	Fahrtenpaare Mo-Fr	**Fahrtenpaare Sa**	**Fahrtenpaare So**
< 10.000 Ew.	**19**	**10**	**7**
10.000 - 20.000 Ew.	**23**	**16**	**8**
20.000 - 30.000 Ew.	**34**	**18**	**16**
40.000 - 70.000 Ew.	**35**	**31**	**18**
> 70.000 Ew.			
Stammlinie (Radial- oder Durchmesserlinie mit umfangreichen Erschließungsaufgaben)	**48**	**36**	**36**
Ergänzungslinie (Tangentiallinie bzw. Radial- oder. Durchmesserlinie mit ergänzenden Erschließungsaufgaben)	**32**	**16**	**16**

IIb. Geringfügige Erschließungsdefizite (Abstand zu den Einzugsbereichen < 200 m oder < 1.000 Ew.)			
	Fahrtenpaare Mo-Fr	**Fahrtenpaare Sa**	**Fahrtenpaare So**
bei angemessenem Aufwand (Zeitverluste für durchfahrende Fahrgäste, sprungfixe Kosten)	**15**	**0**	**0**

Basisangebot für den Busverkehr im Landkreis Esslingen



* Die angegebene Mindestbedienung bei den Stadtverkehren kann auf einzelnen Linien der betrachteten Netze abweichen
** Zusätzliche Abschnitte, die für die bedarfsgerechte Abwicklung des Schülerverkehrs oder die Bildung sinnvoller Linienwege benötigt werden

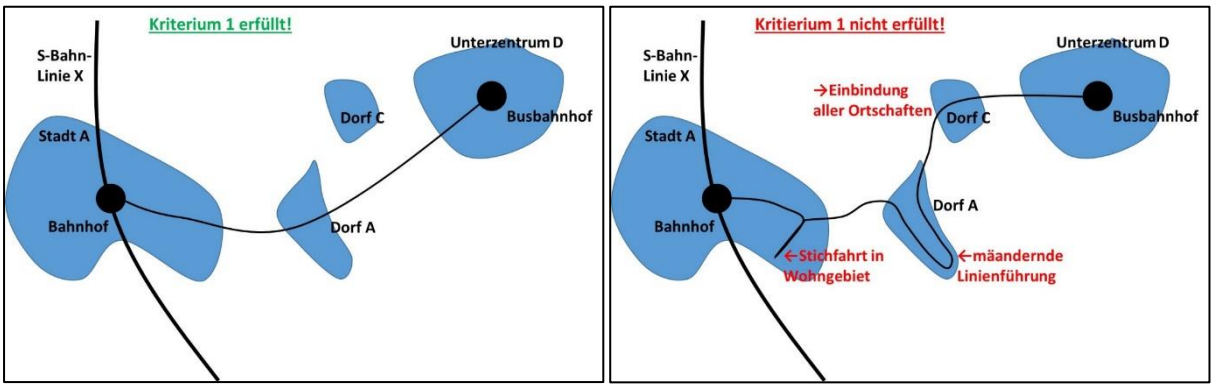
Anlage 4.2b

Kriterien für Schnell-, Express- und Direktbus-Linien
(Kriterien für Liniennummern mit vorangestelltem „X“)

Kriterium 1: Verzicht von Feinerschließungsaufgaben auf dem Kernabschnitt der Linie

Express- oder Schnellbuslinien verzichten bewusst auf zeitaufwendige Stich- oder Schleifenfahrten sowie mäandrierende Linienführungen. Ziel von Express- oder Schnellbus-Linien ist es nicht, für die Fahrgäste in den betroffenen Gebieten eine möglichst wohnortnahe Haltestelle anzudienen, sondern zwischen Aufkommensschwerpunkten im ÖPNV-Netz (z.B. ÖPNV-Netzknoten sowie Arbeits- bzw. Ausbildungsplatz-Schwerpunkten) eine schnelle Verbindung zu schaffen. Abbildung 1 stellt dieses Kriterium graphisch dar:

Abbildung 1: Kriterium 1 (Verzicht von Feinerschließungsaufgaben auf dem Kernabschnitt der Linie)



Nur in den nachfolgend definierten Ausnahmefällen kann eine mäandernde Linienführung oder eine Stich- bzw. Schleifenfahrt zulässig sein.

- Die betreffende Linie wird auf dem Kernabschnitt zwischen zwei Aufkommensschwerpunkten direkt geführt. Ab einem der beiden Aufkommensschwerpunkte schließt sich noch ein Linienabschnitt ohne Express- oder Schnellbuscharakter an, welcher entweder dem Einsammeln oder der Feinverteilung von Fahrgästen dient.

  Diesem Prinzip entsprechend wurde beispielsweise die SSB-Schnellbuslinie X1 konzipiert: Sie verkehrt zwischen den beiden Aufkommensschwerpunkten Stuttgart Hauptbahnhof und Bad Cannstatt Wilhelmsplatz direkt über die Bundesstraße B14. Um möglichst vielen Fahrgästen eine umsteigefreie Verbindung zu gewährleisten, ist der Haltestelle „Stuttgart Hauptbahnhof“ noch eine Schleifenfahrt durch die Innenstadt vorgelagert. Das ist zulässig, da aus dieser Linienführung keine Reisezeitverlängerung auf dem Kernabschnitt der Linie zwischen Stuttgart Hauptbahnhof und Bad Cannstatt Wilhelmsplatz resultiert.

- Auch auf dem Kernabschnitt der Linie können mäandernde Linienführungen sowie Schleifen- und Stichfahrten zulässig sein, insofern diese dazu dienen, einen weiteren Aufkommensschwerpunkt im ÖPNV oder einen Verknüpfungspunkt mit dem SPNV in den Linienverlauf zu integrieren.

  Ein Beispiel hierfür ist die Linie X60 des VRS. Diese weicht im Bereich Universität vom direkten Weg zwischen Leonberg und dem Flughafen ab und fährt dort in Form einer Stichfahrt die Haltestelle Universität (Schleife) an. Diese Stichfahrt verlangsamt zwar die Fahrt für Fahrgäste von Leonberg zum Flughafen, führt aber dazu, dass ein weiterer Aufkommensschwerpunkt in den Linienverlauf eingebunden werden kann. Bestimmte Aufkommensschwerpunkte können unter Inkaufnahme von Reisezeitverlängerungen in einen Linienweg eingebunden werden, wenn diese Gebiete für die Fahrgäste der Linie relevante Verkehrsziele darstellen. Im Falle der Linie X60 ist dies zweifelsfrei gegeben, da an der Universität Fahrgäste von den S-Bahn-Linien S1, S2 und S3 auf die Busse der Linie X60 umsteigen können und die Universität als solche für viele Fahrgäste aus dem Umland ein wichtiges Verkehrsziel darstellt.

Kriterium 2: Beschleunigte Abwicklung relevanter Quell-/Zielverbindungen im Vergleich zum weiteren Bus- und Schienennetz

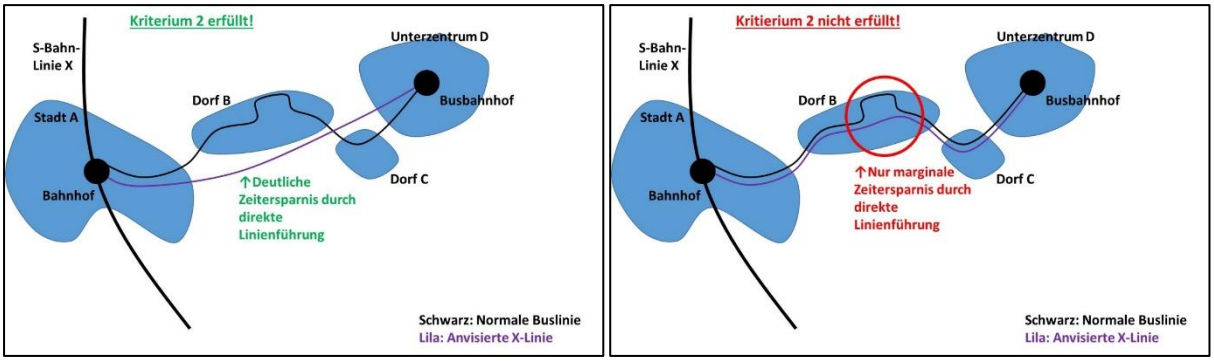
Eine Linienführung ohne Umwege genügt nicht, um eine Liniennummer mit vorangestelltem X zu rechtfertigen. Das Angebot muss ferner – im Vergleich zum weiteren Verkehrsangebot auf relevanten Quell-/Zielverbindungen – eine deutlich kürzere Reisezeit bieten. In diesem Zusammenhang können zwei Ausgangssituationen bestehen:

- Verkehrt auf dem Korridor der (anvisierten) X-Linie eine weitere Buslinie, muss sich die X-Linie auf dem Kernabschnitt von der im selben Korridor verlaufenden Linie durch eine deutlich beschleunigte Linienführung unter Auslassung von Feinerschließungsaufgaben unterscheiden.

- Verkehrt auf dem Korridor der (anvisierten) X-Linie keine weitere Linie, muss durch die X-Linie eine neue Verbindung hergestellt werden. Zudem ist mit Hilfe der X-Linie die Reisezeit zwischen zwei Aufkommensschwerpunkten des ÖPNV deutlich zu reduzieren.

Die nachfolgende Abbildung 2 stellt Kriterium 2 graphisch dar:

Abbildung 2: Kriterium 2 (Beschleunigte Abwicklung relevanter Quell-/Zielverbindungen im Vergleich zum weiteren Bus- und Schienennetz)



Kriterium 3: Vertaktetes Angebot mindestens in der Früh- und Spät-HVZ

Über die genaue Linienführung hinaus sind auch Standards hinsichtlich der Vertaktung einzuhalten. So müssen X-Linien montags bis freitags an Schul- und Ferientagen mindestens zu beiden Hauptverkehrszeiten am Vor- und Nachmittag, ein vertaktetes Angebot bereithalten. In dieser Zeit ist mindestens ein 60-Minuten-Takt zu gewährleisten. Angebote, die zwar die obigen Kriterien hinsichtlich der Linienführung einhalten, jedoch hinsichtlich der Vertaktung nicht die dargestellten Mindeststandards aufweisen, können nicht als X-Linien geführt werden.

Einordnung der Linien im Landkreis Esslingen in das Linienbündelungskonzept

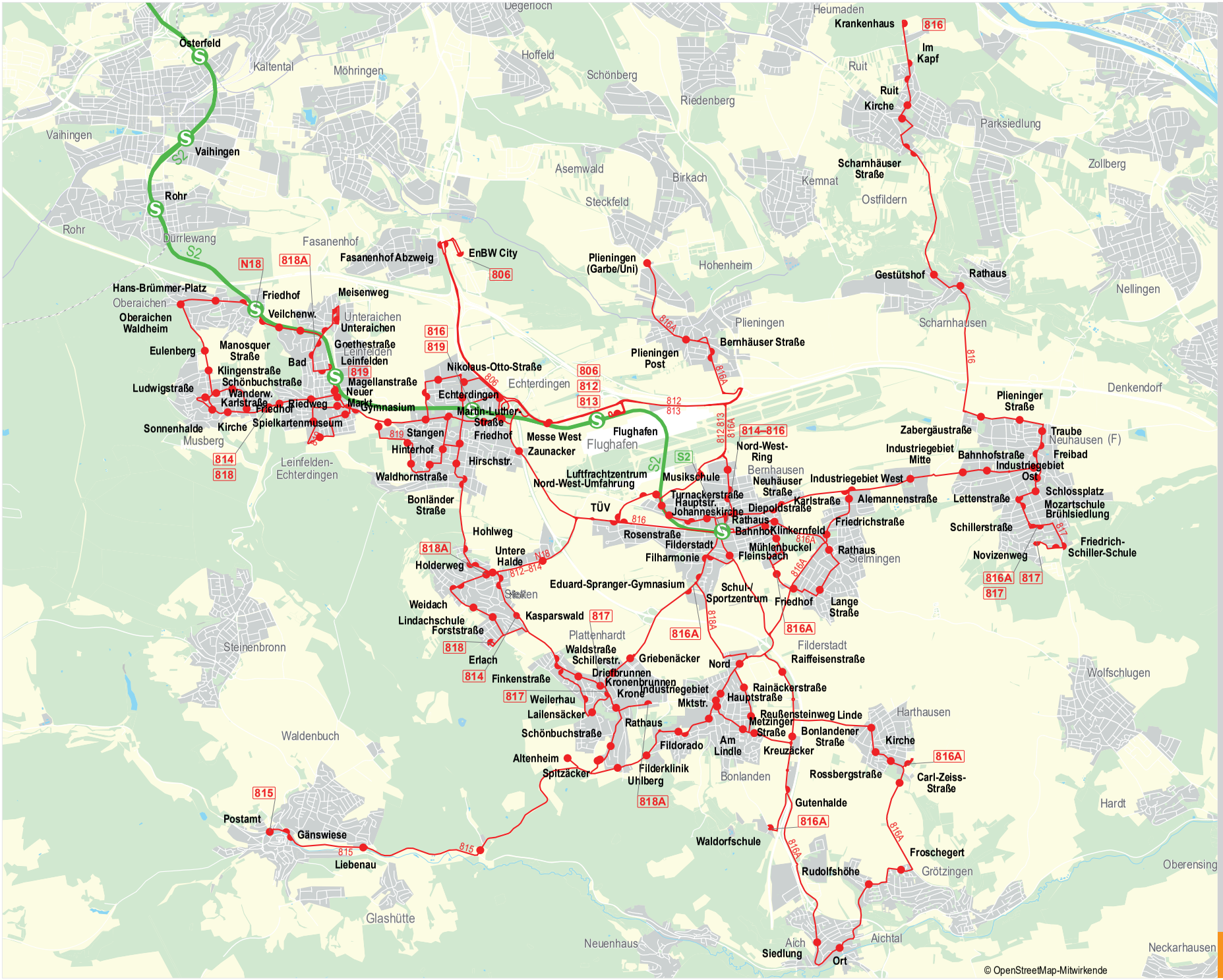
Linien-nr.	Linienverlauf	Im Bündelungskonzept enthalten
S1	Kirchheim (T) – Plochingen – Stuttgart – Herrenberg	Nein
S2	Schorndorf – Stuttgart – Flughafen – Filderstadt	Nein
S3	Backnang – Stuttgart – Flughafen	Nein
RE5/ RB16	Ulm – Göppingen – Plochingen – Stuttgart	Nein
RE10/ RB18	Tübingen – Stuttgart	Nein
RB64	Oberlenningen – Kirchheim (T) (Teckbahn)	Nein
RB65	Neuffen – Nürtingen (Tälesbahn)	Nein
U5	Killesberg – Hauptbahnhof – Möhringen – Leinfelden	Nein
U7	Mönchfeld – Hauptbahnhof – Ruhbank – Ostfildern	Nein
U8	Ostfildern – Heumaden – Möhringen – Vaihingen	Nein
X3	Pfullingen – Reutlingen – Flughafen – Bernhausen	Nein
X4	Degerloch – Bernhausen – Nürtingen	Nein
X7	Degerloch – Bonlanden – Harthausen	Nein
X10	Kirchheim (T) – Flughafen/Messe	Nein
X19	Bempflingen – Nürtingen	Ja
X20	Waiblingen – Esslingen (N)	Nein
X60	Leonberg – Universität – Flughafen/Messe	Nein
65	(Uhlbach –) Obertürkheim – Heumaden – Plieningen – Flughafen/Messe (SAB)	Nein
73	Degerloch – Plieningen – Neuhausen (F)	Nein
74	Degerloch – Bernhausen – Nürtingen	Nein
76	Degerloch – Bernhausen – Stetten – Echterdingen	Nein
77	Degerloch – Echterdingen – Harthausen	Nein
82	Waldeck – Vaihingen – Rohr (– Leinfelden Bf.)	Nein
86	Vaihingen – Musberg – Leinfelden	Nein
100	Erkenbrechtsweiler – Bad Urach	Nein
101	Lerchenäcker – Esslingen (N) ZOB – Obertürkheim	Ja
102	Zell – Esslingen (N) ZOB – Mettingen	Ja
103	Zell – Esslingen (N) ZOB – Hedelfingen	Ja
104	Esslingen (N) ZOB – Industriegebiet – Sirnau – Deizisau	Ja
105	Esslingen (N) Am Schönen Rain – Klinikum Esslingen – ZOB	Ja
106	Esslingen (N) ZOB – Baltmannsweiler – Hohengehren (– Winterbach)	Ja
107	Plochingen – Aichschieß – Schanbach – Aichelberg	Ja
108	Esslingen (N) ZOB – Jägerhaus (– Dulkhäusle)	Ja

109	Sulzgries – Rüdern (– Obertürkheim)	Ja
110	Esslingen (N) ZOB – Hohenkreuz – Wäldenbronn	Ja
111	Esslingen (N) ZOB – St. Bernhardt – Serach – Sulzgries – Neckarhalde	Ja
112	Esslingen (N) ZOB (– Hohenkreuz) – Dulkhäusle (– Jägerhaus)	Ja
113	Esslingen (N) ZOB – Zollberg / – Adenauerbrücke – Berkheim	Ja
114	Esslingen (N) ZOB – Aichwald – Beutelsbach – Endersbach	Ja
114A	Zell Berufliches Schulzentrum – Aichwald (Schülerverkehr)	Ja
115	Esslingen (N) ZOB – Oberesslingen – Zell	Ja
118	Esslingen (N) ZOB – Pliensauvorstadt – Zollberg – Esslingen (N) ZOB	Ja
119	Esslingen (N) – Nellingen – Denkendorf	Ja
120	Esslingen (N) – Nellingen – Neuhausen (F) (– Wolfschlugen)	Ja
121	Oberesslingen – Denkendorf – Neuhausen (F)	Ja
122	Esslingen (N) – Scharnhausen – Flughafen/Messe	Ja
130	Esslingen (N) – Ruit – Heumaden – Kemnat	Ja
131	Esslingen (N) – Ruit – Heumaden – Kemnat (– Scharnhausen)	Ja
132	Oberesslingen – St. Bernhard – Serach – Sulzgries – Rüdern	Ja
138	Jägerhaus – Oberesslingen – Zell – Sirnau – Berkheim	Ja
140	Esslingen (N) – Altbach – Plochingen	Ja
141	Plochingen ZOB – Lettenäcker – Stumpenhof	Ja
142	Plochingen – Reichenbach (F)	Ja
143	Deizisau – Plochingen	Ja
144	Kirchheim (T) – Hochdorf – Reichenbach (F) – Plochingen	Ja
145	Wernau (N) Bf. – Katzenstein – Schmalwiesen – Bahnhof [Stadtverkehr Wernau (Neckar)]	Ja
146	Wernau (N) Bf. – Schmalwiesen – Katzenstein – Bahnhof [Stadtverkehr Wernau (Neckar)]	Ja
148	Reichenbach Risshalde – Bahnhof – Siegenberg	Ja
149	Plochingen – Stumpenhof – Baltmannsweiler – Winterbach	Ja
151	Wendlingen (N) – Köngen – Wendlingen (N)	Ja
152	Wendlingen (N) Schulzentrum – Sporthalle Im Speck – Schulzentrum	Ja
154	Wendlingen (N) ZOB – Weinhalde – ZOB	Ja
155	Wendlingen (N) ZOB – Unterboihingen – ZOB	Ja
156	Lindorf – Reudern – Oberboihingen	Ja
161	Kirchheim (T) Altvaterweg – ZOB – Ötlingen	Ja
163	Ötlingen – Lindorf – Kirchheim (T) ZOB – Schlossgymnasium – Schafhof	Ja
164	Ötlingen – ZOB – Martinskirche – Schafhof	Ja
165	(Notzingen –) Kirchheim (T) Waldfriedhof – ZOB – Zell (A)	Ja
165A	Kirchheim (T) ZOB – Saarstraße – Alte Plochinger Steige (Schülerverkehr)	Ja
166	Kirchheim (T) – Reudern – Nürtingen Krankenhaus – Nürtingen	Ja

167	Nürtingen – Oberensingen – Grötzingen – Aich (– Neuenhaus)	Ja
168	Kirchheim (T) – Notzingen – Wernau (N)	Ja
169	Nürtingen – Oberensingen – Nürtingen	Ja
170	Kirchheim (T) – Weilheim – Wiesensteig – Reußenstein (RadWanderBus Reußenstein)	Ja
171	Owen – Nürtingen Krankenhaus	Ja
173	Kirchheim (T) – Weilheim (T) – Bissingen (T) – Dettingen (T) – Kirchh. (T)	Ja
173A	Kirchheim (T) – Weilheim (T) – Bissingen (T) – Kirchheim (T) (Schülerverkehr)	Ja
174	Weilheim (T) – Hepsisau – Neidlingen und zurück	Ja
175	Kirchheim (T) – Dettingen (T) – Bissingen (T) – Weilheim (T) – Kirchh. (T)	Ja
176	(Kirchheim (T) –) Bissingen (T) – Oberlenningen	Ja
177	(Neidlingen –) Weilheim (T) – Kirchheim (T) – Oberlenningen	Ja
177A	Oberlenningen – Kirchheim (T) – Weilheim (T) – Neidlingen (Schülerverkehr)	Ja
177.1	Oberlenningen – Schopfloch – Laichingen (RadWanderBus Schwäbische Alb)	Ja
179	Oberlenningen – Erkenbrechtsweiler – Neuffen	Ja
181	Nürtingen ZOB – Nürtingen Steinbeisweg	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 medius Klinik – ZOB – Hardt	Ja
187	Neckartenzlingen – Bempflingen – Kleinbettlingen (– Großbettlingen)	Ja
188	Nürtingen – Altdorf – Neckartenzlingen – Schlaitdorf	Ja
188A	Altdorf / Neckartailfingen / Schlaitdorf / Häslach – Neckartenzlingen Auwiesenschule (Schülerverkehr)	Ja
189	Nürtingen – Schlaitdorf – Neckartenzlingen – Altdorf	Ja
189A	Altdorf / Neckartailfingen – Walddorf Gustav-Werner-Schule (Schülerverkehr)	Ja
191	Owen – Beuren – Hohenneuffen – Neuffen (RadWanderBus Blaue Mauer)	Ja
192	Neuffen Bahnhof – Kohlberg – Kappishäusern	Ja
194	Nürtingen Roßdorf – Enzenhardt – Neckarhausen	Ja
195	Frickenhausen – Großbettlingen – Nürtingen	Ja
196	Nürtingen ZOB – Wendlingen (N) ZOB	Ja
197	Metzingen – Bempflingen – Neckartenzlingen	Ja
198	Kohlberg – Tischardt – Frickenhausen Bahnhof	Ja
199	(Owen –) Beuren – Neuffen – Metzingen	Ja
262	Plochingen – Reichenbach (F) – Schorndorf	Ja
760	(Sindelfingen –) Böblingen – Waldenbuch (– Neuenhaus)	Nein

Anlage 4.4

805	Bernhausen – Aich – Schlaitdorf – Altenriet – Walddorfhäslach	Ja
806	EnBW City – Flughafen/Messe	Ja
808	Bernhausen – Aich – Neckartailfingen – Altdorf – Neckartenzlingen	Ja
808A	Neckartenzlingen – Aichtal (Schülerverkehr)	Ja
809	Bernhausen – Harthausen – Grötzingen – Aich – Neuenhaus	Ja
809A	Sielmingen – Bonlanden – Grötzingen – Aich – Neuenhaus – Walddorfhäslach (Schülerverkehr)	Ja
812	Flughafen – Echterdingen – Stetten – Bernhausen – Flughafen/Messe	Ja
813	Flughafen – Bernhausen – Stetten – Echterdingen – Flughafen	Ja
814	Bernhausen – Bonlanden – Echterdingen – Musberg	Ja
815	Bernhausen – Plattenhardt – Waldenbuch	Ja
816	Echterdingen – Bernhausen – Neuhausen – Ruit	Ja
816A	Neuhausen – Bernhausen – Bonlanden (Schülerverkehr)	Ja
817	Neuhausen – Sielmingen – Bernhausen – Plattenhardt	Ja
818	Musberg – Oberaichen – Leinfelden – Echterdingen – Stetten	Ja
818A	Musberg – Leinfelden – Echterdingen – Plattenhardt (Schülerverkehr)	Ja
819	Citybus Leinfelden-Echterdingen	Ja
826	Leinfelden – Waldenbuch – Tübingen	Nein
826A	Tübingen – Weil im Schönbuch – Breitenstein / Waldenbuch – Leinfelden (Schülerverkehr)	Nein
828	Flughafen – Echterdingen – Waldenbuch – Tübingen	Nein
914	Göppingen – Faurndau – Uhingen – Albershausen – Schlierbach – Kirchheim (T)	Nein
920	Göppingen ZOB – Jebenhausen – Bad Boll – Zell u.A. – Aichelberg – Weilheim (T)	Nein
923	Weilheim (T) – Zell u.A. – Bad Boll – Jebenhausen – Faurndau	Nein
N12	Esslingen (N) ZOB – Wäldenbronn – Wiflingshausen – Sulzgries – Rüdern – Neckarhalde – Sulzgries – ZOB	Ja
N13	Esslingen (N) ZOB – Neckarfreibad – Sirnau – Berkheim – Zollberg – Pliensauvorstadt – ZOB	Ja
N14	Esslingen (N) ZOB – Liebersbronn – Aichschieß – Aichelberg	Ja
N16	Esslingen (N) ZOB – Baltmannsweiler – Hohengehren	Ja
N18	Oberaichen – Leinfelden – Echterdingen – Stetten	Ja
N19	Esslingen (N) ZOB – Nellingen – Denkendorf – Neuhausen (F) – ZOB	Ja
N22	Esslingen (N) ZOB – Ruit – Kemnat – Scharnhausen – ZOB	Ja
N76	Oberaichen – Musberg – Steinenbronn – Waldenbuch	Nein
N81	Wendlingen (N) – Nürtingen – Großbettlingen – Neckarhausen	Ja
N89	Bernhausen – Bonlanden – Aichtal – Neckartailfingen – Bernhausen	Ja
RT16	Kirchheim (T) Marktplatz – Rembrandtweg – Marktplatz	Nein
RT17	Kirchheim (T) Im Münzen – Saarstraße – ZOB	Nein



Nahverkehrs-plan Landkreis Esslingen

Linienbündel 1
Verkehrsraum
Filder West

Linie:

806 Flughafen/Messe – Fasanenhof EnBW City

812 Flughafen – Echterdingen – Stetten – Bernhausen – Flughafen/Messe

813 Flughafen – Bernhausen – Stetten – Echterdingen – Flughafen

814 Bernhausen – Bonlanden – Echterdingen – Musberg

815 Bernhausen – Plattenhardt – Waldenbuch

816 Echterdingen – Bernhausen – Neuhausen – Ruit

816A Neuhausen – Bernhausen – Bonlanden (Schülerverkehr)

817 Neuhausen – Sielmingen – Bernhausen – Plattenhardt

818 Musberg – Oberaichen – Leinfelden – Echterdingen – Stetten

818A Musberg – Leinfelden – Echterdingen – Plattenhardt (Schülerverkehr)

819 Citybus Leinfelden-Echterdingen

N18 Oberaichen – Leinfelden – Echterdingen – Stetten

Leistungsvolumen: 1.622.726 Km

Harmonisierungszeitpunkt: 01.07.2028

© Februar 2021

Anlage 4.5

Nahverkehrs-plan Landkreis Esslingen

Linienbündel 2
Verkehrsraum
Esslingen (N)

Linie:

101 Lerchenäcker – Esslingen (N) ZOB – Obertürkh.

102 Zell – Esslingen (N) ZOB – Mettingen

103 Zell – Esslingen (N) ZOB – Hedelfingen

104 Esslingen (N) ZOB – Industriegebiet – Sirnau – Deizisau

105 Esslingen (N) Am Schönen Rain – Klinikum Esslingen – ZOB

108 Esslingen (N) ZOB – Jägerhaus (– Dulkhäusle)

109 Esslingen (N) ZOB – Sulzgries – Rüdern

110 Esslingen (N) ZOB – Hohenkreuz – Wäldenbronn

111 Esslingen (N) ZOB – St. Bernhardt – Serach – Sulzgries – Neckarhalde

112 Esslingen (N) ZOB (– Hohenkreuz) – Dulkhäusle (– Jägerhaus)

113 Esslingen (N) ZOB – Zollberg / – Adenauerbrücke – Berkheim

115 Esslingen (N) ZOB – Oberesslingen – Zell

118 Esslingen (N) ZOB – Pliensauvorstadt – Zollberg – ZOB

132 Oberesslingen – St. Bernhard – Serach – Sulzgries – Rüdern

138 Jägerhaus – Oberesslingen – Zell – Sirnau – Berkheim

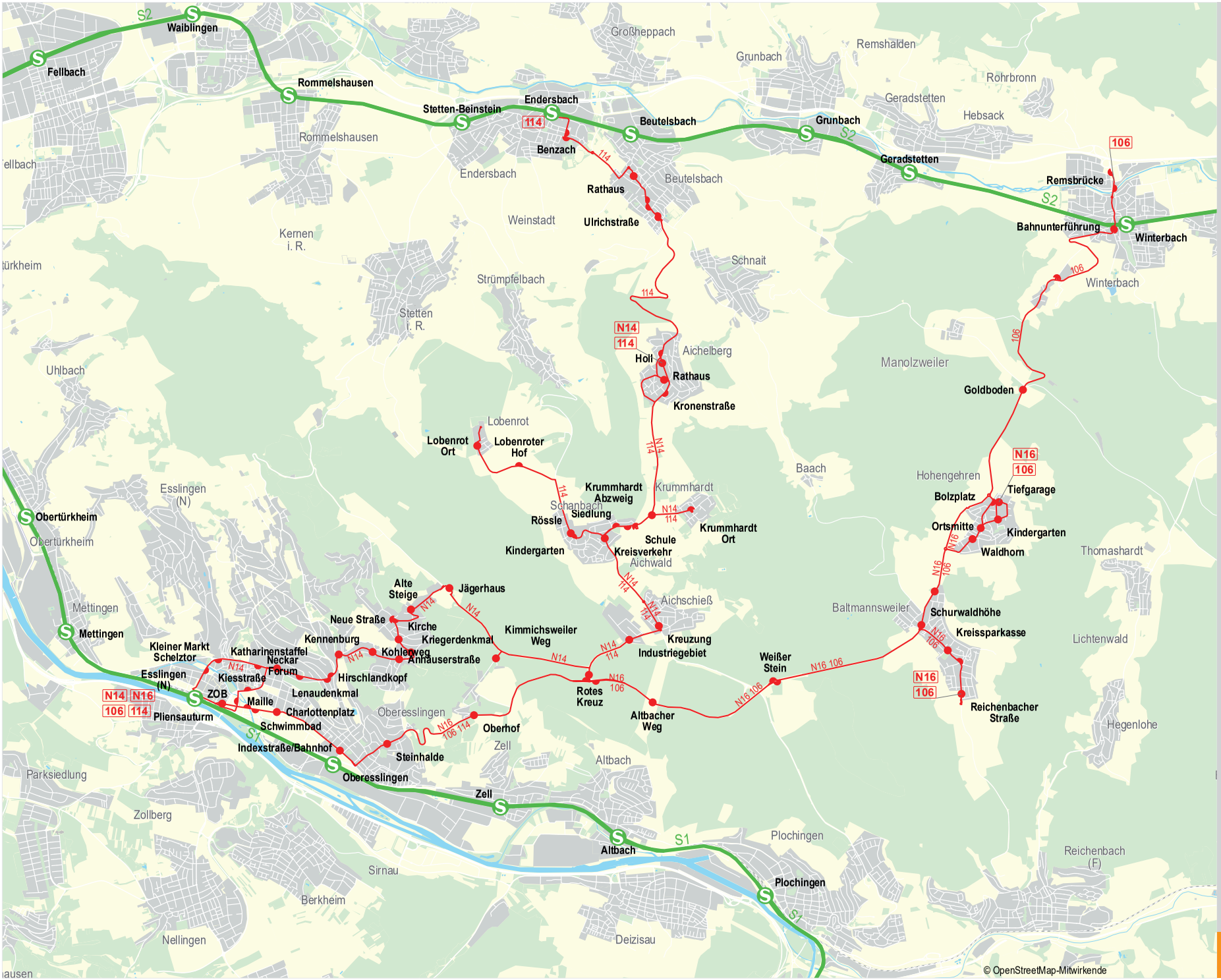
N12 Esslingen (N) ZOB – Wäldenbronn – Wiflingshausen – Sulzgries – Rüdern – Neckarhalde – Sulzgries – ZOB

N13 Esslingen (N) ZOB – Neckarfreibad – Sirnau – Berkheim – Zollberg – Pliensauvorstadt – ZOB

Leistungsvolumen: 3.097.108 Km
Harmonisierungszeitpunkt: 01.07.2028

© Februar 2021

© OpenStreetMap-Mitwirkende



Nahverkehrsplan Landkreis Esslingen

Linienbündel 3
Verkehrsraum Schurwald

Linie:

106 Esslingen (N) ZOB – Baltmannsweiler – Hohengehren (– Winterbach)

114 Esslingen (N) ZOB – Aichwald – Beutelsbach – Endersbach

114A Zell Berufliches Schulzentrum – Aichwald (Schülerverkehr)

N14 Esslingen (N) ZOB – Liebersbronn – Aichschieß – Aichelberg

N16 Esslingen (N) ZOB – Baltmannsweiler – Hohengehren

Leistungsvolumen: 991.188 Km

Harmonisierungszeitpunkt: 01.01.2028

© Februar 2021

Anlage 4.7

Nahverkehrs-plan Landkreis Esslingen

Linienbündel 4
Verkehrsraum
Filder Ost

Linie:

119 Esslingen (N) – Nellingen – Denkendorf

120 Esslingen (N) – Nellingen – Neuhausen (F) (– Wolfschlugen)

121 Oberesslingen – Denkendorf – Neuhausen (F)

122 Esslingen (N) – Scharnhausen – Flughafen/Messe

130 Esslingen (N) – Ruit – Heumaden – Kemnat

131 Esslingen (N) – Ruit – Heumaden – Kemnat (– Scharnhausen)

N19 Esslingen (N) ZOB – Nellingen – Denkendorf – Neuhausen (F) – Esslingen (N) ZOB

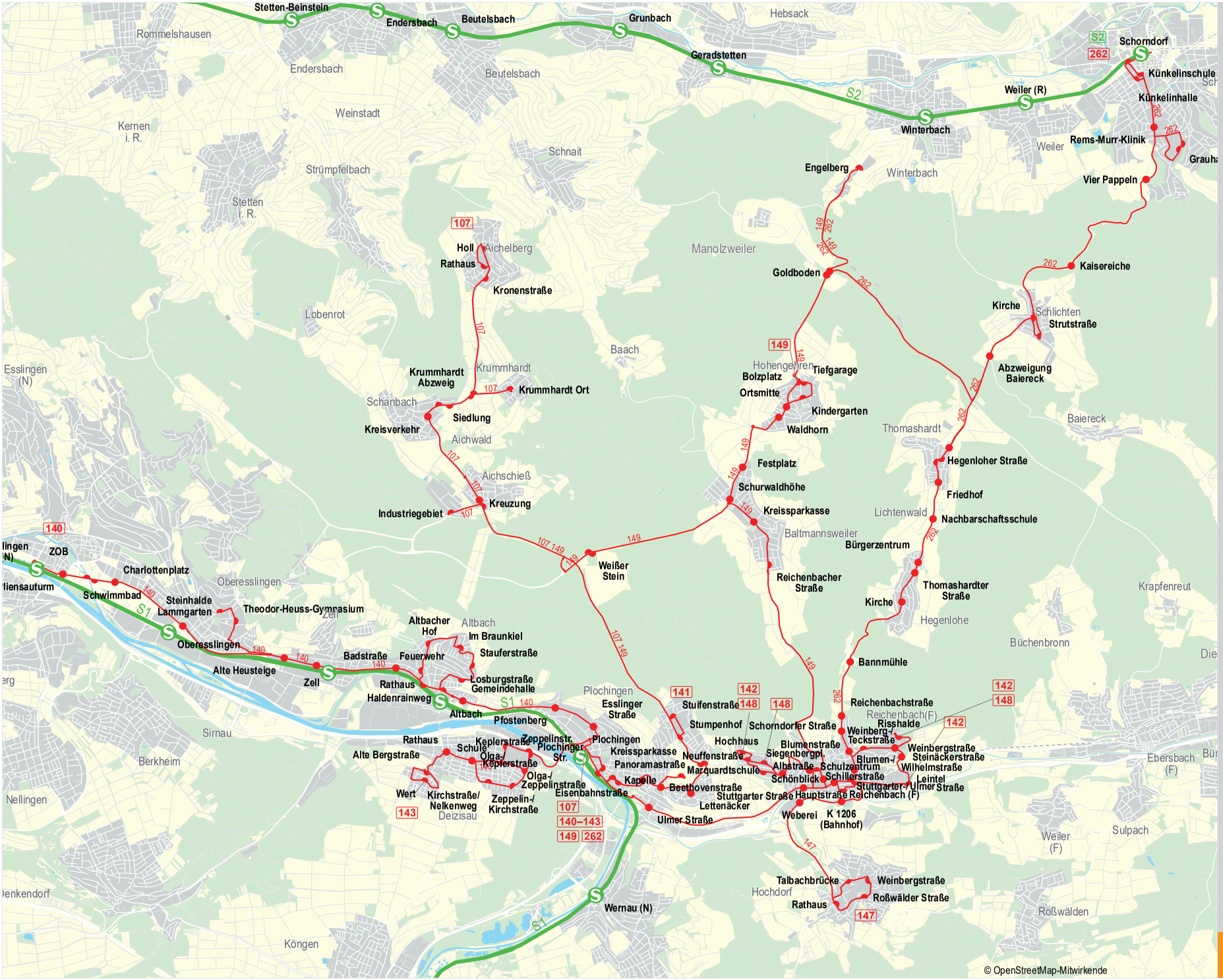
N22 Esslingen (N) ZOB – Ruit – Kemnat – Scharnhausen – Esslingen (N) ZOB

Leistungsvolumen: 1.927.684 Km

Harmonisierungszeitpunkt: 01.01.2027

© Februar 2021

© OpenStreetMap-Mitwirkende



Nahverkehrsplan Landkreis Esslingen

Linienbündel 5
Verkehrsraum Plochingen

Linie:

107 Plochingen – Aichschieß – Schanbach – Aichelberg

140 Esslingen (N) – Altbach – Plochingen

141 Plochingen ZOB – Lettenäcker – Stumpenhof

142 Plochingen – Reichenbach (F)

143 Deizisau – Plochingen

147 Hochdorf (ES) – Plochingen

148 Reichenbach Risshalde – Bahnhof – Siegenberg

149 Plochingen – Stumpenhof – Baltmannsweiler – Winterbach

262 Plochingen – Reichenbach (F) – Schorndorf

Leistungsvolumen: 564.370 Km

Harmonisierungszeitpunkt: 01.07.2027

© Februar 2021

vvs

Anlage 4.9

Nahverkehrs-plan Landkreis Esslingen

Linienbündel 6
Verkehrsraum
Wendlingen

Linie:

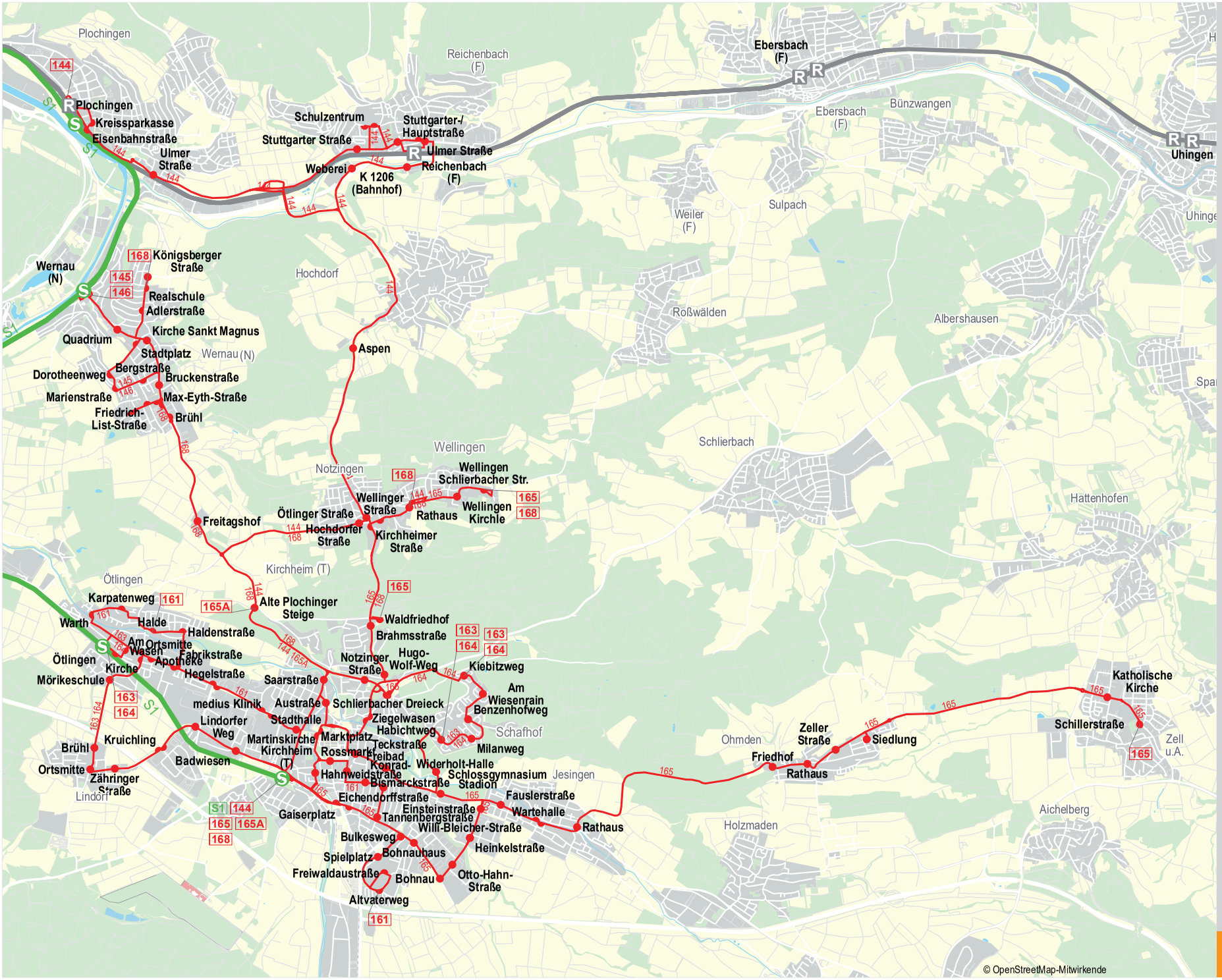
151	Wendlingen (N) – Köngen – Wendlingen (N)
152	Wendlingen (N) Schulzentrum – Sporthalle Im Speck – Schulzentrum
154	Wendlingen (N) ZOB – Weinhalde – ZOB
155	Wendlingen (N) ZOB – Unterboihingen – ZOB
156	Lindorf – Reudern – Oberboihingen
184	Nürtingen – Zizishausen – Unterensingen – Wendlingen (N)
196	Nürtingen ZOB – Wendlingen (N) ZOB
N81	Wendlingen (N) – Nürtingen – Großbettlingen – Neckarhausen

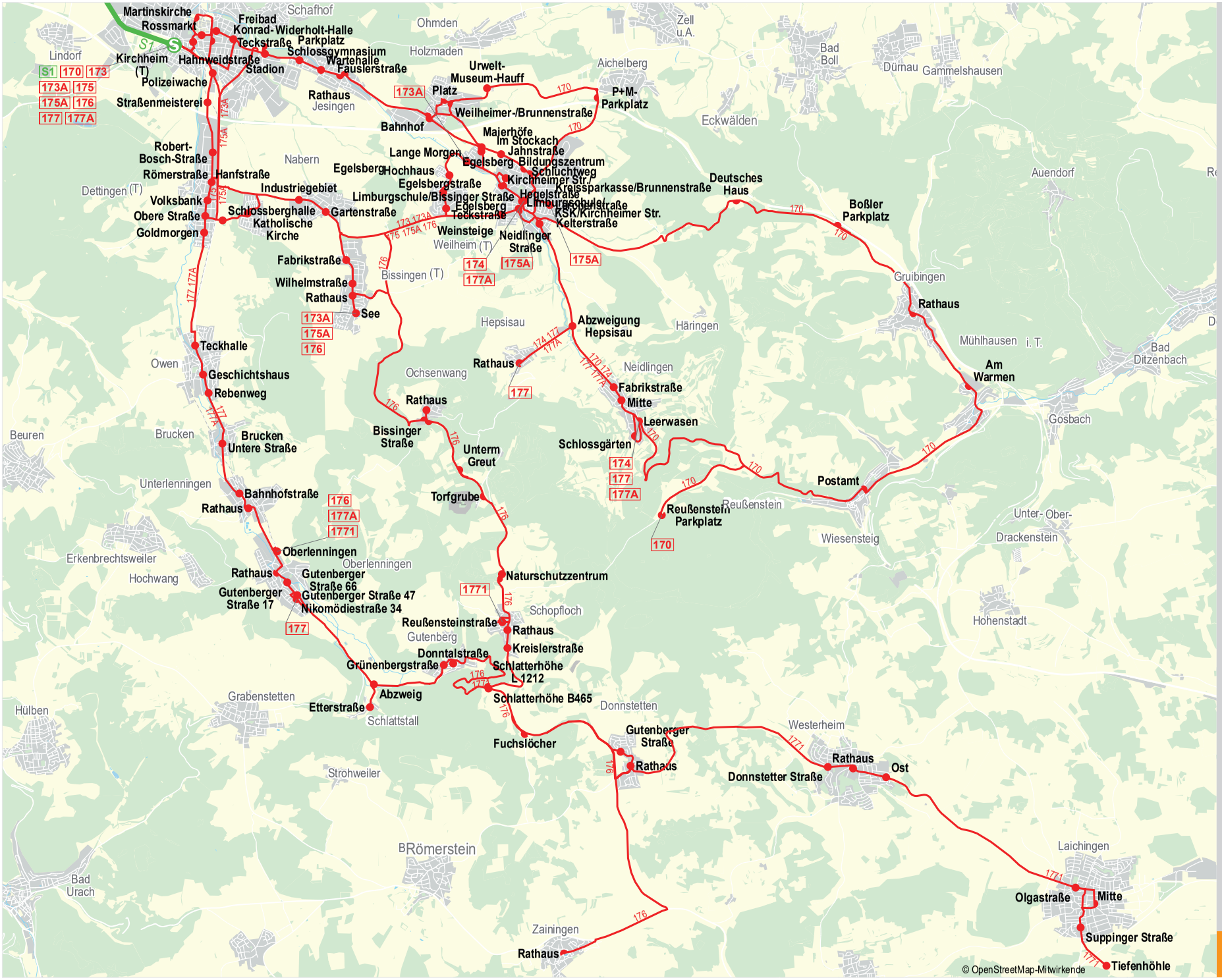
Leistungsvolumen: 427.757 Km

Harmonisierungszeitpunkt: 01.07.2025

© Februar 2021

© OpenStreetMap-Mitwirkende


Plochingen
Reichenbach (F)
Ebersbach (F)
Bünzwangen
Uhingen
Weiler (F)
Sulpach
Roßwälden
Albershausen
Hochdorf
Wernau (N)
Wellingen
Notzingen
Schlierbach
Hattenhofen
Kirchheim (T)
Ötlingen
Schafhof
Ohmden
Jesingen
Holzmaden
Aichelberg
Zell u.A.
Lindorf
Plochingen
Kreissparkasse
Eisenbahnstraße
Ulmer Straße
Schulzentrum
Stuttgarter Straße
Stuttgarter-/ Hauptstraße
Ulmer Straße
Weberei
K 1206 (Bahnhof)
Reichenbach (F)
Königsberger Straße
Realschule
Adlerstraße
Kirche Sankt Magnus
Quadrium
Stadtplatz
Bergstraße
Bruckenstraße
Dorotheenweg
Marienstraße
Max-Eyth-Straße
Friedrich-List-Straße
Brühl
Aspen
Wellingen Schlierbacher Str.
Wellinger Straße
Rathaus
Wellingen Kirchle
Ötlinger Straße
Hochdorfer Straße
Kirchheimer Straße
Freitagshof
Karpatenweg
Warth
Halde
Haldenstraße
Am Ortsmitte
Wasen
Apotheke
Fabrikstraße
Ötlingen Kirche
Hegelstraße
Mörikeschule
Alte Plochinger Steige
Waldfriedhof
Brahmsstraße
Notzinger Straße
Hugo-Wolf-Weg
Kiebitzweg
Saarstraße
Austraße
Schlierbacher Dreieck
Am Wiesenrain
Benzenhofweg
medius Klinik
Stadthalle
Ziegelwasen
Habichtweg
Teckstraße
Milanweg
Lindorfer Weg
Martinskirche
Kirchheim (T)
Marktplatz
Rossmarkt
Freibad
Konrad-Widerholt-Halle
Schlossgymnasium
Stadion
Kruichling
Brühl
Ortsmitte
Zähringer Straße
Badwiesen
Hahnweidstraße
Bismarckstraße
Eichendorffstraße
Einsteinstraße
Tannenbergstraße
Fauslerstraße
Wartehalle
Willi-Bleicher-Straße
Heinkelstraße
Gaiserplatz
Bulkesweg
Spielplatz
Bohnauhaus
Freiwaldaustraße
Bohnau
Otto-Hahn-Straße
Altvaterweg
Zeller Straße
Friedhof
Rathaus
Siedlung
Katholische Kirche
Schillerstraße
Nahverkehrs-plan Landkreis Esslingen
Linienbündel 7
Verkehrsraum
Kirchheim (T)
Linie:
144 Kirchheim (T) – Reichenbach (F)
145 Wernau (N) Bf. – Katzenstein – Schmalwiesen – Bahnhof [Stadtverkehr Wernau (Neckar)]
146 Wernau (N) Bf. – Schmalwiesen – Katzenstein – Bahnhof [Stadtverkehr Wernau (Neckar)]
161 Kirchheim (T) Altvaterweg – ZOB – Ötlingen
163 Ötlingen – Lindorf – Kirchheim (T) ZOB – Schlossgymnasium – Schafhof
164 Ötlingen – ZOB – Martinskirche – Schafhof
165 (Notzingen –) Kirchheim (T) Waldfriedhof – ZOB – Zell (A)
165A Kirchheim (T) ZOB – Saarstraße – Alte Plochinger Steige (Schülerverkehr)
168 Kirchheim (T) – Notzingen – Wernau (N)
Leistungsvolumen: 838.466 Km
Harmonisierungszeitpunkt: 01.01.2029
© OpenStreetMap-Mitwirkende
© Februar 2021
VVS
Anlage 4.11



Nahverkehrs-plan Landkreis Esslingen

Linienbündel 8
Verkehrsraum
Albtrauf

Linie:

170 Kirchheim (T) – Weilheim – Wiesensteig – Reußenstein (RadWanderBus Reußenstein)

173 Kirchheim (T) – Weilheim (T) – Bissingen (T) – Dettingen (T) – Kirchheim (T)

173A Kirchheim (T) – Weilheim (T) – Bissingen (T) – Kirchheim (T) (Schülerverkehr)

174 Weilheim (T) – Hepsisau – Neidlingen und zurück

175 Kirchheim (T) – Dettingen (T) – Bissingen (T) – Weilheim (T) – Kirchheim (T)

175A Kirchheim (T) – Dettingen (T) – Bissingen (T) – Weilheim (T) – Kirchheim (T) (Schülerverkehr)

176 (Kirchheim (T) –) Bissingen (T) – Oberlenningen

177 (Neidlingen –) Weilheim (T) – Kirchheim (T) – Oberlenningen

177A Oberlenningen – Kirchheim (T) – Weilheim (T) – Neidlingen (Schülerverkehr)

177/1 Oberlenningen – Schopfloch – Laichingen (RadWanderBus Schwäbische Alb)

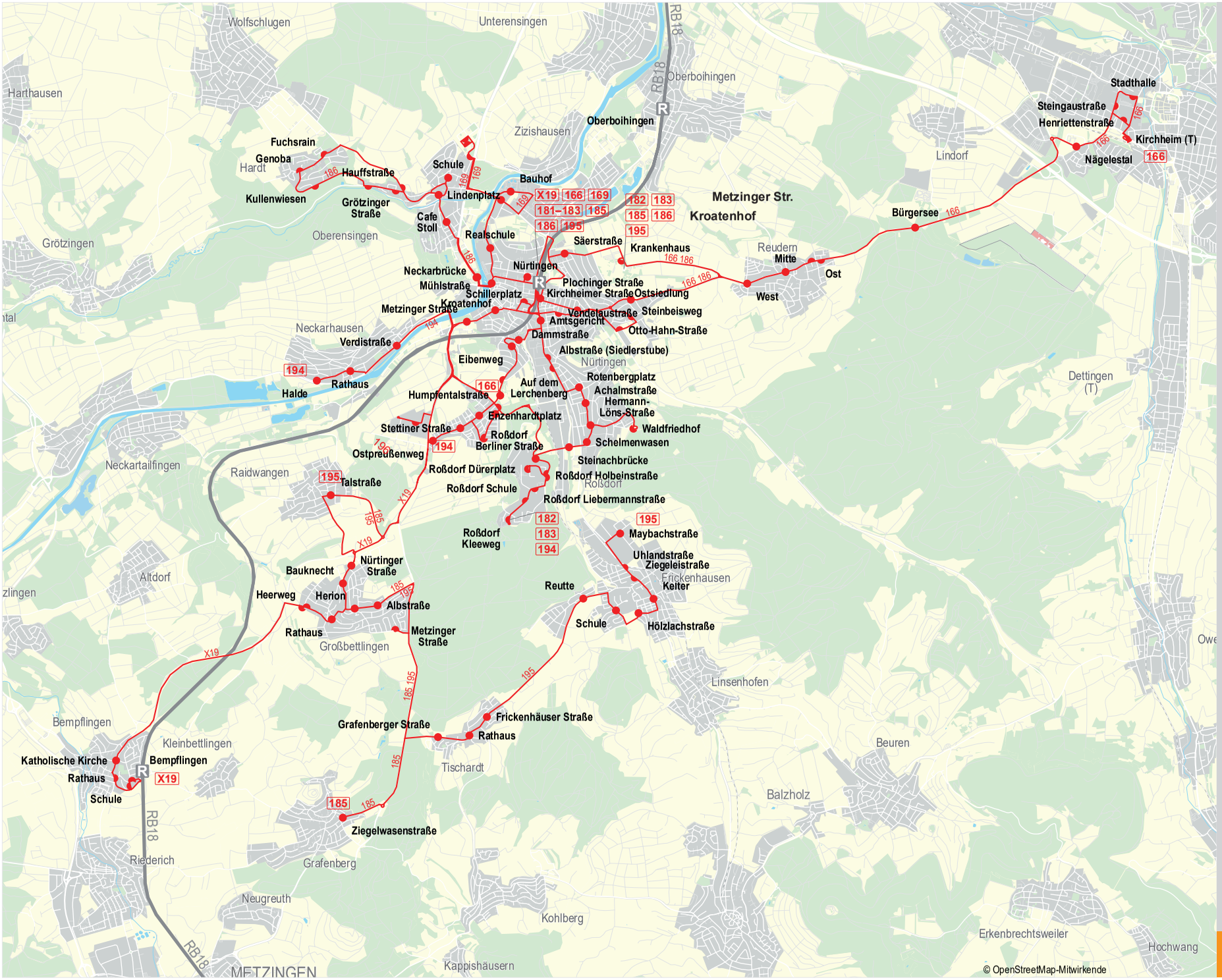
Leistungsvolumen: 1.120.503 Km

Harmonisierungszeitpunkt: 01.01.2025

© OpenStreetMap-Mitwirkende

© Februar 2021

vvs



Nahverkehrs-plan Landkreis Esslingen

Linienbündel 9
Verkehrsraum Nürtingen

Linie:

166 Kirchheim (T) – Reudern – Nürtingen Krankenhaus – Nürtingen

169 Nürtingen – Oberensingen – Nürtingen

181 Nürtingen ZOB – Nürtingen Steinbeisweg

182 Nürtingen ZOB – Roßdorf

183 Nürtingen ZOB – Braike (– Waldfriedhof) – Roßdorf

185 Grafenberg – Großbettlingen – Nürtingen

186 Nürtingen medius Klinik – ZOB – Hardt

194 Nürtingen Roßdorf – Enzenhardt – Neckarhausen

195 Frickenhausen – Großbettlingen – Nürtingen

X19 Bempflingen – Nürtingen

Leistungsvolumen: 863.554 Km

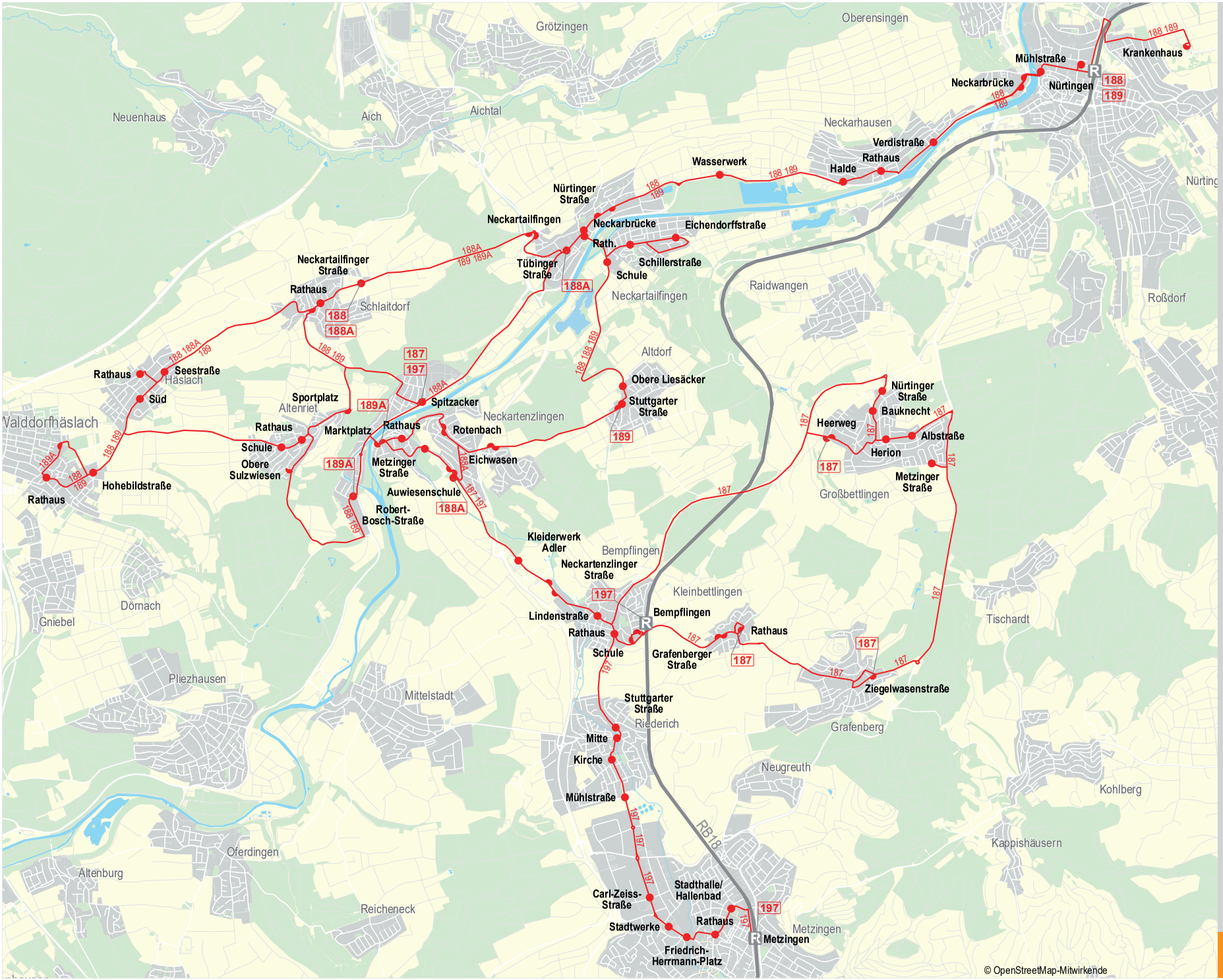
Harmonisierungszeitpunkt: 01.01.2026

© Februar 2021

vvs

Anlage 4.13

Nahverkehrs-plan Landkreis Esslingen



Linienbündel 10
Verkehrsraum Neckartenzlingen

Linie:

187 Neckartenzlingen – Bempflingen – Kleinbettlingen (– Großbettlingen)

188 Nürtingen – Altdorf – Neckartenzlingen – Schlaitdorf

188A Altdorf / Neckartailfingen / Schlaitdorf / Häslach – Neckartenzlingen Auwiesenschule (Schülerverkehr)

189 Nürtingen – Schlaitdorf – Neckartenzlingen – Altdorf

189A Altdorf / Neckartailfingen – Walddorf Gustav-Werner-Schule (Schülerverkehr)

197 Metzingen – Bempflingen – Neckartenzlingen

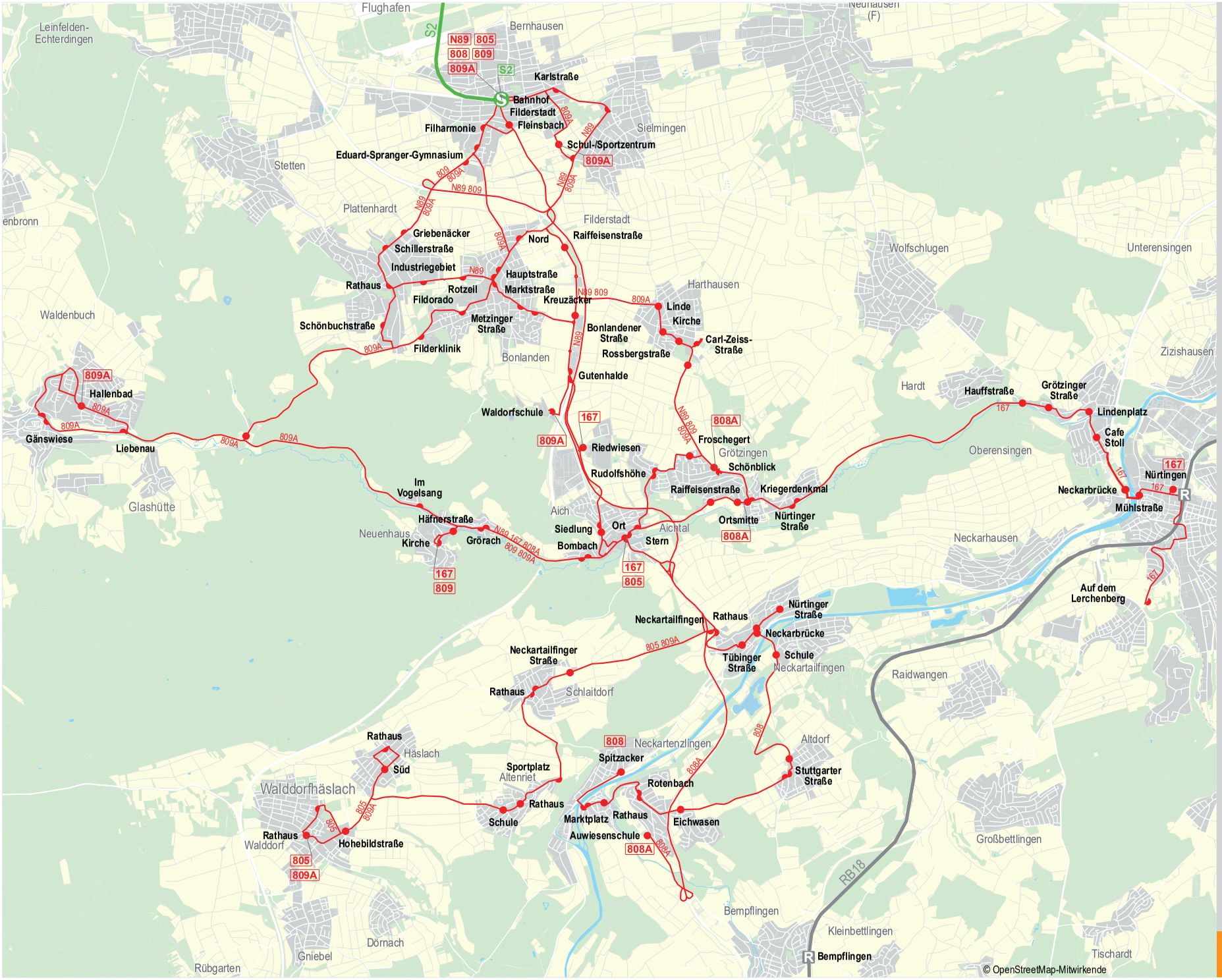
Leistungsvolumen: 642.316 Km

Harmonisierungszeitpunkt: 01.01.2029

© OpenStreetMap-Mitwirkende

© Februar 2021

vvs



Nahverkehrs-plan Landkreis Esslingen

Linienbündel 11
Verkehrsraum
Aichtal

Linie:

167	Nürtingen – Oberensingen – Grötzingen – Aich (– Neuenhaus)
805	Bernhausen – Aich – Schlaitdorf – Altenriet – Walddorfhäslach
808	Bernhausen – Aich – Neckartailfingen – Altdorf – Neckartenzlingen
808A	Neckartenzlingen – Aichtal (Schülerverkehr)
809	Bernhausen – Harthausen – Grötzingen – Aich – Neuenhaus
809A	Sielmingen – Bonlanden – Grötzingen – Aich – Neuenhaus – Walddorfhäslach (Schülerverkehr)
N89	Bernhausen – Bonlanden – Aichtal – Neckartailfingen – Bernhausen

Leistungsvolumen: 771.042 Km

Harmonisierungszeitpunkt: 01.07.2029

© Februar 2021

Anlage 4.15

Nahverkehrs-plan Landkreis Esslingen

Linienbündel 12
Verkehrsraum
Neuffen

Linie:

171 Owen – Nürtingen Krankenhaus

179 Oberlenningen – Erkenbrechtsweiler – Neuffen

180 Nürtingen – Neuffen – Beuren

191 Owen – Beuren – Hohenneuffen – Neuffen (RadWanderBus Blaue Mauer)

192 Neuffen Bahnhof – Kohlberg – Kappishäusern

198 Kohlberg – Tischardt – Frickenhausen Bahnhof

199 (Owen –) Beuren – Neuffen – Metzingen

Leistungsvolumen: 464.298 Km

Harmonisierungszeitpunkt: 01.01.2026

© März 2021

© OpenStreetMap-Mitwirkende