



Nahverkehrsplan für den Landkreis Ludwigsburg



Mobilität im
Landkreis Ludwigsburg



LANDKREIS
LUDWIGSBURG



Nahverkehrsplan

für den

Landkreis Ludwigsburg

3. Fortschreibung

Juli 2021

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

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.....	4
1.2.3 Das Landesrecht	6
1.2.4 Der organisatorische Rahmen.....	7
1.3 Übergreifende Zielvorstellungen zur Verkehrsentwicklung.....	8
1.3.1 Der Generalverkehrsplan des Landes Baden-Württemberg	8
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	17
2.2.2 Regional bedeutsames Radwegenetz/Fahrrad-Infrastruktur.....	18
2.2.3 Netz- und Angebotsstruktur im ÖPNV	19
2.2.4 Kollektiver Individualverkehr (Sharing-Systeme)	26
2.2.5 Verknüpfungen.....	27
2.3 Das Leistungsangebot im ÖPNV.....	29
2.3.1 Flächenhafte Erschließung.....	30
2.3.2 Erreichbarkeit.....	30
2.3.3 Der Tarif	31

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	43
4.1	Zielsetzungen zur Gesamtentwicklung (Leitbild)	43
4.1.1	Verkehrsnachfrage.....	43
4.1.2	Demographische Einflüsse.....	44
4.1.3	Barrierefreiheit.....	44
4.1.4	Nachhaltigkeit und Umweltschutz.....	47
4.1.5	Wirtschaftlichkeit.....	48
4.1.6	Finanzierung.....	49
4.1.7	Infrastruktur.....	53
4.2	Zielsetzungen für das Verkehrsangebot	60
4.2.1	Einzugsbereiche von Haltestellen.....	61
4.2.2	Beförderungszeiten und -geschwindigkeiten.....	63
4.2.3	Bedienungshäufigkeiten.....	63
4.2.4	Schnellbusse, Expressbusse und Direktbusse.....	66
4.2.5	Qualität (einschließlich Auslastung).....	66
4.2.6	Tarif.....	67
4.3	Linienbündelungskonzept	68
4.3.1	Ausgangslage.....	68
4.3.2	Notwendigkeit der Linienbündelung.....	69
4.3.3	Vorgehensweise.....	69
4.3.4	Einbezogene Linienverkehre.....	70
4.3.5	Künftige Linienbündel im Landkreis Ludwigsburg.....	72

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	91
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	107
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	261
7.1	Inhalt des Nahverkehrsplans	261
7.2	Verkehrliche Weiterentwicklung	263
7.2.1	Ausgangslage	263
7.2.2	Weiterentwicklung des bestehenden Netzes	264
7.2.3	Expressbusse.....	265
7.2.4	Metropol-Express-Bahn.....	266
7.2.5	Regionales Verkehrsmanagement	266
7.2.6	Alternative Antriebstechnologien	267
7.2.7	On-Demand-Verkehre	267
7.2.8	Besondere Verkehrsangebote.....	268
7.3	Ausgestaltung des Rechtsrahmens	270

Prüfung der Umweltauswirkungen

Abkürzungsverzeichnis

ABl.	Amtsblatt
Abs.	Absatz
AFZS	Automatische Fahrgastzählsysteme
AG	Aktiengesellschaft
B+R	Bike and Ride
BGG	Gesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz)
BImSchG	Bundes-Immissionsschutzgesetz
BO-Kraft	Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr
bzw.	beziehungsweise
CO	Kohlenmonoxid
CO₂	Kohlendioxid
CVD	Clean Vehicle Directive
d. h.	das heißt
DB	Deutsche Bahn AG
DFI	Dynamische Fahrgastinformation
DIVA	Dialoggesteuertes Verkehrsmanagement- und Auskunftssystem
EAÖ	Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs
EC	EuroCity (Fernverkehr-Zuggattung der Deutschen Bahn AG)
EFA	Elektronische Fahrplanauskunft
EFM	Elektronisches Fahrgeldmanagement
EG	Europäische Gemeinschaft
EMS	Ereignis-Management-System
ETCS	European Train Control 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
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
HNV	Heilbronner Hohenloher Haller Nahverkehr GmbH
HVZ	Hauptverkehrszeit
i.d.R.	in der Regel
i.V.m.	in Verbindung mit
IC	InterCity (Fernverkehr-Zuggattung der Deutschen Bahn AG)
ICE	InterCityExpress (Fernverkehr-Zuggattung der Deutschen Bahn AG)
IRE	InterRegioExpress (Nahverkehr-Zuggattung)
IV	Individualverkehr
L-BGG	Landes-Behindertengleichstellungsgesetz (L-BGG) vom 17. Dezember 2014
LSA	Lichtsignalanlage
LTMG	Landestariftreue- und Mindestlohngesetz
MIV	Motorisierter Individualverkehr
Mo-Fr	Montag bis Freitag
Nr.	Nummer
NVP	Nahverkehrsplan
NVZ	Nebenverkehrszeit
o.ä.	oder ähnliches
ÖDLA	Öffentlicher Dienstleistungsauftrag
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖPNVG	Baden-Württembergisches Landesgesetz über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs
ÖV	Öffentlicher Verkehr
P+R	Park and Ride

PBefG	Personenbeförderungsgesetz
RB	Regionalbahn (Nahverkehr-Zuggattung)
RBL	Rechnergestütztes Betriebsleitsystem
RE	Regionalexpress (Nahverkehr-Zuggattung)
RIN	Richtlinien für integrierte Netzgestaltung
RVP	Regionalverkehrsplan
s.o.	siehe oben
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
sog.	sogenannte(r/s)
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SSB	Stuttgarter Straßenbahnen AG
StVO	Straßenverkehrs-Ordnung
SUP	Strategische Umweltprüfung
SVZ	Schwachverkehrszeit
u.a.	unter anderem
UN	Vereinte Nationen
UVgO	Unterschwelvenvergabeordnung
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
UVwG	Umweltverwaltungsgesetz (UVwG) des Landes Baden-Württemberg
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
VPE	Verkehrsverbund Pforzheim-Enzkreis mbH
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 ÖPNVG von den Aufgabenträgern, den Landkreisen und kreisfreien Städten, wahrzunehmen ist. Die Befugnis von Gemeinden, Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr zu fördern oder durch eigene Verkehrsunternehmen zu erbringen, bleibt dabei unberührt. Der Nahverkehrsplan (NVP) dient den ÖPNV-Aufgabenträgern als Instrument zur Formulierung ihrer Zielvorstellungen. Die Inhalte und die Regelungen zur Aufstellung der jeweiligen Nahverkehrspläne werden vom Landesgesetzgeber ebenfalls im ÖPNV-Gesetz vorgegeben. Als weisungsfreie Pflichtaufgabe stellen die Aufgabenträger diese Pläne zur Sicherung und zur Verbesserung des ÖPNV-Angebots auf.

Der Nahverkehrsplan gibt demnach den Rahmen für die Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs vor und ist auf einen Zeithorizont von fünf Jahren angelegt. Zu seinen Inhalten gehören beispielsweise Zielvorstellungen zur Definition der Netzstruktur, von Verknüpfungspunkten sowie von übergeordneten Vorstellungen zum Fahrplanangebot.

Gemäß § 12 Abs. 7 ÖPNVG ist der Nahverkehrsplan nach Ablauf von fünf Jahren zu überprüfen und bei Bedarf fortzuschreiben. Eine Fortschreibung des Nahverkehrsplans Ludwigsburg 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 Nahverkehrsplans 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 erfolgt ab dem zweiten Halbjahr des Jahres 2022 die zweite Vergaberunde für den Busverkehr im Landkreis Ludwigsburg. Als Basis der Vergabe von Verkehrsleistungen sind die zu erbringenden

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

Leistungen vorab im Nahverkehrsplan des Landkreises zu definieren (siehe Kapitel 6). Die Schwerpunkte der Nahverkehrsplan-Fortschreibung leiten sich aus diesen Anforderungen ab.

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

1.2 Der rechtliche und organisatorische Rahmen

Nachfolgend werden die wesentlichen gesetzlichen Bestimmungen, die den Nahverkehrsplan betreffen, im Gesamtzusammenhang aufgezeigt. Dabei werden sowohl die europäischen Richtlinien und Verordnungen als auch Gesetze und rechtliche Vorgaben auf nationaler und Länderebene beschrieben. 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. 1191/69³ 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 mittlerweile überarbeitet und gilt in seiner novellierten Form seit dem 01.01.2013.

Die aktuelle EU-Verordnung betrifft vor allem Verkehrsangebote, für die eine Kostendeckung nur mit öffentlichen Zuschüssen herzustellen ist. Hier sollen die Regularien ermöglichen, dass ein attraktiveres und innovativeres Dienstleistungsangebot mit den geringstmöglichen Kosten für die öffentlichen Haushalte realisiert werden kann. Die Verordnung geht deshalb bei einer Vergabe von Verkehrsleistungen von der Anwendung eines Wettbewerbsverfahrens als Regelfall aus. Sie hält aber auch die Eigenproduktion von Verkehrsleistungen durch ein öffentliches Unternehmen offen. Innerhalb bestimmter Wertgrenzen wird zudem die Direktvergabe von Verkehrsleistungen an private Unternehmen zugelassen.

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.



Ein wesentliches Entscheidungskriterium für die Art des Vergabeverfahrens ist die Kostendeckung der Verkehrsangebote durch Fahrgeldeinnahmen und Fahrgeldersatzleistungen. Hier eröffnet die Verordnung dem Aufgabenträger mit dem Instrument einer Allgemeinen Vorschrift die Möglichkeit, Fahrgeldersatzleistungen nach allgemeinen Regeln zu gewähren. Der deutsche Gesetzgeber war bemüht, die in der EU-Verordnung verankerte Flexibilität der Vergabeverfahren nicht einzuschränken. Es gelten deshalb auch unter Berücksichtigung der bundesdeutschen Rechtslage folgende Vergabeoptionen:

- Beim Schienenpersonennahverkehr sieht die Verordnung die Möglichkeit der Direktvergabe vor, wenn dies nach nationalem Recht nicht untersagt ist. Auf der Basis einer engen Auslegung des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB) hat der Bundesgerichtshof am 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/EU⁴ und 2014/25/EU⁵) und des deutschen Vergaberechts, insbesondere das GWB, die UVgO⁶ sowie – auf Landesebene – die VwV Beschaffung⁷, vor. Die Schwellenwerte und Ausnahmebestimmungen der Verordnung sind dann nicht anzuwenden. Vielmehr gilt die grundsätzliche Pflicht zur Ausschreibung des Vertrages, sofern keine Ausnahmesituation vorliegt (z.B. Vergabe an einen internen Betreiber) oder die Schwellenwerte (214.000 Euro⁸) des nationalen Vergaberechts unterschritten werden.
- Sofern bei einem Verkehrsangebot die zur Ko-Finanzierung zu erwirtschaftenden Fahrgeldeinnahmen und Fahrgeldersatzleistungen jedoch den Zuschussbedarf überwiegen, hat der öffentliche Auftrag den Charakter einer Dienstleistungskonzession im Europäischen Sinne. In diesem Fall greift das allgemeine Vergaberecht nicht, sondern es finden die Wettbewerbsregeln der EU-Verordnung und deren Schwellenwerte Anwendung. Unterhalb der Schwellenwerte ist dann eine Direktvergabe von Verkehrsverträgen möglich. Die Schwellenwerte liegen derzeit bei einem Vertragswert von 1 Million Euro oder einer

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.

Verkehrsleistung von bis zu 300.000 Kilometer pro Jahr. Bei Unternehmen, die über maximal 23 Fahrzeuge verfügen, verdoppeln sich diese Werte. Werden die Schwellenwerte nicht unterschritten, ist ein wettbewerbliches Vergabeverfahren durchzuführen.

Um die Vergabeoptionen der EU-Verordnung für möglichst viele Verkehrsleistungen nutzen zu können, 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. Die Verkehrsunternehmen können auf diesem Wege Mindereinnahmen ausgeglichen bekommen, die ihnen aufgrund der verpflichtenden Anwendung des VVS-Tarifs entstehen.

Berücksichtigung von Belangen des Umweltschutzes

Um den Stellenwert des Umweltschutzes bei staatlichen Planungen zu erhöhen, hat die Europäische Union im Jahr 2001 die Richtlinie 2001/42/EG⁹ 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 Nahverkehrsplan trägt dem Rechnung (siehe Anhang).

1.2.2 Das Bundesrecht

Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG)

Mit dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG) wird der Ordnungsrahmen für den straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr festgelegt. Damit gilt es für den Linienverkehr mit

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

Bussen, Straßen-, Stadt- und U-Bahnen. Das PBefG ist spezielles Gewerberecht und regelt die Zulassung von Verkehrsunternehmen zum ÖPNV-Markt, die Bedingungen, unter denen sie dort tätig sein dürfen, sowie die Pflichten, die sich aus dem Anbieten von Verkehrsleistungen ergeben. Auch spricht das PBefG dem Nahverkehrsplan zu, den Rahmen für die Entwicklung des ÖPNV zu bilden und zu bestimmen. Das Aufstellungsverfahren für den NVP legen die Länder fest. Die Genehmigungsbehörden haben die von den Aufgabenträgern beschlossenen Nahverkehrspläne bei der Erteilung von Konzessionen nach dem PBefG zu berücksichtigen und können die Erteilung einer Liniengenehmigung versagen, wenn der Verkehr nicht im Einklang mit einem Nahverkehrsplan steht. Bei Vorliegen konkurrierender Genehmigungsanträge sind insbesondere die Nahverkehrsplan-Vorgaben zu berücksichtigen.

Aufgrund der EU-Verordnung Nr. 1370/2007 vom 03.12.2007 wurde das PBefG novelliert. Das geänderte Gesetz trat am 01.01.2013 in Kraft. Mit der PBefG-Novelle wurden die Anforderungen des Bundesgesetzgebers an die Nahverkehrspläne deutlich ausgeweitet. Nunmehr erwartet das PBefG, dass der Aufgabenträger im Nahverkehrsplan den Umfang und die Qualität des Verkehrsangebots, die Anforderungen an die Umweltqualität des Angebots sowie die Vorgaben zur verkehrsmittelübergreifenden Integration definiert. Auch der Aspekt Barrierefreiheit wurde nochmals gestärkt: Zielvorgabe ist, bis zum 01.01.2022 im ÖPNV eine vollständige Barrierefreiheit herzustellen. Eventuelle Ausnahmen müssen im Nahverkehrsplan konkret definiert und begründet werden.

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

Bündelung von Buslinien (§ 9 Abs. 2 PBefG)

Im Hinblick auf das wettbewerbliche Verfahren bei der Vergabe von Verkehrsleistungen wurde das Busliniennetz im Landkreis in betrieblich zusammenhängende Teilnetze gegliedert, da nur die Zusammenfassung mehrerer Linien ausreichende Spielräume für die Aktivierung von Synergien im Rahmen eines Wettbewerbsverfahrens bietet, gleichzeitig aber gute Voraussetzungen für eine verkehrliche Abstimmung der Linienverkehre untereinander erhält. Innerhalb eines Linienbündels wurden die Laufzeiten der Liniengenehmigungen jeweils harmonisiert. Diese sind somit innerhalb eines Linienbündels für jede Linie gleich und decken dementsprechend denselben Zeitraum ab.

Die Definition der Linienbündel ist im Rahmen der Erarbeitung des 2. NVP-Fortschreibungsentwurfs unter Beteiligung der Verkehrsunternehmen und benachbarter Aufgabenträger vor-

genommen 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 Ludwigsburg bemüht, die Größe der Linienbündel auf die Leistungsfähigkeit der möglichen Betreiber abzustellen. Außerdem soll nach Möglichkeit in den einzelnen Linienbündeln auch eine Zusammenfassung wirtschaftlich stärkerer und schwächerer Linien erfolgen.

Das Bundesbehindertengleichstellungsgesetz (BGG)

Im Jahr 2002 wurde das Bundesbehindertengleichstellungsgesetz verabschiedet. Das Gesetz fordert von den Nahverkehrsplänen, das Ziel der Barrierefreiheit öffentlicher Beförderungsangebote in Form von barrierefreier Infrastruktur zu verfolgen (§ 8 Abs. 5 BGG¹²).

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 öffentlichen Personennahverkehrs in Baden-Württemberg als Artikelgesetz beschlossen. Dazu gehört mit Artikel 1 das Gesetz über die Planung, Organisation und Ausgestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNVG).

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 öffentlichen Personennahverkehr finanziell zu fördern oder durch eigene Unternehmen zu erbringen, bleibt unberührt. Dadurch ist ein direktes Engagement von Gemeinden im ÖPNV weiterhin möglich.

Der Nahverkehrsplan 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

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

- 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 der Finanzierung dargestellt werden.

Der Nahverkehrsplan soll nach § 11 Abs. 5 ÖPNVG durch einen Nahverkehrsentwicklungsplan ergänzt werden, der Aussagen zur angestrebten Entwicklung der Verkehrssituation über den Zeitraum des Nahverkehrsplans hinaus aufzeigt und angestrebte Angebotsverbesserungen darstellt. Da jedoch im vorliegenden Nahverkehrsplan auch Maßnahmen betrachtet werden, die über den Planungszeitraum von 5 Jahren hinausreichen, verzichtet der Landkreis Ludwigsburg auf die Erstellung eines Nahverkehrsentwicklungsplans.

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 (Thema Barrierefreiheit siehe Kapitel 4.1.3).

1.2.4 Der organisatorische Rahmen

Aufgabenträger in der Region Stuttgart

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

Für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) ist das Land Baden-Württemberg Aufgabenträger. Ausgenommen davon sind der „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. 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) sind die Landkreise bzw. die Landeshauptstadt Stuttgart Aufgabenträger.

¹³ Landes-Behindertengleichstellungsgesetz (L-BGG) vom 17.12.2014

Wahrnehmung der Aufgabenträgerschaft des Landkreises

Der Landkreis Ludwigsburg ist gemäß § 6 Abs. 1 ÖPNVG Aufgabenträger für die Buslinien im Kreisgebiet und nimmt, darüber hinaus, als Mitglied des zuständigen „Zweckverbands Strohgäubahn“, die Aufgabenträgerschaft für die Strohgäubahn (RB47) wahr.

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

Aufstellung des Nahverkehrsplans

Für Schienenverkehre in der Aufgabenträgerschaft des Landes oder des Verbands Region Stuttgart ist die Aufstellung eines Nahverkehrsplans nicht erforderlich. In der Region Stuttgart werden deshalb Nahverkehrspläne für den ÖPNV in der Landeshauptstadt Stuttgart sowie in den Landkreisen Böblingen, Esslingen, Göppingen, Ludwigsburg und im Rems-Murr-Kreis erstellt. Die Bearbeitung der Entwürfe der Nahverkehrspläne für die Aufgabenträger im Gebiet des VVS wird im Auftrag der Landkreise bzw. der Landeshauptstadt satzungsgemäß von der Verbundgesellschaft durchgeführt.

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

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

1.3 Übergreifende Zielvorstellungen zur Verkehrsentwicklung

1.3.1 Der Generalverkehrsplan des Landes Baden-Württemberg

Die übergeordneten Zielvorstellungen des Landes Baden-Württemberg zur Verkehrsentwicklung sind u. a. in dem am 14.12.2010 vom Ministerrat beschlossenen Generalverkehrsplan 2010 (GVP) formuliert.

Der Generalverkehrsplan versteht sich als ein integratives Verkehrskonzept, das nicht nur die Leitlinien der Verkehrspolitik der Landesregierung von Baden-Württemberg darstellt, sondern

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

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

Nach den Vorstellungen des Landes soll der öffentliche Personennahverkehr im gesamten Landesgebiet im Rahmen eines integrierten Gesamtverkehrssystems als eine vollwertige Alternative zum motorisierten Individualverkehr zur Verfügung stehen. Er soll dazu beitragen, dass die Mobilität der Bevölkerung gewährleistet, die Attraktivität des Wirtschaftsstandortes Baden-Württemberg gesichert und verbessert sowie den Belangen des Umweltschutzes, der Energieeinsparung und der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs Rechnung getragen wird. Jedes Verkehrsmittel im öffentlichen Personennahverkehr soll im Rahmen seiner besonderen Vorteile eingesetzt werden.

Das Eisenbahnnetz 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 Nahverkehrsplans 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 Verkehrsbeiwältigung 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 18.07.2018 verabschiedet und fortgeschrieben. Die Aktualisierung erfolgte in einem dreistufigen Verfahren:

- Um aktuelle Informationen darüber zu erhalten, welche Wege die Bewohner 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.
- 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 Dringlichkeitsreihenungen der Infrastrukturmaßnahmen.

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

¹⁴ Gesetzes über die Errichtung des Verbands Region Stuttgart (GVRS) vom 07.02.1994

1.3.3 Bisherige Nahverkehrspläne

Der erste NVP des Landkreises Ludwigsburg stammt aus dem Jahr 1998. Dieser wurde im Jahr 2008 erstmals fortgeschrieben. Grundlage für die vorliegende Nahverkehrsplan-Fortschreibung ist der im April 2015 vom Kreistag verabschiedete und im Juli 2017 teil-fortgeschriebene dritte Nahverkehrsplan des Landkreises Ludwigsburg.

Die aktuelle Fortschreibung erfolgt mit aktualisierten Angebots- und Nachfragedaten. Schwerpunkte dieser dritten Nahverkehrsplan-Fortschreibung sind unter anderem die bis zum 01.01.2022 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)¹⁵ in unzulässiger Weise überschritten. Das Regierungspräsidium Stuttgart hat deshalb – beginnend im Jahr 2005 – für mehrere Kommunen innerhalb des Regierungsbezirks, u.a. die Städte Ludwigsburg, Markgröningen, Pleidelsheim und Remseck am Neckar, 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.

¹⁵ 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 Ludwigsburg thematisiert. Dabei sollen grundlegende Informationen zum Landkreis Ludwigsburg – 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 Ludwigsburg auf der Grundlage des Landesentwicklungs- bzw. des Regionalplans.

2.1.1 Vorgaben von Landes- und Regionalplanung

Der Landkreis Ludwigsburg befindet sich Nordwesten der Region Stuttgart. Sitz der Kreisverwaltung ist Ludwigsburg. Im Rahmen der zentralörtlichen Gliederung sind die Städte Ludwigsburg und Kornwestheim sowie die Städte Bietigheim-Bissingen und Besigheim jeweils als gemeinsames Mittelzentrum (Doppelzentrum) ausgewiesen. Die Stadt Vaihingen (E) ist ebenfalls als Mittelzentrum eingestuft. Die Städte Ditzingen, Gerlingen und Korntal-Münchingen werden der Kernzone Stuttgart zugeordnet, da die Stadt Stuttgart neben ihrer Funktion als Oberzentrum gleichzeitig mittelzentrale Funktionen für einen engeren Verflechtungsbereich zu erfüllen hat. Innerhalb dieser Kernzone Stuttgart bilden Ditzingen, Gerlingen und Korntal-Münchingen den „Bereich Strohgäu“.

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

- [Stuttgart]¹⁶ – Kornwestheim – Ludwigsburg – Bietigheim-Bissingen – Besigheim – [Heilbronn]
- [Stuttgart] – Kornwestheim – Ludwigsburg – Bietigheim-Bissingen – Vaihingen (E) – [Mühlacker]

¹⁶ Orte bzw. Kommunen, die sich außerhalb des Landkreises Ludwigsburg befinden, werden in eckigen Klammern dargestellt.

- [Stuttgart] – Korntal – Ditzingen – [Leonberg – Calw]

Diese 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).

Im Mittelbereich Bietigheim-Bissingen/Besigheim fallen mit Ausnahme von Sachsenheim (Kategorie 2) alle Kommunen in die Kategorie 1. Im Mittelbereich Ludwigsburg/Kornwestheim werden ebenfalls nahezu alle Kommunen dem „Verdichtungsraum“ (Kategorie 1) zugerechnet. Großbottwar und Oberstenfeld bilden die Ausnahme und gehören zur Kategorie 2. Im Mittelbereich Vaihingen (E) werden Sersheim und Vaihingen (E) der Kategorie 1, Eberdingen und Oberriexingen der Kategorie 2 zugeordnet. Im Bereich Strohgäu gehören alle drei Kommunen zum „Verdichtungsraum“ (Kategorie 1). Kommunen der Kategorie 3 finden sich im Landkreis Ludwigsburg nicht.

2.1.2 Strukturelle Kenngrößen

Der Landkreis Ludwigsburg umfasst ein Gebiet von 687 km². Die Einwohnerzahl beträgt 549.422 (Stand Februar 2020; Quelle: Statistisches Landesamt, Kommunen des Landkreises Ludwigsburg). Hieraus ergibt sich eine Bevölkerungsdichte von etwa 800 Einwohnern/km². Die Bevölkerungszahl sowie die Bevölkerungsdichte der einzelnen Kreiskommunen und Mittelbereiche sind der Anlage 2.2 zu entnehmen.

Die Städte bzw. Gemeinden Asperg, Bietigheim-Bissingen, Kornwestheim, Ludwigsburg, Möglingen und Tamm, die an bzw. im Randbereich der in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Entwicklungsachse liegen, stellen ein stark verdichtetes Siedlungsgebiet dar. Hier wohnen auf knapp 17 % der Fläche etwa 38% der Bevölkerung des Landkreises. Im weiteren Verlauf der Entwicklungsachse zeigt sich eine mäßige Verdichtung, während nordöstlich und nordwestlich von Bietigheim-Bissingen eher aufgelockerte Strukturen vorliegen.

Das Siedlungsgebiet entlang der Entwicklungsachse Bietigheim-Bissingen – Sachsenheim – Vaihingen (E) – [Mühlacker] ist unterschiedlich stark verdichtet. Innerhalb des Mittelbereiches

Vaihingen (E) liegen die Kommunen Sersheim und Vaihingen (E) auf dieser Achse. Die übrigen Bewohner des Mittelbereichs leben in zahlreichen kleinen, räumlich verteilt liegenden Orten.

Die Achse von Ludwigsburg über Freiberg (N), Marbach (N) und Steinheim (M) nach Oberstenfeld ist zwar nicht als Entwicklungsachse ausgewiesen, kann aber dennoch als raumprägend für den nordöstlichen Landkreis angesehen werden. Die Siedlungsflächen der einzelnen Gemeinden liegen überwiegend oder sogar ausschließlich in diesem Korridor. Freiberg (N) und Marbach (N) zeigen Verdichtungsansätze, während Benningen (N), Murr, Steinheim (M), Großbottwar und Oberstenfeld einen eher ländlichen Charakter aufweisen.

Das südöstlich an Ludwigsburg angrenzende Remseck (N) ist als Gemeinde mit Verdichtungsansätzen einzustufen. Obwohl die Teilorte Aldingen, Neckargröningen und Neckarrems nahe beieinander liegen, ist noch kein ausgeprägtes Zentrum entstanden.

Im Süden des Landkreises umfasst der Bereich „Strohgäu“ mit den Städten Ditzingen, Korntal-Münchingen und Gerlingen ein verdichtetes Siedlungsgebiet. In Gerlingen und Korntal-Münchingen grenzen Siedlungsflächen sogar unmittelbar an bebaute Flächen der Landeshauptstadt Stuttgart an. Der Norden des Bereichs „Strohgäu“ mit Stadtteilen der Städte Ditzingen und Korntal-Münchingen sowie die Gemeinden Hemmingen, Markgröningen und Schwieberdingen weisen Verdichtungsansätze auf.

Die Gesamtbevölkerung des Landkreises Ludwigsburg nimmt seit der ersten Hälfte der 90er Jahre kontinuierlich zu. Derzeit sind dort ca. 550.000 Einwohner (Stand: Februar 2020) registriert. Seit 2012 ist die Bevölkerungszahl des Landkreises um etwa 32.500 Einwohner gestiegen, was einer Zunahme von ca. 6 % entspricht. Das Wachstum fällt in diesem Zeitraum, absolut betrachtet, besonders stark in den Städten Ludwigsburg (+ 5.371 Einwohner), Bietigheim-Bissingen (+ 2.888 Einwohner) und Remseck am Neckar (+ 2.590 Einwohner) aus. Die größten relativen Einwohnerzuwächse sind in Gemmrigheim (+ 15%), Kirchheim am Neckar (+ 14%) und Bönningheim (+ 13%) zu verzeichnen.

Im Hinblick auf das Verkehrsgeschehen ist auch die räumliche Verteilung der Beschäftigung von Interesse (siehe Anlage 2.3). Die Zahl der sozialversicherungspflichtig beschäftigten Arbeitnehmer im Landkreis Ludwigsburg beträgt etwa 207.800¹⁷ (Stand: Juni 2019). Mit einem Anteil von etwa 40% der insgesamt im Landkreis Beschäftigten bilden die Städte Ludwigsburg

¹⁷ Die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten bezieht sich auf die jeweiligen Arbeitsorte und umfasst alle Arbeiter, Angestellten und Auszubildenden, die Sozialabgaben entrichten müssen.

und Bietigheim-Bissingen die Beschäftigungsschwerpunkte. Die Städte Ditzingen, Kornwestheim, Gerlingen, Schwieberdingen, Vaihingen (E) und Korntal-Münchingen haben für den Arbeitsmarkt des Landkreises ebenfalls wichtige Bedeutung. Die Gesamtbeschäftigtenzahl des Landkreises Ludwigsburg hat sich gegenüber 2001 um rund 41.000 (ca. 25%) erhöht. Insbesondere in den vergangenen sieben Jahren ist die Anzahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten im Landkreis Ludwigsburg stark angestiegen (+ ca. 30.000 Beschäftigte). Die stärksten absoluten Zuwächse bei den Beschäftigtenzahlen sind für diesen Zeitraum, von 2013 bis 2019, in Ludwigsburg (+ ca. 9.500 Beschäftigte), Ditzingen (+ ca. 4.600 Beschäftigte) und Bietigheim-Bissingen (+ ca. 3.500 Beschäftigte) festzustellen. Der stärkste Rückgang ist dagegen in Freiberg am Neckar zu verzeichnen (- ca. 450 Beschäftigte).

Eine weitere wichtige Nachfragegruppe im ÖPNV sind Schüler und Auszubildende. Anlage 2.4 zeigt, von wie vielen Kindern bzw. Jugendlichen die – in den einzelnen Gemeinden vorhandenen – Schultypen besucht werden. Die höchsten Werte bei den allgemeinbildenden Schulen weist die Stadt Ludwigsburg mit fast 10.400 Schülern auf. Jeweils mehr als 4.000 Schüler verzeichnen die Städte Bietigheim-Bissingen und Vaihingen (E). Mehr als 2.000 Schüler besuchen die Schulen in den Gemeinden Marbach (N), Kornwestheim, Korntal-Münchingen, Remseck, Ditzingen, Besigheim, Markgröningen und Sachsenheim. Am Beispiel von Vaihingen (E) und Marbach (N) zeigt sich, dass die Schülerzahl einer Kommune nicht nur von deren Größe, sondern auch vom Einzugsbereich der jeweiligen Schulen abhängt. Berufsschulen gibt es in Ludwigsburg, Bietigheim-Bissingen und Kornwestheim. Zudem existieren in Ludwigsburg drei Hochschulen.

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 Verdichtungsraum 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.

Als Straße für den großräumigen Verkehr ist im Landkreis Ludwigsburg lediglich die Bundesautobahn A81 klassifiziert (Tabelle 2-1):

Tabelle 2-1: Straße für den großräumigen Verkehr im Landkreis Ludwigsburg

Bezeichnung	Streckenverlauf
A 81	[Singen] – [Rottenburg] – [Stuttgart] – Gerlingen – Ditzingen – Korntal-Münchingen – Ludwigsburg – Freiberg (N) – Pleidelsheim – Mundelsheim – [Würzburg]

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

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

Bezeichnung	Streckenverlauf
B 10	[Pforzheim] – [Mühlacker] – Vaihingen (E) – Schwieberdingen – Korntal-Münchingen – [Stuttgart]
B 27	[Heilbronn] – Kirchheim (N) – Walheim – Bietigheim-Bissingen – Tamm – Ludwigsburg – Kornwestheim – [Stuttgart]
B 27a	Anbindung des Containerbahnhofs Kornwestheim an die A 81
B 295	[Stuttgart] – Ditzingen – [Leonberg] – [Renningen] – [Weil der Stadt] – [Calw]
L 1100	[Stuttgart] – Remseck (N) – Marbach (N) – Großbottwar
L 1115	[Backnang] – [Aspach] – Großbottwar – A 81 – Besigheim
L 1125	[Mühlacker] – Vaihingen (E) – Sersheim – Sachsenheim – Bietigheim-Bissingen – Ingersheim – Pleidelsheim – Murr
L 1136	[Leonberg] – Ditzingen – Hemmingen – Eberdingen – B 10
L 1140	Schwieberdingen – A 81
L 1140 / L 1142	Ludwigsburg – Remseck (N) – [Waiblingen]
L 1180	[Leonberg] – Gerlingen-Schillerhöhe – [Stuttgart]

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 Ludwigsburg in den letzten Jahren stetig gestiegen ist. Der PKW-Bestand hat seit der Beschlussfassung zum ersten Nahverkehrsplan im Jahr 1998 beständig zugenommen: von 269.116 über 292.479 (Stand: 2012) auf 333.240 PKW (Stand: Januar 2020; Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, Kraftfahrt-Bundesamt). Dabei handelt es sich um einen Anstieg von etwa 24 %.

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 (Regionalverkehrsplan Stuttgart, VRS 2018, 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 Ludwigsburg die folgenden Strecken eingeordnet:

- [Stuttgart] – Korntal-Münchingen – Ditzingen – [Leonberg] – [Renningen] – [Weil der Stadt]
- [Stuttgart] – Kornwestheim – Ludwigsburg – Bietigheim-Bissingen – Besigheim – Kirchheim (N) – [Ri. Heilbronn]

- [Stuttgart] – Kornwestheim – Ludwigsburg – Bietigheim-Bissingen – Sachsenheim – Vaihingen (E) – [Ri. Pforzheim]

Nachfolgend werden darüber hinaus die „überregionalen Verbindungen“ dargestellt:

- Besigheim – Steinheim (M) – Marbach (N) – [Backnang]
- Bietigheim-Bissingen – Markgröningen – Schwieberdingen – Ditzingen
- Bietigheim-Bissingen – Pleidelsheim – Steinheim (M) – Marbach (N) – [Backnang]
- Ludwigsburg – Freiberg (N) – Bietigheim-Bissingen / – Besigheim
- Ludwigsburg – Affalterbach – [Backnang]
- Ludwigsburg – Remseck (N) – [Fellbach] / – [Waiblingen] / – [Winnenden]
- Ludwigsburg – (Kornwestheim) – Korntal-Münchingen
- Remseck (N) – Freiberg (N)
- Remseck (N) – Kornwestheim / – [Stuttgart]
- Vaihingen (E) – [Leonberg] – [Stuttgart]
- Vaihingen (E) – [Renningen] – [Böblingen/Sindelfingen]
- Vaihingen (E) – Markgröningen – Ludwigsburg

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

Der Landkreis Ludwigsburg hat darüber hinaus im Jahr 2015 ein Integriertes Kreisklimaschutzkonzept zur Senkung der CO₂-Emissionen beschlossen, das unter anderem mittel- bis langfristige Maßnahmen beinhaltet, die den Radverkehr betreffen. Neben der Entwicklung eines Radschnellwegenetzes (u.a. Radschnellweg zwischen Ludwigsburg, Remseck und Waiblingen) werden dabei beispielsweise die Schaffung sicherer und geschützter Fahrradabstellplätze sowie die Vereinfachung der Fahrradmitnahme im ÖPNV als Maßnahmen benannt. Darüber hinaus sollen, auf der Basis des Klimaschutzkonzeptes, unterschiedliche Mobilitätsformen, wie z.B. Fahrradverleihsysteme, der ÖPNV und Car-Sharing-Angebote, intelligent miteinander vernetzt werden (Intermodale Verknüpfungen: siehe auch Kapitel 2.2.5 und 4.1.7).

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 zu und von den Schienenverkehrsmitteln. 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 (z.B. Bürgerbus Marbach (N), Bürgerbus Korntal-Münchingen) oder soziale Fahrdienste (z.B. „RufBus für Senioren“ in Markgröningen, „Seniorenbus Ingersheim“).

Im Landkreis Ludwigsburg verkehren insgesamt 13 Bahnlagen (sieben Regionalbahn-, vier S-Bahn- und zwei Stadtbahnlagen) sowie 107 Buslinien¹⁸. Momentan gibt es im gesamten Landkreis 32 Schienenhaltstellen (davon sieben Stadtbahnhaltestellen) und 782 Bushaltstellen (Stand: Fahrplan 2020).

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 Verkehrslagen im Landkreis Ludwigsburg (Fahrplan 2020)

Wochentag	Anzahl der Fahrten im Bahnverkehr*	Anzahl der Fahrten im Stadtbahnverkehr*	Anzahl der Fahrten im Busverkehr	Anzahl der Fahrten (Gesamt)
Montag – Donnerstag (Schule)	710	468	5932	7110
Montag – Donnerstag (Ferien)	709	468	5407	6584
Freitag (Schule)	738	468	6002	7208
Freitag (Ferien)	737	468	5497	6702
Samstag	510	412	2846	3768
Sonn- und Feiertage	407	374	1739	2520

* Ein vergleichsweise großer Anteil an der Gesamtzahl der Fahrten im Schienenverkehr entfällt auf die Stadtbahnlagen U6 und U12. Deshalb wird der Stadtbahnverkehr gesondert ausgewiesen.

¹⁸ Inklusive der Nachtbuslinien im Landkreis Ludwigsburg; Die Linien, die ausschließlich für den Schülerverkehr eingesetzt werden (n=27), sind hierbei nicht berücksichtigt.

Die Regionalbahnlinie RB47 (Strohgäubahn), die über den Zweckverband Strohgäubahn in kommunaler Verantwortung betrieben wird, wurde zwischen 2010 und 2018 in mehreren Bauabschnitten komplett saniert. Zudem erfolgte der Bau einer neuen Betriebswerkstatt in Korntal sowie die Anschaffung neuer Fahrzeuge mit barrierefreier Zustiegsmöglichkeit. Das Busangebot im Landkreis Ludwigsburg ist fahrzeugseitig komplett barrierefrei. Alle im Regelbetrieb eingesetzten Linienbusse sind Niederflurfahrzeuge.

Netz- und Angebotsstruktur im Bahnverkehr

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

- **Regionalbahnen**

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

Entlang der Entwicklungsachse [Stuttgart] – Bietigheim-Bissingen – [Heilbronn] verkehren die aktuell von den Verkehrsunternehmen Abellio und Go Ahead betriebenen Regionalexpress- bzw. Regionalbahnlinien **RE8** (nach Würzburg), **RE10** (nach Heilbronn / Mannheim¹⁹) und **RB18** (nach Osterburken). Im Landkreis befinden sich Stationen in den Gemeinden bzw. Städten Kirchheim (N), Walheim, Besigheim, Bietigheim-Bissingen und Ludwigsburg. Die Regionalzüge ergänzen zwischen Stuttgart und Bietigheim-Bissingen das Angebot der S-Bahnlinie S5. Auf dem Streckenabschnitt [Stuttgart] – Ludwigsburg – Bietigheim-Bissingen – [Heilbronn] fahren unter der Woche zwei bis drei Züge in der Stunde. Zwischen Stuttgart Hbf. und Heilbronn Hbf. werden tagsüber in einem 30-Minuten-Takt alle nördlich von Bietigheim-Bissingen liegenden Bahnhöfe im Landkreis Ludwigsburg bedient. Überlagert werden diese Leistungen, von ca. 08:00 bis 21:00 Uhr, durch stündliche Züge, die zwischen Stuttgart Hbf. und Heilbronn Hbf. nur in Ludwigsburg und Bietigheim-Bissingen halten. In den Abendstunden verkehren bis zum Betriebsschluss ein bis zwei Züge pro Stunde. An Samstagen gilt ein ähnliches Taktschema, mit Ausnahme der Morgenstunden: Bis etwa 08:00 Uhr fahren lediglich ein bis zwei Züge pro Stunde. An Sonn- und Feiertagen verkehren auf der Strecke tagsüber zwei Züge stündlich, frühmorgens und spätabends ein bis zwei Züge pro Stunde.

¹⁹ Die Regionalexpresslinie RE10 nach Mannheim ist zum jetzigen Zeitpunkt (Stand: Fahrplan 2021) aufgrund des Ersatzkonzeptes in Heilbronn gebrochen. Eine Durchbindung ist jedoch auch danach nicht mehr vorgesehen.

Die Entwicklungsachse [Stuttgart] – Bietigheim-Bissingen – Vaihingen (E) wird durch die von Abellio und Go Ahead betriebenen Linien **IRE1** (nach Karlsruhe) und **RB17a** (nach Wilferdingen-Singen), **RB17b** (nach Heidelberg) bzw. **RB17c**²⁰ (nach Bruchsal) im regionalen Nahverkehr mit den Bahnhöfen Ludwigsburg, Bietigheim-Bissingen, Ellental, Sachsenheim, Sersheim und Vaihingen (E) bedient. Auch die Züge der Linie RB17 überlagern zwischen Stuttgart und Bietigheim-Bissingen die S-Bahnlinie S5. Das Angebot der Regionalzuglinien setzt sich aus unterschiedlichen Leistungen zusammen: Zum einen starten von Stuttgart Hbf. stündlich Regionalbahnen nach Mühlacker, flügeln hier und fahren im zweistündlichen Wechsel weiter nach Bruchsal bzw. Heidelberg und stündlich nach Pforzheim. Diese Züge halten auf dieser Achse sowohl in Ludwigsburg und Bietigheim-Bissingen als auch an allen westlich von Bietigheim-Bissingen liegenden Stationen im Landkreis. Darüber hinaus wird das Fahrplanangebot auf dem Streckenabschnitt mit ein bis zwei Zügen in der Stunde durch den IRE von Stuttgart nach Karlsruhe ergänzt. Dieser hält im Landkreis Ludwigsburg lediglich in Vaihingen (E), da er über die Schnellfahrstrecke von Zuffenhausen direkt nach Vaihingen (E) verkehrt. Weil der Takt der Linien auf dieser Achse zu den Hauptverkehrszeiten punktuell verdichtet wird, erfolgt eine Bedienung der Strecke auf der Achse Stuttgart – Bietigheim-Bissingen – Vaihingen (E) mit zwei bis vier Zügen pro Stunde. An Samstagen, Sonn- und Feiertagen starten von Stuttgart Hbf. stündlich Regionalbahnen nach Mühlacker, flügeln hier und fahren im zweistündlichen Wechsel weiter nach Bruchsal bzw. Heidelberg und stündlich nach Pforzheim. Sie halten dabei an allen Regionalbahnstationen im Landkreis Ludwigsburg. Zudem verkehrt der IRE nach Karlsruhe in einem 30-/90-Minuten-Taktschema. Die IRE-Züge stoppen im Landkreis Ludwigsburg auch an diesen Verkehrstagen lediglich in Vaihingen (E).

Die Regionalbahn **RB11** wird von der DB Regio AG betrieben und bedient die Relation Kornwestheim – Stuttgart-Untertürkheim montags bis freitags mit sechs Fahrtenpaaren.

Die Strohäubahn **RB47** wird von der Württembergischen Eisenbahn-Gesellschaft (WEG) bedient. Sie verkehrt auf der Strecke Heimerdingen – Korntal mit den Haltepunkten Heimerdingen, Hemmingen, Schwieberdingen, Münchingen, Münchingen-Rührberg, Korntal-Gymnasium und Korntal. Alle Stationen der Strohäubahn befinden sich im Landkreis Ludwigsburg. Die RB47 verkehrt montags bis freitags von Betriebsbeginn bis etwa 23:00 Uhr in einem 30-Minuten-Takt, spätabends und am Wochenende stündlich. Ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2020 gilt auch samstags von etwa 08:00 bis 23:00 Uhr ein 30-Minuten-Takt. Da die Strohäubahn aufgrund der Streckenführung zwischen Heimerdingen und der im Landkreis

²⁰ Die Linien RB17a, RB17b und RB17c werden im Rahmen dieses Nahverkehrsplans zu einer Regionalbahnlinie RB17 zusammengefasst.

Böblingen liegenden Gemeinde Weissach im Vergleich zum Bus keine konkurrenzfähigen Reisezeiten bietet, ist ein Taktverkehr auf diesem Streckenabschnitt derzeit nicht vorgesehen. Eine vollständige Reaktivierung der Relation Heimerdingen – Weissach im regelmäßigen Personenverkehr ist aufgrund der dauerhaften Streckensicherung jedoch perspektivisch nicht ausgeschlossen.

- **S-Bahnen**

Die S-Bahnen der Linien **S4**, **S5**, **S6** und **S60** bilden das Rückgrat des ÖPNV-Netzes im Landkreis Ludwigsburg. 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.

- **S4** ([Backnang] – Marbach (N) – Ludwigsburg – [Stuttgart-Schwabstraße])

Die S-Bahnlinie S4 verkehrt von Stuttgart kommend ab Ludwigsburg über Marbach (N) nach Backnang. Dabei hält sie im Landkreis Ludwigsburg an den Haltestellen Kornwestheim, Ludwigsburg, Favoritepark, Freiberg (N), Benningen (N), Marbach (N) und Erdmannhausen. Auf dem Abschnitt von Stuttgart-Schwabstraße bis Marbach (N) gilt montags bis freitags von 05:30 bis 10:00 Uhr sowie von 12:00 bis 20:30 Uhr ein durchgehender 15-Minuten-Takt. Außerhalb dieser Zeiten sowie an Samstagen, Sonn- und Feiertagen verkehren die S-Bahnen der Linie S4 in einem 30-Minuten-Takt. Abweichend von diesem S-Bahn-Taktschema wird der Abschnitt Marbach (N) – Erdmannhausen – Backnang an allen Wochentagen bis 20:30 Uhr durchgehend alle 30 Minuten, danach bis Betriebsschluss sowie in den Morgenstunden an Samstagen, Sonn- und Feiertagen stündlich bedient. Auch wird auf diesem Abschnitt der Nachtverkehr am Wochenende und vor Feiertagen durch Busse gewährleistet. Ab dem Fahrplanwechsel 2020 verkehrt die S4 auf dem Abschnitt Stuttgart-Schwabstraße – Marbach (N) tagsüber, von etwa 05:30 bis 20:30 Uhr, durchgehend alle 15-Minuten.

- **S5** (Bietigheim-Bissingen – Ludwigsburg – [Stuttgart-Schwabstraße])

Die S-Bahnlinie S5 verkehrt auf der Relation Stuttgart – Ludwigsburg – Bietigheim-Bissingen. Sie bedient innerhalb des Landkreises die Stationen Kornwestheim, Ludwigsburg, Asperg, Tamm und Bietigheim. Auf dem gesamten Streckenabschnitt verkehren die S-Bahnen montags bis freitags von 05:30 bis 10:00 Uhr sowie von 12:00 bis 20:30 Uhr in einem durchgehenden 15-Minuten-Takt. Außerhalb dieser Zeiten sowie an Sams-, Sonn- und Feiertagen gilt ein 30-Minuten-Takt. Ab dem Fahrplanwechsel 2020 wird auf der Relation Bietigheim-Bissingen – Stuttgart-Schwabstraße tagsüber, von etwa 05:30 bis 20:30 Uhr, ein durchgehender 15-Minuten-Takt angeboten.

- **S6/S60** ([Stuttgart] – Korntal – Ditzingen – [Leonberg] – [Weil der Stadt/Böblingen])

Auf dem Abschnitt zwischen Stuttgart und Renningen stellen die Linien S6 (Stuttgart – Korntal – Ditzingen – Renningen – Weil der Stadt) und S60 (Stuttgart – Korntal – Ditzingen – Renningen – Böblingen), entlang einer regionalen Entwicklungsachse, ein gemeinsames Angebot dar. Sie halten innerhalb des Landkreises Ludwigsburg an den Bahnhöfen Korntal und Ditzingen. Es besteht ein ganztägiger 30-Minuten-Grundtakt, der montags bis freitags von 5:00 bis 10.30 Uhr und zwischen 12:00 und 20:30 Uhr sowie samstags zwischen 8:00 und 18:00 Uhr auf einen 15-Minuten-Takt verdichtet wird. Die S-Bahnen fahren zwischen Stuttgart und Renningen entweder als S6, S60 oder als kombinierter S6/S60-Zug. Ab dem Fahrplanwechsel 2020 wird auf der Relation Weil der Stadt – Stuttgart-Schwabstraße tagsüber, von etwa 05:30 bis 20:30 Uhr, ein durchgehender 15-Minuten-Takt angeboten.

- **Stadtbahnen**

Gerlingen ist mit der **U6** direkt an das Netz der Stadtbahn Stuttgart angebunden. Die U6 kehrt täglich im 10-Minuten-Takt, der in der SVZ auf einen 15-Minuten-Takt ausgedünnt wird.

Remseck (N) hat mit der Linie **U12** über Stuttgart-Mühlhausen ebenfalls einen Stadtbahn-Anschluss. Für die U12 gilt dieselbe Fahrplanstruktur wie für die Stadtbahnlinie U6. Beide Linien bieten umsteigefreie Verbindungen in die Stuttgarter Innenstadt.

Netz- und Angebotsstruktur im Linienbusverkehr

Die Linienbusverkehre im Landkreis Ludwigsburg dienen zum einen der Flächenerschließung abseits der Schienenachsen, zum anderen fungieren sie als Zu- bzw. Abbringer zu und von 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 Buskonzepte 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 Stadtverkehre in Bietigheim-Bissingen, Ditzingen, Kornwestheim, Ludwigsburg, Remseck und Vaihingen (E) entsprechend hohe Fahrtenzahlen.

Im überörtlichen Busverkehr sind als Relationen mit großen Bedienungshäufigkeiten für den Mittelbereich Bietigheim-Bissingen/Besigheim die Achsen Bietigheim – Großsachsenheim und Bietigheim – Löchgau – Erligheim – Bönnigheim hervorzuheben. Für den Mittelbereich Ludwigsburg/Kornwestheim sind die Relationen mit dem dichtesten Fahrtenangebot im Busverkehr auf den Netzabschnitten Ludwigsburg – Möglingen, Ludwigsburg – Asperg und Ludwigsburg – Remseck (N) vorzufinden. Das dichteste Verkehrsangebot des regionalen Busverkehrs im Mittelbereich Vaihingen (E) befindet sich auf den Achsen Vaihingen (E) – Oberriexingen und Vaihingen (E) – Kleinglattbach. Im Bereich Strohgäu besteht die dichteste Bedienung auf der Achse Schwieberdingen – Stuttgart-Zuffenhausen – Stuttgart-Feuerbach.

Als Ergänzung zum S-Bahn- bzw. Stadtbahnangebot verkehren an den Wochenenden im Landkreis Ludwigsburg 16 Nachtbuslinien (siehe Tabelle 2-4). Die Linien knüpfen an den Bahnhöfen Bietigheim-Bissingen, Ditzingen, Freiberg (N), Kornwestheim, Ludwigsburg, Marbach (N) und Zuffenhausen an die nächtlichen Fahrten der S-Bahn-Linien S4, S5 und S6 an. Nur die Linien N3 und N52 fahren nicht als Abbringer zur S-Bahn. Die Linie N3 führt von Gerlingen direkt in die Stuttgarter Innenstadt und die Linie N52 fährt in Anschluss an die Nachtbuslinien N53 und N56. Das Nachtbusnetz im Landkreis Ludwigsburg wird derzeit überarbeitet. Es soll in den kommenden Jahren angepasst werden.

Tabelle 2-4: Nachtbuslinien im Landkreis Ludwigsburg (Fahrplan 2020)

Linie	Linienverlauf
N3	Stuttgart-Schlossplatz – Gerlingen – Stuttgart-Schlossplatz
N40	Marbach (N) – Erdmannhausen – Kirchberg (M) – Marbach
N41	Ludwigsburg – Eglosheim – Neckarweiningen – Hoheneck
N42	Ludwigsburg Ost
N43	Ludwigsburg – Pattonville – Remseck – Poppenweiler
N44	Freiberg (N) – Pleidelsheim – Mundelsheim – Besigheim
N46	Marbach (N) – Murr – Steinheim (M) – Großbottwar – Oberstenfeld – Beilstein
N47	Kornwestheim Nord und Ost
N48	Kornwestheim Süd, Ost und Pattonville
N52	Markgröningen – Unterriexingen – Sachsenheim – Hohenhaslach – Enzingen
N53	Schwieberdingen – Markgröningen – Möglingen – Ludwigsburg
N55	Zuffenhausen – Münchingen – Schwieberdingen – Hemmingen – Hochdorf – Eberdingen
N56	Oberriexingen – Sachsenheim – Bietigheim
N57	Bietigheim – Löchgau – Bönnigheim – Bietigheim
N58	Bietigheim – Besigheim – Walheim – Kirchheim (N) – Gemmrigheim – Ottmarsheim – Besigheim – Bietigheim
N65	Ditzingen – Ditzingen-Hirschlanden – Ditzingen-Schöckingen – Heimerdingen

Netz- und Angebotsstruktur bei besonderen Verkehrsangeboten

Besondere Angebotsformen, wie z.B. Bürgerbuslinien, ergänzen im Landkreis Ludwigsburg den klassischen Linienverkehr.

Im Spätverkehr sowie am Wochenende werden im Verbundgebiet des VVS zum Teil Linienbusverkehre 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. Im Landkreis Ludwigsburg bestehen derzeit allerdings keine ergänzenden Ruftaxiverkehre.

Der Buslinienverkehr im Verbundgebiet des VVS wird des Weiteren stellenweise durch Bürgerbuslinien ergänzt. So verkehren im Landkreis Ludwigsburg jeweils ehrenamtlich betriebene Bürgerbusse in Benningen (N), Freiberg (N), Korntal-Münchingen, Marbach (N) und Steinheim (M). Sie haben u.a. die Funktion einer besseren Erschließung der Gebiete, die nicht optimal durch den klassischen ÖPNV bedient werden. Sie fahren dabei nach einem festen Fahrplan. Es gilt jeweils ein gesonderter Tarif, zum Teil werden auch VVS-Tickets anerkannt. Zusätzlich zu den genannten Bürgerbussen gibt es im Landkreis Ludwigsburg zahlreiche soziale Fahrdienste für ältere und / oder in ihrer Mobilität eingeschränkte Menschen, beispielsweise der Fahrdienst „Seniorenbus Ingersheim“, der „RufBus für Senioren“ in Markgröningen, der Fahrdienst in Remseck (N) oder der „Bürgerbus“ in Tamm sowie der vom Landkreis initiierte, von der Johanniter Unfallhilfe e.V. betriebene „Fahrdienst für behinderte Menschen im Landkreis Ludwigsburg“.

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 Ludwigsburg jedoch allenfalls in Form von den o.g. sozialen Fahrdiensten, die lokal begrenzt und somit nicht Bestandteil des ÖPNV sind.

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 kurzfristigen Gebrauch entgeltlich zu verleihen. Diese ergänzenden Mobilitätsdienstleistungen stellen insbesondere für regelmäßige ÖPNV-

Nutzer für solche Fahrtanlässe, bei denen die Benutzung des ÖPNV ausscheidet, eine sinnvolle Ergänzung dar.

Der Carsharing-Anbieter „Stadtmobil“ stellt in den Städten Asperg, Bietigheim-Bissingen, Ditzingen, Gerlingen, Korntal-Münchingen, Kornwestheim, Ludwigsburg und Marbach (N) Leihwagen zur Verfügung. Zudem besteht ein Carsharing-Angebot der Firma Deer mit Leihwagen in Bietigheim, Eberdingen, Sachsenheim, Schwieberdingen und Vaihingen (E). Darüber hinaus umfasst das in der Landeshauptstadt Stuttgart von den Firmen Daimler AG und BMW betriebene CarSharing-System „Share Now“ die Stadt Gerlingen.

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 Bietigheim-Bissingen, Ditzingen, Freiberg (N), Gerlingen, Kirchheim (N), Kornwestheim, Ludwigsburg, Remseck (N), Sachsenheim, Schwieberdingen und Vaihingen (E) 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 Ludwigsburg bedeutendsten Verknüpfungspunkte sind die Bahnhöfe in Bietigheim-Bissingen, Ditzingen, Freiberg (N), Ludwigsburg, Marbach (N) und Vaihingen (E) sowie – außerhalb des Landkreises – die Bahnhöfe in Stuttgart-Zuffenhausen und Stuttgart-Feuerbach. Hierbei stehen die Übergänge Bus/Schiene bzw. Schiene/Bus im Mittelpunkt der Betrachtung. Daneben dienen die Knoten auch der Verknüpfung der Buslinien untereinander.

Der Bahnhof Bietigheim-Bissingen bündelt Verkehrsströme aus dem Westen (Sachsenheim, Sersheim, Vaihingen (E)), aus dem Norden (aus Freudental, Erligheim, Bönningheim), aus dem Osten (Ingersheim, Pleidelsheim) und aus den Teilorten Bietigheims in Richtung Oberzentrum Stuttgart und dient in der Gegenrichtung als Verknüpfungspunkt zu den Abbringerlinien des Mittelbereichs.

An der S-Bahn-Station Ditzingen sind Übergänge zwischen der S-Bahnlinie S6 und Bussen aus Ditzingen und den Teilorten Hirschlanden, Schöckingen und Heimerdingen, aus dem Nordosten (Münchingen, Möglingen, Ludwigsburg) sowie aus dem Süden (Gerlingen) möglich.

Die S-Bahnstation Freiberg (N) bündelt Verkehrsströme aus dem Süden (Ludwigsburg), aus dem Norden (aus Pleidelsheim, Höpfigheim, Groß- und Kleiningersheim) sowie aus dem noch weiter nördlich gelegenen Neckartal (Besigheim, Hessigheim, Mundelsheim) zur S4 in Richtung des Oberzentrums Stuttgart und ist in der Gegenrichtung Verknüpfungspunkt zu den Abbringerlinien.

Am Bahnhof in Ludwigsburg bestehen Übergänge zwischen den S-Bahn-, sowie den Regionalexpress- und Regionalbahn-Zügen (RE8, RE10, RB17, RB18, S4, S5) und den Bussen aus Ludwigsburg und den dazugehörigen Teilorten, aus Asperg, Markgröningen, Schwieberdingen und dem Bereich Strohgäu im Westen, aus Kornwestheim im Süden sowie aus Remseck (N) und Waiblingen im Südosten.

Am Bahnhof Marbach (N) können Fahrgäste von den Buslinien aus den Teilorten Marbachs (Hörnle, Rielingshausen), aus Affalterbach und Backnang sowie aus dem Bottwartal (Großbottwar, Oberstenfeld, Murr, Steinheim (M)) auf die S-Bahn-Linie S4 umsteigen.

Der Bahnhof von Vaihingen (E) ist ein Verkehrsknoten für den Fernverkehr (IC, EC, ICE) und den IRE, die die Stadt Vaihingen (E) jeweils ohne Zwischenhalt mit Stuttgart verbinden, für die Regionalbahnlinie RB17 (Stuttgart – Mühlacker – Heidelberg/Karlsruhe) sowie für Busse aus den Teilorten von Vaihingen (E), aus Eberdingen (aus dem südlichen Teil des Mittelbereichs) und aus Oberriexingen und Sersheim (aus dem östlichen Teil des Mittelbereichs). Auch für Buslinien aus dem im Westen gelegenen Enzkreis dient der Vaihinger Bahnhof als Verknüpfungspunkt.

In Stuttgart-Feuerbach bzw. Stuttgart-Zuffenhausen werden die auf der Achse Schwieberdingen – (Münchingen) – Zuffenhausen – Feuerbach gebündelten Buslinien aus Vaihingen (E) und aus Hemmingen/Eberdingen an die S-Bahnlinien S4, S5, S6 und S60 angebunden. In

Feuerbach stehen auch die Stadtbahnen der Linien U6, U13 und U16 zur Weiterfahrt in Richtung Stuttgart-Stadtmitte, Gerlingen und Stuttgart-Bad Cannstatt zur Verfügung. Auch zu anderen Stuttgarter Stadtteilen besteht sowohl in Zuffenhausen (Richtung Zazenhausen, Mühlhausen, Stammheim, Burgholzhof) als auch in Feuerbach (Botnang) eine Anbindung mit verschiedenen Buslinien.

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 Ludwigsburg gibt es an nahezu jeder Bahnstation ein Angebot an P+R-Plätzen (siehe Anlage 2.6). Die durchschnittliche Größe einer P+R-Anlage im Landkreis Ludwigsburg liegt bei 159 Stellplätzen²¹, die größte befindet sich am Bahnhof Vaihingen (E) mit 772 Plätzen. Insgesamt werden im Landkreis Ludwigsburg derzeit 3.493 P+R-Stellplätze (Stand: Juni 2020) angeboten, von denen sich die Mehrzahl an S-Bahn-Stationen befindet. Die meisten sind ebenerdig angelegt. Parkhäuser befinden sich in den Städten Bietigheim, Vaihingen (E) und Kornwestheim, in Benningen (N) gibt es ein Parkdeck.

Auch für Fahrradfahrer werden an den Bahnhöfen im Landkreis Ludwigsburg zahlreiche Einstellplätze bereitgehalten. Derzeit (Stand: Juni 2020) sind es 2.568, von denen etwa 92 % überdacht sind. Darüber hinaus gibt es gegenwärtig 337 abschließbare Fahrradboxen. Die B+R-Plätze im Landkreis Ludwigsburg 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 Bedienungshäufigkeit, da

²¹ Für die Berechnung des Mittelwerts wurde die Gesamtzahl aller P+R-Stellplätze durch die Gesamtzahl der Haltestellen im Landkreis Ludwigsburg 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.

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 2020). 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 2020 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, 400 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 Ludwigsburg. Ausnahmen können lediglich bei Sonderfahrten für Veranstaltungen bestehen²².

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 Verkehrsverbänden vereinbart hat bzw. noch vereinbart, sind diese Regelungen in allen regelmäßig verkehrenden öffentlichen Nahverkehrsmitteln ebenfalls anzuwenden. Das Gleiche gilt für bestehende oder künftige Anschlussticketregelungen, bei denen der VVS oder seine Nachbarverbände Fahrpreismäßigungen für Kunden des jeweiligen Nachbarverkehrsverbundes einräumen.

Das Land Baden-Württemberg hat zum 01.01.2019 einen Landestarif, den BW-Tarif, eingeführt. Dieser umfasst Angebote für den Gelegenheitsverkehr sowie für 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

²² Im Schulbusverkehr gibt es Abweichungen vom VVS-Tarif lediglich bei sogenannten „Bäderfahrten“, bei denen Schüler zwischen Schule und örtlichem Hallenbad gratis befördert werden. Die Aufwendungen hierfür trägt die jeweilige Kommune. Sonderverkehre gibt es z. B. bei einigen Stadtfesten. I. d. R. wird die Fahrt dann zu einem vergünstigten VVS-Fahrpreis angeboten, wobei die jeweilige Kommune die Differenz zum tatsächlichen VVS-Fahrpreis übernimmt.

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.

Für die im Landkreis verkehrenden Bürgerbusse gilt jeweils ein gesonderter Tarif, zum Teil werden auch VVS-Tickets anerkannt (siehe Kapitel 2.2.3). Die Anerkennung des VVS-Gemeinschaftstarifs in Bürgerbussen wird angestrebt.

3 Verkehrsnachfrage

Gemäß § 11 Abs. 3 ÖPNVG hat der Nahverkehrsplan „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 hier 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 und auf den Landkreis Ludwigsburg 104. Das Modell ist hinsichtlich seiner Auflösung damit gut geeignet, die zu erwartende Entwicklung des motorisierten Verkehrs im überörtlichen Verkehr für das kommende Jahrzehnt zu beschreiben. Für die verkehrlichen Verflechtungen über die Regionsgrenzen hinaus wurde auf eine landkreisscharfe Matrix zurückgegriffen, die im Zusammenhang mit dem Generalverkehrsplans des Landes erstellt worden war. Da bei deren Erstellung 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 in jedem Fall die Konsistenz des Datenbestandes garantiert.

3.2 Verkehrsanalyse 2010

3.2.1 Datengrundlage

Der erste Regionalverkehrsplan der Region Stuttgart war auf den Zielhorizont 2010 ausgelegt. Da die Fortschreibung hieran anschließt, wurde als Analysezeitpunkt ebenfalls das Jahr 2010 festgelegt. Passend hierzu bilden die Strukturdaten dieses Jahres die Basis für die Modellierung des Analysezustands. Für den Landkreis Ludwigsburg wurden dabei rund 513.900 Einwohner, 236.500 Arbeitsplätze und 73.300 Schulplätze unterstellt. Die wichtigsten Steuer- und Eichgrößen lieferten die Ergebnisse einer Haushaltsbefragung in der Region Stuttgart aus den Jahren 2009 und 2010, Belastungswerte von Zählstellen im Straßennetz sowie Erhebungsergebnisse des VVS im öffentlichen Personennahverkehr.

Im Verkehrsmodell sind die jeweils gültigen Verkehrsnetze des Individualverkehrs 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 14 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 Ludwigsburg sind in der Tabelle 3-1 zusammengefasst. Mit einem kreisweiten ÖPNV-Anteil von 16,2 % wird in Anbetracht der sehr weiträumigen Verflechtungen im Berufsverkehr 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 Ludwigsburg	Gesamtverkehr	1.336.500	216.700	16,2 %
	...davon Binnenverkehr	799.700	118.800	14,9 %
	...davon Quell-/Zielverkehr	536.800	97.900	18,2 %
Wichtigste Ziele bzw. Herkunft des Quell- und Zielverkehrs:				
Landeshauptstadt Stuttgart	Quell-/Zielverkehr	254.900	71.380	28,0 %
Rems-Murr-Kreis	Quell-/Zielverkehr	64.200	4.300	6,7 %
Landkreis Böblingen	Quell-/Zielverkehr	58.900	6.100	10,4 %
Landkreis Heilbronn	Quell-/Zielverkehr	52.900	3.600	6,8 %
Mittelbereich Bietigheim-Bissingen / Besigheim	Gesamtverkehr	403.100	51.200	12,7 %
	...davon Binnenverkehr	175.300	16.600	9,5 %
	...davon Quell-/Zielverkehr	227.700	34.600	15,2 %
Wichtigste Ziele bzw. Herkunft des Quell- und Zielverkehrs:				
Mittelbereich Ludwigsburg/ Kornwestheim	Quell-/Zielverkehr	110.800	12.000	10,8 %
Landeshauptstadt Stuttgart	Quell-/Zielverkehr	34.200	14.500	42,4 %

Landkreis Heilbronn	Quell-/Zielverkehr	18.800	1.100	5,9 %
Mittelbereich Vaihingen/Enz	Quell-/Zielverkehr	12.700	1.900	15,0 %
Mittelbereich Ludwigsburg / Kornwestheim	Gesamtverkehr	767.000	136.600	17,8 %
	...davon Binnenverkehr	356.700	73.500	20,6 %
	...davon Quell-/Zielverkehr	410.400	63.100	15,4 %
Wichtigste Ziele bzw. Herkunft des Quell- und Zielverkehrs:				
Landeshauptstadt Stuttgart	Quell-/Zielverkehr	115.200	33.000	28,6 %
Mittelbereich Bietig- heim-Bissingen/ Besigheim	Quell-/Zielverkehr	110.800	12.000	10,8 %
Mittelbereich Waiblingen/Fellbach	Quell-/Zielverkehr	28.300	2.000	7,1 %
Landkreis Heilbronn	Quell-/Zielverkehr	26.600	2.100	7,9 %
Mittelbereich Vaihingen / Enz	Gesamtverkehr	116.000	13.900	12,0 %
	...davon Binnenverkehr	52.900	5.700	10,8 %
	...davon Quell-/Zielverkehr	63.200	8.200	13,0 %
Wichtigste Ziele bzw. Herkunft des Quell- und Zielverkehrs:				
Mittelbereich Ludwigsburg/ Kornwestheim	Quell-/Zielverkehr	14.700	2.600	17,7 %
Mittelbereich Bietig- heim-Bissingen/ Besigheim	Quell-/Zielverkehr	12.700	1.900	15,0 %
Landeshauptstadt Stuttgart	Quell-/Zielverkehr	12.000	2.700	22,5 %
Bereich Strohgäu	Gesamtverkehr	218.800	32.900	15,0 %
	...davon Binnenverkehr	46.400	5.100	11,0 %
	...davon Quell-/Zielverkehr	172.400	27.800	16,1 %
Wichtigste Ziele bzw. Herkunft des Quell- und Zielverkehrs:				
Landeshauptstadt Stuttgart	Quell-/Zielverkehr	93.400	21.300	22,8 %
Mittelbereich Leonberg	Quell-/Zielverkehr	18.600	2.700	14,5 %
Mittelbereich Ludwigsburg/ Kornwestheim	Quell-/Zielverkehr	18.400	1.200	6,5 %

Das gute Angebot auf der Schiene selbst bewirkt zudem bemerkenswert hohe Modal Split-Werte bei den radial auf die Landeshauptstadt Stuttgart ausgerichteten Verkehrsströmen. Der vergleichsweise hohe ÖV-Anteil im Binnenverkehr des Mittelbereichs Ludwigsburg/Kornwestheim belegt jedoch auch die Attraktivität des Busverkehrs in verdichteten Räumen. Die Verkehrsanalyse verdeutlicht zudem die starken verkehrlichen Verflechtungen der Mittelbereiche

des Landkreises Ludwigsburg 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 das Verkehrsgeschehen in den unmittelbar benachbarten Bereichen Ludwigsburg/Kornwestheim und Strohgäu. Weiter bemerkenswert ist die intensive verkehrliche Verflechtung zwischen den Bereichen Bietigheim-Bissingen/Besigheim und Ludwigsburg/Kornwestheim.

Unter den Landkreisen außerhalb des VVS ist der Landkreis Heilbronn der wichtigste Verkehrspartner. Dies gilt insbesondere für die Bereiche, die durch die Autobahn A81 und die Regionalzuglinien (RE8, RE10 und RB18) aus dem Heilbronner Raum sehr gut zu erreichen sind. Da die Busverbindungen, die bei Oberstenfeld die Kreisgrenze passieren, in die Modellierung des regionsübergreifenden Verkehrs nicht eingeflossen sind, dürfte der ÖV-Anteil bezüglich des Landkreises Heilbronn sogar noch etwas höher sein, als sich durch die Auswertung der Matrix ergibt.

3.2.3 Streckenbezogene Ergebnisse

Die Ergebnisse der Verkehrsanalyse 2010 spiegeln die Struktur des öffentlichen Verkehrsnetzes im Landkreis Ludwigsburg klar wider. Die mit Abstand höchsten Nachfragewerte weist die Schienenachse Ludwigsburg – Stuttgart auf, die vom regionalen Zugverkehr und von den S-Bahnlinien S4 und S5 parallel bedient wird. Hier liegt die Querschnittsbelastung bei rund 65.000 Fahrten pro Normalwerktag (Mo-Fr) an der Stuttgarter Stadtgrenze, wovon rund 44.000 Fahrgastfahrten auf die S-Bahnen entfallen. Die zweitwichtigste Verkehrsachse, die S-Bahnstrecke Stuttgart – Leonberg, erreicht im Verkehrsmodell zwischen den Haltepunkten Korntal und Neuwirtshaus eine Belastung von rund 31.000 Fahrten pro Normalwerktag. Die Regionalzugstrecken außerhalb des S-Bahn-Bereichs erreichen Werte zwischen rund 13.000 (Frankenbahn Besigheim – Bietigheim-Bissingen), rund 8.500 (Residenzbahn Sachsenheim – Bietigheim-Bissingen) und ca. 7.000 (Neubaustrecke Vaihingen/Enz – Stuttgart) normalwerktäglichen Fahrten. Die Strohgäubahn, die im Analysenetz noch mit ihrem früheren Betriebskonzept hinterlegt ist, zeigt eine maximale Querschnittsbelastung von 2.600 Fahrgastfahrten pro Normalwerktag.²³

Im Busverkehr kommen überwiegend solche überörtliche Linien auf deutlich vierstellige Belastungswerte, die dicht besiedelte Räume mit den Regionalzug- und S-Bahn-Achsen verbinden. Dies gilt für die Regionalbusverkehre zu den Verkehrsknoten Ludwigsburg, Bietigheim-

²³ Seit dem Jahr 2012 wird ein neues Betriebskonzept umgesetzt, wodurch Werte von ca. 3.900 Fahrgästen/Tag erreicht werden. Dieser Wert findet jedoch in der Verkehrsanalyse keine Berücksichtigung, da die folgende Verkehrsprognose auf dem Datenbestand des Jahres 2010 basiert.

Bissingen und Marbach (N) ebenso wie für jene zu den Knoten Ditzingen und Freiberg (N). Auch die Nachfrage der Busverkehre zwischen Schwieberdingen und Stuttgart-Zuffenhausen summiert sich auf rund 5.000 Fahrgastfahrten pro Normalwerktag. 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 Amtes der Landeshauptstadt Stuttgart zurückgegriffen. Bei den Arbeitsplatzzahlen wurde eine Anpassung gemäß der Entwicklung der Berufstätigen vorgenommen. Die Verteilung erfolgte gemeinschaftlich auf Basis der Arbeitsplatzentwicklung in den Jahren 2009 bis 2018 gemäß den Daten des Statistischen Landesamtes. Die Anzahl der Schulplätze wurde einwohnerabhängig angepasst. Für den Landkreis Ludwigsburg wurden somit letztlich 560.700 Einwohner (+46.800), 247.400 Arbeitsplätze (+10.900) und 73.900 Schulplätze (+ 600) 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.

Auch aufgrund des Anstiegs bei den Strukturdaten weist die Prognoserechnung für den Landkreis Ludwigsburg insgesamt ein Verkehrswachstum im motorisierten Verkehr von etwa 15,2 % bis 2030 auf, das sich aus einer sehr deutlichen Zunahme des Quell- und Zielverkehrs (+ 23,7 %) und einer vergleichsweise weniger starken Steigerung des Binnenverkehrs (+ 9,6 %) zusammensetzt. Das errechnete Wachstum des Quell- und Zielverkehrs dürfte neben der Ein-

wohnerentwicklung auch mit der gewerblichen Entwicklung in Zusammenhang stehen, die neben der Zunahme an Arbeitsplätzen tendenziell auch eine Konzentration der Entwicklung auf Schwerpunkte enthält. Der überwiegend zu beobachtende, teilweise deutliche Anstieg des ÖV-Anteils am Quell- und Zielverkehr aus bzw. in die Landeshauptstadt Stuttgart hängt mit dem Projekt „Stuttgart 21“ und den damit einhergehenden Verbesserungen im öffentlichen Verkehrsangebot zusammen.

Tabelle 3-2: Ergebnisse der Verkehrsprognose 2030

Betrachtungsraum	Verkehrsströme	Aufkommen motorisierter Verkehr [Fahrten/Tag]	...davon mit öffentlichen Verkehrsmitteln [Fahrten/Tag]	ÖV-Anteil Prognose 2030	Veränderung 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 Ludwigsburg	Gesamtverkehr	1.540.100	301.400	19,6 %	+ 3,4 %
	...davon Binnenverkehr	876.100	133.200	15,2 %	+ 0,3 %
	...davon Quell-/Zielverkehr	664.000	168.200	25,3 %	+ 7,1 %
Wichtigste Ziele bzw. Herkunft des Quell- und Zielverkehrs:					
Landeshauptstadt Stuttgart	Quell-/Zielverkehr	282.200	98.700	35,0%	+ 7,0 %
Rems-Murr-Kreis	Quell-/Zielverkehr	69.300	8.300	12,0 %	+ 5,3 %
Landkreis Böblingen	Quell-/Zielverkehr	62.300	11.000	17,7 %	+ 7,3 %
Landkreis Heilbronn	Quell-/Zielverkehr	76.700	8.500	11,1 %	+ 4,3 %
Mittelbereich Bietigheim-Bissingen / Besigheim	Gesamtverkehr	464.800	65.500	14,1 %	+ 1,4 %
	...davon Binnenverkehr	193.500	17.700	9,1 %	- 0,4 %
	...davon Quell-/Zielverkehr	271.300	47.800	17,6 %	+ 2,4 %
Wichtigste Ziele bzw. Herkunft des Quell- und Zielverkehrs:					
Mittelbereich Ludwigsburg/ Kornwestheim	Quell-/Zielverkehr	117.700	13.900	11,8 %	+ 1,0 %
Landeshauptstadt Stuttgart	Quell-/Zielverkehr	36.700	17.300	47,1 %	+ 4,7 %
Landkreis Heilbronn	Quell-/Zielverkehr	29.600	2.900	9,8 %	+ 1,9 %
Mittelbereich Vaihingen/Enz	Quell-/Zielverkehr	14.500	1.900	13,1 %	- 1,9 %

Mittelbereich Ludwigsburg / Kornwestheim	Gesamtverkehr	871.800	187.700	21,5 %	+ 3,7 %
	...davon Binnenverkehr	394.400	84.900	21,5 %	+ 0,9 %
	...davon Quell-/Zielverkehr	477.400	102.900	21,6 %	+ 6,2 %
Wichtigste Ziele bzw. Herkunft des Quell- und Zielverkehrs:					
Landeshauptstadt Stuttgart	Quell-/Zielverkehr	124.400	45.300	36,4 %	+ 7,8 %
Mittelbereich Bietigheim-Bissingen/ Besigheim	Quell-/Zielverkehr	117.700	13.900	11,8 %	+ 1,0 %
Mittelbereich Waiblingen/ Fellbach	Quell-/Zielverkehr	29.800	3.400	11,4 %	+ 4,3 %
Landkreis Heilbronn	Quell-/Zielverkehr	38.000	5.200	13,7 %	+ 5,8 %
Mittelbereich Vaihingen / Enz	Gesamtverkehr	136.900	22.100	16,5 %	+ 4,5 %
	...davon Binnenverkehr	56.100	5.000	8,9 %	- 1,9 %
	...davon Quell-/Zielverkehr	80.800	17.100	21,2 %	+ 8,2 %
Wichtigste Ziele bzw. Herkunft des Quell- und Zielverkehrs:					
Mittelbereich Ludwigsburg/ Kornwestheim	Quell-/Zielverkehr	15.600	2.500	16,0 %	- 1,7 %
Mittelbereich Bietigheim-Bissingen/ Besigheim	Quell-/Zielverkehr	14.500	1.900	13,1 %	- 1,9 %
Landeshauptstadt Stuttgart	Quell-/Zielverkehr	16.000	6.200	38,8 %	+ 16,3 %
Bereich Strohgäu	Gesamtverkehr	246.600	46.500	18,9 %	+ 3,9 %
	...davon Binnenverkehr	52.000	5.000	9,6 %	- 1,4 %
	...davon Quell-/Zielverkehr	194.600	41.500	21,3 %	+ 5,2 %
Wichtigste Ziele bzw. Herkunft des Quell- und Zielverkehrs:					
Landeshauptstadt Stuttgart	Quell-/Zielverkehr	105.000	29.900	28,5 %	+ 5,7 %
Mittelbereich Leonberg	Quell-/Zielverkehr	21.800	4.400	20,2 %	+ 5,7 %
Mittelbereich Ludwigsburg/ Kornwestheim	Quell-/Zielverkehr	20.300	2.000	9,9 %	+ 3,4 %

Die einzelnen Mittelbereiche nehmen an der Gesamtentwicklung in unterschiedlichem Umfang teil. Der Gesamtverkehr nimmt in allen Mittelbereichen zu. Im Binnenverkehr der Mittelberei-

che Bietigheim-Bissingen/Besigheim und Vaihingen/Enz sowie im Strohgäu wächst das Verkehrsaufkommen mit öffentlichen Verkehrsmitteln jedoch nicht im gleichen Maße, weshalb der ÖV-Anteil sinkt. Gleiches gilt für die Verkehre zwischen den Mittelbereichen Vaihingen/Enz und Bietigheim-Bissingen/Besigheim bzw. Ludwigsburg/Kornwestheim. Aufgrund wachsender ÖV-Anteile auf anderen Relationen des Quell- und Zielverkehrs, insbesondere in die Landeshauptstadt Stuttgart, steigt der ÖV-Anteil am Gesamtverkehr jedoch in allen Mittelbereichen.

3.3.3 Streckenbezogene Ergebnisse

Veränderungen in den Streckenbelastungen im Landkreis Ludwigsburg ergeben sich hauptsächlich durch das Projekt „Stuttgart 21“ und die Neubaustrecke Stuttgart – Ulm. Insbesondere das in diesem Zusammenhang deutlich verbesserte Regionalzugangebot führt in diesem Teilnetz zu beachtlichen Nachfragesteigerungen, die teilweise allerdings auch aus Verlagerungen aus dem S-Bahn-Netz herrühren. Die Belastungen des Schienenkorridors Ludwigsburg – Stuttgart erhöht sich beispielsweise um gut 6.000 normalwerktägliche Fahrgastfahrten. Sowohl S-Bahn als auch Regionalzugverkehr können in diesem Abschnitt eine Zunahme der Fahrgastzahlen verzeichnen. Die S-Bahnlinien S6/S60/S62 werden nicht durch Regionalzüge überlagert und gewinnen östlich von Korntal etwa 14.000 Fahrten hinzu, was auch auf die Angebotsausweitung in diesem Bereich zurückzuführen ist. Positiv entwickelt sich auch die Strohgäubahn, wo der unterstellte Ausbau am nachfragestärksten Querschnitt eine um 600 Fahrten steigende Belastung erwarten lässt. Insbesondere im ländlichen Busverkehr sind hingegen tendenziell rückläufige Fahrgastzahlen zu erwarten.

3.4 Demographische Entwicklung

Steigende Geburtenraten, Zuwanderungen in den Modellraum und eine steigende Lebenserwartung der Einwohner sorgen für ein Wachstum bei den jungen und vor allem bei den älteren Altersgruppen, während es zu einem Rückgang bei den mittleren Altersgruppen kommt. Diese landesweit zu erwartende demographische Entwicklung wird sich im Landkreis Ludwigsburg ebenfalls bemerkbar machen. Von dieser Entwicklung bleibt auch der ÖPNV nicht unbeeinflusst. Zum einen kann die Zunahme junger Menschen den in den vergangenen Jahren zu beobachtenden Rückgang des Schülerverkehrs mittelfristig wieder ausgleichen. 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 8-jährigen Gymnasiums schlägt seither auch der schon länger bemerkbare Rückgang der Grundschüler auf die weiterführenden Schularten durch. Zum Schuljahr 2012/2013 sank die Schülerzahl an diesen Schulen schlagartig um rund 1.450 Schüler (-3,7 %). Bis zum Jahr 2018 hat sich dieser Schwund auf knapp 3.600 Schüler (-9,3 %) aufsummiert. Gemäß den Vorausschätzungen des Statistischen Landesamts kehrt sich dieser Trend jedoch um und voraussichtlich im Jahr 2028 wird wieder das Niveau aus dem Jahr 2012 erreicht sein. Ebenso beeinflusste die Einführung der 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 Ludwigsburg eine geringfügige Zunahme des Anteils junger Menschen bis 20 Jahre an der Gesamtbevölkerung von 19,6 % (2020) auf 19,7 % (2030) erwarten. Dies entspricht einem Wachstum von rund 2.700 Personen in dieser Altersklasse. Gleichzeitig steigt zwischen 2020 und 2030 der Anteil der über 60-jährigen von 26,7 % auf 31,3 % (+ 28.600 Personen) an. Im Gegensatz zur Schülerthematik sind die Auswirkungen der Veränderungen in der Altersstruktur der erwachsenen Bevölkerung jedoch deutlich schwerer vorherzusagen, da weniger künftige Mengen als vielmehr das künftige Verhalten, insbesondere das der Senioren, zu prognostizieren ist. In der Verkehrswissenschaft besteht aber weitgehende Einigkeit, dass kommende Seniorengenerationen ein verändertes Verkehrsverhalten gegenüber den heutigen Senioren praktizieren werden. Sie sind überwiegend an eine freizügige Nutzung von Individualverkehrsmitteln gewöhnt und werden diese Praxis wohl bis ins hohe Alter fortführen. Zudem gleicht sich der Führerscheinbesitz älterer Frauen immer mehr der Besitzquote älterer Männer an. Die Marktchancen des ÖPNV bei der Gruppe der Senioren wird dies sicherlich nicht verbessern, obwohl eine ÖPNV-Nutzung möglicherweise vor allem bei zunehmenden altersbedingten körperlichen Beeinträchtigungen in Betracht gezogen wird. Der traditionelle öffentliche Nahverkehr wird aus Kostengründen diesen Herausforderungen wohl nur teilweise gerecht werden können. Zwar kommen die Bemühungen um ein barrierefreies Verkehrsangebot gerade auch älteren Menschen zugute. Den zu erwartenden Wünschen nach einer Verkürzung von Zu- und Abgangswegen zu bzw. von den Haltestellen oder nach Beförderungsangeboten für kurze Wegstrecken müsste jedoch durch eine größere Netzdichte entsprochen werden. Angesichts stagnierender oder gar sinkender Fahrgastzahlen dürfte dies flächendeckend jedoch wirtschaftlich kaum vertretbar sein. Derartige Bedarfe können zukünftig ggf. durch ergänzende On-Demand-Verkehre oder weiterhin, wie zum Teil bereits heute, durch gemeindliche und ggf. ehrenamtliche Initiativen erfüllt werden können (siehe Kapitel 4.1.2).

4 Generelle Zielsetzungen

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

Hierfür werden nachfolgend Zielsetzungen für den ÖPNV im Landkreis Ludwigsburg, 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 gilt als ein wesentliches Ziel dieses Nahverkehrsplans. Vor dem Hintergrund der demographischen Entwicklung, die sich durch eine geringfügige Zunahme des Anteils junger Menschen (Altersgruppen < 20 Jahre), durch einen Rückgang der mittleren Altersgruppen sowie durch einen Anstieg der über 60-Jährigen charakterisiert (siehe Kapitel 3.4), ergibt sich ein höherer Anteil potentieller Nutzer des ÖPNV (z.B. Schüler, Senioren). Dennoch ist es auch 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 Verkehrsegmente wie den Besorgungs- 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 Ludwigsburg 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 Ludwigsburg 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 sicherlich einen 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

Barrierefreiheit wird gemäß § 4 BGG als Auffindbarkeit, 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 und in ihrer Mobilität eingeschränkten Menschen sowie auch älteren Personen, werdenden Müttern, Kindern und Fahrgästen mit kleinen Kindern, Kinderwagen, Fahrrädern oder Traglasten zugute. Ein daraus resultierender, positiver Nebeneffekt ist eine Stabilisierung der Fahrpläne aufgrund verringerter Fahrgastwechselzeiten.

Das Personenbeförderungsgesetz fordert in § 8 Abs. 3 „für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 01.01.2022 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 stufenfreien Ein- und Ausstieg erlauben. So ist im Schienenverkehr die Höhe des Fahrzeuginnenbodens auf die Systemhöhe der Bahnsteige abzustimmen. Im Linienbusverkehr sind ausschließlich Niederflur- oder Low-Entry-Fahrzeuge einzusetzen²⁴. Zur bedarfsweisen Erleichterung des Ein- und Ausstiegs muss in den Bussen zusätzlich eine manuelle Klapprampe oder eine mindestens gleichwertige Ersatzlösung vorhanden sein.

Schieneverkehr

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 Ludwigsburg sind bei sämtlichen S-Bahn-Stationen die Bahnsteige barrierefrei zu erreichen. Lediglich am Bahnhof Kornwestheim ist der Bahnsteig, an dem die Regionalbahnlinie RB11 hält, nur über Stufen zugänglich. Bei den Bahnstationen

²⁴ 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.

im Landkreis Ludwigsburg, die im ÖPNV ausschließlich von Regionalzügen angefahren werden, besteht bezüglich der Zugänglichkeit der Bahnsteige insbesondere in Besigheim und Sachsenheim 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 Ditzingen, am Favoritepark, in Korntal, Kornwestheim und Ludwigsburg hierfür nicht aus. Bei den Regionalzügen passen an den Bahnhöfen Bietigheim-Bissingen, Kirchheim (N), Kornwestheim, Ludwigsburg, Sersheim, Vaihingen (E) und Walheim die Bahnsteighöhe und die Einstiegshöhe der aktuell eingesetzten Fahrzeuge nicht optimal zusammen. Die jeweils zuständigen Aufgabenträger²⁵ sind aufgefordert, sich trotz der teilweise schwierigen Randbedingungen weiterhin für eine Verbesserung der Situation einzusetzen.

Die Bahnsteige der Strohgäubahn sind durchweg barrierefrei zugänglich. Noch bestehende Stufen zwischen Bahnsteighöhe und Fahrzeugboden an den Haltepunkten Korntal und Heimerdingen werden derzeit vom Zweckverband bereinigt.

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

Busverkehr

Um eine möglichst weitreichende Barrierefreiheit im ÖPNV zu erreichen, ist es u.a. erforderlich, die Haltestelleninfrastruktur im Linienbusverkehr an die Bedürfnisse der mobilitätseingeschränkten Personengruppen anzupassen. 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 Ludwigsburg hinsichtlich ihres barrierefreien Ausbauszustandes erhoben. Tabelle 4-1 kann entnommen werden, wie viele der etwa 1.400 Haltestellensteige die einzelnen Kriterien bereits erfüllen:

²⁵ Bei den genannten Bahnhöfen ist der Landkreis Ludwigsburg nicht der zuständige Aufgabenträger.

Tabelle 4-1: Ausbauzustand der Bushaltestellen im Landkreis Ludwigsburg – 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 (1.409)	25,8 %
	Bodenindikatoren	343 (1.409)	24,3 %
	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5 m)	681 (1.409)	48,3 %
	Stufenloser Zugang	933 (1.409)	66,2 %

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 Ludwigsburg. 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 benannt und begründet werden. Aus diesem Grund beinhaltet Anlage 4.1a des Weiteren die Begründung für einen Umbau nach dem 01.01.2022 oder einen aktuell nicht zu realisierenden barrierefreien Umbau, sofern einer dieser beiden Fälle zutrifft²⁶. Bei einigen Haltepositionen wurde vom zuständigen Baulastträger²⁷ keine Ausnahmebegründung erbeten, sodass von einem fristgerechten oder schon vollzogenen Umbau auszugehen ist²⁸.

Ist eine Haltestellenposition bereits barrierefrei ausgebaut, entspricht jedoch aufgrund der Veränderlichkeit von Normen, Richtlinien oder Empfehlungen nicht den aktuellen Mindestanforderungen, erfolgt eine Nachbesserung im Zuge zukünftiger Sanierungsmaßnahmen. Eine neu errichtete Haltestelle soll generell dem aktuellen Standard entsprechen.

4.1.4 Nachhaltigkeit und Umweltschutz

Aufgrund der Bündelung von Beförderungswünschen kann der ÖPNV Beförderungsleistungen mit vergleichsweise niedrigem Energieeinsatz und entsprechend geringem Schadstoffausstoß erbringen. Er vermag damit sowohl zur Lösung lokaler Umweltprobleme, wie einer hohen Feinstaub- oder Stickoxidbelastungen, als auch zur Minderung globaler Effekte, beispielsweise zur Klimaveränderung, beizutragen. Zur Förderung einer nachhaltigen Verkehrsbewältigung und

²⁶ 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.

²⁷ Der Baulastträger ist in der Regel die Kommune. Ist dies nicht der Fall, wird das für die jeweilige Halteposition entsprechend gekennzeichnet.

²⁸ Dementsprechend erfolgt eine Zuordnung dieser Haltepositionen in die Spalte „geplanter Umbau bis zum 01.01.2022“.

zur Einhaltung und Umsetzung rechtlich vorgegebener Umweltziele strebt der Landkreis Ludwigsburg deshalb eine weitere Verlagerung von Fahrten des MIV auf öffentliche Verkehrsmittel an.

Gleichzeitig ergibt sich damit allerdings die Verpflichtung, innerhalb des öffentlichen Nahverkehrs alle technischen und wirtschaftlich vertretbaren Optionen zum Schutz der Umwelt wahrzunehmen. Wegen dieser Vorbildfunktion des ÖPNV sind die Verkehrsunternehmen aufgefordert, im Rahmen der gesetzlichen Vorschriften verschärfte Emissionsgrenzwerte frühzeitig einzuhalten und die technischen Möglichkeiten zur Reduzierung des Energieverbrauchs und des Schadstoffausstoßes bei den Fahrzeugen zu nutzen. 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. Die Verknüpfung von Fahrrad und öffentlichen Verkehrsmitteln betreffend, ist ferner der Leitfaden „Bike and Ride“ des Landes Baden-Württemberg zu berücksichtigen.

4.1.5 Wirtschaftlichkeit

Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr sind, gemäß § 8 Abs. 4 PBefG, eigenwirtschaftlich zu erbringen.

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

Zur Sicherstellung einer hohen Wirtschaftlichkeit ist das vorhandene Fahrtenangebot auch an der vorhandenen Fahrgastnachfrage zu messen. Dabei soll grundsätzlich eine Belegung von

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

Um eine hohe Wirtschaftlichkeit zu erzielen, kommen für Räume und Zeiten geringer Verkehrsnachfrage auch Anruf- 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 mit rund 55 % ein bundesweit respektablem Kostendeckungsgrad erreicht wird, so bedeutet dies umgekehrt, dass ca. 45 % des Aufwands für die Leistungserstellung aus öffentlichen Mitteln gedeckt werden muss. Auch der Haushalt des Landkreises Ludwigsburg ist hierdurch erheblich und in zunehmendem Maße belastet.

Die jährlichen Gesamtausgaben des Landkreises für den ÖPNV setzen sich hierbei im Wesentlichen aus folgenden Positionen zusammen:

- Ausgaben für die Schülerbeförderung,
- Finanzierung der Busvertragsverkehre,
- Finanzierungsbeitrag 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.),
- Betriebskostenumlage Zweckverband Strohgäubahn
- Vermögensumlage Zweckverband Strohgäubahn
- Verkehrsumlage VRS:
 - Betriebskostenumlage des VRS für laufende Aufwendungen (z.B. zur Verbesserung des S-Bahn-Verkehrs),
 - Vermögensumlage VRS

Für das Jahr 2020 betragen die Gesamtaufwendungen des Landkreises Ludwigsburg für den ÖPNV ca. 38,7 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 Ludwigsburg 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 Abs. 2 VO (EG) 1370/2007, § 5 GVRS und § 8a Abs. 1 Satz 2 PBefG 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 § 64a 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 Mindesttrabattierung von Zeitfahrausweisen

im Ausbildungsverkehr nach §§ 15 – 18 ÖPNVG. Die Aufgabenträger haben die Mindestabstimmung 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 letztlich zu tragenden Betriebskostenzuschüsse speisen sich häufig aus Beiträgen mehrerer Institutionen. Leit motive 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 IX²⁹ 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 fi-

²⁹ 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"

nanziert. Die zugehörige Finanzierungsvereinbarung zwischen den Verbundlandkreisen ist zunächst auf den Übergangszeitraum vom 01.01.2017 bis zum 31.12.2020 befristet und soll ab dem 01.01.2021 durch eine neue Vereinbarung abgelöst werden. Deren Inhalt wird aktuell noch verhandelt und ist somit nicht abschließend geklärt.

- **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 Ludwigsburg den Betrieb auf der Strohgäubahn sicher. Die Finanzierung erfolgt über den entsprechenden Zweckverband, 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.

In Analogie zum Zweckverband „Strohgäubahn“ wurde jüngst die Gründung des Zweckverbands „Stadtbahn im Landkreis Ludwigsburg“ beschlossen, der sich zunächst um den Aufbau eines entsprechenden Netzes kümmern wird. Regelungen zur Beteiligung an den Verbundeinnahmen und zur Betriebskostenfinanzierung sind daher noch nicht getroffen. Hinsichtlich Zuweisung von Einnahmen und Ausgleichsleistungen kommen sowohl eine Einbeziehung in die Allgemeinen Vorschriften der Region und des Landkreises als auch eine Integration in den Nebenbahnpool der Region in Betracht.

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)³⁰

³⁰ 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)

in Anspruch genommen. Den verbleibenden, nicht durch Zuschüsse gedeckten Kostenanteil übernehmen die Maßnahmenträger.

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, deren Ausbau koordiniert und flächendeckend vorzunehmen ist, die Minimierung von Störeinflüssen aus Abbiege- und Querverkehren sowie straßenbegleitender Parkierung und die Anlage von Busspuren mit ein.³¹ 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 (siehe auch Kapitel 6.4.3).

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)“³² verwiesen.

³¹ Eine Darstellung konkreter Maßnahmen(-vorschläge) erfolgt in Kapitel 6.4.3 anhand der Liniensteckbriefe.

³² Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs (EAÖ), Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Ausgabe 2003

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 Fahrzeugmaterial 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 Manövriertfläche 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 und kontrastreiche **Bodenindikatoren und Leitstreifen** sollen zudem sehgeschädigten und blinden Menschen den Einstieg in den Bus erleichtern. Ein Einstiegsfeld auf der Höhe der Fahrtür sowie ein von der Gehweginnenkante oder von einem Blindenleitsystem ausgehender Auffindestreifen quer zur Fahrbahn, der den Weg zum Einstiegsfeld leitet, gewährleisten den barrierefreien Zustieg. Befindet sich auf der fahrbahn-abgewandten Seite keine Kante (z.B. Gebäudewand, Einfriedung), die in Längsrichtung zur Orientierung dienen kann, ermöglicht ein parallel zur Fahrbahn verlaufender Leitstreifen das Auffinden des Einstiegsfelds.

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 (<https://www.vvs.de/download/VVS-Empfehlungen%20barrierefreie%20Bushaltestellen.pdf>) 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. Das Planungsverfahren betreffend, empfiehlt sich jedoch – unabhängig von der Zuständigkeit – stets eine enge Mitwirkung von (örtlichen) Betroffenen und Verkehrsunternehmen.

Anlage 4.1a gibt einen Gesamtüberblick über den aktuellen Stand des barrierefreien Ausbaus sowie den Planungsstand aller Bushaltestellen im Landkreis Ludwigsburg (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 Witterungsschutz³³ 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, Kinderwagen 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 Fahrgastzählssystemen auszustatten. Die Verkehrsunternehmen stellen dabei eine Weitergabe der Zählraten an das Hintergrundsystem des VVS nach dessen Vorgaben sicher. Ferner gewährleisten die Verkehrs-

³³ Der Witterungsschutz soll barrierefrei i. S. von DIN 18040-3, dort Ziff. 5.6.6, gestaltet werden.

unternehmen 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 der 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 Nahverkehrsplans, 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 Fahrgastzählssystemen auszustatten. Auch im Linienbusverkehr gewährleisten die Verkehrsunternehmen eine Weitergabe der Zählraten 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 schnellstmöglich 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- und 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 haben den Ausbau der P+R-Anlage in Vaihingen (E) um 242 Stellplätze gefördert. Zudem wurden bzw. werden in Kürze Vereinbarungen mit den jeweiligen Kommunen über die Sicherung und ggf. Erweiterung der bestehenden P+R-Anlagen in Ditzingen, Kirchheim (N), Ludwigsburg, Marbach (N), Remseck und Sersheim 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 hinaus reicht. 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 Benningen (N), Bietigheim-Bissingen, Freiberg (N), Münchingen, Sachsenheim und Walheim ausgebaut werden. Diese Stationen zeichnen sich durch hohe Auslastungsraten 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 Ludwigsburg konnte in den vergangenen Jahren zunehmend ausgeweitet werden (siehe Kapitel 2.2.4). Dennoch wird weiterhin eine Verbesserung der Verfügbarkeit angestrebt. Im Umfeld der nachfragestarken Haltestellenbereiche Freiberg (N) und Vaihingen (E) sollen möglichst auch Fahrzeuge eines Carsharing-Anbieters an festen Stellplätzen verfügbar sein. 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 Ludwigsburg 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 Installation weiterer solcher Leihstützpunkte.

- **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 Ludwigsburg 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 Lizenzierung durch den ÖPNV-Aufgabenträger bzw. der ÖPNV-Genehmigungsbehörde. Soweit On-Demand-Verkehre als Bestandteil des öffentlichen Nahverkehrs Aufgaben der Daseinsvorsorge übernehmen, ist eine gute Zugänglichkeit zu diesen Diensten für möglichst alle Nutzgruppen sicherzustellen – z. B. durch das Angebot einer telefonischen Bestellannahme oder den Einsatz von Fahrzeugen, die auch für behinderte Menschen gut zugänglich sind.

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

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

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

Haltestellen ...	Einzugsbereich [in m]
in den Mittelzentren Bietigheim-Bissingen/Besigheim, Ludwigsburg/ Kornwestheim und Vaihingen/Enz:	
• im zentralen Bereich	300
• mit hoher Bebauungsdichte	400
• mit geringer Bebauungsdichte	500
in den restlichen Kommunen im Landkreis Ludwigsburg	500

Mindesterschließung

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 vergleichsweise 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 Bahnhaltstellen sowie für die unterschiedlichen Bebauungsdichten lehnen sich an die bundesweiten Empfehlungen des VDV an, die dieser in einer Überarbeitung seiner Schrift Nr. 4 „Verkehrerschließung, 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 Ludwigsburg entspricht, erfolgen. In den Anlagen 2.8 bis 2.11 sind für die Mittelbereiche Bietigheim-Bissingen/Besigheim, Ludwigsburg/Kornwestheim und Vaihingen (E) sowie für den Bereich Strohgäu die Einzugsbereiche dieser Bushaltestellen sowie der Schienenthaltestellen dargestellt.

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 ³⁴ [in min]	davon Zu- und Abgangszeit ³⁵ , inkl. Wartezeit beim Einstieg [in min]	maximale Beförderungszeit ³⁶ [in min]
Gemeindeteilorte – Gemeindehauptorte	40	15	25
Gemeindeteile – zugehörige Mittelzentren ³⁷	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.

³⁴ Zeitbedarf von der Quelle bis zum Ziel (Haus-zu-Haus); einschließlich Fußwegzeiten von/zu den Haltestellen und Wartezeiten.

³⁵ 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.

³⁶ Die maximale Beförderungszeit definiert sich als Zeitbedarf von der Einstiegs- bis zur Zielhaltestelle.

³⁷ Als Mittelzentren im Landkreis Ludwigsburg gelten die Städte Bietigheim-Bissingen, Besigheim, Kornwestheim, Ludwigsburg und Vaihingen (E).

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.

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 400 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 Nahverkehrsplan-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 (Richtung und Gegenrichtung) aufweisen. In diesem Zusammenhang konnte im Zuge dieser NVP-Fortschreibung keine neue Ergänzungsverbindung neu aufgenommen werden. Weitere geplante Relationen (z.B. Bietigheim – Murr) werden nach ihrer Einrichtung beobachtet und können bei positiver Entwicklung künftig als neue Ergänzungsverbindungen aufgenommen werden.

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

Da Nachfragedaten lediglich für Normalwerktag vorliegen, sind für Samstag, Sonn- und Feiertage lediglich 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 Aufgabeträgern 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 Bietigheim-Bissingen, Kornwestheim und Ludwigsburg ermittelten Werte gelten allerdings nicht automatisch für alle dort heute verkehrenden Linien, da dies wegen der Engmaschigkeit der dortigen Netzstrukturen zu unangemessenen Ergebnissen führen würde. Vielmehr wird die Mindestbedienung auf ein fiktives, nahezu ausschließlich an den Erschließungsnotwendigkeiten orientiertes Netz angewandt. Das Verfahren dient hier insofern nicht nur der Ableitung konkreter Anforderungen an die Verkehrsunternehmen, sondern auch der Berechnung einer mindestens notwendigen Betriebsleistung als Eingangsgröße für die Abstimmung zwischen den Städten und dem Landkreis.

4.2.4 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. X43 Ludwigsburg – [Waiblingen] oder X46 Marbach (N) – [Beilstein]). 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 werden³⁸.

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

³⁸ Hierzu liegt auch ein Grundsatzbeschluss des VVS-Technik-Ausschusses vor.

- Fahrzeugausstattung
- Haltestellenausstattung
- Tarif und Verkauf
- Kundenservice

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 Ludwigsburg 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 Verbänden und Landkreisen – mit dem Landkreis Heilbronn sowie dem Enzkreis – erleichterte Durchtarifizierungsmöglichkeiten an. Vor dem Hintergrund des wachsenden Umfangs dieser Verkehre befürwortet der Landkreis Ludwigsburg diese Bemühungen. Soweit zwischen dem VVS und seinen Nachbarverbänden Anschlussstarifregelungen

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 aktuell Fahrausweise des Gelegenheitsverkehrs und wurde Ende 2020 auch um Zeitfahrausweise erweitert. 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. Anschlussstarifregelungen auf der Basis des VVS-Tarifs oder der Tarife von Nachbarverbänden 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 03.12.2009 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 01.01.2013 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 Ludwigsburg 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 Ludwigsburg in Linienbündel führt im Wesentlichen die bereits im letzten Nahverkehrsplan 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 Ludwigsburg verkehrenden Verkehrslinien 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 sich der Bedienungsschwerpunkt außerhalb des Landkreises Ludwigsburg befindet. Im Einzelnen sind für die gemäß Anlage 4.4 ausgenommenen Linien folgende Gründe maßgebend:

Linien 90, 92, X2

Hierbei handelt es sich um ausbrechende Linien des Busnetzes der Landeshauptstadt Stuttgart, deren Bedienungsschwerpunkt zudem außerhalb des Landkreises Ludwigsburg liegt. Die Landeshauptstadt hat – unter der Option der Eigenproduktion – eine Direktvergabe der Verkehrsleistungen auf ihrer Gemarkung an die Stuttgarter Straßenbahnen AG (SSB) vollzogen und in diesem Zusammenhang die Linienverkehre der SSB innerhalb Stuttgarts einschließlich

der ausbrechenden Verkehre zusammengefasst. Seitens des Landkreises Ludwigsburg bestehen keine Bedenken gegen diese Vorgehensweise. Eine Bündelung der o. g. Linien durch den Landkreis ist vor diesem Hintergrund nicht erforderlich und wäre im Hinblick auf die Bedienungsschwerpunkte auch nicht sachgerecht.

Linien 214, 455, 467:

Da der Bedienungsschwerpunkt dieser Linien eindeutig im Rems-Murr-Kreis liegt, erfolgt in Absprache mit der Waiblinger Kreisverwaltung eine Bündelung mit dem dortigen Bündelungskonzept.

Linie 651:

Die Linie ist insbesondere Teil des Stadtnetzes Leonberg und hat auch dort ihren Bedienungsschwerpunkt. In Absprache mit dem Landkreis Böblingen erfolgt deshalb eine Bündelung mit dem dortigen Linienbündelungskonzept.

Linien 644 (HNV), 646 (HNV), 651 (HNV), 666 (HNV), 707 (VPE):

Diese Linien sind für die ÖPNV-Erschließung im Landkreis Ludwigsburg ohne oder nur von nachrangiger Bedeutung im Vergleich zu den Bedienungsaufgaben in den Nachbarkreisen außerhalb des VVS. Eine Bündelung durch den Landkreis Ludwigsburg wäre daher nicht sachgerecht. Hierbei ist anzumerken, dass die Linie 707 (VPE) künftig nicht mehr nach Roßwag verkehren soll. Den Busverkehr Roßwag – Vaihingen (E) wird der Landkreis Ludwigsburg künftig selbst im Rahmen der kreiseigenen Bündel überplanen und organisieren.

Linie X60:

Die Linie X60 liegt in der Aufgabenträgerschaft des Verbands Region Stuttgart. Sie bleibt deshalb im Linienbündelungskonzept des Landkreises unberücksichtigt.

Linie N3:

Diese Linie ist Bestandteil des Nachtbusnetzes der Landeshauptstadt Stuttgart und in erheblichem Umfang für die Bedienung der nordwestlichen Stuttgarter Stadtbezirke zuständig. Wesentliches Element dieses Netzes ist darüber hinaus eine Verknüpfung aller Linien am Stuttgarter Schlossplatz. Eine Bündelung durch den Landkreis Ludwigsburg wäre daher nicht sachgerecht.

Linie N40:

Die Linie N40 liegt als S-Bahn-Ergänzungsverkehr in der Aufgabenträgerschaft des Verbands Region Stuttgart. Sie bleibt deshalb im Linienbündelungskonzept des Landkreises unberücksichtigt.

4.3.5 Künftige Linienbündel im Landkreis Ludwigsburg

Die nachfolgende Tabelle gibt eine Übersicht über die im Landkreis Ludwigsburg abgegrenzten Linienbündel und den jeweils angestrebten nächsten Vergabezeitpunkt.

Tabelle 4-5: Linienbündelung im Landkreis Ludwigsburg

Bündel-Nr.	Linienbündel	Linien	Vergabezeitpunkt
1	Strohgäu Süd	501, 504, 612, 612A, N55	01.01.2025
2	Sachsenheim	562, 566, 571, 571A, 578, N52	01.01.2027
3	Gerlingen	635, 638	01.01.2026
4	Ditzingen	620, 620A, 623, 623A, 624, 625, 626, N65	01.01.2026
5	Bietigheim	541, 542, 544, 551, 551A, 554, 554A, 556, 558, 559, 561, 563, 564, N57	01.01.2030
6	Marbach (N)	443, 451, 456, 456A, 457, 460, 460A, 461, 463, 464, 465, X46, N46	01.01.2028
7	Ludwigsburg	411, 412, 413, 414, 415, 420, 421, 421A, 422, 422A, 423, 424, 425, 425A, 426, 427, 427A, 428, 429, 430, 430A, 431, 433, 433A, X43, N41, N42, N43, N47, N48	01.01.2030
8	Neckartal	444, 444A, 446, 446A, 459, 459A, 560, 567, 567A, 568, 568A, 572, 573, 574, 574A, N44, N58	01.01.2027
9	Remseck	402, 402A, 403	01.01.2030
10	Strohgäu Nord	502, 595	01.01.2026
11	Strohgäu-Diagonale	503	01.01.2026
12	Vaihingen (E)	576*, 579, 590, 592, 592A, N56	01.01.2025
13	Strohgäu Ost	508, 531, 531A, 532, 532A, 533, 533A, 534, 534A, 535, 536, 536A, N53	01.01.2029

*Planungslinie

Bündel 1: Verkehrsraum Strohgäu Süd

In diesem Bündel sind die Buslinien zusammengefasst, die in den Korridoren Hemmingen/Schwieberdingen – Korntal-Münchingen vor allem innerörtliche Bedienungsaufgaben erfüllen (siehe Anlage 4.5). Im Bereich Hemmingen sowie im Bereich Schwieberdingen verkehren zeitnah Linien der Linienbündel 10 und 11. Dabei werden vielfach die gleichen Fahrgastpotenziale bedient, so dass eine koordinierte Ausgestaltung der Fahrplanangebote sinnvoll erscheint.

Tabelle 4-6: Linienbündel 1 (Verkehrsraum Strohgäu Süd)

Linien	Linienverlauf
501	Feuerbach – Münchingen – Schwieberdingen – Hemmingen
504	Schwieberdingen Bhf. – Bosch – Hülbe – Bahnhof
612	Korntal – Neuwirtshaus – Münchingen (– Hemmingen)
612A	Kallenberg – Münchingen (Schülerverkehr)
N55	Zuffenhausen – Münchingen – Schwieberdingen – Hemmingen – Hochdorf – Eberdingen
Jährliche Betriebsleistung	507.000 km
Vergabezeitpunkt	01.01.2025

Bündel 2: Verkehrsraum Sachsenheim

Das Bündel 2 wurde neu zusammengesetzt, um die Verkehre rund um Sachsenheim, die beispielsweise bezüglich der koordinierten Anbindung des interkommunalen Gewerbeschwerpunktes Eichwald einen hohen Abstimmungsbedarf erfordern, in einem Bündel planen zu können (siehe Anlage 4.6).

Tabelle 4-7: Linienbündel 2 (Verkehrsraum Sachsenheim)

Linien	Linienverlauf
562	Oberriexingen – Sachsenheim
566	Bietigheim – Sachsenheim (– Sersheim – Vaihingen (E))
571	(Bietigheim –) Sachsenheim – Häfnerhaslach
571A	Häfnerhaslach – Hohenhaslach – Großsachsenheim (Schülerverkehr)
578	Sersheim – Kleinglattbach – Vaihingen (E)
N52	Markgröningen – Unterriexingen – Sachsenheim – Hohenhaslach – Ensing
Jährliche Betriebsleistung	470.000 km
Vergabezeitpunkt	01.01.2027

Bündel 3: Verkehrsraum Gerlingen

Das Linienbündel umfasst die beiden Buslinien des Raums Gerlingen, die seit März 2007 in einem Stadtbuskonzept zusammengeführt sind (siehe Anlage 4.7). Das Grundkonzept dabei ist eine bestmögliche Arbeitsteilung zwischen den Linien bei der Bedienung der Siedlungsflächen. An der Stadtbahn-Endstelle in Gerlingen vermitteln beide Buslinien zudem Übergänge auf die Stadtbahnlinie U6. Ein auf die beengte Straßensituation zugeschnittener Fahrzeugtyp rundet das Stadtbuskonzept ab.

Tabelle 4-8: Linienbündel 3 (Verkehrsraum Gerlingen)

Linien	Linienverlauf
635	Leonberg – Gerlingen Breitwiesen
638	Ditzingen – Gerlingen – Leonberg Golfplatz
Jährliche Betriebsleistung	337.000 km
Vergabezeitpunkt	01.01.2026

Bündel 4: Verkehrsraum Ditzingen

Das Linienbündel umfasst Buslinien, die am Bahnhof Ditzingen an die S-Bahn angebunden sind (siehe Anlage 4.8). Neben der Anschlussbindung an die S-Bahnlinien S6 und S60 sind am Bahnhof auch Übergangsmöglichkeiten zwischen den Buslinien untereinander anzustreben.

Tabelle 4-9: Linienbündel 4 (Verkehrsraum Ditzingen)

Linien	Linienverlauf
620	Ditzingen – Heimerdingen (– Weissach)
620A	Ditzingen – Heimerdingen (Schülerverkehr)
623	Ditzingen – Schöckingen
623A	Schöckingen – Hirschlanden – Ditzingen (Schülerverkehr)
624	Stadtverkehr Ditzingen
625	Ditzingen Bahnhof Süd – Gewerbegebiet Süd
626	Ditzingen Bahnhof – Industriegebiet Ost
N65	Ditzingen – Hirschlanden – Schöckingen – Heimerdingen
Jährliche Betriebsleistung	416.000 km
Vergabezeitpunkt	01.01.2026

Bündel 5: Verkehrsraum Bietigheim

Das Linienbündel 5 umfasst den heutigen Stadtverkehr der Stadt Bietigheim-Bissingen (siehe Anlage 4.9), der aufgrund der vielfältigen Verflechtungen und Korrespondenzen innerhalb des Netzes sowie zahlreicher Linienüberlagerungen auch künftig aus einer Hand erstellt werden sollte.

Tabelle 4-10: Linienbündel 5 (Verkehrsraum Bietigheim)

Linien	Linienverlauf
541	(Tamm –) Bissingen – Unterriexingen
542	Bietigheim – Bissingen – Tamm – Hoheneck
544	Bietigheim – Sachsenheim – Eichwald
551	Tammerfeld – Buch – Bietigheim – Metterzimmern – Sachsenheim
551A	Bietigheim – Metterzimmern – Sachsenheim (Schülerverkehr)
554	Sachsenheim – Bissingen – ZOB – Bietigheim – Bönnigheim
554A	Ellental – Bissingen – ZOB – Bietigheim – Bönnigheim (Schülerverkehr)
556	Bietigheim ZOB – Bissingen – Ellental – Kronenzentrum
558	Bietigheim ZOB – Bruchwald – Laiern – ZOB
559	Bietigheim ZOB – Büttenwiesen
561	Ellentalgymnasien – Kronenzentrum – ZOB – Buchzentrum
563	Bietigheim Kammgarnspinnerei – Bietigheim Kronenzentrum
564	Bietigheim Krankenhaus – Bietigheim ZOB – Freiberg (N)
N57	Bietigheim – Löchgau – Bönnigheim – Bietigheim
Jährliche Betriebsleistung	1.570.000 km
Vergabezeitpunkt	01.01.2030

Bündel 6: Verkehrsraum Marbach (N)

Das Linienbündel 6 vereinigt alle Busverkehre von und ab Marbach (N) (siehe Anlage 4.10). Insbesondere im Bottwartal ist auf eine gute Abstimmung der abschnittsweise parallel bzw. in Anschluss aufeinander fahrenden Buslinien zu achten.

Tabelle 4-11: Linienbündel 6 (Verkehrsraum Marbach (N))

Linien	Linienverlauf
443	Ludwigsburg – Neckarweiningen – Marbach (N)
451	Marbach (N) – Poppenweiler – Neckargröningen
456	Marbach (N) – Affalterbach (– Winnenden)
456A	Marbach (N) – Erdmannhausen – Affalterbach (Schülerverkehr)
457	(Backnang –) Aspach – Rielingshausen – Marbach (N) – Hörnle
460	Beilstein – Oberstenfeld – Großbottwar – Steinheim (M) – Marbach (N)
460A	Beilstein – Oberstenfeld – Großbottwar – Steinheim (M) – Marbach (N) (Schülerverkehr)
461	Winzerhausen – Großbottwar – Marbach (N)
463	Prevorst – Gronau – Oberstenfeld
464	Marbach – Bottwartal – Neckartal – Besigheim (WeinKulTourer)
465	Hof und Lembach – Großbottwar
X46	Beilstein – Oberstenfeld – Großbottwar – Marbach (N)
N46	Beilstein – Oberstenfeld – Großbottwar – Marbach (N)
Jährliche Betriebsleistung	1.793.000 km
Vergabezeitpunkt	01.01.2028

Bündel 7: Verkehrsraum Ludwigsburg

Das Linienbündel 7 fasst neben dem Stadtverkehr der Stadt Ludwigsburg die Verkehre der angrenzenden Kommune Kornwestheim zu einer Einheit zusammen (siehe Anlage 4.11). Dieser Ansatz erhält die heutigen Synergien und schafft gleichwohl Spielräume für eine fortlaufende Weiterentwicklung des Stadtverkehrs im Hinblick auf die sich verändernden Anforderungen.

Tabelle 4-12: Linienbündel 7 (Verkehrsraum Ludwigsburg)

Linien	Linienverlauf
411	Kornwestheim Bahnhof – Realschule – Friedhof
412	Pattonville – Kornwestheim – Stammheim
413	Ludwigsburg – Kornwestheim Bhf. – Stadion – Rathaus – Kornwestheim Bhf. – Ludwigsburg
414	Kornwestheim Bhf. – Mühlhäuser Straße – Bahnhof
415	Kornwestheim Bhf. – Wüstenrot & Württembergische
420	Bahnhof (Arena) – Gewerbegebiet West
421	Oßweil-Süd – Ludwigsburg Oststadt – ZOB – Neckarweihingen
421A	Neckarweihingen – Ludwigsburg ZOB – Oststadt – Oßweil-Süd (Schülerverkehr)
422	Pflugfelden – Ludwigsburg ZOB – Schösslesfeld
422A	Pflugfelden – Ludwigsburg ZOB – Schösslesfeld (Schülerverkehr)
423	Ludwigsburg ZOB – Kreisberufsschule
424	Ludwigsburg ZOB – Pädagogische Hochschule – Breuningerland – IKEA
425	Eglosheim – Ludwigsburg ZOB – Oßweil
425A	Eglosheim – Ludwigsburg ZOB – Oßweil (Schülerverkehr)
426	Ludwigsburg Oststadt – ZOB – Eglosheim (– Monrepos)
427	Hoheneck – Ludwigsburg ZOB – Grünbühl
427A	(Pattonville –) Grünbühl – Ludwigsburg ZOB – Hoheneck (Schülerverkehr)
428	Neckarweihingen Au – Immanuel-Dornfeld-Straße
429	Kornwestheim W&W – Ludwigsburg ZOB – Neckarweihingen
430	Poppenweiler – Ludwigsburg ZOB – Heilbronner Straße
430A	Poppenweiler – Neckarweihingen – Ludwigsburg ZOB (Schülerverkehr)
431	Ludwigsburg – Neckargröningen – Neckarrems (– Hegnach – Waiblingen)
433	Asperg – Ludwigsburg ZOB – Hochberg – Poppenweiler

433A	Ludwigsburg – Poppenweiler (Schülerverkehr)
X43	Ludwigsburg – Neckargröningen – Hegnach – Waiblingen
N41	Ludwigsburg – Eglosheim – Neckarweihingen – Hoheneck
N42	Ludwigsburg Ost
N43	Ludwigsburg – Pattonville – Remseck – Poppenweiler
N47	Kornwestheim – Nord – Ost – Kornwestheim
N48	Kornwestheim – Süd – Ost – Pattonville – Kornwestheim
Jährliche Betriebsleistung	4.871.000 km
Vergabezeitpunkt	01.01.2030

Bündel 8: Verkehrsraum Neckartal

Linienbündel 8 fasst primär die im Norden des Landkreises gelegenen Regionalverkehrslinien entlang des Neckars zusammen (siehe Anlage 4.12). Die auf der Nord–Süd-Achse verlaufenden Linien bedienen die auf gleicher Höhe gelegenen Gemeinden Pleidelsheim und Ingersheim umfassend. So ist eine Splittung der Linienwege und ein aufeinander abgestimmtes Angebot in diesem Raum unverzichtbar. Abgestimmte Übergänge erfolgen sowohl in Freiberg (N) auf das S-Bahn-Netz als auch in Besigheim auf die Regionalzug-Linien. Die in Ost-West-Richtung verkehrenden Regionalverkehrslinien schaffen einen Anschluss zum Schienenverkehr an den Bahnhöfen Bietigheim-Bissingen, Besigheim und Kirchheim (N). Die Lage zwischen zwei Achsen des Schienenverkehrs sowie die flächige Siedlungsstruktur erschweren dabei eine eindeutige Bündelung der Verkehrsströme, sodass ein Netz schwächer bedienter Linien vorgehalten werden muss, deren Angebot in einem ausgewogenen Verhältnis zueinander zu stehen hat. Für beide Achsen gelten besondere Anforderungen aus dem Schülerverkehr, die nur linienübergreifend mit vertretbarem Aufwand bewältigt werden können.

Tabelle 4-13: Linienbündel 8 (Verkehrsraum Neckartal)

Linien	Linienverlauf
444	Ludwigsburg – Freiberg (N) – Höpfigheim (– Steinheim)
444A	Freiberg (N) – Pleidelsheim – Höpfigheim (Schülerverkehr)
446	Freiberg (N) – Großingersheim – Kleiningersheim
446A	Freiberg (N) – Großingersheim – Kleiningersheim (Schülerverkehr)
459	Freiberg (N) – Pleidelsheim – Besigheim
459A	Mundelsheim – Hessigheim – Besigheim (Schülerverkehr)
560	Stadtverkehr Besigheim
567	Hohenhaslach – Freudental – Bietigheim – Großingersheim – Pleidelsheim (– Murr)
567A	Kleiningersheim – Großingersheim – Bietigheim (Schülerverkehr)
568	Freudental – Löchgau – Besigheim – Ottmarsheim
568A	Freudental – Löchgau – Besigheim – Ottmarsheim (Schülerverkehr)
572	Bietigheim – Tripsdrill – Kirbachtal (Wanderbus Stromer)
573	Kirchheim (N) – Gemmrigheim (– Ottmarsheim)
574	Besigheim – Kirchheim (N) – Bönningheim
574A	Bönningheim – Kirchheim (N) – Besigheim (Schülerverkehr)
N44	Freiberg (N) – Pleidelsheim – Besigheim
N58	Bietigheim – Besigheim – Walheim – Kirchheim (N) – Gemmrigheim – Ottmarsheim – Besigheim – Bietigheim
Jährliche Betriebsleistung	1.595.000 km
Vergabezeitpunkt	01.01.2027

Bündel 9: Verkehrsraum Remseck

Der Stadtbus Remseck verbindet die Remsecker Stadtteile untereinander sowie mit der Stadtmitte und der Stadtbahnlinie U12 (siehe Anlage 4.13). Zudem ist als Verkehrsaufgabe auch der Schülerverkehr zu den großen Schulstandorten in Aldingen und Pattonville zu bewältigen. Beides erfordert eine enge Abstimmung der Buslinien aufeinander. Zudem betreibt und vermarktet die Stadt Remseck ihren Stadtbus als einheitliches System. Dieser Ansatz soll durch die Linienbündelung unterstützt und gesichert werden.

Tabelle 4-14: Linienbündel 9 (Verkehrsraum Remseck)

Linien	Linienverlauf
402	Hochdorf – Hochberg – Neckarrems – Neckargröningen – Aldingen – Pattonville
402A	Schülerverkehr Remseck
403	Hochberg – Neckargröningen – Aldingen Berliner Straße
Jährliche Betriebsleistung	520.000 km
Vergabezeitpunkt	01.01.2030

Bündel 10: Verkehrsraum Strohgäu Nord

In diesem Bündel sind die Buslinien zusammengefasst, die den Raum Eberdingen sowohl an Vaihingen (E) als auch auf direktem Wege mit den S-Bahn-Haltepunkten „Zuffenhausen“ und „Feuerbach“ verbinden (siehe Anlage 4.14). Am Bahnhof Hemmingen sind gute Anschlüsse zur Strohgäubahn herzustellen. Die heute schon bestehenden betrieblichen Synergien zwischen den Linien sollen erhalten bleiben. Wegen des zwischen Schwieberdingen und Feuerbach identischen Linienwegs ist eine fahrplantechnische Abstimmung mit der Linie 503 aus dem Bündel 11 notwendig.

Tabelle 4-15: Linienbündel 10 (Verkehrsraum Strohgäu Nord)

Linien	Linienverlauf
502	Feuerbach – Schwieberdingen – Hemmingen – Eberdingen – Riet
595	Vaihingen (E) – Enzweihingen – Riet – Hochdorf
Jährliche Betriebsleistung	591.000 km
Vergabezeitpunkt	01.01.2026

Bündel 11: Verkehrsraum Strohgäu-Diagonale

Dieses Linienbündel beinhaltet die Busverbindungen von Vaihingen (E), die entlang der Bundesstraße 10 den Raum Vaihingen (E) auf direktem Wege mit den S-Bahn-Haltepunkten „Zuffenhausen“ und „Feuerbach“ verbinden (siehe Anlage 4.15). Wegen des zwischen Schwieberdingen und Feuerbach identischen Linienwegs mit der Linie 502 aus dem Bündel 10, ist eine fahrplantechnische Abstimmung zwischen den Linien notwendig.

Tabelle 4-16: Linienbündel 11 (Verkehrsraum Strohgäu-Diagonale)

Linien	Linienverlauf
503	Feuerbach – Schwieberdingen – Vaihingen (E)
Jährliche Betriebsleistung	392.000 km
Vergabezeitpunkt	01.01.2026

Bündel 12: Verkehrsraum Vaihingen (E)

Kristallisationspunkt der Busverkehre im Verkehrsraum Vaihingen (E) ist der Bahnhof Vaihingen (E) (siehe Anlage 4.16). Dort sind Anschlüsse an den Regionalzugverkehr herzustellen. Auch eine Abstimmung der Busankünfte und -abfahrten untereinander sind an diesem Verkehrsknoten sinnvoll, um insbesondere in den Schwachlastzeiten möglichst gestaffelte Zu- und Abbringerfahrten in die benachbarten Siedlungsbereiche zu ermöglichen. Weiterer Koordinierungsbedarf besteht an dem innerstädtischen Busknoten „Grabenstraße“.

Tabelle 4-17: Linienbündel 12 (Verkehrsraum Vaihingen (E))

Linien	Linienverlauf
576	Vaihingen (E) – Roßwag
579	Oberriexingen – Enzweihingen – Vaihingen (E) – Kleinglattbach – Ensingen
590	Vaihingen (E) – Ensingen – Horrheim – Hohenhaslach
592	Gündelbach – Vaihingen (E) – Eberdingen (– Hochdorf)
592A	Eberdingen – Nußdorf – Aurich – Vaihingen (E) (Schülerverkehr)
N56	Oberriexingen – Sachsenheim – Bietigheim
Jährliche Betriebsleistung	858.000 km
Vergabezeitpunkt	01.01.2025

Bündel 13: Verkehrsraum Strohgäu Ost

Das Linienbündel umfasst primär Buslinien des östlichen Strohgäus, die am Verknüpfungspunkt Ludwigsburg Bhf. zusammenlaufen. Die heute schon betrieblich damit verbundenen Buslinien im Raum Asperg/Tamm werden dem Bündel zugeschlagen (siehe Anlage 4.17). Im Bündel sind Anschlüsse an das Bahnnetz in Asperg, Tamm und Ludwigsburg herzustellen.

Tabelle 4-18: Linienbündel 13 (Verkehrsraum Strohgäu Ost)

Linien	Linienverlauf
508	Ludwigsburg – Möglingen – Zuffenhausen
531	Asperg – Markgröningen – Schwieberdingen
531A	Hemmingen – Schwieberdingen – Markgröningen (Schülerverkehr)
532	Ludwigsburg – Asperg – Markgröningen – Oberriexingen
532A	Unterriexingen – Markgröningen (Schülerverkehr)
533	Aldingen – Ludwigsburg – Möglingen – Markgröningen
533A	Möglingen – Markgröningen (Schülerverkehr)
534	Ludwigsburg – Möglingen – Schwieberdingen – Hemmingen
534A	Unterriexingen – Markgröningen – Möglingen – Ludwigsburg (Schülerverkehr)
535	Ludwigsburg – Möglingen – Münchingen – Ditzingen
536	Ludw. IKEA – Breuningerland – Tamm – Möglingen
536A	Tamm – Asperg – Möglingen (Schülerverkehr)
N53	Schwieberdingen – Markgröningen – Möglingen – Ludwigsburg
Jährliche Betriebsleistung	1.823.000 km
Vergabezeitpunkt	01.01.2029

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 Ludwigsburg. Darüber hinaus soll auch 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 Angebotsdefizits 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 Ludwigsburg.

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 einer Entwicklung möglicher Lösungsansätze umfasst. Dabei fungieren insbesondere die in der 2. Fortschreibung des Nahverkehrsplans Ludwigsburg 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 Bietigheim-Bissingen/Besigheim, Ludwigsburg/Kornwestheim und Vaihingen (E) sowie dem Bereich Strohgäu – für die jeweils zugehörigen Gemeinden und Teilorte die

Einzugsbereiche von Haltestellen dargestellt. Da das schlichte Vorhandensein einer Haltestelle 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 bzw. aktuell nicht ohnehin eine Aufstockung des Angebotes auf 15 Fahrtenpaaren 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: Handelt es sich gemäß Anlage 4.2a um ein geringfügiges Erschließungsdefizit (weniger als 1.000 Einwohner/Beschäftigte/Auszubildende betroffen) oder ein signifikantes Erschließungsdefizit (mehr als 1.000 Einwohner/Beschäftigte/Auszubildende betroffen). 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
Affalterbach	Südliches und westliches Affalterbach (u. a. Wohn-	Eine ÖPNV-Erschließung erscheint nach wie vor erforderlich. In Zusammenarbeit von Kommune, Straßenbauamt,



	und Gewerbegebiet Näherer Grund)	Landratsamt, bedienendem Unternehmen und VVS muss ein Erschließungskonzept erarbeitet werden.
Bietigheim-Bissingen	Bietigheim-Nord; Besiedlung um den nördlichen Wolfsweg	Wegen der Steigung und der beengten Straßenverhältnisse ist eine Verbesserung der Situation mittels Schleifenfahrt nicht möglich. Den Bewohnern muss weiterhin ein weiterer Fußweg (< 500m) zur nächstgelegenen Haltestelle zugemutet werden.
Bönnigheim	Besiedlung zwischen Erligheimer und Freudentaler Straße	Da langfristig nicht mit einer Angebotsverbesserung auf der HNV-Buslinie 666 zu rechnen ist, würde die Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle in der Freudentaler Straße (Höhe Gustav-Werner-Straße) und die Bedienung der Haltestelle durch die HNV-Linie 666 keine verbesserte Erschließung bringen. Den Fahrgästen muss daher auch weiterhin ein längerer Fußweg zu den Haltestellen „Hauptstraße“ und „Hofener Straße“ zugemutet werden.
Bönnigheim-Hofen	Östliches Hofen	Den Bewohnern dieses Bereichs müssen aus betrieblichen Gründen (Linie 554; umlaufbedingt) und wegen der örtlichen Straßensituation auch weiterhin längere Fußwege zugemutet werden (bis zu ca. 800 m).
Ditzingen-Heimerdingen	Gewerbegebiet Nord (nordöstliches Heimerdingen)	Das Gebiet wird mangels geeigneter Wendemöglichkeit für Busse nicht mehr vom ÖPNV bedient. Allerdings wird zwischenzeitlich nahezu das gesamte Gebiet durch den 800 Meter-Radius der Strohgäubahn erschlossen, sodass sich der Handlungsbedarf auf die Verbesserung der Fußwegeverbindung zum Bahnhof Heimerdingen beschränkt.
Eberdingen	Gebiet um die südliche Stuttgarter Straße	Eine Erschließung ist verkehrstechnisch (bspw. mit einer Stichfahrt) derzeit nicht möglich, da keine Wendemöglichkeit für Busse vorhanden ist. Die Einrichtung einer Wendemöglichkeit für Busse (Linie 592) im südlichen Eberdingen ist daher zu prüfen.
Eberdingen	Wohngebiet Winterhaube / Lettenäcker (östliches Eberdingen)	Die Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle an der Hochdorfer Straße am östlichen Ortseingang wird empfohlen (Linien 502, 592).
Erligheim	Westlicher Ortsrand (Gewerbegebiet Großes Flürle)	Umlaufbedingt sind keine Schleifenfahrten der Buslinie 554 mehr möglich. Das Nachfragepotenzial ist ohnehin so gering, dass keine ÖPNV-Anbindung erforderlich ist.
Erligheim	Östlicher Ortsrand (Wohngebiet Aichert II)	Es wird die Einrichtung einer Haltestelle am südlichen Ortsrand (Kreuzungsbereich Löchgauer / Blattwiesenstraße) im Verlauf der Linie 554 empfohlen.
Freiberg (N)	Gewerbegebiet Neckar (östliches Freiberg/N)	Die Anbindung durch die vorhandene Buslinie 459 ist problematisch, da im Gewerbegebiet keine Wendemöglichkeit für Busse besteht. Eine Erschließung des Gebiets durch eine separate Buslinie wäre dann denkbar, wenn die sog. „Schwörer“-Trasse für den Busverkehr nutzbar gemacht werden könnte.
Freudental	Freudental-Südost und -Nordwest	Es handelt sich um kleinere, nicht erschlossene Siedlungsbereiche. Den dort wohnenden Fahrgästen ist ein etwas längerer Fußweg zu den nächstgelegenen Haltestellen „Besigheimer Straße“ zuzumuten.

Großbottwar	Nördlicher / Südöstlicher Siedlungsrand	Es handelt sich bei der nicht erschlossenen Besiedlung lediglich um vereinzelte Wohnhäuser. Eine Anpassung des ÖPNV-Angebots ist nicht notwendig.
Großbottwar-Hof und Lembach	Östliches Hof und die gesamte Ortschaft Lembach	Die örtlichen Haltestellen „Kelter“ und „Talstraße“ (Linie 465) werden relativ selten bedient. Das stärker besiedelte Hof (ca. 550 Einwohner) liegt größtenteils im Einzugsbereich der Haltestelle „Sauserhof“ (Linien 460, X46). Wird diese relativ häufig bediente Haltestelle als Teil von Hof betrachtet, besteht für diesen Teilort kein Erschließungsdefizit. Für die Bewohner des deutlich kleineren Lembach (Haltestelle „Kelter“; ca. 200 Einwohner) ist das nunmehr auch an Ferientagen bestehende Basisangebot von vier Fahrtenpaaren mit Durchbindung in den Gemeindehauptort Großbottwar für den Einkaufs- und Versorgungsverkehr ausreichend.
Hessigheim	Hessigheim-Nord	Umlaufbedingt ist keine Schleifenfahrt der Buslinie 459 durch das nördliche Hessigheim möglich. Den Bewohnern muss auch künftig ein etwas längerer Fußweg zu den vorhandenen Haltestellen zugemutet werden.
Ingersheim-Großingersheim	Gewerbegebiet Mühlweg/Talstraße (östliches Großingersheim)	Das Gewerbegebiet liegt außerhalb der Einzugsbereiche vorhandener Haltestellen. Die Einrichtung einer Haltestelle an der Pleidelsheimer Straße auf Höhe der Talstraße (Linie 567) wird wegen des vorhandenen Nachfragepotenzials (ca. 250 Arbeitsplätze) empfohlen.
Kirchheim (N)	Nördliches Kirchheim (N)	Die örtliche Straßensituation lässt eine Verlaufsänderung der Buslinie 574 nicht zu. Den dortigen Bewohnern muss ein etwas längerer Fußweg zur Haltestelle „Schillerplatz“ zugemutet werden.
Ludwigsburg-Oßweil	Nordöstliches Oßweil	Es handelt sich ausschließlich um vereinzelte Wohnhäuser an den nördlichen Enden der Poppenweiler und der Lange Straße. Den Bewohnern muss ein längerer Fußweg zur Haltestelle „Hirschstraße“ zugemutet werden.
Mundelsheim	Südöstlicher Ortsrand	Umlaufbedingt (Linien 444, 459) und aufgrund der starken Steigung in diesem Bereich, muss den dortigen Bewohnern auch weiterhin ein längerer Fußweg (zur Haltestelle „Lange Straße“) zugemutet werden.
Murr	Murr-West (Langes Feld und Egarten/Bottenäcker)	Die Erschließung des Gebiets mit (einzelnen) Fahrten der Linie 460 würde dem Buskonzept Bottwartal zuwiderlaufen, das eine schnelle und gut strukturierte Verbindung von Marbach (N) ins Bottwartal vorsieht. Eine Einbindung des Gebiets in die Linie 461 oder durch Verlängerung der Linie 567 von Pleidelsheim nach Murr könnten zu untersuchende Lösungsansätze sein.
Oberriexingen	Nördlicher Ortsrand	Umlaufbedingt (Linien 532, 562, 579) muss den dortigen Bewohnern / Arbeitnehmern auch weiterhin ein längerer Fußweg (zur Haltestelle „Roter Baum“) zugemutet werden.
Oberstenfeld	Östlicher Ortsrand	Die örtlichen Straßenverhältnisse lassen eine Veränderung der Linienverläufe (Linien 460, 463, X46) nicht zu. Den dort wohnenden Fahrgästen müssen auch weiterhin etwas längere Fußwege zu den nächstgelegenen Haltestellen zugemutet werden. Durch die Anpassung der Linienführung der



		Linie 463 besteht zwischenzeitlich auch täglich und tagsüber ein ÖPNV-Angebot entlang der Beilsteiner Straße, wodurch das Defizit etwas gelindert werden konnte.
Schwieberdingen	Nordwestliches Schwieberdingen (Gewerbegebiet)	Der Arbeitsplatzschwerpunkt liegt im östlichen Bereich. Den Arbeitnehmern kann der etwas längere Fußweg zu den Bushaltestellen „Siemensstraße“ und „Laiblinger Weg“ zugemutet werden. Die Schaffung einer Stadtbahnlinie Ludwigsburg – Markgröningen kann die ÖPNV-Erschließung in diesem Bereich verbessern.
Steinheim	Südöstlicher Siedlungsrand (Rielingshäuser Straße)	Einzelne Umwegfahrten der Linien 460, 461 und X46 sind nicht zu empfehlen, da so die optimierten und abgestimmten Fahrpläne im Bottwartal aufgegeben werden müssten. Den Bewohnern in diesem Bereich muss daher ein etwas längerer Fußweg zur Haltestelle „Kelter“ (Linien 460, 461) zugemutet werden.
Steinheim-Kleinbottwar	Östlicher Siedlungsrand	Es ist nur eine sehr geringe Anzahl von Einwohnern betroffen. Den Bewohnern in diesem Bereich kann daher ein etwas längerer Fußweg zur nächstgelegenen Haltestelle zugemutet werden.
Tamm	Wohngebiet um die Unterriexinger und Rotenackerstraße (südwestliches Tamm)	Das geringe Fahrgastpotenzial in diesem Bereich rechtfertigt eine Ausweitung des ÖPNV-Angebots nicht. Den Bewohnern muss wie bisher ein etwas längerer Fußweg zum Bahnhof Tamm zugemutet werden.
Vaihingen (E)	Gebiet um die östliche Eichendorffstraße	Es wird die Einrichtung einer Haltestelle im Verlauf der Linie 579 auf Höhe der Kehlstraße empfohlen.
Vaihingen (E) - Aurich	Östliches Aurich	Die vorhandenen Straßen sind für Standardlinienbusse zu eng. Da das vorhandene Nachfragepotenzial sehr gering ist, ist eine Angebotsänderung nicht zu rechtfertigen.
Vaihingen (E) - Enzweihingen	Südöstliches Enzweihingen (Brunnenhaldenstraße)	Das Erschließungsdefizit ist wegen der örtlichen Situation (keine Wendemöglichkeit) nicht zu beheben.
Vaihingen (E) - Enzweihingen	Westliches Enzweihingen (Bereich um die Haltestelle „Klaiberstraße“)	Es existieren vereinzelte Schülerfahrten mit der Buslinie 595. Eine Schleifenfahrt der Linie 595 über die Strecke Karl-Blessing-Straße – Steinestraße – Klaiberstraße und eine regelmäßige Einbindung der Haltestelle „Klaiberstraße“ in den Linienvorlauf ist auch für durchfahrende Fahrgäste vertretbar. Allerdings muss zuvor der ruhende Verkehr in diesem Bereich neu geordnet werden.
Vaihingen (E) - Riet	Südliches Riet	Die vorhandenen Straßen sind für Standardlinienbusse zu eng. Da das vorhandene Nachfragepotenzial sehr gering ist, ist eine Angebotsänderung nicht zu rechtfertigen.

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 größer als die maximal empfohlenen Werte sind oder eine Unterschreitung des Warnwertes für die Beförderungsgeschwindigkeit vorliegt. Trifft einer dieser Faktoren zu, besteht ein Untersuchungsbedarf.

Beim Kriterium Beförderungszeit resultieren bei einer Gegenüberstellung der Ist- und der VDV-Sollwerte nur vereinzelte, geringfügige Defizite: Zwischen Teilorten von Großbottwar (Hof und Lembach, Winzerhausen) bzw. Oberstenfeld (Gronau, Prevorst) und Ludwigsburg/Stuttgart wurden relativ lange Beförderungszeiten festgestellt. Teilweise ist für diese Fahrten ein Umstieg notwendig; in allen Fällen sind die langen Beförderungszeiten jedoch auch auf die relativ großen zurückzulegenden Distanzen zurückzuführen. Da der Busverkehr im Bottwartal und die zugehörigen Anschlüsse bereits weitestgehend optimiert sind, würden Angebotsanpassungen zu keinen Verkürzungen der Beförderungszeiten führen. Lediglich die Umsetzung der gutachterlich empfohlenen Busbevorrechtigungsmaßnahmen zwischen Murr und Marbach (N) könnten kurzfristig eine wirksame Maßnahme darstellen.

Bezüglich der Beförderungsgeschwindigkeiten sind bei Schienenverbindungen oder Überland-Busverbindungen mit wenigen Haltestellen erwartungsgemäß relativ hohe Geschwindigkeiten festzustellen. Insbesondere bei innergemeindlichen Verbindungen mit überwiegender Erschließungsfunktion treten Werte unter 20 km/h nicht selten auf. Der Minimalwert von 15 km/h wird allerdings nur in wenigen Ortsteilen unterschritten, die nachfolgend in Tabelle 5-2 dargestellt werden:

Tabelle 5-2: Überprüfung der Unterschreitungen des Warnwertes für die Beförderungsgeschwindigkeiten

Relation	Betroffene Wochentagestypen	Hintergründe / Maßnahmvorschläge
Hof und Lembach – Marbach	Mo-Fr	Die örtlichen Haltestellen „Kelter“ und „Talstraße“ (Linie 465) werden relativ selten bedient, zudem muss bei Fahrten über Großbottwar hinaus umgestiegen werden. Diese Anschlüsse in Großbottwar (Rosenplatz) sind jedoch bestmöglich optimiert. Der Warnwert wird ohnehin nur geringfügig unterschritten. Daher ist keine Maßnahme erforderlich.
Kallenberg – Ludwigsburg (am Wochenende auch Stuttgart)	Mo-Fr, Sa, So+Fe	Ludwigsburg ist nur umwegig zu erreichen. Dies erscheint unproblematisch, da das Gebiet Kallenberg überwiegend nach Stuttgart orientiert ist. Wochenende: Viele Fahrmöglichkeiten beginnen/enden mit einem Fußweg zur Neuwirtshauskreuzung, da zu diesen Zeitpunkten über die Linie 99 die schnellsten Fahrmöglichkeiten bestehen. Es werden jedoch in ausreichendem Umfang auch Fahrten der Linie 501 von / zum Bahnhof Zuffenhausen mit kürzerer Reisezeit angeboten.
Grünbühl – Ludwigsburg	Mo-Fr, Sa, So+Fe	Es handelt sich um eine innerstädtische Verbindung mit einer Umwegfahrt über die Karlshöhe. Der Warnwert wird



		dabei nur geringfügig unterschritten. Zusätzliche Direktfahrten auf der Relation Grünbühl – Ludwigsburg wären wirtschaftlich nicht vertretbar.
Pflugfelden – Ludwigsburg	Mo-Fr, Sa, So+Fe	Es handelt sich um eine innerstädtische Verbindung mit relativ vielen Haltestellen. Zusätzliche Direktfahrten wären wirtschaftlich nicht vertretbar.
Hörnle – Marbach / Ludwigsburg	Mo-Fr, Sa, So+Fe	<p>Es handelt sich um eine innerstädtische Verbindung mit einer Umwegfahrt i. d. R. über die Schillerhöhe. Dieser Linienverlauf ist verkehrlich und wirtschaftlich sinnvoll.</p> <p>Fahrten von/nach Ludwigsburg: Die Anschlüsse am Bahnhof Marbach (N) sind bereits optimiert.</p> <p>Es werden daher aktuell keine Ansätze für eine Verkürzung der Reisezeiten gesehen.</p>
Möglingen – Ludwigsburg	Mo-Fr, Sa	Die Linien 533 und 534 haben in Ludwigsburg und Möglingen auch eine städtische und innergemeindliche Erschließungsfunktion mit entsprechend vielen Haltestellenbedienungen. Zudem enthalten die Fahrpläne im Zulauf auf den Knoten Ludwigsburg Bf. signifikante Pufferzeiten. Es werden daher aktuell keine Ansätze für eine Verkürzung der Reisezeiten gesehen.
Aldingen/ Pattonville – Ludwigsburg	Mo-Fr, Sa, So+Fe	Die Buslinie 533 verbindet Pattonville zwar umsteigefrei mit dem Bahnhof Ludwigsburg, bietet aber auch Direktfahrmöglichkeiten zu wichtigen Zielen in der Ludwigsburger Kernstadt. Daraus resultiert eine etwas umwegige Führung im Stadtzentrum mit zahlreichen Haltestellenbedienungen. Außerdem wurden Fahrmöglichkeiten mit mehrfachem Umsteigen in die Berechnung mit einbezogen, die die durchschnittliche Beförderungsgeschwindigkeit verringern. Ggf. könnten sich Verbesserungen durch eine Nutzung der geplanten BRT-Trasse (Bus Rapid Transit) ergeben.
Stadtteile Remseck – Neckargröningen / Ludwigsburg	Mo-Fr, Sa, So+Fe	Es handelt sich um innerstädtische Verbindungen mit überwiegender Feinerschließungsfunktion und abgestimmten Anschlüssen am Verkehrsknoten Neckargröningen. Zusätzliche Direktfahrten wären verkehrlich nicht sinnvoll und wirtschaftlich nicht vertretbar.
Steinheim/ Kleinbottwar – Marbach	Mo-Fr	Die Linien 460 und 461 führen über Murr nach Marbach (N). In den Hauptverkehrszeiten sind im Fahrplan wegen zu erwartender Rückstaus Pufferzeiten eingeplant. Die Schaffung einer Busspur zwischen Murr und Marbach (N) könnte den Buslinienverkehr beschleunigen. Die Installation einer Lichtsignal-Beeinflussung für Busse an der Kreuzung Richtung Benningen (N) ist bereits realisiert. Weitere Maßnahmen in diesem Streckenabschnitt wurden vom Landkreis unlängst untersucht und sollten zeitnah umgesetzt werden.
Stadtteile Bietigheim-Bissingen – Bietigheim	Mo-Fr, Sa, So+Fe	Es handelt sich um innerstädtische Verbindungen mit überwiegender Feinerschließungsfunktion. Durch die Neukonzeption des Stadtverkehrs Bietigheim-Bissingen zum 01.01.2020 konnte bereits eine Verbesserung erzielt werden.
Freiberg (N) – Bietigheim	Mo-Fr, Sa, So+Fe	Die direkte Buslinie 564 verkehrt nur montags bis freitags in den HVZen im 30-Minuten-Takt, tagsüber ansonsten

		stündlich. Daher gehen in die Geschwindigkeiten-Berechnung neben den Direktfahrten auch Umsteige-Verbindungen mit der S-Bahn über Ludwigsburg ein. Der Warnwert wird nur geringfügig unterschritten. Daher ist keine Maßnahme erforderlich.
Hessigheim – Bietigheim	Mo-Fr, Sa, So+Fe	Die Buslinie 459 bindet Hessigheim an den Bahnhof Besigheim an und bietet dort Anschlüsse an den Regionalzugverkehr in Richtung Bietigheim/Stuttgart. Die Übergangszeiten sind hier in der Regel größer als 5 Minuten. Da die Linie 459 am anderen Linienende nachfrageseitig gewichtigere Anschlüsse zur S4 in Freiberg (N) schafft, besteht für eine Verschiebung der Fahrlagen kein Spielraum.
Ingersheim – Bietigheim	Mo-Fr, Sa, So+Fe	Kleiningersheim: Der Bus-Bus-Umstieg (Linien 446, 567) in Großingersheim ist abgestimmt, aber nicht ganz optimal, was an der S-Bahn-Zubringerfunktion beider Linien liegt. Großingersheim: Wegen möglicher Rückstaus in den HVZen sind im Fahrplan Zeitpuffer berücksichtigt. Es werden aktuell daher keine Spielräume für eine Verkürzung der Reisezeiten gesehen.
Mundelsheim – Bietigheim	So+Fe	Neben Fahrmöglichkeiten mit Umstieg in Besigheim (lange Umsteigezeiten) existieren zahlreiche Alternativrouten mit Bus-Bus-Umstieg in Pleidelsheim mit einer akzeptablen Beförderungsgeschwindigkeit. Es ist daher keine Maßnahme erforderlich.
Pleidelsheim – Bietigheim	Mo-Fr, Sa, So+Fe	Wegen möglicher Rückstaus in den HVZen sind im Fahrplan Zeitpuffer berücksichtigt. Es werden daher aktuell keine Ansätze für eine Verkürzung der Reisezeiten gesehen.
Pleidelsheim – Freiberg (N)	Mo-Fr, Sa, So+Fe	Die Linie 459 erschließt mit einer Schleifenfahrt das Gewerbegebiet in Pleidelsheim. Dies ist verkehrlich und wirtschaftlich sinnvoll. Es werden daher aktuell keine Ansätze für eine Verkürzung der Reisezeiten gesehen.
Kleinsachsenheim – Bietigheim	Mo-Fr, Sa, So+Fe	Die Linie 551, die Kleinsachsenheim mit Bietigheim verbindet, hat in Bietigheim eine innerstädtische Feinerschließungsfunktion mit entsprechend vielen Haltestellenbedienungen. Zusätzliche Direktfahrten wären wirtschaftlich nicht vertretbar.
Hochdorf – Vaihingen (E)	Mo-Fr, So+Fe	Die Buslinie 595 bedient zwischen Hochdorf und Vaihingen (E) die Vaihinger Teilorte Riet und Enzweihingen und hat in den bedienten Orten teilweise auch eine innerörtliche Erschließungsfunktion. Zudem erfordert das hohe Verkehrsaufkommen auf der B 10 in Enzweihingen entsprechende Fahrplanpuffer. Wirtschaftlich und verkehrlich sinnvolle Ansätze für eine Verkürzung der Reisezeiten bestehen aus aktueller Sicht nicht.
Oberriexingen – Vaihingen (E)	Mo-Fr, Sa, So+Fe	Die Linie 579, die Oberriexingen mit Vaihingen (E) verbindet, hat in Vaihingen (E) eine innerstädtische Erschließungsfunktion. Außerdem enthält der Fahrplan Pufferzeiten, die aufgrund des häufig hohen Verkehrsaufkommens der Ortsdurchfahrt Enzweihingen (B10) erforderlich sind. Wirtschaftlich und verkehrlich sinnvolle Ansätze für eine

		Verkürzung der Reisezeiten bestehen aus aktueller Sicht nicht.
Riet – Vaihingen (E)	So+Fe	Neben den Beförderungszeiten der zwischen Riet und Vaihingen (E) direkt fahrenden Buslinien 502 und 503, gingen in die Geschwindigkeitsberechnung auch Fahrmöglichkeiten mit mehrfachem Umstieg ein. Ohne diese Verbindungen ergibt sich eine Durchschnittsgeschwindigkeit von ca. 30 km/h. Daher ist keine Maßnahme erforderlich.

Die Defizite beim Kriterium Beförderungsgeschwindigkeit sind demnach in allen Fällen gut begründeten Netzkonzeptionen geschuldet oder werden durch die Empfehlung von Umwegfahrten durch die Fahrplanauskunft in Schwachverkehrszeiten ausgelöst. Handlungsbedarf wird auf der Basis dieses Kriteriums daher 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 sollen im Rahmen der bevorstehenden Vergabeverfahren für Verkehrsleistungen behoben werden. Die Zusatzleistungen, welche im Rahmen der Anhebung der Mindestbedienung künftig vorgesehen 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 PBefG wirkt das Instrument des Nahverkehrsplans vor allem im Verhältnis zwischen dem Aufgabenträger und den Verkehrsunternehmen. Die im Nahverkehrsplan enthaltenen Rahmenvorgaben und Ziele richten sich deshalb primär an die im Landkreis vorhandenen oder ggf. neu hinzukommenden Betreiber von Linienverkehren. Der Landkreis Ludwigsburg 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 Ludwigsburg 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-Verkehrstromerhebungsdaten 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 Ludwigsburg definiert. Dieses Basisangebot wurde erstmals mit der zweiten Fortschreibung des Nahverkehrsplans Ludwigsburg im April 2015 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 v.a. den neuen Campus der Wüstenrot & Württembergischen AG in Kornwestheim.



- Die Primäranbindung der Gemeinde Gemmrigheim wird geändert: Für den Weg in Richtung Stuttgart, Ludwigsburg, Bietigheim und Besigheim stellt die bisherige Primäranbindung Kirchheim (N) einen Umweg dar. Deshalb wird diese von Kirchheim (N) auf Besigheim geändert, da dort für eine Busverbindung aus Gemmrigheim mehr Fahrgäste erreicht werden können.
- 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, also 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 6-20 Uhr).
- Mindestens stündliche Bedienung in den übrigen Verkehrszeiten (Montag – Freitag 20-24 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 9-20 Uhr).
- Montags bis freitags gilt in den Hauptverkehrszeiten für einen Zeitraum von insgesamt sechs Stunden ein Viertelstunden-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 Viertelstunden-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 6 Uhr und nach 24 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 Regionalzughaltem im Landkreis Ludwigsburg 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 ³⁹
402	Neckargröningen – Hochberg – Hochdorf
402	Neckargröningen – Aldingen – Pattonville
411 / 412	Kornwestheim – Ostgebiet (– Pattonville / – Friedhof)
413	Kornwestheim – Rechbergstraße
413	Kornwestheim – Ludwigsburg
421	Ludwigsburg – Neckarweihingen
421	Ludwigsburg – Oßweil Mehrzweckhalle
422	Ludwigsburg – Pflugfelden
422	Ludwigsburg – Schlösslesfeld
425	Ludwigsburg – Eglosheim
425	Ludwigsburg – Oßweil Hirschstraße
427	Ludwigsburg – Hoheneck
427	Ludwigsburg – Grünbühl
430	Ludwigsburg – Poppenweiler
431	Ludwigsburg – Hartenecker Höhe (– Neckarrems – Waiblingen)
444 / 446	Freiberg (N) – Großingersheim (– Höpfigheim / – Kleiningersheim)
456	Marbach (N) – Affalterbach (– Wolfsölden – Winnenden)
457	Marbach (N) – Hörnle
459	Freiberg (N) – Mundelsheim (– Besigheim)
460 / 461 / X46	Marbach (N) – Steinheim – Großbottwar – Oberstenfeld – Beilstein
502	Feuerbach – Hemmingen – Hochdorf – Eberdingen – Nussdorf (– Riet)
508 / 533	Ludwigsburg – Möglingen Löscher – Möglingen (– Markgröningen / – Zuffenhausen)
531 / 532	Asperg – Markgröningen (– Oberriexingen / – Schwieberdingen)
533	Ludwigsburg – Rotbäumlesfeld – Pattonville (– Aldingen)
536	Tamm – Hohenstange (– IKEA/Breuningerland)
551	Bietigheim – Metterzimmern (– Sachsenheim)
551	Bietigheim – Buch (– IKEA/Breuningerland)
554	Bietigheim – Bönningheim
573 / 574	Besigheim – Gemrigheim (– Kirchheim (N) – Bönningheim)
579	Vaihingen (E) – Enzweihingen – Oberriexingen ⁴⁰
592	Vaihingen (E) – Kleinglattbach – Horrheim – Gündelbach ⁴¹
620 / 623	Ditzingen – Hirschlanden (– Schöckingen / – Heimerdingen)

³⁹ Die Standards sollen nicht für den eingeklammerten Teil des Linienweges gelten.

⁴⁰ Ob alle Fahrten bis Oberriexingen geführt werden sollen, muss im Vorfeld des Vergabeverfahrens noch genauer untersucht werden.

⁴¹ Ob alle Fahrten bis Gündelbach geführt werden sollen, muss im Vorfeld des Vergabeverfahrens noch genauer untersucht werden.

Auf Grundlage der am 15.12.2017 vom Kreistag beschlossenen Richtlinie zur Finanzierungsabgrenzung zwischen den Landkreis und seinen Städten und Gemeinden finanziert der Landkreis bereits zu 100% die Standards für verlässliche S-Bahn-Zubringer. Im Zuge der aktuellen NVP-Fortschreibung kommen fünf Korridore neu hinzu:

- **Linie 431 (Korridor: Ludwigsburg – Hartenecker Höhe (– Neckarrems – Waiblingen))**

Das neue Wohngebiet Hartenecker Höhe hat in den letzten Jahren stetig an Einwohnern hinzugewonnen. Dies spiegelt sich auch in der Nachfrage der Busanbindung wider, die nun den Grenzwert von 500 Fahrgästen je Richtung und Normalwerktag übersteigt. Aus diesem Grund wird die Linie 431 im Abschnitt Ludwigsburg – Hartenecker Höhe neu als Verlässlicher S-Bahn-Zubringer aufgenommen.

- **Linie 533 (Korridor: Ludwigsburg – Rotbäumlesfeld – Pattonville (– Aldingen))**

Da die Buslinie 533 auf ihrem Streckenabschnitt Richtung Aldingen eine große Nachfrage verzeichnet, wird die Linie im städtischen Bereich der Stadt Ludwigsburg als Verlässlicher S-Bahn-Zubringer aufgewertet. Im Abschnitt zwischen Aldingen und Pattonville bestehen mit der Linie 402 ausreichend Fahrmöglichkeiten. Aus diesem Grund soll der Verlässliche S-Bahn-Zubringer-Standard der Linie 533 bis Pattonville geführt werden, für die Relation Pattonville – Aldingen bedeutet dies keine Verschlechterung.

- **Linie 573/574 (Korridor: Besigheim – Gemrigheim (– Kirchheim (N) – Bönnigheim))**

Seit der letzten Nahverkehrsplan-Fortschreibung hat Gemrigheim die Marke der 4.000 Einwohner überschritten. Da zudem nun der Standard für Verlässliche S-Bahn-Zubringer auch für Regionalbahn-Zubringer gilt, kann die Verbindung Besigheim – Gemrigheim als solche aufgenommen werden. Allerdings wird hier in der HVZ auf einen 15-Minuten-Takt verzichtet, da die Regionalzüge der Frankenbahn auf absehbare Zeit nicht öfter als halbstündlich in Besigheim halten werden. Angedacht ist ein Konzept, nach dem die Linien 573 (künftig: Besigheim – Gemrigheim Amselweg) und 574 (künftig: Besigheim – Bönnigheim) zeitweise im Wechsel ab Besigheim fahren.

- **Linie 579 (Korridor: Vaihingen – Enzweihingen - Oberriexingen)**

Die Linie 579 erschließt auf ihrem Südast nach Oberriexingen deutlich über 4.000 Einwohner. Sie muss deshalb – im Zusammenhang mit der geplanten Ausweitung des Standards für Verlässliche S-Bahn- auf Regionalbahn-Zubringer – als Verlässlicher Regionalbahn-Zubringer aufgenommen werden. Ob die vorgesehene Taktung komplett bis Oberriexingen gefahren wird oder der dichtere Takt bereits in Enzweihingen endet, muss noch erörtert werden.

- **Linie 592 (Korridor: Vaihingen – Kleinglattbach - Gündelbach)**

Die Linie 592 erschließt auf ihrem Nordast nach Gündelbach deutlich über 4.000 Einwohner und muss deshalb – im Zusammenhang mit der geplanten Ausweitung der Standards für Verlässliche S-Bahn- auf Regionalbahn-Zubringer – als Verlässlicher Regionalbahn-Zubringer aufgenommen werden. Ob die vorgesehene Taktung komplett bis Gündelbach gefahren wird oder der dichtere Takt bereits in Kleinglattbach oder Horrheim endet, muss noch erörtert werden.

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 sicherzustellen. 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. Die ausreichende Verkehrsbedienung setzt sich zusammen aus dem jeweiligen Maximum der folgenden Angebotsvolumina:

- **Status Quo ohne verkehrliche Verbesserungen aus eigenwirtschaftlichen Anträgen und ohne kommunale Zubestellungen:** Einige Linienbündel im Landkreis werden derzeit auf der Basis eigenwirtschaftlicher Verkehrsgenehmigungen betrieben. I.d.R. wurden im davorliegenden Genehmigungsverfahren vom Verkehrsunternehmen zusätzliche Verkehrsleistungen beantragt, welchen keine Finanzierungsabsichten der öffentlichen Hand vorausgingen. Insofern ist unklar, ob diese Leistungen auch künftig erbracht werden sollen bzw. erbracht werden können. Aus diesem Grund sind diese Leistungen kein Bestandteil der ausreichenden Verkehrsbedienung. Gleiches gilt für Leistungen, die aufgrund des Engagements einer Kommune eingeführt wurden. Im Rahmen der Vorbereitung einer anstehenden Neuvergabe sollen diese Leistungen aber nochmals vertieft betrachtet werden.

Der Landkreis und die betroffenen Kommunen werden im Zuge dessen entscheiden, ob diese Leistungen künftig als kommunale Zubestellung eingefordert werden sollen (siehe hierzu auch Kapitel 4.1.5).

- **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 Vorabkennzeichnung nicht aus. Über die Finanzierung der ausreichenden Verkehrsbedienung trifft der Kreistag eine gesonderte Entscheidung.

Die Kostenteilung zwischen den Kommunen und dem Landkreis bei erforderlichen Betriebskostenzuschüssen ist nicht im Nahverkehrsplan, sondern in der am 15.12.2017 vom Kreistag beschlossenen Richtlinie zur Finanzierungsbegrenzung zwischen dem Landkreis und seinen Städten und Gemeinden geregelt.

6.3 Rahmenvorgaben für die Erstellung des Verkehrsangebots

Das öffentliche Verkehrsangebot im Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart soll sich nicht nur durch eine angemessene Bedienungs-, sondern auch durch eine hohe Beförderungsqualität auszeichnen. Die Verbundlandkreise, einschließlich des Landkreises Ludwigsburg, 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 Durchtarifizierung 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
<p>Anwendung des Verbundtarifs</p>	<p>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.</p> <p>Mit der Tarifierstellung 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.</p> <p>Die Verkehrsunternehmen gewährleisten die stetige Einhaltung des Ticketverkaufs nach den hier genannten Standards in den eigenen Fahrzeugen und den Fahrzeugen eingesetzter Subunternehmer.</p> <p>Alle für die Einführung und Anwendung des VVS-Tarifs sowie für Tarifierstellungen notwendigen Tarifierstellungen 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.</p>
<p>Fahrausweise</p>	<p>Die Ausgabe von Tickets erfolgt in einem von der VVS GmbH vorgegebenen Format und nur auf Ticketpapier, dessen Verwendung die VVS GmbH genehmigt hat. Die Bestellung des zu nutzenden Ticketpapiers obliegt den Verkehrsunternehmen, während die Bestellorganisation zur Beschaffung des Ticketpapiers für die Vertriebstechik 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 Entwerferabdrucke enthalten.</p> <p>Die Verkehrsunternehmen sind für eine ordnungsgemäße Aufbewahrung zugesandter Tickets oder Wertmarken verantwortlich. Sollten Ticketrohlinge verloren gehen, informieren sie die VVS GmbH unverzüglich. Die Unternehmen haften für den schuldhaften Verlust von Tickets in Höhe ihres tariflichen Nennwerts. Es wird daher der Abschluss einer entsprechenden Versicherung empfohlen. Erkenntnisse über gefälschte oder unrechtmäßig erworbene Tickets geben die Unternehmen der VVS GmbH ebenfalls zeitnah bekannt.</p> <p>Spätestens zwei Monate nach einer 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.</p>
<p>Verkauf in den Fahrzeugen (Sortiment)</p>	<p>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.</p>

	<p>Im Schienenverkehr kann auf den Verkauf im Fahrzeug verzichtet werden, wenn der Fahrscheinerwerb für Gelegenheitskunden an allen Haltestellen ermöglicht wird.</p>
<p>Verkauf in den Fahrzeugen (Technik)</p>	<p>Linienbusse werden mit den im VVS aktuell notwendigen Verkaufs- und Kontrollgeräten (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.</p> <p>Im Schienenverkehr erfolgt der Ticketverkauf an Ticketautomaten, die in der Regel an allen Haltestellen aufgestellt sind. Dort müssen mindestens sämtliche Tickets des Gelegenheitsverkehrs zu erwerben sein. Entwerter sind in den Fahrzeugen oder auf den Bahnsteigen zulässig. In Abstimmung mit dem Landkreis und der VVS GmbH kann im Ausnahmefall auch alternativ die Installation von Ticketautomaten in den Fahrzeugen zugelassen werden. In diesem Fall sind auch die Entwerter zwingend dort zu installieren.</p>
<p>Verkauf an Haltestellen</p>	<p>Haltestellen des Schienenverkehrs sind grundsätzlich mit Fahrausweisautomaten ausgestattet, wenn in den Fahrzeugen kein Fahrscheinverkauf stattfindet. Zur Stabilisierung der Betriebsabläufe im Busverkehr wird zudem empfohlen, Bushaltestellen mit einem Aufkommen von mehr als 200 Gelegenheitskunden an Normalwerktagen ebenfalls mit Fahrausweisautomaten auszustatten.</p>
<p>Beseitigung von Gerätestörungen</p>	<p>Gerätestörungen in den Fahrzeugen werden möglichst kurzfristig, spätestens jedoch vor dem nächsten Einsatztag behoben. Hierfür wird eine Reserve- oder Ersatzteilhaltung in geeignetem Umfang vorgesehen. Störungen stationärer Verkaufsgeräte werden innerhalb von 24 Stunden beseitigt.</p>
<p>Fahrausweis-kontrolle</p>	<p>Die Einnahmesicherung ist Aufgabe der Verkehrsunternehmen. Die Tickets werden außerhalb des Schienenverkehrs beim Zustieg durch den Fahrer sowie stichprobenartig im Fahrzeug durch 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.</p> <p>Auch die VVS GmbH ist grundsätzlich berechtigt, durch eigenes oder beauftragtes Personal unangekündigte Fahrausweisprüfungen durchzuführen.</p> <p>Erhöhte Beförderungsentgelte, die von Fahrgästen ohne gültiges Ticket erhoben werden, verbleiben beim jeweiligen Veranlasser der Prüfung.</p>
<p>Meldepflicht</p>	<p>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.</p> <p>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.</p>

<p>Elektronisches Fahrgeldmanagement (EFM)</p>	<p>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).</p> <p>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.</p>
---	---

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 integriertes 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.

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 gehalten, 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
<p>Niederflur (Barrierefreiheit)</p>	<p>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.</p>

	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	<p>Neu zu beschaffende Linienbusse werden mit energiesparenden und emissionsarmen Antrieben entsprechend den geltenden Vorschriften ausgestattet.</p> <p>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.</p>
Anzeige von Fahrtziel und Liniennummer	<p>Auf jedem Fahrzeug wird die Liniennummer vorn, hinten und an der rechten Fahrzeugseite beschildert, damit wartende Fahrgäste ankommende Fahrzeuge schnell identifizieren können. Zusätzlich wird das Endziel vorne und an der rechten Fahrzeugseite angezeigt. Einzelheiten werden in den „Normen Fahrgastinformation“ des VVS geregelt.</p> <p>Bei Ruf- oder Linientaxis reicht die Anzeige der Liniennummer in einer Größe von mindestens 10 cm an der Vorderseite aus.</p>
Ankündigung der Haltestellen	<p>Haltestellen werden rechtzeitig vor dem Halt optisch und akustisch angekündigt. Dieser Service ist auch im Hinblick auf die vom Gesetzgeber geforderte Barrierefreiheit des ÖPNV notwendig. Zur besseren Verständlichkeit werden für die akustische Ankündigung der Haltestellen automatische Ansagen verwendet. Die 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.</p> <p>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.</p> <p>Im Fahrgastraum gibt es ausreichend Haltewunsch-Tasten. Eine optische Anzeige informiert die Fahrgäste darüber, dass der Bus an der folgenden Haltestelle anhält.</p>
Äußere Kennzeichnung der Fahrzeuge	Alle Fahrzeuge der im VVS kooperierenden Verkehrsunternehmen, einschließlich der von ihnen beauftragten Subunternehmen, sind einheitlich an der Einstiegstür mit dem Aufkleber „Partner im VVS“ gekennzeichnet. 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. Sonderflä-

	chen werden als Stellplätze für Kinderwagen, Rollstühle und Fahrräder gekennzeichnet. Die Inneneinrichtung soll die EU-Verordnung (EG) Nr. 661/2009 ⁴² 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 Einsatz kommende Technik mit den jeweiligen Landkreisen, Städten und Gemeinden abzustimmen. Zudem sind die technischen Voraussetzungen in den Fahrzeugen zu schaffen.

Neben diesen Merkmalen und Anforderungen bleiben die sonstigen Bestimmungen der BOKraft⁴³ 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

⁴² 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

⁴³ 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)

Verkehrsunternehmen wirken hier aktiv an der Aufrechterhaltung eines attraktiven und verbundeneinheitlichen 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.
Informationsvitrine	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 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 (Unter-

	stände, Sitzmöglichkeiten, Haltestellenmast, ...) liegt in der finanziellen Verantwortung der zuständigen Kommune bzw. des zuständigen Straßenbaulastträgers.
Informationsinhalte	<p>Die Aushangmaterialien werden von der VVS GmbH gedruckt und laminiert oder auch digital, z.B. für die Erstellung von Komplettaushängen, zur Verfügung gestellt. Sowohl zum Fahrplanwechsel als auch bei unterjährigen Änderungen der Aushangmaterialien tauschen die Verkehrsunternehmen die Aushänge spätestens bis zum Gültigkeitsbeginn der neuen Aushänge aus. Der Austausch soll jedoch frühestens eine Woche vor dem Gültigkeitsbeginn starten. Gleichmaßen ist mit Änderungen bei der Linien- und Haltestellenbeschilderung zu verfahren.</p> <p>In Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen kann die VVS GmbH eigenständig Anpassungen an Informationselementen der Haltestelle vornehmen, insbesondere dann, wenn diese nicht den geltenden „Normen Fahrgastinformation“ entsprechen.</p>
Haltestellen-namen	<p>Haltestellen haben zur Erleichterung der lokalen Identifikation einen eindeutigen und leicht verständlichen Haltestellennamen, dabei sind innerhalb des Gebiets der VVS GmbH Regeln zu beachten. Details sind in den „Normen Fahrgastinformation“ des VVS dargelegt. In jedem Fall ist bei der Benennung von Haltestellen eine Abstimmung mit der VVS GmbH notwendig.</p> <p>Bestehende Haltestellen werden nur dann umbenannt, wenn es dem Fahrgast bessere Information und Orientierung bietet.</p>
Schadens-freiheit	<p>Damit sich Fahrgäste an den Haltestellen zurechtfinden und wohlfühlen, sollen Beschädigungen, z. B. Farbschmierereien, innerhalb einer Woche entfernt werden. Gleiches gilt für den Ersatz zerstörter oder gestohlener Informationseinrichtungen. Eventuelle Ersatztaushänge werden von der VVS GmbH gestellt. Die Reinigung von Haltestellen erfolgt regelmäßig im Rahmen der jeweiligen Zuständigkeit.</p> <p>Die Beseitigung von Schäden an der 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.</p> <p>Die Beseitigung von Schäden an dynamischen Anzeigen ist durch die jeweiligen vertraglichen Vereinbarungen mit den Betreibern geregelt.</p>
Anpassung der Ausstattung	Machen Linienänderungen eine Anpassung der Informationsausstattung notwendig, ist das zuständige Verkehrsunternehmen (gemäß der Regelung durch den Landkreis in der Vorabkennzeichnung 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	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>Für den Fahrplanwechsel werden den Verkehrsunternehmen Ausdrücke der Fahrplandaten aus dem laufenden Fahrplan zur Verfügung gestellt. In diesen Tabellen heben die Unternehmen alle Änderungen besonders hervor und übermitteln diese der VVS GmbH. Dies gilt auch für den Fall, dass Fahrplandaten per Datenschnittstelle zur Verfügung gestellt oder von den Unternehmern per Web-Zugriff selbst in das VVS-Fahrplannerfassungssystem (DIVA) eingegeben werden. Zusätzlich informieren die Unternehmen über Neuerungen und Änderungen bezüglich der Lage von Haltestellen - z. B. durch Einzeichnen in einer Karte.</p> <p>Die Gründe für Fahrplanänderungen (sowohl zum Fahrplanwechsel als auch unterjährig) werden der VVS GmbH rechtzeitig mitgeteilt, um die Änderungen im Internet und über Pressemeldungen kommunizieren zu können.</p> <p>Für die Nahverkehrspläne geben die Verkehrsunternehmen auf Anfrage über die Anzahl der in einem oder mehreren Teilnetzen eingesetzten Fahrzeuge insgesamt sowie ggf. nach Merkmalen gegliedert Auskunft.</p>
Ermittlung und Weitergabe von 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 Auskunftsmitteln 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)	<p>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 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, so dass Fahrplanabfragen von Fahrgästen zu korrekten Ergebnissen führen.</p> <p>Perspektivisch sollen auch elektronische Fahrgastinformationsanzeiger (DFI) direkt aus dem EMS versorgt werden.</p>
Anschluss-sicherung	<p>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.</p> <p>Die abgestimmten Standards zur Anschluss-sicherung 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-) Anschluss-sicherung durchzuführen. Diese technischen Möglichkeiten sind zwingend zu nutzen. Die Busunternehmen überprüfen darüber hinaus, ob die Fahrer die Vorgaben zur Anschluss-sicherung umsetzen, sodass eine hohe Verlässlichkeit hergestellt werden kann.</p>
Weiterentwicklung des Verkehrsnetzes	Die Verkehrsunternehmen sind kontinuierlich aufgerufen, Vorschläge zur Optimierung ihrer Linienverkehre zu entwickeln. Auch sollen sie Planungsvorschläge des Landkreises oder der VVS GmbH hinsichtlich der Umsetzbarkeit bewerten und ggf. Alternativen hierzu benennen. Dies schließt insbesondere die Prüfung vorgeschlagener Fahrwege und Fahrzeiten ein.
Mitwirkung bei Erlösberechnungen	Zur Abschätzung lokaler Erlössituationen sind im Einzelfall Daten von Fahrausweisverkäufen auf bestimmten Linien oder an bestimmten Automaten zu ggf. eingegrenzten Zeitbereichen notwendig. Bei Bedarf stellen die Unternehmen solche Informationen dem Landkreis und der VVS GmbH zur Verfügung.

6.3.5 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 Ludwigsburg 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	<p>Die Verkehrsunternehmen sind für ihre Kunden montags bis freitags mindestens während der üblichen Bürozeiten (von etwa 9.00 bis 17.00 Uhr) telefonisch erreichbar. Fundsachen können im gleichen Zeitfenster abgeholt werden.</p> <p>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.</p>
Umgang mit Anregungen und Beschwerden	<p>Auf Kundenschreiben, also sowohl auf Anfragen als auch auf Beschwerden, soll innerhalb von 2 Wochen nach Posteingang mit der abschließenden Beantwortung oder per Zwischenbescheid reagiert werden. Die Beantwortung erfolgt in der Regel durch das betroffene Busunternehmen. Bei Anregungen und Beschwerden grundsätzlicher oder netzübergreifender Art übernimmt der VVS nach Weiterleitung des Schreibens die Beantwortung.</p> <p>Servicetelefonnummern des Busunternehmens und des VVS werden, gemäß „Normen Fahrgastinformation“ des VVS, an der Haltestelle deutlich sichtbar angebracht.</p>
Internetpräsenzen	<p>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.</p>
Fahr- und Verkaufspersonal	<p>Mitarbeiter mit Kundenkontakt zeichnen sich durch</p> <ul style="list-style-type: none"> • höfliches, freundliches und respektvolles Auftreten, • kundenorientiertes Verhalten, • gute Deutschkenntnisse, • gute Tarifkenntnisse, • lokale Netzkenntnisse • die Kenntnis betrieblicher Besonderheiten (u. a. Veranstaltungsverkehre, Störungsmanagement, Notfallpläne) <p>aus. Die ÖPNV-spezifischen Kenntnisse werden durch Schulungen regelmäßig aufgefrischt.</p> <p>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.</p>
Außenwerbung	<p>Die Einbeziehung der Fahrzeugscheiben in die Außenwerbung erschwert den Blick in das Fahrzeug sowie aus dem Fahrzeug heraus und mindert damit die Beförderungsqualität für die Fahrgäste. 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.</p> <p>Eventuelle Außenwerbung wird so gestaltet, dass die Erkennbarkeit der Zugänge sowie der Bedienelemente (Türöffner) auch für sehbehinderte Personen gewährleistet ist.</p>

Innenraum	<p>Die Beleuchtungssituation im Innenraum der Fahrzeuge soll jederzeit auf allen Plätzen das Lesen ermöglichen. Die Sicht des Fahrers darf jedoch durch die Innenbeleuchtung nicht beeinträchtigt werden. Die Sicherheit der Fahrgäste und des Personals ist bei einer Abwägung höher einzustufen.</p> <p>Werbepлакate oder Informationsaufkleber in den Fahrzeugen werden außerhalb der Seitenscheiben angebracht. Ausgenommen hiervon sind Piktogramme für die vorrangigen Innenraumnutzungen oder für Notfalleinrichtungen.</p>
Beschallung	<p>Eine Beschallung der Fahrgäste erfolgt ausschließlich im Rahmen der Fahrgastinformation. Für besondere Verkehrsangebote kann nach Absprache mit dem Landkreis eine Musikbeschallung gestattet werden. Hierfür ist jedoch eine Befreiung von Vorgaben der BOKraft erforderlich.</p>
Sauberkeit der Fahrzeuge	<p>Die Verkehrsunternehmen gewährleisten die Sauberkeit der Fahrzeuge innen wie außen. Der Innenraum ist dann als sauber anzusehen, wenn</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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	<p>Beschädigungen werden innerhalb von 10 Werktagen repariert; eventuelle Unfallgefahren werden jedoch sofort nach der Entdeckung beseitigt. Farbschmierereien sollen schnellstmöglich, spätestens jedoch innerhalb einer Woche entfernt werden.</p>

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	<p>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.</p>
Unentgeltliche Beförderung von Erhebungspersonal	<p>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.</p>

Ermittlung und Weitergabe von Zähldaten	Entsprechend der Allgemeinen Vorschrift der Region Stuttgart ist die Fahrgastnachfrage auch von den Verkehrsunternehmen kontinuierlich selbst mittels automatischer Fahrgastzählensysteme (AFZS) zu erfassen. Die Zählraten 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.
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 unplausiblen 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.

<p>Marketingaktivitäten des Verkehrsunternehmens</p>	<p>Soweit die Verkehrsunternehmen eigene Marketingmaßnahmen durchführen, wird der Marketingplan des Unternehmens bis zum 31.10. 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.</p>
<p>Presse- und Öffentlichkeitsarbeit</p>	<p>Die Verkehrsunternehmen unterstützen die Presse- und Öffentlichkeitsarbeit der VVS GmbH und teilen mögliche Änderungen im Verkehrsangebot rechtzeitig mit.</p> <p>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.</p>

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 Ludwigsburg erwartet, dass auch eigenwirtschaftlich tätige Verkehrsunternehmen ihre Beschäftigten mindestens auf der Basis dieses Tarifvertrags entlohnen und dies im Rahmen von Liniengenehmigungsverfahren durch eine verbindliche Zusicherung bestätigen.

6.4 Einzelziele bezüglich der Linienverkehre

6.4.1 Gesamter Landkreis

Der Landkreis Ludwigsburg 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 den Grundsätzen des PBefG davon aus, dass die im Nahverkehrsplan geforderten Verkehrsangebote eigenwirtschaftlich erbracht werden können. Ist dies nicht der Fall, sind durch den Landkreis, ggf. unter Beteiligung der 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 2020)**“, „**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 bzw. im Zuge der Wiedererteilung einer Liniengenehmigung 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	<p>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 13 Linienbündel des Landkreises zugeordnet werden, erfolgt hinter den Liniennummern des jeweiligen Steckbriefs ein Vermerk in eckigen Klammern.)</p> <p>Nicht aufgeführt werden sog. A-Linien (z.B. Linie 623A). A-Linien sind Buslinien, die die Schülerfahrten der korrespondierenden Hauptlinie enthalten. 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.</p>
Abschnitte (in Fahrtenpaaren Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	<p>Der Verlauf des Linienabschnittes wird wiedergegeben. Werden in einem Liniensteckbrief mehrere Linien beschrieben, wird für jeden Abschnitt gekennzeichnet, welche Linien diesen jeweils bedienen.</p> <p>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.</p> <p>In den Spalten Status Quo 2020 und Verkehrliches Mindestniveau werden die Fahrtenpaare ausdifferenziert dargestellt. Hierbei werden folgende Detailangaben gemacht:</p> <ul style="list-style-type: none">• Ausdifferenzierung der Kategorie Status Quo 2020 <p>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. In seltenen Fällen handelt es sich hierbei auch um Leistungen, die Busunternehmen im Rahmen von Nettoverträgen auf eigenes unternehmerisches Risiko erbringen.</p> <p>Kommunale Zubestellungen (KZu): Hierunter fallen Fahrtenpaare, die aufgrund der Initiative einer oder mehrerer Gemeinden oder Unternehmen bestehen. In der Regel ist hiermit auch eine finanzielle Beteiligung der Anrainer-Kommunen verbunden. Ausnahmen hiervon bestehen allerdings vereinzelt. Dabei handelt es sich in der Regel um Fälle, in denen eine oder mehrere Gemeinden eine Leistung zusätzlich finanzieren wollten und hierfür entsprechende Beschlüsse eingeholt haben, dann aber tatsächlich keine Finanzierung erforderlich war, weil die Leistung vom Busunternehmen eigenwirtschaftlich erbracht werden konnte.</p> <ul style="list-style-type: none">• Ausdifferenzierung der Kategorie Verkehrliches Mindestniveau <p>Basisangebot (BA): Fahrtenpaare, die auf das Basisangebot des Landkreises zurückzuführen sind (siehe Kapitel 6.1).</p>

	<p>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).</p> <p>Eine Ausdifferenzierung nach EWM, KZu, BA oder ÖP fällt nur dann an, 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.</p>
<p>Betriebsleistung im Landkreis Ludwigsburg (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)</p>	<p>Hier werden als Orientierung für das Leistungsvolumen die Fahrzeugkilometer pro Jahr innerhalb des Landkreises Ludwigsburg für die Linien in der jeweiligen Liniengruppe dargestellt. Allerdings wird hierbei nur die Betriebsleistung innerhalb des Landkreises Ludwigsburg 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.</p>
<p>Anschlüsse</p>	<p>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 413 (Kornwestheim – Kornwestheim Rechbergstraße) verdeutlicht werden:</p> <p>Primärer Anschluss: (aus Ri. Rechbergstraße) Kornwestheim Bf.: S4/S5 Ri. Stuttgart</p> <p>Der primäre Anschluss der hier beschriebenen Linie ist am Bahnhof Kornwestheim in der Relation Rechbergstraße (Linie 413) – Stuttgart (Linien S4/S5) oder in der Gegenrichtung. Andere Umsteigerelationen zwischen beiden Linien (beispielsweise Rechbergstraße – Bietigheim) sind im Vergleich zum primären Anschluss von nachrangiger Bedeutung.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>
<p>Hinweise</p>	<p>In dieser Kategorie werden die voraussichtlich künftigen Veränderungen der betroffenen Linien der jeweiligen Liniengruppe im Vergleich zum aktuellen Fahrplan 2020 zusammengetragen. Im Wesentlichen handelt es sich hierbei um geänderte Angebotskonzepte, um Angebotsausweitungen oder um Planungen für neue Haltestellen.</p> <p>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</p>



	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 für den Landkreis nicht als Liniensteckbriefe aufgeführt:

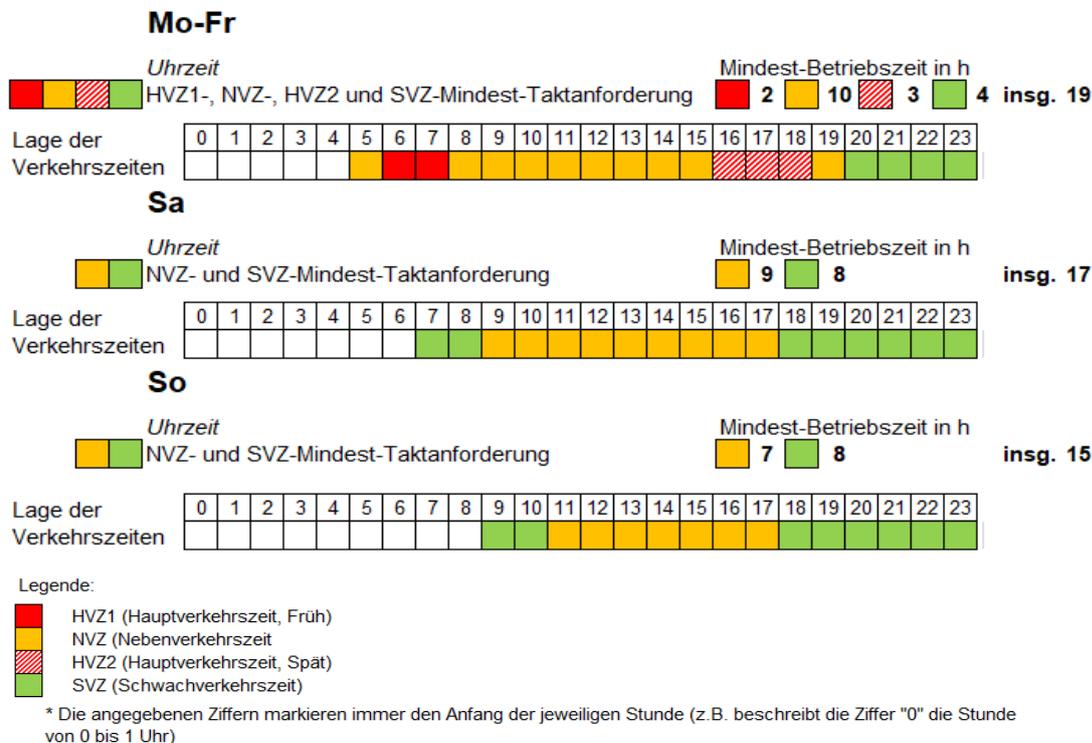
- 90 Korntal – Weilimdorf – Hausen – Giebel
- 455 Backnang – Burgstall (– Kirchberg – Marbach (N))⁴⁴
- 644 (HNV) Prevorst – Beilstein – Heilbronn
- 651 (HNV) Lauffen – Neckarwestheim – Kirchheim (N)
- 666 (HNV) Freudental – Bönnigheim – Cleebronn – Brackenheim

Bei den Stadtverkehren der Städte Ludwigsburg und Bietigheim-Bissingen 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 je 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 Verkehrsbedienug Bezug. Die Betriebsleistungen des Status Quo (Fahrplan 2020), des verkehrlichen Mindestniveaus und der ausreichenden Verkehrsbedienug werden im Fließtext in Form der jeweiligen Fahrzeugkilometer pro Jahr gegenübergestellt.

⁴⁴ In der Vergangenheit gab es bereits Planungen, die in Burgstall an der Murrbrücke endenden Fahrten nach Affalterbach zu verlängern. Eine solche Erweiterung der Linie 455 wäre ohne Sprungkosten mit dem vorhandenen Fahrzeug möglich. Leider konnte hierzu bisher keine Einigung unter den handelnden Akteuren erzielt werden. Der Landkreis Ludwigsburg befürwortet ausdrücklich weitere Bemühungen zur Verlängerung dieser Linie nach Affalterbach. Damit bestünde eine umsteigefreie Anbindung der Kommune an das Mittelzentrum Backnang. Zudem könnte das arbeitsplatzreiche Affalterbach gut aus dem nördlichen Rems-Murr-Kreis angefahren werden.

Die in der funktionalen Leistungsbeschreibung der Stadtverkehre 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 6:00 und 8:00 Uhr abzuleisten. In begründeten Ausnahmen kann die Zeitlage der jeweiligen Verkehrszeit allerdings auch in einem gewissen Rahmen verschoben werden, sofern damit den lokalen Ansprüchen eher Rechnung getragen werden kann. 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 Lastichtung, gefahren werden. Die Abstände der Fahrten sollen gleichmäßig sein (Takttreue). Lediglich wenn die Funktionalität 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 Lastichtung Priorität. Die letzte Fahrt gegen Lastichtung kann aus diesem Grund auch außerhalb der in Abbildung 6-1 angegebenen Zeitfenster erfolgen.



6.4.3 Liniensteckbriefe und funktionale Leistungsbeschreibungen

Bündel 1: Verkehrsraum Strohgäu Süd

Liniengruppe Feuerbach – Münchingen – Schwieberdingen – Hemmingen

Linien 501, 612, N55

		Status Quo (Fahrplan 2020)	BA / ÖP (verkehrli- ches Min- destniveau)	Ausrei- chende Ver- kehrsbedie- nung
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1) Feuerbach – Zuffenhausen [501]	35 / 16 / 8 / 1	15 / 8 / 6 / 0 BA: 15 / 8 / 6 / 0	35 / 16 / 8 / 1
	2) Korntal – Zuffenhausen [612]	20 / 0 / 0 / 0	15 / 0 / 0 / 0 BA: 15 / 0 / 0 / 0	20 / 0 / 0 / 0
	3) Zuffenhausen – Münchingen [501, 612]	55 / 16 / 8 / 1	19 / 10 / 7 / 0 BA: 19 / 10 / 7 / 0	55 / 16 / 8 / 1
	4) Münchingen – Hemmingen (via Schlosshaldenstraße) [501]	28 / 10 / 0 / 0	15 / 8 / 6 / 0 BA: 15 / 8 / 6 / 0	34 / 15 / 8 / 1
	5) Münchingen – Hemmingen (direkt) [501]	6 / 5 / 8 / 1		
	6) Zuffenhausen – Schwieberdingen – Hemmingen – Eberdingen [N55]	0 / 0 / 0 / 4	0 / 0 / 0 / 0	0 / 0 / 0 / 4
Betriebsleistungen im Landkreis Ludwigsburg (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)		Ca. 507.100 (zzgl. b.S. & w.v.)	Ca. 216.000 (zzgl. b.S. & w.v.)	Ca. 507.100 (zzgl. b.S. & w.v.)
Anschlüsse	Primär: (aus Ri. Hemmingen) Zuffenhausen Ohmstr./Bf.: S4, S5, S6, S60 Ri. Stuttgart Sekundär: (aus Ri. Hemmingen) Schwieberdingen Mitte: 503, 504, 531, 534 Ri. Schwieberdingen Bosch (aus Ri. Feuerbach) Schwieberdingen Mitte: 503, 504, 531, 534 Ri. Schwieberdingen Bosch			
Hinweise	<ul style="list-style-type: none"> Auf dem westlichen Abschnitt zwischen Schwieberdingen und Hemmingen fahren parallel zur Buslinie 501 die Busse der Linien 502 und 534. Das Angebot der letzteren beiden Linien wurde in jüngerer Zeit deutlich ausgebaut. Vor diesem Hintergrund wäre zu prüfen, ob die Buslinie 501 im Abschnitt Schwieberdingen – Hemmingen im Angebot reduziert oder ganz zurückgenommen werden kann. Denkbar wäre auch, eine Gabelung der Linie 501 jenseits von Münchingen – in einen Ast direkt nach Hemmingen und einen Ast nach Schwieberdingen. Auch eine Umwandlung der Linie 501 in eine Ringlinie westlich von Münchingen wäre möglich, sodass die Busse dann auf der Relation Feuerbach – Münchingen – Schwieberdingen – Hemmingen – Münchingen – Feuerbach verkehrten. Die Haltestelle Hemmingen Hälde wurde lediglich provisorisch bis zur Fertigstellung der Fußwegverbindung aus dem Wohngebiet Hälde zur Bushaltestelle Schwieberdinger Straße angelegt. Mit der Fertigstellung der Fußwegverbindung ist die Haltestelle Hälde wieder aufzugeben. Die Linien 501 und 612 sollten im gemeinsam bedienten Abschnitt zwischen Zuffenhausen Porsche und Münchingen möglichst versetzt zueinander verkehren, sodass ein abgestimmtes Gesamtangebot entsteht. Die Linie N55 soll künftig ihren stadtseitigen Endpunkt bereits an der Haltestelle Zuffenhausen Porscheplatz bekommen mit Anschluss von und zur S-Bahnlinie S6. Die dadurch gewonnene Zeit kann verwendet werden, um auch Kallenberg und Riet an das Nachtbusnetz anzuschließen. 			

Liniengruppe Schwieberdingen Bf. – Bosch – Hülbe – Bahnhof

Linien 504

		Status Quo (Fahrplan 2020)	BA / ÖP (verkehrli- ches Min- destniveau)	Ausrei- chende Ver- kehrsbedie- nung
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1) Schwieberdingen Bf. – Bosch – Hülbe – Bahnhof (Ringverkehr) [504]	10 / 0 / 0 / 0	15 / 0 / 0 / 0 BA: 15 / 0 / 0 / 0	15 / 0 / 0 / 0
Betriebsleistungen im Landkreis Ludwigsburg (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)		Ca. 52.100 (zzgl. b.S. & w.v.)	Ca. 78.200 (zzgl. b.S. & w.v.)	Ca. 78.200 (zzgl. b.S. & w.v.)
Anschlüsse	<p>Primär: (aus Ri. Hülbe) Schwieberdingen Bf.: RB47 Ri. Korntal</p> <p>Sekundär: (aus Ri. Hülbe und Bosch) Schwieberdingen Mitte: 502, 503 Ri. Feuerbach (aus Ri. Hülbe und Bosch) Schwieberdingen Bf.: RB47 Ri. Heimerdingen (aus Ri. Bosch) Schwieberdingen Bf.: RB47 Ri. Korntal</p>			
Hinweise	<ul style="list-style-type: none"> Gegebenenfalls kann ein Teil der Funktionen dieser Linie künftig von der Linie 501 wahrgenommen werden, sodass von den Haltestellen Schwieberdingen Hülbe und Schwieberdingen Breslauer Straße umsteigefreie Fahrmöglichkeiten nach Stuttgart entstehen. 			



Linienverlauf

Bündel 2: Verkehrsraum Sachsenheim

Linien Oberriexingen – Sachsenheim

Linien 562, N52

		Status Quo (Fahrplan 2020)	BA / ÖP (verkehrli- ches Min- destniveau)	Ausrei- chende Ver- kehrsbedie- nung
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1) Oberriexingen – Sachsenheim [562]	13 / 5 / 5 / 0 EWM: 1 / 0 / 2 / 0	15 / 0 / 0 / 0 BA: 15 / 0 / 0 / 0	15 / 5 / 3 / 0
	2) Markgröningen – Unterriexingen – Sachsenheim – Hohenhaslach – Ensingens [N52]	0 / 0 / 0 / 3	0 / 0 / 0 / 0	0 / 0 / 0 / 3
Betriebsleistungen im Landkreis Ludwigsburg (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)		Ca. 57.800 (zzgl. b.S. & w.v.)	Ca. 45.900 (zzgl. b.S. & w.v.)	Ca. 62.400 (zzgl. b.S. & w.v.)
Anschlüsse	Primär: (aus Ri. Oberriexingen) Sachsenheim Bf.: RB/RE/551/554/566 Ri. Bietigheim Sekundär: (aus Ri. Sachsenheim) Oberriexingen Roter Baum: 532 Ri. Ludwigsburg (aus Ri. Oberriexingen) Sachsenheim Bf.: RB/RE Ri. Mühlacker			
Hinweise	<ul style="list-style-type: none"> • Vor einer Neuvergabe soll das Bedienungskonzept für das interkommunale Gewerbegebiet Eichwald evaluiert und sowohl hinsichtlich der Fahrplanung, Linienführung als auch Haltestelleninfrastruktur ggf. angepasst werden. • Die Leistungserbringung im interkommunalen Gewerbegebiet Eichwald sollte dabei – auch aus Gründen der Übersichtlichkeit – mit möglichst wenigen Linien, bestenfalls mit einer Buslinie, erfolgen. • Um den Fahrgästen im Nachtverkehr den Bus-Bus-Umstieg in Markgröningen zu ersparen, soll die Linie N52 künftig von Bietigheim aus starten. 			

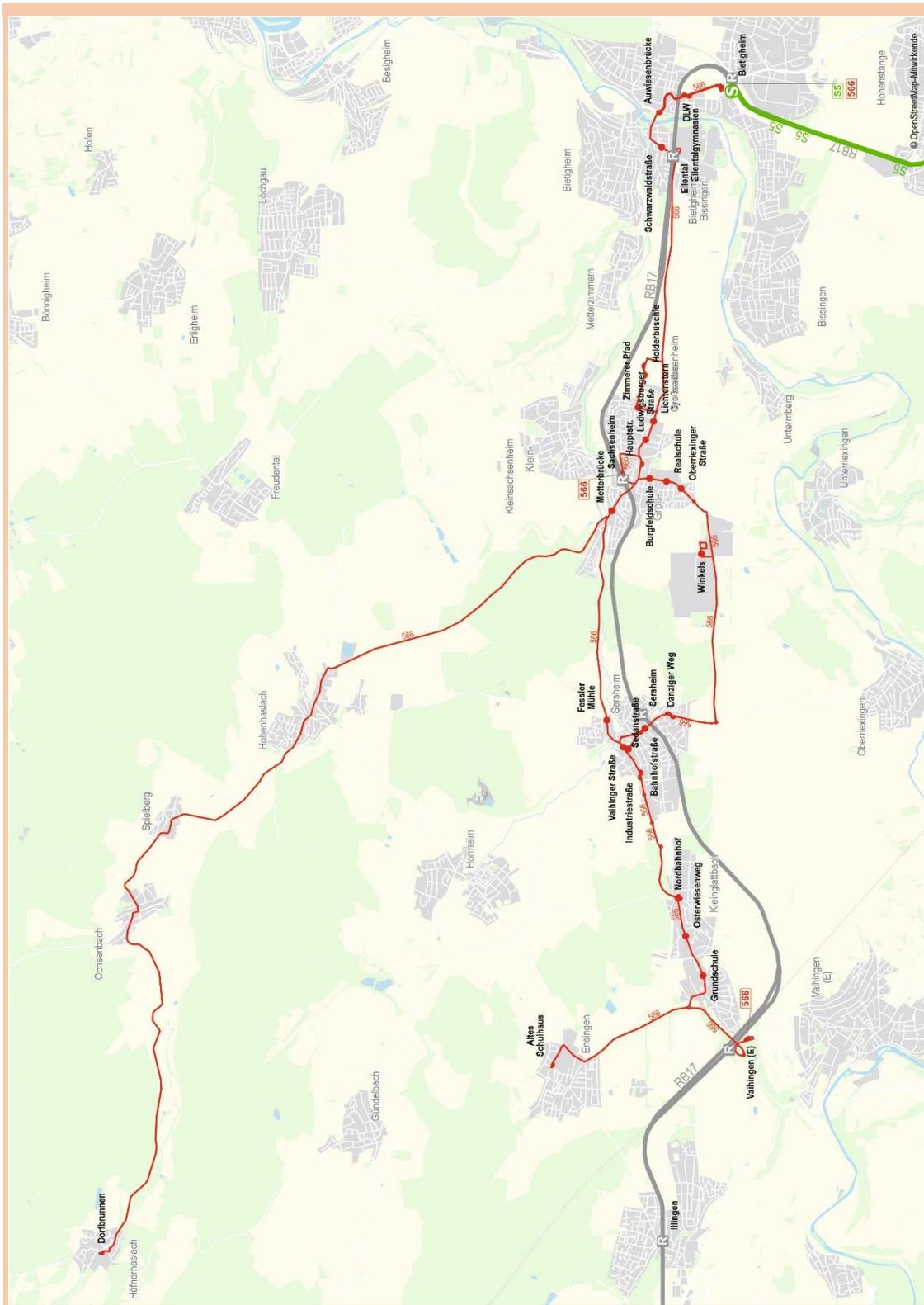


Linienverlauf

Liniengruppe Bietigheim – Sachsenheim (– Sersheim – Vaihingen (E))

Linien 566

		Status Quo (Fahrplan 2020)	BA / ÖP (verkehrli- ches Min- destniveau)	Ausrei- chende Ver- kehrsbedie- nung
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1) Bietigheim – Sachsenheim [566]	17 / 9 / 7 / 0	15 / 8 / 6 / 0 BA: 15 / 8 / 6 / 0	17 / 9 / 7 / 0
	2) Sachsenheim – Sersheim [566]	4 / 0 / 0 / 0	0 / 0 / 0 / 0	4 / 0 / 0 / 0
	3) Sersheim – Vaihingen (E) [566]	1 / 0 / 0 / 0	0 / 0 / 0 / 0	1 / 0 / 0 / 0
Betriebsleistungen im Landkreis Ludwigsburg (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)		Ca. 89.200 (zzgl. b.S. & w.v.)	Ca. 66.500 (zzgl. b.S. & w.v.)	Ca. 89.200 (zzgl. b.S. & w.v.)
Anschlüsse	<p>Primär: (aus Ri. Vaihingen (E)) Bietigheim-Bissingen Bf.: S5/RB Ri. Stuttgart</p> <p>Sekundär: (aus Ri. Vaihingen (E)) Sachsenheim Bf.: RB Ri. Stuttgart (aus Ri. Bietigheim) Vaihingen (E) Bf.: RE Ri. Stuttgart (aus Ri. Bietigheim) Vaihingen (E) Bf.: RE/RB Ri. Bietigheim (aus Ri. Vaihingen (E)) Bietigheim Bf.: RB/RE Ri. Heilbronn (aus Ri. Vaihingen (E)) Sachsenheim Bf.: 551/554 Ri. Bietigheim</p>			
Hinweise	<ul style="list-style-type: none"> Einige Fahrten der Linie 566 enden, aus Bietigheim kommend, bereits in Sachsenheim, wechseln dort die Liniennummer und fahren als Linie 571 weiter Richtung Häfnerhaslach. Es soll geprüft werden, ob diese Fahrten aus der Linie 566 ausgegliedert werden und künftig auf ganzer Länge unter der Liniennummer 571 geführt werden können. Dadurch wäre den Fahrgästen die umsteigefreie Verbindung von Häfnerhaslach, Ochsenbach und Spielberg nach Bietigheim besser vermittelbar. Es soll untersucht werden, ob die Linie 544 in die Linie 566 integriert werden kann. Vor einer Neuvergabe soll das Bedienungskonzept für das interkommunale Gewerbegebiet Eichwald evaluiert und sowohl hinsichtlich der Fahrplanung, Linienführung als auch Haltestelleninfrastruktur ggf. angepasst werden. Die Leistungserbringung im interkommunalen Gewerbegebiet Eichwald sollte dabei – auch aus Gründen der Übersichtlichkeit – mit möglichst wenigen Linien, bestenfalls mit einer Buslinie, erfolgen. 			

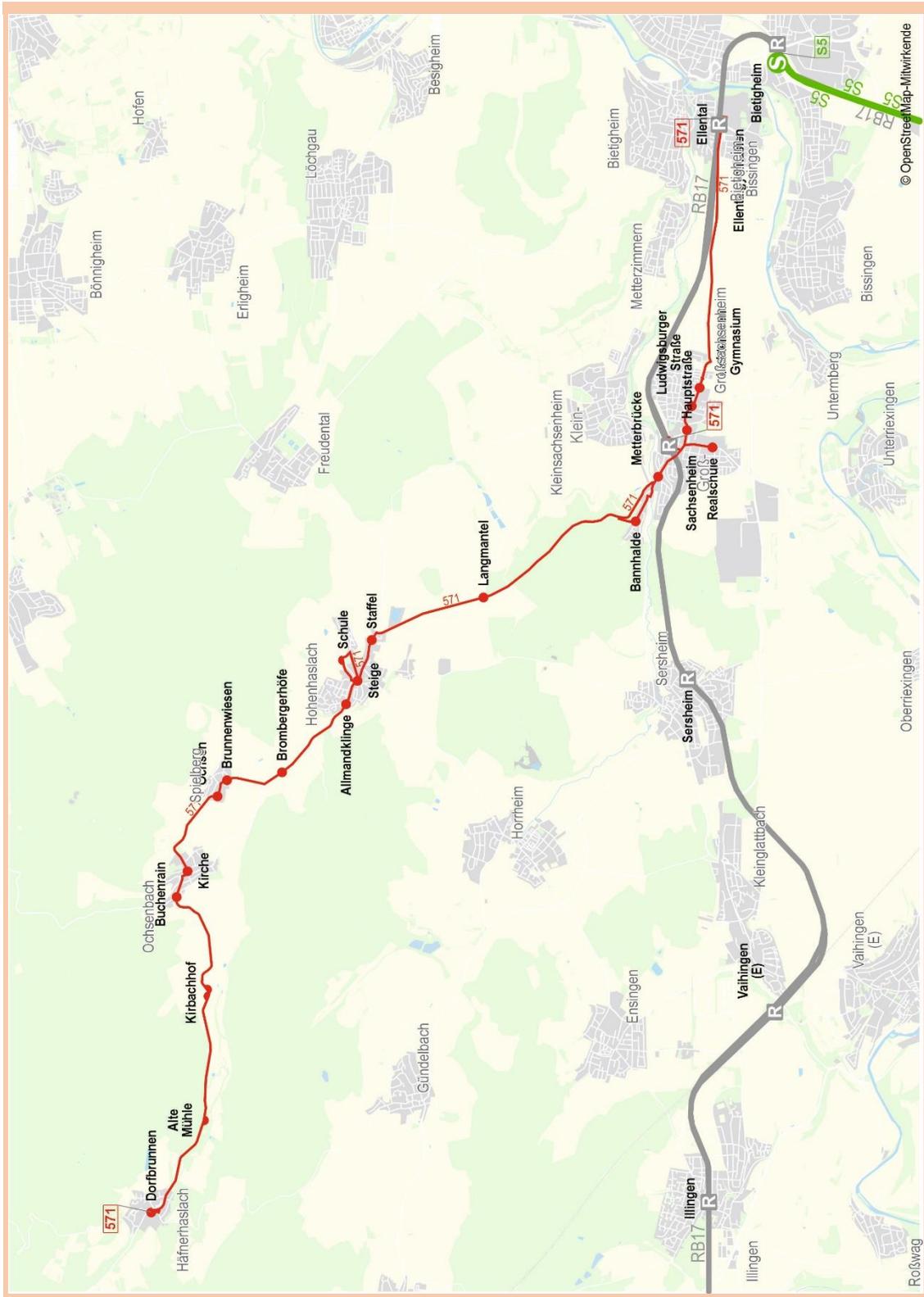


Linienverlauf

Liniengruppe (Bietigheim –) Sachsenheim – Häfnerhaslach

Linien 571

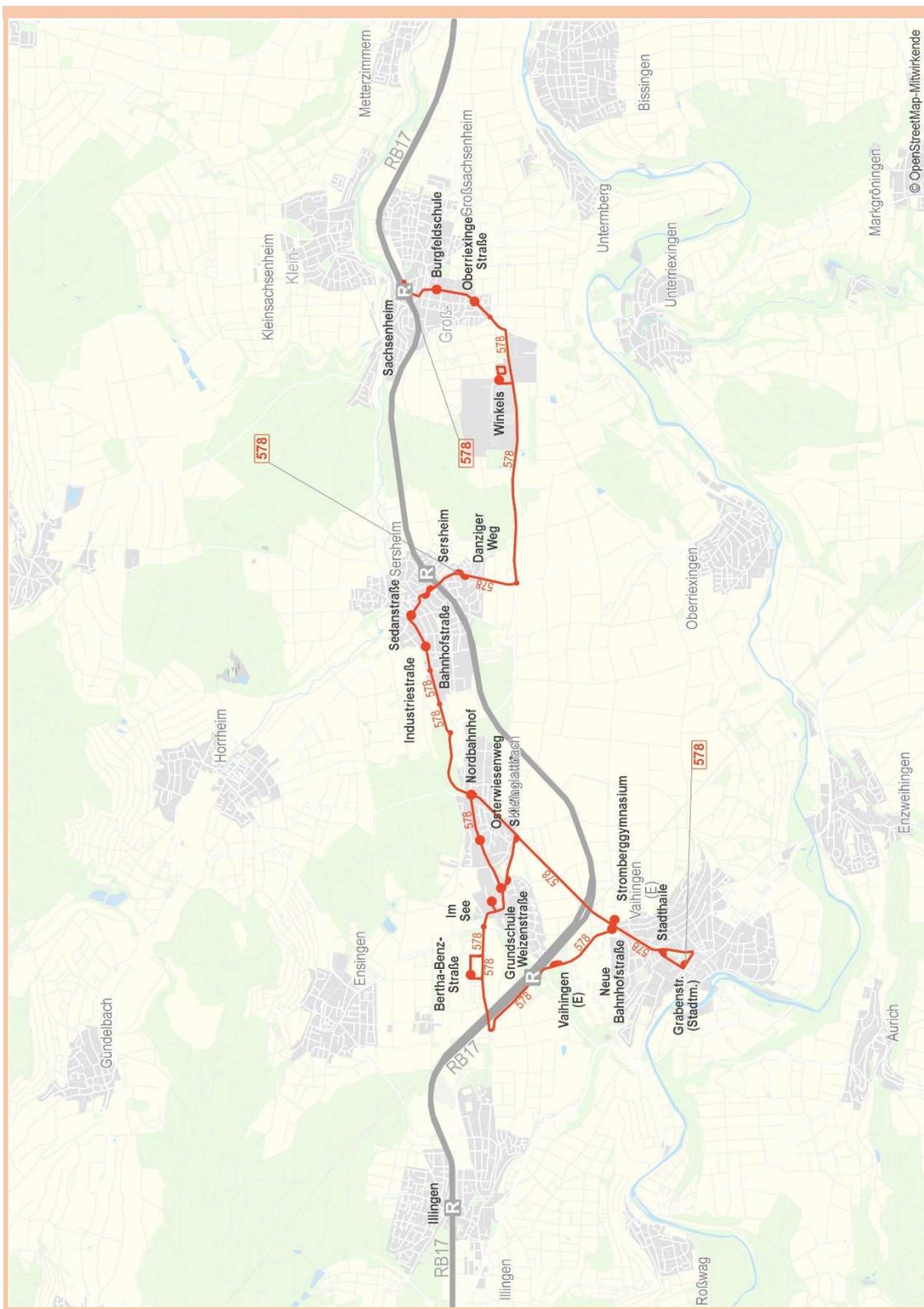
		Status Quo (Fahrplan 2020)	BA / ÖP (verkehrli- ches Min- destniveau)	Ausrei- chende Ver- kehrsbedie- nung
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1) Sachsenheim – Häfnerhaslach [571]	23 / 9 / 7 / 0	29 / 16 / 9 / 0 BA: 29 / 16 / 9 / 0	29 / 16 / 9 / 0
Betriebsleistungen im Landkreis Ludwigsburg (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)		Ca. 211.900 (zzgl. b.S. & w.v.)	Ca. 275.600 (zzgl. b.S. & w.v.)	Ca. 275.600 (zzgl. b.S. & w.v.)
Anschlüsse	Primär: (aus Ri. Häfnerhaslach) Sachsenheim Bf.: RB Ri. Stuttgart Sekundär: (aus Ri. Häfnerhaslach) Hohenhaslach Steige: 567 Ri. Bietigheim (aus Ri. Häfnerhaslach) Hohenhaslach Steige: 590 Ri. Vaihingen (E) (aus Ri. Häfnerhaslach) Sachsenheim Bf.: RB Ri. Mühlacker			
Hinweise	<ul style="list-style-type: none"> Einige Fahrten der Linie 566 enden, aus Bietigheim kommend, bereits in Sachsenheim, wechseln dort die Liniennummer und fahren als Linie 571 weiter Richtung Häfnerhaslach. Es soll geprüft werden, ob diese Fahrten aus der Linie 566 ausgegliedert werden und künftig auf ganzer Länge unter der Liniennummer 571 geführt werden können. Dadurch wäre den Fahrgästen die umsteigefreie Verbindung von Häfnerhaslach, Ochsenbach und Spielberg nach Bietigheim besser vermittelbar. 			



Linienverlauf

Linien Sachsenheim – Sersheim – Kleinglattbach – Vaihingen (E)
Linien 578

		Status Quo (Fahrplan 2020)	BA / ÖP (verkehrli- ches Min- destniveau)	Ausrei- chende Ver- kehrsbedie- nung
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1) Sachsenheim – Sersheim [578]	8 / 0 / 0 / 0	22 / 0 / 0 / 0 BA: 22 / 0 / 0 / 0	22 / 0 / 0 / 0
	2) Sersheim – Vaihingen (E) [578]	13 / 0 / 0 / 0	15 / 0 / 0 / 0 BA: 15 / 0 / 0 / 0	15 / 0 / 0 / 0
Betriebsleistungen im Landkreis Ludwigsburg (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)		Ca. 85.600 (zzgl. b.S. & w.v.)	Ca. 135.800 (zzgl. b.S. & w.v.)	Ca. 135.800 (zzgl. b.S. & w.v.)
Anschlüsse	<p>Primär: (aus Ri. Vaihingen (E)) Sachsenheim Bf.: RE/RB/551/554/566 Ri. Bietigheim</p> <p>Sekundär: (aus Ri. Sachsenheim) Vaihingen (E) Bf.: RE/RB Ri. Stuttgart (aus Ri. Sachsenheim) Vaihingen (E) Bf.: RE/RB Ri. Mühlacker (aus Ri. Vaihingen (E)) Sachsenheim Bf.: RB/RE Ri. Mühlacker</p>			
Hinweise	<ul style="list-style-type: none"> • Vor einer Neuvergabe soll das Bedienungskonzept für das interkommunale Gewerbegebiet Eichwald evaluiert und sowohl hinsichtlich der Fahrplanung, Linienführung als auch Haltestelleninfrastruktur ggf. angepasst werden. • Die Leistungserbringung im interkommunalen Gewerbegebiet Eichwald sollte dabei – auch aus Gründen der Übersichtlichkeit – mit möglichst wenigen Linien, bestenfalls mit einer Buslinie, erfolgen. 			



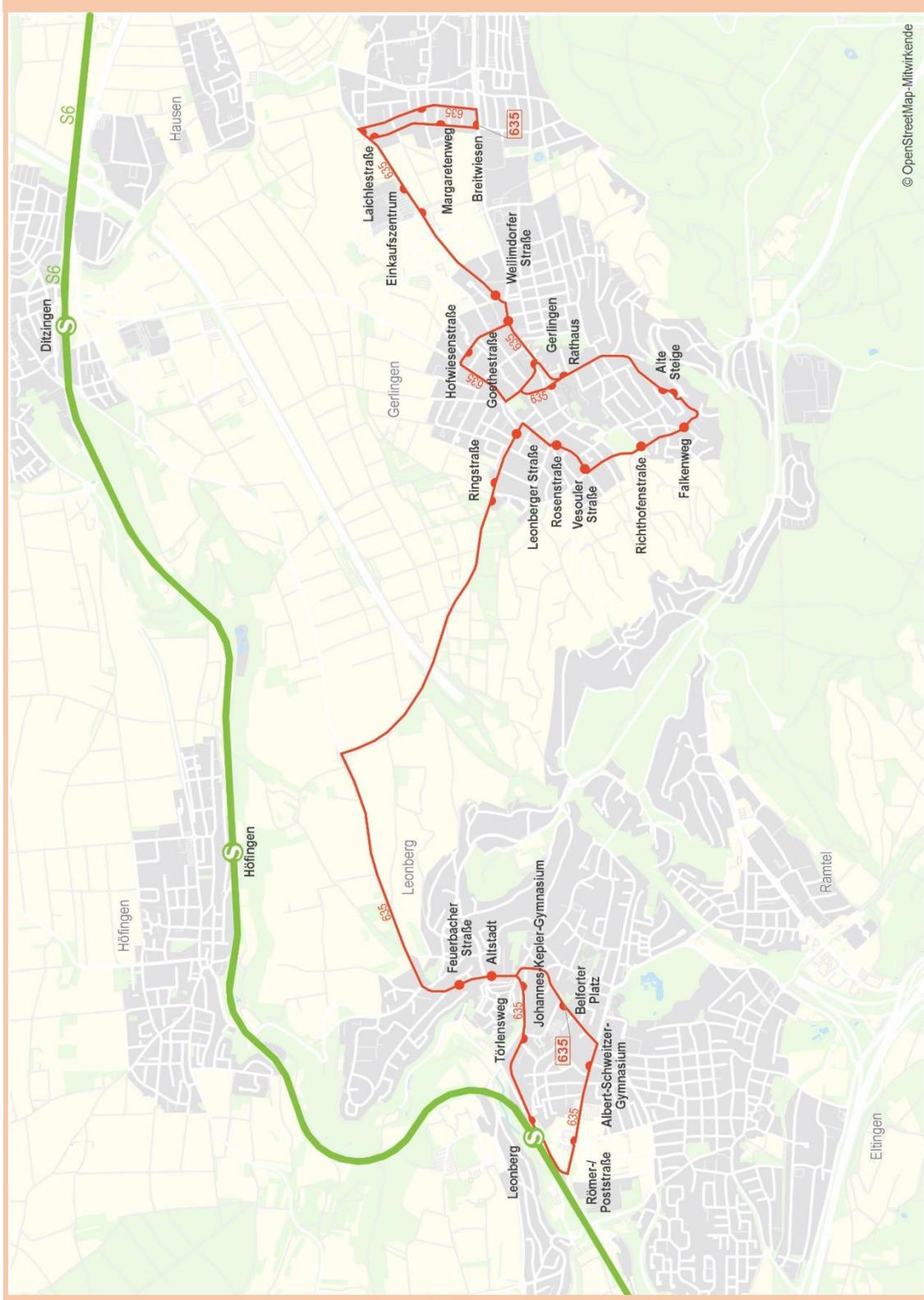
Linienverlauf

Bündel 3: Verkehrsraum Gerlingen

Linien Leonberg – Gerlingen

Linien 635

		Status Quo (Fahrplan 2020)	BA / ÖP (verkehrli- ches Min- destniveau)	Ausrei- chende Ver- kehrsbedie- nung
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1) Leonberg – Gerlingen Ringstraße [635]	20 / 16 / 9 / 0 EWM: 2 / 0 / 0 / 0	15 / 8 / 6 / 0 BA: 15 / 8 / 6 / 0	18 / 16 / 9 / 0
	2) Gerlingen Ringstraße – Gerlingen Stadtbahn [635]	23 / 16 / 9 / 0	23 / 16 / 8 / 0 BA: 23 / 16 / 8 / 0	23 / 16 / 9 / 0
	3) Gerlingen Stadtbahn – Breitwiesen [635]	23 / 16 / 9 / 0	23 / 16 / 8 / 0 BA: 23 / 16 / 8 / 0	23 / 16 / 9 / 0
Betriebsleistungen im Landkreis Ludwigsburg (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)		Ca. 158.500 (zzgl. b.S. & w.v.)	Ca. 135.300 (zzgl. b.S. & w.v.)	Ca. 152.500 (zzgl. b.S. & w.v.)
Anschlüsse	Primär: (aus Ri. Leonberg) Gerlingen: U6 Ri. Stuttgart Sekundär: (aus Ri. Breitwiesen) Leonberg Bf.: S6/S60 Ri. Böblingen			
Hinweise	<ul style="list-style-type: none"> Die Linie 635 soll in absehbarer Zeit von der derzeitigen Endstelle Breitwiesen um eine Haltestelle bis zum Breitwiesenhaus verlängert werden. Hierfür muss noch die Infrastruktur für einen Linienendpunkt vor dem Breitwiesenhaus hergestellt werden. Es soll nach Möglichkeiten gesucht werden, die derzeit an der Haltestelle Gerlingen Ringstraße beginnenden und endenden Fahrten bis Leonberg zu verlängern. Die Linie 635 hat aktuell häufig Pünktlichkeitsprobleme. Es soll geprüft werden, ob diese durch eine Änderung des Linienwegs behoben werden können: So könnten die Busse künftig von Gerlingen Stadtbahn direkt zur Haltestelle Ringstraße fahren. Die Haltestellen entlang der Oberen und Mittleren Ringstraße könnten dagegen in den Linienverlauf der Linie 638 integriert werden. Diese würde dann zwischen Gerlingen Stadtbahn und der Panoramastraße über die Obere und Mittlere Ringstraße statt über die Hauptstraße fahren. Nach derzeitigem Erkenntnisstand funktioniert das System, mit dem Anschlüsse zwischen den beiden Linien 635 und 638 nach Voranmeldung durch den Fahrgast gesichert werden sollen, nicht. Sollte sich hier keine Aussicht auf Besserung ergeben, sind diese Anschlüsse künftig entweder mit verlängerten Übergangszeiten zu versehen (derzeit ist nur eine Minute für den Umstieg vorgesehen) oder aufzugeben. Der Weg von Gerlingen in die nahe gelegenen Mittelzentren Ludwigsburg sowie Sindelfingen ist mit öffentlichen Verkehrsmitteln nur recht umständlich möglich. Es soll geprüft werden, ob auf einer der beiden Relationen oder auf beiden Relationen die Einrichtung einer Schnellbus-Verbindung denkbar wäre. 			



Linienverlauf

Liniengruppe Ditzingen – Gerlingen – Leonberg Golfplatz

Linien 638

		Status Quo (Fahrplan 2020)	BA / ÖP (verkehrli- ches Min- destniveau)	Ausrei- chende Ver- kehrsbedie- nung
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1) Ditzingen – Gerlingen [638]	33 / 16 / 9 / 0	23 / 16 / 8 / 0 BA: 23 / 16 / 8 / 0	33 / 16 / 9 / 0
	2) Gerlingen – Leonberg Golfplatz [638]	34 / 17 / 10 / 0	23 / 16 / 8 / 0 BA: 23 / 16 / 8 / 0	34 / 17 / 10 / 0
Betriebsleistungen im Landkreis Ludwigsburg (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)		Ca. 229.300 (zzgl. b.S. & w.v.)	Ca. 167.800 (zzgl. b.S. & w.v.)	Ca. 229.300 (zzgl. b.S. & w.v.)
Anschlüsse	<p>Primär: (aus Ri. Leonberg Golfplatz) Gerlingen: U6 Ri. Stuttgart</p> <p>Sekundär: (aus Ri. Leonberg Golfplatz) Ditzingen Bf.: S6/S60 Ri. Stuttgart und Renningen (aus Ri. Ditzingen) Gerlingen: U6 Ri. Stuttgart (aus Ri. Ditzingen) Schillerhöhe Bosch: X60 Ri. Flughafen/Messe (aus Ri. Ditzingen) Schillerhöhe Bosch: X2/92 Ri. Rotebühlplatz (aus Ri. Ditzingen) Schillerhöhe Bosch: X2/X60/92 Ri. Leonberg</p>			
Hinweise	<ul style="list-style-type: none"> Die Linie 635 hat aktuell häufig Pünktlichkeitsprobleme. Es soll geprüft werden, ob diese durch eine Änderung des Linienwegs behoben werden können: So könnten die Busse künftig von Gerlingen Stadtbahn direkt zur Haltestelle Ringstraße fahren. Die Haltestellen entlang der Oberen und Mittleren Ringstraße könnten dagegen in den Linienverlauf der Linie 638 integriert werden. Diese würde dann zwischen Gerlingen Stadtbahn und der Panoramastraße über die Obere und Mittlere Ringstraße statt über die Hauptstraße fahren. Auf der Fahrt aus den Gebieten Forchenrain, Ramtel und Schillerhöhe nach Gerlingen stellt die Stichfahrt über den Waldfriedhof einen zeitraubenden Umweg dar. Es soll deshalb geprüft werden, ob die Linie 638 künftig nur noch mit jeder zweiten Fahrt den Waldfriedhof bedienen kann. Da die Busse am Golfplatz ohnehin ohne Wendezeit wieder zurückfahren, könnte dennoch die Anbindung des Waldfriedhofs mit jeder Fahrt hergestellt werden; Fahrgäste, die von Gerlingen zum Waldfriedhof wollen und einen Bus benutzen, der direkt Richtung Forchenrain verkehrt, können dann am Golfplatz sitzenbleiben und im Zuge der Rückfahrt den Waldfriedhof erreichen. In der Fahrgastinformation lassen sich solche Bedienungskonzepte darstellen, sodass die Fahrgäste nicht auf den Fahrplan der Rückrichtung schauen müssen, um das Prinzip zu verstehen. Für Pendler, die aus den Bereichen Schillerhöhe, Ramtel und Forchenrain nach Gerlingen müssen oder dort eine Anschluss-Stadtbahn Richtung Stuttgart erreichen wollen, ergäben sich einmal stündlich deutlich beschleunigte Verbindungen. Nach derzeitigem Erkenntnis-Stand funktioniert das System, mit dem Anschlüsse zwischen den beiden Linien 635 und 638 nach Voranmeldung durch den Fahrgast gesichert werden sollen, nicht. Sollte sich hier keine Aussicht auf Besserung ergeben, sind diese Anschlüsse künftig entweder mit verlängerten Übergangszeiten zu versehen (derzeit ist nur eine Minute für den Umstieg vorgesehen) oder aufzugeben. Der Weg von Gerlingen in die nahe gelegenen Mittelzentren Ludwigsburg sowie Sindelfingen ist mit öffentlichen Verkehrsmitteln nur recht umständlich möglich. Es soll geprüft werden, ob auf einer der beiden Relationen oder auf beiden Relationen die Einrichtung einer Schnellbus-Verbindung denkbar wäre. Derzeit ist der Stadtteil Gerlingen-Schillerhöhe (ca. 2.200 Einwohner) in Wochenend-Nächten nicht erreichbar. Es bestehen bereits fortgeschrittene Planungen, diesen sowie einen Großteil der Stadtteile Leonbergs mit einer Nachtbuslinie N63 anzubinden. Diese Linie soll möglichst zeitnah eingeführt werden. 			

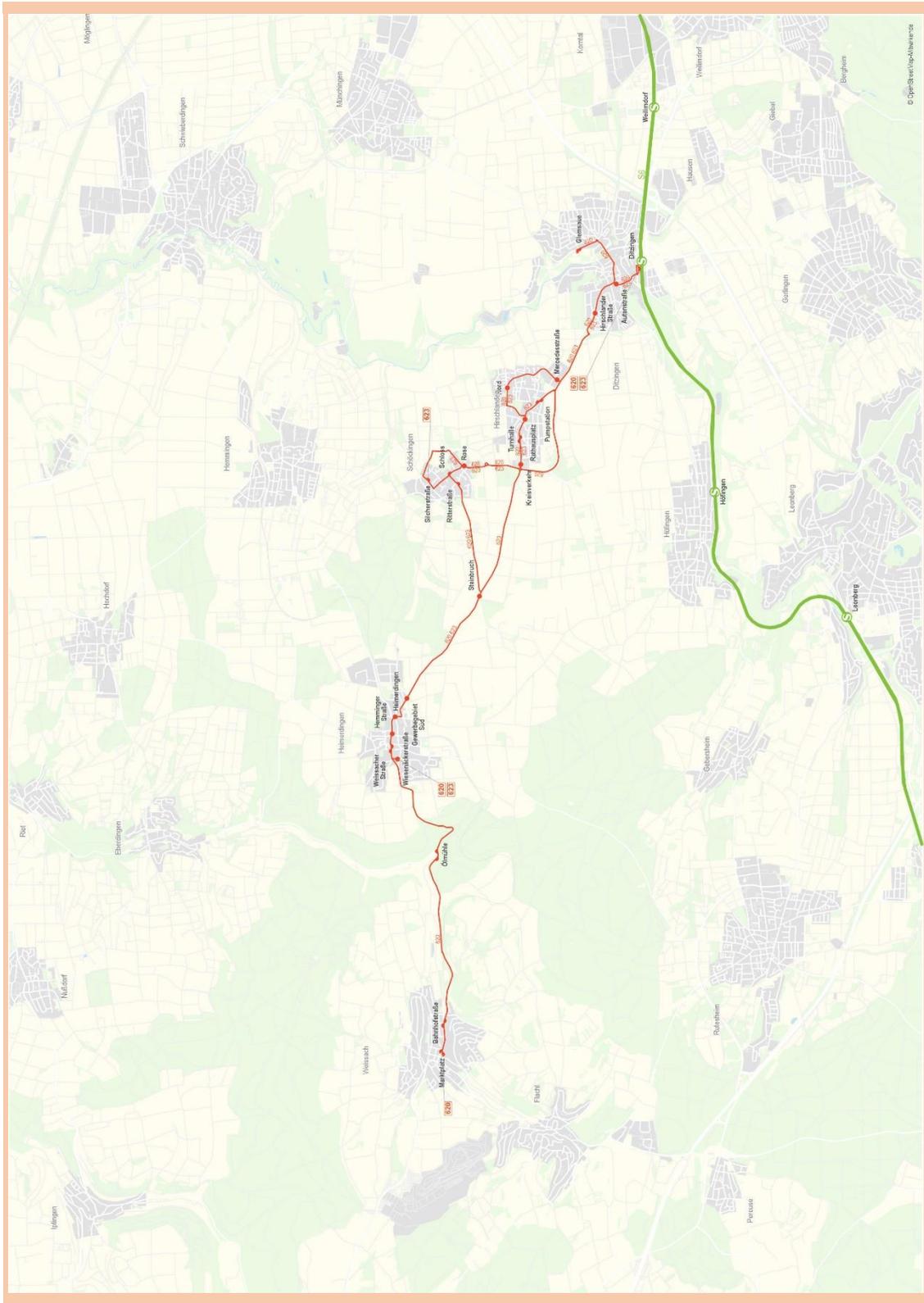


Linienverlauf

Bündel 4: Verkehrsraum Ditzingen

Linien Ditzingen – Hirschlanden – Schöckingen / – Heimerdingen (– Weissach)
Linien 620, 623, N65

	Status Quo (Fahrplan 2020)	BA / ÖP (verkehrli- ches Min- destniveau)	Ausrei- chende Ver- kehrsbedie- nung	
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1) Ditzingen – Hirschlanden (via Hirschlanden Nord) [620, 623]	43 / 26 / 18 / 1 KZu: 0 / 0 / 0 / 1	48 / 28 / 15 / 0 BA: 34 / 19 / 11 / 0 ÖP: 48 / 28 / 15 / 0	72 / 41 / 18 / 0
	2) Ditzingen – Hirschlanden (direkt) [620]	30 / 15 / 0 / 0 EWM: 1 / 0 / 0 / 0		
	3) Hirschlanden – Schöckingen [620, 623]	43 / 26 / 18 / 1 EWM: 1 / 0 / 0 / 0 KZu: 0 / 0 / 0 / 1	19 / 10 / 7 / 0 BA: 19 / 10 / 7 / 0	42 / 26 / 18 / 0
	4) Hirschlanden – Heimerdingen [620]	37 / 19 / 18 / 1	20 / 10 / 6 / 0 BA: 20 / 10 / 6 / 0	37 / 19 / 18 / 1
	5) Schöckingen – Heimerdingen [620]	7 / 4 / 18 / 1 KZu: 0 / 0 / 0 / 1	2 / 1 / 1 / 0 BA: 2 / 1 / 1 / 0	7 / 4 / 18 / 0
	6) Heimerdingen – Weissach [620]	1 / 0 / 0 / 1	0 / 0 / 0 / 0	1 / 0 / 0 / 1
	7) Ditzingen – Heimerdingen [N65]	0 / 0 / 0 / 3	0 / 0 / 0 / 0	0 / 0 / 0 / 3
Betriebsleistungen im Landkreis Ludwigsburg (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)		Ca. 335.300 (zzgl. b.S. & w.v.)	Ca. 181.400 (zzgl. b.S. & w.v.)	Ca. 330.700 (zzgl. b.S. & w.v.)
Anschlüsse	Primär: (aus Ri. Schöckingen/Heimerdingen) Ditzingen Bf.: S6/S60 Ri. Stuttgart Sekundär: (aus Ri. Schöckingen/Heimerdingen) Ditzingen Bf.: S6/S60 Ri. Böblingen (aus Ri. Heimerdingen) Hirschlanden Rathausplatz: 651 Ri. Leonberg			
Hinweise	<ul style="list-style-type: none"> Die Busse der Linie 620 sollten so verkehren, dass für die Relation Heimerdingen – Stuttgart ein Versatz zwischen den Verbindungen mit dem Bus via Ditzingen und mit der Strohäubahn via Korntal entsteht. Der Abschnitt Heimerdingen – Weissach soll künftig deutlich aufgewertet werden und als Ab- und Zubringer zur Strohäubahn fungieren, sodass Pendler zum Porsche-Entwicklungszentrum in Weissach aus dem Strohäu diese Verbindung nutzen können. Dafür ist es erforderlich, dass dieser Abschnitt aus der Linie 620 herausgelöst wird und entweder in eine eigenständige Linie Heimerdingen – Weissach umgewandelt wird oder alternativ in die Linie 765 (aktuell Wiernsheim – Weissach) integriert wird. Bei letzterer Variante hätten auch Pendler aus dem Bereich Mönshheim und Wiernsheim eine Zubringerlinie zur Strohäubahn und könnten über diese Verbindung auch das Zentrum von Stuttgart in einer attraktiven Fahrzeit erreichen. In diesem Zusammenhang soll auch geprüft werden, ob die Heimerdinger Gewerbegebiete Nord und Süd eingebunden werden können. Die Linie N65 folgt mittlerweile vollständig dem Verlauf der Linie 620. Aus diesem Grund bietet sich eine Integration der Linie N65 in die Linie 620 an. 			



Linienvverlauf

Liniengruppe Stadtverkehr Ditzingen

Linien 624

		Status Quo (Fahrplan 2020)	BA / ÖP (verkehrli- ches Min- destniveau)	Ausrei- chende Ver- kehrsbedie- nung
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1) Stadtverkehr Ditzingen (Ringverkehr) [624]	31 / 21 / 10 / 0 EWM: 1 / 3 / 1 / 0	23 / 16 / 8 / 0 BA: 23 / 16 / 8 / 0	30 / 18 / 9 / 0
	→ <i>Kommunale Zubestellungen im Stadtverkehr vorhanden</i>			
Betriebsleistungen im Landkreis Ludwigsburg (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)		Ca. 108.700 (zzgl. b.S. & w.v.)	Ca. 81.300 (zzgl. b.S. & w.v.)	Ca. 103.300 (zzgl. b.S. & w.v.)
Anschlüsse	Primär: (aus Ri. Ditzingen Nord) Ditzingen Bf.: S6/S60 Ri. Stuttgart Sekundär: (aus Ri. Ditzingen Nord) Ditzingen Bf.: S6/S60 Ri. Renningen			
Hinweise	<ul style="list-style-type: none"> Mit der Erschließung des Wohngebietes "Ob dem Korntaler Weg" in Ditzingen soll ein neues ausgeweitetes Stadtbus-Konzept umgesetzt werden. In diesem Zusammenhang ist ergebnisoffen zu prüfen, ob auch die geplante Stadtbahnhaltestelle an der Schuckertstraße (verlängerte Linie U13) angebunden werden kann. In Zusammenhang mit diesem Neukonzept ist auch zu untersuchen, ob sich die derzeitige Linie 624 in zwei Linien aufspalten lässt. Aufgrund der vielen Linienwegsvarianten ist die angegebene Betriebsleistung als Richtwert zu sehen. 			



Linienverlauf

Liniengruppe Ditzingen Bahnhof – Industriegebiet Süd

Linien 625

		Status Quo (Fahrplan 2020)	BA / ÖP (verkehrli- ches Min- destniveau)	Ausrei- chende Ver- kehrsbedie- nung
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1) Ditzingen Bahnhof - Industriegebiet Süd [625]	62 / 0 / 0 / 0	0 / 0 / 0 / 0	62 / 0 / 0 / 0
Betriebsleistungen im Landkreis Ludwigsburg (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)		Ca. 37.700 (zzgl. b.S. & w.v.)	0 (zzgl. b.S. & w.v.)	Ca. 37.700 (zzgl. b.S. & w.v.)
Anschlüsse	Primär: (aus Ri. Thalesplatz) Ditzingen Bf.: S6/S60 Ri. Stuttgart Sekundär: (aus Ri. Thalesplatz) Ditzingen Bf.: S6/S60 Ri. Renningen			
Hinweise	---			



Linienverlauf

Liniengruppe Ditzingen Bahnhof – Industriegebiet Ost

Linien 626

	Status Quo (Fahrplan 2020)	BA / ÖP (verkehrli- ches Min- destniveau)	Ausrei- chende Ver- kehrsbedie- nung
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1) Ditzingen Bahnhof - Industriegebiet Ost [626]	12 / 0 / 0 / 0	23 / 0 / 0 / 0 BA: 23 / 0 / 0 / 0
	→ <i>Kommunale Zubestellungen im Stadtverkehr vorhanden</i>		
Betriebsleistungen im Landkreis Ludwigsburg (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)	Ca. 13.000 (zzgl. b.S. & w.v.)	Ca. 24.900 (zzgl. b.S. & w.v.)	Ca. 24.900 (zzgl. b.S. & w.v.)
Anschlüsse	Primär: (aus Ri. Industriegebiet Ost) Ditzingen Bf.: S6/S60 Ri. Stuttgart Sekundär: (aus Ri. Industriegebiet Ost) Ditzingen Bf.: S6/S60 Ri. Renningen		
Hinweise	---		



Linienvverlauf

Bündel 5: Verkehrsraum Bietigheim

Im Bündel 5 sind elf Linien sowie zwei A-Linien enthalten. Charakteristisch für das Bündel ist der hohe Integrationsgrad von städtischen und regionalen Funktionen.

Die Betriebsleistung für das Linienbündel 5 beträgt im Status Quo (Fahrplan 2020), inklusive der Zubestellungen der Stadt, etwa 1.616.345 Fahrzeug-km pro Jahr. Das vom Landkreis Ludwigsburg gesicherte verkehrliche Mindestniveau (Basisangebot / ÖPNV-Pakt) und damit gleichermaßen auch die Ausreichende Verkehrsbedienung beläuft sich auf rund 1.468.152 Fahrzeug-km p.a., bezogen auf die innerhalb der Kreisgrenzen zu erbringenden Leistungen. Hiervon wiederum sind 1.291.414 Fahrzeug-km p.a. dem originären Basisangebot zuzurechnen. Im Vergleich zum letzten NVP ist das Basisangebot gestiegen, da das Mindestangebot montags bis freitags auf 15 Fahrtenpaare erhöht wurde. Dies wirkt sich auf folgende Relationen aus:

- Bietigheim – Laiern
- (Bietigheim –) Buch – IKEA/Breuningerland
- Anbindung der Kammgarnspinnerei
- (Bietigheim –) Bissingen Rathaus – Untermberg
- Bietigheim – Freiberg (N)

Die weiteren 176.738 Fahrzeug-km p.a. sind Zusatzleistungen, die zur Erfüllung des Verlässlichen S-Bahn-Zubringer-Standards erforderlich sind.

Der Stadtverkehr Bietigheim 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) Bietigheim Bf.: S5/RB/RE; Richtung Stuttgart

Abbildung 6-2: Funktionale Leistungsbeschreibung Stadtverkehr Bietigheim-Bissingen

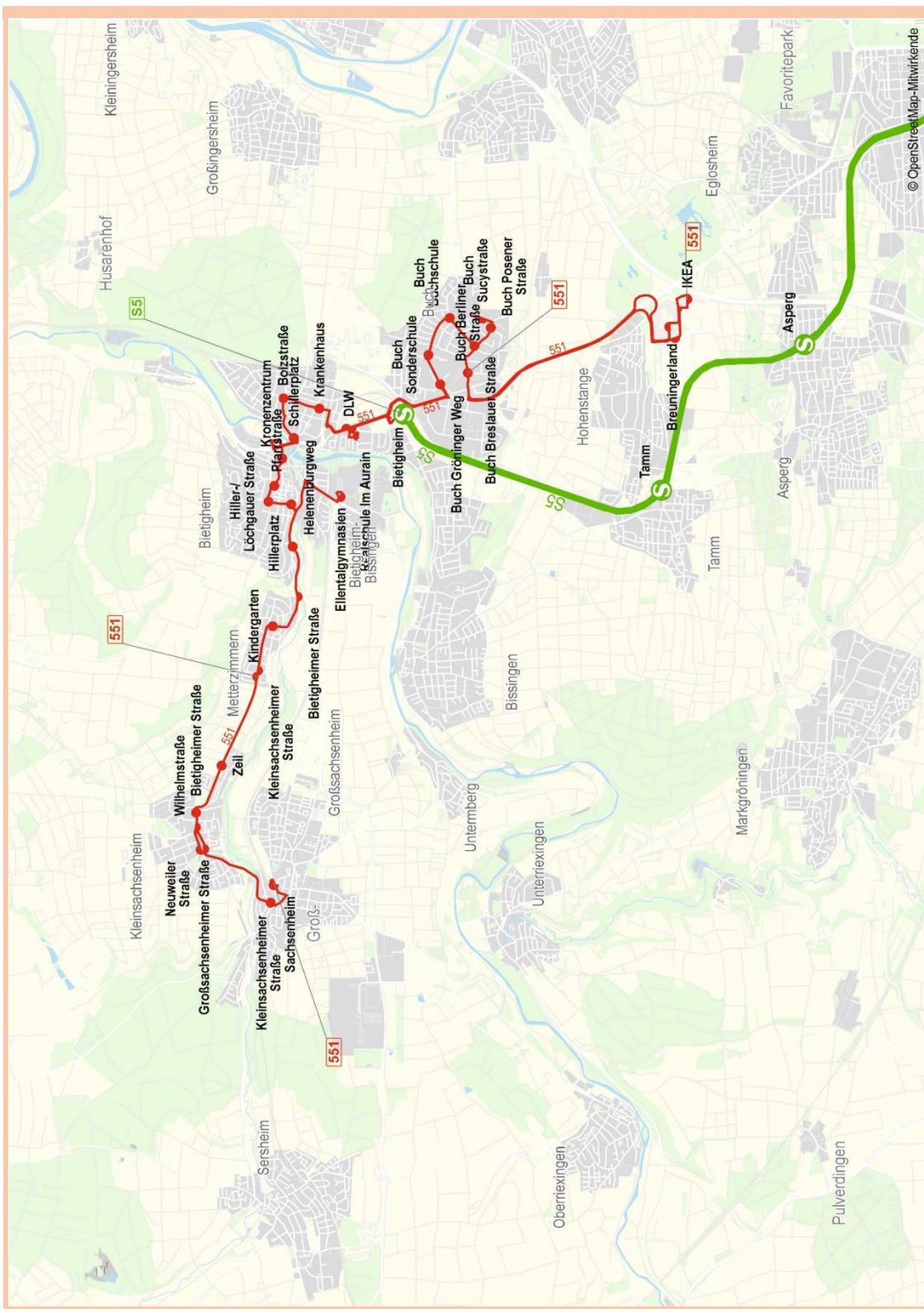


- ZOB** Zentraler Verknüpfungspunkt
Bietigheim-Bissingen
- H** Mo-Fr: 15' HVZ1 / 30' NVZ / 30' HVZ2 / - SVZ
Sa: 60' NVZ / - SVZ
So: - NVZ / - SVZ
- H** Mo-Fr: 30' HVZ1 / 60' NVZ / 30' HVZ2 / - SVZ
Sa: - NVZ / - SVZ
So: - NVZ / - SVZ

Liniengruppe Bietigheim – Metterzimmern – Großsachsenheim

Linien 551

		Status Quo (Fahrplan 2020)	BA / ÖP (verkehrli- ches Min- destniveau)	Ausrei- chende Ver- kehrsbedie- nung
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1) Bietigheim – Metterzimmern [551]	44 / 26 / 18 / 0	48 / 31 / 18 / 0 BA: 35 / 31 / 18 / 0 ÖP: 48 / 28 / 15 / 0	48 / 31 / 18 / 0
	2) Metterzimmern – Sachsenheim [551]	33 / 19 / 18 / 0	29 / 16 / 9 / 0 BA: 29 / 16 / 9 / 0	33 / 19 / 18 / 0
	→ <i>Kommunale Zubestellungen im Stadtverkehr vorhanden</i>			
Betriebsleistungen im Landkreis Ludwigsburg (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)		In Stadtverkehren werden die Betriebsleistungen nur für das komplette Linienbündel wiedergegeben (siehe Kap. 6.4.3 „Bündel 5 – Verkehrsraum Bietigheim“).		
Anschlüsse	Primär: (aus Ri. Sachsenheim) Bietigheim-Bissingen Bf.: S5/RB/RE Ri. Stuttgart Sekundär: (aus Ri. Sachsenheim) Bietigheim Bf.: RB/RE Ri. Heilbronn (aus Ri. Bietigheim) Sachsenheim Bf.: 544, 562, 566, 578 Ri. Eichwald (aus Ri. Bietigheim) Sachsenheim Bf.: RB Ri. Mühlacker			
Hinweise	<ul style="list-style-type: none"> Eine räumliche Ausweitung des Viertelstunden-Taktes in der Hauptverkehrszeit ist zu untersuchen. Aktuell gilt der 15-Minuten-Takt bis Metterzimmern. Ggf. kann dieser ohne Fahrzeugmehrbedarf bis Kleinsachsenheim ausgedehnt werden. 			



Linienverlauf

Liniengruppe Bietigheim – Bönningheim

Linien 554, N57

		Status Quo (Fahrplan 2020)	BA / ÖP (verkehrli- ches Min- destniveau)	Ausrei- chende Ver- kehrsbedie- nung
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1) Bietigheim – Bietigheim Antonia- Visconti-Straße [554]	45 / 28 / 18 / 0	48 / 31 / 18 / 0 BA: 35 / 31 / 18 / 0 ÖP: 48 / 28 / 15 / 0	48 / 31 / 18 / 0
	2) Bietigheim Antonia-Visconti-Straße – Bönningheim [554]	42 / 20 / 18 / 0 KZu: 5 / 0 / 0 / 0	48 / 28 / 15 / 0 BA: 34 / 19 / 11 / 0 ÖP: 48 / 28 / 15 / 0	48 / 28 / 18 / 0
	3) Bietigheim – Kleinsachsenheim – Löchgau – Erligheim – Bönningheim – Freudental – Bietigheim [N57]	0 / 0 / 0 / 3	0 / 0 / 0 / 0	0 / 0 / 0 / 3
➔ <i>Kommunale Zubestellungen im Stadtverkehr vorhanden</i>				
Betriebsleistungen im Landkreis Ludwigsburg (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)		In Stadtverkehren werden die Betriebsleistungen nur für das komplette Linienbündel wiedergegeben (siehe Kap. 6.4.3 „Bündel 5 – Verkehrsraum Bietigheim“).		
Anschlüsse	Primär: (aus Ri. Bönningheim) Bietigheim-Bissingen Bf.: S5/RB/RE Ri. Stuttgart Sekundär: (aus Ri. Bönningheim) Bietigheim-Bissingen Bf.: RB/RE Ri. Heilbronn			
Hinweise	<ul style="list-style-type: none"> Sollte die Anbindung von Freudental im Spätverkehr zu Pünktlichkeitsproblemen auf der Linie 554 führen, sind Alternativen zu untersuchen. Ggf. könnten die Betriebszeiten der gut frequentierten Linie 567 (Pleidelsheim – Bietigheim – Freudental – Hohenhaslach) ausgedehnt werden, sodass die Linie 554 im Spätverkehr keinen Umweg via Freudental mehr fahren muss. In Erligheim könnte am südlichen Ortsausgang eine zusätzliche Haltestelle eingerichtet werden. Für die Einrichtung einer Busspur zwischen der Haltestelle Waldhof und dem Ortseingang Bietigheim sollte die technische und finanzielle Machbarkeit geprüft werden. Mittlerweile sind Besigheim, Walheim und Kirchheim (N) nachts auch mit Regionalzügen erreichbar. Es soll untersucht werden, ob sich hieraus neue Anschluss-Situationen oder Verbesserungsmöglichkeiten im Nachtverkehr ergeben. Im Raum Besigheim – Kirchheim (N) bestehen Überlegungen zur Einführung eines On-Demand-Verkehrs. Sollte dieser On-Demand-Verkehr eingeführt werden, wäre zu prüfen, ob mit diesem auch ergänzende Angebote im Bereich der derzeitigen Linie 554 machbar wären (z.B. bessere Erschließung von Wohn- und Gewerbegebieten in Löchgau oder Direktverbindung Erligheim – Besigheim). Die Nachtbuslinie N57 soll künftig auch Großingersheim und den Stadtteil Besigheim-Ingersheimer Feld anbinden. 			

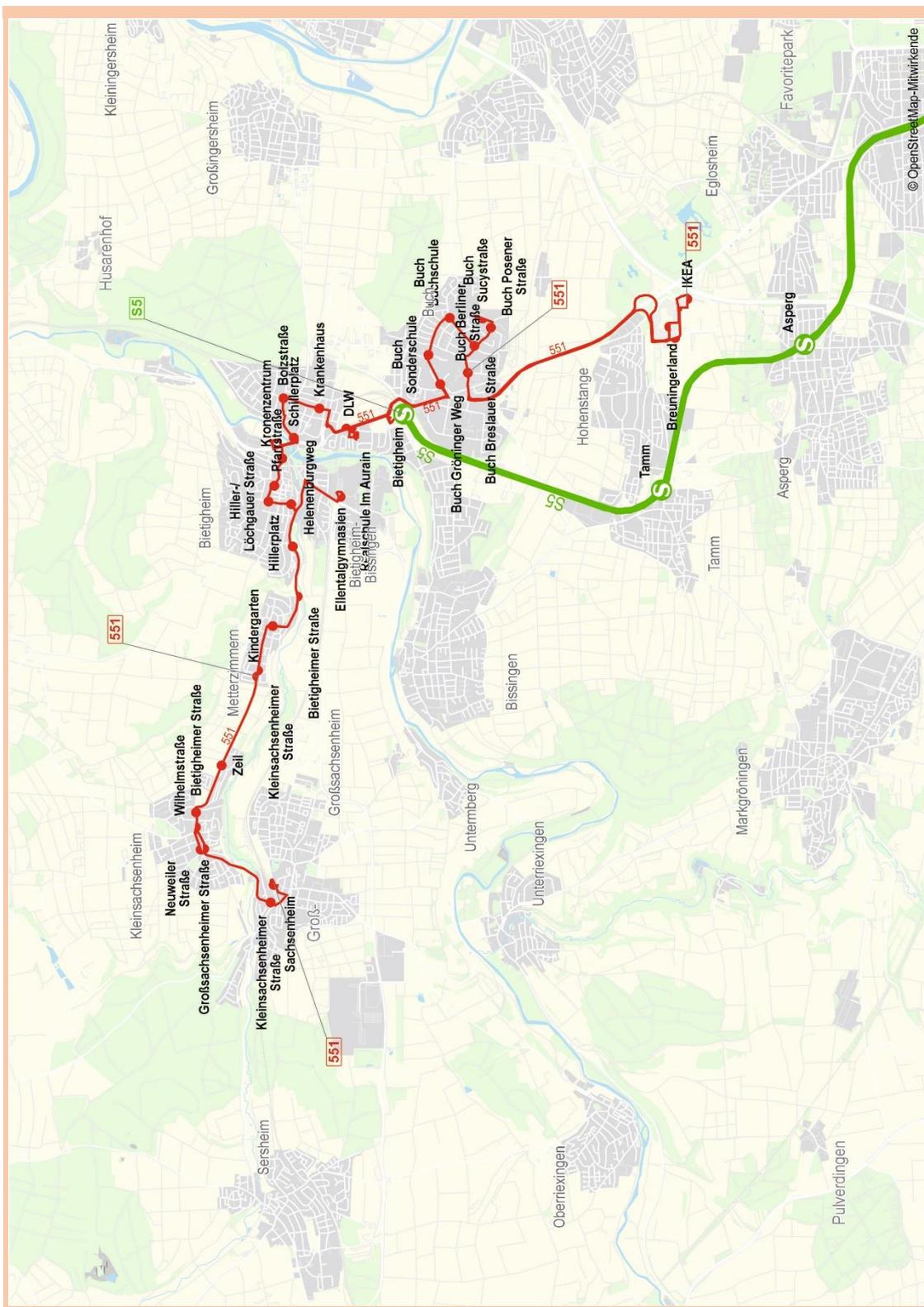


Linienverlauf

Liniengruppe Bietigheim – Buch – IKEA/Breuningerland

Linien 551

		Status Quo (Fahrplan 2020)	BA / ÖP (verkehrli- ches Min- destniveau)	Ausrei- chende Ver- kehrsbedie- nung
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1) Bietigheim – Bietigheim Buch [551]	52 / 31 / 18 / 0	48 / 31 / 18 / 0 BA: 39 / 31 / 18 / 0 ÖP: 48 / 28 / 15 / 0	52 / 31 / 18 / 0
	2) Bietigheim Buch – IKEA/Breunin- gerland [551]	17 / 11 / 0 / 0	15 / 15 / 0 / 0 BA: 15 / 15 / 0 / 0	17 / 15 / 0 / 0
	→ Kommunale Zubestellungen im Stadtverkehr vorhanden			
Betriebsleistungen im Landkreis Ludwigsburg (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)		In Stadtverkehren werden die Betriebsleistungen nur für das komplette Linienbündel wiedergegeben (siehe Kap. 6.4.3 „Bündel 5 – Verkehrsraum Bietigheim“).		
Anschlüsse	Primär: (aus Ri. IKEA) Bietigheim-Bissingen Bf.: S5/RB/RE Ri. Stuttgart Sekundär: (aus Ri. IKEA) Bietigheim Bf.: RB/RE Ri. Heilbronn			
Hinweise	<ul style="list-style-type: none"> Eine umsteigefreie Direktverbindung von Tamm und Hohenstange in die Innenstadt von Bietigheim ist zu untersuchen. Ggf. könnte diese durch eine Verknüpfung der Linien 551 und 536 im Bereich Tammerfeld erfolgen. Eine Alternative wäre die Verlängerung der Linie 536 nach Bietigheim. Diese Maßnahme würde der besseren Erreichbarkeit der Mittelzentren im Landkreis Ludwigsburg dienen. 			



Linienverlauf

Liniengruppe Bietigheim – Untermberg – Großsachsenheim

Linien 554

		Status Quo (Fahrplan 2020)	BA / ÖP (verkehrli- ches Min- destniveau)	Ausrei- chende Ver- kehrsbedie- nung
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1) Bietigheim – Untermberg [554]	45 / 20 / 18 / 0	48 / 31 / 18 / 0 BA: 35 / 31 / 18 / 0 ÖP: 48 / 28 / 15 / 0	48 / 31 / 18 / 0
	2) Untermberg – Sachsenheim [554]	18 / 14 / 13 / 0	15 / 0 / 0 / 0 BA: 15 / 0 / 0 / 0	18 / 14 / 13 / 0
	➔ Kommunale Zubestellungen im Stadtverkehr vorhanden			
Betriebsleistungen im Landkreis Ludwigsburg (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)		In Stadtverkehren werden die Betriebsleistungen nur für das komplette Linienbündel wiedergegeben (siehe Kap. 6.4.3 „Bündel 5 – Verkehrsraum Bietigheim“).		
Anschlüsse	Primär: (aus Ri. Sachsenheim) Bietigheim-Bissingen Bf.: S5/RB/RE Ri. Stuttgart Sekundär: (aus Ri. Sachsenheim) Bietigheim Bf.: RB/RE Ri. Heilbronn (aus Ri. Bietigheim) Sachsenheim Bf.: 544, 562, 566, 578 Ri. Eichwald (aus Ri. Bietigheim) Sachsenheim Bf.: RB Ri. Mühlacker			
Hinweise	<ul style="list-style-type: none"> In der Bahnhofstraße zwischen Bissingen und Bietigheim – im Zuge der Linie 556 (die nicht mit einem eigenen Liniensteckbrief aufgeführt ist) – wären ein bis zwei zusätzliche Haltestellen sinnvoll. Zwischen den bestehenden Haltestellen Grotzstraße und Borsigstraße / Karlstraße besteht ein für ein Siedlungsgebiet ungewöhnlich großer Haltestellenabstand (in Fahrtrichtung Bietigheim Bf. etwa 1,7 km). Hierdurch könnte auch die Erreichbarkeit der Waldschule verbessert werden. 			

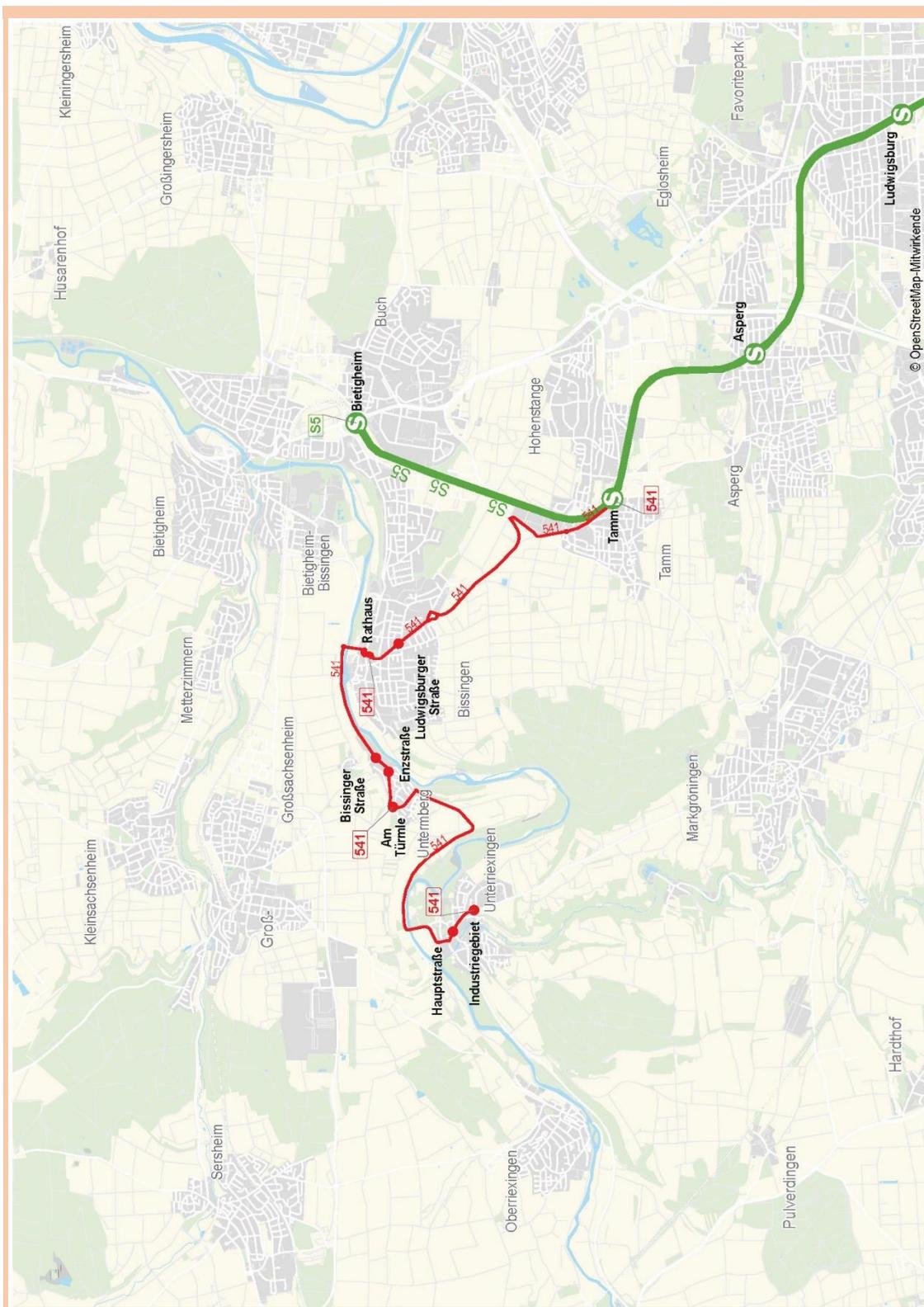


Linienverlauf

Liniengruppe (Tamm –) Bissingen – Unterriexingen

Linien 541

		Status Quo (Fahrplan 2020)	BA / ÖP (verkehrli- ches Min- destniveau)	Ausrei- chende Ver- kehrsbedie- nung
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1) Tamm – Unterberg [541]	1 / 0 / 0 / 0	0 / 0 / 0 / 0	1 / 0 / 0 / 0
	2) Unterberg – Unterriexingen [541]	3 / 2 / 0 / 0	0 / 0 / 0 / 0	3 / 2 / 0 / 0
	3) Unterriexingen – Bissingen [541]	2 / 2 / 0 / 0	0 / 0 / 0 / 0	2 / 2 / 0 / 0
→ Kommunale Zubestellungen im Stadtverkehr vorhanden				
Betriebsleistungen im Landkreis Ludwigsburg (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)		In Stadtverkehren werden die Betriebsleistungen nur für das komplette Linienbündel wiedergegeben (siehe Kap. 6.4.3 „Bündel 5 – Verkehrsraum Bietigheim“).		
Anschlüsse	---			
Hinweise	<ul style="list-style-type: none"> Diese Linie besteht aus einzelnen nicht vertakteten Fahrten. Es soll nach Möglichkeiten gesucht werden, die relevanten Funktionen der Linien in andere vertaktete Linien zu integrieren, sodass diese Linie künftig nicht mehr notwendig ist. Ggf. ist auch die Integration in einen On-Demand-Verkehr denkbar. 			

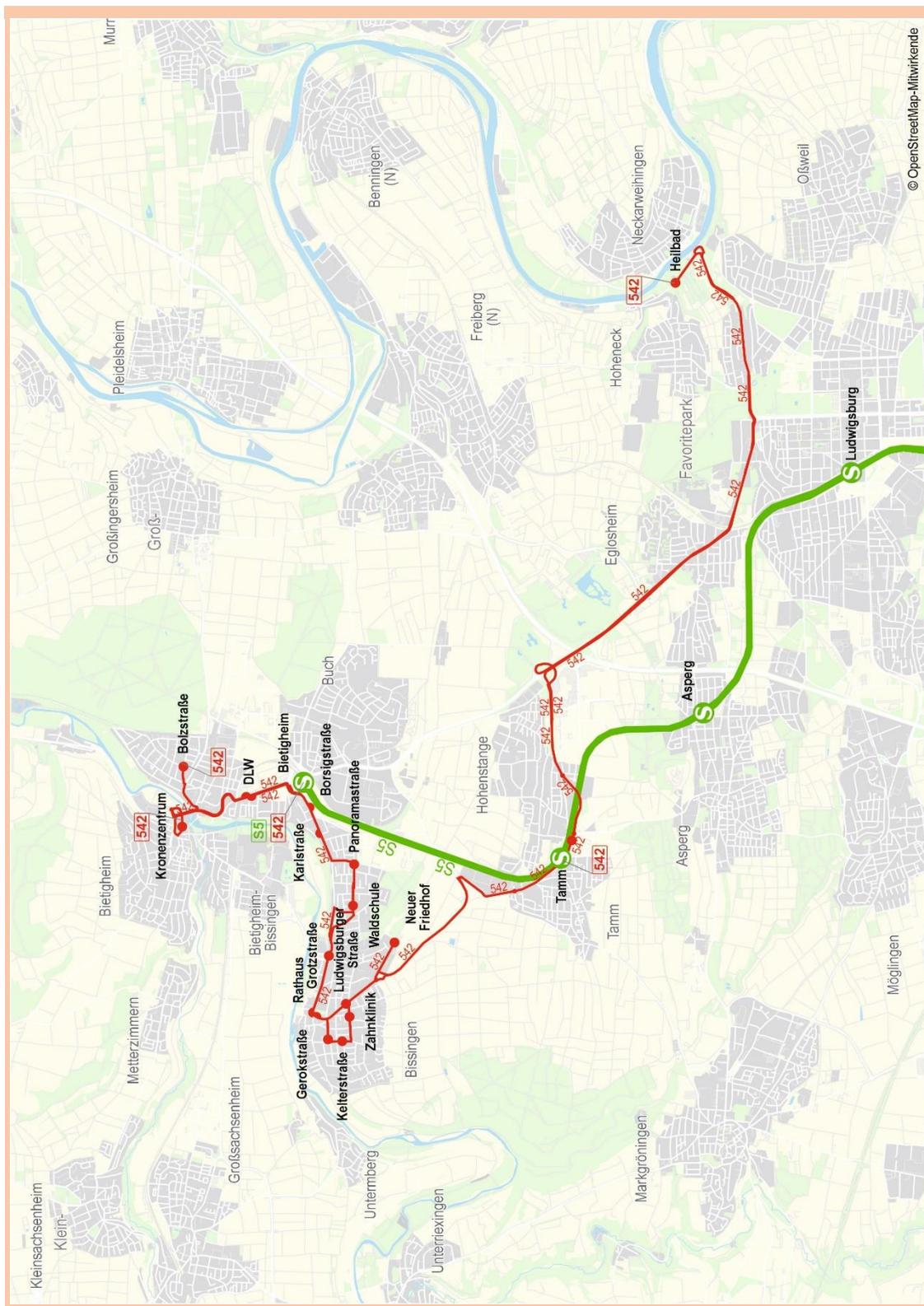


Linienverlauf

Linien Bietigheim – Bissingen – Tamm – Hoheneck

Linien 542

		Status Quo (Fahrplan 2020)	BA / ÖP (verkehrli- ches Min- destniveau)	Ausrei- chende Ver- kehrsbedie- nung
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1) Bietigheim – Hoheneck (LB) [542]	1 / 0 / 0 / 0	0 / 0 / 0 / 0	1 / 0 / 0 / 0
	2) Bietigheim – Tamm [542]	1 / 0 / 0 / 0	0 / 0 / 0 / 0	1 / 0 / 0 / 0
	→ Kommunale Zubestellungen im Stadtverkehr vorhanden			
Betriebsleistungen im Landkreis Ludwigsburg (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)		In Stadtverkehren werden die Betriebsleistungen nur für das komplette Linienbündel wiedergegeben (siehe Kap. 6.4.3 „Bündel 5 – Verkehrsraum Bietigheim“).		
Anschlüsse	---			
Hinweise	<ul style="list-style-type: none"> Diese Linie besteht aus einzelnen nicht vertakteten Fahrten. Es soll nach Möglichkeiten gesucht werden, die relevanten Funktionen der Linien in andere vertaktete Linien zu integrieren, sodass diese Linie künftig nicht mehr notwendig ist. Ggf. ist auch die Integration in einen On-Demand-Verkehr denkbar. 			



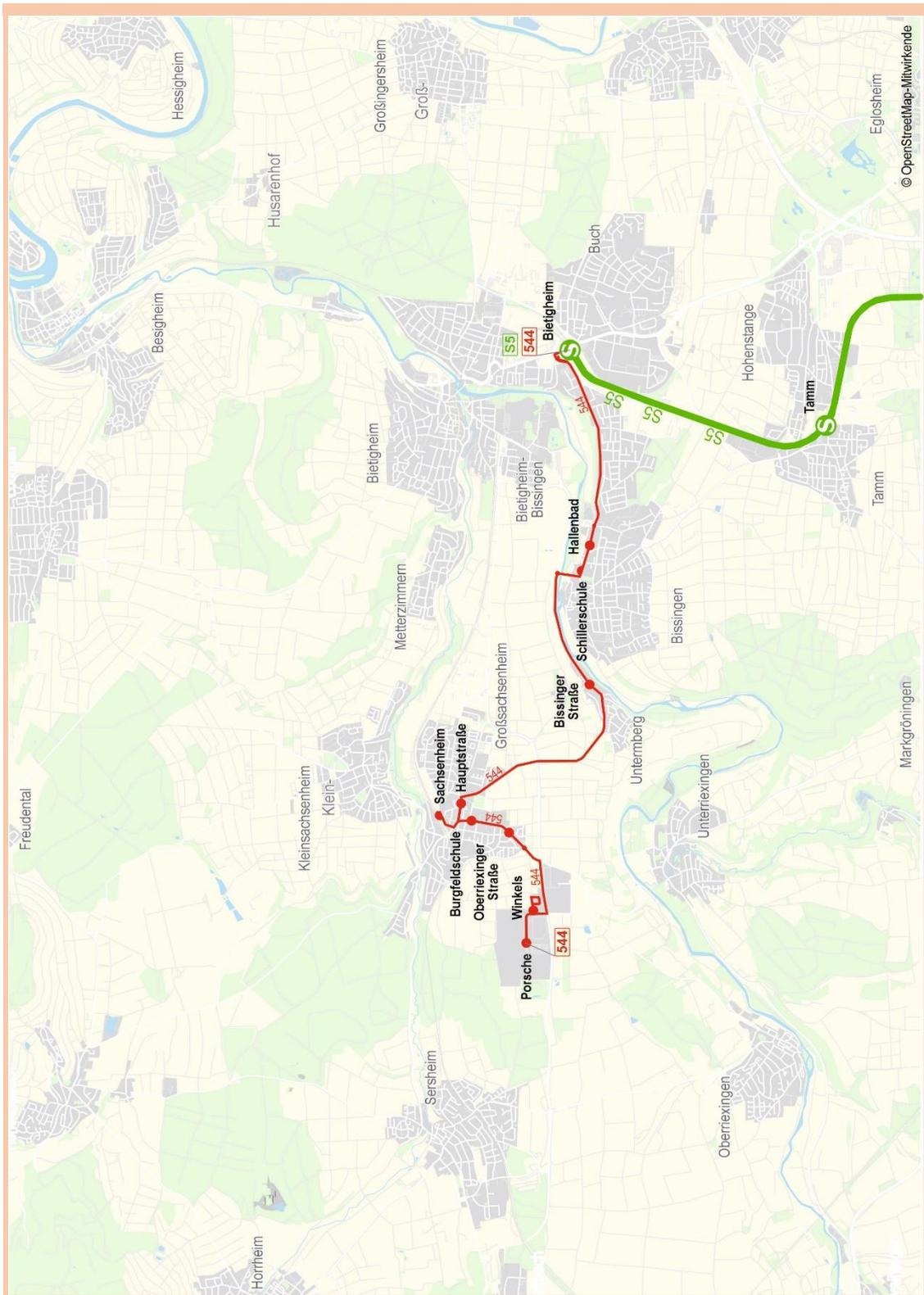
© OpenStreetMap-Mitwirkende

Linienverlauf

Liniengruppe Bietigheim – Sachsenheim – Eichwald

Linien 544

		Status Quo (Fahrplan 2020)	BA / ÖP (verkehrli- ches Min- destniveau)	Ausrei- chende Ver- kehrsbedie- nung
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1) Bietigheim – Sachsenheim – Eichwald [544]	1 / 0 / 0 / 0	0 / 0 / 0 / 0	1 / 0 / 0 / 0
	→ <i>Kommunale Zubestellungen im Stadtverkehr vorhanden</i>			
Betriebsleistungen im Landkreis Ludwigsburg (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)	In Stadtverkehren werden die Betriebsleistungen nur für das komplette Linienbündel wiedergegeben (siehe Kap. 6.4.3 „Bündel 5 – Verkehrsraum Bietigheim“).			
Anschlüsse	Primär: (aus Ri. Eichwald) Bietigheim-Bissingen Bf.: S5/RB/RE Ri. Stuttgart Sekundär: (aus Ri. Eichwald) Bietigheim-Bissingen Bf.: RB/RE Ri. Heilbronn			
Hinweise	<ul style="list-style-type: none"> • Diese Linie besteht aus einzelnen nicht vertakteten Fahrten. Es soll nach Möglichkeiten gesucht werden, die relevanten Funktionen der Linien in andere vertaktete Linien (z.B. die Linie 566) zu integrieren, sodass diese Linie künftig nicht mehr notwendig ist. • Vor einer Neuvergabe soll das Bedienungskonzept für das interkommunale Gewerbegebiet Eichwald evaluiert und sowohl hinsichtlich der Fahrplanung, Linienführung als auch Haltestelleninfrastruktur ggf. angepasst werden. • Die Leistungserbringung im interkommunalen Gewerbegebiet Eichwald sollte dabei – auch aus Gründen der Übersichtlichkeit – mit möglichst wenigen Linien, bestenfalls mit einer Buslinie, erfolgen. 			

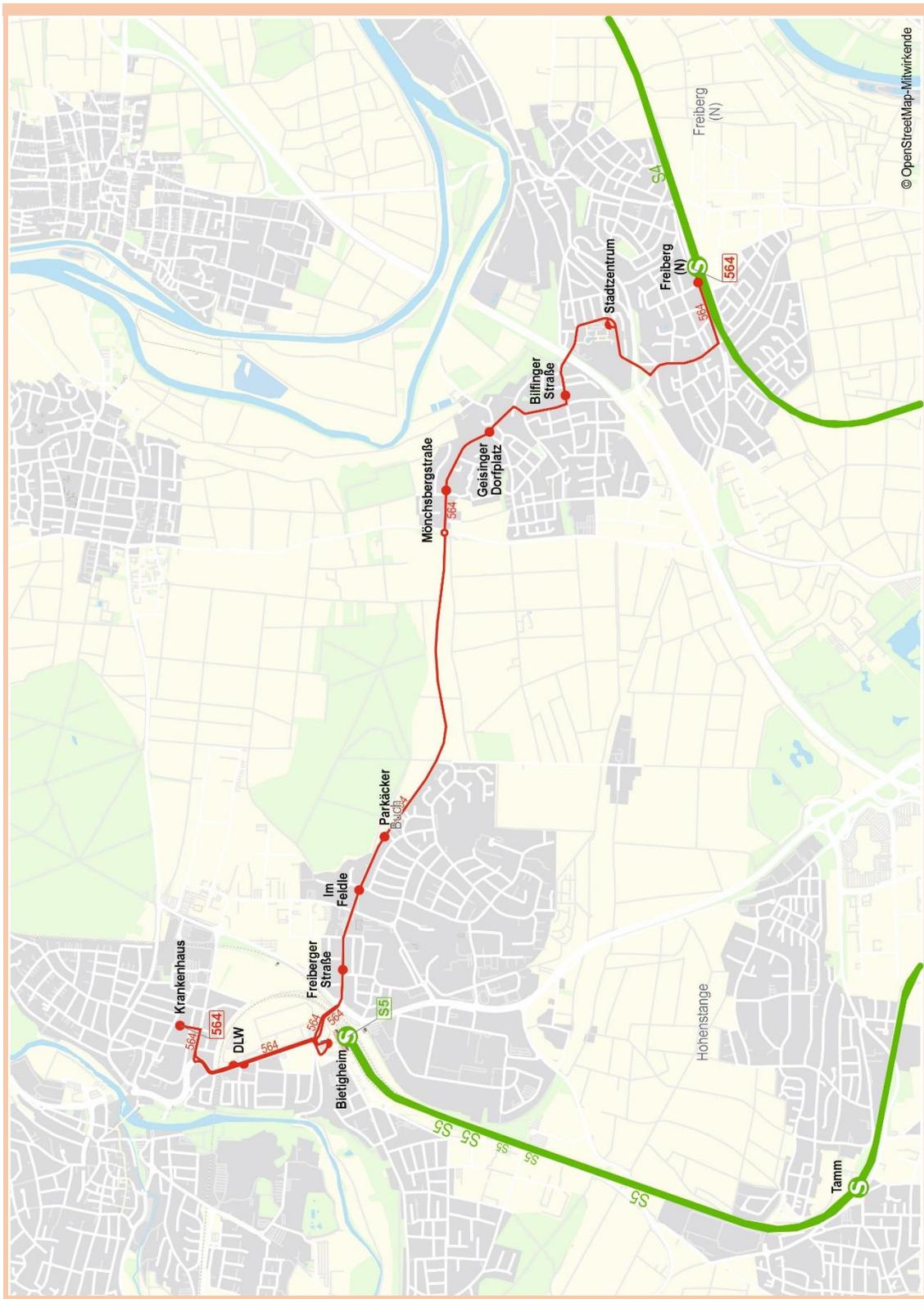


Linienverlauf

Linien Bietigheim Krankenhaus – Bietigheim ZOB – Freiberg (N)

Linien 564

		Status Quo (Fahrplan 2020)	BA / ÖP (verkehrli- ches Min- destniveau)	Ausrei- chende Ver- kehrsbedie- nung
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1) Bietigheim – Freiberg (N) [564]	18 / 0 / 0 / 0	15 / 0 / 0 / 0 BA: 15 / 0 / 0 / 0	18 / 0 / 0 / 0
	→ <i>Kommunale Zubestellungen im Stadtverkehr vorhanden</i>			
Betriebsleistungen im Landkreis Ludwigsburg (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)		In Stadtverkehren werden die Betriebsleistungen nur für das komplette Linienbündel wiedergegeben (siehe Kap. 6.4.3 „Bündel 5 – Verkehrsraum Bietigheim“).		
Anschlüsse	Primär: (aus Ri. Bietigheim) Freiberg Bf.: S4 Ri. Backnang Sekundär: (aus Ri. Freiberg) Bietigheim-Bissingen Bf.: S5/RB/RE Ri. Stuttgart (aus Ri. Freiberg) Bietigheim Bf.: RB/RE Ri. Heilbronn			
Hinweise	---			



© OpenStreetMap-Mitwirkende

Linienverlauf

Bündel 6: Verkehrsraum Marbach (N)

Linien Marbach – Großbottwar – Winzerhausen /– Beilstein

Linien 460, 461, X46, N46

		Status Quo (Fahrplan 2020)	BA / ÖP (verkehrli- ches Min- destniveau)	Ausrei- chende Ver- kehrsbedie- nung
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1) Marbach – Steinheim [460, 461]	53 / 38 / 29 / 0 EWM: 19 / 1 / 4 / 0	89 / 45 / 27 / 0 BA: 89 / 45 / 27 / 0 ÖP: 48 / 28 / 15 / 0	89 / 45 / 27 / 0
	2) Steinheim – Großbottwar (via Kleinbottwarer Straße) [460]	40 / 38 / 29 / 0 EWM: 1 / 1 / 4 / 0	48 / 28 / 15 / 0 BA: 46 / 23 / 14 / 0 ÖP: 48 / 28 / 15 / 0	48 / 37 / 25 / 0
	3) Steinheim – Horrenwinkel [461]	32 / 8 / 8 / 0 EWM: 23 / 8 / 8 / 0	0 / 0 / 0 / 0	9 / 0 / 0 / 0
	4) Horrenwinkel – Großbottwar [461]	19 / 8 / 8 / 0 EWM: 4 / 8 / 8 / 0	0 / 0 / 0 / 0	15 / 0 / 0 / 0
	5) Marbach – Beilstein (direkt) [X46]	13 / 0 / 0 / 0 EWM: 1 / 0 / 0 / 0	15 / 0 / 0 / 0 BA: 15 / 0 / 0 / 0	15 / 0 / 0 / 0
	6) Großbottwar – Beilstein (via Gronau) [460]	40 / 38 / 29 / 0 EWM: 1 / 1 / 4 / 0	48 / 28 / 15 / 0 BA: 34 / 19 / 11 / 0 ÖP: 48 / 28 / 15 / 0	48 / 37 / 25 / 0
	7) Großbottwar – Winzerhausen [461]	30 / 13 / 4 / 0 EWM: 4 / 2 / 1 / 0	19 / 10 / 7 / 0 BA: 19 / 10 / 7 / 0	31 / 13 / 7 / 0
	8) Großbottwar – Winzerhausen (via Holzweilerhof) [461]	5 / 4 / 4 / 0 EWM: 0 / 2 / 1 / 0		
	9) Marbach – Beilstein [N46]	0 / 0 / 0 / 3	0 / 0 / 0 / 0	0 / 0 / 0 / 3
Betriebsleistungen im Landkreis Ludwigsburg (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)		Ca. 816.200 (zzgl. b.S. & w.v.)	Ca. 814.300 (zzgl. b.S. & w.v.)	Ca. 921.100 (zzgl. b.S. & w.v.)
Anschlüsse	<p>Primär: (aus Ri. Beilstein) Marbach Bf.: S4 Ri. Stuttgart</p> <p>Sekundär: (aus Ri. Beilstein) Marbach Bf.: S4 Ri. Backnang (aus Ri. Marbach) Beilstein Schulzentrum: 642, 644, 645 Ri. Heilbronn (aus Ri. Marbach) Großbottwar Rosenplatz: 461 Ri. Winzerhausen (aus Ri. Marbach) Großbottwar Rosenplatz: 465 Ri. Hof und Lembach (aus Ri. Marbach) Oberstenfeld Lichtenberger Str: 463 Ri. Prevorst</p>			
Hinweise	<ul style="list-style-type: none"> • Aufgrund von Fahrgastbeschwerden bezüglich der Verbindung Höpfigheim – Marbach (N) soll (erneut) untersucht werden, ob der Abschnitt Höpfigheim – Steinheim sinnvollerweise (wie heute) von der Linie 444 aus Freiberg (N) oder eher von einer aus dem Bottwartal kommenden Buslinie mit Anbindung an Marbach (N) bedient werden soll. • Um den Vorteil der schnellen Busverbindung von Beilstein nach Marbach (N) mit der Linie X46 über die HVZ hinaus nutzbar zu machen, sind verlängerte Betriebszeiten dieser Linie zu prüfen. • Zwischen Backnang und Oberstenfeld bzw. Beilstein ist eine kreisüberschreitende Busverbindung geplant. Im Fall einer Realisierung wären die Fahrpläne der Buslinien im Bottwartal nach Optimierungsmöglichkeiten hinsichtlich der Anschluss-Situation zu analysieren. • Das Bottwartal ist einer der nachfragestärksten Bus-Korridore in den VVS-Verbundlandkreisen. Busbeschleunigungsmaßnahmen sollten deshalb mit Nachdruck angestrebt werden. Eventuell könnten neu zu schaffende Busspuren später für eine langfristig angedachte Bottwartal-Stadtbahn adaptierbar sein. • Die Nachtbuslinie N46 soll künftig auch Gronau anbinden. • Es ist zu prüfen, ob die Busse der Linie N46 in Richtung Marbach (N) beschleunigt geführt werden und somit weitere Orte (z.B. Gronau o. Höpfigheim) angeschlossen werden könnten. 			

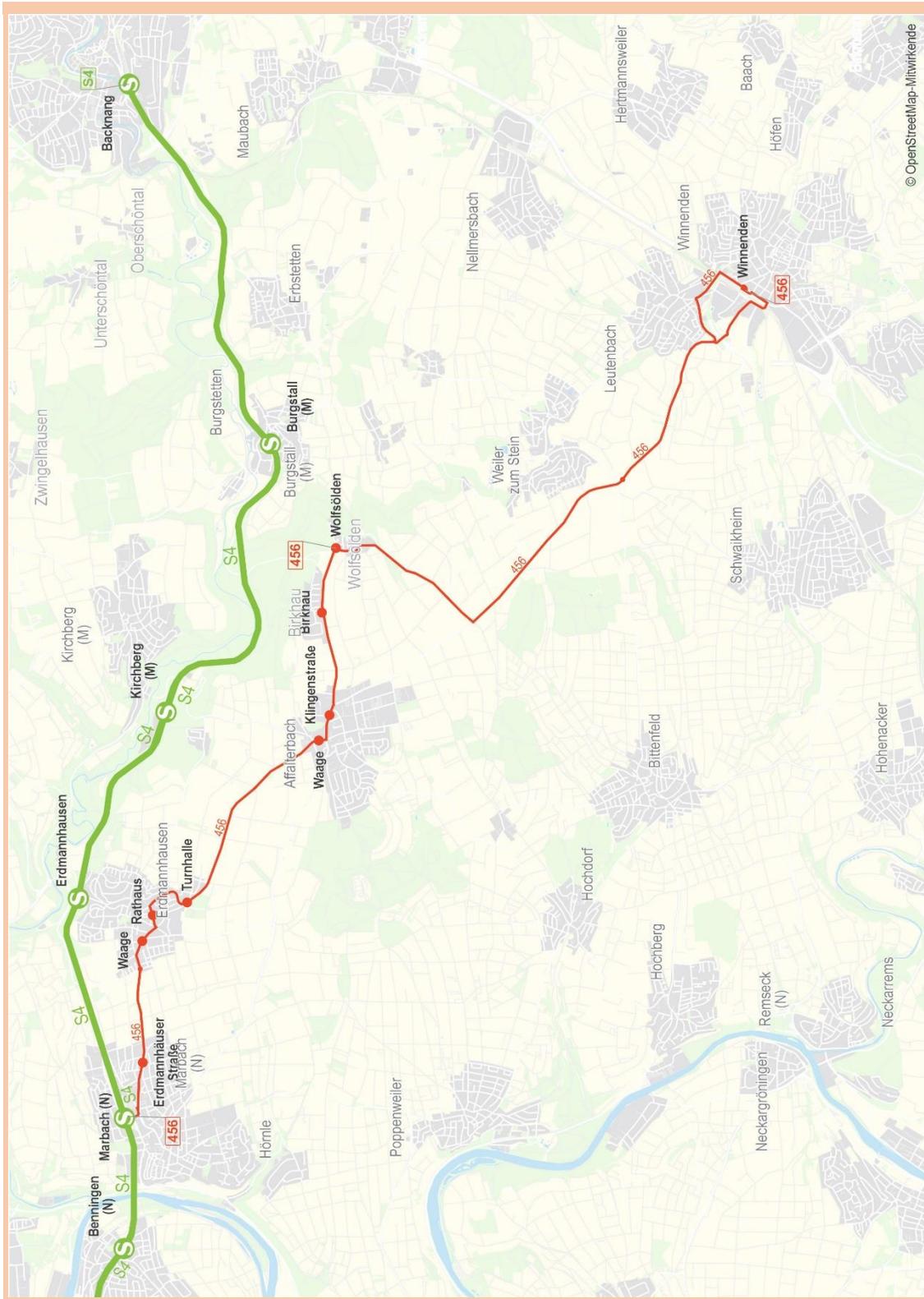


Linienvverlauf

Liniengruppe Marbach – Affalterbach – Wolfsölden – Winnenden

Linien 456, N40 [Die Linie N40 ist bündelfrei.]

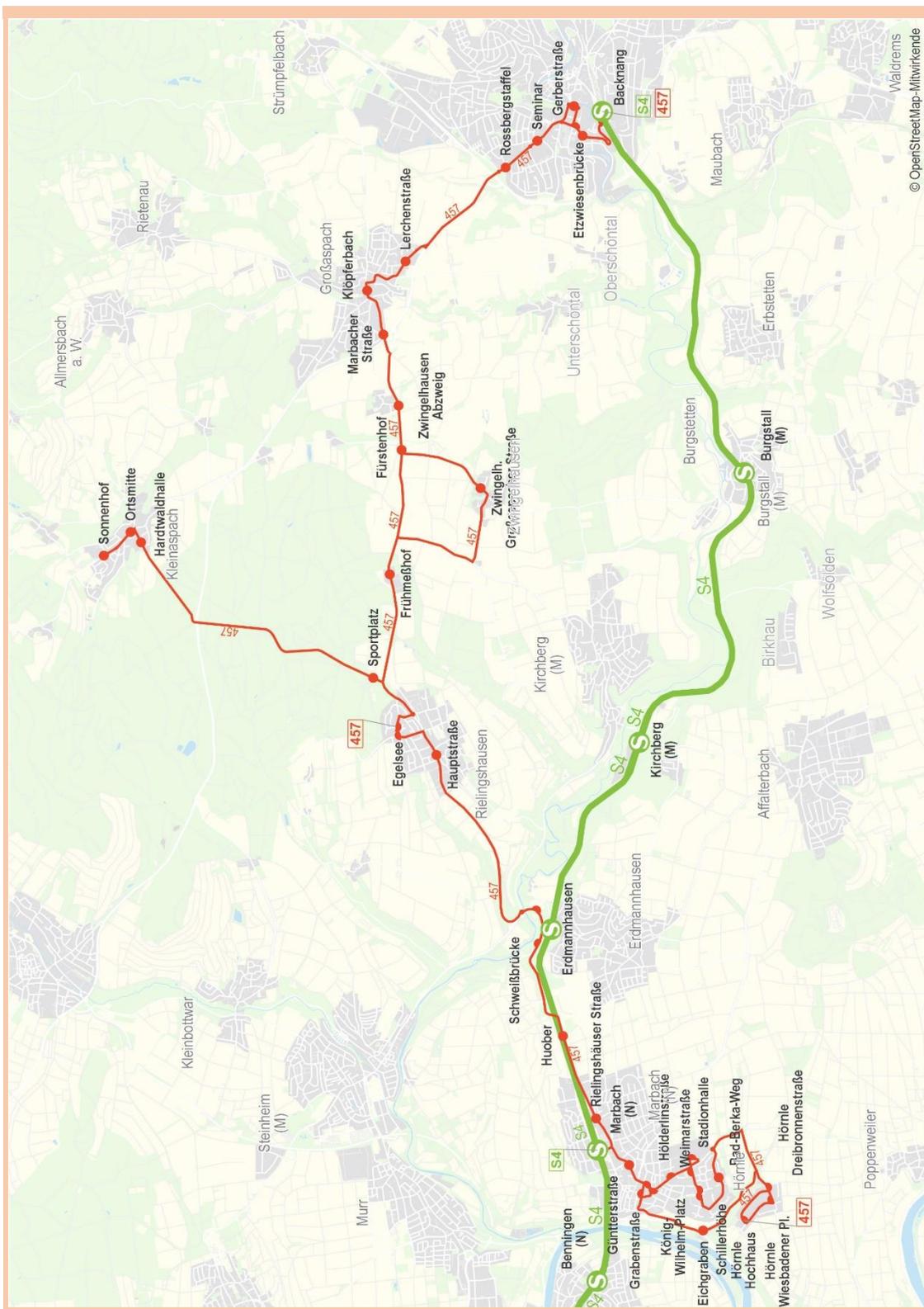
		Status Quo (Fahrplan 2020)	BA / ÖP (verkehrli- ches Min- destniveau)	Ausrei- chende Ver- kehrsbedie- nung
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1) Marbach – Affalterbach [456]	53 / 42 / 17 / 1 EWM: 2 / 16 / 0 / 1	48 / 28 / 15 / 0 BA: 48 / 24 / 14 / 0 ÖP: 48 / 28 / 15 / 0	51 / 28 / 17 / 0
	2) Affalterbach – Wolfsölden [456]	53 / 42 / 17 / 1 EWM: 2 / 16 / 0 / 1	19 / 10 / 7 / 0 BA: 19 / 10 / 7 / 0	51 / 26 / 17 / 0
	3) Wolfsölden – Winnenden [456]	6 / 0 / 0 / 0 KZu: 3 / 0 / 0 / 0	0 / 0 / 0 / 0	3 / 0 / 0 / 0
	4) Marbach – Marbach (Süd) – Affal- terbach – Erdmannhausen – Rielings- hausen – Kirchberg (M) [N40]	0 / 0 / 0 / 4	0 / 0 / 0 / 0	0 / 0 / 0 / 4
Betriebsleistungen im Landkreis Ludwigsburg (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)		Ca. 310.500 (zzgl. b.S. & w.v.)	Ca. 201.800 (zzgl. b.S. & w.v.)	Ca. 276.000 (zzgl. b.S. & w.v.)
Anschlüsse	Primär: (aus Ri. Winnenden) Marbach Bf.: S4 Ri. Stuttgart Sekundär: (aus Ri. Marbach) Winnenden Bf.: S3/RB/RE Ri. Stuttgart (aus Ri. Marbach) Winnenden Bf.: S3/RB/RE Ri. Backnang			
Hinweise	<ul style="list-style-type: none"> Im Rems-Murr-Kreis ist eine Taktverdichtung der Linie 334 im Abschnitt Winnenden Bahnhof – Weiler zum Stein geplant. Es soll geprüft werden, ob diese Fahrten ab Weiler zum Stein Rathaus via Affalterbach bis Marbach (N) verlängert und in die Linie 456 eingebunden werden können. In diesem Zusammenhang wäre neben einer Stärkung der kreisübergreifenden Verbindung Marbach (N) – Winnenden auch eine bessere Erschließung des südlichen Teils von Affalterbach möglich. Zur besseren Erreichbarkeit der Marbacher Innenstadt aus Richtung Erdmannhausen und Affalterbach soll eine Weiterführung der Linie in Richtung Marbach (N) Innenstadt während des Einkaufsverkehrs geprüft werden. Aktuell enden die Busse der Linie 455 (Backnang – Burgstall) mit einer recht langen Wendezeit an der Murrbrücke in Burgstall. Eine Verlängerung der Linie nach Affalterbach wäre deshalb mit relativ geringem Aufwand möglich. Es soll nach Möglichkeiten gesucht werden, diesen Lückenschluss umzusetzen, sodass der Knoten Backnang aus Affalterbach umsteigefrei erreicht werden kann und im Gegenzug der Arbeitsplatzschwerpunkt Affalterbach mit dem Raum Backnang verbunden wird. Die Busse der Linie 456 sollten zwischen Marbach (N) und Erdmannhausen nach Möglichkeit im Versatz fahren, sodass die kurz geführten S-Bahnen, die in Marbach (N) enden und nicht nach Backnang durchgebunden sind, möglichst häufig einen Busanschluss nach bzw. von Erdmannhausen haben. 			



Linienvverlauf

Liniengruppe Marbach – Rielingshausen – Kleinaspach /– Großaspach – Backnang
Linien 457

		Status Quo (Fahrplan 2020)	BA / ÖP (verkehrli- ches Min- destniveau)	Ausrei- chende Ver- kehrsbedie- nung
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1) Backnang – Großaspach [457]	8 / 0 / 0 / 0 KZu: 8 / 0 / 0 / 0	0 / 0 / 0 / 0	0 / 0 / 0 / 0
	2) Großaspach – Rielingshausen [457]	13 / 0 / 0 / 0 KZu: 2 / 0 / 0 / 0	15 / 0 / 0 / 0 BA: 15 / 0 / 0 / 0	15 / 0 / 0 / 0
	3) Kleinaspach – Rielingshausen [457]	3 / 0 / 0 / 0	0 / 0 / 0 / 0	3 / 0 / 0 / 0
	4) Rielingshausen – Marbach [457]	41 / 40 / 17 / 1 EWM: 7 / 21 / 10 / 0	22 / 11 / 7 / 0 BA: 22 / 11 / 7 / 0	34 / 19 / 7 / 1
Betriebsleistungen im Landkreis Ludwigsburg (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)		Ca. 236.000 (zzgl. b.S. & w.v.)	Ca. 125.400 (zzgl. b.S. & w.v.)	Ca. 178.700 (zzgl. b.S. & w.v.)
Anschlüsse	Primär: (aus Ri. Kleinaspach/Backnang) Marbach Bf.: S4 Ri. Stuttgart Sekundär: (aus Ri. Marbach) Backnang Bf.: S3/S4/RB/RE Ri. Stuttgart (aus Ri. Marbach) Backnang Bf.: RB/RE Ri. Murrhardt			
Hinweise	<ul style="list-style-type: none"> Sollte das Volumen des aktuellen Fahrplans – welches auch umfangreiche eigenwirtschaftliche Zusatzleistungen enthält – beibehalten werden, wäre eine Umverteilung der Leistung über den Tag hinweg anzustreben. So könnte der Halbstunden-Takt gerade im Spät- und Wochenendverkehr reduziert und dafür leistungsneutral der Viertelstunden-Takt - insbesondere während der nachmittäglichen Berufsverkehrszeit – ausgebaut werden. So könnte mit der gleichen Leistung ein größerer verkehrlicher Effekt erzielt werden. 			

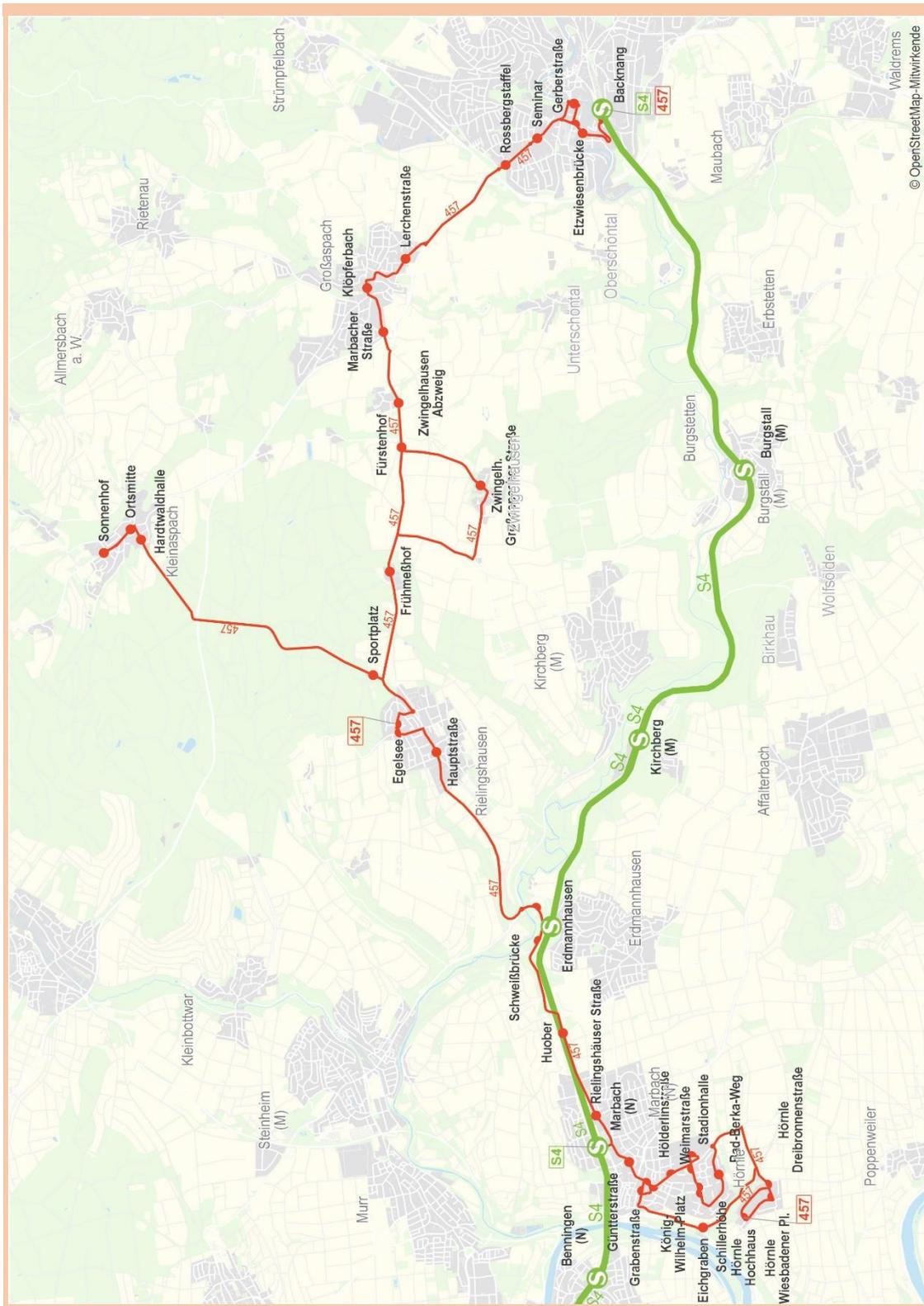


Linienverlauf

Liniengruppe Marbach – Hörnle

Linien 457

		Status Quo (Fahrplan 2020)	BA / ÖP (verkehrli- ches Min- destniveau)	Ausrei- chende Ver- kehrsbedie- nung
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1) Marbach – Hörnle (via Bad Berka- Weg) [457]	48 / 32 / 17 / 1 EWM: 5 / 8 / 0 / 1	48 / 28 / 15 / 0 BA: 28 / 16 / 8 / 0 ÖP: 48 / 28 / 15 / 0	48 / 28 / 17 / 0
	2) Marbach – Hörnle (via Eichgraben) [457]	1 / 10 / 0 / 0 EWM: 0 / 7 / 0 / 0		
Betriebsleistungen im Landkreis Ludwigsburg (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)		Ca. 141.000 (zzgl. b.S. & w.v.)	Ca. 129.800 (zzgl. b.S. & w.v.)	Ca. 130.900 (zzgl. b.S. & w.v.)
Anschlüsse	Primär: (aus Ri. Hörnle) Marbach Bf.: S4 Ri. Stuttgart Sekundär: (aus Ri. Hörnle) Marbach Bf.: S4 Ri. Backnang			
Hinweise	---			

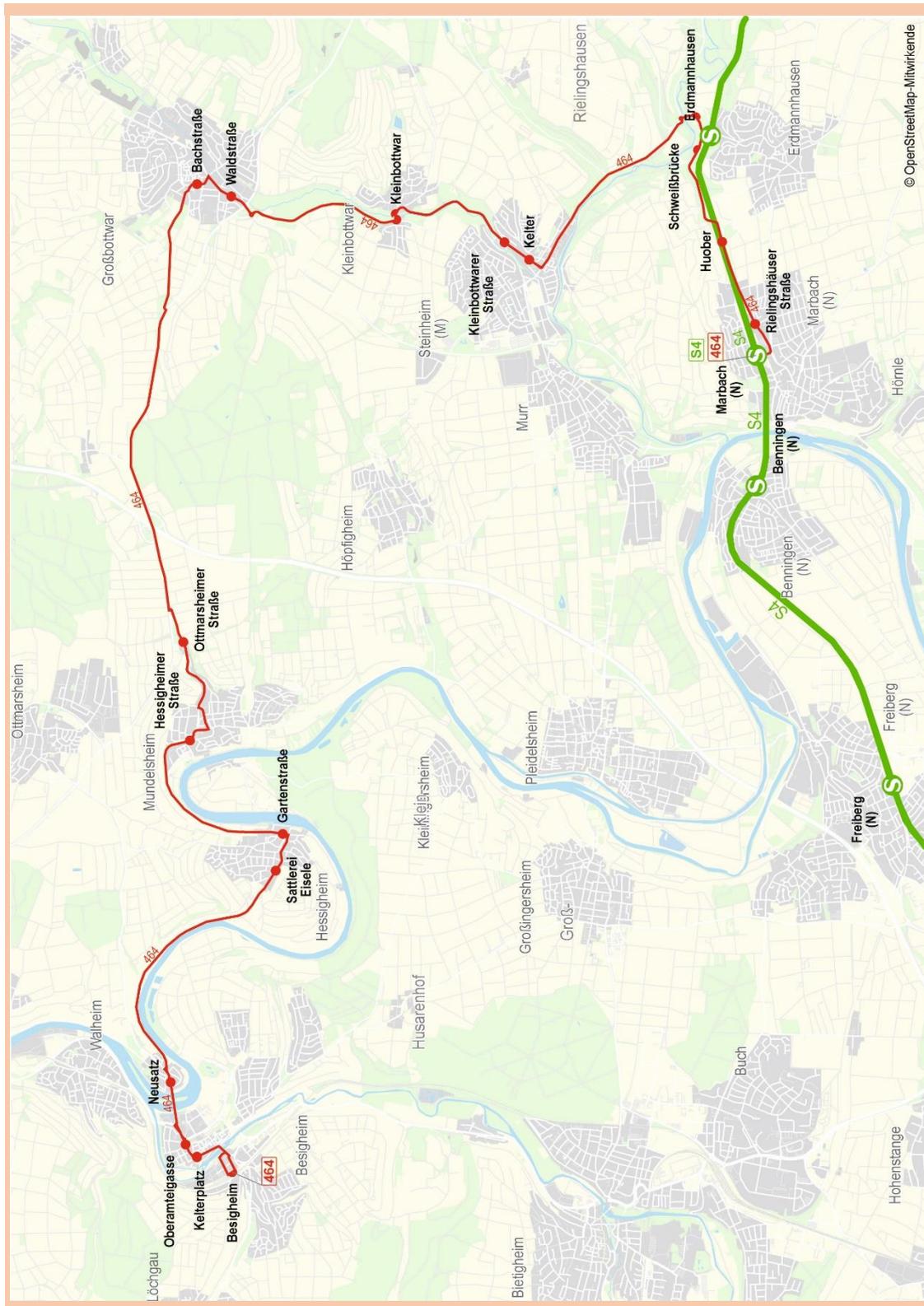


Linienverlauf

Liniengruppe Marbach – Bottwartal – Neckartal – Besigheim
(Fahrrad- und Wanderbus WeinKulTourer)

Linien 464

		Status Quo (Fahrplan 2020)	BA / ÖP (verkehrli- ches Min- destniveau)	Ausrei- chende Ver- kehrsbedie- nung
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1) Marbach – Besigheim [464]	0 / 0 / 5 / 0	0 / 0 / 0 / 0	0 / 0 / 5 / 0
Betriebsleistungen im Landkreis Ludwigsburg (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)		Ca. 7.900 (zzgl. b.S. & w.v.)	0 (zzgl. b.S. & w.v.)	Ca. 7.900 (zzgl. b.S. & w.v.)
Anschlüsse	<p>Primär: (aus Ri. Besigheim) Marbach Bf.: S4 Ri. Stuttgart</p> <p>Sekundär: (aus Ri. Marbach) Besigheim Bf.: RB/RE Ri. Stuttgart (aus Ri. Marbach) Besigheim Bf.: RB/RE Ri. Stuttgart (aus Ri. Besigheim) Marbach Bf.: S4 Ri. Backnang</p>			
Hinweise	<ul style="list-style-type: none"> Das Ziel sollte – gerade vor dem Hintergrund des mittlerweile deutlich ausgebauten Angebotes der parallelen Linien 459 und 460 – sein, touristische Attraktionen direkt anzufahren, welche von den "normalen" Buslinien nicht bedient werden. Ggf. kann durch eine solche Überplanung ein Fahrgastzuwachs erreicht werden. Die Busse der Linie 464 sollten möglichst zeitversetzt zu den weitestgehend parallel fahrenden Bussen der Linie 459 verkehren. Es soll geprüft werden, ob auf der Verbindung zwischen Besigheim und Großbottwar auch montags bis freitags ein Busverkehr etabliert werden kann. Die Busse der Linie 464 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. 			

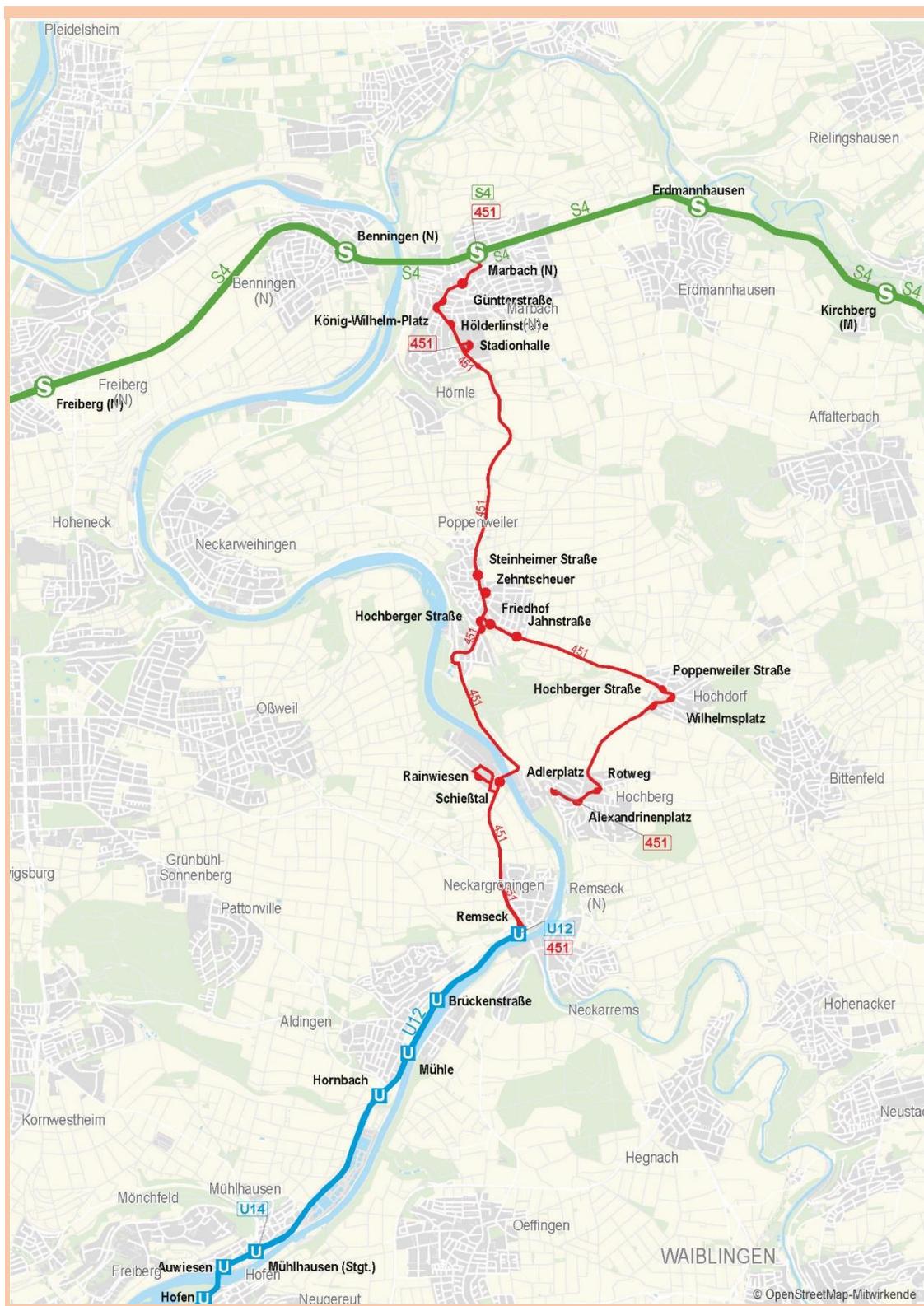


Linienverlauf

Liniengruppe Marbach (N) – Poppenweiler – Neckargröningen

Linien 451

		Status Quo (Fahrplan 2020)	BA / ÖP (verkehrli- ches Min- destniveau)	Ausrei- chende Ver- kehrsbedie- nung
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1) Marbach (N) – Poppenweiler – Neckargröningen [451]	12 / 0 / 0 / 0 EWM: 1 / 0 / 0 / 0	15 / 0 / 0 / 0 BA: 15 / 0 / 0 / 0	15 / 0 / 0 / 0
Betriebsleistungen im Landkreis Ludwigsburg (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)		Ca. 67.000 (zzgl. b.S. & w.v.)	Ca. 83.700 (zzgl. b.S. & w.v.)	Ca. 83.700 (zzgl. b.S. & w.v.)
Anschlüsse	Primär: (aus Ri. Marbach) Neckargröningen Stadtbahn: X43 Ri. Waiblingen Sekundär: (aus Ri. Neckargröningen) Marbach Bf.: S4 Ri. Backnang (aus Ri. Neckargröningen) Marbach Bf.: S4 Ri. Stuttgart (aus Ri. Marbach) Neckargröningen: U12 Ri. Stuttgart			
Hinweise	---			

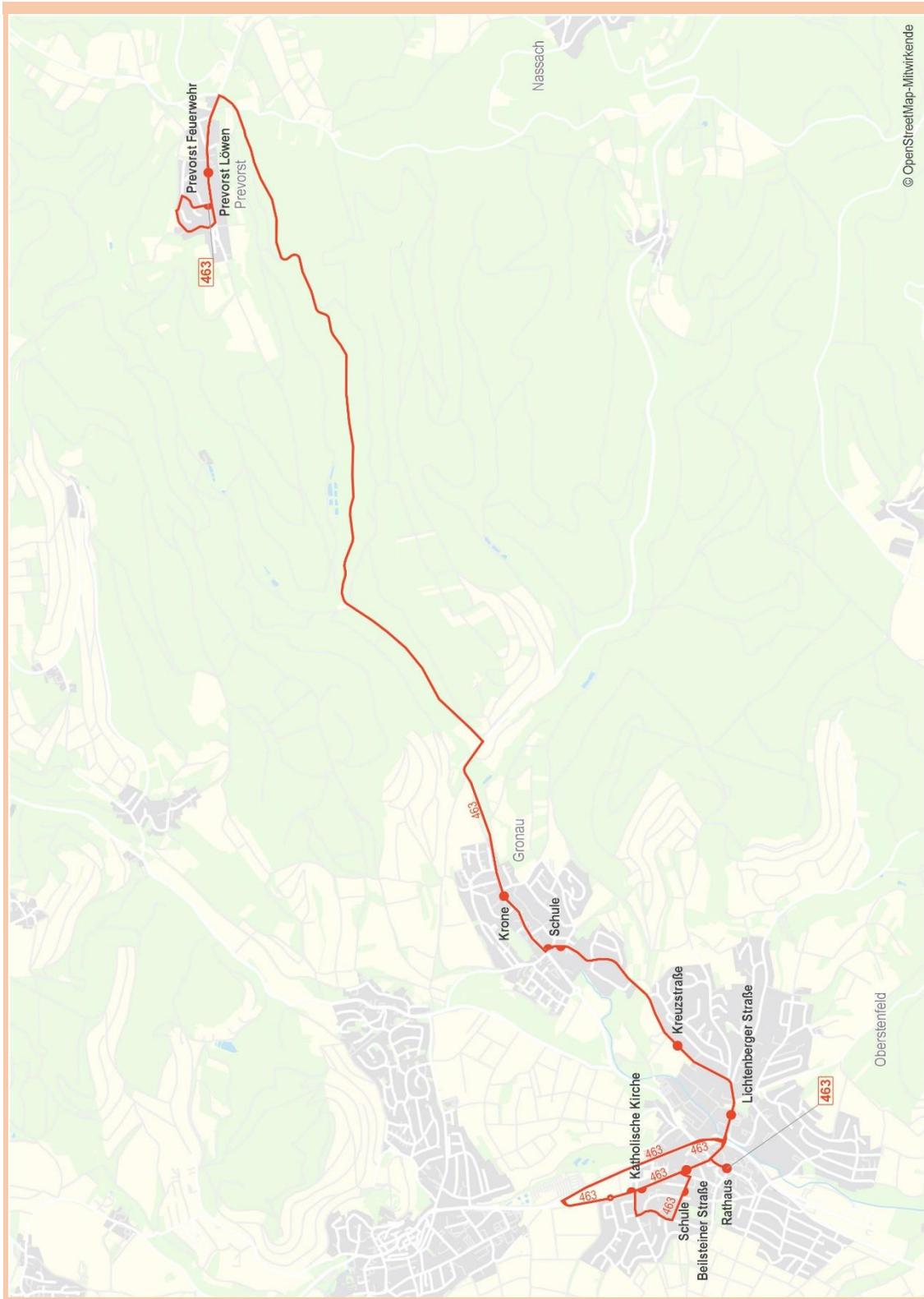


Linienverlauf

Liniengruppe Prevorst – Gronau – Oberstenfeld

Linien 463

		Status Quo (Fahrplan 2020)	BA / ÖP (verkehrli- ches Min- destniveau)	Ausrei- chende Ver- kehrsbedie- nung
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1) Prevorst – Gronau – Oberstenfeld [463]	11 / 8 / 7 / 0 EWM: 0 / 1 / 1 / 0	15 / 8 / 6 / 0 BA: 15 / 8 / 6 / 0	15 / 8 / 6 / 0
Betriebsleistungen im Landkreis Ludwigsburg (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)		Ca. 75.800 (zzgl. b.S. & w.v.)	Ca. 95.500 (zzgl. b.S. & w.v.)	Ca. 95.500 (zzgl. b.S. & w.v.)
Anschlüsse	Primär: (aus Ri. Prevorst) Oberstenfeld Lichtenberger Str.: 460 Ri. Marbach			
Hinweise	<ul style="list-style-type: none"> Zur Schaffung neuer Direktverbindungen ist zu untersuchen, ob für die Linien 463 (Oberstenfeld – Prevorst) und 385/386 (Buslinien von Sulzbach nach Spiegelberg) ein kreisübergreifendes Buskonzept möglich ist, bei dem – ohne großen Zusatzaufwand – Direktverbindungen von Oberstenfeld und Prevorst zur Murrbahn sowie von Sulzbach und Spiegelberg ins nördliche Bottwartal entstehen können. Alternativ wäre denkbar, die Linien 463 und 644 (HNV) zu einer Linie Beilstein – Prevorst – Oberstenfeld zu verbinden. Dadurch hätten nahezu alle Teilorte von Beilstein bessere Busverbindungen in Richtung Marbach. Zudem könnten durch die betriebliche Zusammenführung betriebliche Synergien entstehen. Aktuell sind an Wochenenden in den Sommermonaten die Linien 467 (Freizeitbus) und 463 zwischen Oberstenfeld und Prevorst parallel im Einsatz, was zu einem Überangebot in Prevorst führt. Aus diesem Grund soll nach einem Konzept gesucht werden, bei dem beide Linien zusammengeführt werden können, so dass für den Fahrgast über das ganze Jahr einerseits ein transparentes Angebot entsteht und andererseits eine wirtschaftliche Leistungserstellung gewährleistet werden kann. 			

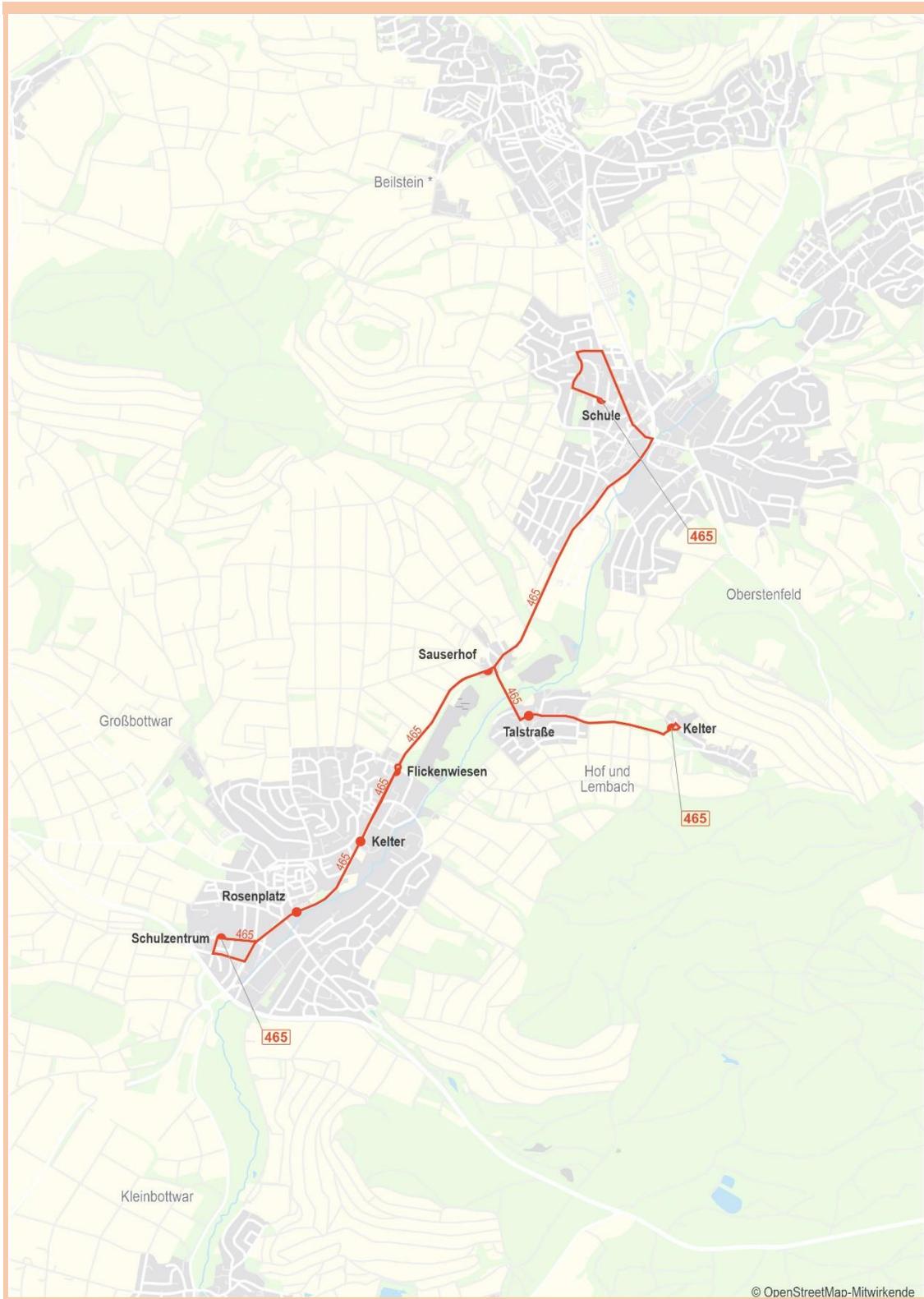


Linienverlauf

Liniengruppe Hof und Lembach – Großbottwar – Oberstenfeld

Linien 465

		Status Quo (Fahrplan 2020)	BA / ÖP (verkehrli- ches Min- destniveau)	Ausrei- chende Ver- kehrsbedie- nung
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1) Hof und Lembach – Großbottwar [465]	4 / 0 / 0 / 0	4 / 0 / 0 / 0 BA: 4 / 0 / 0 / 0	4 / 0 / 0 / 0
	2) Hof und Lembach – Oberstenfeld [465]	0 / 0 / 0 / 0	0 / 0 / 0 / 0	0 / 0 / 0 / 0
Betriebsleistungen im Landkreis Ludwigsburg (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)		Ca. 7.600 (zzgl. b.S. & w.v.)	Ca. 7.600 (zzgl. b.S. & w.v.)	Ca. 7.600 (zzgl. b.S. & w.v.)
Anschlüsse	Primär: (aus Ri. Hof und Lembach) Großbottwar Rosenplatz: 460/461/X46 Ri. Marbach			
Hinweise	---			

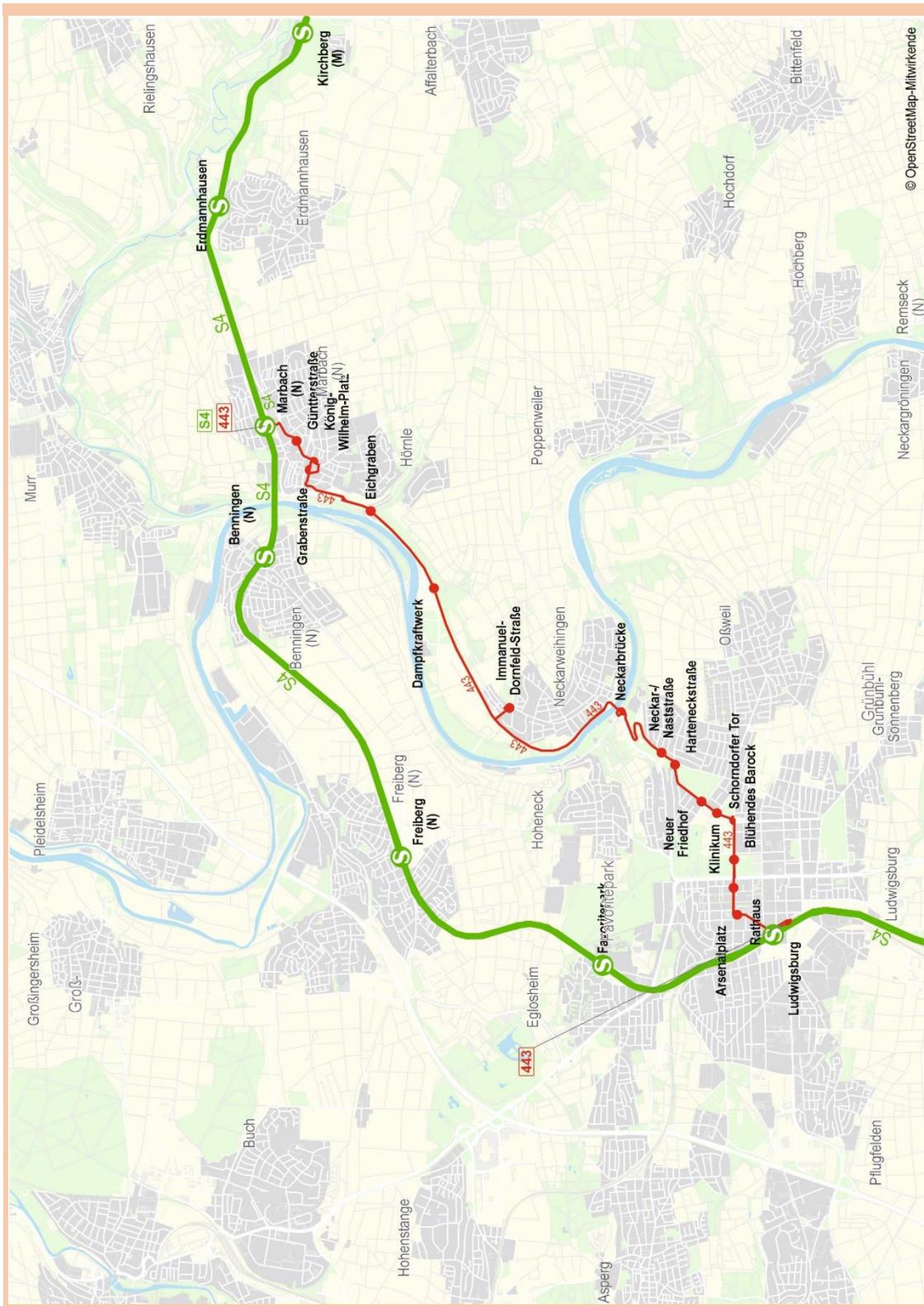


Linienvverlauf

Liniengruppe Ludwigsburg – Neckarweihingen – Marbach (N)

Linien 443

		Status Quo (Fahrplan 2020)	BA / ÖP (verkehrli- ches Min- destniveau)	Ausrei- chende Ver- kehrsbedie- nung
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1) Ludwigsburg – Neckarweihingen – Marbach (N) [443]	11 / 0 / 0 / 0	15 / 0 / 0 / 0 BA: 15 / 0 / 0 / 0	15 / 0 / 0 / 0
Betriebsleistungen im Landkreis Ludwigsburg (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)		Ca. 62.400 (zzgl. b.S. & w.v.)	Ca. 85.000 (zzgl. b.S. & w.v.)	Ca. 85.000 (zzgl. b.S. & w.v.)
Anschlüsse	Primär: (aus Ri. Ludwigsburg) Marbach Bf.: S4 Ri. Backnang Sekundär: (aus Ri. Ludwigsburg) Marbach Bf.: S4 Ri. Stuttgart (aus Ri. Marbach) Ludwigsburg Bf.: S4/S5/RB/RE Ri. Stuttgart (aus Ri. Marbach) Ludwigsburg Bf.: S5/RB/RE Ri. Bietigheim			
Hinweise	<ul style="list-style-type: none"> Zur Erschließung des neuen Baugebiets sowie der Jugendherberge und des Hauses Edelberg ist die Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle im Zuge des Linienverlaufs der Linie 443 im Bereich Neckarstraße/Gämsenbergstraße zu prüfen. Derzeit übernimmt die Linie 443 keine signifikante Erschließungsfunktion im Stadtgebiet von Marbach (N), sodass ihre Fahrtenhäufigkeit allein auf der Verbindungsfunktion Marbach – Ludwigsburg basiert. Allerdings könnte die Erschließungsfunktion der Linie künftig eine größere Rolle spielen, da im Bereich des Energie- und Technologieparks städtebauliche Entwicklungen anvisiert sind. Sollte die Linie künftig über 1.000 Einwohner oder Beschäftigte exklusiv erschließen, wäre das Basisangebot der Linie zu prüfen und ggf. anzupassen. 			



Linienverlauf

Bündel 7: Verkehrsraum Ludwigsburg

Im Verkehrsraum Ludwigsburg, der die Städte Ludwigsburg und Kornwestheim umfasst, verkehren die Linien 411, 412, 413, 414, 415, 420, 421, 422, 423, 424, 425, 426, 427, 428, 429, 430, 431, 433 und X43. Die Linien 411 bis 415 haben ihren Ausgangspunkt im Stadtgebiet Kornwestheim und erschließen vorrangig die Stadt. Die Linie 420 bis 430 dienen dem Verkehr innerhalb der Stadt Ludwigsburg. Die Linien 431, X43 und 433 übernehmen dagegen auch regionale Aufgaben.

Da im Ludwigsburger Stadtverkehr hohe Ansprüche an Kapazität und Taktung gestellt werden, können die regionalen Linien nur bedingt die Aufgaben des eigentlichen Stadtverkehrs übernehmen. Eine Ausnahme stellt allerdings die Linie 430 dar, deren Fahrplan die Standards des Ludwigsburger Stadtverkehrs erfüllt und aus diesem Grund innerhalb von Ludwigsburg als vollwertige Stadtverkehrslinie betrachtet werden kann. Dieser Einteilung entsprechend werden die Linien X43, 431 und 433 sowie die in Kornwestheim verkehrenden Linien 411 bis 415 auf voller Länge durch Liniensteckbriefe beschrieben. Der genaue Linienvverlauf dieser Linien soll innerhalb von Ludwigsburg so gewählt werden, dass der Stadtverkehr bestmöglich unterstützt werden kann.

Die Betriebsleistung für das Linienbündel 7 (ohne den Stadtverkehr Kornwestheim und die Nachtbuslinien) beträgt im Status Quo (Fahrplan 2020), inklusive der Zubestellungen der Stadt, etwa 4.383.704 Fahrzeug-km pro Jahr. Das vom Landkreis Ludwigsburg gesicherte verkehrliche Mindestniveau (Basisangebot / ÖPNV-Pakt) und damit gleichermaßen auch die ausreichende Verkehrsbedienung beläuft sich auf rund 2.797.628 Fahrzeug-km p.a., bezogen auf die innerhalb der Kreisgrenzen zu erbringenden Leistungen. Die Angabe der Betriebsleistungen umfasst nur die Leistungen innerhalb des Landkreises Ludwigsburg⁴⁵. Hiervon wiederum sind 2.718.112 Fahrzeug-km p.a. dem originären Basisangebot zuzurechnen. Im Vergleich zum letzten NVP stieg das Basisangebot aus folgenden Gründen an:

- Anhebung des Basisangebots auf Ergänzungsverbindungen von elf auf 15 Fahrtenpaare auf den Linien X43 und der Linie 431 in Richtung Remseck/Waiblingen.
- Aufgrund der hohen Fahrgastzahlen wurde der Korridor Ludwigsburg – Hartenecker Höhe von einer Ergänzungslinie im Stadtverkehr zu einer Stammlinie aufgewertet (siehe Anlage 4.2a).
- Anbindung des neuen Campus der Wüstenrot & Württembergischen AG auf Gemarkung der Stadt Kornwestheim

⁴⁵ Die Leistungsanteile der Linien X43, 431 und 433 im Rems-Murr-Kreis sind demnach ausgeklammert.

Die weiteren 100.016 Fahrzeug-km p.a. sind Zusatzleistungen, die zur Erfüllung des Verlässlichen Zubringer-Standards erforderlich sind.

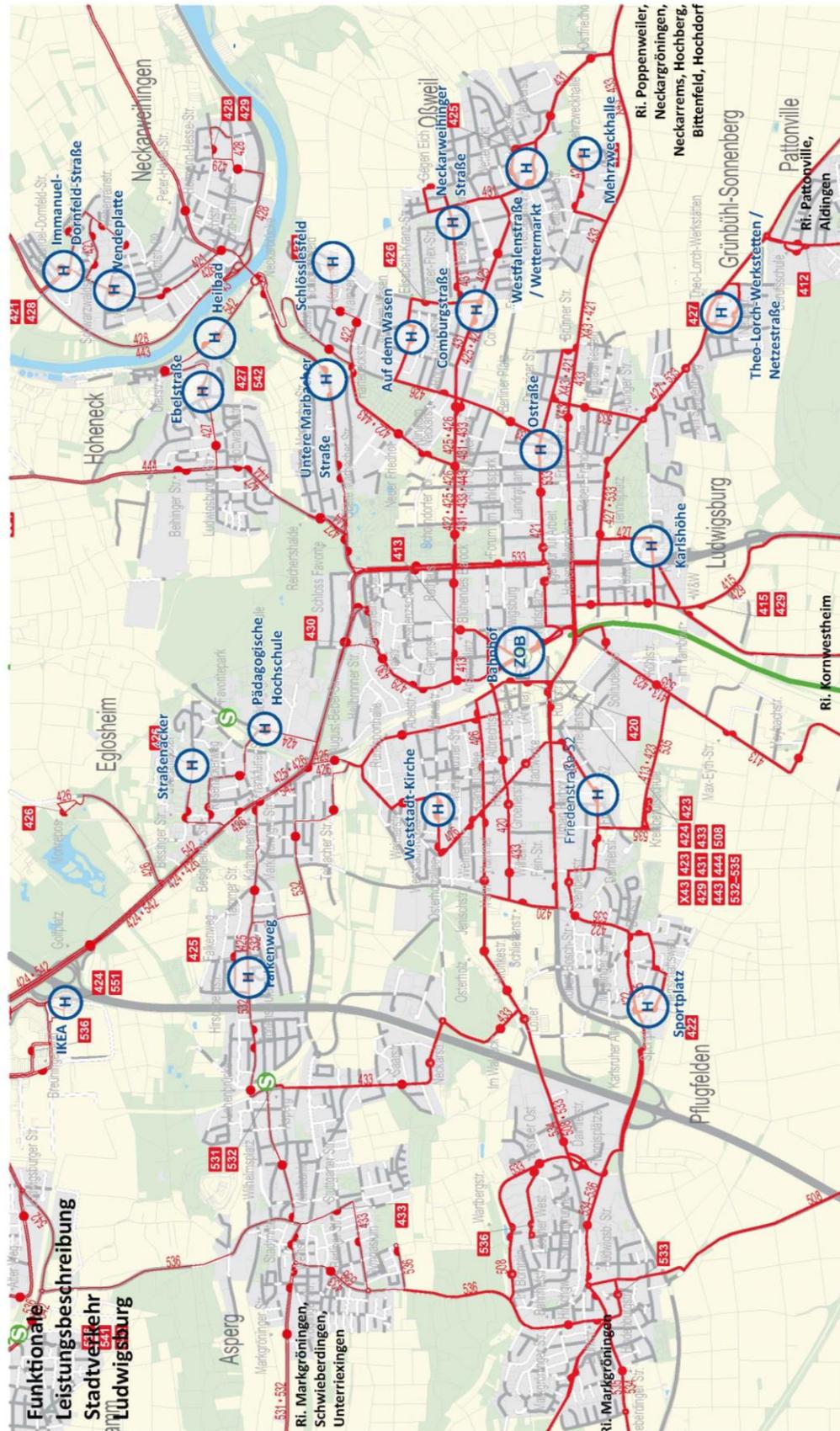
Die Stadt Ludwigsburg plant zur Bündelung und Beschleunigung des Busverkehrs den Bau einer ÖPNV-Rad-Trasse. Diesbezüglich wird zu prüfen sein, ob und wie die Linien im Stadtgebiet dann neu strukturiert werden.

Der Stadtverkehr Ludwigsburg wird nachfolgend funktional (siehe Kapitel 6.4.2) mit Hilfe einer Kartendarstellung beschrieben (siehe Abbildung 6-3). Für die Stadtverkehrslinien ist dabei folgender Anschluss maßgeblich:

- **Primärer Anschluss** (aus allen Richtungen) Ludwigsburg Bf.: S4, S5, RB, RE; Richtung Stuttgart

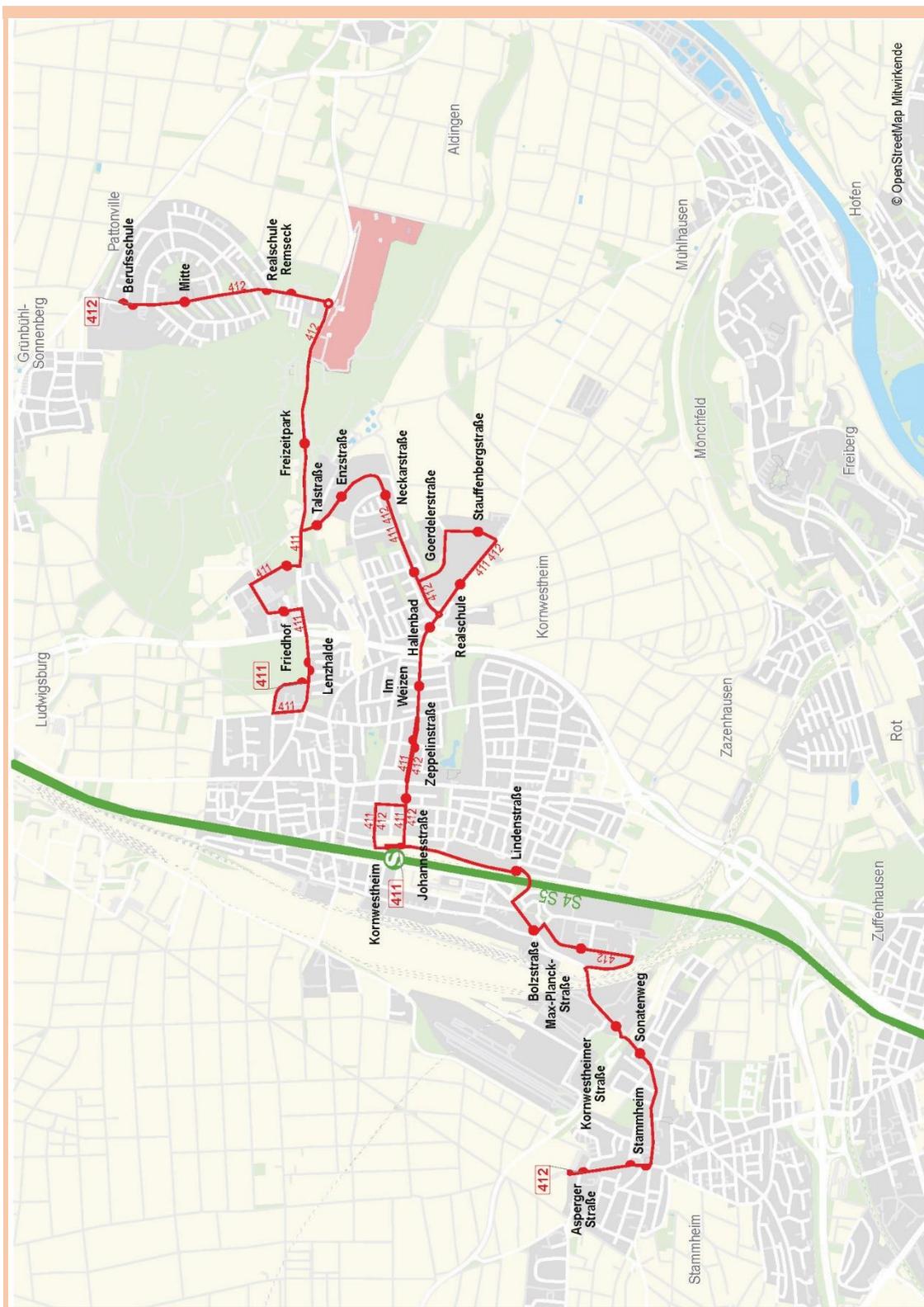


Abbildung 6-3: Funktionale Leistungsbeschreibung Stadtverkehr Ludwigsburg



Liniengruppe Stammheim – Kornwestheim – Kornwesth. Ostgebiet – Friedhof/– Pattonville
Linien 411, 412, N47, N48

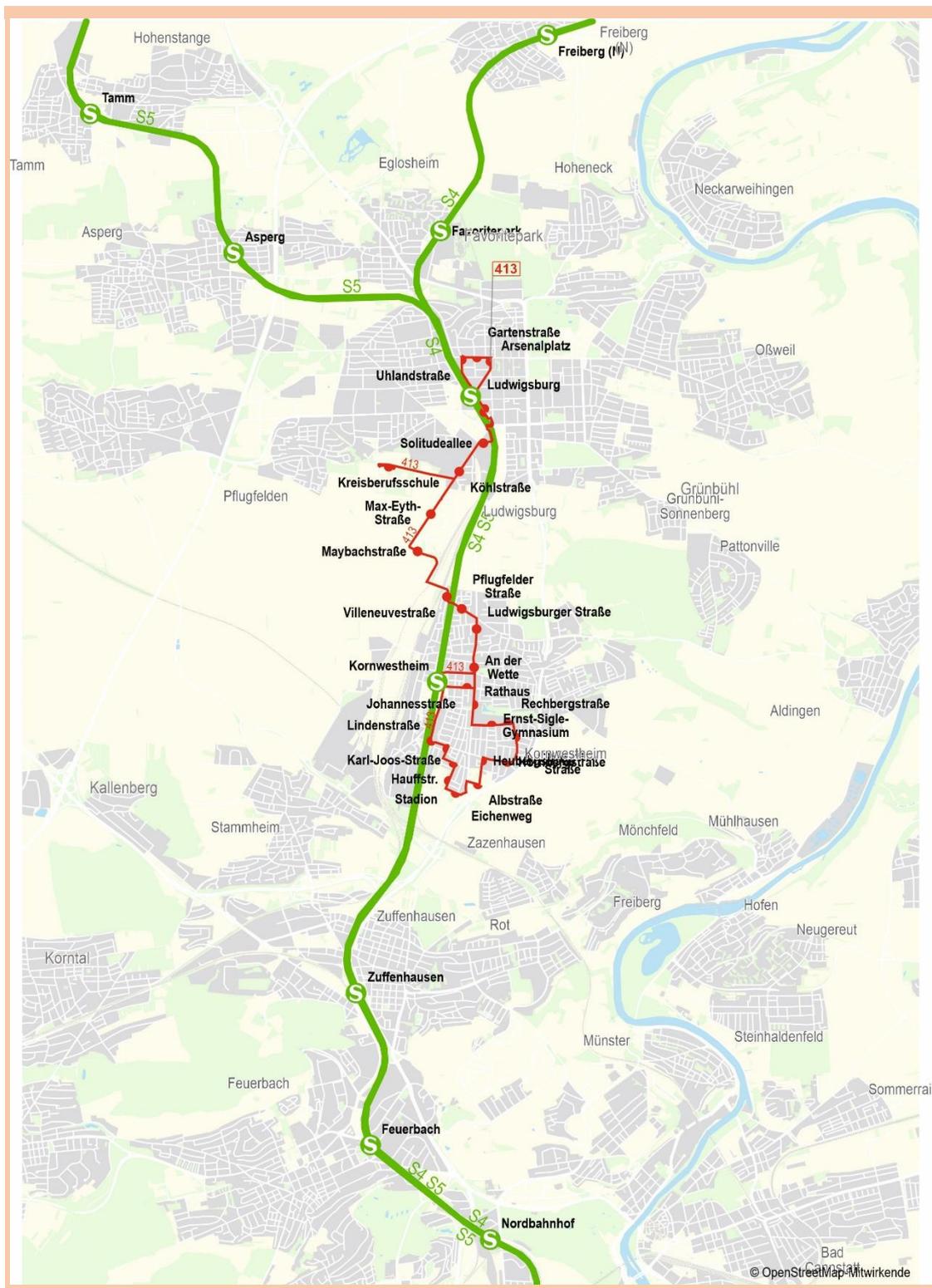
		Status Quo (Fahrplan 2020)	BA / ÖP (verkehrli- ches Min- destniveau)	Ausrei- chende Ver- kehrsbedie- nung
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1) Kornwestheim – Kornwestheim Talstraße (direkt) [412]	49 / 42 / 13 / 0 EWM: 3 / 16 / 1 / 0	48 / 28 / 15 / 0 BA: 34 / 19 / 11 / 0 ÖP: 48 / 28 / 15 / 0	92 / 56 / 28 / 0
	2) Kornwestheim – Kornwestheim Tal- str. (via Stauffenbergstr.) [411, 412]	54 / 52 / 18 / 0 EWM: 8 / 22 / 2 / 0		
	3) Kornwestheim Talstraße – Kornwestheim Friedhof [411]	44 / 41 / 12 / 0 EWM: 6 / 14 / 1 / 0	34 / 19 / 11 / 0 BA: 34 / 19 / 11 / 0	38 / 27 / 11 / 0
	4) Kornwestheim Talstraße – Pattonville [412]	55 / 54 / 18 / 0 EWM: 5 / 21 / 2 / 0	28 / 14 / 8 / 0 BA: 28 / 14 / 8 / 0	50 / 33 / 16 / 0
	5) Kornwestheim Max-Planck-Straße – Kornwestheim [412]	55 / 53 / 18 / 0 EWM: 12 / 33 / 2 / 0	34 / 19 / 11 / 0 BA: 34 / 19 / 11 / 0	43 / 20 / 16 / 0
	5b) Stammheim – Kornwestheim Max- Planck-Straße [412]	55 / 53 / 18 / 0 EWM: 12 / 33 / 2 / 0	15 / 8 / 6 / 0 BA: 15 / 8 / 6 / 0	43 / 20 / 16 / 0
	6) Kornwestheim Bf. – Nord – Ost – Bf. [N47]	0 / 0 / 0 / 4 EWM: 0 / 0 / 0 / 4	0 / 0 / 0 / 0	0 / 0 / 0 / 0
	7) Kornwestheim – Pattonville – Kornwestheim [N48]	0 / 0 / 0 / 4 EWM: 0 / 0 / 0 / 4	0 / 0 / 0 / 0	0 / 0 / 0 / 0
➔ <i>Kommunale Zubestellungen im Stadtverkehr vorhanden</i>				
Betriebsleistungen im Landkreis Ludwigsburg (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)		Ca. 447.900 (zzgl. b.S. & w.v.)	Ca. 204.200 (zzgl. b.S. & w.v.)	Ca. 348.900 (zzgl. b.S. & w.v.)
Anschlüsse	Primär: (aus Ri. Pattonville/Friedhof) Kornwestheim Bf.: S4/S5 Ri. Stuttgart Sekundär: (aus Ri. Stammheim) Kornwestheim Bf.: S4/S5 Ri. Stuttgart (aus Ri. Stammheim und Pattonville/Friedhof) Kornwestheim Bf.: S4/S5 Ri. Ludwigsburg (aus Ri. Pattonville/Friedhof) Stammheim: U15 Ri. Stuttgart (aus Ri. Stammheim) Pattonville Realschule Remseck: 402, 533 Ri. Aldingen			
Hinweise	<ul style="list-style-type: none"> Für die Zukunft wird eine umsteigefreie Verbindung von Kornwestheim zur U12 in Remseck angestrebt. Diese könnte als Verlängerung der Linie 403 nach Kornwestheim, als Verlängerung der Linie 412 nach Aldingen oder als Verbindung der Linien 403 und 412 erfolgen. Aktuell wird einer Verlängerung der Linie 403 nach Kornwestheim das größte Potenzial zugesprochen. In diesem Zusammenhang könnte auch das Gebiet Aldingen Kernersteg besser erschlossen werden. Für die Linie 411 soll eine Verlängerung – ggf. beschränkt auf die HVZ – in Richtung W&W bzw. Ludwigsburg geprüft werden. Dadurch könnte eine umsteigefreie Direktverbindung vom Einwohnerschwerpunkt Kornwestheim Ostgebiet zum Arbeitsplatzschwerpunkt W&W sowie zum Bahnhof Ludwigsburg geschaffen werden. Eine Busverbindung über die Heidenburgstraße von Kornwestheim Bf. über Kornwestheim Ostgebiet nach Stuttgart-Mühlhausen und ggf. weiter über Hofen nach Fellbach soll geprüft werden. Dadurch könnten zahlreiche Direktverbindungen zwischen Kornwestheim, den nordwestlichen Stuttgarter Stadtteilen und Fellbach hergestellt sowie die Erschließung des neuen Wohngebietes Mühlhausen-Schafhaus sichergestellt werden. Ggf. könnte eine solche Linie auch zu Einsparungen der parallelen Linien 411 und 54 führen. Für die Befahrung der Heidenburgstraße wäre die maximal mögliche Gefäßgröße noch zu ermitteln. 			



Linienverlauf

Linien Kornwestheim Rechbergstraße – Kornwestheim – Ludwigsburg Arsenalplatz
413

		Status Quo (Fahrplan 2020)	BA / ÖP (verkehrli- ches Min- destniveau)	Ausrei- chende Ver- kehrsbedie- nung
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1) Kornwestheim – Kornwestheim Rechbergstraße [413]	56 / 56 / 17 / 0 EWM: 3 / 22 / 0 / 0	48 / 28 / 15 / 0 BA: 34 / 19 / 11 / 0 ÖP: 48 / 28 / 15 / 0	53 / 34 / 17 / 0
	2) Kornwestheim – Ludwigsburg Arsenalplatz [413]	56 / 55 / 17 / 0 EWM: 3 / 23 / 1 / 0	48 / 28 / 15 / 0 BA: 34 / 19 / 11 / 0 ÖP: 48 / 28 / 15 / 0	53 / 32 / 16 / 0
➔ Kommunale Zubestellungen im Stadtverkehr vorhanden				
Betriebsleistungen im Landkreis Ludwigsburg (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)		Ca. 285.700 (zzgl. b.S. & w.v.)	Ca. 228.700 (zzgl. b.S. & w.v.)	Ca. 253.700 (zzgl. b.S. & w.v.)
Anschlüsse	<p>Primär: (aus Ri. Rechbergstraße) Kornwestheim Bf.: S4/S5 Ri. Stuttgart</p> <p>Sekundär: (aus Ri. Ludwigsburg) Kornwestheim Bf.: S4/S5 Ri. Stuttgart (aus Ri. Rechbergstraße/Ludwigsburg) Kornwestheim Bf.: S4/S5 Ri. Ludwigsburg (aus Ri. Kornwestheim) Ludwigsburg Bf.: S4/S5/RB/RE Ri. Stuttgart (aus Ri. Kornwestheim) Ludwigsburg Bf.: S5/RB/RE Ri. Bietigheim (aus Ri. Kornwestheim) Ludwigsburg Bf.: S4 Ri. Backnang</p>			
Hinweise	<ul style="list-style-type: none"> Die derzeitige Linienführung in Form eines großen Ringes führt dazu, dass zahlreiche Fahrgäste (je nach Fahrtrichtung) einen recht großen Umweg fahren müssen. Es soll nach Lösungen gesucht werden, Umwegfahrten zu reduzieren. In diesem Zusammenhang könnte ggf. auch ein Lückenschluss zwischen Kornwestheim Süd und den Stuttgarter Wohngebieten Rot/Freiberg sinnvoll sein. Dort könnten Fahrgäste aus Kornwestheim Anschluss zu den Stadtbahnen der Linie U7 erhalten und Fahrgäste aus Rot/Freiberg erhielten eine umsteigefreie Direktverbindung nach Kornwestheim, zum Ludwigsburger Bahnhof und in die Ludwigsburger Innenstadt (über den Nordast der Linie 413). 			

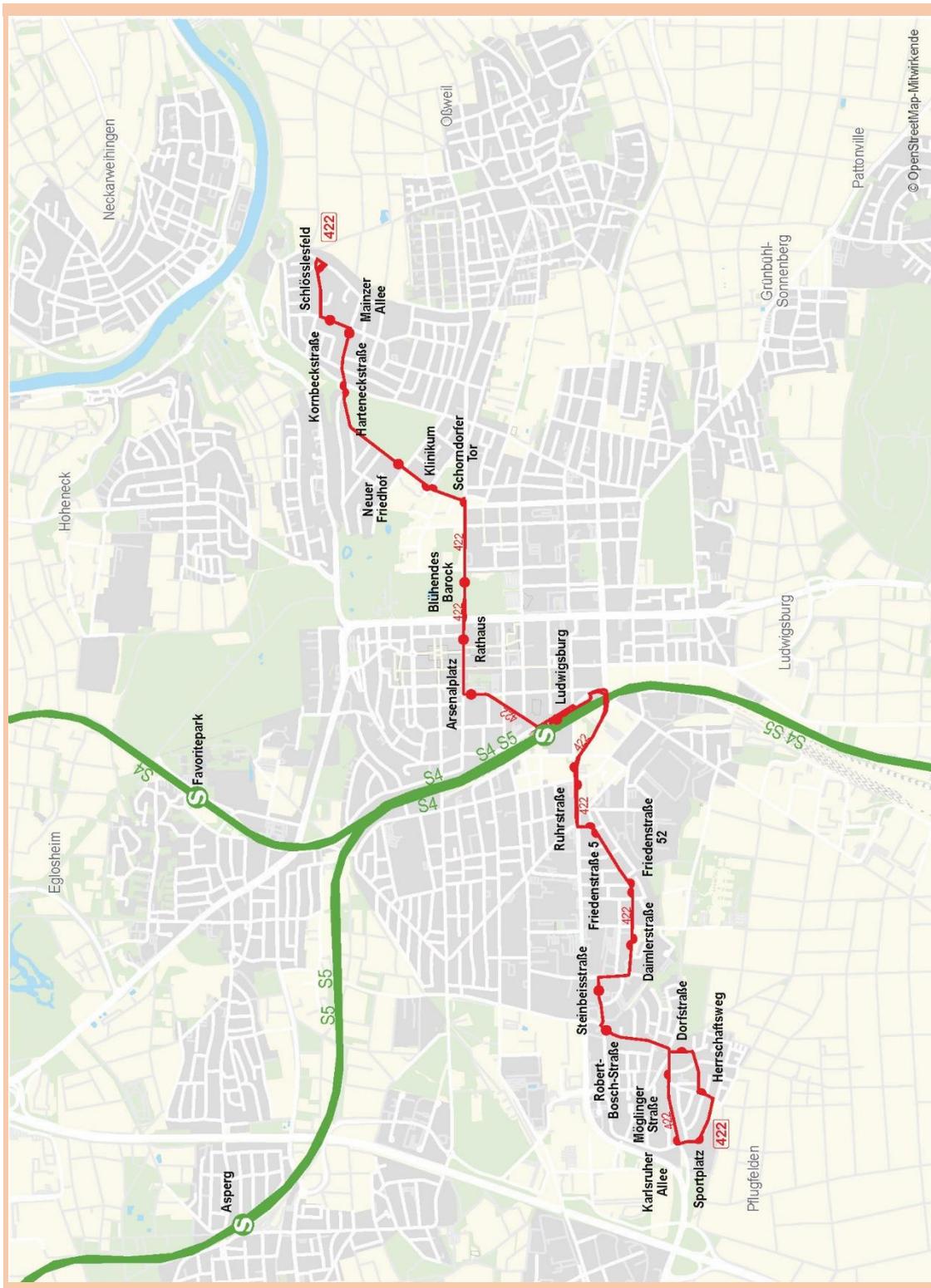


Linienverlauf

Linien Pflugfelden – Ludwigsburg – Schlösslesfeld

Linien 422

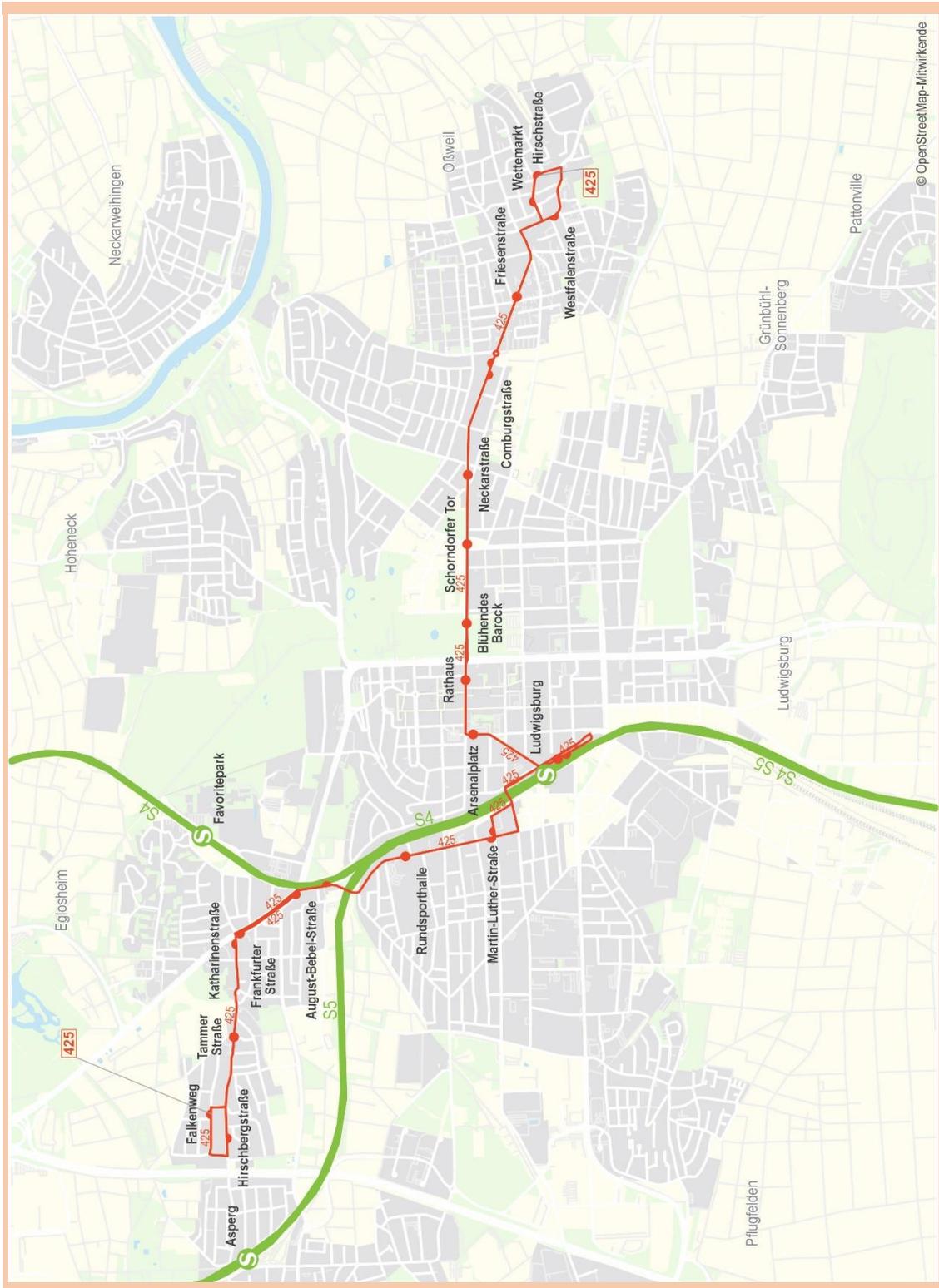
		Status Quo (Fahrplan 2020)	BA / ÖP (verkehrli- ches Min- destniveau)	Ausrei- chende Ver- kehrsbedie- nung
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1) Ludwigsburg – Pflugfelden [422]	109 / 55 / 43 / 0 EWM: 26 / 4 / 2 / 0	59 / 36 / 36 / 0 BA: 59 / 36 / 36 / 0 ÖP: 48 / 28 / 15 / 0	83 / 51 / 41 / 0
	2) Ludwigsburg – Schlösslesfeld [422]	110 / 55 / 43 / 0 EWM: 25 / 4 / 2 / 0	68 / 36 / 36 / 0 BA: 68 / 36 / 36 / 0 ÖP: 48 / 28 / 15 / 0	85 / 51 / 41 / 0
→ Kommunale Zubestellungen im Stadtverkehr vorhanden				
Betriebsleistungen im Landkreis Ludwigsburg (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)		In Stadtverkehren werden die Betriebsleistungen nur für das komplette Linienbündel wiedergegeben (siehe Kap. 6.4.3 „Bündel 7 – Verkehrsraum Ludwigsburg“).		
Anschlüsse	Primär: (aus Ri. Pflugfelden/Schlösslesfeld) Ludwigsburg Bf.: S4/S5/RB/RE Ri. Stuttgart Sekundär: (aus Ri. Pflugfelden/Schlösslesfeld) Ludwigsburg Bf.: S5/RB/RE Ri. Bietigheim (aus Ri. Pflugfelden/Schlösslesfeld) Ludwigsburg Bf.: S4 Ri. Backnang			
Hinweise	<ul style="list-style-type: none"> Sollte eine Stadtbahn in den Stadtteil Schlösslesfeld realisiert werden, ist die Notwendigkeit, die Linienführung und der Umfang einer parallelen Busverbindung zu analysieren. 			



Linienverlauf

Liniengruppe Eglosheim – Ludwigsburg – Oßweil Hirschstraße
Linien 425, N42

	Status Quo (Fahrplan 2020)	BA / ÖP (verkehrli- ches Min- destniveau)	Ausrei- chende Ver- kehrsbedie- nung	
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1) Ludwigsburg – Eglosheim [425]	105 / 55 / 43 / 0 EWM: 21 / 5 / 2 / 0	48 / 36 / 36 / 0 BA: 48 / 36 / 36 / 0 ÖP: 48 / 28 / 15 / 0	84 / 50 / 41 / 0
	2) Ludwigsburg – Oßweil Hirschstraße [425]	105 / 55 / 43 / 0 EWM: 21 / 5 / 2 / 0	48 / 36 / 36 / 0 BA: 48 / 36 / 36 / 0 ÖP: 48 / 28 / 15 / 0	84 / 50 / 41 / 0
	3) Ludwigsburg ZOB – Oßweil – Klinikum – ZOB [N42]	0 / 0 / 0 / 4	0 / 0 / 0 / 0	0 / 0 / 0 / 4
➔ <i>Kommunale Zubestellungen im Stadtverkehr vorhanden</i>				
Betriebsleistungen im Landkreis Ludwigsburg (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)	In Stadtverkehren werden die Betriebsleistungen nur für das komplette Linienbündel wiedergegeben (siehe Kap. 6.4.3 „Bündel 7 – Verkehrsraum Ludwigsburg“).			
Anschlüsse	Primär: (aus Ri. Eglosheim/Oßweil) Ludwigsburg Bf.: S4/S5/RB/RE Ri. Stuttgart Sekundär: (aus Ri. Eglosheim/Oßweil) Ludwigsburg Bf.: S5/RB/RE Ri. Bietigheim (aus Ri. Eglosheim/Oßweil) Ludwigsburg Bf.: S4 Ri. Backnang			
Hinweise	<ul style="list-style-type: none"> Sollte eine Stadtbahn in den Stadtteil Oßweil realisiert werden, ist die Notwendigkeit, die Linienführung und der Umfang einer parallelen Busverbindung zu analysieren. 			

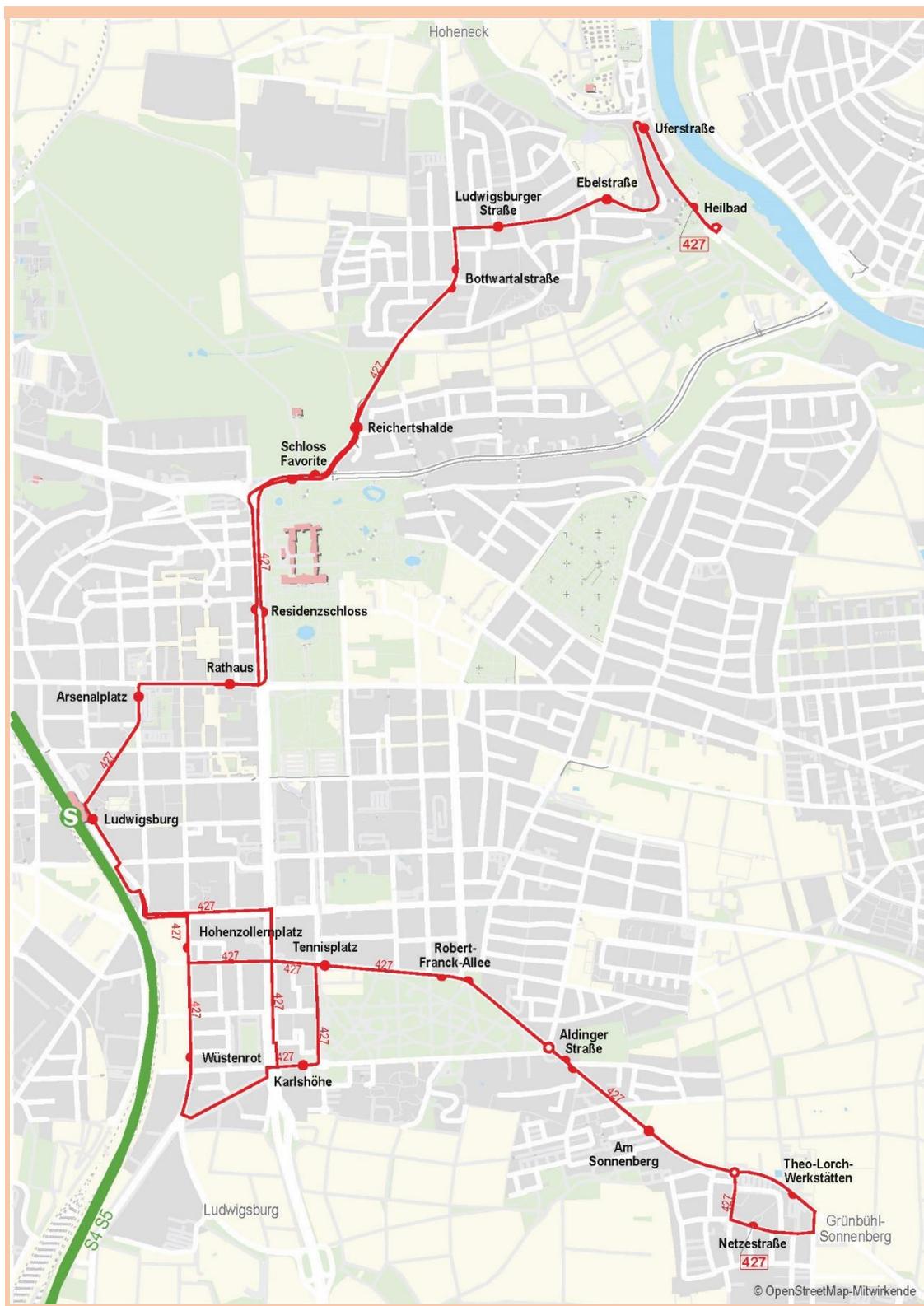


Linienverlauf

Linien Hoheneck – Ludwigsburg – Grünbühl

Linien 427

		Status Quo (Fahrplan 2020)	BA / ÖP (verkehrli- ches Min- destniveau)	Ausrei- chende Ver- kehrsbedie- nung
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1) Ludwigsburg – Hoheneck [427]	104 / 55 / 43 / 0 EWM: 21 / 5 / 2 / 0	48 / 36 / 36 / 0 BA: 48 / 36 / 36 / 0 ÖP: 48 / 28 / 15 / 0	83 / 50 / 41 / 0
	2) Ludwigsburg – Grünbühl [427]	105 / 55 / 43 / 0 EWA: 21 / 5 / 2 / 0	66 / 36 / 36 / 0 BA: 66 / 36 / 36 / 0 ÖP: 48 / 28 / 15 / 0	84 / 50 / 41 / 0
➔ <i>Kommunale Zubestellungen im Stadtverkehr vorhanden</i>				
Betriebsleistungen im Landkreis Ludwigsburg (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)		In Stadtverkehren werden die Betriebsleistungen nur für das komplette Linienbündel wiedergegeben (siehe Kap. 6.4.3 „Bündel 7 – Verkehrsraum Ludwigsburg“).		
Anschlüsse	Primär: (aus Ri. Hoheneck/Grünbühl) Ludwigsburg Bf.: S4/S5/RB/RE Ri. Stuttgart Sekundär: (aus Ri. Hoheneck/Grünbühl) Ludwigsburg Bf.: S5/RB/RE Ri. Bietigheim (aus Ri. Hoheneck/Grünbühl) Ludwigsburg Bf.: S4 Ri. Backnang			
Hinweise	<ul style="list-style-type: none"> Sollte eine Stadtbahn in den Stadtteil Grünbühl realisiert werden, ist die Notwendigkeit, die Linienführung und der Umfang einer parallelen Busverbindung zu analysieren. 			

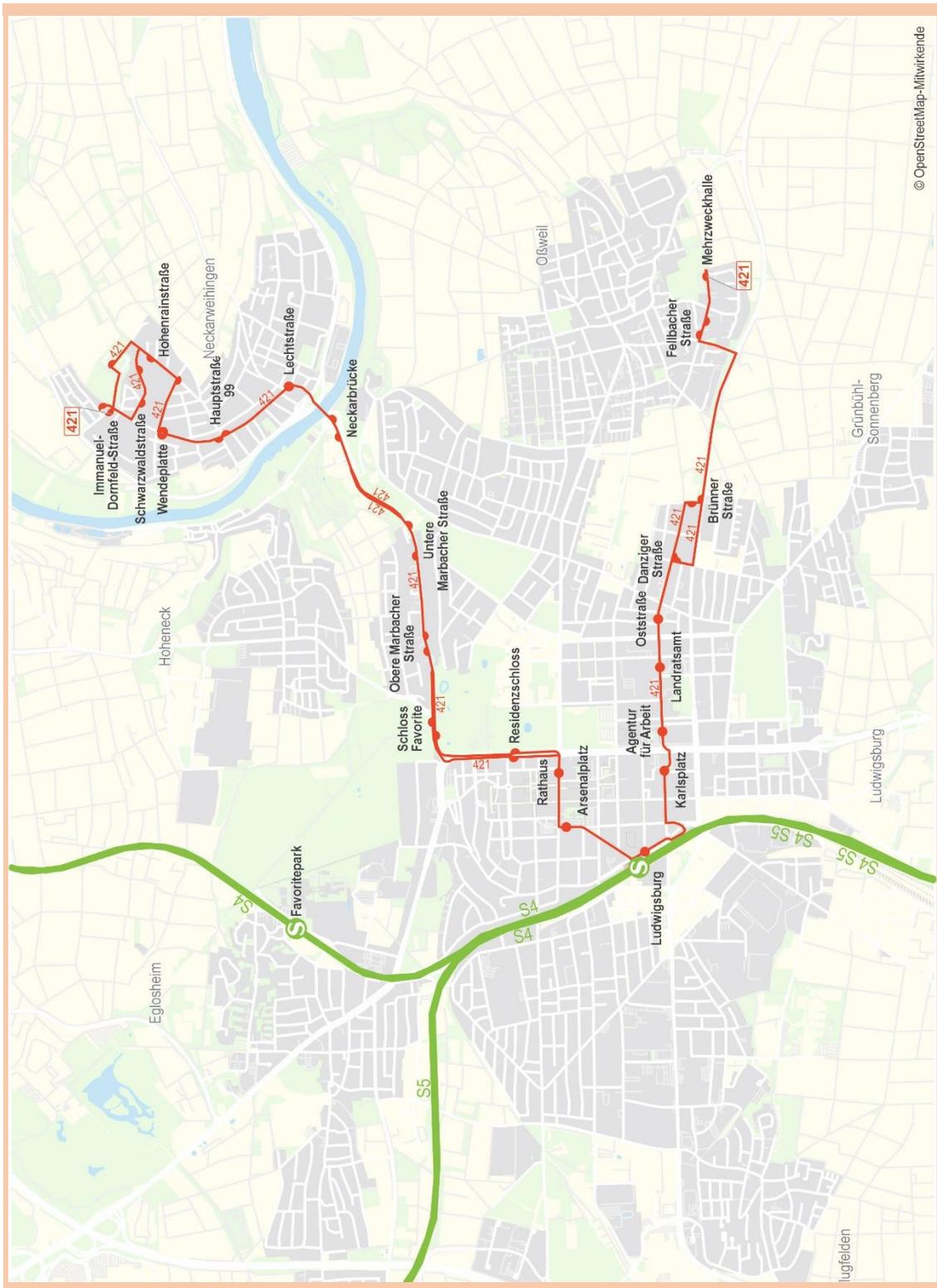


Linienverlauf

Liniengruppe Oßweil – Ludwigsburg – Neckarweihingen

Linien 421, N41

		Status Quo (Fahrplan 2020)	BA / ÖP (verkehrli- ches Min- destniveau)	Ausrei- chende Ver- kehrsbedie- nung
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1) Ludwigsburg – Danzinger Str. [421]	103 / 55 / 42 / 0 EWM: 19 / 5 / 2 / 0	78 / 39 / 36 / 0 BA: 78 / 39 / 36 / 0 ÖP: 48 / 28 / 15 / 0	84 / 50 / 40 / 0
	2) Danzinger Str. – Oßweil Mehr- zweckhalle [421]	103 / 55 / 42 / 0 EWM: 48 / 5 / 2 / 0	48 / 36 / 36 / 0 BA: 48 / 36 / 36 / 0 ÖP: 48 / 28 / 15 / 0	55 / 50 / 40 / 0
	3) Ludwigsburg – Neckarweihingen [421]	105 / 55 / 43 / 0 EWM: 21 / 5 / 2 / 0	48 / 36 / 36 / 0 BA: 48 / 36 / 36 / 0 ÖP: 48 / 28 / 15 / 0	84 / 50 / 41 / 0
	4) Ludwigsburg ZOB – Eglosheim – Neckarweihingen – Hoheneck – ZOB [N41]	0 / 0 / 0 / 4	0 / 0 / 0 / 0	0 / 0 / 0 / 4
	→ <i>Kommunale Zubestellungen im Stadtverkehr vorhanden</i>			
Betriebsleistungen im Landkreis Ludwigsburg (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)		In Stadtverkehren werden die Betriebsleistungen nur für das komplette Linienbündel wiedergegeben (siehe Kap. 6.4.3 „Bündel 7 – Verkehrsraum Ludwigsburg“).		
Anschlüsse	Primär: (aus Ri. Oßweil/Neckarweihingen) Ludwigsburg Bf.: S4/S5/RB/RE Ri. Stuttgart Sekundär: (aus Ri. Oßweil/Neckarweihingen) Ludwigsburg Bf.: S5/RB/RE Ri. Bietigheim (aus Ri. Oßweil/Neckarweihingen) Ludwigsburg Bf.: S4 Ri. Backnang			
Hinweise	<ul style="list-style-type: none"> Sollte eine Stadtbahn in dem Stadtteil Oßweil realisiert werden, ist die Notwendigkeit, die Linienführung und der Umfang einer parallelen Busverbindung zu analysieren. 			



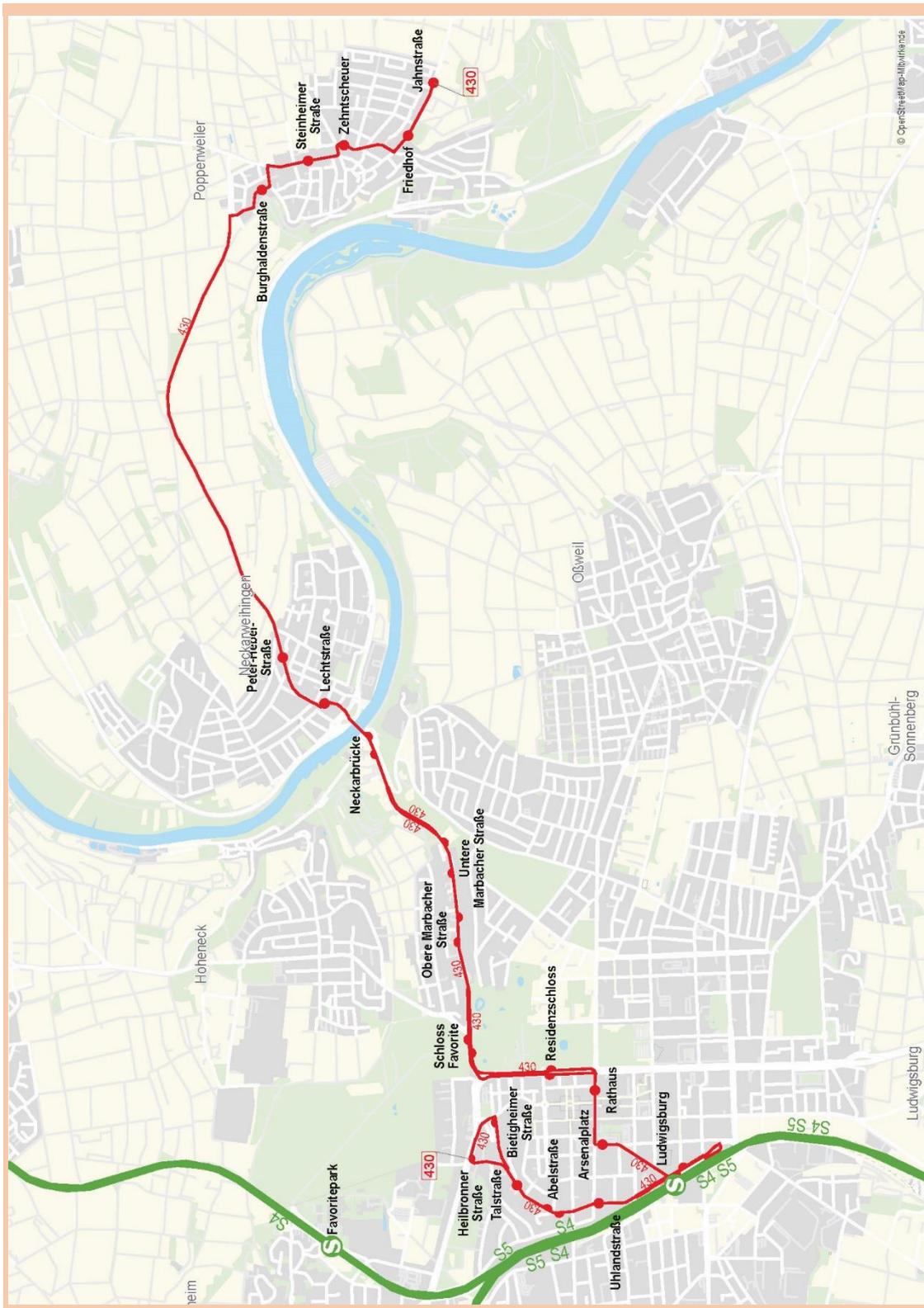
© OpenStreetMap-Mitwirkende

Linienverlauf

Liniengruppe Ludwigsburg – Poppenweiler

Linien 430

		Status Quo (Fahrplan 2020)	BA / ÖP (verkehrli- ches Min- destniveau)	Ausrei- chende Ver- kehrsbedie- nung
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1) Ludwigsburg – Poppenweiler [430]	57 / 55 / 37 / 0 EWM: 3 / 9 / 2 / 0	48 / 28 / 15 / 0 BA: 29 / 16 / 9 / 0 ÖP: 48 / 28 / 15 / 0	54 / 46 / 35 / 0
	2) Ludwigsburg – Heilbronner Straße [430]	57 / 54 / 37 / 0 EWM: 4 / 9 / 2 / 0	0 / 0 / 0 / 0	53 / 45 / 35 / 0
	➔ <i>Kommunale Zubestellungen im Stadtverkehr vorhanden</i>			
Betriebsleistungen im Landkreis Ludwigsburg (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)		In Stadtverkehren werden die Betriebsleistungen nur für das komplette Linienbündel wiedergegeben (siehe Kap. 6.4.3 „Bündel 7 – Verkehrsraum Ludwigsburg“).		
Anschlüsse	Primär: (aus Ri. Poppenweiler) Ludwigsburg Bf.: S4/S5/RB/RE Ri. Stuttgart Sekundär: (aus Ri. Poppenweiler) Ludwigsburg Bf.: S5/RB/RE Ri. Bietigheim (aus Ri. Poppenweiler) Ludwigsburg Bf.: S4 Ri. Backnang			
Hinweise	---			

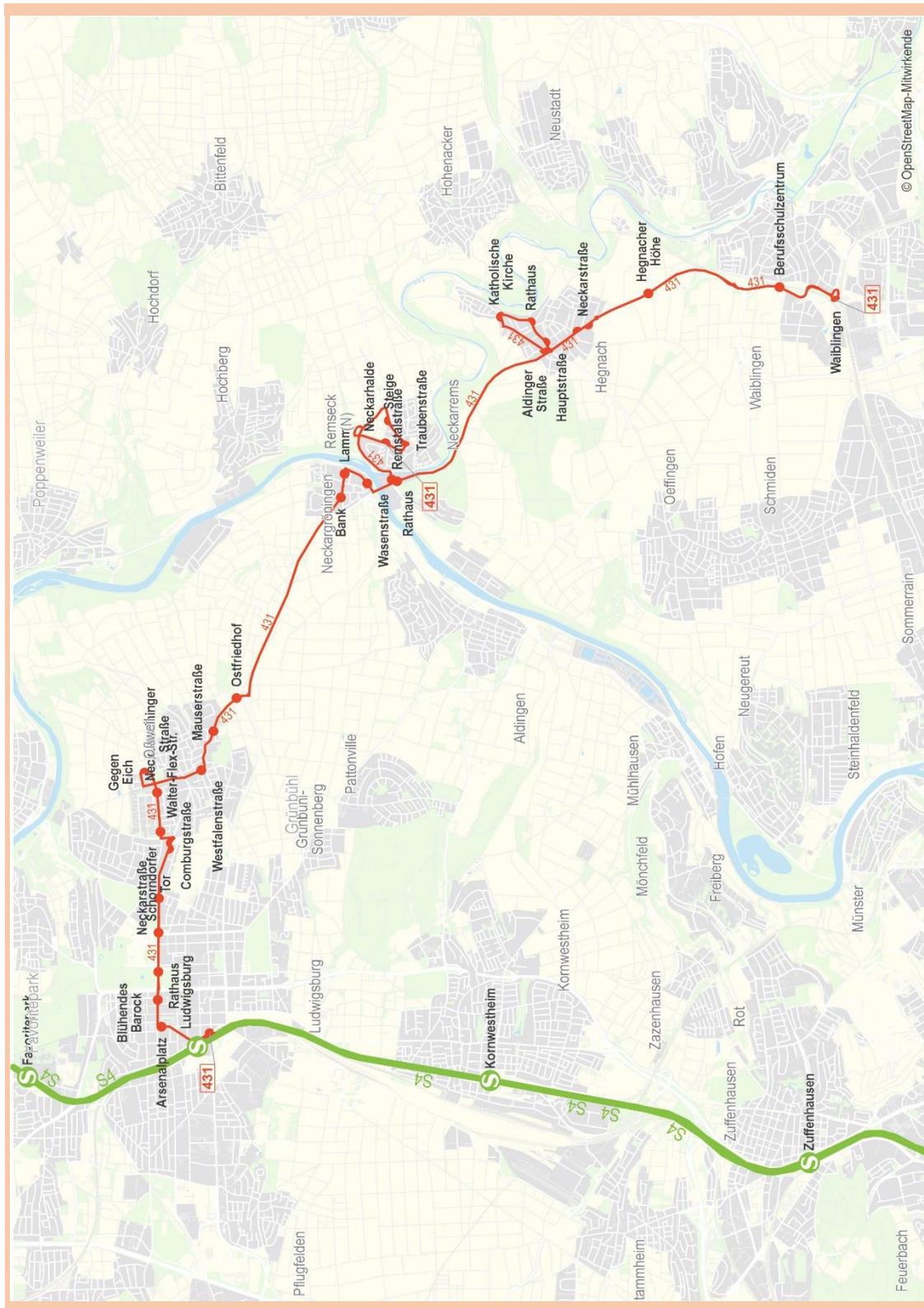


Linienverlauf

Liniengruppe Ludwigsburg – Neckargröningen – Neckarrems (– Hegnach – Waiblingen)

Linien 431, N43

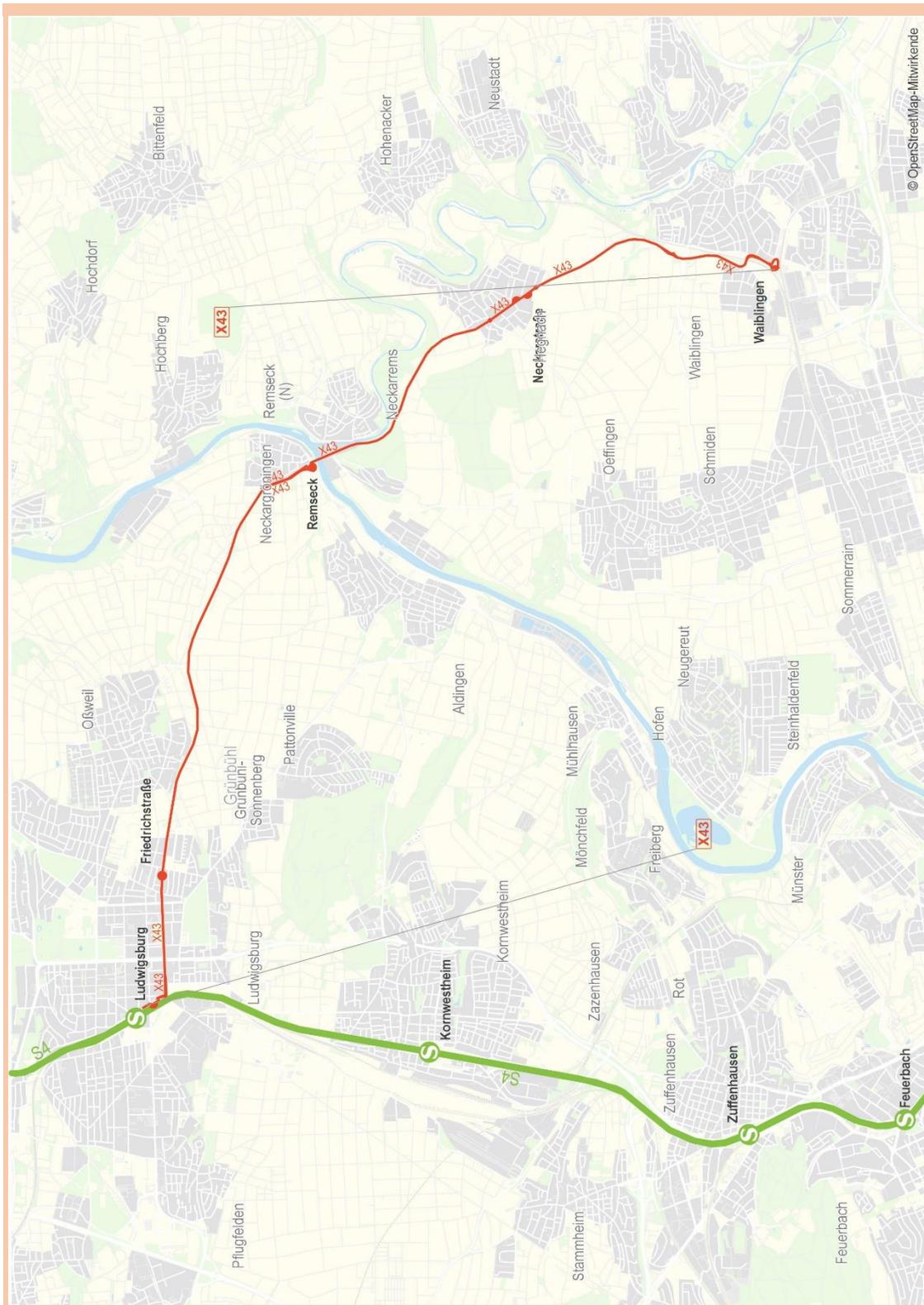
		Status Quo (Fahrplan 2020)	BA / ÖP (verkehrli- ches Min- destniveau)	Ausrei- chende Ver- kehrsbedie- nung
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1) Ludwigsburg – Oßweil [431]	46 / 20 / 18 / 0 EWM: 19 / 1 / 9 / 0	48 / 36 / 36 / 0 BA: 48 / 36 / 36 / 0 ÖP: 48 / 28 / 15 / 0	48 / 36 / 36 / 0
	2) Oßweil – Neckarrems [431]	36 / 20 / 18 / 0 EWM: 9 / 1 / 9 / 0	15 / 8 / 6 / 0 BA: 15 / 8 / 6 / 0	27 / 19 / 9 / 0
	3) Neckarrems – Waiblingen [431]	1 / 17 / 17 / 0 EWM: 0 / 3 / 8 / 0	0 / 8 / 6 / 0 BA: 0 / 8 / 6 / 0	1 / 14 / 9 / 0
	4) Ludwigsburg – Pattonville – Remseck – Poppenweiler – Ludwigsburg [N43]	0 / 0 / 0 / 4	0 / 0 / 0 / 0	0 / 0 / 0 / 4
➔ <i>Kommunale Zubestellungen im Stadtverkehr vorhanden.</i>				
Betriebsleistungen im Landkreis Ludwigsburg (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)		In Stadtverkehren werden die Betriebsleistungen nur für das komplette Linienbündel wiedergegeben (siehe Kap. 6.4.3 „Bündel 7 – Verkehrsraum Ludwigsburg“).		
Anschlüsse	Primär: (aus Ri. Waiblingen) Ludwigsburg Bf.: S4/S5/RB/RE Ri. Stuttgart Sekundär: (aus Ri. Waiblingen) Ludwigsburg Bf.: S5/RB/RE Ri. Bietigheim (aus Ri. Waiblingen) Ludwigsburg Bf.: S4 Ri. Backnang (aus Ri. Ludwigsburg) Waiblingen Bf.: S2/S3/RB/RE Ri. Stuttgart (aus Ri. Ludwigsburg) Waiblingen Bf.: S2/RB/RE Ri. Schorndorf (aus Ri. Ludwigsburg) Waiblingen Bf.: S3/RB/RE Ri. Backnang			
Hinweise	<ul style="list-style-type: none"> Die Busse der Linie 431 sollten zwischen Hegnach und Waiblingen nicht zeitgleich zu den Bussen der Linie 204 fahren. 			



Linienverlauf

Liniengruppe Ludwigsburg – Neckargröningen – Hegnach – Waiblingen
Linien X43

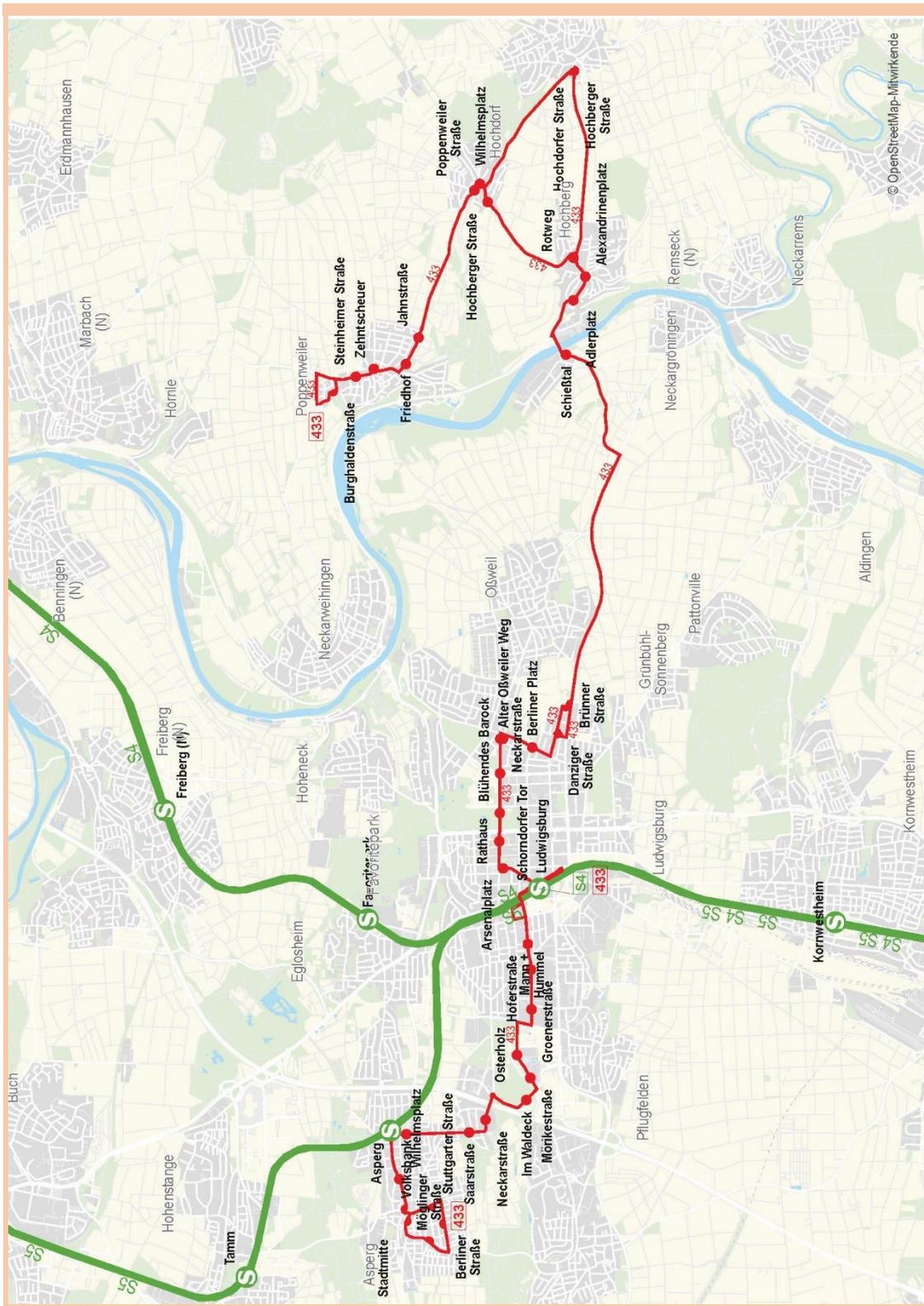
	Status Quo (Fahrplan 2020)	BA / ÖP (verkehrli- ches Min- destniveau)	Ausrei- chende Ver- kehrsbedie- nung
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1) Ludwigsburg – Neckargröningen – Hegnach – Waiblingen [X43] EWM: 0 / 11 / 0 / 0	15 / 0 / 0 / 0 BA: 15 / 0 / 0 / 0	25 / 0 / 0 / 0
→ <i>Kommunale Zubestellungen im Stadtverkehr vorhanden</i>			
Betriebsleistungen im Landkreis Ludwigsburg (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)	Ca. 187.700 (zzgl. b.S. & w.v.)	Ca. 102.800 (zzgl. b.S. & w.v.)	Ca. 171.400 (zzgl. b.S. & w.v.)
Anschlüsse	Primär: (aus Ri. Waiblingen) Ludwigsburg Bf.: S4/S5/RB/RE Ri. Stuttgart Sekundär: (aus Ri. Waiblingen) Ludwigsburg Bf.: S5/RB/RE Ri. Bietigheim (aus Ri. Waiblingen) Ludwigsburg Bf.: S4 Ri. Backnang (aus Ri. Ludwigsburg) Waiblingen Bf.: S2/S3/RB/RE Ri. Stuttgart (aus Ri. Ludwigsburg) Waiblingen Bf.: S2/RB/RE Ri. Schorndorf (aus Ri. Ludwigsburg) Waiblingen Bf.: S3/RB/RE Ri. Backnang		
Hinweise	<ul style="list-style-type: none"> Um den Vorteil der schnellen Busverbindung von Waiblingen nach Ludwigsburg mit der Linie X43 auch abends und/oder an Sonn- und Feiertagen nutzbar zu machen, sind verlängerte Betriebszeiten dieser Linie zu prüfen. 		



Linienverlauf

Liniengruppe Asperg – Ludwigsburg ZOB – Hochberg – Poppenweiler
Linien 433

		Status Quo (Fahrplan 2020)	BA / ÖP (verkehrli- ches Min- destniveau)	Ausrei- chende Ver- kehrsbedie- nung
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1) Asperg – Ludwigsburg ZOB [433]	57 / 31 / 18 / 0 EWM: 4 / 7 / 5 / 0	23 / 16 / 8 / 0 BA: 23 / 16 / 8 / 0	53 / 24 / 13 / 0
	2) Ludwigsburg ZOB – Hochberg – Poppenweiler [433]	20 / 16 / 11 / 0 EWM: 1 / 1 / 0 / 0	21 / 11 / 6 / 0 BA: 21 / 11 / 6 / 0	37 / 30 / 18 / 0
	3) Ludwigsburg ZOB – Hochberg – Poppenweiler (via Bittenfeld) [433]	19 / 16 / 8 / 0 EWM: 1 / 1 / 1 / 0		
	→ Kommunale Zubestellungen im Stadtverkehr vorhanden			
Betriebsleistungen im Landkreis Ludwigsburg (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)		In Stadtverkehren werden die Betriebsleistungen nur für das komplette Linienbündel wiedergegeben (siehe Kap. 6.4.3 „Bündel 7 – Verkehrsraum Ludwigsburg“).		
Anschlüsse	Primär: (aus Ri. Poppenweiler) Ludwigsburg Bf.: S4/S5/RB/RE Ri. Stuttgart Sekundär: (aus Ri. Poppenweiler) Ludwigsburg Bf.: S5/RB/RE Ri. Bietigheim (aus Ri. Poppenweiler) Ludwigsburg Bf.: S4 Ri. Backnang			
Hinweise	<ul style="list-style-type: none"> Die beiden Zentren Ludwigsburg und Winnenden sind nur umwegig (via Backnang, Waiblingen oder Stuttgart) verbunden. Es soll geprüft werden, ob eine umsteigefreie Direktverbindung hergestellt werden kann. Diese könnte ggf. aus der Linie 433 entwickelt werden und gleichzeitig auch die Busverbindung Bittenfeld – Winnenden herstellen, zu der im Rems-Murr-Kreis bereits Anfragen vorliegen. Die Linie 433 ist bereits heute verspätungsanfällig und sollte durch weitere Beschleunigungsmaßnahmen stärker bevorzugt werden. Durch die bevorstehende Aufsiedlung der Wohnbebauung und der Erweiterung des Sportparks Ludwigsburg entlang der Fuchshofstraße ist mit einem deutlich höherem Fahrgastaufkommen in Richtung Oßweil und Remseck zu rechnen. Die Stadt Ludwigsburg plant hierzu den Bau einer ÖPNV-Rad-Trasse. Diesbezüglich muss geprüft werden mit welchen Linien das Gebiet angebunden wird. Im Westen von Ludwigsburg – dem Gewerbegebiet Frommann – wird derzeit weiteres Gewerbe angesiedelt. Außerdem ist im Bereich Waldeck eine Quartiersgarage von der Stadt Ludwigsburg sowie ein Rendezvous-Punkt zur zukünftigen Stadtbahn in Planung. Um dieses Gebiet anzubinden, könnte die bestehende Linie 420 verlängert und das Gebiet mit der Weststadt und dem ZOB Ludwigsburg verbunden werden. Für Entlastung sorgt hier auch die bestehende Linie 433. Die Stadt Ludwigsburg plant hierzu auch den Bau einer ÖPNV-Rad-Trasse in Verbindung mit der Verlängerung in den Osten Ludwigsburgs. Diesbezüglich ist zu prüfen, wie die Linien dann neu strukturiert werden. 			

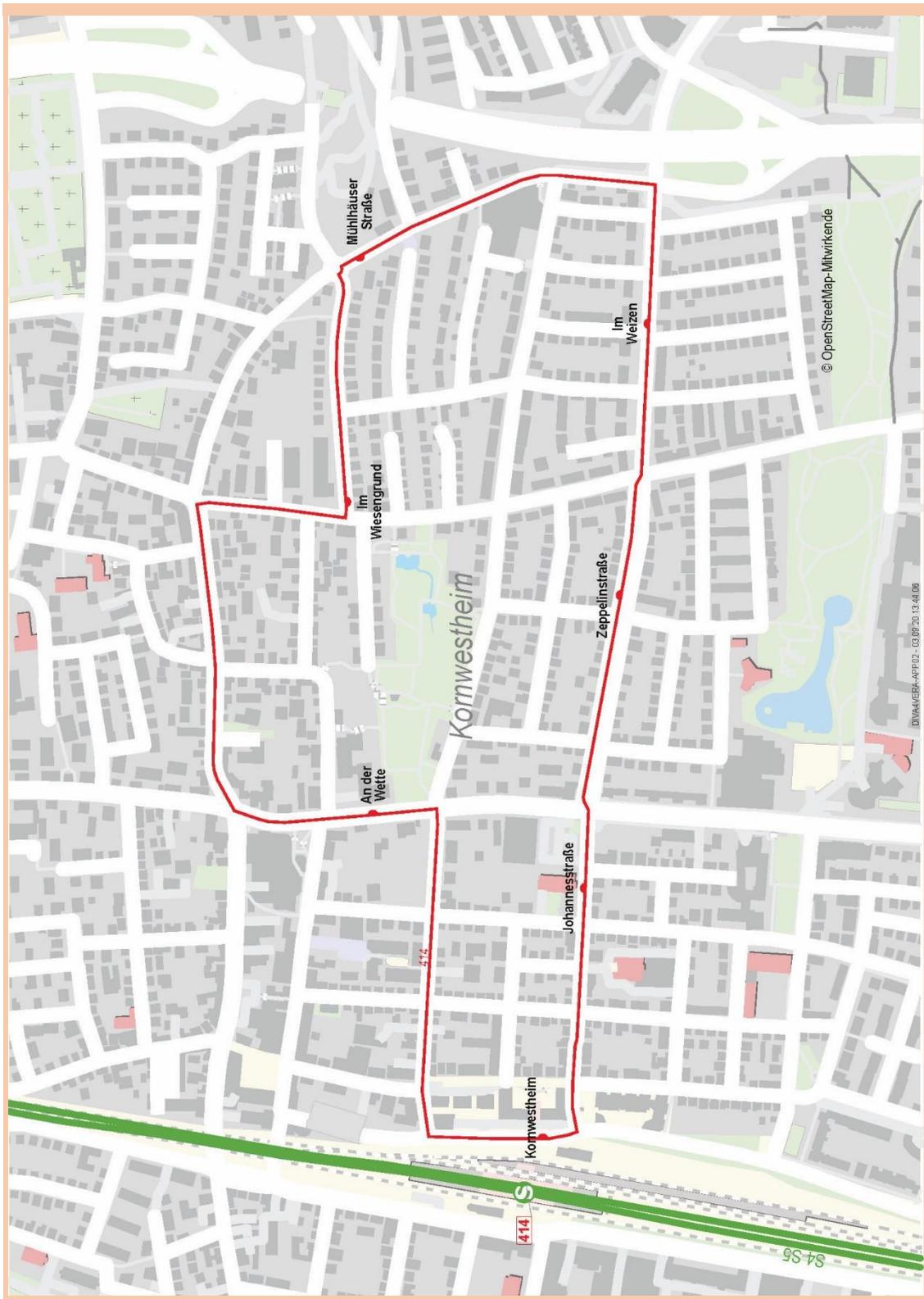


Linienverlauf

Liniengruppe Kornwestheim Bf. – Mühlhäuser Straße – Bahnhof

Linien 414

		Status Quo (Fahrplan 2020)	BA / ÖP (verkehrli- ches Min- destniveau)	Ausrei- chende Ver- kehrsbedie- nung
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1) Kornwestheim Bf. – Mühlhäuser Straße – Bahnhof [414]	24 / 0 / 0 / 0 EWM: 24 / 0 / 0 / 0	0 / 0 / 0 / 0	0 / 0 / 0 / 0
Betriebsleistungen im Landkreis Ludwigsburg (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. Mühlhäuser Straße) Kornwestheim Bf.: S4/S5 Ri. Stuttgart Sekundär: (aus Ri. Mühlhäuser Straße) Kornwestheim Bf.: S4/S5 Ri. Ludwigsburg			
Hinweise	<ul style="list-style-type: none"> Bei einer möglichen Verlängerung der Linie 403 nach Kornwestheim wäre eine Führung über das Gebiet Mühlhäuser Straße denkbar, womit die Buslinie 414 in die Linie 403 integriert werden könnte. Fahrgäste aus dem Bereich Kornwestheim Mühlhäuser Straße hätten dadurch die Möglichkeit, nicht nur zum Bahnhof Kornwestheim, sondern auch nach Remseck mit Anschluss an die Stadtbahnlinie U12 zu fahren. 			

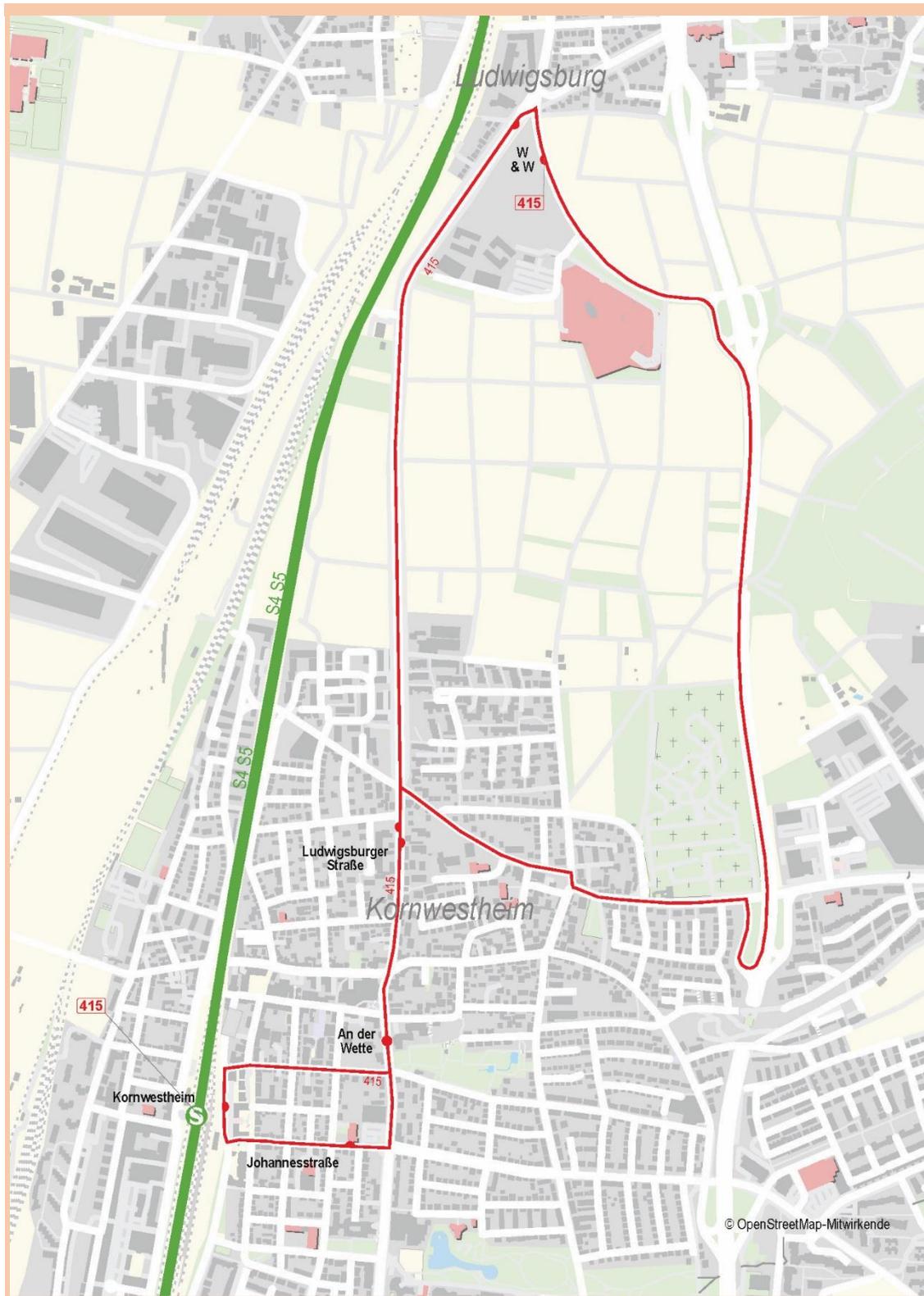


Linienvverlauf

Liniengruppe Wüstenrot & Württembergische – Kornwestheim Bf.

Linien 415

		Status Quo (Fahrplan 2020)	BA / ÖP (verkehrli- ches Min- destniveau)	Ausrei- chende Ver- kehrsbedie- nung
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1) Wüstenrot & Württembergische – Kornwestheim Bf. [415]	20 / 0 / 0 / 0 EWM: 20 / 0 / 0 / 0	0 / 0 / 0 / 0	0 / 0 / 0 / 0
Betriebsleistungen im Landkreis Ludwigsburg (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)		Ca. 33.500 (zzgl. b.S. & w.v.)	0 (zzgl. b.S. & w.v.)	0 (zzgl. b.S. & w.v.)
Anschlüsse	Primär: (aus Ri. Wüstenrot & Württembergische) Kornwestheim Bf.: S4/S5 Ri. Stuttgart Sekundär: (aus Ri. Wüstenrot & Württembergische) Kornwestheim Bf.: S4/S5 Ri. Ludwigsburg			
Hinweise	<ul style="list-style-type: none"> Sobald es die Straßeninfrastruktur zulässt, ist eine Durchbindung der Linien 415 und 429 zu einer durchgehenden Linie Ludwigsburg – W&W – Kornwestheim zu untersuchen. 			



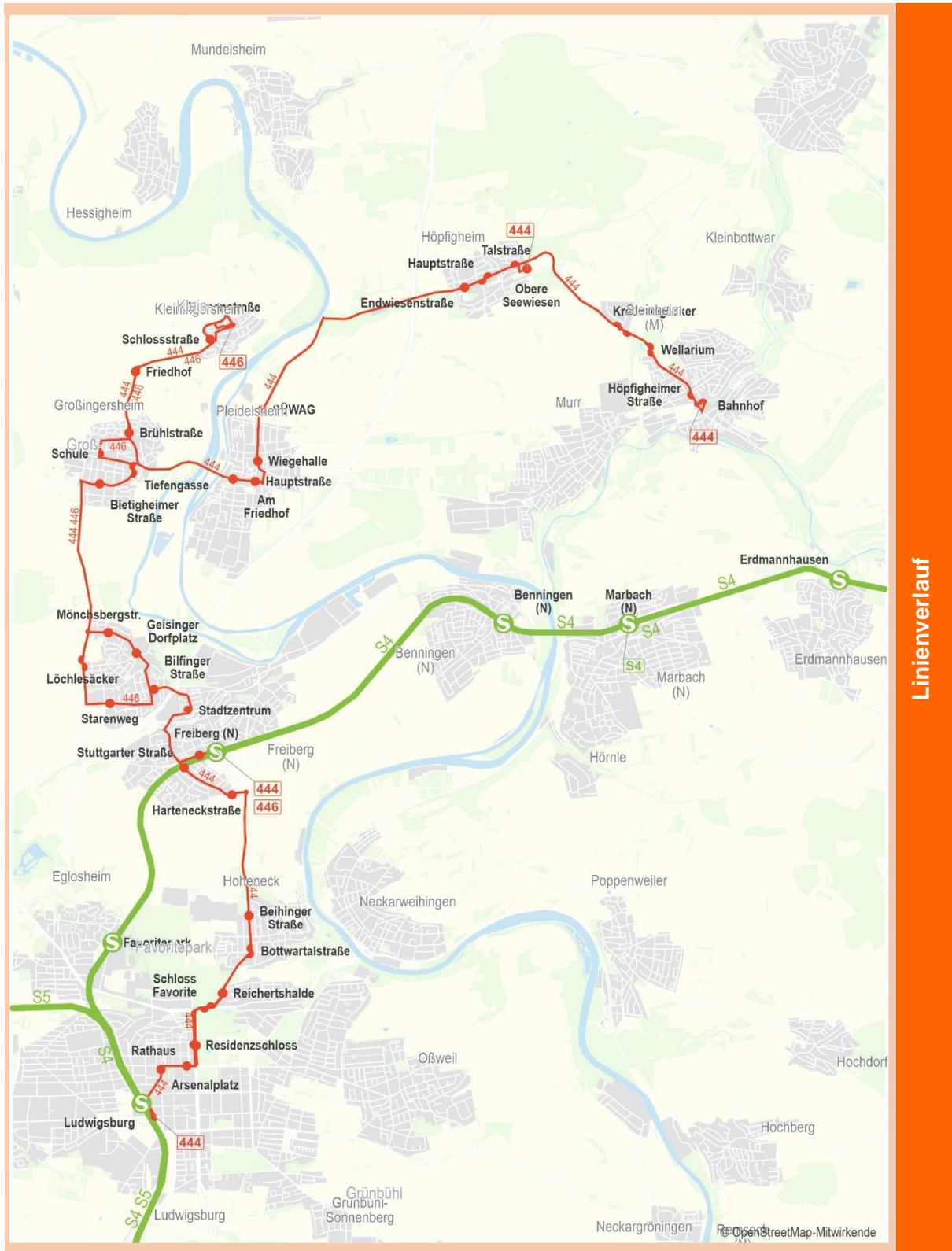
Linienvverlauf

Bündel 8: Verkehrsraum Neckartal

Liniengruppe Ludwigsburg – Freiberg – Großingersheim – Kleiningersheim /
– Höpfigheim – Steinheim

Linien 444, 446

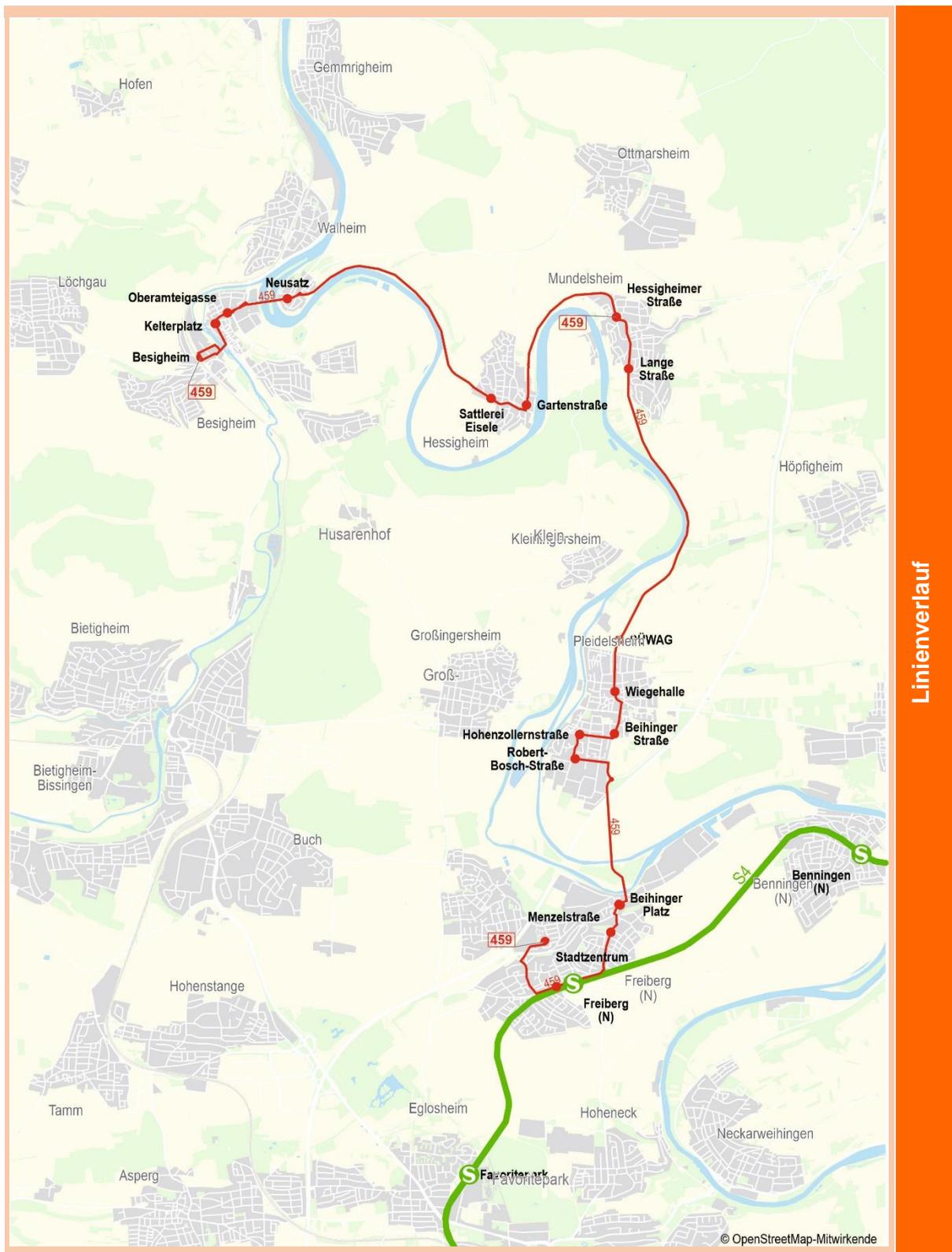
		Status Quo (Fahrplan 2020)	BA / ÖP (verkehrli- ches Min- destniveau)	Ausrei- chende Ver- kehrsbedie- nung
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1) Freiberg – Großingersheim (via Geisinger Dorfplatz) [444]	25 / 15 / 9 / 0	48 / 28 / 15 / 0 BA: 34 / 19 / 11 / 0 ÖP: 48 / 28 / 15 / 0	50 / 29 / 17 / 0
	2) Freiberg – Großingersheim (via Starenweg) [446]	25 / 14 / 8 / 0		
	3) Großingersheim – Kleiningersheim [446]	27 / 14 / 8 / 0	19 / 10 / 7 / 0 BA: 19 / 10 / 7 / 0	27 / 14 / 8 / 0
	4) Großingersheim - Höpfigheim [444]	25 / 15 / 9 / 0	22 / 11 / 7 / 0 BA: 22 / 11 / 7 / 0	25 / 15 / 9 / 0
	5) Höpfigheim – Steinheim [444]	17 / 0 / 0 / 0	15 / 0 / 0 / 0 BA: 15 / 0 / 0 / 0	17 / 0 / 0 / 0
	6) Ludwigsburg – Freiberg [444]	22 / 8 / 0 / 0	15 / 0 / 0 / 0 BA: 15 / 0 / 0 / 0	22 / 8 / 0 / 0
Betriebsleistungen im Landkreis Ludwigsburg (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)		Ca. 432.200 (zzgl. b.S. & w.v.)	Ca. 365.200 (zzgl. b.S. & w.v.)	Ca. 432.200 (zzgl. b.S. & w.v.)
Anschlüsse	Primär: (aus Ri. Kleiningersheim / Steinheim) Freiberg Bf.: S4 Ri. Stuttgart Sekundär: (aus Ri. Kleiningersheim / Steinheim) Freiberg Bf.: S4 Ri. Backnang			
Hinweise	<ul style="list-style-type: none"> Aufgrund von Fahrgastbeschwerden bezüglich der Verbindung Höpfigheim – Marbach (N) soll (erneut) untersucht werden, ob der Abschnitt Höpfigheim – Steinheim sinnvollerweise (wie heute) von der Linie 444 aus Freiberg (N) oder eher von einer aus dem Bottwartal kommenden Buslinie mit Anbindung an Marbach (N) bedient werden soll. Die Stadt Steinheim befürwortet längere Betriebszeiten auf dem Abschnitt Höpfigheim – Steinheim. Es wird ein ausgeweiteter Spät- und Wochenendverkehr angestrebt. Es sollte geprüft werden, ob am östlichen Ortsausgang von Großingersheim eine zusätzliche Haltestelle zur Erschließung des dortigen Gewerbegebiets entstehen könnte. Die knappe Umlaufzeit der betroffenen Buslinien ist dabei zu beachten. Die Busse der Linie 444 sollten mit den Bussen der Linie 459 im Versatz verkehren, sodass zwischen Freiberg (N) und Pleidelsheim ein abgestimmter Takt besteht. 			



Linienverlauf

Liniengruppe Freiberg – Pleidelsheim – Mundelsheim – Hessigheim – Besigheim
Linien 459, N44

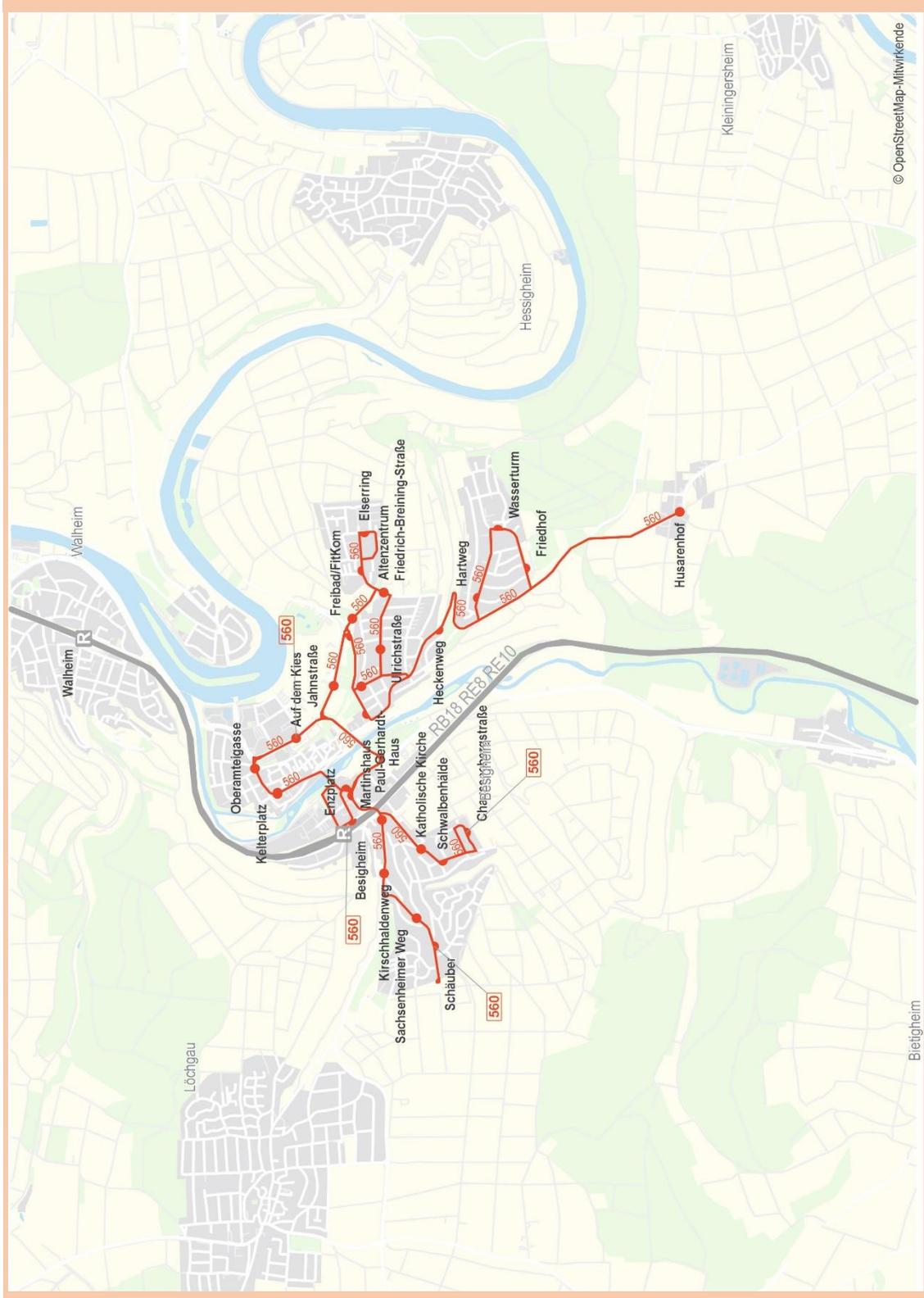
		Status Quo (Fahrplan 2020)	BA / ÖP (verkehrli- ches Min- destniveau)	Ausrei- chende Ver- kehrsbedie- nung
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1) Freiberg – Pleidelsheim [459]	38 / 19 / 17 / 0	48 / 28 / 15 / 0 BA: 34 / 19 / 11 / 0 ÖP: 48 / 28 / 15 / 0	48 / 28 / 17 / 0
	2) Pleidelsheim – Mundelsheim [459]	35 / 19 / 17 / 0	48 / 28 / 15 / 0 BA: 34 / 19 / 11 / 0 ÖP: 48 / 28 / 15 / 0	48 / 28 / 17 / 0
	3) Mundelsheim – Hessigheim [459]	24 / 12 / 8 / 0	22 / 11 / 7 / 0 BA: 22 / 11 / 7 / 0	24 / 12 / 8 / 0
	4) Hessigheim – Besigheim [459]	24 / 12 / 8 / 0	16 / 8 / 6 / 0 BA: 16 / 8 / 6 / 0	24 / 12 / 8 / 0
	5) Freiberg - Freiberg Palazzo [N44]	0 / 0 / 0 / 3	0 / 0 / 0 / 0	0 / 0 / 0 / 3
	6) Freiberg Palazzo - Besigheim [N44]	0 / 0 / 0 / 2	0 / 0 / 0 / 0	0 / 0 / 0 / 2
Betriebsleistungen im Landkreis Ludwigsburg (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)		Ca. 374.600 (zzgl. b.S. & w.v.)	Ca. 409.300 (zzgl. b.S. & w.v.)	Ca. 449.400 (zzgl. b.S. & w.v.)
Anschlüsse	<p>Primär: (aus Ri. Kleiningersheim / Steinheim) Freiberg Bf.: S4 Ri. Stuttgart</p> <p>Sekundär: (aus Ri. Freiberg) Besigheim Bf.: RB/RE Ri. Stuttgart (aus Ri. Freiberg) Besigheim Bf.: RB/RE Ri. Heilbronn (aus Ri. Besigheim) Pleidelsheim Wiegehalle: 567 Ri. Bietigheim (aus Ri. Kleiningersheim / Steinheim) Freiberg Bf.: S4 Ri. Backnang</p>			
Hinweise	<ul style="list-style-type: none"> Aktuell wird geplant, die Linie 567 montags bis freitags tagsüber generell über Pleidelsheim hinaus bis Murr zu verlängern. Sollte dies umgesetzt werden, können die Verdichter-Fahrten auf der Linie 459 zwischen Pleidelsheim und Freiberg nicht mehr mit den auf der Linie 567 eingesetzten Bussen während der Wendezeit in Pleidelsheim gefahren werden. Ggf. wird dann der Einsatz eines separaten Fahrzeugs für diese Verdichterfahrten nötig. In diesem Fall wäre es auch möglich, den Viertelstunden-Takt der Linie 459 bis Mundelsheim auszudehnen. Dies soll – auch in Zusammenhang mit der ohnehin geplanten Ausweitung des Viertelstunden-Taktes auf der Linie 459 (ÖPNV-Pakt) – geprüft werden. Montags bis freitags ist eine Ausweitung des Halbstunden-Taktes sowie samstags eine Ausweitung des Stunden-Taktes jeweils bis Hessigheim geplant. In diesem Zusammenhang würden Fahrten, die derzeit in Mundelsheim beginnen und enden, bis Hessigheim weitergeführt werden. Da Besigheim mittlerweile nachts mit Regionalzügen erreichbar ist und zudem eine weitere Nachtbuslinie dort hält, ist die Linie N44 nicht mehr zwingend nach Besigheim zu führen. Stattdessen sollen Kleiningersheim und Höpfigheim einen Anschluss an das Nachtbus-Netz erhalten. 			



Liniengruppe (Husarenhof –) Ingersheim Feld – Besigheim Bf. – Schäuber
(Stadtverkehr Besigheim)

Linien 560

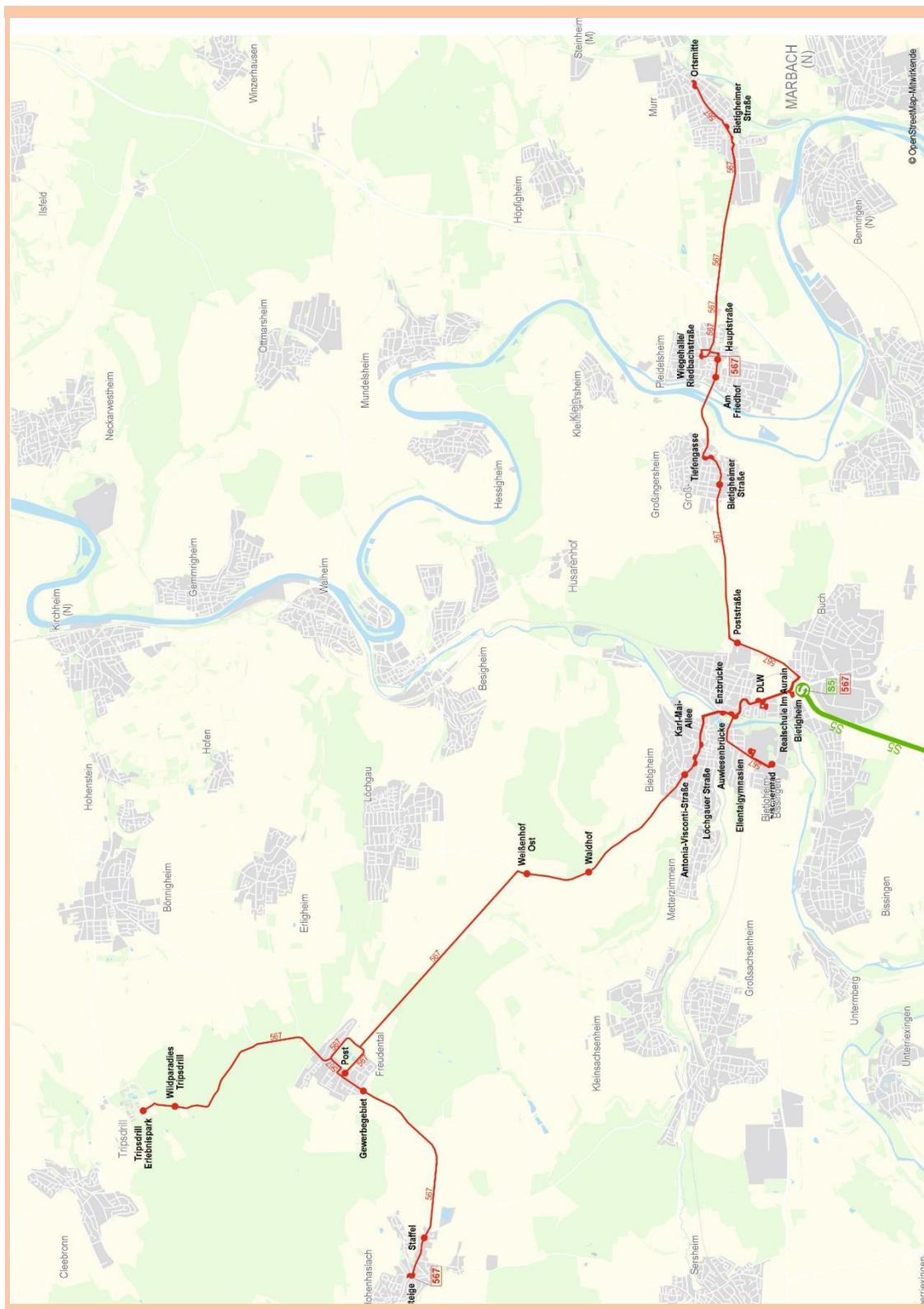
	Status Quo (Fahrplan 2020)	BA / ÖP (verkehrli- ches Min- destniveau)	Ausrei- chende Ver- kehrsbedie- nung
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1) Besigheim Husarenhof – Ingersheimer Feld [560]	5 / 0 / 0 / 0	0 / 0 / 0 / 0
	2) Ingersheimer Feld – Besigheim Bf. [560]	31 / 14 / 7 / 0 KZu: 2 / 5 / 0 / 0	23 / 16 / 8 / 0 BA: 23 / 16 / 8 / 0
	3) Besigheim Bf. – Schäuber [560]	29 / 14 / 8 / 0 KZu: 2 / 5 / 0 / 0	23 / 16 / 8 / 0 BA: 23 / 16 / 8 / 0
	4) Schäuber – Chausseebergstraße [560]	15 / 14 / 8 / 0 KZu: 2 / 5 / 0 / 0	0 / 0 / 0 / 0
Betriebsleistungen im Landkreis Ludwigsburg (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)		Ca. 153.200 (zzgl. b.S. & w.v.)	Ca. 105.200 (zzgl. b.S. & w.v.)
Anschlüsse	Primär: (aus Ri. Husarenhof) Besigheim Bf.: RB/RE Ri. Stuttgart Sekundär: (aus Ri. Schäuber) Besigheim Bf.: RB/RE Ri. Stuttgart (aus Ri. Husarenhof) Besigheim Bf.: RB/RE Ri. Heilbronn (aus Ri. Schäuber) Besigheim Bf.: RB/RE Ri. Heilbronn		
Hinweise	<ul style="list-style-type: none"> Im Raum Besigheim – Kirchheim (N) bestehen Überlegungen zur Einführung eines On-Demand-Verkehrs. Sollte dieser On-Demand-Verkehr eingeführt werden, wäre die Aufgabenteilung zwischen On-Demand-Verkehr und Stadtbuss abzustimmen. Um die Reisezeiten von Besigheim ins Stadtzentrum von Bietigheim-Bissingen zu verkürzen, könnte eine direkte Busverbindung Besigheim – Bietigheim Kronenzentrum sinnvoll sein. Dadurch wäre auch keine gesonderte Buslinie zur Erschließung der zu Bietigheim gehörenden Kammgarnspinnerei erforderlich. Ggf. könnte ein derartiger Lückenschluss auch in die Linie 560 integriert werden, sodass eine direkte Verbindung von den Wohngebieten Besigheims ins Stadtzentrum von Bietigheim eingerichtet werden könnte. 		



Linienverlauf

Liniengruppe Hohenhaslach – Freudental – Bietigheim – Großingersheim – Pleidelsheim (– Murr)
Linien 567

		Status Quo (Fahrplan 2020)	BA / ÖP (verkehrli- ches Min- destniveau)	Ausrei- chende Ver- kehrsbedie- nung
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1) Bietigheim – Großingersheim – Pleidelsheim [567]	23 / 17 / 8 / 0	17 / 9 / 6 / 0 BA: 17 / 9 / 6 / 0	23 / 17 / 8 / 0
	2) Pleidelsheim – Murr [567]	1 / 0 / 0 / 0	0 / 0 / 0 / 0	1 / 0 / 0 / 0
	3) Hohenhaslach – Freudental – Bietigheim [567]	22 / 14 / 6 / 0	22 / 11 / 7 / 0 BA: 22 / 11 / 7 / 0	22 / 14 / 7 / 0
	4) Hohenhaslach – Freudental – Bietigheim (via Tripsdrill) [567]	Einzelfahrten während der Hochsaison	0 / 0 / 0 / 0	Einzelfahrten während der Hochsaison
	5) Tripsdrill – Bietigheim (direkt) [567]	Einzelfahrten während der Hochsaison	0 / 0 / 0 / 0	Einzelfahrten während der Hochsaison
Betriebsleistungen im Landkreis Ludwigsburg (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)		Ca. 271.900 (zzgl. b.S. & w.v.)	Ca. 240.600 (zzgl. b.S. & w.v.)	Ca. 273.600 (zzgl. b.S. & w.v.)
Anschlüsse	<p>Primär: (aus Ri. Hohenhaslach) Bietigheim-Bissingen Bf.: S5/RB Ri. Stuttgart</p> <p>Sekundär: (aus Ri. Murr) Bietigheim-Bissingen Bf.: S5/RB Ri. Stuttgart (aus Ri. Hohenhaslach und Murr) Bietigheim Bf.: RB/RE Ri. Heilbronn (aus Ri. Murr) Hohenhaslach Steige: 571 Ri. Häfnerhaslach (aus Ri. Hohenhaslach) Pleidelsheim Wiegehalle Bf.: 459 Ri. Besigheim</p>			
Hinweise	<ul style="list-style-type: none"> • Eine Verlängerung der Linie 567 von Pleidelsheim nach Murr (montags bis freitags im Berufsverkehr oder montags bis freitags tagsüber durchgehend) ist geplant. Hierbei sollen die Busse durch das Gewerbegebiet Murr geführt werden. In Murr sollen die drei neuen Haltestellen „Pleidelsheim Marbacher Straße“, „Murr Bei den Bergkeltern“ und „Murr Robert-Bosch-Straße“ sowie die bestehende Haltestelle „Murr Bietigheimer Straße“ bedient werden. • Spätabends fahren die Busse der Linie 567 nicht mehr. Deshalb machen die Busse der Linie 554 dann einen Umweg via Freudental. Sollte dieser Umweg zu Verspätungen und Anschluss-Verlusten auf der Linie 554 führen, wäre eine Ausdehnung der Betriebszeiten auf der Linie 567 zu prüfen. • In Kooperation mit dem Landkreis Heilbronn ist eine Verlängerung der Linie 568 über Freudental hinaus nach Cleebronn mit Bedienung des Freizeitparks Tripsdrill zu prüfen. Dadurch könnte nicht nur die Anbindung von Cleebronn an Stuttgart verbessert, sondern auch die Erreichbarkeit des Freizeitparks Tripsdrill gesteigert werden. In diesem Zusammenhang könnte auch die vereinzelte Anbindung der Linie 567 an den Freizeitpark Tripsdrill, welche derzeit für die Anbindung von Hohenhaslach Taktlücken zur Folge haben, hinterfragt werden. • Es sollte geprüft werden, ob am östlichen Ortsausgang von Großingersheim eine zusätzliche Haltestelle zur Erschließung des dortigen Gewerbegebiets entstehen könnte. Die knappe Umlaufzeit der betroffenen Buslinien ist dabei zu beachten. • Am westlichen Ortsausgang von Großingersheim könnte ebenfalls eine zusätzliche Haltestelle zur Erschließung des Gewerbegebiets Gröninger Weg entstehen. • Für die Einrichtung einer Busspur zwischen der Haltestelle Waldhof und dem Ortseingang Bietigheim sollte die technische und finanzielle Machbarkeit geprüft werden. 			

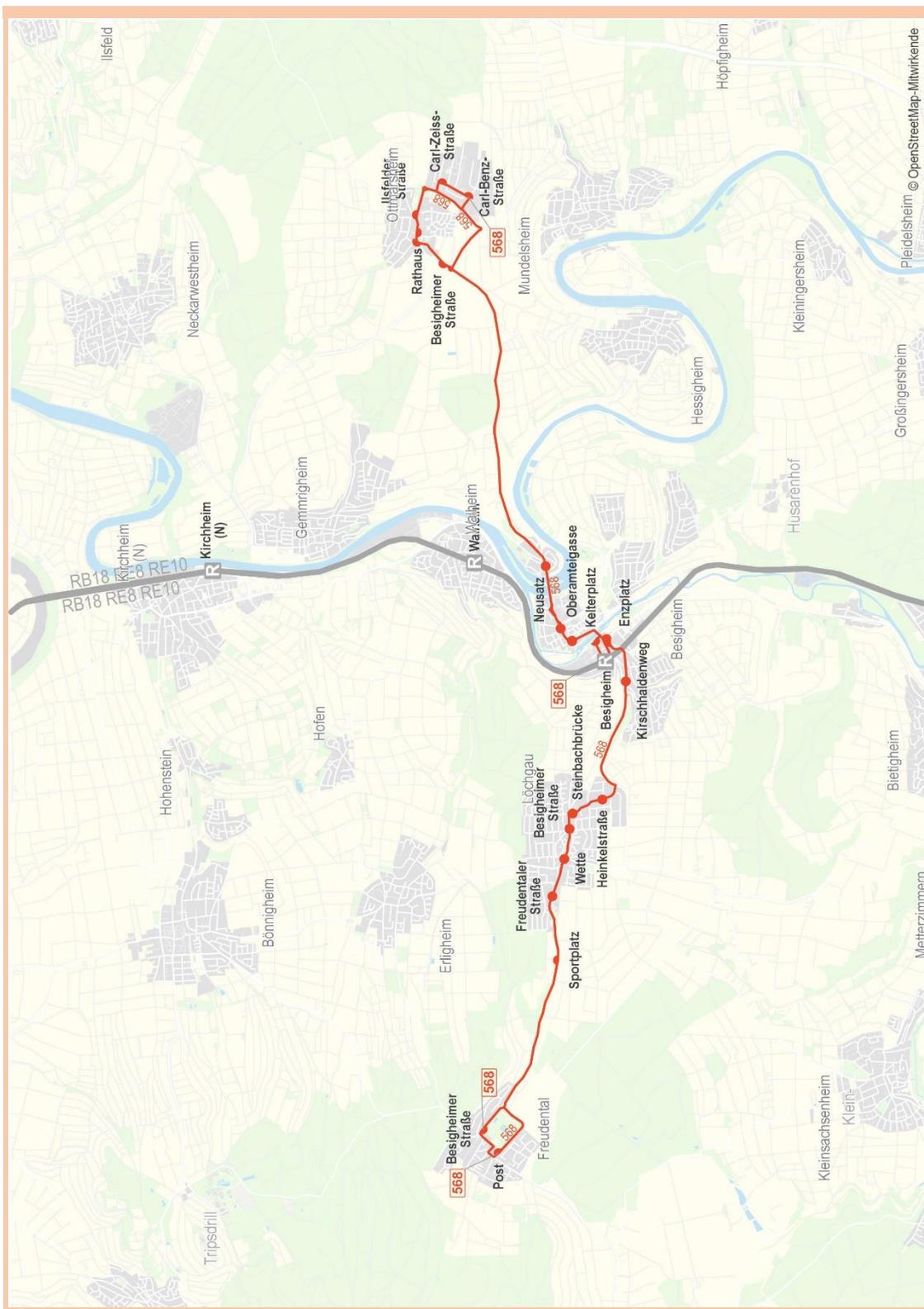


Linienverlauf

Liniengruppe Freudental – Löchgau – Besigheim – Ottmarsheim

Linien 568

		Status Quo (Fahrplan 2020)	BA / ÖP (verkehrli- ches Min- destniveau)	Ausrei- chende Ver- kehrsbedie- nung
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1) Freudental – Besigheim [568]	16 / 0 / 0 / 0	15 / 0 / 0 / 0 BA: 15 / 0 / 0 / 0	16 / 0 / 0 / 0
	2) Besigheim – Ottmarsheim [568]	25 / 17 / 7 / 0	22 / 11 / 7 / 0 BA: 22 / 11 / 7 / 0	25 / 17 / 7 / 0
Betriebsleistungen im Landkreis Ludwigsburg (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)		Ca. 163.900 (zzgl. b.S. & w.v.)	Ca. 145.300 (zzgl. b.S. & w.v.)	Ca. 163.900 (zzgl. b.S. & w.v.)
Anschlüsse	<p>Primär: (aus Ri. Ottmarsheim) Besigheim Bf.: RB/RE Ri. Stuttgart</p> <p>Sekundär: (aus Ri. Freudental) Besigheim Bf.: RB/RE Ri. Stuttgart (aus Ri. Ottmarsheim) Besigheim Bf.: RB/RE Ri. Heilbronn (aus Ri. Freudental) Besigheim Bf.: RB/RE Ri. Heilbronn</p>			
Hinweise	<ul style="list-style-type: none"> In Kooperation mit dem Landkreis Heilbronn ist eine Verlängerung der Linie 568 über Freudental hinaus nach Cleeborn mit Bedienung des Freizeitparks Tripsdrill zu prüfen. Dadurch könnte nicht nur die Anbindung von Cleeborn an Stuttgart, sondern auch die Erreichbarkeit des Freizeitparks Tripsdrill verbessert werden. In diesem Zusammenhang wäre auch die zeitweilige Umlenkung der Linie 567 zum Freizeitpark Tripsdrill, welche für die Anbindung von Hohenhaslach fallweise Taktlücken zur Folge hat, zu hinterfragen. Im Raum Besigheim – Kirchheim (N) bestehen Überlegungen zur Einführung eines On-Demand-Verkehrs. Sollte dieser On-Demand-Verkehr eingeführt werden, wäre zu prüfen, ob mit diesem auch ergänzende Angebote im Bereich der derzeitigen Linie 568 möglich wären (z.B. bessere Erschließung von Wohn- und Gewerbegebieten in Löchgau). 			

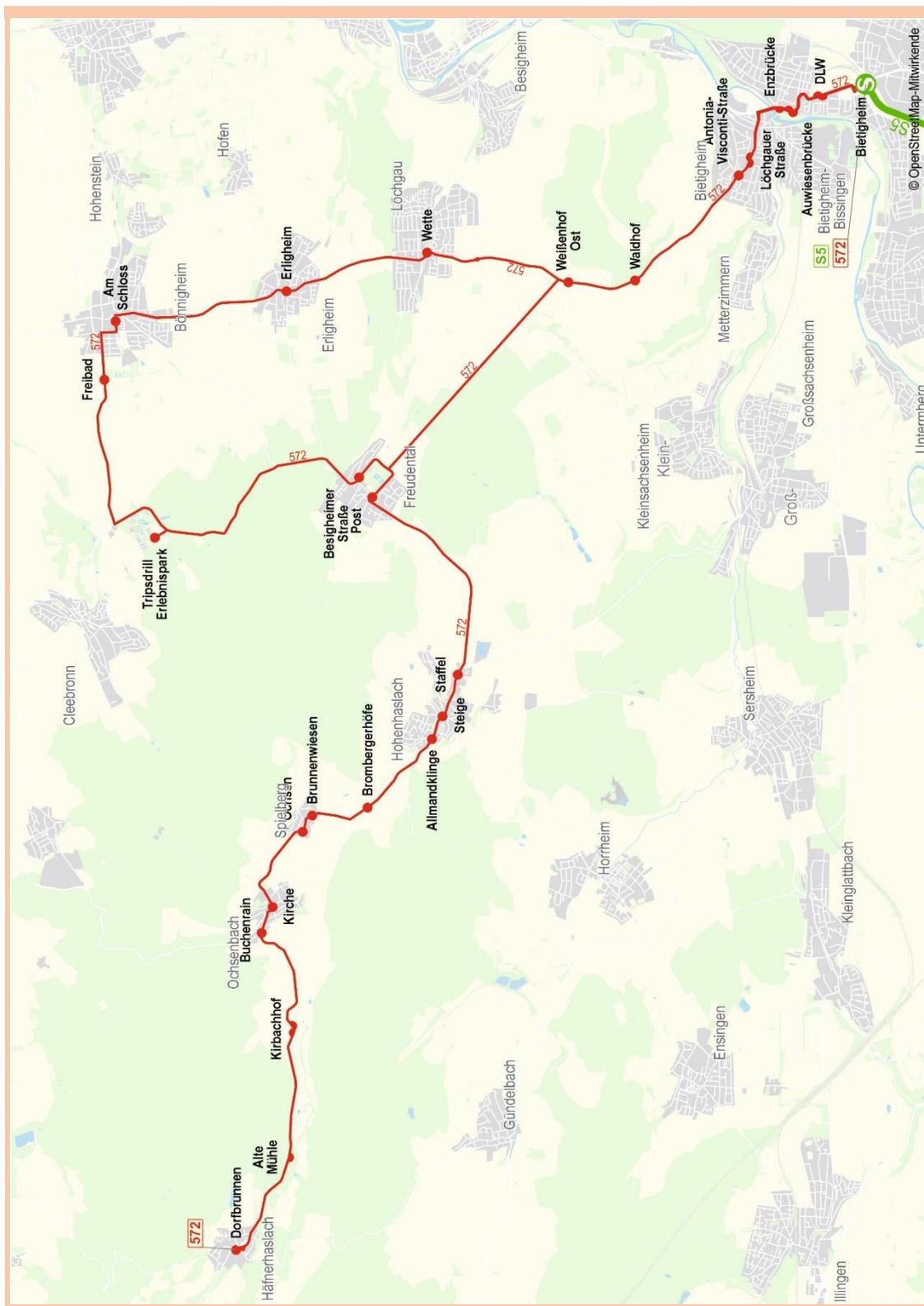


Linienverlauf

Liniengruppe Bietigheim – Tripsdrill – Kirbachtal (Wanderbus Stromer)

Linien 572

		Status Quo (Fahrplan 2020)	BA / ÖP (verkehrli- ches Min- destniveau)	Ausrei- chende Ver- kehrsbedie- nung
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1) Bietigheim – Häfnerhaslach [572]	0 / 2 / 2 / 0	0 / 0 / 0 / 0	0 / 2 / 2 / 0
	2) Bietigheim – Häfnerhaslach (via Bönningheim) [572]	0 / 3 / 3 / 0	0 / 0 / 0 / 0	0 / 3 / 3 / 0
Betriebsleistungen im Landkreis Ludwigsburg (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)		Ca. 20.000 (zzgl. b.S. & w.v.)	0 (zzgl. b.S. & w.v.)	Ca. 20.000 (zzgl. b.S. & w.v.)
Anschlüsse	Primär: (aus Ri. Häfnerhaslach) Bietigheim-Bissingen Bf.: S5/RB Ri. Stuttgart			
Hinweise	<ul style="list-style-type: none"> Die Busse der Linie 572 sind nur im Sommer während der Öffnungszeiten des Freizeitparks Tripsdrill im Einsatz. Für diese Linie ist ein Fahrradanhänger einzusetzen. 			

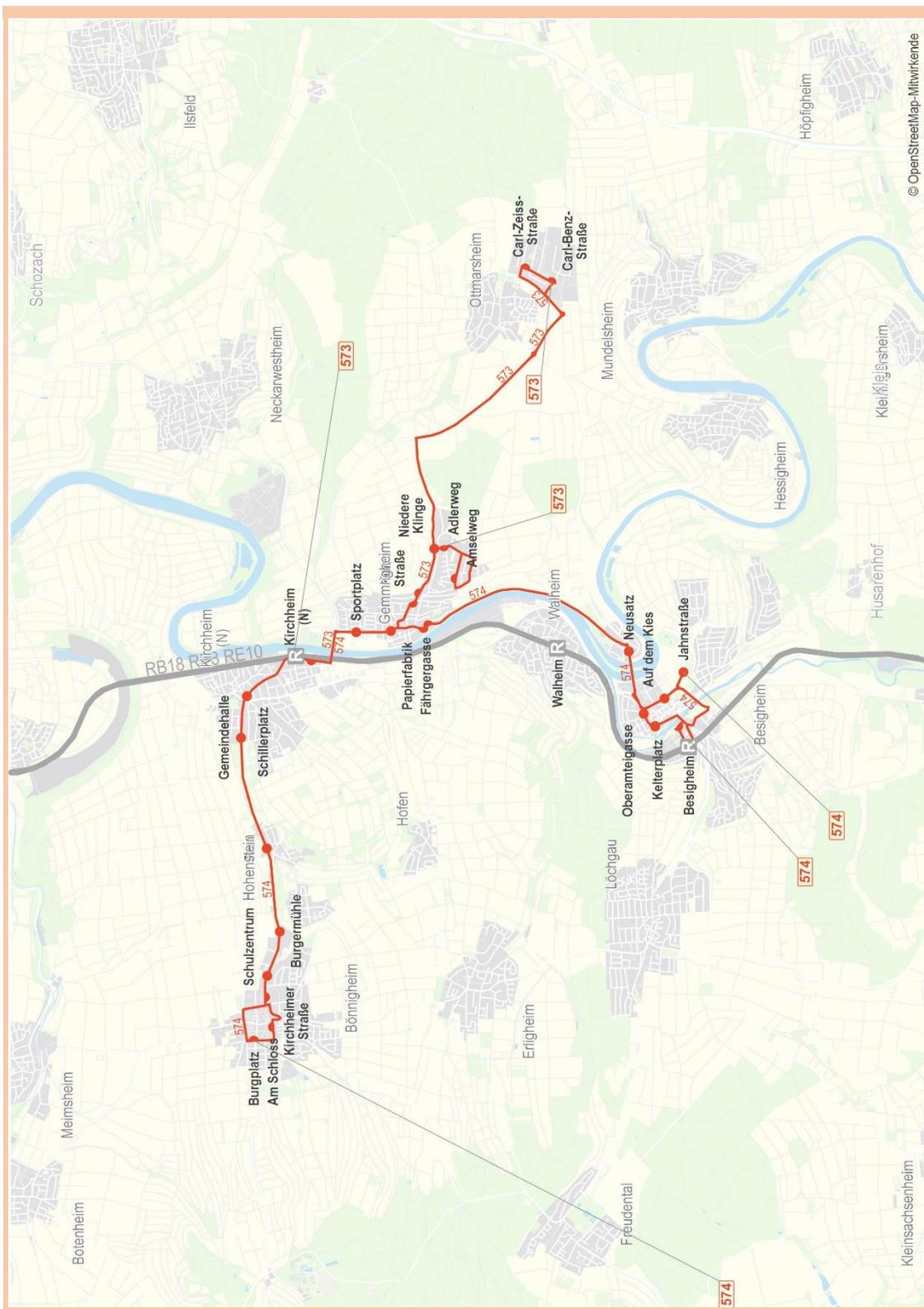


Linienverlauf

Liniengruppe Besigheim – Gemmrigheim – Kirchheim (N) /– Bönningheim

Linien 573, 574, N58

		Status Quo (Fahrplan 2020)	BA / ÖP (verkehrli- ches Min- destniveau)	Ausrei- chende Ver- kehrsbedie- nung
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1) Besigheim – Gemmrigheim Papier- fabrik [574]	22 / 16 / 8 / 0	36 / 28 / 15 / 0 BA: 29 / 16 / 9 / 0 ÖP: 36 / 28 / 15 / 0	36 / 28 / 15 / 0
	2) Gemmrigheim Papierfabrik – Kirchheim (N) [573, 574]	43 / 25 / 17 / 0	15 / 8 / 6 / 0 BA: 15 / 8 / 6 / 0	25 / 16 / 8 / 0
	3) Gemmrigheim Papierfabrik – Gemmrigheim Adlerweg [573]	19 / 9 / 9 / 0	19 / 10 / 7 / 0 BA: 19 / 10 / 7 / 0	19 / 10 / 9 / 0
	4) Gemmrigheim Kurze Straße – Ottmarsheim [573]	2 / 0 / 0 / 0	0 / 0 / 0 / 0	2 / 0 / 0 / 0
	5) Kirchheim (N) – Bönningheim [574]	25 / 16 / 8 / 0	20 / 10 / 6 / 0 BA: 20 / 10 / 6 / 0	25 / 16 / 8 / 0
	6) Bietigheim – Besigheim – Walheim – Kirchheim (N) – Gemmrigheim – Ott- marsheim – Bietigheim [N58]	0 / 0 / 0 / 4	0 / 0 / 0 / 0	0 / 0 / 0 / 4
Betriebsleistungen im Landkreis Ludwigsburg (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)		Ca. 324.900 (zzgl. b.S. & w.v.)	Ca. 233.500 (zzgl. b.S. & w.v.)	Ca. 317.900 (zzgl. b.S. & w.v.)
Anschlüsse	<p>Primär: (aus Ri. Gemmrigheim/Besigheim) Kirchheim Bf.: RB/RE Ri. Stuttgart</p> <p>Sekundär: (aus Ri. Bönningheim) Kirchheim Bf.: RB/RE Ri. Stuttgart (aus Ri. Gemmrigheim/Besigheim) Kirchheim Bf.: RB/RE Ri. Heilbronn (aus Ri. Bönningheim) Kirchheim Bf.: RB/RE Ri. Heilbronn (aus Ri. Bönningheim) Besigheim Bf.: RB/RE Ri. Stuttgart</p>			
Hinweise	<ul style="list-style-type: none"> Das Gebiet Gemmrigheim Amselweg soll künftig mit einer Direktverbindung nach Besigheim statt nach Kirchheim (N) versehen werden Dies könnte beispielsweise erfolgen, in dem die Buslinie 573 in die Linie 574 integriert wird (Bönningheim – Kirchheim – Gemmrigheim Amselweg – Besigheim), die Linie 573 künftig von Gemmrigheim nach Besigheim anstatt nach Kirchheim (N) fährt oder das Gebiet Amselweg in einen künftigen On-Demand-Verkehr integriert wird. Die ausreichende Verkehrsbedienung für die Relation Gemmrigheim – Kirchheim (N) wurde abweichend berechnet. Hintergrund ist, dass die Primäranbindung Gemmrigheims nach Besigheim (bisher: Kirchheim (N)) verschoben wurde. Um die Pünktlichkeit der Linien 573 und 574 nachhaltig zu stabilisieren und so die Bahnanschlüsse in Besigheim und Kirchheim (Neckar) sicherzustellen, ist zu prüfen, welche Maßnahmen geeignet sind, den Busverkehr im Zulauf auf diese beiden Verknüpfungspunkte zu bevorzugen. 			



Linienverlauf

Bündel 9: Verkehrsraum Remseck

Linien Neckargröningen – Hochdorf

Linien 402

		Status Quo (Fahrplan 2020)	BA / ÖP (verkehrli- ches Min- destniveau)	Ausrei- chende Ver- kehrsbedie- nung
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1) Neckargröningen – Hochberg – Hochdorf [402]	47 / 29 / 19 / 0	48 / 28 / 15 / 0 BA: 34 / 19 / 11 / 0 ÖP: 48 / 28 / 15 / 0	48 / 29 / 19 / 0
	→ Kommunale Zubestellungen im Stadtverkehr vorhanden			
Betriebsleistungen im Landkreis Ludwigsburg (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)		Ca. 160.100 (zzgl. b.S. & w.v.)	Ca. 159.500 (zzgl. b.S. & w.v.)	Ca. 162.800 (zzgl. b.S. & w.v.)
Anschlüsse	Primär: (aus Ri. Hochdorf) Neckargröningen Stadtbahn: U12 Ri. Stuttgart Sekundär: (aus Ri. Hochdorf) Neckargröningen Stadtbahn: X43 Ri. Waiblingen			
Hinweise	<ul style="list-style-type: none"> • Eine Verlängerung der Linie über Hochdorf hinaus nach Affalterbach sollte geprüft werden. Damit könnte einerseits die Erschließung des südlichen Teils von Affalterbach verbessert, andererseits auch eine Umsteigeverbindung von Affalterbach zur U12 in Neckargröningen hergestellt werden. Je nach Fahrtziel in der Landeshauptstadt Stuttgart wären diese Verbindungen schneller und komfortabler als die Verbindungen über Marbach (N) mit der S4. • Zwischen Hochberg und Neckargröningen sollten die Linien 402 und 403 in einem zeitlich möglichst großen Abstand zueinander verkehren, sodass die Verfügbarkeit von Verbindungen gleichmäßig verteilt wird. 			

Liniengruppe Neckargröningen – Pattonville

Linien 402

		Status Quo (Fahrplan 2020)	BA / ÖP (verkehrli- ches Min- destniveau)	Ausrei- chende Ver- kehrsbedie- nung
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1) Neckargröningen – Aldingen – Pattonville [402]	47 / 29 / 19 / 0	48 / 28 / 15 / 0 BA: 34 / 19 / 11 / 0 ÖP: 48 / 28 / 15 / 0	48 / 29 / 19 / 0
	→ Kommunale Zubestellungen im Stadtverkehr vorhanden			
Betriebsleistungen im Landkreis Ludwigsburg (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)		Ca. 201.800 (zzgl. b.S. & w.v.)	Ca. 201.100 (zzgl. b.S. & w.v.)	Ca. 205.300 (zzgl. b.S. & w.v.)
Anschlüsse	Primär: (aus Ri. Pattonville) Aldingen Mühlweg / Mühle: U12 Ri. Stuttgart Sekundär: (aus Ri. Neckargröningen) Aldingen Mühlweg / Mühle: U12 Ri. Stuttgart (aus Ri. Pattonville) Neckargröningen Stadtbahn: X43 Ri. Waiblingen (aus Ri. Pattonville) Neckargröningen Stadtbahn: U12 Ri. Stuttgart (aus Ri. Neckargröningen) Pattonville Realschule Remseck: 412 Ri. Kornwestheim			
Hinweise	---			

Linien Hochberg – Neckargröningen – Aldingen
403

		Status Quo (Fahrplan 2020)	BA / ÖP (verkehrli- ches Min- destniveau)	Ausrei- chende Ver- kehrsbedie- nung
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1) Hochberg – Neckargröningen [403]	28 / 11 / 0 / 0	19 / 10 / 7 / 0 BA: 19 / 10 / 7 / 0	28 / 11 / 7 / 0
	2) Neckargröningen – Aldingen [403]	28 / 11 / 0 / 0	0 / 0 / 0 / 0	28 / 11 / 0 / 0
	→ Kommunale Zubestellungen im Stadtverkehr vorhanden			
Betriebsleistungen im Landkreis Ludwigsburg (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)		Ca. 140.000 (zzgl. b.S. & w.v.)	Ca. 59.500 (zzgl. b.S. & w.v.)	Ca. 144.500 (zzgl. b.S. & w.v.)
Anschlüsse	Primär: (aus Ri. Hochdorf) Neckargröningen Stadtbahn: U12 Ri. Stuttgart			
Hinweise	<ul style="list-style-type: none"> • Eine Verlängerung der Linie 403 nach Kornwestheim sollte geprüft werden. Der Linienweg in Kornwestheim sollte nach Möglichkeit so gewählt werden, dass der Bereich Lenzhalde direkt mit dem Kornwestheimer ZOB verbunden (dieser ist bislang nur umwegig via Kornwestheim Ostgebiet mit der Linie 411 verbunden) und auch der Bereich Im Wiesengrund / Mühlhäuser Straße angefahren werden kann. Dadurch könnten neue attraktive Direktverbindungen in Kornwestheim eingerichtet werden und die Linie 414 ersetzt werden. Insofern würde die Verlängerung der Linie 403 bündelübergreifend betrachtet keinen zusätzlichen Bus erfordern, da im Bündel 7 ein Bus (Linie 414) eingespart werden könnte. • Es soll nach Möglichkeiten für eine Verbindung zwischen Remseck (U12) und Winnenden (S3) gesucht werden. Hierbei ist auch zu untersuchen, ob eine Verlängerung der Linie 403 über Hochberger Wald hinaus nach Winnenden in Frage kommt. Alternativ könnte auch eine zusätzliche Linie eingerichtet werden, die in Winnenden die angedachten Taktverdichter zwischen Winnenden und Weiler zum Stein integriert und dann ab Weiler nach Remseck geführt wird. • Zwischen Hochberg und Neckargröningen sollten die Linien 402 und 403 in einem zeitlich möglichst großen Abstand zueinander verkehren, sodass die Verfügbarkeit von Verbindungen gleichmäßig verteilt wird. 			



Linienverlauf

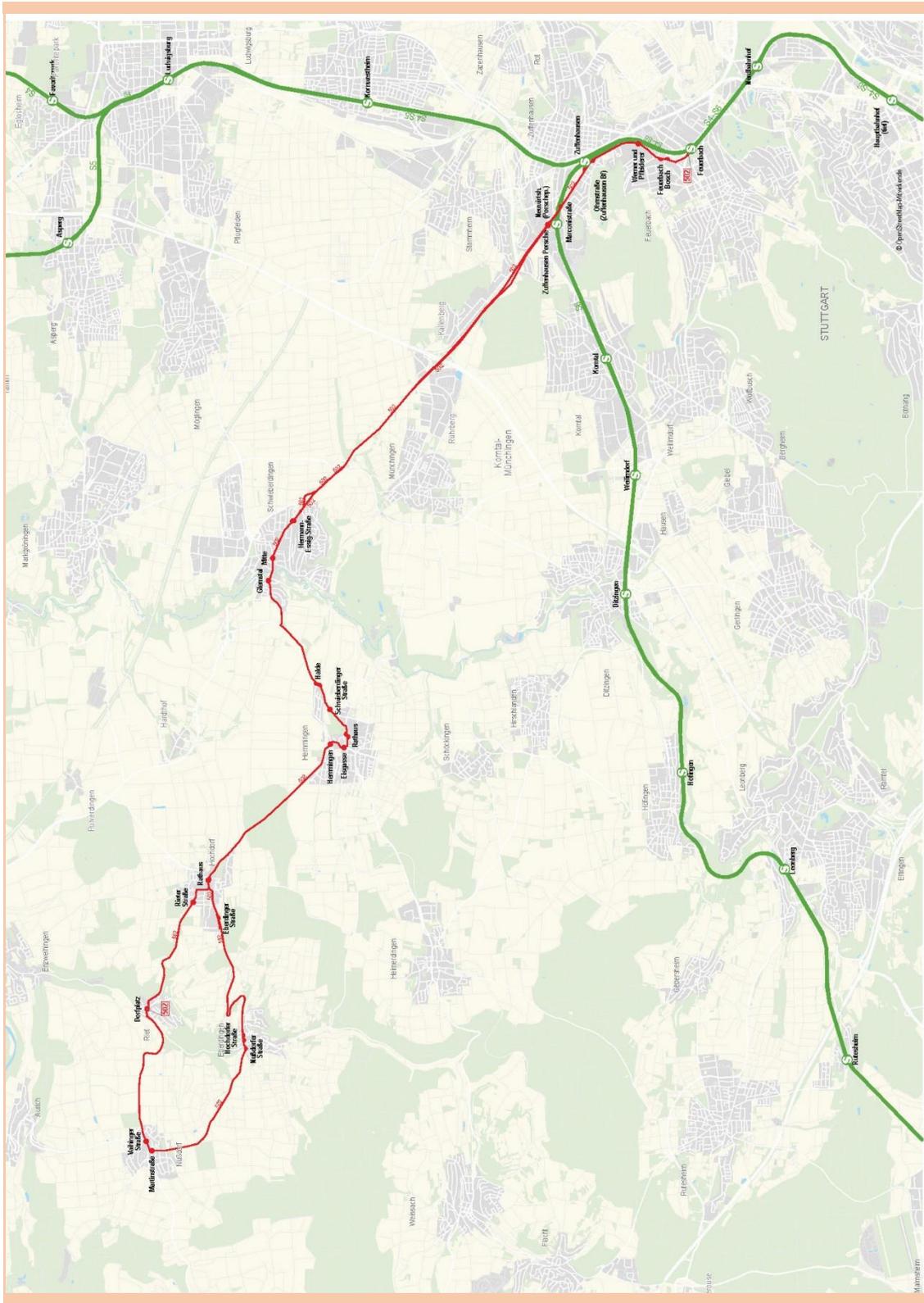
© OpenStreetMap-Mitwirkende

Bündel 10: Verkehrsraum Strohgäu-Nord

Liniengruppe Feuerbach – Hemmingen – Riet

Linien 502

		Status Quo (Fahrplan 2020)	BA / ÖP (verkehrli- ches Min- destniveau)	Ausrei- chende Ver- kehrsbedie- nung
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1) Feuerbach – Hemmingen [502]	35 / 13 / 9 / 0	36 / 28 / 15 / 0 BA: 34 / 19 / 11 / 0 ÖP: 36 / 28 / 15 / 0	36 / 28 / 15 / 0
	2) Hemmingen – Riet (via Nußdorf) [502]	28 / 13 / 9 / 0	48 / 28 / 15 / 0 BA: 34 / 19 / 11 / 0 ÖP: 48 / 28 / 15 / 0	48 / 28 / 15 / 0
	3) Hemmingen – Riet (direkt) [502]	7 / 0 / 0 / 0		
Betriebsleistungen im Landkreis Ludwigsburg (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)		Ca. 545.500 (zzgl. b.S. & w.v.)	Ca. 699.300 (zzgl. b.S. & w.v.)	Ca. 699.300 (zzgl. b.S. & w.v.)
Anschlüsse	<p>Primär: (aus Ri. Riet) Hemmingen Bf.: RB47 Ri. Korntal</p> <p>Sekundär: (aus Ri. Riet) Schwieberdingen Mitte: 503, 504, 531, 534 Ri. Schwieberdingen Bosch (aus Ri. Feuerbach) Schwieberdingen Mitte: 503, 504, 531, 534 Ri. Schwieberdingen Bosch (aus Ri. Riet) Zuffenhausen Ohmstr./Bf.: S4, S5, S6, S60 Ri. Stuttgart</p>			
Hinweise	<ul style="list-style-type: none"> Zw. Riet Dorfplatz u. Hemmingen sollen die Fahrten künftig einheitlich via Nußdorf geführt werden statt zeitweise alternierend direkt und via Nußdorf. So entstehen gut merkbare Abfahrtszeiten ohne unnötige Taktsprünge. Künftig soll die Linie nach den vom Landkreis Ludwigsburg beabsichtigten Erweiterungen zum ÖPNV-Pakt auf dem erschließungsrelevanten Abschnitt Hemmingen – Riet im 15-Minuten-Takt fahren. Dies ist nur sinnvoll möglich, wenn die durchgehenden Fahrten nach Feuerbach um 15 Minuten verschoben werden, sodass die Taktverdichter in Hemmingen einen Anschluss an die Strohgäubahn erhalten. Somit kann es künftig von Riet, Nußdorf, Eberdingen u. Hochdorf viertelstündliche Fahrmöglichkeiten nach Stuttgart geben: halbstündlich umsteigefrei mit dem Bus nach Feuerbach, halbstündlich mit Umstieg in Hemmingen auf die Strohgäubahn. Als Ersatz für die derzeitige Endhaltestelle Hemmingen Schauchert der Linie 501 soll die Linie 502 in Hemmingen auf der Hochdorfer Straße eine neue Haltestelle erhalten. Die derzeitige Haltestelle Schauchert ist als Endstelle ungeeignet, da dort kaum Möglichkeiten zum Ableisten von Wendezeiten vorhanden sind. Zudem wäre eine Reduzierung der Linie 501 im Abschnitt Münchingen – Schwieberdingen – Hemmingen ohnehin zu diskutieren. Die Linie 502 dagegen fährt ohnehin am Wohngebiet Schauchert vorbei und könnte dort – eine entsprechende Bushaltestelle vorausgesetzt – problemlos halten. Die Haltestelle Hemmingen Hälde wurde lediglich provisorisch bis zur Fertigstellung der Fußwegverbindung aus dem Wohngebiet Hälde zur Bushaltestelle Schwieberdinger Straße angelegt. Mit der Fertigstellung der Fußwegverbindung ist die Haltestelle Hälde wieder aufzuheben. Die Linien 502 und 503 müssen zwischen Feuerbach und Schwieberdingen zeitlich versetzt verkehren, sodass ein abgestimmtes, ohne große Bedienungslücken verfügbares Gesamtangebot entsteht. An Samstagen sowie Sonn- und Feiertagen wird die Linie 503 über Riet, Hochdorf und Hemmingen geführt, sodass die Vorgaben des ÖPNV-Paktes zu dieser Zeit von den Linien 502 und 503 gemeinsam erfüllt werden. Als verlässlicher S-Bahn-Zubringer soll die Linie 502 auf ihrem erschließungsrelevanten Abschnitt von Hemmingen nach Hochdorf auf einen Viertelstunden-Takt während des Berufsverkehrs verdichtet werden. Die zusätzlichen Fahrten sollen ggf. einen abweichenden Linienweg z.B. Hemmingen – Nußdorf – Iptingen oder als Rundkurs Hemmingen – Nußdorf – Riet – Hemmingen erhalten. Der genaue Linienweg soll vor der Neuvergabe des Bündels erörtert werden. 			

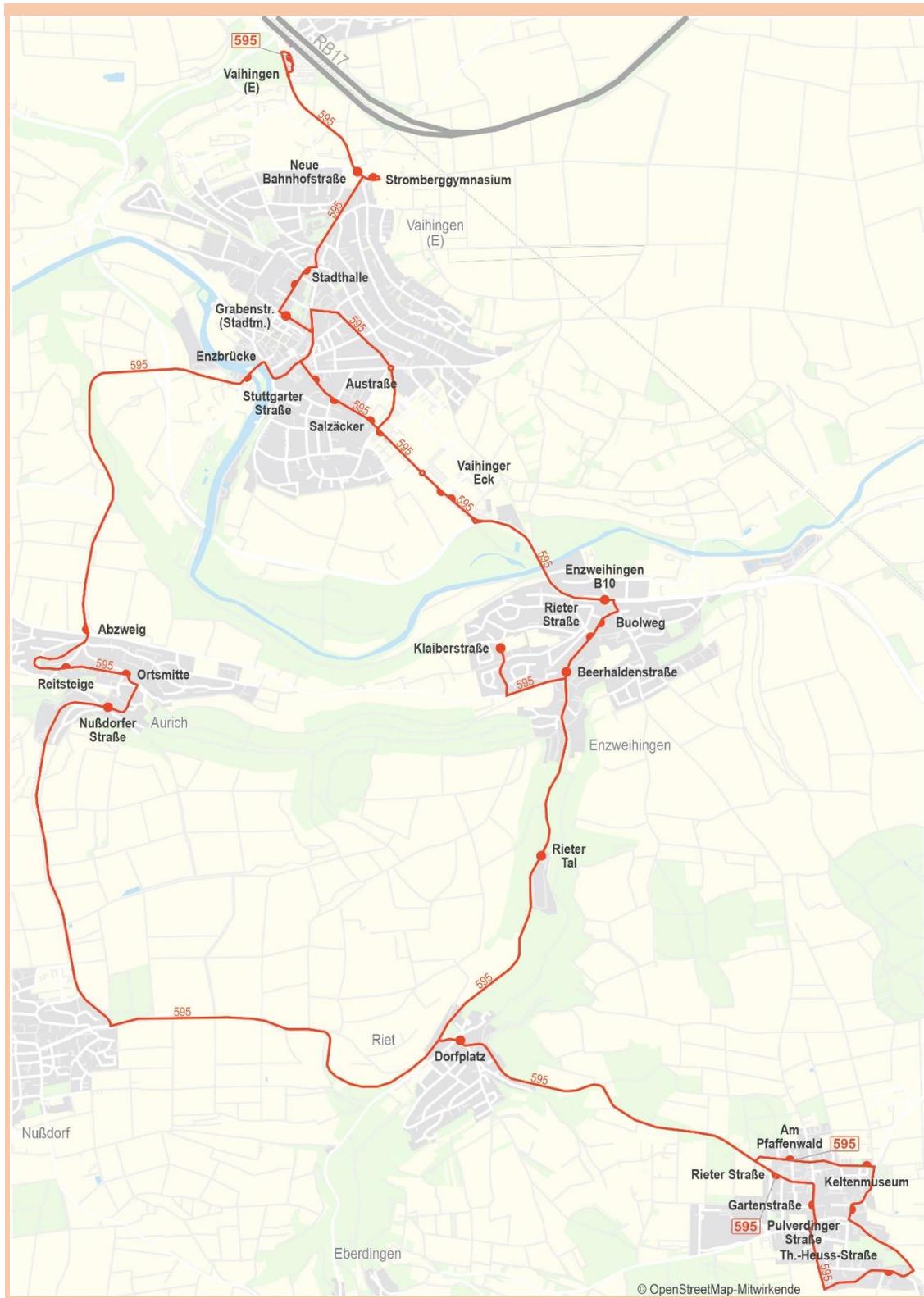


Linienverlauf

Liniengruppe Vaihingen (E) – Enzweihingen – Riet – Hochdorf

Linien 595

		Status Quo (Fahrplan 2020)	BA / ÖP (verkehrli- ches Min- destniveau)	Ausrei- chende Ver- kehrsbedie- nung
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1) Vaihingen (E) – Hochdorf [595]	15 / 0 / 0 / 0	15 / 8 / 6 / 0 BA: 15 / 8 / 6 / 0	15 / 8 / 6 / 0
Betriebsleistungen im Landkreis Ludwigsburg (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)		Ca. 84.300 (zzgl. b.S. & w.v.)	Ca. 102.200 (zzgl. b.S. & w.v.)	Ca. 102.200 (zzgl. b.S. & w.v.)
Anschlüsse	Primär: (aus Ri. Hochdorf) Vaihingen (E) Bf.: RE/RB Ri. Stuttgart Sekundär: (aus Ri. Hochdorf) Vaihingen (E) Bf.: RE/RB Ri. Mühlacker			
Hinweise	<ul style="list-style-type: none"> • Der VVS hat Planungsansätze untersucht, wonach die Linie 595 ohne zusätzlichen Bus nach Hemmingen verlängert werden könnte. Hierdurch würde eine umsteigefreie Direktverbindung zwischen Hemmingen und Vaihingen entstehen. Spätestens im Zusammenhang mit der Neuvergabe des Bündels soll dies diskutiert und ggf. umgesetzt werden. • Nach dem Bau der B10-Ortsumfahrung Enzweihingen wäre die Einrichtung zweier neuer Haltestellen in der Schwieberdinger Straße denkbar. • Ggf. kann die im Grundsatz erforderliche Wochenendbedienung durch die Linie 595 auch durch die Führung einer anderen Linie über diesen Abschnitt gelöst werden. 			



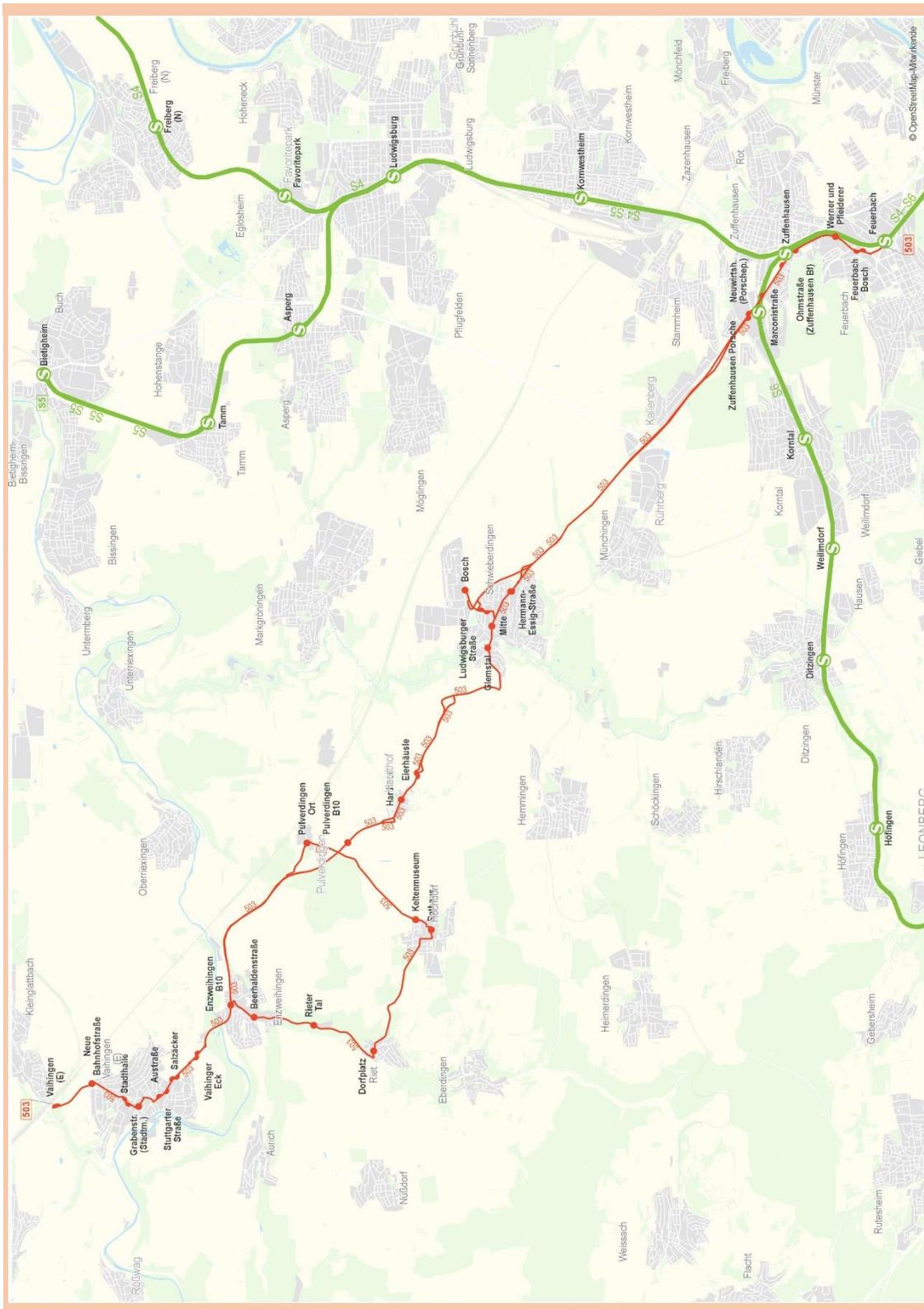
Linienverlauf

Bündel 11: Verkehrsraum Strohgäu-Diagonale

Linien Feuerbach – Schwieberdingen – Vaihingen (E)

Linien 503

		Status Quo (Fahrplan 2020)	BA / ÖP (verkehrli- ches Min- destniveau)	Ausrei- chende Ver- kehrsbedie- nung
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1) Feuerbach – Schwieberdingen [503]	25 / 13 / 9 / 0	15 / 8 / 6 / 0 BA: 15 / 8 / 6 / 0	25 / 13 / 9 / 0
	2) Feuerbach – Schwieberdingen (via Bosch) [503]	7 / 0 / 0 / 0 KZu: 7 / 0 / 0 / 0		
	3) Schwieberdingen - Vaihingen (E) [503]	22 / 0 / 0 / 0	15 / 8 / 6 / 0 BA: 15 / 8 / 6 / 0	25 / 13 / 9 / 0
	4) Schwieberdingen - Vaihingen (E) (via Pulverdingen) [503]	3 / 0 / 0 / 0		
	5) Schwieberdingen - Vaihingen (E) (via Riet) [503]	0 / 13 / 9 / 0		
Betriebsleistungen im Landkreis Ludwigsburg (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)		Ca. 410.200 (zzgl. b.S. & w.v.)	Ca. 226.300 (zzgl. b.S. & w.v.)	Ca. 373.300 (zzgl. b.S. & w.v.)
Anschlüsse	<p>Primär: (aus Ri. Feuerbach) Vaihingen Bf.: RB/RE Ri. Stuttgart</p> <p>Sekundär: (aus Ri. Vaihingen) Zuffenhausen Ohmstr./Bf.: S4, S5, S6, S60 Ri. Stuttgart (aus Ri. Vaihingen) Schwieberdingen Mitte: 503, 504, 531, 534 Ri. Schwieberdingen Bosch (aus Ri. Feuerbach) Vaihingen Bf.: RB/RE Ri. Mühlacker</p>			
Hinweise	<ul style="list-style-type: none"> Die Linien 502 und 503 müssen zwischen Feuerbach und Schwieberdingen zeitlich versetzt verkehren, sodass ein abgestimmtes, ohne große Bedienungslücken verfügbares Gesamtangebot entsteht. Nach Bau der B10-Ortsumfahrung Enzweiingen wäre die Einrichtung zweier neuer Haltestellen in der Schwieberdinger Straße denkbar. An Samstagen sowie Sonn- und Feiertagen wird die Linie 503 über Riet, Hochdorf und Hemmingen geführt, sodass die Vorgaben des ÖPNV-Paktes zu dieser Zeit von den Linien 502 und 503 gemeinsam erfüllt werden. 			



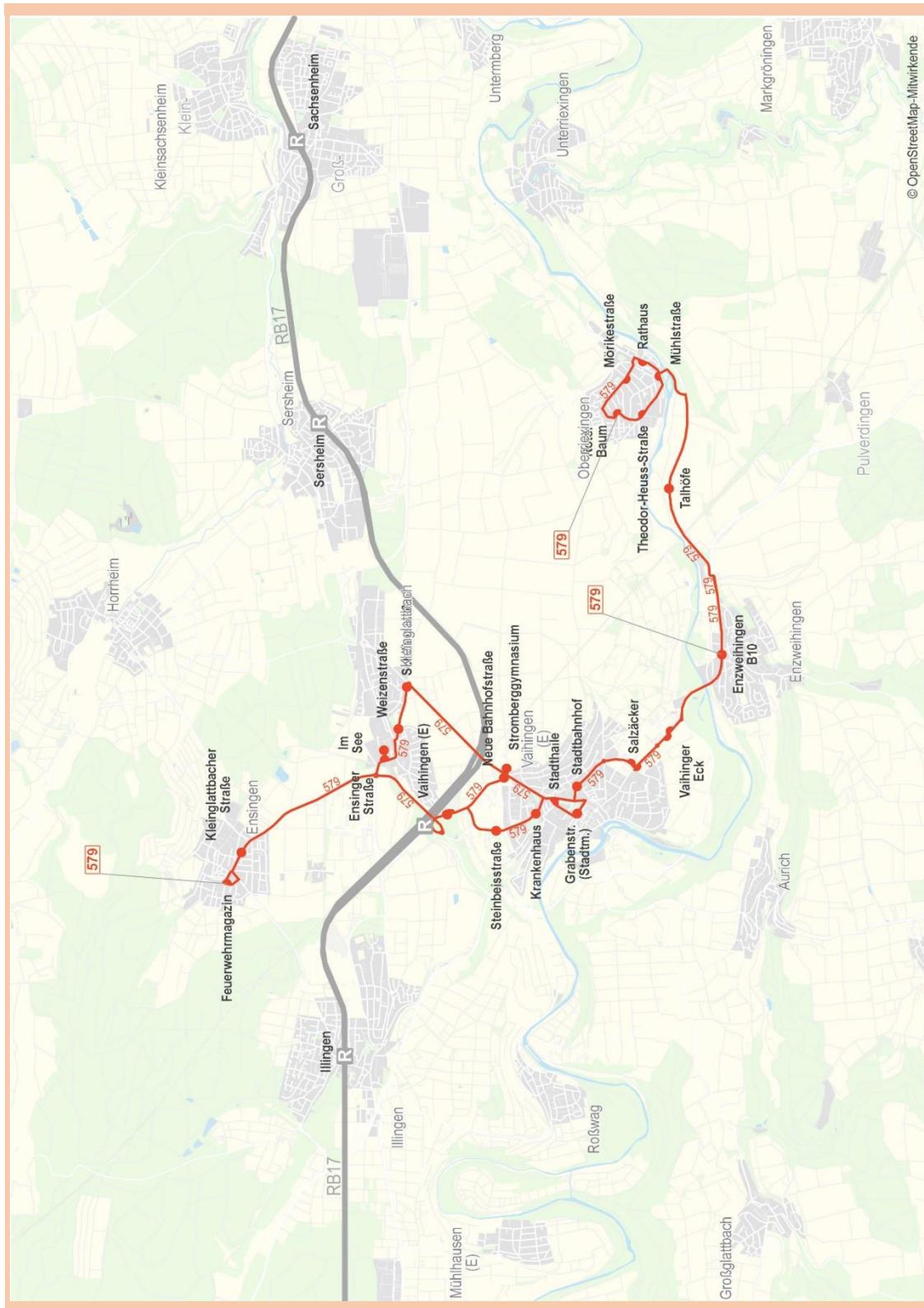
Linienverlauf

Bündel 12: Verkehrsraum Vaihingen (E)

Liniengruppe Oberriexingen – Enzweihingen – Vaihingen (E) – Kleinglattbach – Ensingen

Linien 579, N56

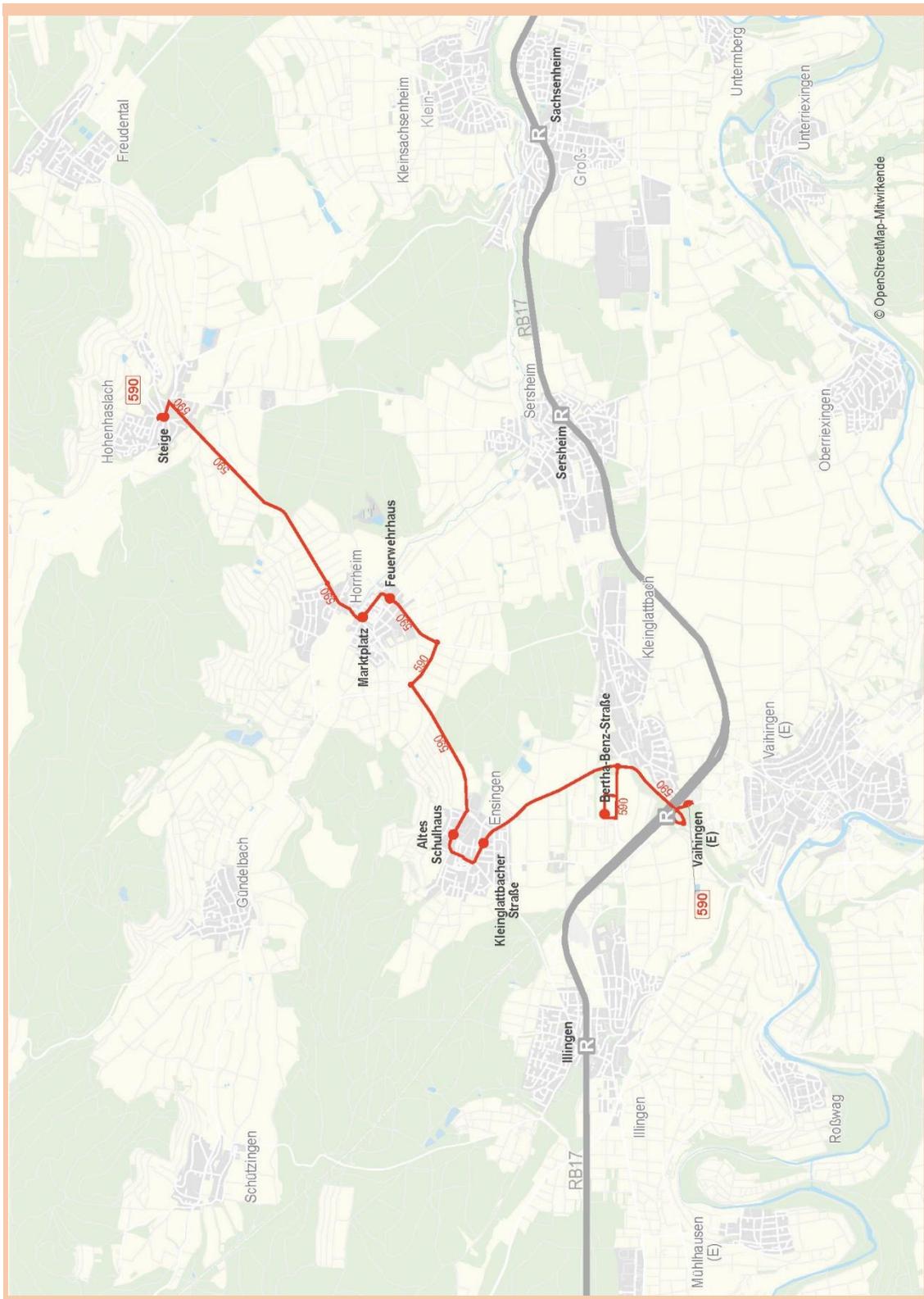
	Status Quo (Fahrplan 2020)	BA / ÖP (verkehrli- ches Min- destniveau)	Ausrei- chende Ver- kehrsbedie- nung	
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1) Oberriexingen – Enzweihingen [579]	29 / 9 / 7 / 0	48 / 28 / 15 / 0 BA: 25 / 13 / 7 / 0 ÖP: 48 / 28 / 15 / 0	48 / 28 / 15 / 0
	2) Enzweihingen – Vaihingen (E) [579]	35 / 19 / 15 / 0	48 / 28 / 15 / 0 BA: 34 / 19 / 11 / 0 ÖP: 48 / 28 / 15 / 0	48 / 28 / 15 / 0
	3) Vaihingen (E) – Ensingen [579]	0 / 9 / 7 / 0	22 / 11 / 7 / 0 BA: 22 / 11 / 7 / 0	30 / 18 / 14 / 0
	4) Vaihingen (E) – Ensingen (via Kleinglattbach) [579]	30 / 9 / 7 / 0		
	5) Bietigheim – Sachsenheim – Vai- hingen (E) – Oberriexingen [N56]	0 / 0 / 0 / 3	0 / 0 / 0 / 0	0 / 0 / 0 / 3
Betriebsleistungen im Landkreis Ludwigsburg (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)	Ca. 316.100 (zzgl. b.S. & w.v.)	Ca. 373.400 (zzgl. b.S. & w.v.)	Ca. 419.000 (zzgl. b.S. & w.v.)	
Anschlüsse	Primär: (aus Ri. Oberriexingen) Vaihingen (E) Bf.: RE/RB Ri. Stuttgart Sekundär: (aus Ri. Ensingen) Vaihingen (E) Bf.: RE/RB Ri. Stuttgart (aus Ri. Ensingen und Oberriexingen) Vaihingen (E) Bf.: RE/RB Ri. Mühlacker (aus Ri. Ensingen) Oberriexingen Roter Baum: 532 Ri. Ludwigsburg			
Hinweise	<ul style="list-style-type: none"> • Ob alle Fahrten des ÖPNV-Paktes in Oberriexingen geführt werden sollen, muss im Vorfeld des Vergabeverfahrens noch genauer untersucht werden. • Nach dem Bau der B10-Ortsumfahrung Enzweihingen wäre die Einrichtung zweier neuer Haltestellen in der Schwieberdinger Straße denkbar. • In Vaihingen könnte auf Höhe der Einmündung der Kehlstraße in die Hans-Krieg-Straße eine zusätzliche Haltestelle entstehen. • Für die Linie N56 ist eine adaptierte Planung vorgesehen: Die Linie N56 fährt zukünftig ab Bietigheim über Unterriexingen statt über Großsachsenheim. Großsachsenheim wird künftig von der Linie N52 erschlossen und ist mittlerweile auch von den nachts fahrenden Regionalbahnen erreichbar. Ab Unterriexingen fahren die Busse weiter über Oberriexingen, Vaihingen (E) Grabenstraße und Kleinglattbach. In Kleinglattbach halten die Busse nur im Zuge der Adenauerstraße. Dort ist in der Adenauerstraße kurz nach dem Kreisverkehr mit dem Oberriexinger Weg eine derzeit ungenutzte Busbucht vorhanden. Ab dort fahren die Busse zurück nach Bietigheim. 			



Linienverlauf

Liniengruppe Vaihingen (E) – Ensingen – Horrheim – Hohenhaslach
Linien 590

		Status Quo (Fahrplan 2020)	BA / ÖP (verkehrli- ches Min- destniveau)	Ausrei- chende Ver- kehrsbedie- nung
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1) Vaihingen (E) – Ensingen – Horrheim – Hohenhaslach [590]	8 / 0 / 0 / 0	15 / 0 / 0 / 0	15 / 0 / 0 / 0
	2) Vaihingen (E) – Ensingen (via Bertha-Benz-Straße) – Horrheim – Hohenhaslach [590]	4 / 0 / 0 / 0		
Betriebsleistungen im Landkreis Ludwigsburg (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)		Ca. 74.600 (zzgl. b.S. & w.v.)	Ca. 182.800 (zzgl. b.S. & w.v.)	Ca. 182.800 (zzgl. b.S. & w.v.)
Anschlüsse	<p>Primär: (aus Ri. Hohenhaslach) Vaihingen (E) Bf.: 502, 503, 576, 578, 579, 592, 595 Ri. Vaihingen (E) Grabenstraße</p> <p>Sekundär: (aus Ri. Vaihingen (E)) Hohenhaslach Steige: 571 Ri. Häfnerhaslach (aus Ri. Hohenhaslach) Vaihingen (E) Bf.: RE Ri. Stuttgart (aus Ri. Hohenhaslach) Vaihingen (E) Bf.: RE/RB Ri. Mühlacker (aus Ri. Vaihingen (E)) Hohenhaslach Steige: 567 Ri. Bietigheim</p>			
Hinweise	<ul style="list-style-type: none"> Eine wichtige Funktion der Linie 590 ist die umsteigefreie und direkte Anbindung von Hohenhaslach an Vaihingen (E). Hierbei steht die Erreichbarkeit der Stadt Vaihingen im Vordergrund, da die Umsteigeverbindungen zum SPNV in Sachsenheim und Bietigheim bereits gegeben sind. Vor diesem Hintergrund ist es kontraproduktiv, dass die Linie, von Hohenhaslach kommend, bereits am Bahnhof Vaihingen weit abseits der Innenstadt endet. Es soll daher nach Möglichkeiten gesucht werden, wie die Linie kostengünstig bis in die Innenstadt von Vaihingen geführt werden kann. Ggf. kann aus der Linie 590 und einer weiteren Linie auch eine Durchmesserlinie gebildet werden (z.B. Roßwag – Vaihingen – Hohenhaslach), sodass mehr direkte Fahrbeziehungen geschaffen werden können. 			

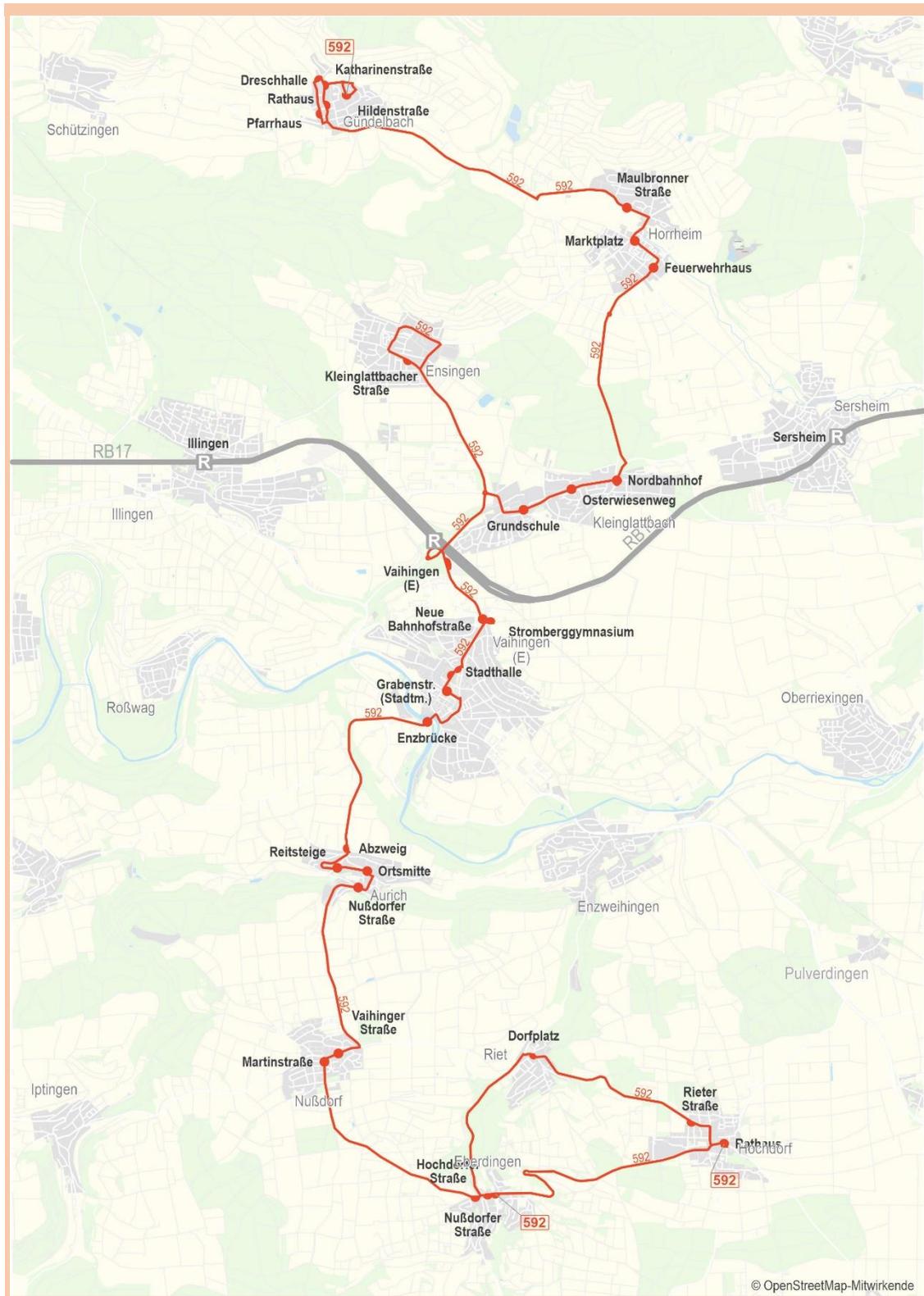


Linienvverlauf

Linien Gündelbach – Vaihingen (E) – Eberdingen (– Hochdorf)

Linien 592

		Status Quo (Fahrplan 2020)	BA / ÖP (verkehrli- ches Min- destniveau)	Ausrei- chende Ver- kehrsbedie- nung
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1) Vaihingen (E) Bf. – Gündelbach [592]	24 / 14 / 8 / 0	48 / 28 / 15 / 0 BA: 25 / 13 / 7 / 0 ÖP: 48 / 28 / 15 / 0	48 / 28 / 15 / 0
	2) Vaihingen (E) Bf. – Gündelbach (via Ensingen) [592]	3 / 0 / 0 / 0		
	3) Vaihingen (E) Bf. - Vaihingen (E) Grabenstraße [592]	32 / 15 / 8 / 0	19 / 10 / 7 / 0 BA: 19 / 10 / 7 / 0	32 / 15 / 8 / 0
	4) Vaihingen (E) Grabenstraße – Eberdingen [592]	25 / 13 / 7 / 0	19 / 10 / 7 / 0 BA: 19 / 10 / 7 / 0	25 / 13 / 7 / 0
	5) Eberdingen – Hochdorf [592]	3 / 1 / 1 / 0	0 / 0 / 0 / 0	3 / 1 / 1 / 0
Betriebsleistungen im Landkreis Ludwigsburg (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)		Ca. 383.800 (zzgl. b.S. & w.v.)	Ca. 486.300 (zzgl. b.S. & w.v.)	Ca. 539.600 (zzgl. b.S. & w.v.)
Anschlüsse	<p>Primär: (aus Ri. Gündelbach) Vaihingen (E) Bf.: RE/RB Ri. Stuttgart</p> <p>Sekundär: (aus Ri. Eberdingen) Vaihingen (E) Bf.: RE/RB Ri. Stuttgart (aus Ri. Gündelbach und Eberdingen) Vaihingen (E) Bf.: RE/RB Ri. Mühlacker (aus Ri. Gündelbach) Eberdingen Hochdorfer Str: 502 Ri. Feuerbach</p>			
Hinweise	<ul style="list-style-type: none"> An der Endstelle Eberdingen Hochdorfer Straße wurden gelegentlich unzulässige Wendemanöver mit Zurückstoßen beobachtet. Im Sinne der Verkehrssicherheit wird empfohlen, die Kreuzungen Hochdorfer Straße / Bachstraße / Hohlweg oder Hochdorfer Straße / Blauchberg in einen busgängigen Kreisverkehr umzuwandeln, sodass dort eine gut nutzbare Wendemöglichkeit entsteht. Eine Alternative wäre, im Süden von Eberdingen eine Wendemöglichkeit sowie eine neue Endhaltestelle einzurichten. Damit könnte auch das Erschließungsdefizit in Eberdingen-Süd behoben werden. Die Linie 592 übernimmt während den verkehrsärmeren Zeiten Aufgaben anderer Linien mit. So fahren die Busse außerhalb der Betriebszeiten der Linie 595 weiter über Eberdingen hinaus nach Hochdorf. Zudem übernehmen die Busse die Anbindung von Ensingen in den Zeiten, in denen die Linie 579 nicht nach Ensingen verkehrt. Ob alle Fahrten des ÖPNV-Paktes in Gündelbach geführt werden sollen, muss im Vorfeld des Vergabeverfahrens noch genauer untersucht werden 			



Linienverlauf

Liniengruppe Vaihingen (E) – Roßwag

Linien 576

		Status Quo (Fahrplan 2020)	BA / ÖP (verkehrli- ches Min- destniveau)	Ausrei- chende Ver- kehrsbedie- nung
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1) Vaihingen (E) – Roßwag [576]	19 / 10 / 7 / 0	19 / 10 / 7 / 0 BA: 19 / 10 / 7 / 0	19 / 10 / 7 / 0
Betriebsleistungen im Landkreis Ludwigsburg (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)		Ca. 72.000 (zzgl. b.S. & w.v.)	Ca. 72.000 (zzgl. b.S. & w.v.)	Ca. 72.000 (zzgl. b.S. & w.v.)
Anschlüsse	Primär: (aus Ri. Roßwag) Vaihingen (E) Bf.: RE/RB Ri. Stuttgart Sekundär: (aus Ri. Roßwag) Vaihingen (E) Bf.: RE/RB Ri. Mühlacker			
Hinweise	<ul style="list-style-type: none"> Roßwag soll aus der Gemeinschaftslinie 707 mit dem Enzkreis herausgelöst werden. Es ist geplant, Roßwag künftig mit Hohenhaslach zu verbinden und somit eine Durchmesserlinie Roßwag – Vaihingen (E) – Hohenhaslach aus den Linien 576 / 707 und 590 zu generieren. Dadurch könnten auch die Fahrgäste der aktuellen Linie 590 umsteigefrei die Vaihinger Innenstadt erreichen. 			



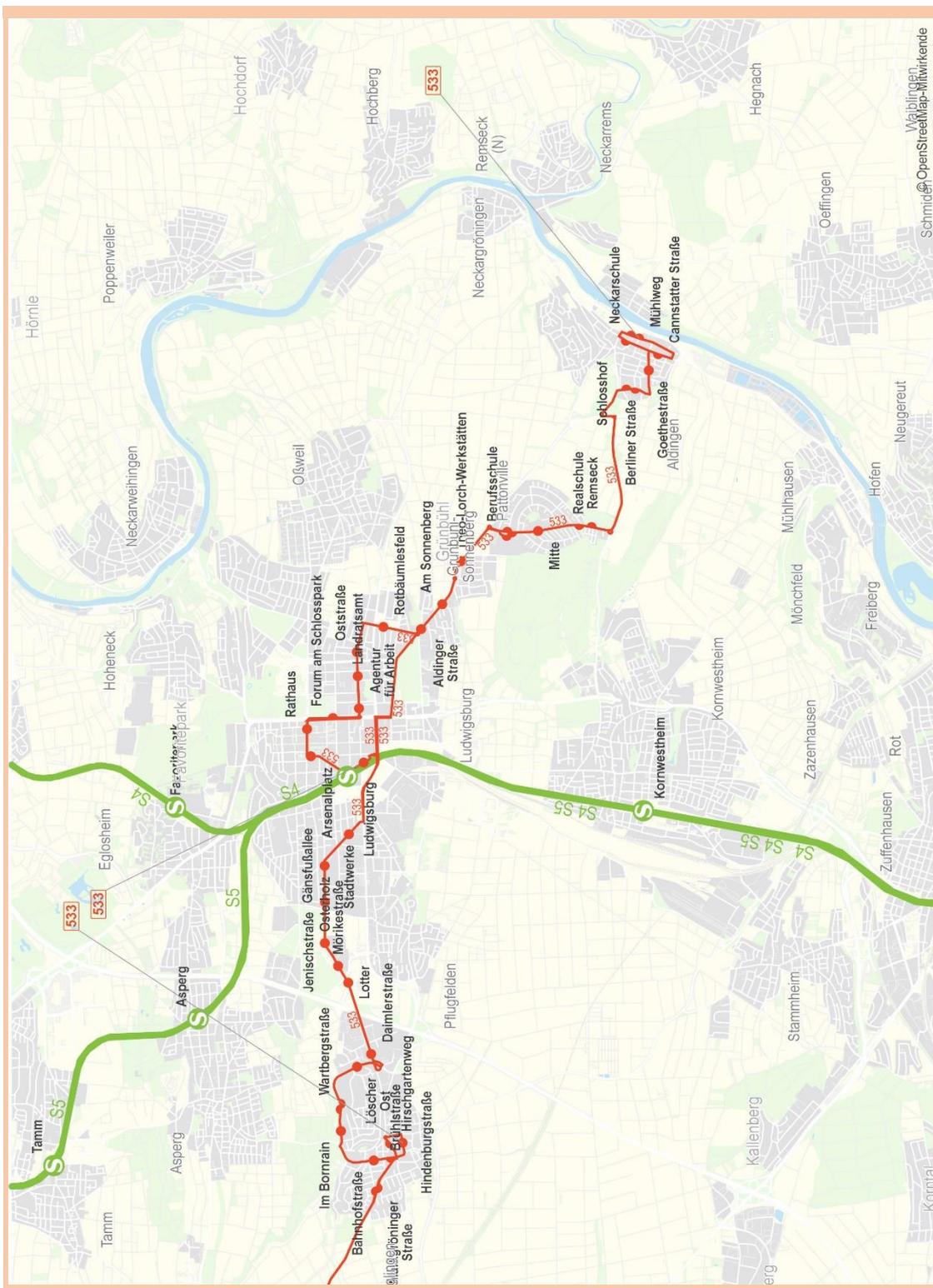
Linienverlauf

Bündel 13: Verkehrsraum Strohgäu-Ost

Liniengruppe Ludwigsburg – Aldingen

Linien 533

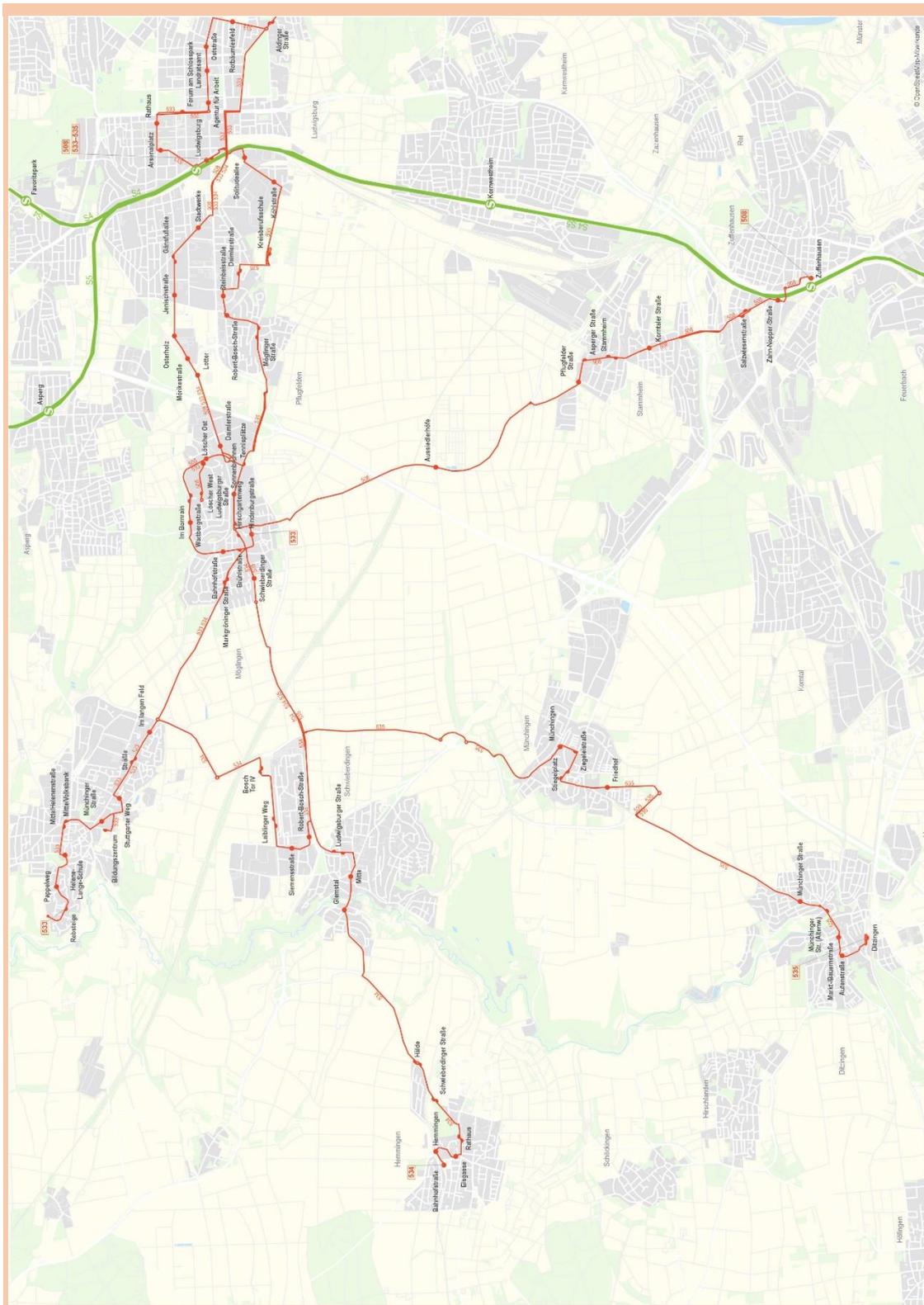
		Status Quo (Fahrplan 2020)	BA / ÖP (verkehrli- ches Min- destniveau)	Ausrei- chende Ver- kehrsbedie- nung
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1) Ludwigsburg – Pattonville [533]	41 / 30 / 18 / 0 EWM: 2 / 5 / 1 / 0	48 / 28 / 15 / 0 BA: 42 / 21 / 13 / 0 ÖP: 48 / 28 / 15 / 0	48 / 28 / 17 / 0
	2) Pattonville – Aldingen [533]	41 / 30 / 18 / 0 EWM: 2 / 5 / 1 / 0	42 / 21 / 13 / 0 BA: 42 / 21 / 13 / 0	42 / 25 / 17 / 0
Betriebsleistungen im Landkreis Ludwigsburg (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)		Ca. 245.400 (zzgl. b.S. & w.v.)	Ca. 258.800 (zzgl. b.S. & w.v.)	Ca. 263.500 (zzgl. b.S. & w.v.)
Anschlüsse	<p>Primär: (aus Ri. Aldingen) Ludwigsburg Bf.: S4/S5/RB/RE Ri. Stuttgart</p> <p>Sekundär: (aus Ri. Aldingen) Ludwigsburg Bf.: S5/RB/RE Ri. Bietigheim (aus Ri. Aldingen) Ludwigsburg Bf.: S4 Ri. Backnang (aus Ri. Ludwigsburg) Aldingen Mühlweg / Mühle: U12 Ri. Stuttgart</p>			
Hinweise	<ul style="list-style-type: none"> Sollten die Planungen für eine Stadtbahn in Ludwigsburg auf diesem Abschnitt umgesetzt werden, wäre die Buslinie 533 (Markgröningen – Möglingen – Ludwigsburg – Pattonville – Aldingen) stark betroffen. In diesem Fall wäre die Linie – je nach konkreter Linienführung der Stadtbahn – zu ersetzen oder mit einem reduzierten Leistungsangebot fortzuführen. 			



Linienverlauf

Linien Ludwigsburg – Möglingen – Markgröningen/– Zuffenhausen/– Hemmingen
Linien 508, 533, 534, 535, N53

		Status Quo (Fahrplan 2020)	BA / ÖP (verkehrli- ches Min- destniveau)	Ausreichende Verkehrsbe- dienung
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1) Ludwigsburg – Möglingen (via Löscher) [508, 533]	42 / 15 / 9 / 0 EWM: 5 / 10 / 0 / 0	48 / 28 / 15 / 0 BA: 39 / 20 / 12 / 0 ÖP: 48 / 28 / 15 / 0	79 / 28 / 18 / 0
	2) Ludwigsburg – Möglingen (via Pflugfelden) [535]	14 / 0 / 0 / 0 EWM: 3 / 0 / 0 / 0		
	3) Ludwigsburg – Möglingen (direkt) [534]	33 / 11 / 9 / 0 EWM: 2 / 1 / 0 / 0		
	4) Möglingen – Markgröningen [533]	31 / 16 / 9 / 0 EWM: 1 / 2 / 0 / 0	26 / 13 / 8 / 0 BA: 26 / 13 / 8 / 0	30 / 14 / 9 / 0
	5) Möglingen – Zuffenhausen [508]	23 / 0 / 0 / 0 EWM: 5 / 0 / 0 / 0	15 / 0 / 0 / 0 BA: 15 / 0 / 0 / 0	18 / 0 / 0 / 0
	6) Möglingen – Ditzingen [535]	14 / 0 / 0 / 0 EWM: 3 / 0 / 0 / 0	15 / 0 / 0 / 0 BA: 15 / 0 / 0 / 0	15 / 0 / 0 / 0
	7) Möglingen – Hemmingen [534]	30 / 11 / 9 / 0 EWM: 0 / 1 / 0 / 0	24 / 12 / 7 / 0 BA: 24 / 12 / 7 / 0	30 / 12 / 9 / 0
	8) Ludwigsburg – Möglingen – Markgröningen – Schwieberdingen [N53]	0 / 0 / 0 / 3	0 / 0 / 0 / 0	0 / 0 / 0 / 3
Betriebsleistungen im Landkreis Ludwigsburg (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)		Ca. 794.100 (zzgl. b.S. & w.v.)	Ca. 571.000 (zzgl. b.S. & w.v.)	Ca. 754.600 (zzgl. b.S. & w.v.)
Anschlüsse	<p>Primär: (aus Ri. Markgröningen/Zuffenhausen/Hemmingen) Ludwigsburg Bf.: S4/S5/RB/RE Ri. Stuttgart</p> <p>Sekundär: (aus Ri. Markgröningen/Zuffenhausen/Hemmingen) Ludwigsburg Bf.: S5/RB/RE Ri. Bietigheim (aus Ri. Markgröningen/Zuffenhausen/Hemmingen) Ludwigsburg Bf.: S4 Ri. Backnang (aus Ri. Ludwigsburg) Hemmingen Bf.: RB47 Ri. Heimerdingen (aus Ri. Ludwigsburg) Zuffenhausen Bf.: S4/S5/S6/S60 Ri. Stuttgart</p>			
Hinweise	<ul style="list-style-type: none"> Sollten die Planungen für eine Stadtbahn in Ludwigsburg auf diesem Abschnitt umgesetzt werden, wäre die Buslinie 533 (Markgröningen – Möglingen – Ludwigsburg – Pattonville – Aldingen) stark betroffen. In diesem Fall wäre die Linie – je nach konkreter Linienführung der Stadtbahn – zu ersetzen oder mit einem reduzierten Leistungsangebot fortzuführen. Auch der Gesamtverkehr zwischen Ludwigsburg und Möglingen (Linien 508, 534, 535) wäre dann unter Abbau von Parallelbedienungen mit der Stadtbahn neu zu ordnen. Sollte die Stadtbahn künftig auch bis Schwieberdingen geführt werden, ist auch der Fahrplan und der Linienweg der Linie 534 zwischen Ludwigsburg und Schwieberdingen auf die dann parallel verlaufende Stadtbahn abzustimmen. In der Vergangenheit gab es Überlegungen für einen SPNV-Halt im Bereich Stuttgart Salzweg (in Höhe der Kreuzung der Verbindungskurve Korntal-Kornwestheim mit der Stadtbahn-Linie U15). Sollte diese Planung umgesetzt werden, wäre für die Buslinie 508 in diesem Bereich eine Bushaltestelle mit Umstieg zum SPNV einzurichten. Zur Verbesserung der Erschließung im Bereich des Wohngebietes Markgröningen Rebsteige ist eine zusätzliche Haltestelle im Bereich der Busschleife anzustreben. Eine Direktverbindung von Ditzingen zum Bosch-Standort in Schwieberdingen soll ergebnisoffen geprüft werden. Die Haltestelle Hemmingen Hälde wurde lediglich provisorisch bis zur Fertigstellung der Fußwegverbindung aus dem Wohngebiet Hälde zur Bushaltestelle Schwieberdinger Straße angelegt. Mit der Fertigstellung der Fußwegverbindung ist die Haltestelle Hälde wieder aufzuheben. An der Haltestelle Möglingen Hindenburgstraße ist innerhalb des Korridors ein Über-Eck-Anschluss von Zuffenhausen nach Markgröningen und umgekehrt herzustellen. Je nachdem, ob sich künftig in Hemmingen Anschlüsse zwischen der Buslinie 534 und der Strohgäubahn herstellen lassen, ist die Lage der Endstelle der Busse in Hemmingen zu hinterfragen. Ggf. könnten die Busse, statt zum Bahnhof zu fahren, auch im südlichen Teil von Hemmingen enden. Für die Linie N53 liegt eine Neuplanung unter Einbindung der Orte Münchingen und Hemmingen vor. Diese soll zeitnah umgesetzt werden. 			

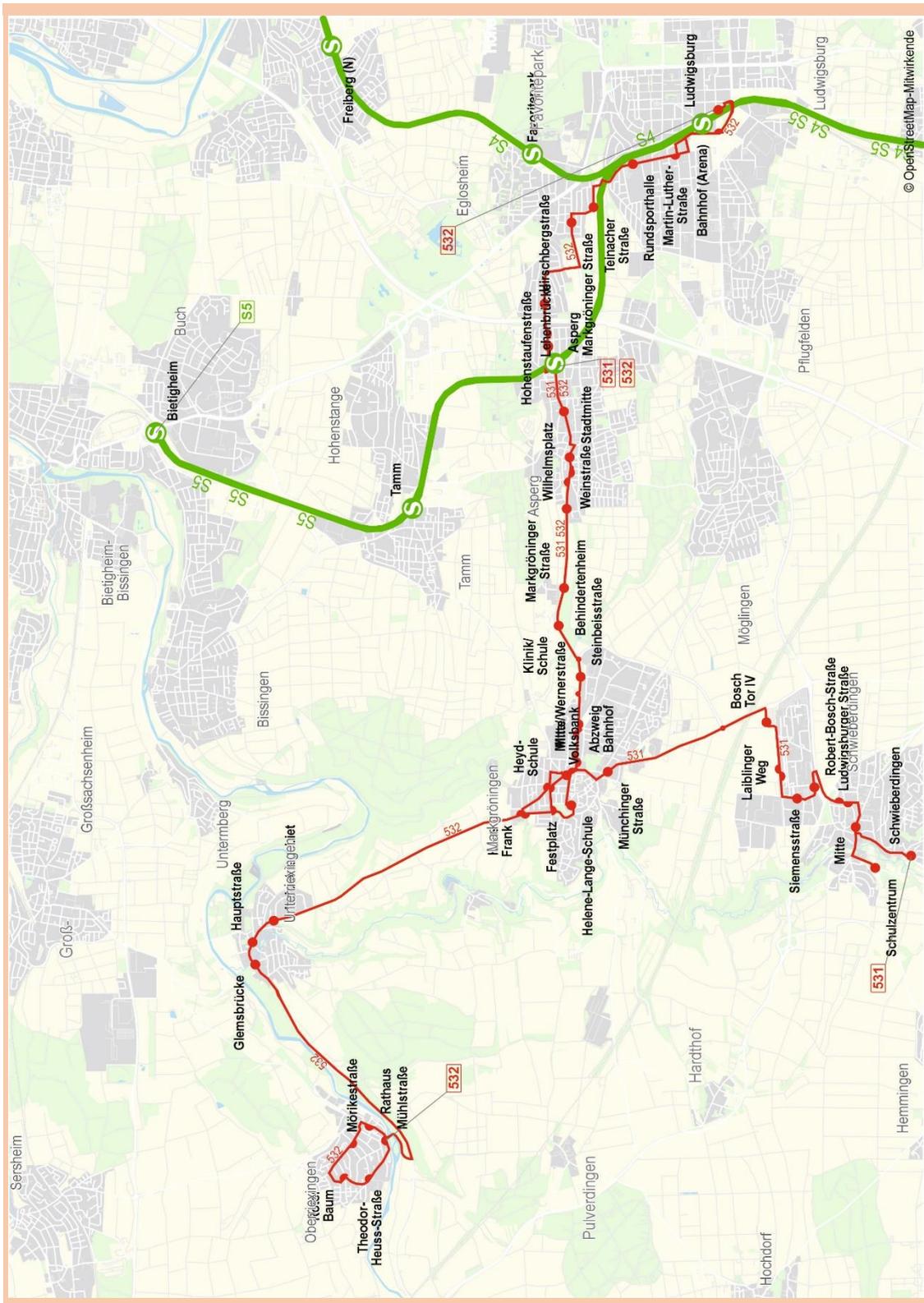


Linienverlauf

Liniengruppe Ludwigsburg – Asperg – Markgröningen – Schwieberdingen /
– Oberriexingen

Linien 531, 532

		Status Quo (Fahrplan 2020)	BA / ÖP (verkehrli- ches Min- destniveau)	Ausrei- chende Ver- kehrsbedie- nung
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1) Asperg – Markgröningen [531, 532]	57 / 38 / 34 / 0 EWM: 1 / 12 / 15 / 0	52 / 28 / 16 / 0 BA: 52 / 26 / 16 / 0 ÖP: 48 / 28 / 15 / 0	56 / 28 / 19 / 0
	2) Markgröningen – Schwieberdingen [531]	26 / 20 / 18 / 0 EWM: 0 / 7 / 10 / 0	18 / 9 / 6 / 0 BA: 18 / 9 / 6 / 0	26 / 13 / 8 / 0
	3) Markgröningen – Oberriexingen [532]	28 / 29 / 18 / 0 EWM: 1 / 5 / 4 / 0	22 / 11 / 7 / 0 BA: 22 / 11 / 7 / 0	27 / 24 / 14 / 0
	4) Ludwigsburg – Asperg [532]	27 / 9 / 9 / 0 EWM: 2 / 1 / 1 / 0	15 / 8 / 6 / 0 BA: 15 / 8 / 6 / 0	25 / 8 / 8 / 0
Betriebsleistungen im Landkreis Ludwigsburg (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)		Ca. 546.200 (zzgl. b.S. & w.v.)	Ca. 384.600 (zzgl. b.S. & w.v.)	Ca. 496.900 (zzgl. b.S. & w.v.)
Anschlüsse	<p>Primär: (aus Ri. Schwieberdingen/Oberriexingen) Asperg Bf.: S5 Ri. Stuttgart</p> <p>Sekundär: (aus Ri. Schwieberdingen/Oberriexingen) Asperg Bf.: S5 Ri. Bietigheim (aus Ri. Schwieberdingen/Oberriexingen) Ludwigsburg Bf.: S4/S5/RB/RE Ri. Stuttgart (aus Ri. Schwieberdingen/Oberriexingen) Ludwigsburg Bf.: S5/RB/RE Ri. Bietigheim (aus Ri. Asperg) Schwieberdingen Bf.: RB47 Ri. Korntal (aus Ri. Asperg) Oberriexingen Roter Baum: 562 Ri. Sachsenheim</p>			
Hinweise	<ul style="list-style-type: none"> Sollte die Bahnstrecke Ludwigsburg – Markgröningen (voraussichtlich als Stadtbahn) reaktiviert werden, ist auch das Fahrplanangebot zwischen Asperg und Markgröningen nochmal zu überprüfen. Es ist davon auszugehen, dass zahlreiche Fahrten, die derzeit über Asperg nach Markgröningen abgewickelt werden, dann über Ludwigsburg und die Markgröninger Bahn gemacht werden. Ggf. sind auch in Markgröningen Anschlüsse zwischen der Bahn und der Linie 531 herzustellen. 			

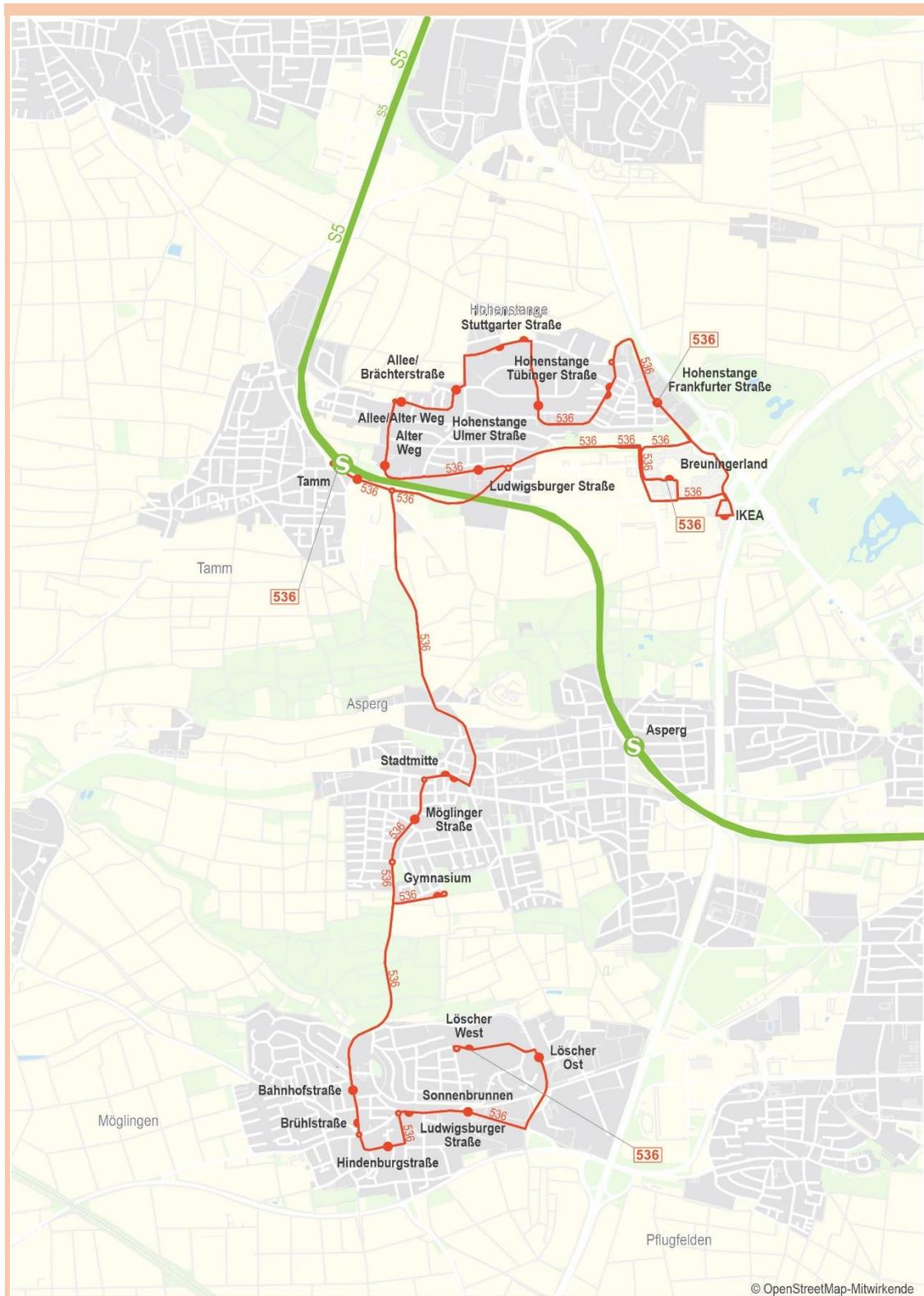


Linienvverlauf

Liniengruppe Tamm – Hohenstange (– IKEA/Breuningerland)

Linien 536

		Status Quo (Fahrplan 2020)	BA / ÖP (verkehrli- ches Min- destniveau)	Ausrei- chende Ver- kehrsbedie- nung
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1) Tamm – Hohenstange [536]	39 / 28 / 17 / 0 EWM: 0 / 5 / 0 / 0	48 / 28 / 15 / 0 BA: 32 / 16 / 10 / 0 ÖP: 48 / 28 / 15 / 0	48 / 28 / 17 / 0
	2) Hohenstange – IKEA/Breuninger- land [536]	32 / 25 / 0 / 0 EWM: 9 / 6 / 0 / 0	15 / 15 / 0 / 0 BA: 15 / 15 / 0 / 0	23 / 19 / 0 / 0
	3) Tamm – IKEA/Breuningerland (di- rekt) [536]	4 / 0 / 0 / 0 EWM: 4 / 0 / 0 / 0		
	4) Tamm – Möglingen [536]	7 / 4 / 0 / 0 EWM: 0 / 4 / 0 / 0	0 / 0 / 0 / 0	7 / 0 / 0 / 0
Betriebsleistungen im Landkreis Ludwigsburg (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)		Ca. 176.000 (zzgl. b.S. & w.v.)	Ca. 158.900 (zzgl. b.S. & w.v.)	Ca. 190.100 (zzgl. b.S. & w.v.)
Anschlüsse	Primär: (aus Ri. IKEA) Tamm Bf.: S5 Ri. Stuttgart Sekundär: (aus Ri. IKEA) Tamm Bf.: S5 Ri. Bietigheim			
Hinweise	<ul style="list-style-type: none"> Eine umsteigefreie Direktverbindung von Tamm und Hohenstange in die Innenstadt von Bietigheim ist zu untersuchen. Ggf. könnte diese durch eine Verknüpfung der Linien 551 und 536 im Bereich Tammerfeld erfolgen. Eine Alternative wäre die Verlängerung der Linie 536 nach Bietigheim. Diese Maßnahme würde der besseren Erreichbarkeit der Mittelzentren im Landkreis Ludwigsburg dienen. Sofern eine bustaugliche Wendemöglichkeit in zentraler Lage in Tamm zur Verfügung gestellt werden kann, ist eine Verlängerung der Linie 536 in den Ortskern zu untersuchen. 			



Linienvverlauf

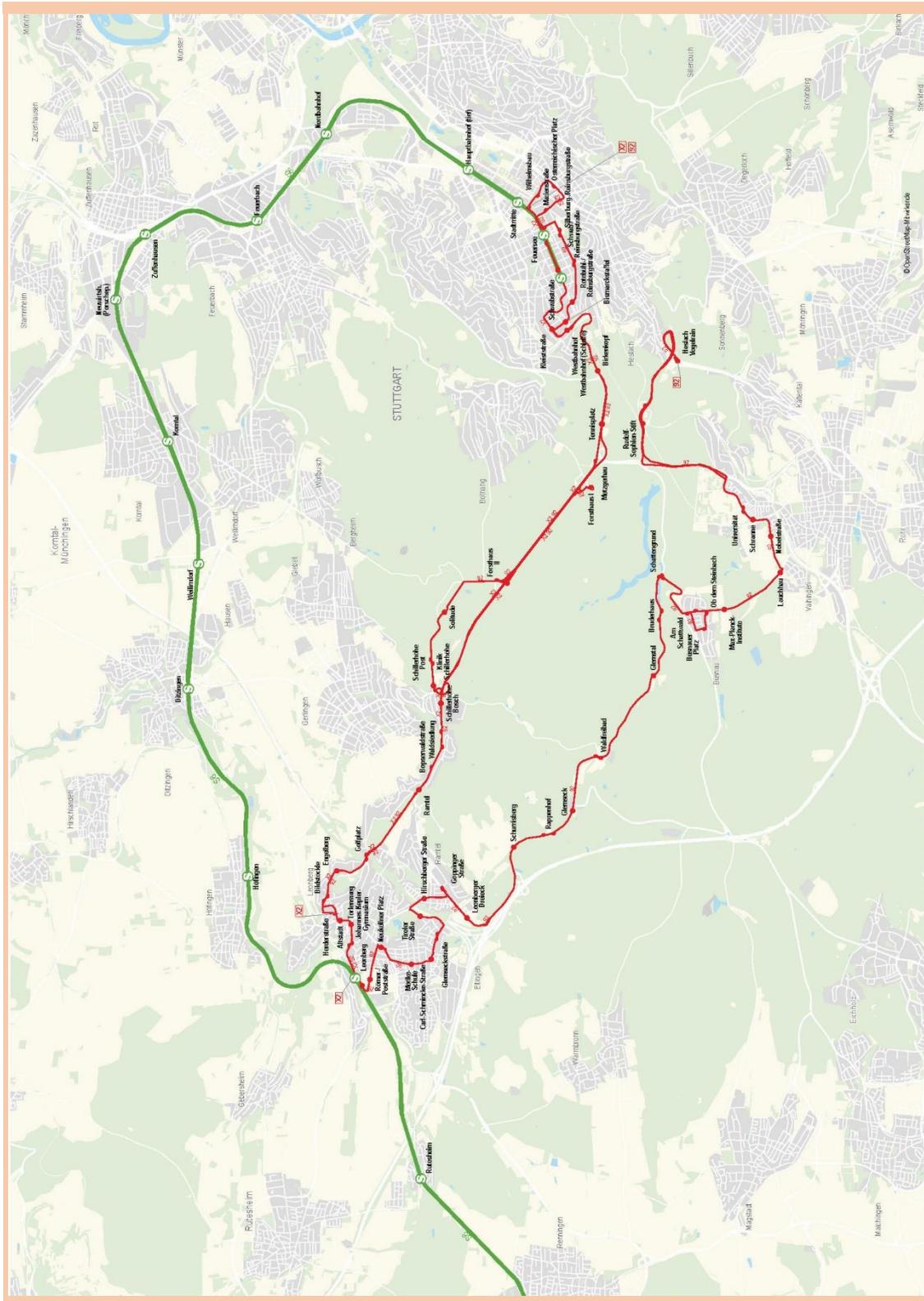
© OpenStreetMap-Mitwirkende

Bündelfreie Linien

Liniengruppe Stuttgart Rotebühlplatz – Schillerhöhe – Leonberg

Linien X2, 92

		Status Quo (Fahrplan 2020)	BA / ÖP (verkehrli- ches Min- destniveau)	Ausrei- chende Ver- kehrsbedie- nung
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1) Leonberg – Gerlingen Schillerhöhe – Gerlingen – Rotebühlplatz (direkt) [X2]	29 / 0 / 0 / 0	34 / 18 / 16 / 0 BA: 34 / 18 / 16 / 0	60 / 19 / 18 / 0
	2) Leonberg – Gerlingen Schillerhöhe – Gerlingen – Rotebühlplatz (via Solitude) [92]	31 / 19 / 18 / 0		
Betriebsleistungen im Landkreis Ludwigsburg (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)		Ca. 81.000 (zzgl. b.S. & w.v.)	Ca. 49.400 (zzgl. b.S. & w.v.)	Ca. 81.000 (zzgl. b.S. & w.v.)
Anschlüsse	Primär: (aus Ri. Stuttgart) Leonberg: S6/S60 Ri. Stuttgart Sekundär: (aus Ri. Stuttgart) Schillerhöhe Bosch: 638 Ri. Ditzingen			
Hinweise	<ul style="list-style-type: none"> • Vor einigen Jahren wurden Fahrten, die zuvor von Stuttgart Rotebühlplatz bis zur Schillerhöhe angeboten wurden, bis zum Forsthaus II eingekürzt. Damit sind sie weder für Besucher des Schloss Solitude noch für die Einwohner der Schillerhöhe nutzbar. Für beide Fahrgastgruppen wurde der Takt am Wochenende von halbstündlich auf stündlich zurückgefahren. Begründet wurde diese Maßnahme mit dem Einsatz eines Radanhängers, der auf der Schillerhöhe nicht wenden kann. Es wird angeregt, die Fahrten wieder bis zur Schillerhöhe oder gar bis Leonberg Bahnhof zu verlängern. Schließlich ist genau auf dieser Relation mittlerweile der Takt montags bis freitags durch die neue Linie X2 von halbstündlich auf viertelstündlich verdichtet worden. In diesem Zusammenhang erscheint es nicht schlüssig, dass der Takt am Wochenende von einem 30-Minuten- auf einen 60-Minuten-Takt reduziert wird. • Der Betrieb der Linie X2 ist befristet und derzeit nur bis 12/2023 gesichert. 			

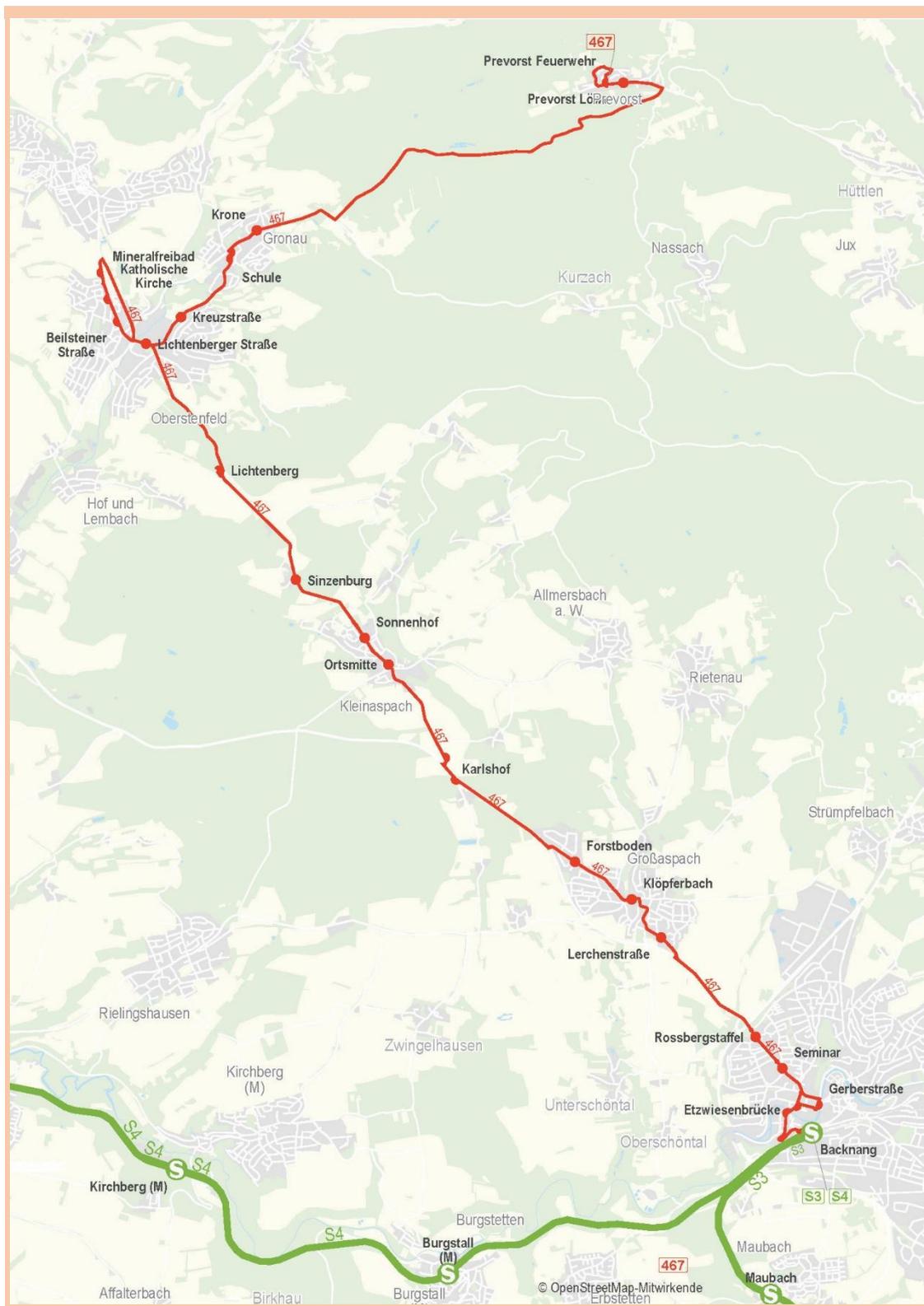


Linienverlauf

Linien 467

Linien 467

		Status Quo (Fahrplan 2020)	BA / ÖP (verkehrli- ches Min- destniveau)	Ausrei- chende Ver- kehrsbedie- nung
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1) Backnang – Oberstenfeld – Prevorst [467]	0 / 5 / 5 / 0 EWM: 0 / 5 / 0 / 0	0 / 0 / 0 / 0	0 / 0 / 5 / 0
Betriebsleistungen im Landkreis Ludwigsburg (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)		Ca. 14.100 (zzgl. b.S. & w.v.)	0 (zzgl. b.S. & w.v.)	Ca. 7.500 (zzgl. b.S. & w.v.)
Anschlüsse	Primär: (aus Ri. Prevorst) Backnang Bf.: S3/S4/RB/RE Ri. Stuttgart			
Hinweise	<ul style="list-style-type: none"> • Zwischen Backnang und Oberstenfeld bzw. Beilstein ist auch unter der Woche eine kreis-überschreitende Busverbindung geplant. Falls diese Maßnahme umgesetzt wird, sind die Fahrpläne der Buslinien im Bottwartal nach Optimierungsmöglichkeiten hinsichtlich der Anschluss-Situation zu analysieren. • Aktuell sind an Wochenenden in den Sommermonaten die Linien 467 (Freizeitbus) und 463 zwischen Oberstenfeld und Prevorst parallel im Einsatz, was zu einem Überangebot in Prevorst führt. Aus diesem Grund soll nach einem Konzept gesucht werden, bei dem beide Linien zusammengeführt werden können, so dass für den Fahrgast über das Jahr einerseits ein transparentes Angebot entsteht und andererseits eine wirtschaftliche Leistungserstellung gewährleistet werden kann. • Die Busse der Linie 467 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. 			

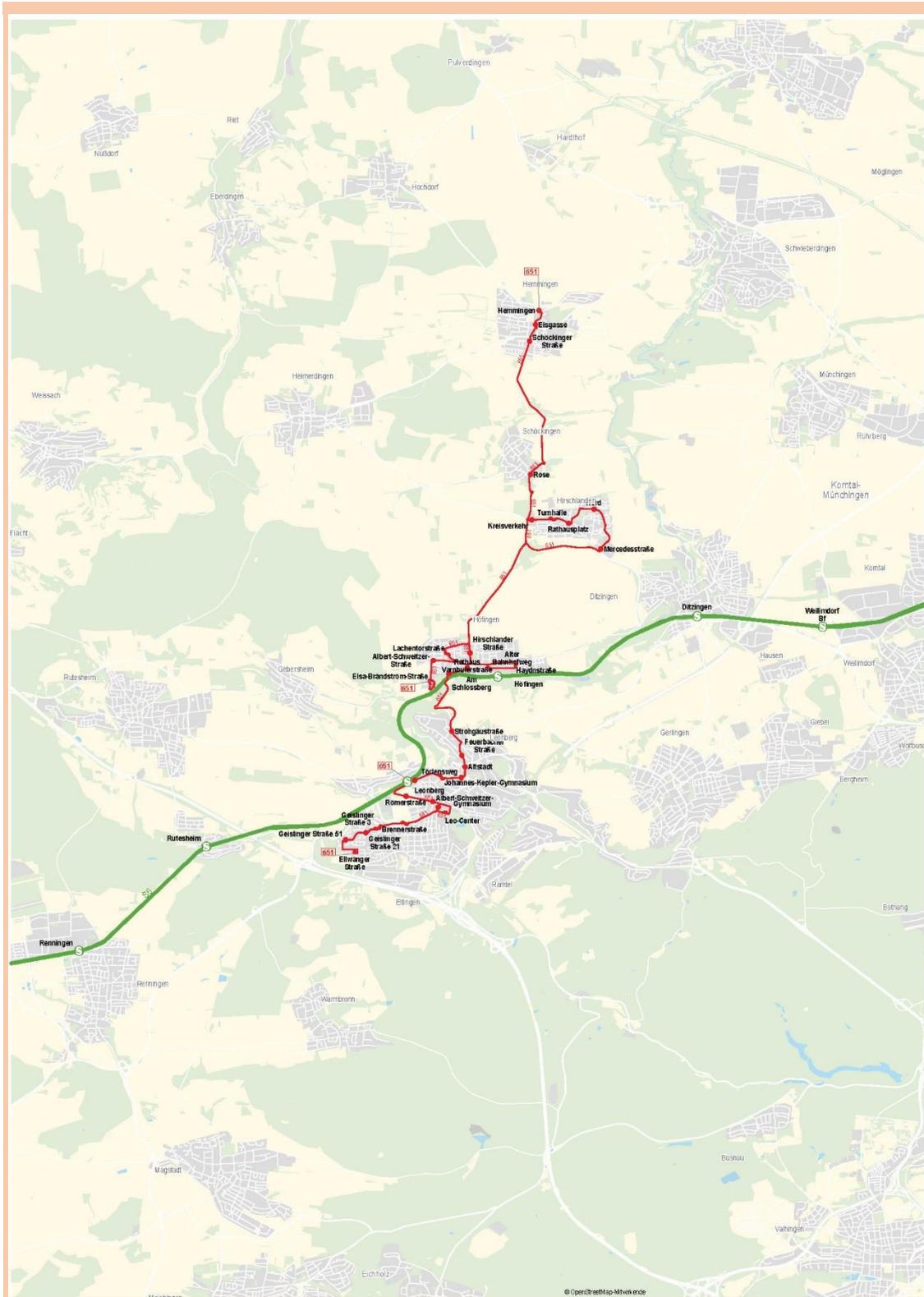


Linienvverlauf

Linien Leonberg – Höfingen – Hirschlanden – Hemmingen

Linien 651

		Status Quo (Fahrplan 2020)	BA / ÖP (verkehrli- ches Min- destniveau)	Ausrei- chende Ver- kehrsbedie- nung
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1) Höfingen – Hemmingen [651] (Angebot zw. Höfingen und Leonberg; siehe Nahverkehrsplan Böblingen)	15 / 13 / 0 / 0	15 / 15 / 0 / 0 BA: 15 / 15 / 0 / 0	15 / 15 / 0 / 0
Betriebsleistungen im Landkreis Ludwigsburg (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)		Ca. 56.000 (zzgl. b.S. & w.v.)	Ca. 60.000 (zzgl. b.S. & w.v.)	Ca. 60.000 (zzgl. b.S. & w.v.)
Anschlüsse	Primär: (aus Ri. Hemmingen) Leonberg Bf.: S6/S60 Ri. Stuttgart Sekundär: (aus Ri. Hemmingen) Leonberg Bf.: S6/S60 Ri. Renningen			
Hinweise	<ul style="list-style-type: none"> Die Linie 651 kann künftig nicht mehr über Hirschlanden-Nord geführt werden, da hierbei häufig Pünktlichkeitsprobleme entstehen. Künftig muss wieder zentral durch Hirschlanden gefahren werden. 			



Linienvverlauf

7 Zusammenfassung und Ausblick

Im folgenden Kapitel erfolgt zunächst eine Zusammenfassung der Inhalte des Nahverkehrsplans Ludwigsburg. 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 Ludwigsburg.

7.1 Inhalt des Nahverkehrsplans

Der vorliegende Nahverkehrsplan bildet den Rahmen für die Entwicklung des ÖPNV im Landkreis Ludwigsburg. Der Wirkungsbereich umfasst primär den Busverkehr, für den der Landkreis gemäß § 6 ÖPNVG des Landes Baden-Württemberg als Aufgabenträger zuständig ist. Mit dem geplanten Ausbau des Stadtbahnangebots im Landkreis wird die hier gleichermaßen bestehende Zuständigkeit zukünftig jedoch an Bedeutung gewinnen.

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 Ludwigsburg 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 werden – mit ihrem guten Schienenverkehrsangebot – 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 stabilen 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 Beteiligung des Landkreises an solchen Lasten steht dabei unter dem Vorbehalt der Zustimmung der Gremien und der Verfügbarkeit ausreichender Haushaltsmittel.

7.2 Verkehrliche Weiterentwicklung

7.2.1 Ausgangslage

Der mit diesem Nahverkehrsplan festgestellte hohe ÖPNV-Standard ist – nicht zuletzt – auf das langjährige Engagement des Landkreises im öffentlichen Personennahverkehr zurückzuführen. Gemeinsam mit den anderen Landkreisen des Verbundraums und der Landeshauptstadt Stuttgart unterstützt der Landkreis Ludwigsburg 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 Ludwigsburg in den vergangenen Jahren auch direkt Verbesserungen des ÖPNV-Angebots innerhalb des Landkreises unterstützt. So sind beispielsweise Verbesserungen bei der Strohgäubahn im Rahmen des zugehörigen Zweckverbands ermöglicht worden. Die inzwischen abgeschlossene Nachrüstung barrierefreier Zugangsanlagen an den S-Bahn-Stationen im Kreis wurde vom Landkreis ebenfalls mitfinanziert.

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 initiierten 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 an den entstehenden Mehrkosten.

7.2.2 Weiterentwicklung des bestehenden Netzes

In den kommenden Jahren gilt es vorrangig, das bestehende gute Verkehrs- und Tarifangebot im Landkreis Ludwigsburg 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 Ludwigsburg begrüßt deshalb die Überlegungen von Bund und Land, im Nordzulauf auf den Stuttgarter Hauptbahnhof zusätzliche Kapazitäten für den Schienenfernverkehr zu schaffen. Damit würden sich auch Freiräume für den Regionalzugverkehr ergeben, die ggf. einen zusätzlichen Halt im Raum Stuttgart-Feuerbach/-Zuffenhausen und hierdurch mehr umsteigefreie Fahrten von Fahrgästen außerhalb des S-Bahn-Bereichs erlauben würden. Mehr Direktverbindungen würde auch die vom Verband Region Stuttgart diskutierte Aufwertung der Regionalbahnlinie RB11 ermöglichen, die vom Landkreis daher ebenfalls positiv bewertet wird. Die den Südwesten des Landkreises tangierende S-Bahnlinie S6 ist die einzige Linie des S-Bahn-Kernnetzes, die auf der gesamten Länge keine Unterstützung durch Regionalzüge erfährt. Die von der Region angestrebte Bestellung von Verstärker-S-Bahnen (S62) erscheint deshalb sinnvoll.

Das Engagement für die Strohäubahn wird der Landkreis fortsetzen. Der Landkreis setzt sich weiterhin für eine Durchbindung über die Stuttgarter Stadtgrenze hinaus ein. Ein Schwerpunkt bei der Weiterentwicklung des Verkehrsangebots wird in naher Zukunft aber beim Ausbau des Schienenverkehrs im Raum Ludwigsburg liegen. Hier engagiert sich der Landkreis gemeinsam mit der Stadt Ludwigsburg und den Nachbarkommunen Kornwestheim, Markgröningen, Möglingen, Remseck und Schwieberdingen für die Realisierung eines örtlichen Stadtbahnnetzes unter Einbeziehung der bestehenden Schienentrasse Ludwigsburg – Markgröningen. Die Ergänzung des Nahverkehrs durch den taktgebundenen Schienenverkehr der Stadtbahn im Landkreis Ludwigsburg soll unter Einbeziehung der bestehenden Schienentrasse Ludwigsburg – Markgröningen noch in der Laufzeit der 3. Fortschreibung des Nahverkehrsplans beginnen.

In Verbindung mit dem Neubau eines Stadtbahnbetriebshofs an der nordwestlichen Stadtgrenze der Landeshauptstadt Stuttgart wird auch eine Ausdehnung des Netzes der Stadtbahn Stuttgart bis Ditzingen diskutiert. Die Stadt Ditzingen wäre dann neben den Städten Gerlingen und Remseck die dritte Kreiskommune mit einer direkten Anbindung an das Stuttgarter Hochflurnetz. Da damit die arbeitsplatzintensiven Gewerbestandorte im Süden Ditzingens deutlich besser erreicht werden könnten, befürwortet der Landkreis diese Überlegungen.

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 zum Einsatz kommen.

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

nannte 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, wovon die Buslinie X60 (Leonberg – Universität Stuttgart – Flughafen) im Bereich Gerlingen den Landkreis Ludwigsburg tangiert. Darüber hinaus wird derzeit verstärkt verbundweit 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 Ludwigsburg bestehen solche Angebote bislang auf den Relationen Ludwigsburg – Waiblingen (X43) und Marbach (N) – Beilstein (X46) sowie – ebenfalls mit einer Zustiegsmöglichkeit in Gerlingen – auf der Relation Leonberg – Stuttgart-Stadtmitte (X2). Weitere Verbindungen sind hier insbesondere im Zusammenhang mit den Bemühungen zur Luftreinhaltung denkbar – z. B. aus dem Raum Ludwigsburg in äußere Stadtbezirke der Landeshauptstadt Stuttgart.

7.2.4 Metropol-Express-Bahn

Die derzeitigen Regionalexpress- und Regionalbahn-Linien, die direkt zum Stuttgarter Hauptbahnhof durchgebunden sind, sollen sukzessive zu einem Metropol-Express-Netz ausgebaut werden. Damit verbunden ist ein genereller Halbstunden-Takt an allen Wochentagen, eine Taktausweitung am Morgen und am Abend 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 Ludwigsburg betrifft dies die Regionalverkehrslinien IRE1, RB17 und RE8/RE10/RB18, auf deren Strecken seit 2019 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. Mitfahrgelegenheiten, betriebliches Mobilitätsmanagement, Fußwege- und Radverkehrsberatung etc.) auch intermodale Verknüpfungen (siehe Kap. 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 CO₂-Emissionen und die dadurch entstehenden Belastungen für Mensch und Umwelt möglichst zu begrenzen, strebt der Landkreis eine Ausweitung der Elektromobilität an. Der öffentliche Nahverkehr und mit ihm kooperierende Verkehrsarten können davon nicht ausgenommen werden, sondern sollten die Entwicklung vorbildhaft flankieren. 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 Dieselnbussen 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.

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, fahrgesteuert oder mit autonomen Fahrzeugen, das innerstädtische Verkehrsaufkommen erhöhen oder den ÖPNV konkurrenzieren können. Beides wäre aus kommunaler Sicht unerwünscht. Der Landkreis Ludwigsburg appelliert deshalb an den Bundesgesetzgeber, durch Weiterentwicklung des Personenbeförderungsgesetzes sicherzustellen, dass derartige Angebote grundsätzlich einer Lizenzierung bedürfen und dabei vom ÖPNV-Aufgabenträger gesteuert werden können.

Über die mittelfristige Integration von On-Demand-Angeboten in elektronische Auskunft- 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.

Soweit On-Demand-Verkehre als Bestandteil des öffentlichen Nahverkehrs Aufgaben der Daseinsvorsorge übernehmen, ist zudem eine gute Zugänglichkeit zu diesen Diensten für möglichst alle Nutzgruppen sicherzustellen – z.B. durch das Angebot einer telefonischen Bestellannahme oder den Einsatz von Fahrzeugen, die auch für behinderte Menschen gut zugänglich sind.

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. In diesem Zusammenhang erfolgen in der Stadt Ludwigsburg bereits Planungen für die sog. ÖPNV-Rad-Trasse – ein auf dem BRT-Konzept basierendes Projekt.

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. Im Landkreis Ludwigsburg werden hier aktuell keine 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 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 Ludwigsburg gemeinsam mit den anderen Verbundlandkreisen zu dem vom Landesverkehrsministerium moderierten „Bündnis für den Mittelstand“. Dieses möchte in Vergabeverfahren die Chancengleichheit für alle Unternehmen stärken und qualitativen Aspekten mehr Gewicht einräumen. Der Landkreis Ludwigsburg wird die hier Ende 2020 vorgelegten Empfehlungen bei den kommenden Vergabeverfahren bestmöglich berücksichtigen.

Nahverkehrsplan

für den

Landkreis Ludwigsburg

Juli 2021

Anhang:

**Prüfung der Umweltauswirkungen
des Nahverkehrsplans des Landkreises Ludwigsburg
(3. Fortschreibung)**

Inhaltsverzeichnis

Prüfung der Umweltauswirkungen	I
A. Vorbemerkungen.....	I
B. Kurzdarstellung des Nahverkehrsplans	I
C. Maßnahmenoptionen aus dem Nahverkehrsplan	II
D. Schutzgüter und relevante Umweltthemen	III
E. Umweltrelevanz der Maßnahmenvorschläge des NVP	V
F. Zusammenfassung.....	VIII

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 Ludwigsburg verpflichtet, einen Nahverkehrsplan aufzustellen (§ 11 Abs. 1 ÖPNVG). Der Nahverkehrsplan bildet den Rahmen für die weitere Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs im Landkreis Ludwigsburg. 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 Bahnhalt punkten
 - Neubau von Bahnhalt punkten
 - 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 0-1 dargestellten Umweltthemen und die zugehörigen Indikatoren.

Tabelle 0-1: 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 Ludwigsburg 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 0-2) 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 0-2: Umweltrelevanz der Maßnahmenvorschläge des Nahverkehrsplans Ludwigsburg

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 541, 542, 544, 576, 635, 638, 707, N44, N46, N52, N53, N55, N56, N57, N58	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 431, 457, 459, 463, 502, 533, 571, 573/574, 578 579, 590, 592	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 402, 403, 411, 455, 463, 567, 573, 595, 635, 765	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.	
<p>Einrichtung neuer Bushaltestellen (in):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Affalterbach Süd • Ditzingen im Bereich Ob d. Korntaler Weg • Eberdingen Süd • Enzweihingen • Erligheim Süd • Gerlingen • Breitwiesenhaus • Großingersheim Ost und West • Heimerdingen Einsteinstraße • Murr „Bei den Bergkeltern“, „Robert-Bosch-Str.“ • Pleidelsheim Marbacher Str. • vereinzelt neue Nachtbushaltestellen • On-Demand-Haltestellen im Bereich Besigheim 	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.	<p>nein</p> <p>(Der NVP ist hierbei auch nicht rahmensetzend, da die Maßnahme nicht dem PBefG unterliegt.)</p>
<p>Beeinflussung von Signalanlagen durch den ÖPNV</p>	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.	<p>nein</p> <p>(Der NVP ist hierbei auch nicht rahmensetzend, da die Maßnahme nicht dem PBefG unterliegt.)</p>
<p>Einrichtung neuer Buslinien</p> <p>N63</p>	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 im Verhältnis zur vorhandenen Grundbelastung die zusätzlichen Emissionen minimal.	<p>nein</p>
<p>Realisierung eines örtlichen Niederflur-Stadtbahnnetzes unter Einbeziehung der Relation Ludwigsburg – Markgröningen</p>	<p><i>Umweltrelevant gemäß § 35 Abs. 2 UVPG i.V.m. Anlage 1 UVPG.</i></p> <p>Für das Projekt sollen teilweise vorhandene Straßenräume und eine bestehende Gleistrasse genutzt werden, es sind aber auch längere Neubaubabschnitte vorgesehen. Neben der mit neuer Verkehrsinfrastruktur verbundenen Lärmbelastung er-</p>	<p>ja</p> <p>(Aber: Im RVP 2018 bereits durchgeführt.)</p>



	<p>geben sich durch die Inanspruchnahme von Freiflächen Auswirkungen auf nahezu alle Schutzgüter. Diesen Belastungen stehen allerdings signifikante Entlastungen im Straßenverkehr gegenüber. Hierdurch können Emissionen reduziert und punktuell auch Flächen entsiegelt werden.</p> <p>Die Maßnahme wurde bereits im Rahmen der Fortschreibung des Regionalverkehrsplans hinsichtlich der Umweltauswirkungen betrachtet (Umweltbericht zum Regionalverkehrsplan 2018, Maßnahme Nr. 36). In der Abwägung positiver und negativer Wirkungen ergab sich dabei kein Ausschluss der Maßnahme.</p>	
<p>Verlängerung der Stadtbahnlinie U13 der LH Stuttgart bis Ditzingen</p>	<p><i>Umweltrelevant gemäß § 35 Abs. 2 UVPG i.V.m. Anlage 1 UVPG.</i></p> <p>Für die Trasse muss auf knapp 500 m Länge landwirtschaftlich intensiv genutzte Freifläche in Anspruch genommen werden, zudem verläuft sie dabei in Teilstücken entlang der Talauflage des Beutenbachs. Dieser Bereich ist durch die Bundesautobahn A81 und die angrenzende landwirtschaftliche Nutzung aber bereits erheblich vorbelastet bzw. in seiner Biodiversität eingeschränkt. Dennoch sind in geringem Umfang eine zusätzliche Lärmbelastung für benachbarte Siedlungsgebiete sowie Auswirkungen insbesondere auf die Schutzgüter Flora, Fauna und Wasser zu erwarten. Diese sind gegenüber den positiven Wirkungen auf den Straßenverkehr abzuwägen. Mit Ausgleichsmaßnahmen erscheint eine neutrale bis positive Bilanzierung dabei aber gut möglich.</p>	<p>nein</p> <p>(Die Festsetzung von Ausgleichsmaßnahmen erfolgt im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens.)</p>
<p>Reaktivierung der Bahnstrecke Heimerdingen – Weissach (perspektivisch nicht abgeschlossen)</p>	<p>Es besteht eine eingleisige, dem Bahnverkehr gewidmete Bahntrasse, sodass keine Freiflächen in Anspruch genommen werden. Eventuelle punktuelle Baumaßnahmen zur Streckenertüchtigung (Bahnsteigausbau, Bahnübergangssicherung) lassen keine signifikanten Auswirkungen auf die Umwelt erwarten. Die Lärmemissionen des Bahnbetriebs betreffen nur vergleichsweise wenige Anwohner.</p>	<p>nein</p> <p>(Der NVP ist hier auch nicht rahmensetzend, da die Maßnahme nicht dem PBefG unterliegt.)</p>
<p>Ausweitung bestehender Verkehrsangebote im SPNV mit Ausbaumaßnahmen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Aufwertung der Regionalbahnlinie RB11 • Verstärker-S-Bahnlinie S62 	<p>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.</p>	<p>nein</p> <p>(Die Festsetzung von Ausgleichsmaßnahmen erfolgt im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens. Der NVP ist hier auch nicht rahmensetzend, da die Maßnahme nicht dem PBefG unterliegt.)</p>

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, 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 allerdings, dass von den Maßnahmenvorschlägen im aktuellen Nahverkehrsplan des Landkreises erhebliche, nachteilige Auswirkungen für die Umwelt kaum zu erwarten sind. Eine vertiefende Betrachtung der Umweltfolgen einzelner Vorhaben im Rahmen einer Strategischen Umweltprüfung kann deshalb entfallen. Lediglich bei dem Großprojekt einer „Stadtbahn im Landkreis Ludwigsburg“ mit einem respektablen Anteil an Neubautrassen sind signifikante negative Umweltwirkungen nicht zu vermeiden. Die schon vorliegende SUP zu diesem Projekt im Regionalverkehrsplan 2018 stuft diese jedoch nicht als nicht ausgleichbar ein.

Nahverkehrsplan
für den
Landkreis Ludwigsburg
(3. Fortschreibung)

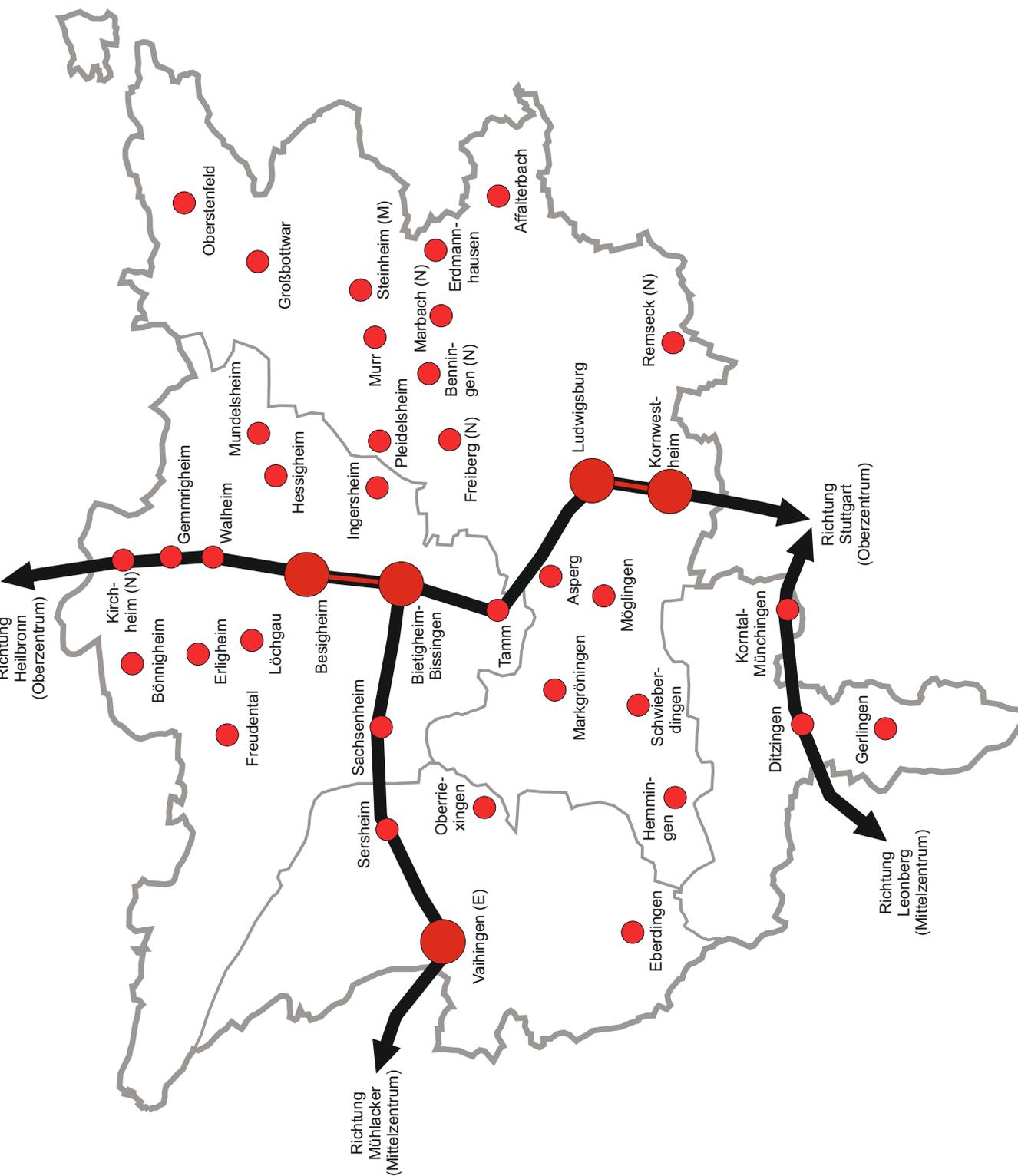
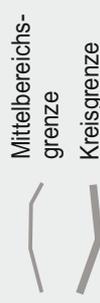
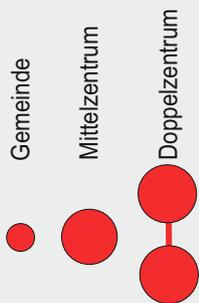
Anlagen

Verzeichnis der Anlagen

Anlage	2.1	Räumliche Struktur des Landkreises Ludwigsburg
Anlage	2.2	Entwicklung der Einwohnerzahlen im Landkreis Ludwigsburg von 2004 bis 2020, differenziert nach Kommunen und Mittelbereichen
Anlage	2.3	Anzahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten je Kommune (von 2001 bis 2019)
Anlage	2.4	Schülerzahlen in den Kommunen des Landkreises Ludwigsburg (Schuljahr 2018/2019)
Anlage	2.5	Buslinien im Landkreis Ludwigsburg
Anlage	2.6	P+R-Stationen im Landkreis Ludwigsburg
Anlage	2.7	B+R-Stationen im Landkreis Ludwigsburg
Anlage	2.8	Einzugsbereiche der Haltestellen im Mittelbereich Bietigheim/Besigheim
Anlage	2.9	Einzugsbereiche der Haltestellen im Mittelbereich Ludwigsburg/Kornwestheim
Anlage	2.10	Einzugsbereiche der Haltestellen im Mittelbereich Strohgäu
Anlage	2.11	Einzugsbereiche der Haltestellen im Mittelbereich Vaihingen/Enz
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 Strohgäu Süd (Karte)
Anlage	4.6	Bündel 2: Verkehrsraum Sachsenheim (Karte)
Anlage	4.7	Bündel 3: Verkehrsraum Gerlingen (Karte)
Anlage	4.8	Bündel 4: Verkehrsraum Ditzingen (Karte)
Anlage	4.9	Bündel 5: Verkehrsraum Bietigheim (Karte)
Anlage	4.10	Bündel 6: Verkehrsraum Marbach (N) (Karte)
Anlage	4.11	Bündel 7: Verkehrsraum Ludwigsburg (Karte)
Anlage	4.12	Bündel 8: Verkehrsraum Neckartal (Karte)
Anlage	4.13	Bündel 9: Verkehrsraum Remseck (Karte)
Anlage	4.14	Bündel 10: Verkehrsraum Strohgäu Nord (Karte)
Anlage	4.15	Bündel 11: Verkehrsraum Strohgäu-Diagonale (Karte)
Anlage	4.16	Bündel 12: Verkehrsraum Vaihingen (E) (Karte)
Anlage	4.17	Bündel 13: Verkehrsraum Strohgäu Ost (Karte)

Nahverkehrsplan Landkreis Ludwigsburg

Räumliche Struktur des
Landkreises Ludwigsburg



**Entwicklung der Einwohnerzahlen im Landkreis Ludwigsburg von 2004 bis 2020,
differenziert nach Kommunen und Mittelbereichen**

Kommune	2004	2008	2012	2016	2020*	Bev.-Dichte 2020 (EW/km²)
Besigheim	11.768	11.656	11.787	12.215	12.843	763,3
Bietigheim-Bissingen	41.990	42.762	41.961	43.068	44.849	1.433,3
Bönnigheim	7.516	7.594	7.214	7.725	8.139	404,1
Erligheim	2.712	2.664	2.710	2.745	2.911	469,6
Freudental	2.386	2.491	2.396	2.448	2.511	815,7
Gemrigheim	4.052	3.939	3.873	4.137	4.462	542,6
Hessigheim	2.239	2.206	2.313	2.440	2.484	493,5
Ingersheim	5.989	6.024	6.132	6.202	6.562	568,2
Kirchheim (N)	5.176	5.208	5.348	5.773	6.084	714,4
Löchgau	5.344	5.383	5.491	5.600	5.593	510,7
Mundelsheim	3.192	3.208	3.226	3.309	3.340	326,9
Sachsenheim	17.172	17.427	17.490	18.386	19.118	330,1
Tamm	12.060	12.145	12.467	12.778	12.778	1.454,9
Walheim	3.007	2.982	3.038	3.175	3.267	531,5
Mittelbereich Bietigheim/Besigheim	124.603	125.689	125.446	130.001	134.941	658,5
Affalterbach	4.618	4.593	4.439	4.472	4.453	444,7
Asperg	12.759	13.037	12.849	13.437	13.513	2.329,6
Benningen (N)	5.432	5.686	5.942	6.416	6.500	1.335,0
Erdmannhausen	4.871	4.710	4.795	4.988	5.237	600,9
Freiberg (N)	15.345	15.694	15.508	15.959	16.242	1.237,5
Großbottwar	8.387	8.213	8.135	8.408	8.639	338,7
Hemmingen	7.636	7.363	7.270	7.578	8.087	654,5
Kornwestheim	30.648	31.146	31.732	33.502	33.903	2.314,2
Ludwigsburg	87.572	87.207	88.200	93.035	93.571	2.158,5
Marbach (N)	15.431	15.567	15.298	15.682	15.972	884,2
Markgröningen	14.488	14.490	14.261	14.752	14.970	531,8
Möglingen	10.440	10.337	10.696	11.296	11.404	1.148,7
Murr	6.037	6.215	6.214	6.429	6.680	856,9
Oberstenfeld	8.025	7.943	7.887	8.023	8.052	381,1
Pleidelsheim	6.275	6.250	6.219	6.379	6.312	619,2
Remseck (N)	22.339	22.793	23.992	25.876	26.582	1.164,9
Schwieberdingen	10.545	11.340	11.236	11.303	11.633	782,4
Steinheim (M)	11.684	12.012	11.937	12.162	12.237	527,3
Mittelbereich Ludwigsburg/ Kornwestheim	282.532	284.596	286.610	299.697	303.987	1.031,8
Eberdingen	6.498	6.435	6.494	6.731	6.908	263,6
Oberriexingen	3.016	3.103	3.263	3.286	3.301	403,8
Sersheim	5.098	5.244	5.365	5.564	5.583	486,2
Vaihingen (E)	28.850	28.901	28.022	29.041	30.022	409,4
Mittelbereich Vaihingen (E)	43.462	43.683	43.144	44.622	45.814	384,0

Anlage 2.2

Ditzingen	24.177	24.403	24.048	24.698	25.003	821,5
Gerlingen	18.906	18.985	19.034	19.689	19.826	1.166,2
Korntal-Münchingen	18.150	18.542	18.466	19.195	19.851	958,9
Bereich Strohgäu	61.233	61.930	61.548	63.582	64.680	949,2
Landkreis Ludwigsburg	511.830	515.898	516.748	537.902	549.422	800,0
Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg; Stichtag ist i.d.R. der 31.12. des jeweiligen Jahres						
*Stand: Februar 2020 (Das Erhebungsdatum der Einwohnerzahlen variiert je nach Kommune. Die Einwohnerzahlen wurden zwischen Juli 2019 und Februar 2020 erhoben. Quellen: Kommunen im Landkreis Ludwigsburg, Statistisches Landesamt Baden-Württemberg)						

Anzahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten je Kommune (von 2001 bis 2019)

Kommune	2001	2005	2009	2013	2019
Besigheim	4.642	4.591	4.738	5.199	5.387
Bietigheim-Bissingen	20.418	19.954	20.321	22.979	26.566
Bönnigheim	2.008	1.738	1.789	1.915	2.489
Erligheim	544	513	576	630	734
Freudental	178	98	103	113	149
Gemrigheim	963	766	540	518	750
Hessigheim	160	160	174	212	248
Ingersheim	751	716	865	854	984
Kirchheim (N)	1.088	1.063	1.004	1.138	1.389
Löchgau	813	895	928	969	1.207
Mundelsheim	339	319	370	388	462
Sachsenheim	2.582	2.304	2.870	3.205	4.090
Tamm	2.594	2.040	2.258	2.787	2.793
Walheim	425	379	431	426	366
Mittelbereich Bietigheim/Besigheim	37.505	35.536	36.967	41.333	47.614
Affalterbach	1.519	1.795	2.142	2.577	3.160
Asperg	2.929	2.894	3.227	3.100	3.616
Benningen (N)	661	615	594	734	1.054
Erdmannhausen	787	725	828	907	1.043
Freiberg (N)	4.212	4.243	4.845	5.689	5.235
Großbottwar	1.725	1.516	1.339	1.377	1.961
Hemmingen	1.334	1.373	1.601	1.619	1.706
Kornwestheim	8.346	8.157	8.871	8.640	10.828
Ludwigsburg	43.217	42.064	42.582	45.221	54.770
Marbach (N)	2.931	2.855	3.102	3.183	3.791
Markgröningen	5.796	4.848	4.945	4.567	5.119
Möglingen	2.421	2.359	2.023	2.451	2.679
Murr	2.331	1.994	1.972	2.245	2.717
Oberstenfeld	1.907	1.920	1.844	1.827	1.515
Pleidelsheim	1.956	1.738	2.059	2.220	2.855
Remseck (N)	3.027	2.725	2.894	3.207	4.144
Schwieberdingen	7.897	7.628	8.276	8.134	8.707
Steinheim (M)	1.787	1.717	1.559	1.757	2.069
Mittelbereich Ludwigsburg/Kornwestheim	94.783	91.166	94.703	99.455	116.969
Eberdingen	1.218	1.083	1.174	1.104	1.297
Oberriexingen	385	328	314	365	397
Sersheim	1.063	1.039	951	941	1.070
Vaihingen (E)	7.279	7.109	6.839	7.843	8.068
Mittelbereich Vaihingen (E)	9.945	9.559	9.278	10.253	10.832
Ditzingen	10.100	9.372	10.470	10.746	15.377
Gerlingen	7.584	7.864	8.269	8.603	8.426
Korntal-Münchingen	6.865	6.922	7.194	7.851	8.595
Bereich Strohgäu	24.549	24.158	25.933	27.200	32.398
Landkreis Ludwigsburg	166.782	160.419	166.881	178.241	207.813
(Quelle: Bundesagentur für Arbeit, Statistisches Landesamt Baden-Württemberg; Stichtag ist der 30.06. des jeweiligen Jahres)					

**Schülerzahlen in den Kommunen des Landkreises Ludwigsburg
(Schuljahr 2018/2019)**

Kommune	Grundschule	Haupt- u. Werkrealschule	Realschule	Gemeinschaftsschulen	Gymnasium	Sonstige Schule(n)	Summe allgemeinbildende Schulen	berufliche Schule
Besigheim	477	18	595	303	676	86	2.155	0
Bietigheim-Bissingen	1.510	148	1.226	294	1.285	164	4.627	2.220
Bönnigheim	263	23	614	0	540	0	1.440	0
Erligheim	121	0	0	0	0	0	121	0
Freudental	96	0	0	0	0	0	96	0
Gemrnigheim	147	0	0	0	0	0	147	0
Hessigheim	108	0	0	0	0	0	108	0
Ingersheim	270	0	0	0	0	0	270	0
Kirchheim (N)	255	47	0	117	0	0	419	0
Löchgau	218	16	0	0	0	0	234	0
Mundelsheim	108	0	0	0	0	0	108	0
Sachsenheim	717	164	378	217	564	33	2.073	0
Tamm	442	0	382	0	0	0	824	0
Walheim	95	0	0	0	0	0	95	0
Mittelbereich Bietigheim/ Besigheim	4.827	416	3.195	931	3.065	283	12.717	2.220
Affalterbach	167	0	0	0	0	0	167	0
Asperg	459	0	210	0	555	0	1.224	0
Benningen (N)	231	0	0	0	0	0	231	0
Erdmannhausen	178	0	0	0	0	0	178	0
Freiberg (N)	484	0	467	389	616	0	1.956	0
Großbottwar	334	0	590	0	0	35	959	0
Hemmingen	259	0	0	0	0	0	259	0
Kornwestheim	1.129	0	763	262	674	76	2.904	1.802
Ludwigsburg	3.327	485	1.509	476	3.495	1.070	10.362	6.102
Marbach (N)	537	18	470	333	2.414	119	3.891	0
Markgröningen	508	65	652	0	967	125	2.317	0
Möglingen	424	0	0	331	0	68	823	0
Murr	240	0	0	0	0	0	240	0
Oberstenfeld	273	0	0	0	0	0	273	0
Pleidelsheim	223	0	0	0	0	0	223	0
Remseck (N)	1.119	0	650	328	682	0	2.779	0
Schwieberdingen	439	0	0	570	0	0	1.009	0
Steinheim (M)	470	67	596	129	0	127	1.389	0
Mittelbereich Ludwigsburg/ Kornwestheim	10.801	635	5.907	2.818	9.403	1.620	31.184	7.904

Anlage 2.4

Eberdingen	263	0	0	0	0	0	263	0
Oberriexingen	147	0	0	0	0	0	147	0
Sersheim	219	0	0	0	0	0	219	0
Vaihingen (E)	1.158	27	1.132	247	1.380	452	4.396	0
Mittelbereich Vaihingen (E)	1.787	27	1.132	247	1.380	452	5.025	0
Ditzingen	916	0	606	358	659	44	2.583	0
Gerlingen	701	0	484	0	594	0	1.779	0
Korntal- Münchingen	742	37	596	0	853	325	2.553	0
Bereich Strohgäu	2.359	37	1.686	358	2.106	369	6.915	0
Landkreis Ludwigsburg	19.774	1.115	11.920	4.354	15.954	2.724	55.841	10.124
(Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg)								

Buslinien im Landkreis Ludwigsburg (inkl. Linienvverlauf)

Liniennummer	Linienvverlauf
X2	Leonberg – Rotebühlplatz
X43	Ludwigsburg – Neckargröningen – Hegnach – Waiblingen
X46	Beilstein – Oberstenfeld – Großbottwar – Marbach (N)
X60	Leonberg – Universität – Flughafen/Messe
90	Korntal – Weilimdorf – Giebel
92	Stuttgart – Leonberg – Universität – Heschlach
214	Neckargröningen – Fellbach
402	Hochdorf – Hochberg – Neckarrems – Neckargröningen – Aldingen – Pattonville
402A	Schülerverkehr Remseck
403	Hochberg – Neckargröningen – Aldingen Berliner Straße
411	Kornwestheim Bahnhof – Realschule – Friedhof
412	Pattonville – Kornwestheim – Stammheim
413	Ludwigsburg – Kornwestheim Bhf. – Stadion – Rathaus – Bhf. – Ludwigsburg
414	Kornwestheim Bhf. – Mühlhäuser Straße – Bahnhof
415	Kornwestheim Bhf. – Wüstenrot & Württembergische
420	Bahnhof (Arena) – Gewerbegebiet West
421	Oßweil-Süd – Ludwigsburg Oststadt – ZOB – Neckarweihingen
421A	Neckarweihingen – Ludwigsburg ZOB – Oststadt – Oßweil-Süd (Schülerverkehr)
422	Pflugfelden – Ludwigsburg ZOB – Schösslesfeld
422A	Pflugfelden – Ludwigsburg ZOB – Schösslesfeld (Schülerverkehr)
423	Ludwigsburg ZOB – Kreisberufsschule
424	Ludwigsburg ZOB – Pädagogische Hochschule – Breuningerland – IKEA
425	Eglosheim – Ludwigsburg ZOB – Oßweil
425A	Eglosheim – Ludwigsburg ZOB – Oßweil (Schülerverkehr)
426	Ludwigsburg Oststadt – ZOB – Eglosheim (– Monrepos)
427	Hoheneck – Ludwigsburg ZOB – Grünbühl
427A	(Pattonville –) Grünbühl – Ludwigsburg ZOB – Hoheneck (Schülerverkehr)
428	Neckarweihingen Au – Immanuel-Dornfeld-Straße
429	Kornwestheim W&W – Ludwigsburg ZOB – Neckarweihingen
430	Poppenweiler – Ludwigsburg ZOB – Heilbronner Straße
430A	Poppenweiler – Neckarweihingen – Ludwigsburg ZOB (Schülerverkehr)
431	Ludwigsburg – Neckargröningen – Neckarrems (– Hegnach – Waiblingen)
433	Asperg – Ludwigsburg ZOB – Hochberg – Poppenweiler
433A	Ludwigsburg – Poppenweiler (Schülerverkehr)
443	Ludwigsburg – Neckarweihingen – Marbach (N)
444	Ludwigsburg – Freiberg – Höpfigheim (– Steinheim)

Anlage 2.5

444A	Freiberg (N) – Pleidelsheim – Höpfigheim (Schülerverkehr)
446	Freiberg (N) – Großingersheim – Kleiningersheim
446A	Freiberg (N) – Großingersheim – Kleiningersheim (Schülerverkehr)
451	Marbach (N) – Poppenweiler – Neckargröningen
455	Backnang – Burgstall (– Kirchberg)
456	Marbach (N) – Affalterbach (– Winnenden)
456A	Marbach (N) – Erdmannhausen – Affalterbach (Schülerverkehr)
457	(Backnang –) Aspach – Rielingshausen – Marbach (N) – Hörnle
459	Freiberg (N) – Pleidelsheim – Besigheim
459A	Mundelsheim – Hessigheim – Besigheim (Schülerverkehr)
460	Beilstein – Oberstenfeld – Großbottwar – Steinheim (M) – Marbach (N)
460A	Beilstein – Oberstenfeld – Großbottwar – Steinheim (M) – Marbach (N) (Schülerverkehr)
461	Winzerhausen – Großbottwar – Marbach (N)
463	Prevorst – Gronau – Oberstenfeld
464	Marbach – Bottwartal – Neckartal – Besigheim (WeinKulTourer)
465	Hof und Lembach – Großbottwar
467	Backnang – Kleinaspach – Oberstenfeld – Prevorst (Berg- und Talbus)
501	Feuerbach – Münchingen – Schwieberdingen – Hemmingen
502	Feuerbach – Schwieberdingen – Hemmingen – Eberdingen – Riet
503	Feuerbach – Schwieberdingen – Vaihingen (E)
504	Schwieberdingen Bhf. – Bosch – Hülbe – Bahnhof
508	Ludwigsburg – Möglingen – Zuffenhausen
531	Asperg – Markgröningen – Schwieberdingen
531A	Hemmingen – Schwieberdingen – Markgröningen (Schülerverkehr)
532	Ludwigsburg – Asperg – Markgröningen – Oberriexingen
532A	Unterriexingen – Markgröningen (Schülerverkehr)
533	Aldingen – Ludwigsburg – Möglingen – Markgröningen
533A	Möglingen – Markgröningen (Schülerverkehr)
534	Ludwigsburg – Möglingen – Schwieberdingen – Hemmingen
534A	Unterriexingen – Markgröningen – Möglingen – Ludwigsburg (Schülerverkehr)
535	Ludwigsburg – Möglingen – Münchingen – Ditzingen
536	Ludwigsburg IKEA – Breuningerland – Tamm – Möglingen
536A	Tamm – Asperg – Möglingen (Schülerverkehr)
541	(Tamm –) Bissingen – Unterriexingen
542	Bietigheim – Bissingen – Tamm – Hoheneck
544	Bietigheim – Sachsenheim – Eichwald
551	Tammerfeld – Buch – Bietigheim – Metterzimmern – Sachsenheim
551A	Bietigheim – Metterzimmern – Sachsenheim (Schülerverkehr)

554	Sachsenheim – Bissingen – ZOB – Bietigheim – Bönningheim
554A	Ellental – Bissingen – ZOB – Bietigheim – Bönningheim (Schülerverkehr)
556	Bietigheim ZOB – Bissingen – Ellental – Kronenzentrum
558	Bietigheim ZOB – Bruchwald – Laiern – ZOB
559	Bietigheim ZOB – Büttenwiesen
560	Stadtverkehr Besigheim
561	Ellentalgymnasien – Kronenzentrum – ZOB – Buchzentrum
562	Oberriexingen – Sachsenheim
563	Bietigheim Kammgarnspinnerei – Bietigheim Kronenzentrum
564	Bietigheim Krankenhaus – Bietigheim ZOB – Freiberg (N)
566	Bietigheim – Sachsenheim (– Sersheim – Vaihingen (E))
567	Hohenhaslach – Freudental – Bietigheim – Großingersheim – Pleidelsheim (– Murr)
567A	Kleiningersheim – Großingersheim – Bietigheim (Schülerverkehr)
568	Freudental – Löchgau – Besigheim – Ottmarsheim
568A	Freudental – Löchgau – Besigheim – Ottmarsheim (Schülerverkehr)
571	(Bietigheim –) Sachsenheim – Häfnerhaslach
571A	Häfnerhaslach – Hohenhaslach – Großsachsenheim (Schülerverkehr)
572	Bietigheim – Tripsdrill – Kirbachtal (Wanderbus Stromer)
573	Kirchheim (N) – Gemmrigheim (– Ottmarsheim)
574	Besigheim – Kirchheim (N) – Bönningheim
574A	Bönningheim – Kirchheim (N) – Gemmrigheim – Besigheim (Schülerverkehr)
578	Sersheim – Kleinglattbach – Vaihingen (E)
579	Oberriexingen – Enzweihingen – Vaihingen (E) – Kleinglattbach – Ensingen
590	Vaihingen (E) – Ensingen – Horrheim – Hohenhaslach
592	Gündelbach – Vaihingen (E) – Eberdingen (– Hochdorf)
592A	Eberdingen – Nußdorf – Aurich – Vaihingen (E) (Schülerverkehr)
595	Vaihingen (E) – Enzweihingen – Riet – Hochdorf
612	Korntal – Neuwirtshaus – Münchingen (– Hemmingen)
612A	Kallenberg – Münchingen (Schülerverkehr)
620	Ditzingen – Heimerdingen (– Weissach)
620A	Ditzingen – Heimerdingen (Schülerverkehr)
623	Ditzingen – Schöckingen
623A	Schöckingen – Hirschlanden – Ditzingen (Schülerverkehr)
624	Stadtverkehr Ditzingen
625	Ditzingen Bahnhof Süd – Gewerbegebiet Süd
626	Ditzingen Bahnhof – Industriegebiet Ost
635	Leonberg – Gerlingen
638	Ditzingen – Gerlingen – Leonberg Golfplatz
644	Heilbronn – Beilstein – Prevorst

Anlage 2.5

651	Leonberg – Höfingen (– Hirschlanden – Schöckingen – Hemmingen)
666	Freudental – Bönningheim – Brackenheim
707	Mühlacker – Mühlhausen (E) – Illingen – Vaihingen (E)
N3	Schlossplatz – Gerlingen – Schlossplatz
N40	Marbach (N) – Erdmannhausen – Kirchberg (M) – Marbach
N41	Ludwigsburg – Eglosheim – Neckarweiningen – Hoheneck
N42	Ludwigsburg Ost
N43	Ludwigsburg – Pattonville – Remseck – Poppenweiler
N44	Freiberg (N) – Pleidelsheim – Besigheim
N46	Beilstein – Oberstenfeld – Großbottwar – Marbach (N)
N47	Kornwestheim Nord und Ost
N48	Kornwestheim Süd, Ost und Pattonville
N52	Markgröningen – Unterriexingen – Sachsenheim – Hohenhaslach – Ensingen
N53	Schwieberdingen – Markgröningen – Möglingen – Ludwigsburg
N55	Zuffenhausen – Münchingen – Schwieberdingen – Hemmingen – Hochdorf – Eberdingen
N56	Oberriexingen – Sachsenheim – Bietigheim
N57	Bietigheim – Löchgau – Bönningheim – Bietigheim
N58	Bietigheim – Besigheim – Walheim – Kirchheim (N) – Gemmrigheim – Ottmarsheim – Besigheim – Bietigheim
N65	Ditzingen – Hirschlanden – Schöckingen – Heimerdingen

P+R-Stationen im Landkreis Ludwigsburg

Ort	Name der Station	Gebühren	Stellplatzangebot	Belegungsgrad
Stationen an den S-Bahnlagen S4, S5, S6 und S60				
Asperg	Alleenstraße	nein	62	100%
	Eisenbahnstraße	nein	25	96%
	Lehenstraße	nein	13	92%
Benningen (N)		ja	98	100%
Bietigheim-Bissingen	Parkhaus Stuttgarter Str. Nord	ja	190	85%
	Parkhaus Stuttgarter Str. Süd	ja	247	85%
	Parkplatz Stuttgarter Str. Nord	ja	21	100%
	Parkplatz Stuttgarter Str. Süd	ja	37	100%
Ditzingen	Siemensstraße Ost	ja	25	100%
	Siemensstraße Süd	ja	61	100%
	Siemensstraße Mitte	ja	10	100%
	Siemensstraße West	ja	27	nicht bekannt
	Stuttgarter Straße	ja	37	85%
Erdmannhausen		ja	48	50%
Favoritepark	Reuteallee	ja	50	75%
Freiberg (N)	Bahnhofstraße Ost	zeitweise	46	76%
	Bahnhofstraße West	zeitweise	20	100%
	Harteneckstraße Ost	zeitweise	80	70%
	Harteneckstraße West	zeitweise	80	85%
	Bahnhofstraße Südöstlich	zeitweise	66	90%
Kortal	Bahnhofplatz	ja	6	50%
	Ladestraße	ja	67	50%
Kornwestheim	Parkhaus	ja	61	80%
Marbach (N)	Bahnhofstraße	zeitweise	62	100%
	Kirchenweinbergstraße Ost	ja	115	100%
	Kirchenweinbergstraße West	ja	67	100%
Tamm	Bahnhofstraße	zeitweise	133	57%
	Kreisverkehr	zeitweise	7	70%
Summe S-Bahn			1.761	
Stationen ausschließlich an Regionalbahnlagen (IRE1, RE8, RE10, RB17, RB18, RB47)				
Besigheim		ja	143	80%
Ellental		ja	93	25%
Kirchheim (N)	Am Neckar	ja	137	79%
	Bahnhofstraße	ja	24	58%
Münchingen		ja	10	100%
Münchingen Rührberg		nein	14	35%
Sachsenheim	Bahnhofstraße Ost	nein	53	100%
	Bahnhofstraße Süd	nein	18	100%
	Bahnhofstraße West	nein	43	100%
	Wiesenstraße	nein	71	52%
Schwieberdingen		nein	12	85%
Sersheim		nein	25	50%
Vaihingen (Enz)	K1698	nein	138	100%
	Neue Bahnhofstraße Ost	nein	364	95%
	Neue Bahnhofstraße West	nein	55	89%
	Parkhaus	nein	457	97%
Walheim	Brückenstraße	nein	15	100%
	Villastraße Mitte	nein	11	90%
	Villastraße Nord	nein	6	100%
	Villastraße Süd	nein	19	94%
Summe R-Linien			1.708	
Stationen an den Stadtbahnlagen (U6, U12)				
Aldingen Hornbach		nein	266	60%
Summe Landkreis			3.735	

B+R-Stationen im Landkreis Ludwigsburg

Station	Stellplatzangebot		Belegungsgrad	Boxen
	gesamt	davon überdacht		
Stationen an den S-Bahnlinien S4, S5, S6 und S60				
Asperg	77	45	80%	10
Benningen (N)	25	19	25%	0
Bietigheim	528	528	65%	44
Ditzingen	129	120	20%	25
Erdmannhausen	12	0	30%	0
Favoritepark	72	72	20%	20
Freiberg (N)	84	70	40%	14
Korntal	70	70	100%	14
Kornwestheim	504	504	75%	0
Ludwigsburg	328	274	75%	76
Marbach (N)	48	48	50%	21
Tamm	124	124	60%	0
Summe S-Bahn	2.001	1.874		224
Stationen ausschließlich an Regionalbahnlinien (IRE1, RE8, RE10, RB17, RB18, RB47)				
Besigheim	78	78	60%	0
Ellental	64	64	10%	0
Hemmingen	32	32	40%	0
Kirchheim (N)	132	112	40%	0
Münchingen	21	21	20%	0
Münchingen-Rührberg	32	32	15%	0
Sachsenheim	64	64	50%	0
Schwieberdingen	8	8	25%	0
Sersheim	14	0	30%	0
Vaihingen (Enz)	90	90	50%	113
Walheim	22	0	50%	0
Summe Regionalbahnlinien	557	501		113
Stationen an den Stadtbahnlinien (U6, U12)				
Aldingen Hornbach	10	0	nicht bekannt	0
Summe Landkreis	2.568	2.375		337

Nahverkehrsplan Landkreis Ludwigsburg Einzugsbereiche der Haltestellen im Mittelbereich Bietigheim/Besigheim

Schienehaltestellen:



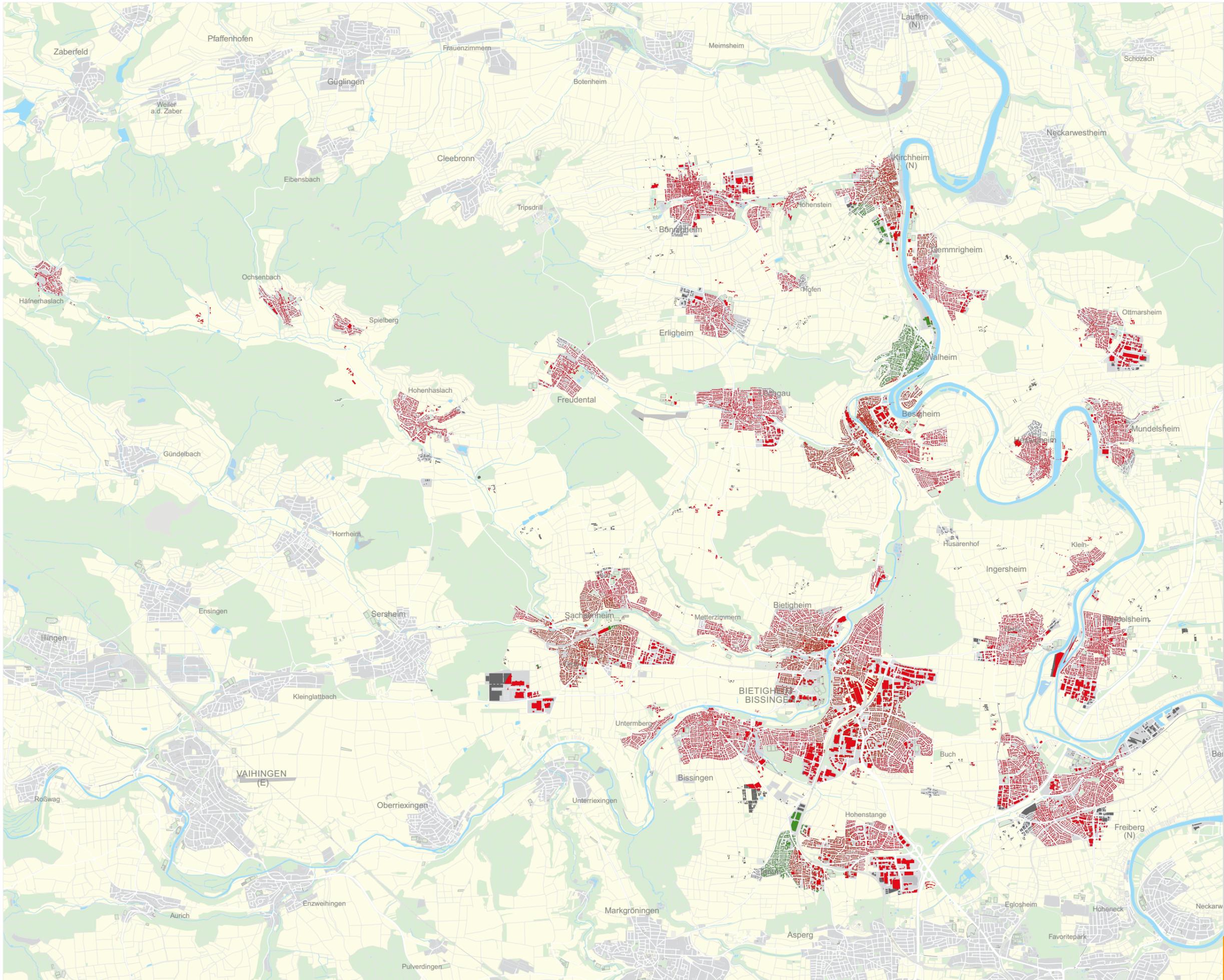
1000 m / 800 m

Bushaltestellen:



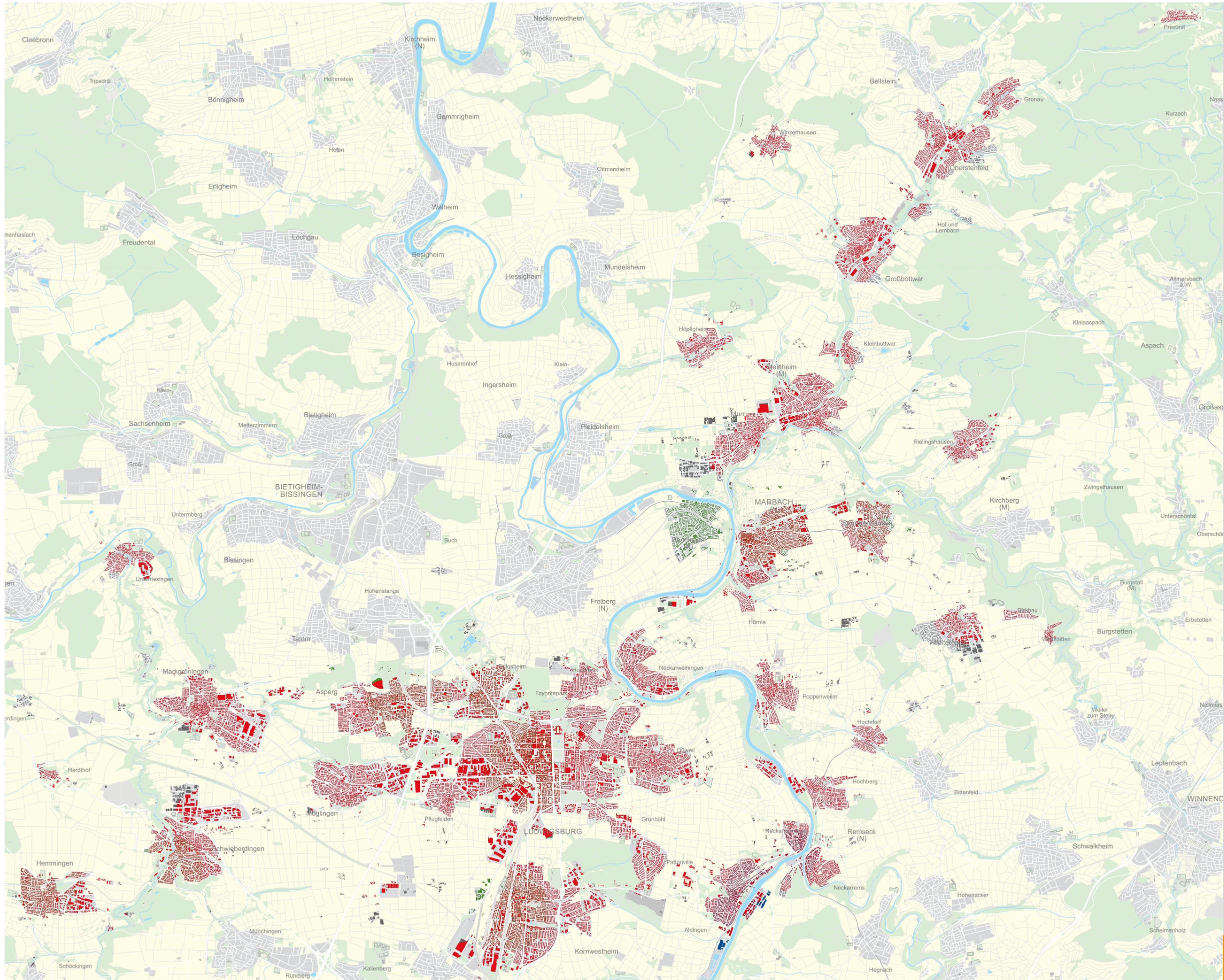
500 m

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



Nahverkehrsplan Landkreis Ludwigsburg

Einzugsbereiche der Haltestellen im Mittelbereich Ludwigsburg/ Kornwestheim



Schienehaltestellen:

 1000 m / 800 m

 600 m

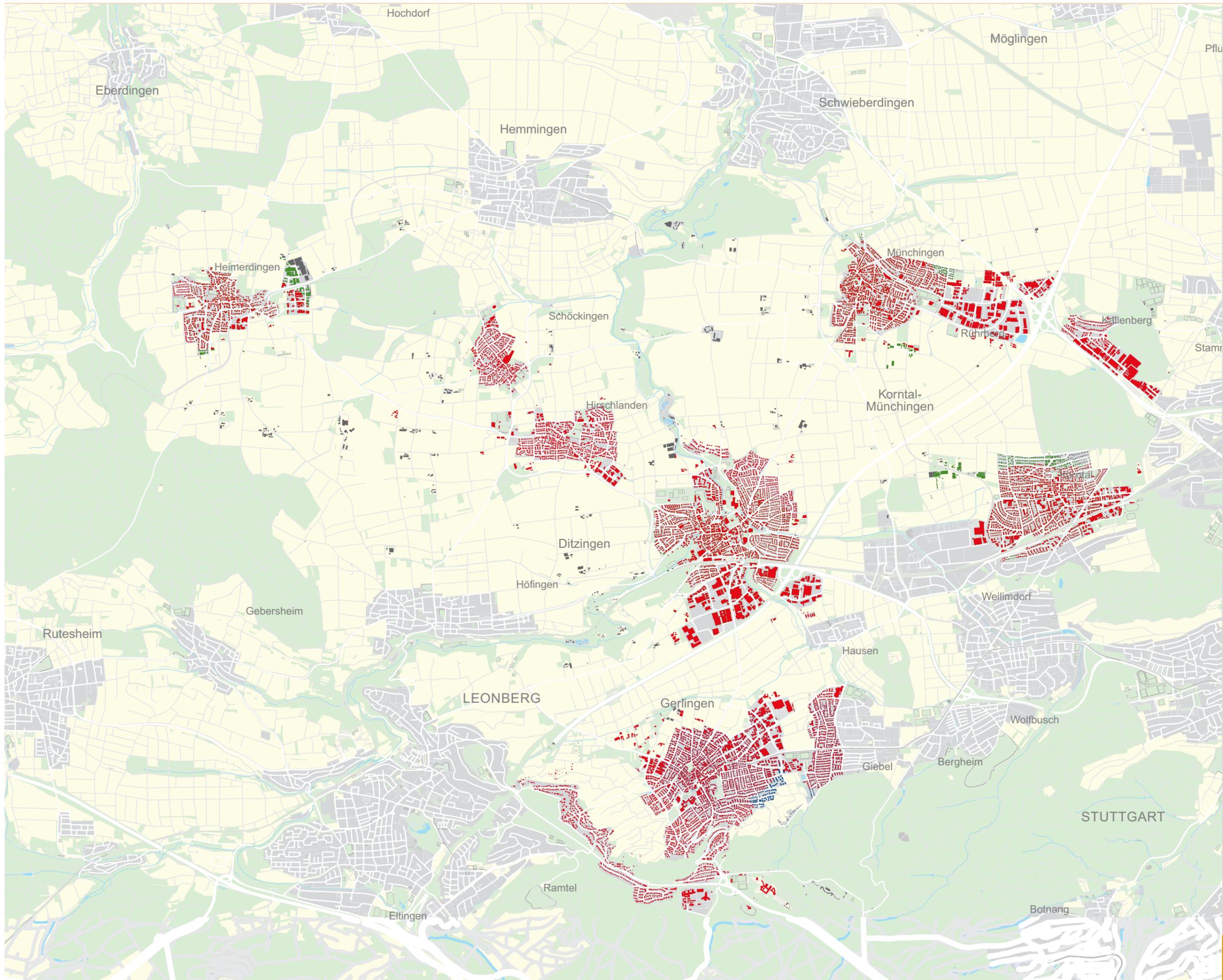
Bushaltestellen:

 500 m

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

Nahverkehrsplan Landkreis Ludwigsburg

Einzugsbereiche der
Haltestellen
im Mittelbereich
Strohgäu



Schienehaltestellen:

 1000 m / 800 m

 600 m

Bushaltestellen:

 500 m

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

Nahverkehrsplan Landkreis Ludwigsburg

Einzugsbereiche der
Haltestellen
im Mittelbereich
Vaihingen/Enz

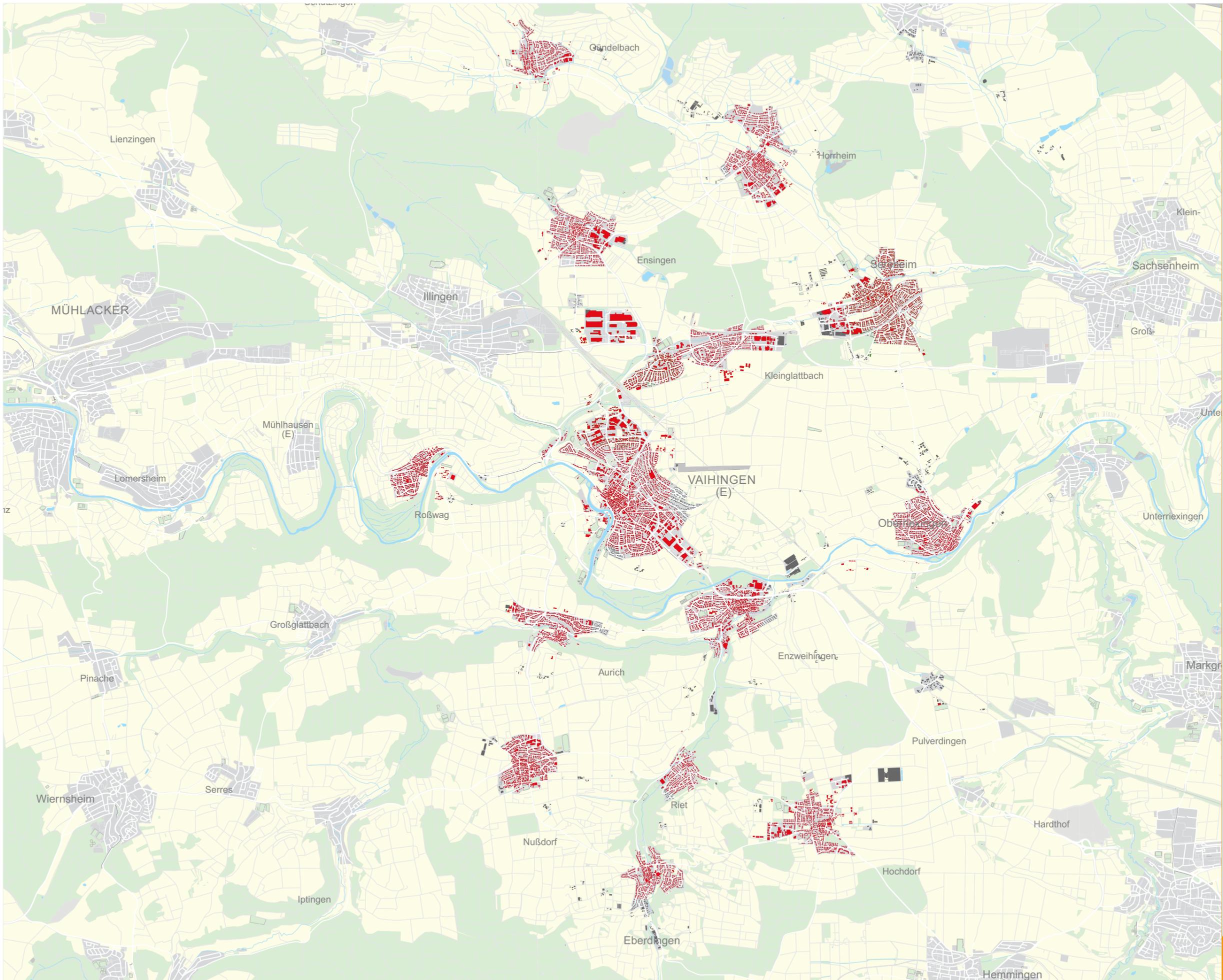
Schienehaltestellen:



Bushaltestellen:



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



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. 18cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Affalterbach	Affalterbach	Affalterbach Birkhau	3	Ri. Wolfsölden/ Burgstall							x	B-1b		
Affalterbach	Affalterbach	Affalterbach Birkhau	4	Ri. Klingenstraße			x	x			x	B-1b		
Affalterbach	Affalterbach	Affalterbach Klingenstr.	3	Ri. Birkhau				x		x		A-2, B-1a, B-1c	Die Ergänzung der Bodenindikatoren soll mittelfristig erfolgen (A-2). Die Errichtung eines Hochbords sowie der Manövrierfläche ist nicht möglich (B-1a, B-1c).	
Affalterbach	Affalterbach	Affalterbach Klingenstr.	4	Ri. Waage				x		x		A-2, B-1c	Die Ergänzung der Bodenindikatoren soll mittelfristig erfolgen (A-2). Die Errichtung eines Hochbords sowie der Manövrierfläche ist nicht möglich (B-1c).	
Affalterbach	Affalterbach	Affalterbach Waage	3	Ri. Marbach (N)				x		x		A-2		
Affalterbach	Affalterbach	Affalterbach Waage	4	Ri. Klingenstraße				x		x		A-2		
Affalterbach	Affalterbach	Affalterbach Wolfsölden	3	Ri. Birkhau/ Winnenden				x		x		A-2, B-1b	Die Ergänzung der Bodenindikatoren soll mittelfristig erfolgen (A-2). Die Errichtung eines Hochbords sowie der Manövrierfläche ist nicht möglich (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. 18cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Asperg	Asperg	Asperg	1	Nord						x		A-2	Der Umbau soll im Zuge der Umgestaltung des Bahnhofsgeländes erfolgen (ca. 2030-2035).	
Asperg	Asperg	Asperg	2	Süd						x		A-2	Der Umbau soll im Zuge der Umgestaltung des Bahnhofsgeländes erfolgen (ca. 2030-2035).	
Asperg	Asperg	Asperg	3	Nord						x		A-2	Der Umbau soll im Zuge der Umgestaltung des Bahnhofsgeländes erfolgen (ca. 2030-2035).	
Asperg	Asperg	Asperg	4	Süd						x		A-2	Die Halteposition ist derzeit außer Betrieb. Der Umbau soll im Zuge der Umgestaltung des Bahnhofsgeländes erfolgen (ca. 2030-2035).	
Asperg	Asperg	Asperg	5	Nord						x		A-2	Die Halteposition ist derzeit außer Betrieb. Der Umbau soll im Zuge der Umgestaltung des Bahnhofsgeländes erfolgen (ca. 2030-2035).	

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. 18cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Asperg	Asperg	Asperg	6	Süd						x		A-2	Der Umbau soll im Zuge der Umgestaltung des Bahnhofsgeländes erfolgen (ca. 2030-2035).	
Asperg	Asperg	Asperg Berliner Str.	3	Ri. Schäferstraße					x			A-1		
Asperg	Asperg	Asperg Gymnasium	3	Ri. Ankunft/Möglinger Straße			x		x			A-1		
Asperg	Asperg	Asperg Hohenstaufenstr.	3	Ri. Hirschbergstr.					x			A-1		
Asperg	Asperg	Asperg Hohenstaufenstr.	4	Ri. Asperg					x			A-1		
Asperg	Asperg	Asperg Im Waldeck	3	Ri. Neckarstraße					x			A-1		
Asperg	Asperg	Asperg Im Waldeck	4	Ri. Waldeck					x			A-1		
Asperg	Asperg	Asperg Lehenbrücke	3	Ri. Asperg	x		x	x	x					
Asperg	Asperg	Asperg Lehenbrücke	4	Ri. Hohenstaufenstraße	x		x		x					
Asperg	Asperg	Asperg Markgröninger Str.	3	Ri. Behindertenheim						x		A-2		
Asperg	Asperg	Asperg Markgröninger Str.	4	Ri. Weinstraße						x		A-2		
Asperg	Asperg	Asperg Möglinger Straße	3	Ri. Gymnasium/ Möglingen Bahnhofstr.	x	x	x		x				Der Umbau erfolgt in Absprache mit dem Kreis als Straßenbaulastträger	
Asperg	Asperg	Asperg Möglinger Straße	4	Ri. Stadtmitte	x	x	x		x				Der Umbau erfolgt in Absprache mit dem Kreis als Straßenbaulastträger.	

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. 18cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Asperg	Asperg	Asperg Neckarstraße	3	Ri. Saarstraße					x			A-1		
Asperg	Asperg	Asperg Neckarstraße	4	Ri. Im Waldeck					x			A-1		
Asperg	Asperg	Asperg Saarstraße	3	Ri. Asperg					x			A-1		
Asperg	Asperg	Asperg Saarstraße	4	Ri. Neckarstraße					x			A-1		
Asperg	Asperg	Asperg Stadtmitte	3	Ri. Wilhelmsplatz	x	x	x	x						
Asperg	Asperg	Asperg Stadtmitte	4	Ri. Weinstraße	x	x	x	x						
Asperg	Asperg	Asperg Stuttgarter Str.	3	Ri. Berliner Straße					x					
Asperg	Asperg	Asperg Volksbank	3	Ri. Stuttgarter Straße					x			A-1		
Asperg	Asperg	Asperg Weinstraße	3	Ri. Markgröninger Str.						x		A-2		
Asperg	Asperg	Asperg Weinstraße	4	Ri. Stadtmitte			x			x		A-2		
Asperg	Asperg	Asperg Wilhelmsplatz	3	Ri. Volksbank					x			A-1		
Asperg	Asperg	Asperg Wilhelmsplatz	4	Ri. Asperg			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. 18cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Besigheim	Besigheim	Besigheim	1	Bstg 1			x	x	x					
Besigheim	Besigheim	Besigheim	2	Bstg 2			x		x					
Besigheim	Besigheim	Besigheim	3	Bstg 3			x	x	x					
Besigheim	Besigheim	Besigheim	4	Bstg 4			x		x					
Besigheim	Besigheim	Besigheim A.- Schweitzer-Str.	3	Ri. Freibad/FitKom			x	x	x					
Besigheim	Besigheim	Besigheim Auf dem Kies	3	Ri. Oberamteigasse			x	x	x					
Besigheim	Besigheim	Besigheim Auf dem Kies	4	Ri. Jahnstraße			x	x	x					
Besigheim	Besigheim	Besigheim Chausseebergstr.	3	Ri. Martinshaus			x	x			x		A-3	
Besigheim	Besigheim	Besigheim Elserring	3	Ri. Altenzentrum			x	x	x					
Besigheim	Besigheim	Besigheim Enzplatz	3	Ri. Bahnhof/ Kelterplatz			x				x		A-1	
Besigheim	Besigheim	Besigheim Enzplatz	4	Ri. Martinshaus			x			x			A-1	
Besigheim	Besigheim	Besigheim Enzplatz	5	Nachtbussteig			x	x		x			A-1	
Besigheim	Besigheim	Besigheim Fr.-Breining- Str.	3	Ri. Elserring			x			x			A-1	
Besigheim	Besigheim	Besigheim Fr.-Breining- Str.	4	Ri. Ulrichstraße						x			A-1	
Besigheim	Besigheim	Besigheim Freibad/FitKom	3	Ri. Jahnstraße			x	x			x		A-1	
Besigheim	Besigheim	Besigheim Freibad/FitKom	4	Ri. Elserring				x			x		A-1	
Besigheim	Besigheim	Besigheim Friedhof	3	Ri. Wasserturm			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. 18cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Besigheim	Besigheim	Besigheim Hartweg	3	Ri. Paul-Gerhardt-Haus						x		A-1		
Besigheim	Besigheim	Besigheim Heckenweg	4	Ri. Friedhof			x	x			x	A-1		
Besigheim	Besigheim	Besigheim Husarenhof	3	Ri. Friedhof				x			x	A-1		
Besigheim	Besigheim	Besigheim Husarenhof	4	Ankunft							x	A-1		
Besigheim	Besigheim	Besigheim Jahnstraße	3	Ri. Auf dem Kies			x	x		x		A-1		
Besigheim	Besigheim	Besigheim Jahnstraße	4	Ri. Freibad/FitKom			x	x		x		A-1		
Besigheim	Besigheim	Besigheim Jahnstraße	5	Schülerbussteig/ Auf dem Kies	x		x	x			x	A-3		
Besigheim	Besigheim	Besigheim Kath. Kirche	3	Ri. Schwalbenhäde	x	x	x	x						
Besigheim	Besigheim	Besigheim Kath. Kirche	4	Ri. Enzplatz	x	x	x	x						
Besigheim	Besigheim	Besigheim Kelterplatz	3	Ri. Besigheim			x	x	x					
Besigheim	Besigheim	Besigheim Kelterplatz	4	Ri. Oberamteigasse			x	x	x					
Besigheim	Besigheim	Besigheim Kirschhaldenweg	3	Ri. Sachsenheimer Weg			x	x		x		A-1		
Besigheim	Besigheim	Besigheim Kirschhaldenweg	4	Ri. Martinshaus/ Besigheim/Enzplatz			x	x		x		A-1		
Besigheim	Besigheim	Besigheim Martinshaus	3	Ri. Kirschhaldenweg							x	A-1		
Besigheim	Besigheim	Besigheim Martinshaus	4	Ri. Enzplatz			x	x			x	A-1		
Besigheim	Besigheim	Besigheim Neusatz	3	Ri. Rathaus/ Sattlerei/ Gartenstr.			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. 18cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Besigheim	Besigheim	Besigheim Neusatz	4	Ri. Oberamteigasse/ Jahnstr.					x			B-1c		
Besigheim	Besigheim	Besigheim Oberamteigasse	3	Ri. Kelterplatz			x	x	x			A-1		
Besigheim	Besigheim	Besigheim Oberamteigasse	4	Ri. Auf dem Kies			x	x	x			A-1		
Besigheim	Besigheim	Besigheim Paul- Gerhardt-Haus	3	Ri. Ulrichstr.						x		A-1		
Besigheim	Besigheim	Besigheim Paul- Gerhardt-Haus	4	Ri. Friedhof/ Husarenweg			x			x		A-1		
Besigheim	Besigheim	Besigheim Sachsenheimer Weg	3	Ri. Schäuber			x	x		x		A-1		
Besigheim	Besigheim	Besigheim Sachsenheimer Weg	4	Ri. Kirschhaldenweg			x	x		x		A-1		
Besigheim	Besigheim	Besigheim Schäuber	3	Ri. Sachsenheimer Weg			x	x		x		A-1		
Besigheim	Besigheim	Besigheim Schäuber	4	Ankunft			x	x		x		A-1		
Besigheim	Besigheim	Besigheim Schwalbenhäde	3	Ri. Chausseebergstraße				x		x		B-1c		
Besigheim	Besigheim	Besigheim Ulrichstraße	3	Ri. Friedrich-Breining- Straße				x		x		A-1		
Besigheim	Besigheim	Besigheim Ulrichstraße	4	Ri. Friedhof				x		x		A-1		
Besigheim	Besigheim	Besigheim Wasserturm	3	Ri. Hartweg			x			x		A-1		
Besigheim	Ottmarsheim	Ottmarsheim Besigheimer Straße	3	Ri. Besigheim/ Kirchheim				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. 18cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Besigheim	Ottmarsheim	Ottmarsheim Carl-Benz-Str.	3	Ri. Carl-Zeiss-Str.						x		A-1		
Besigheim	Ottmarsheim	Ottmarsheim Carl-Zeiss-Str.	3	Ri. Ilsfelder Straße						x		A-1		
Besigheim	Ottmarsheim	Ottmarsheim Ilsfelder Str.	3	Ri. Rathaus			x	x		x		A-1		
Besigheim	Ottmarsheim	Ottmarsheim Rathaus	3	Ri. Ilsfelder Str.			x	x		x		A-1		
Besigheim	Ottmarsheim	Ottmarsheim Rathaus	4	Ri. Besigheim			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. 18cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Bietigheim-Bissingen	Bietigheim	Bietigh. Antonia-Visconti-Str.	3	Ri. Hillerplatz		x	x	x				x	B-1c	
Bietigheim-Bissingen	Bietigheim	Bietigh. Antonia-Visconti-Str.	4	Ri. Waldhof	x	x	x	x						
Bietigheim-Bissingen	Bietigheim	Bietigh. Buch Buchschule	3	Ri. Buch Sonderschule			x	x	x					
Bietigheim-Bissingen	Bietigheim	Bietigh. Buch Buchschule	4	Ri. Buch Breslauer Straße				x	x					
Bietigheim-Bissingen	Bietigheim	Bietigh. Buch Grön. Weg	3	Ri. Bietigheim			x	x		x			A-2	Der Umbau erfolgt im Zuge eines Straßenumbaus.
Bietigheim-Bissingen	Bietigheim	Bietigh. Buch Grön. Weg	4	Ri. Buch Sonderschule			x	x		x			A-2	Der Umbau erfolgt im Zuge eines Straßenumbaus.
Bietigheim-Bissingen	Bietigheim	Bietigh. Friedhof Sankt Peter	3	Ri. Haus an der Metter / Ri. Ellental			x	x	x					
Bietigheim-Bissingen	Bietigheim	Bietigh. Hiller-/Löchgauer Str	3	Ri. Hillerplatz				x	x				B-1c	Die Begründung bezieht sich auf die Manövrierfläche.
Bietigheim-Bissingen	Bietigheim	Bietigh. Hiller-/Löchgauer Str	4	Ri. Pfarrstr.				x	x				B-1c	Die Begründung bezieht sich auf die Errichtung eines Hochbords sowie die Manövrierfläche.
Bietigheim-Bissingen	Bietigheim	Bietigh. Kammgarnspinn. B27	3	Ri. Besigheim			x	x			x		A-3	
Bietigheim-Bissingen	Bietigheim	Bietigh. Kammgarnspinn. B27	4	Ri. Auwiesenbrücke			x	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. 18cm)	Bodenindikatoren	Manövriertfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Bietigheim-Bissingen	Bietigheim	Bietigh. Kammgarnspinnerei	3	Ri. Pfarrstraße				x	x			B-1b	Die Begründung bezieht sich auf die Errichtung eines Hochbords sowie die Manövriertfläche.	
Bietigheim-Bissingen	Bietigheim	Bietigh. Kammgarnspinnerei	4	Ankunft				x	x			B-1b	Die Begründung bezieht sich auf die Errichtung eines Hochbords sowie die Manövriertfläche.	
Bietigheim-Bissingen	Bietigheim	Bietigh. Laiern-/R.-Bosch-Str.	3	Ri. Robert-Bosch-Straße			x	x	x					
Bietigheim-Bissingen	Bietigheim	Bietigh. Laiern-/R.-Bosch-Str.	4	Ri. Laiernstr.			x	x			x	B-1b		
Bietigheim-Bissingen	Bietigheim	Bietigh. Realschule Im Aurain	3	Ri. Ellentalgymnasien				x			x	B-1d	Es ist keine Ertüchtigung in Abstimmung mit Behindertenvertretern und Busunternehmen notwendig.	
Bietigheim-Bissingen	Bietigheim	Bietigheim	1	Bstg 1			x	x		x		A-2	Es ist ein Komplettumbau des Busbahnhofs notwendig.	
Bietigheim-Bissingen	Bietigheim	Bietigheim	2	Bstg 2			x	x		x		A-2	Es ist ein Komplettumbau des Busbahnhofs notwendig.	
Bietigheim-Bissingen	Bietigheim	Bietigheim	3	Bstg 3			x	x		x		A-2	Es ist ein Komplettumbau des Busbahnhofs notwendig.	

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. 18cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Bietigheim-Bissingen	Bietigheim	Bietigheim	4	Bstg 4			x	x		x			A-2	Es ist ein Komplettumbau des Busbahnhofs notwendig.
Bietigheim-Bissingen	Bietigheim	Bietigheim	5	Bstg 5			x	x		x			A-2	Es ist ein Komplettumbau des Busbahnhofs notwendig.
Bietigheim-Bissingen	Bietigheim	Bietigheim	6	Bstg 6			x	x		x			A-2	Es ist ein Komplettumbau des Busbahnhofs notwendig.
Bietigheim-Bissingen	Bietigheim	Bietigheim	7	Bstg 7			x	x		x			A-2	Es ist ein Komplettumbau des Busbahnhofs notwendig.
Bietigheim-Bissingen	Bietigheim	Bietigheim	8	Bstg 8			x	x		x			A-2	Es ist ein Komplettumbau des Busbahnhofs notwendig.
Bietigheim-Bissingen	Bietigheim	Bietigheim	9	Bstg 9			x	x		x			A-2	Es ist ein Komplettumbau des Busbahnhofs notwendig.
Bietigheim-Bissingen	Bietigheim	Bietigheim	10	Bstg 10			x	x		x			A-2	Es ist ein Komplettumbau des Busbahnhofs notwendig.
Bietigheim-Bissingen	Bietigheim	Bietigheim	4a	Bstg 4a			x	x		x			A-2	Es ist ein Komplettumbau des Busbahnhofs notwendig.
Bietigheim-Bissingen	Bietigheim	Bietigheim Agentur für Arbeit	3	Ri. Buch Buchzentrum			x	x		x			A-2	Umbau des Bushaltespunkts im Zuge eines Fahrbahnumbaus

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. 18cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Bietigheim-Bissingen	Bietigheim	Bietigheim Agentur für Arbeit	4	Ri. Gustav-Rau-Str.			x	x	x				B-1a	Die Begründung bezieht sich auf die Errichtung eines Hochbords.
Bietigheim-Bissingen	Bietigheim	Bietigheim Auwiesenbrücke	3	Ri. Schillerplatz/ Kronen/Nord	x	x	x	x						
Bietigheim-Bissingen	Bietigheim	Bietigheim Auwiesenbrücke	4	Ri. DLW/Bahnhof/KH	x	x	x	x						
Bietigheim-Bissingen	Bietigheim	Bietigheim Badepark	3	Ri. Fischerpfad		x	x	x			x		A-4	
Bietigheim-Bissingen	Bietigheim	Bietigheim Badepark	4	Ri. Hallenbad		x	x	x			x		A-4	
Bietigheim-Bissingen	Bietigheim	Bietigheim Bolzstraße	3	Ri. KH		x	x	x				x	B-1b	
Bietigheim-Bissingen	Bietigheim	Bietigheim Buch Berliner Str.	3	Ri. Buch Sucystraße	x	x	x	x						
Bietigheim-Bissingen	Bietigheim	Bietigheim Buch Berliner Str.	4	Ri. Breuningerland	x	x	x	x						
Bietigheim-Bissingen	Bietigheim	Bietigheim Buch Breslauer Str.	3	Ri. Buch Buchschule			x	x	x				B-1b	Die Begründung bezieht sich auf die Errichtung eines Hochbords. Wegen einer Ein-/Ausfahrt im Kurvenbereich ist nur ein Hochbord mit einer Höhe von 16cm möglich.

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. 18cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Bietigheim-Bissingen	Bietigheim	Bietigheim Buch Breslauer Str.	4	Ri. Buch Posener Straße			x	x	x				B-1b	Die Begründung bezieht sich auf die Errichtung eines Hochbords. Wegen einer Ein-/Ausfahrt im Kurvenbereich ist nur ein Hochbord mit einer Höhe von 16cm möglich.
Bietigheim-Bissingen	Bietigheim	Bietigheim Buch Buchzentrum	3	Ri. Buch Gröninger Weg		x	x	x			x		A-4	
Bietigheim-Bissingen	Bietigheim	Bietigheim Buch Buchzentrum	4	Ri. Agentur für Arbeit/Freiburger Str.		x	x	x			x		A-4	
Bietigheim-Bissingen	Bietigheim	Bietigheim Buch Dresdner Str.	3	Ri. Buch Gröninger Weg	x	x	x	x						
Bietigheim-Bissingen	Bietigheim	Bietigheim Buch Dresdner Str.	4	Ri. Buch Buchschule		x	x	x			x		A-4	
Bietigheim-Bissingen	Bietigheim	Bietigheim Buch Posener Str.	3	Ri. Buch Breslauer Straße	x	x	x	x						
Bietigheim-Bissingen	Bietigheim	Bietigheim Buch Posener Str.	4	Ri. Buch Sucystraße	x	x	x	x						
Bietigheim-Bissingen	Bietigheim	Bietigheim Buch Sucystr.	3	Ri. Buch Posener Straße	x	x	x	x						
Bietigheim-Bissingen	Bietigheim	Bietigheim DLW	3	Ri. Bahnhof	x	x	x	x						
Bietigheim-Bissingen	Bietigheim	Bietigheim DLW	4	Ri. KH/Auwiesen	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. 18cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Bietigheim-Bissingen	Bietigheim	Bietigheim Ellentalgymnasien	1	Position 1			x	x	x				B-1b	Die Begründung bezieht sich auf die Errichtung eines Hochbords. Wegen einer Ein-/Ausfahrt im Kurvenbereich ist nur ein Hochbord mit einer Höhe von 16cm möglich.
Bietigheim-Bissingen	Bietigheim	Bietigheim Ellentalgymnasien	2	Position 2			x	x	x				B-1b	Die Begründung bezieht sich auf die Errichtung eines Hochbords. Wegen einer Ein-/Ausfahrt im Kurvenbereich ist nur ein Hochbord mit einer Höhe von 16cm möglich.
Bietigheim-Bissingen	Bietigheim	Bietigheim Ellentalgymnasien	4	Position 4			x	x	x					
Bietigheim-Bissingen	Bietigheim	Bietigheim Enzbrücke	3	Ri. Auwiesenbrücke			x	x	x					
Bietigheim-Bissingen	Bietigheim	Bietigheim Fischerpfad	3	Ri. Ellental		x	x	x			x		A-4	
Bietigheim-Bissingen	Bietigheim	Bietigheim Fischerpfad	4	Ri. Badepark		x	x	x			x		A-4	
Bietigheim-Bissingen	Bietigheim	Bietigheim Fr.-Ebert-Straße	3	Ri. Grünwiesenstraße		x	x	x			x		A-4	
Bietigheim-Bissingen	Bietigheim	Bietigheim Fr.-Ebert-Straße	4	Ri. Bolzstraße				x	x				B-1b	Die Begründung bezieht sich auf die Errichtung eines Hochbords sowie die Manövrierfläche.

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. 18cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Bietigheim-Bissingen	Bietigheim	Bietigheim Freiburger Str.	3	Ri. Buch Buchzentrum			x	x	x			B-1a	Die Begründung bezieht sich auf die Errichtung eines Hochbords.	
Bietigheim-Bissingen	Bietigheim	Bietigheim Freiburger Str.	4	Ri. ZOB			x	x	x			B-1a	Die Begründung bezieht sich auf die Errichtung eines Hochbords.	
Bietigheim-Bissingen	Bietigheim	Bietigheim Grünwiesenstr.	3	Ri. Schillerplatz				x	x			B-1c	Die Begründung bezieht sich auf die Manövrierfläche.	
Bietigheim-Bissingen	Bietigheim	Bietigheim Grünwiesenstr.	4	Ri. Friedrich-Ebert-Straße				x	x			B-1c	Die Begründung bezieht sich auf die Manövrierfläche.	
Bietigheim-Bissingen	Bietigheim	Bietigheim Gustav-Rau-Str.	3	Ri. Agentur für Arbeit			x	x		x		A-4	Der verzögerte Umbau bezieht sich auf die Erhöhung des Hochbords von derzeit 16cm auf mind. 18cm.	
Bietigheim-Bissingen	Bietigheim	Bietigheim Gustav-Rau-Str.	4	Ri. Steinheimer Str.			x	x	x			B-1a	Die Begründung bezieht sich auf die Errichtung eines Hochbords.	
Bietigheim-Bissingen	Bietigheim	Bietigheim Haus an der Metter	4	Ri. Friedhof St. Peter				x	x					
Bietigheim-Bissingen	Bietigheim	Bietigheim Helenenburgweg	3	Ri. Kindergarten			x	x	x					
Bietigheim-Bissingen	Bietigheim	Bietigheim Helenenburgweg	4	Ri. Hillerstr.			x	x	x					
Bietigheim-Bissingen	Bietigheim	Bietigheim Hillerplatz	3	Ri. Helenenburgweg				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. 18cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Bietigheim-Bissingen	Bietigheim	Bietigheim Hillerplatz	4	Ri. Löchgauer Str.			x	x				x	B-1a	
Bietigheim-Bissingen	Bietigheim	Bietigheim Höpfigheimer Str.	3	Ri. Pleidelsheimer Straße			x	x	x				B-1a	Die Begründung bezieht sich auf die Errichtung eines Hochbords.
Bietigheim-Bissingen	Bietigheim	Bietigheim Im Feldle	3	Ri. Parkäcker			x	x	x					
Bietigheim-Bissingen	Bietigheim	Bietigheim Im Feldle	4	Ri. Freiburger Straße			x	x	x				B-1c	Die Begründung bezieht sich auf die Errichtung eines Hochbords.
Bietigheim-Bissingen	Bietigheim	Bietigheim Karl-Mai-Allee	4	Ri. Auwiesenbrücke		x	x	x			x		A-4	
Bietigheim-Bissingen	Bietigheim	Bietigheim Krankenhaus	3	Ri. Bolzstraße				x	x				B-1c	Die Begründung bezieht sich auf die Manövrierfläche.
Bietigheim-Bissingen	Bietigheim	Bietigheim Krankenhaus	4	Ri. DLW/ Auwiesenbrücke				x	x				B-1c	Die Begründung bezieht sich auf die Manövrierfläche.
Bietigheim-Bissingen	Bietigheim	Bietigheim Kreisberufsschule	3	Ri. Auwiesenbrücke							x		A-3	
Bietigheim-Bissingen	Bietigheim	Bietigheim Kronenzentrum	1	Ri. DLW/Pfarrstr.	x	x	x	x						
Bietigheim-Bissingen	Bietigheim	Bietigheim Kronenzentrum	2	Ri. Bolzstraße/ Schillerplatz/ Enzbrücke		x	x	x			x		A-4	
Bietigheim-Bissingen	Bietigheim	Bietigheim Löchgauer Str.	3	Ri. A.-Visconti-Str.				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. 18cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Bietigheim-Bissingen	Bietigheim	Bietigheim Löchgauer Str.	4	Ri. Schillerplatz/ Pfarrstr.			x	x				x	B-1c	
Bietigheim-Bissingen	Bietigheim	Bietigheim Mühlwiesen	3	Ri. Kronenzentrum		x	x	x			x		A-4	
Bietigheim-Bissingen	Bietigheim	Bietigheim Parkäcker	3	Ri. Mönchsbergstraße			x	x	x					
Bietigheim-Bissingen	Bietigheim	Bietigheim Parkäcker	4	Ri. Im Feldle					x					
Bietigheim-Bissingen	Bietigheim	Bietigheim Pfarrstr.	3	Ri. Hillerplatz		x	x	x			x		A-4	
Bietigheim-Bissingen	Bietigheim	Bietigheim Pfarrstr.	4	Ri. Kronenzentrum		x		x			x		A-4	Die Manövrierfläche ist wegen angrenzender Bebauung nicht möglich. Der verzögerte Umbau bezieht sich auf die Erhöhung des Hochbords von derzeit 16cm auf mind. 18cm.
Bietigheim-Bissingen	Bietigheim	Bietigheim Pleidelsheimer Str.	4	Ri. Steinheimer Str.			x	x	x				B-1a	Die Begründung bezieht sich auf die Errichtung eines Hochbords.
Bietigheim-Bissingen	Bietigheim	Bietigheim Poststraße	3	Ri. Steinheimer Straße			x	x	x					
Bietigheim-Bissingen	Bietigheim	Bietigheim Poststraße	4	Ri. Bolzstr./ Schillerplatz				x	x					
Bietigheim-Bissingen	Bietigheim	Bietigheim Schillerplatz	3	Ri. Kronenzentrum			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. 18cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Bietigheim-Bissingen	Bietigheim	Bietigheim Schillerplatz	4	Ri. Bolzstraße			x	x	x					
Bietigheim-Bissingen	Bietigheim	Bietigheim Schwarzwaldstr.	3	Ri. Ellental					x					
Bietigheim-Bissingen	Bietigheim	Bietigheim Schwarzwaldstr.	4	Ri. Hillerplatz				x	x					Die Manövrierfläche ist wegen angrenzender Bebauung nicht möglich.
Bietigheim-Bissingen	Bietigheim	Bietigheim Steinheimer Str.	3	Ri. Gustav-Rau-Straße			x	x	x					
Bietigheim-Bissingen	Bietigheim	Bietigheim Steinheimer Str.	4	Ri. Höpfigheimer Str.			x	x	x					
Bietigheim-Bissingen	Bietigheim	Bietigheim Theo-Lorch-Werkst.	3	Ri. Bietigheim			x	x				x	A-4	Zuständigkeit: ABL e.V.
Bietigheim-Bissingen	Bietigheim	Bietigheim Waldhof	3	Ri. Weißenhof Ost				x				x	A-3	In Abstimmung mit Behindertenvertretern und Busunternehmen ist, aufgrund einer sehr geringen Frequenz, kein Umbau notwendig.
Bietigheim-Bissingen	Bietigheim	Bietigheim Waldhof	4	Ri. Antonia-Visconti-Straße				x				x	A-3	In Abstimmung mit Behindertenvertretern und Busunternehmen ist, aufgrund einer sehr geringen Frequenz, kein Umbau notwendig.

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. 18cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Bietigheim-Bissingen	Bietigheim	Ellental	3	Ri. Badepark			x	x			x		A-2	Die Errichtung von Bodenindikatoren ist für das Jahr 2020 vorgesehen. Der verzögerte Umbau bezieht sich auf die Errichtung des Hochbords, der nur bei einem Komplettumbau des angrenzenden Montessoriplatzes möglich ist.
Bietigheim-Bissingen	Bietigheim	Ellental	4	Ri. Schwarzwaldstr.		x	x	x			x		A-4	
Bietigheim-Bissingen	Bissingen (LB)	Biss. Kelterstraße	3	Ri. Birkenweg / Zahnklinik			x	x	x					
Bietigheim-Bissingen	Bissingen (LB)	Biss. Kelterstraße	4	Ri. Gerokstraße				x	x				B-1a, B-1c	Die Begründung bezieht sich auf die Errichtung eines Hochbords sowie die Manövrierfläche.
Bietigheim-Bissingen	Bissingen (LB)	Bissingen (LB) Schillerschule	3	alle Richtungen			x	x		x			A-2	Die Ertüchtigung ist im Zuge des Komplettumbaus der Bahnhofstraße vorgesehen.
Bietigheim-Bissingen	Bissingen (LB)	Bissingen Birkenweg	3	Ri. Westendstraße			x	x	x					
Bietigheim-Bissingen	Bissingen (LB)	Bissingen Birkenweg	4	Ri. Kelterstraße			x	x	x					
Bietigheim-Bissingen	Bissingen (LB)	Bissingen Borsigstraße	3	Ri. ZOB	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. 18cm)	Bodenindikatoren	Manövriertfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Bietigheim-Bissingen	Bissingen (LB)	Bissingen Carl-Benz-Straße	4	Ri. Dürr/Marbacher Weg				x				x	B-2	
Bietigheim-Bissingen	Bissingen (LB)	Bissingen Dürr/Marbacher Weg	3	Ri. Carl-Benz-Straße			x	x	x				B-1a	Die Begründung bezieht sich auf die Errichtung eines Hochbords.
Bietigheim-Bissingen	Bissingen (LB)	Bissingen Dürr/Marbacher Weg	4	Ri. Karlstraße			x	x	x					
Bietigheim-Bissingen	Bissingen (LB)	Bissingen Dürr/Rosenstr.	3	Ri. Dürr/Marbacher Weg				x	x				B-1a, B-1c	Die Begründung bezieht sich auf die Errichtung eines Hochbords sowie die Manövriertfläche.
Bietigheim-Bissingen	Bissingen (LB)	Bissingen Dürr/Rosenstr.	4	Ri. Panoramastraße			x	x	x				B-1a	Die Begründung bezieht sich auf die Errichtung eines Hochbords.
Bietigheim-Bissingen	Bissingen (LB)	Bissingen Eichenweg	3	Ri. Lindenstraße			x	x	x					
Bietigheim-Bissingen	Bissingen (LB)	Bissingen Eichenweg	4	Ri. Entenäcker			x	x	x					
Bietigheim-Bissingen	Bissingen (LB)	Bissingen Entenäcker	3	Ri. Eichenweg			x	x	x					
Bietigheim-Bissingen	Bissingen (LB)	Bissingen Entenäcker	4	Ri. Westendstraße			x	x	x					
Bietigheim-Bissingen	Bissingen (LB)	Bissingen Gerokstraße	3	Ri. Kelterstraße			x	x	x				B-1b	Die Begründung bezieht sich auf die Errichtung eines Hochbords.

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. 18cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Bietigheim-Bissingen	Bissingen (LB)	Bissingen Gerokstraße	4	Ri. Rathaus			x	x	x				B-1b	Die Begründung bezieht sich auf die Errichtung eines Hochbords.
Bietigheim-Bissingen	Bissingen (LB)	Bissingen Grotzstr. (Friedhof)	3	Ri. Grotzstraße			x	x	x				B-1a	Die Begründung bezieht sich auf die Errichtung eines Hochbords.
Bietigheim-Bissingen	Bissingen (LB)	Bissingen Grotzstr. (Friedhof)	4	Ri. Schubartstraße			x	x	x				B-1a	Die Begründung bezieht sich auf die Errichtung eines Hochbords.
Bietigheim-Bissingen	Bissingen (LB)	Bissingen Grotzstraße	3	Ri. Rathaus			x	x	x				B-1a	Die Begründung bezieht sich auf die Errichtung eines Hochbords.
Bietigheim-Bissingen	Bissingen (LB)	Bissingen Grotzstraße	4	Ri. Waldschule			x	x	x				B-1a	Die Begründung bezieht sich auf die Errichtung eines Hochbords.
Bietigheim-Bissingen	Bissingen (LB)	Bissingen Hallenbad	3	Ri. Bissinger Straße		x	x	x			x		A-4	
Bietigheim-Bissingen	Bissingen (LB)	Bissingen Hallenbad	4	Ri. Bietigheim			x	x	x				B-1a	Die Begründung bezieht sich auf die Errichtung eines Hochbords.
Bietigheim-Bissingen	Bissingen (LB)	Bissingen Karlstraße	3	Ri. Panoramastr.			x	x	x				B-1c	Die Begründung bezieht sich auf die Errichtung eines Hochbords.

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. 18cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Bietigheim-Bissingen	Bissingen (LB)	Bissingen Lindenstraße	3	Ri. Südstraße				x			x	A-4	Die Errichtung von Bodenindikatoren ist für das Jahr 2020 vorgesehen. Der verzögerte Umbau bezieht sich auf die Erhöhung des Hochbords von derzeit 16cm auf mind. 18cm. Aufgrund baulicher Gegebenheiten ist keine ausreichende Manövrierfläche möglich.	
Bietigheim-Bissingen	Bissingen (LB)	Bissingen Lindenstraße	4	Ri. Eichenweg				x	x			B-1a, B-1c	Die Begründung bezieht sich auf die Errichtung eines Hochbords sowie die Manövrierfläche.	
Bietigheim-Bissingen	Bissingen (LB)	Bissingen Ludwigsburger Str.	3	Ri. Rathaus			x	x	x					
Bietigheim-Bissingen	Bissingen (LB)	Bissingen Ludwigsburger Str.	4	Ri. Tamm			x	x	x					
Bietigheim-Bissingen	Bissingen (LB)	Bissingen MDLZ	4	Ri. Bahnhof	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. 18cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Bietigheim-Bissingen	Bissingen (LB)	Bissingen Neuer Friedhof	3	Ankunft			x	x			x		A-4	Die Errichtung von Bodenindikatoren ist für das Jahr 2020 vorgesehen. Der verzögerte Umbau bezieht sich auf die Erhöhung des Hochbords von derzeit 16cm auf mind. 18cm.
Bietigheim-Bissingen	Bissingen (LB)	Bissingen Panoramastr.	3	Ri. Waldschule			x	x	x					
Bietigheim-Bissingen	Bissingen (LB)	Bissingen Panoramastr.	4	Ri. Karlstraße			x	x	x				B-1c	
Bietigheim-Bissingen	Bissingen (LB)	Bissingen Rathaus	3	Ri. Schillerschule			x	x	x					
Bietigheim-Bissingen	Bissingen (LB)	Bissingen Rathaus	4	Ri. Gerok-/Ludwigsburger Str.			x	x	x				A-2	Der Verzögerungsgrund bezieht sich auf die Errichtung des Hochbords.
Bietigheim-Bissingen	Bissingen (LB)	Bissingen Schubartstr.	3	Ri. Zahnklinik			x	x	x					
Bietigheim-Bissingen	Bissingen (LB)	Bissingen Schubartstr.	4	Ri. Friedhof			x	x	x				B-1a	Die Begründung bezieht sich auf die Errichtung eines Hochbords.
Bietigheim-Bissingen	Bissingen (LB)	Bissingen Südstraße	3	Ri. Lindenstr.				x	x				B-1a, B-1c	Die Begründung bezieht sich auf die Errichtung eines Hochbords sowie die Manövrierfläche.

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. 18cm)	Bodenindikatoren	Manövriertfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Bietigheim-Bissingen	Bissingen (LB)	Bissingen Südstraße	4	Ri. Tammer Str.				x	x			B-1c	Die Begründung bezieht sich auf die Manövriertfläche.	
Bietigheim-Bissingen	Bissingen (LB)	Bissingen Tammer Str.	3	Ri. Schubartstraße				x	x			B-1a, B-1c	Die Begründung bezieht sich auf die Errichtung eines Hochbords sowie die Manövriertfläche.	
Bietigheim-Bissingen	Bissingen (LB)	Bissingen Tammer Str.	4	Ri. Südstraße				x	x			B-1c	Die Begründung bezieht sich auf die Manövriertfläche.	
Bietigheim-Bissingen	Bissingen (LB)	Bissingen Waldschule	3	Ri. Grotzstraße			x	x	x					
Bietigheim-Bissingen	Bissingen (LB)	Bissingen Waldschule	4	Ri. Panoramastraße			x	x	x					
Bietigheim-Bissingen	Bissingen (LB)	Bissingen Westendstraße	3	Ri. Entenäcker			x	x	x					
Bietigheim-Bissingen	Bissingen (LB)	Bissingen Westendstraße	4	Ri. Birkenweg			x	x	x			B-1b	Die Begründung bezieht sich auf die Errichtung eines Hochbords.	
Bietigheim-Bissingen	Bissingen (LB)	Bissingen Zahnklinik	3	Ri. Neuer Friedhof			x	x	x					
Bietigheim-Bissingen	Bissingen (LB)	Bissingen Zahnklinik	4	Ri. Kelterstraße			x	x	x			B-1c	Die Begründung bezieht sich auf die Errichtung eines Hochbords.	
Bietigheim-Bissingen	Metterzimmern	Metterz. Bietigheimer Str.	3	Ri. Helenenburgweg		x	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. 18cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Bietigheim-Bissingen	Metterm-zimmern	Metterz. Kindergarten	3	Ri. Kleinsachsenheimer Straße			x	x		x		A-2	Der Umbau erfolgt im Zuge eines Straßenumbaus.	
Bietigheim-Bissingen	Metterm-zimmern	Metterz. Kindergarten	4	Ri. Bietigheimer Straße			x	x	x			B-1a	Die Begründung bezieht sich auf die Errichtung eines Hochbords.	
Bietigheim-Bissingen	Metterm-zimmern	Metterz. Kleinsachsheimer Str.	3	Ri. Kindergarten			x	x	x			B-1a	Die Begründung bezieht sich auf die Errichtung eines Hochbords.	
Bietigheim-Bissingen	Metterm-zimmern	Metterz. Kleinsachsheimer Str.	4	Ri. Sachsenheim	x	x	x	x						
Bietigheim-Bissingen	Untermberg	Untermberg Am Türmle	3	Ri. Hauptstraße		x	x	x				x	B-1b	
Bietigheim-Bissingen	Untermberg	Untermberg Am Türmle	4	Ri. Bissinger Straße			x	x				x	A-3	In Abstimmung mit Behindertenvertretern und Busunternehmen ist, aufgrund einer sehr geringen Frequenz, kein Umbau notwendig.
Bietigheim-Bissingen	Untermberg	Untermberg Bissinger Str.	3	Ri. Am Türmle/ Hauptstraße		x	x	x				x	B-1a	
Bietigheim-Bissingen	Untermberg	Untermberg Bissinger Str.	4	Ri. Rathaus/ Hallenbad	x	x		x				x	B-1c	
Bietigheim-Bissingen	Untermberg	Untermberg Enzstraße	3	Ri. Am Türmle				x				x	B-1a, B-1c	
Bietigheim-Bissingen	Untermberg	Untermberg Enzstraße	4	Ri. Bissinger 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. 18cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Bönnigheim	Bönnigheim	Bönnigh. Am Schloss	3	Ri. Burgplatz	x		x	x	x					
Bönnigheim	Bönnigheim	Bönnigheim Burgermühle	3	Ri. Schlossfeld					x					
Bönnigheim	Bönnigheim	Bönnigheim Burgermühle	4	Ri. Kirchheimer Str.					x					
Bönnigheim	Bönnigheim	Bönnigheim Burgplatz	4	Ri. Schulzentrum					x					
Bönnigheim	Bönnigheim	Bönnigh. Hofener Str.	3	Ri. Hauptstraße					x					
Bönnigheim	Bönnigheim	Bönnigheim Kirchheimer Str.	3	Ri. Burgermühle					x					
Bönnigheim	Bönnigheim	Bönnigheim Kirchheimer Str.	4	Ri. Schulzentrum					x					
Bönnigheim	Bönnigheim	Bönnigheim Schlossbergallee	3	Ri. Hofener Straße	x	x	x	x						
Bönnigheim	Bönnigheim	Bönnigh. Schlossfeld	3	Ri. Aussiedlerhöfe					x					
Bönnigheim	Bönnigheim	Bönnigheim Schulzentrum	3	Ri. Burgplatz/ Kirchheimer Str.	x	x	x	x						
Bönnigheim	Hofen (LB)	Hofen	3	Ri. Aussiedlerhöfe					x					
Bönnigheim	Hofen (LB)	Hofen	4	Ri. Sonnenhalde					x					
Bönnigheim	Hofen (LB)	Hofen Aussiedlerhöfe	3	Ri. Schlossbergallee					x					
Bönnigheim	Hofen (LB)	Hofen Aussiedlerhöfe	4	Ri. Hofen								x	B-1	<i>Die Zuständigkeit liegt beim Landkreis Ludwigsburg.</i>
Bönnigheim	Hofen (LB)	Hofen Sonnenhalde	3	Ri. Hofen					x					
Bönnigheim	Hofen (LB)	Hofen Sonnenhalde	4	Ri. Erligheim					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. 18cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Bönnigheim	Hohenstein	Hohenstein Post	3	Ri. Gemeindehalle					x					
Bönnigheim	Hohenstein	Hohenstein Post	4	Ri. Bönnigh. Burgermühle					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. 18cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Ditzingen	Ditzingen	Ditz. Bauern- /Breslauer Straße	3	Ri. Breslauer Straße/Kindergarten	x	x		x						
Ditzingen	Ditzingen	Ditz. Breslauer Str./Kinderg.	3	Ri. Autenstraße	x	x	x	x						
Ditzingen	Ditzingen	Ditz. Ditzenbrunner- /Knielstr.	3	Ri. Hornbergstr./ Lachebrücke	x	x	x	x						
Ditzingen	Ditzingen	Ditz. Fuchsbau/ Einkaufsmarkt	3	Ri. Autenstraße/ Ditzingen	x	x		x						
Ditzingen	Ditzingen	Ditz. Gröninger Str./Baumhalde	3	Ri. Gröninger- /Haldenstraße			x	x						
Ditzingen	Ditzingen	Ditz. Gröninger- /Haldenstr.	3	Ri. Korntaler-/ Schu- bartstr/ Maurener Berg				x						
Ditzingen	Ditzingen	Ditz. H.bergstr./ Lachebrücke	3	Ri. Zollern- /Lichtensteinstraße				x						
Ditzingen	Ditzingen	Ditz. Industriegebiet Ost	3	Ri. Münchinger Str. (Altenw.)			x	x		x			A-1	
Ditzingen	Ditzingen	Ditz. Korntaler- /Schubartstr.	3	Ri. Ditzenbrunner Straße				x						
Ditzingen	Ditzingen	Ditz. Stadtbad/ Altenwohnanlage	3	Ri. Münchinger Straße	x	x		x			x	B-1b		
Ditzingen	Ditzingen	Ditz. Zollern- /L.steinstraße	3	Ri. Württembergstraße				x						
Ditzingen	Ditzingen	Ditzingen	1	Bstg 1	x	x	x	x						
Ditzingen	Ditzingen	Ditzingen	2	Bstg 2	x	x	x	x						
Ditzingen	Ditzingen	Ditzingen	3	Bstg 3	x	x	x	x						
Ditzingen	Ditzingen	Ditzingen	4	Bstg 4	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. 18cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Ditzingen	Ditzingen	Ditzingen	6	Bstg 6	x	x	x	x						
Ditzingen	Ditzingen	Ditzingen	7	Bstg 7	x	x	x	x						
Ditzingen	Ditzingen	Ditzingen Am Maurener Berg	3	Ri. Bauern-/Breslauer Straße				x	x					
Ditzingen	Ditzingen	Ditzingen Autenstraße	3	Ri. Hirschlander Straße				x		x			A-2	
Ditzingen	Ditzingen	Ditzingen Autenstraße	4	Ri. Ditzingen	x		x	x		x			A-2	
Ditzingen	Ditzingen	Ditzingen Ditzenbrunner Str.	3	Ri. Ditzingenbrunner- /Knielstraße			x	x	x					
Ditzingen	Ditzingen	Ditzingen Gewerbegebiet Süd	3	Ri. Gerlingen Hofwiesenstr.			x	x	x					
Ditzingen	Ditzingen	Ditzingen Gewerbegebiet Süd	4	Ri. Ditzingen Bf				x	x					
Ditzingen	Ditzingen	Ditzingen Gewerbegebiet Süd	5	Ri. Thalesplatz	x			x		x			A-2	
Ditzingen	Ditzingen	Ditzingen Glemsaue	3	Ri. Ditzingen	x		x	x	x					
Ditzingen	Ditzingen	Ditzingen Herdweg	3	Ri. Zeissstraße				x	x					
Ditzingen	Ditzingen	Ditzingen Hirschlander Str.	3	Ri. Hirschlanden				x	x					
Ditzingen	Ditzingen	Ditzingen Hirschlander Str.	4	Ri. Ditzingen	x	x		x	x					
Ditzingen	Ditzingen	Ditzingen Markt- /Bauernstr.	3	Ri. Autenstraße				x	x					
Ditzingen	Ditzingen	Ditzingen Markt- /Bauernstr.	4	Ri. Münchinger Straße				x	x					
Ditzingen	Ditzingen	Ditzingen Münchinger Str.	3	Ri. Autenstraße				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. 18cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Ditzingen	Ditzingen	Ditzingen Münchinger Str.	4	Ri. Stiegelplatz	x	x	x	x						
Ditzingen	Ditzingen	Ditzingen Thalesplatz	3	Ri. Alle Richtungen			x	x	x					
Ditzingen	Ditzingen	Ditzingen Württembergstraße	3	Ri. Ditzingen				x	x					
Ditzingen	Ditzingen	Ditzingen Zeissstraße	3	Ri. Industriegebiet Ost				x	x					
Ditzingen	Heimerdingen	Heimerd. Gewerbegebiet Süd	3	Ri. Heimerdingen	x	x	x	x						
Ditzingen	Heimerdingen	Heimerd. Gewerbegebiet Süd	4	Ri. Steinbruch	x	x	x	x						
Ditzingen	Heimerdingen	Heimerdingen	3	Ri. Gewerbegebiet Nord				x	x					
Ditzingen	Heimerdingen	Heimerdingen	4	Ri. Gewerbegebiet Süd	x	x	x	x						
Ditzingen	Heimerdingen	Heimerdingen Hemminger Straße	3	Ri. Weissacher Straße				x	x					
Ditzingen	Heimerdingen	Heimerdingen Hemminger Straße	4	Ri. Heimerdingen	x	x	x	x						
Ditzingen	Heimerdingen	Heimerdingen Weissacher Straße	3	Ri. Weissach/ Wiesenäcker	x	x	x	x						
Ditzingen	Heimerdingen	Heimerdingen Weissacher Straße	4	Ri. Hemmingen/ Schöckingen	x	x	x	x						
Ditzingen	Heimerdingen	Heimerdingen Wiesenäckerstraße	3	Ri. Ölmühle/ Weissacher Straße	x	x	x	x						
Ditzingen	Hirschlanden	Hirschlanden Kreisverkehr	3	Ri. Schöckingen	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. 18cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Ditzingen	Hirschlanden	Hirschlanden Kreisverkehr	4	Ri. Turnhalle	x	x	x	x						
Ditzingen	Hirschlanden	Hirschlanden Mercedesstr.	3	Ri. Hirschl Nord	x	x	x	x						
Ditzingen	Hirschlanden	Hirschlanden Mercedesstr.	4	Ri. Brandström/ Hirschlander				x	x					
Ditzingen	Hirschlanden	Hirschlanden Nord	3	Ri. Rathausplatz	x	x	x	x						
Ditzingen	Hirschlanden	Hirschlanden Nord	4	Ri. Mercedesstr.	x	x	x	x						
Ditzingen	Hirschlanden	Hirschlanden Pumpstation	3	Ri. Ditzingen	x	x	x	x						
Ditzingen	Hirschlanden	Hirschlanden Pumpstation	4	Ri. Schöckingen	x	x	x	x						
Ditzingen	Hirschlanden	Hirschlanden Rathausplatz	3	Ri. Turnhalle	x	x	x	x						
Ditzingen	Hirschlanden	Hirschlanden Rathausplatz	4	Ri. Nord/ Pumpstation	x	x	x	x						
Ditzingen	Hirschlanden	Hirschl. Turnhalle	3	Ri. Kreisverkehr	x	x	x	x						
Ditzingen	Hirschlanden	Hirschl. Turnhalle	4	Ri. Rathausplatz	x	x	x	x						
Ditzingen	Schöckingen	Schöckingen Ritterstr.	3	Ri. Rose				x	x					
Ditzingen	Schöckingen	Schöckingen Rose	3	Ri. Hemmingen	x	x	x	x						
Ditzingen	Schöckingen	Schöckingen Rose	4	Ri. Kreisverkehr	x	x	x	x						
Ditzingen	Schöckingen	Schöckingen Schloss	3	Ri. Silcherstr.			x	x	x					
Ditzingen	Schöckingen	Schöckingen Silcherstr.	3	Ri. Rose	x	x	x	x						
Ditzingen	Schöckingen	Schöckingen Steinbruch	3	Ri. Gewerbegebiet Süd				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. 18cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Ditzingen	Schöckingen	Schöckingen Steinbruch	4	Ri. Kreisverkehr				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. 18cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Eberdingen	Eberdingen	Eberd. Nußdorfer Straße	3	Ri. Hochdorfer Straße						x		A-4		
Eberdingen	Eberdingen	Eberdingen Hochdorfer Str.	3	Ri. Nussdorf				x						
Eberdingen	Eberdingen	Eberdingen Hochdorfer Str.	4	Ri. Hochdorf				x						
Eberdingen	Hochdorf (E)	Hochdorf (E) Am Pfaffenwald	3	Ankunft						x		A-3		
Eberdingen	Hochdorf (E)	Hochdorf (E) Am Pfaffenwald	4	Ri. Dorfplatz						x		A-3		
Eberdingen	Hochdorf (E)	Hochdorf (E) Eberdinger Str.	3	Ri. Hochdorfer Straße							x	B-1c		
Eberdingen	Hochdorf (E)	Hochdorf (E) Gartenstr.	3	Ri. Rathaus						x		A-3		
Eberdingen	Hochdorf (E)	Hochdorf (E) Keltenmuseum	3	vor Museum					x			A-1		
Eberdingen	Hochdorf (E)	Hochdorf (E) Keltenmuseum	4	Ri. Pulverdingen Ort					x			A-1		
Eberdingen	Hochdorf (E)	Hochdorf (E) Keltenmuseum	5	Ri. Hochdorf Mitte					x			A-1		
Eberdingen	Hochdorf (E)	Hochdorf (E) Pulverdinger Str.	3	Ri. Keltenmuseum						x		A-2, A-3		
Eberdingen	Hochdorf (E)	Hochdorf (E) Rathaus	3	Ri. Industriegebiet/ Keltenmuseum				x						
Eberdingen	Hochdorf (E)	Hochdorf (E) Rathaus	4	Ri. Pulverdingen B10				x						
Eberdingen	Hochdorf (E)	Hochdorf (E) Rieter Str.	3	Ri. Riet Dorfplatz							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. 18cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Eberdingen	Hochdorf (E)	Hochdorf (E) Rieter Str.	4	Ri. Rathaus							x	B-1c		
Eberdingen	Hochdorf (E)	Hochdorf (E) Th.-Heuss-Str.	3	Ri. Pulverdinger Str.					x			A-2		
Eberdingen	Nussdorf	Nußdorf Martinstraße	3	Ri. Vaihinger Straße/ B10				x						
Eberdingen	Nussdorf	Nußdorf Martinstraße	4	Ri. Nußdorfer Straße				x						
Eberdingen	Nussdorf	Nußdorf Vaihinger Str.	3	Ri. Dorfplatz/B10/ Aurich				x						
Eberdingen	Nussdorf	Nußdorf Vaihinger Str.	4	Ri. Martinstraße					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. 18cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Erdmannhausen	Erdmannhausen	Erdmannh. Schweißbrücke	3	Ri. Marbach					x					Die Zuständigkeit liegt beim Regierungspräsidium Stuttgart.
Erdmannhausen	Erdmannhausen	Erdmannh. Schweißbrücke	4	Ri. Backnang					x					Die Zuständigkeit liegt beim Regierungspräsidium Stuttgart.
Erdmannhausen	Erdmannhausen	Erdmannhausen Bahnhofstraße		Richtung Bahnhof							x	B-1a		
Erdmannhausen	Erdmannhausen	Erdmannhausen Bahnhofstr.	4	Ri. Rathaus						x				verkürzter Haltestellenumbau
Erdmannhausen	Erdmannhausen	Erdmannhausen Huober	3	Ri. Rielingshäuser Straße					x					Die Zuständigkeit liegt beim Regierungspräsidium Stuttgart.
Erdmannhausen	Erdmannhausen	Erdmannhausen Huober	4	Ri. Schweißbrücke					x					Die Zuständigkeit liegt beim Regierungspräsidium Stuttgart.
Erdmannhausen	Erdmannhausen	Erdmannhausen Rathaus	3	Ri. Turnhalle/ Bahnhofstraße			x	x	x					verkürzter Haltestellenumbau
Erdmannhausen	Erdmannhausen	Erdmannhausen Rathaus	4	Ri. Waage			x	x		x				verkürzter Haltestellenumbau
Erdmannhausen	Erdmannhausen	Erdmannhausen Turnhalle	3	Ri. Waage				x		x			A-2	
Erdmannhausen	Erdmannhausen	Erdmannhausen Turnhalle	4	Ri. Rathaus				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. 18cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Erdmann- hausen	Erdmann- hausen	Erdmannhausen Waage	3	Ri. Rathaus	x	x		x				A-2	Ein Umbau der Haltestelle erfolgt mit dem Umbau der Marbacher Straße im Jahr 2022. Die Blindenleitstreifen sind auf die Oberkante der Hochbordrandsteine beschränkt. In Richtung Rathaus/ Turnhalle steht am Gehweg für die Bewegungsfläche lediglich eine Breite von 2,20 m zur Verfügung.	
Erdmann- hausen	Erdmann- hausen	Erdmannhausen Waage	4	Ri. Erdmannhäuser Straße, Marbach	x	x		x				A-2	Ein Umbau der Haltestelle erfolgt mit dem Umbau der Marbacher Straße im Jahr 2022. Die Blindenleitstreifen sind auf die Oberkante der Hochbordrandsteine beschränkt. In Richtung Rathaus/ Turnhalle steht am Gehweg für die Bewegungsfläche lediglich eine Breite von 2,20 m zur Verfügung.	

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. 18cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Erdmann- hausen	Erdmann- hausen	Erdmannhausen Waage	5	Ri. Turnhalle	x	x		x				A-2	Ein Umbau der Haltestelle erfolgt mit dem Umbau der Marbacher Straße im Jahr 2022. Die Blindenleitstreifen sind auf die Oberkante der Hochbordrandsteine beschränkt. In Richtung Rathaus/ Turnhalle steht am Gehweg für die Bewegungsfläche lediglich eine Breite von 2,20 m zur Verfügung.	

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. 18cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Erligheim	Erligheim	Erligheim	3	Ri. Sonnenhalde/ Schulzentrum					x					
Erligheim	Erligheim	Erligheim	4	Ri. Erligheimer Straße/ Besigheimer Str.					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. 18cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Freiberg (N)	Freiberg (N)	Freib.(N) Geis. Dorfplatz	3	Ri. Bilfinger Straße/ Zentrum				x	x					
Freiberg (N)	Freiberg (N)	Freib.(N) Geis. Dorfplatz	4	Ri. Mönchsbergstraße			x	x	x					
Freiberg (N)	Freiberg (N)	Freiberg (N) Bahnhof	3	Ri. Stuttgarter Straße	x	x	x	x						
Freiberg (N)	Freiberg (N)	Freiberg (N) Bahnhof	4	Ri. Stadtzentrum	x	x	x	x						
Freiberg (N)	Freiberg (N)	Freiberg (N) Beihinger Platz	3	Ri. Feuerwehr / Pleidelsheim			x	x	x					
Freiberg (N)	Freiberg (N)	Freiberg (N) Beihinger Platz	4	Ri. Menzelstraße / Zentrum			x	x	x					
Freiberg (N)	Freiberg (N)	Freiberg (N) Bilfinger Str.	3	Ri. Stadtzentrum			x	x	x					
Freiberg (N)	Freiberg (N)	Freiberg (N) Bilfinger Str.	4	Ri. Geisinger Dorfplatz/ Bietigheim				x	x					
Freiberg (N)	Freiberg (N)	Freiberg (N) Harteneckstr.	3	Ri. Stuttgarter Straße/ Zentrum			x	x	x					
Freiberg (N)	Freiberg (N)	Freiberg (N) Harteneckstr.	4	Ri. Beihinger Straße /Ludwigsburg			x	x	x				A-4	Die Haltestelle wurde Anfang 2015 erneuert. Ob diese Haltestelle daher bis zum 01.01.2022 umgebaut wird, wird im Laufe des Jahres geklärt. Blindenleitstreifen werden aber auf jeden Fall angebracht.

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. 18cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Freiberg (N)	Freiberg (N)	Freiberg (N) Löchlesäcker	3	Ri. Freiberg			x	x	x			A-3, A-4	Die Haltestelle wurde noch nicht allzulange erneuert und wird kaum benutzt. Ob diese Haltestelle daher bis zum 01.01.2022 umgebaut wird, wird im Laufe des Jahres geklärt. Blindenleitstreifen werden aber auf jeden Fall angebracht.	
Freiberg (N)	Freiberg (N)	Freiberg (N) Löchlesäcker	4	Ri. Großingersheim			x	x	x			A-3, A-4	Die Haltestelle wurde noch nicht allzulange erneuert und wird kaum benutzt. Ob diese Haltestelle daher bis zum 01.01.2022 umgebaut wird, wird im Laufe des Jahres geklärt. Blindenleitstreifen werden aber auf jeden Fall angebracht.	
Freiberg (N)	Freiberg (N)	Freiberg (N) Menzelstraße	3	Ri. Beiinger Platz /Pleidelsheim				x	x					
Freiberg (N)	Freiberg (N)	Freiberg (N) Menzelstraße	4	Ri. Freiberg (N)/ Zentrum				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. 18cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Freiberg (N)	Freiberg (N)	Freiberg (N) Mönchsbergstr.	3	Ri. Geisinger Dorfplatz /Zentrum				x	x			A-2		
Freiberg (N)	Freiberg (N)	Freiberg (N) Mönchsbergstr.	4	Ri. Parkäcker				x	x					
Freiberg (N)	Freiberg (N)	Freiberg (N) Stadtzentrum	3	Ri. Freiberg (N)					x			A-2		
Freiberg (N)	Freiberg (N)	Freiberg (N) Stadtzentrum	4	Ri. Bilfinger Straße					x			A-2		
Freiberg (N)	Freiberg (N)	Freiberg (N) Starenweg	3	Ri. Löchlesäcker /Ingersheim	x	x	x	x						
Freiberg (N)	Freiberg (N)	Freiberg (N) Starenweg	4	Ri. Bilfinger Straße/ Zentrum				x	x					
Freiberg (N)	Freiberg (N)	Freiberg (N) Stuttgarter Str.	3	Ri. Freiberg (N)/ Zentrum				x	x					
Freiberg (N)	Freiberg (N)	Freiberg (N) Stuttgarter Str.	4	Ri. Harteneckstraße /Ludwigsburg				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. 18cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Freudental	Freudental	Freudental Besigh. Str.	3	Ri. Erligheim	x						x	A-2, B-2	Im Zuge der innerörtlichen Planungen soll die Haltestelle evtl. entfallen oder an anderer Stelle eingerichtet werden.	
Freudental	Freudental	Freudental Besigh. Str.	4	Ri. Freudentaler Straße	x						x	A-2, B-2	Im Zuge der innerörtlichen Planungen soll die Haltestelle evtl. entfallen oder an anderer Stelle eingerichtet werden.	
Freudental	Freudental	Freudental Gewerbegebiet	3	Ri. Post	x				x			A-2	Im Zuge der geplanten Sanierung der L1106 (OD Freudental) soll die Bushaltestelle umgebaut werden. Der Umbau erfolgt vsl. 2021/2022.	
Freudental	Freudental	Freudental Gewerbegebiet	4	Ri. Hohenhaslach Staffel	x				x			A-2	siehe Anmerkung "Freudental Gewerbegebiet, Pos. 3"	
Freudental	Freudental	Freudental Post	3	Ri. Weißenhof Ost	x				x			A-2	siehe Anmerkung "Freudental Gewerbegebiet, Pos. 3"	
Freudental	Freudental	Freudental Post	4	Ri. Wildparadies Tripsdrill/Staffel	x				x			A-2	siehe Anmerkung "Freudental Gewerbegebiet, 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. 18cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Gemmrigheim	Gemmrigheim	Gemmrigheim. Niedere Klinge	3	Ri. Kurze Straße				x	x					
Gemmrigheim	Gemmrigheim	Gemmrigheim. Niedere Klinge	4	Ri. Carl-Benz-Straße				x	x					
Gemmrigheim	Gemmrigheim	Gemmrigheim Adlerweg	3	Ri. Amselweg				x	x					
Gemmrigheim	Gemmrigheim	Gemmrigheim Amselweg	3	Ri. Kurze Straße				x	x					
Gemmrigheim	Gemmrigheim	Gemmrigheim Fährergasse	3	Ri. Ottmarsheim				x	x					
Gemmrigheim	Gemmrigheim	Gemmrigheim Fährergasse	4	Ri. Besigheim				x	x					
Gemmrigheim	Gemmrigheim	Gemmrigheim Kurze Straße	3	Ri. Niedere Klinge				x	x					
Gemmrigheim	Gemmrigheim	Gemmrigheim Kurze Straße	4	Ri. Papierfabrik/ Fährergasse/ Walheim				x	x					
Gemmrigheim	Gemmrigheim	Gemmrigheim Papierfabrik	3	Ri. Fährergasse/ Kurze Str.				x	x					
Gemmrigheim	Gemmrigheim	Gemmrigheim Papierfabrik	4	Ri. Sportplatz				x	x					
Gemmrigheim	Gemmrigheim	Gemmrigheim Sportplatz	3	Ri. Kirchheim				x	x					
Gemmrigheim	Gemmrigheim	Gemmrigheim Sportplatz	4	Ri. Gemmrigheim				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. 18cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Gerlingen	Gerlingen	Gerl. Einkaufszentrum	3	Ri. Margarethenweg			x	x	x					2021
Gerlingen	Gerlingen	Gerl. Einkaufszentrum	4	Ri. Gerlingen			x	x	x					2021
Gerlingen	Gerlingen	Gerl. Klinik Schillerhöhe	3	Ri. Schillerhöhe Post	x	x	x	x						
Gerlingen	Gerlingen	Gerl. Klinik Schillerhöhe	4	Ri. Solitude			x	x	x					<i>Die Zuständigkeit liegt beim Landkreis Ludwigsburg.</i>
Gerlingen	Gerlingen	Gerl. Schillerhöhe Bosch	3	Ri. Waldsiedlung			x	x	x					<i>Die Zuständigkeit liegt beim Regierungs- präsidium Stuttgart.</i>
Gerlingen	Gerlingen	Gerl. Schillerhöhe Bosch	4	Ri. Schillerhöhe Post/R.-Bosch-Pl			x	x	x					<i>Die Zuständigkeit liegt beim Regierungs- präsidium Stuttgart.</i>
Gerlingen	Gerlingen	Gerlingen	4	Bus-Li 98 Ri. Ditzingen Bf						x			A-1	
Gerlingen	Gerlingen	Gerlingen Alte Steige	3	Ri. Burgklinge/ Hirschbergstr./ Falkenweg			x	x		x			A-1	Bei einer Neukonzeption des "Stadtbus Gerlingen" wird diese Haltestelle vsl. verlegt.
Gerlingen	Gerlingen	Gerlingen Alte Steige	4	Ri. Rathaus			x	x		x			A-1, B-1a	Bei einer Neukonzeption des "Stadtbus Gerlingen" wird diese Haltestelle vsl. verlegt.
Gerlingen	Gerlingen	Gerlingen Bopserwaldstr.	3	Ri. Ramtel			x	x	x					<i>Die Zuständigkeit liegt beim Regierungs- präsidium Stuttgart.</i>

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. 18cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Gerlingen	Gerlingen	Gerlingen Breitwiesen	4	Ri. Laichlestr.			x	x	x					2021
Gerlingen	Gerlingen	Gerlingen Burgklinge	4	Ri. Alte Steige			x	x		x			A-1, B-1b	
Gerlingen	Gerlingen	Gerlingen Falkenweg	3	Ri. Alte Steige			x	x		x			A-1, B-1a	Bei einer Neukonzeption des "Stadtbus Gerlingen" wird diese Haltestelle vsl. verlegt.
Gerlingen	Gerlingen	Gerlingen Falkenweg	4	Ri. Richthofenstraße			x	x		x			A-1, B-1a	Bei einer Neukonzeption des "Stadtbus Gerlingen" wird diese Haltestelle vsl. verlegt.
Gerlingen	Gerlingen	Gerlingen Forchenrainstr.	3	Ri. Hermann-Löns-Straße	x		x	x	x					2021
Gerlingen	Gerlingen	Gerlingen Füllerstraße	3	Ri. Forchenrainstr.			x	x		x			A-1	
Gerlingen	Gerlingen	Gerlingen Glemstal	3	Ri. Bruderhaus			x	x	x					<i>Die Zuständigkeit liegt beim Regierungspräsidium Stuttgart.</i>
Gerlingen	Gerlingen	Gerlingen Glemstal	4	Ri. Waldfreibad			x	x	x					<i>Die Zuständigkeit liegt beim Regierungspräsidium Stuttgart.</i>
Gerlingen	Gerlingen	Gerlingen Goethestraße	4	NBus			x	x		x			A-1	
Gerlingen	Gerlingen	Gerlingen Golfplatz	3	Ri. Ramtel				x	x					2021
Gerlingen	Gerlingen	Gerlingen Hermann-Löns-Str.	3	Ri. Golfplatz	x		x	x	x					2021
Gerlingen	Gerlingen	Gerlingen Hirschbergstraße	3	Ri. Schillerhöhe Post			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. 18cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Gerlingen	Gerlingen	Gerlingen Hirschbergstraße	4	Ri. Burgklinge			x	x		x			A-1, B-1a	
Gerlingen	Gerlingen	Gerlingen Hofwiesenstraße	3	Ri. Rathaus			x	x	x					2020: Neubau der Haltestelle an einem neuen Standort
Gerlingen	Gerlingen	Gerlingen Hofwiesenstraße	4	Ri. Ditz. Gewerbegebiet Süd			x	x	x					2020: Neubau der Haltestelle an einem neuen Standort
Gerlingen	Gerlingen	Gerlingen Hofwiesenstraße	5	635 Ri. Goethestr			x	x	x					2020: Neubau der Haltestelle an einem neuen Standort
Gerlingen	Gerlingen	Gerlingen Laichlestr.	3	NBus / Ri. Breitwiesen			x	x	x					2021
Gerlingen	Gerlingen	Gerlingen Laichlestr.	4	Ri. Leonberg			x	x	x					2021
Gerlingen	Gerlingen	Gerlingen Leonberger Str.	3	Ri. Schulstraße			x	x		x			A-1, B-1a	
Gerlingen	Gerlingen	Gerlingen Leonberger Str.	4	Ri. Ringstraße			x	x		x			A-1, B-1a	
Gerlingen	Gerlingen	Gerlingen Margaretenweg	3	Ri. Lukas Kirche			x	x	x					2021
Gerlingen	Gerlingen	Gerlingen Margaretenweg	4	Ri. Einkaufszentrum			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. 18cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Gerlingen	Gerlingen	Gerlingen Ramtel	3	Ri. Leonberg Golfplatz/Füllerstr.			x	x	x					<i>Die Zuständigkeit liegt beim Regierungspräsidium Stuttgart. Der Umbau erfolgt in Zusammenhang mit dem Neubau des Kreisverkehrs im Jahr 2020.</i>
Gerlingen	Gerlingen	Gerlingen Ramtel	4	Ri. Waldsiedlung			x	x	x					<i>Die Zuständigkeit liegt beim Regierungspräsidium Stuttgart. Der Umbau erfolgt in Zusammenhang mit dem Neubau des Kreisverkehrs im Jahr 2020.</i>
Gerlingen	Gerlingen	Gerlingen Rathaus	3	Ri. Alte Steige	x		x	x	x					2021
Gerlingen	Gerlingen	Gerlingen Rathaus	4	Ri. Hofwiesenstr./Schulstr.			x	x		x			A-1, B-1a	Die Begründung (B-1a) bezieht sich auf die Errichtung des Hochbords.
Gerlingen	Gerlingen	Gerlingen Richthofenstraße	3	Ri. Falkenweg			x	x		x			A-1	
Gerlingen	Gerlingen	Gerlingen Richthofenstraße	4	Ri. Vesouler Straße			x	x		x			A-1	
Gerlingen	Gerlingen	Gerlingen Ringstraße	3	Ri. Gerlingen			x	x		x			A-1	
Gerlingen	Gerlingen	Gerlingen Ringstraße	4	Ri. Weissach			x	x		x			A-1	
Gerlingen	Gerlingen	Gerlingen Robert-Bosch-Platz	3	Ri. Waldfriedhof			x	x		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. 18cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Gerlingen	Gerlingen	Gerlingen Robert-Bosch-Platz	4	Ri. Schillerhöhe Bosch/Post			x	x		x			A-1, A-2	
Gerlingen	Gerlingen	Gerlingen Rosenstr.	3	Ri. Vesouler Straße			x	x		x			A-1, B-1a	
Gerlingen	Gerlingen	Gerlingen Rosenstr.	4	Ri. Leonberger Straße			x	x		x			A-1	
Gerlingen	Gerlingen	Gerlingen Rossbaum	4	NBus			x	x		x			A-1, A-3	
Gerlingen	Gerlingen	Gerlingen Schillerhöhe Post	3	Ri. Schillerhöhe Bosch	x	x	x	x						
Gerlingen	Gerlingen	Gerlingen Schillerhöhe Post	4	Ri. Klinik Schillerhöhe			x	x	x					<i>Die Zuständigkeit liegt beim Landkreis Ludwigsburg sowie beim Regierungspräsidium Stuttgart.</i>
Gerlingen	Gerlingen	Gerlingen Schillerhöhe Post	5	Ri. R.-Bosch-Platz	x	x	x	x						
Gerlingen	Gerlingen	Gerlingen Schillerhöhe Post	6	Ri. Hirschbergstr.			x	x		x			A-1	
Gerlingen	Gerlingen	Gerlingen Vesouler Str.	3	Ri. Richthofenstraße			x	x		x			A-1	
Gerlingen	Gerlingen	Gerlingen Vesouler Str.	4	Ri. Rosenstraße			x	x		x			A-1	
Gerlingen	Gerlingen	Gerlingen Waldfreibad	3	Ri. Glemstal			x	x				x	B-1a	<i>Die Zuständigkeit liegt beim Regierungspräsidium Stuttgart.</i>
Gerlingen	Gerlingen	Gerlingen Waldfreibad	4	Ri. Leonberg Glemseck			x	x				x	B-1a	<i>Die Zuständigkeit liegt beim Regierungspräsidium Stuttgart.</i>

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. 18cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Gerlingen	Gerlingen	Gerlingen Waldfriedhof	3	Ri. Robert-Bosch- Platz	x		x	x		x			A-1	
Gerlingen	Gerlingen	Gerlingen Waldsiedlung	3	Ri. Bopserwaldstr.			x	x	x					<i>Die Zuständigkeit liegt beim Regierungs- präsidium Stuttgart.</i>
Gerlingen	Gerlingen	Gerlingen Waldsiedlung	4	Ri. Schillerhöhe Bosch			x	x	x					<i>Die Zuständigkeit liegt beim Regierungs- präsidium Stuttgart.</i>
Gerlingen	Gerlingen	Gerlingen Weilimdorfer Str.	3	einwärts			x	x	x				B-1a	2021; Es wird aktuell geprüft, ob die Haltestelle an einer anderen Position eingerrichtet werden kann (Höhe Kreuzung Weilim- dorfer Str./Maybachstr.).
Gerlingen	Gerlingen	Gerlingen Weilimdorfer Str.	4	auswärts			x	x	x				B-1a	2021; Es wird aktuell geprüft, ob die Haltestelle an einer anderen Position eingerrichtet werden kann (Höhe Kreuzung Weilim- dorfer Str./Maybachstr.).

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. 18cm)	Bodenindikatoren	Manövriertfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Großbottwar	Großbottwar	Großb. Aussiedlerhöfe	3	Ri. Raiffeisenstraße				x	x					
Großbottwar	Großbottwar	Großb. Aussiedlerhöfe	4	Ri. In den Frauengärten/ Bachstraße				x	x					
Großbottwar	Großbottwar	Großb. In den Frauengärten	3	Ri. Hauptstraße				x	x				B-1c	Die Begründung bezieht sich auf die Manövriertfläche.
Großbottwar	Großbottwar	Großb. In den Frauengärten	4	Ri. Holzweilerhof			x	x	x				B-1a	Die Begründung bezieht sich auf die Errichtung eines Hochbords.
Großbottwar	Großbottwar	Großbottwar Bachstraße	3	Ri. Aussiedlerhöfe			x	x	x				B-1a	Die Begründung bezieht sich auf die Errichtung eines Hochbords.
Großbottwar	Großbottwar	Großbottwar Bachstraße	4	Ri. Rosenplatz				x	x				B-1c	Die Begründung bezieht sich auf die Errichtung eines Hochbords sowie die Manövriertfläche.
Großbottwar	Großbottwar	Großbottwar Flickenwiesen	3	Ri. Kelter			x	x	x					
Großbottwar	Großbottwar	Großbottwar Flickenwiesen	4	Ri. Sauserhof			x	x	x					
Großbottwar	Großbottwar	Großbottwar Hauptstraße	3	Ri. Kelter				x	x				B-1c	Die Begründung bezieht sich auf die Errichtung eines Hochbords sowie die Manövriertfläche.

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. 18cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Großbottwar	Großbottwar	Großbottwar Hauptstraße	4	Ri. In den Frauengärten				x	x			B-1c	Die Begründung bezieht sich auf die Errichtung eines Hochbords.	
Großbottwar	Großbottwar	Großbottwar Kelter	3	Ri. Rosenplatz				x	x					
Großbottwar	Großbottwar	Großbottwar Kelter	4	Ri. Flickenwiesen			x	x	x					
Großbottwar	Großbottwar	Großbottwar Rosenplatz	3	Ri. Waldstraße			x	x	x					
Großbottwar	Großbottwar	Großbottwar Rosenplatz	4	Ri. Kelter				x	x			B-1a	Die Begründung bezieht sich auf die Errichtung eines Hochbords sowie die Manövrierfläche.	
Großbottwar	Großbottwar	Großbottwar Sauserhof	3	Ri. Oberstenfeld			x	x	x					
Großbottwar	Großbottwar	Großbottwar Sauserhof	4	Ri. Großbottwar				x	x			B-1a	Die Begründung bezieht sich auf die Errichtung eines Hochbords.	
Großbottwar	Großbottwar	Großbottwar Schulzentrum	3	Ri. Alle Richtungen			x	x	x					
Großbottwar	Großbottwar	Großbottwar Waldstraße	3	Ri. Kleinbottwar Seestraße/Marbach				x	x			B-1c	Die Begründung bezieht sich auf die Manövrierfläche.	
Großbottwar	Großbottwar	Großbottwar Waldstraße	4	Ri. Bachstraße/ Rosenplatz				x	x			B-1c	Die Begründung bezieht sich auf die Manövrierfläche.	
Großbottwar	Hof und Lembach	Hof und Lembach Kelter	3	Ri. Ankunft/Abfahrt Bus			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. 18cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Großbottwar	Hof und Lembach	Hof und Lembach Talstraße	3	Ri. Großbottwar Kelter			x	x	x			B-1a	Die Begründung bezieht sich auf die Errichtung eines Hochbords.	
Großbottwar	Hof und Lembach	Hof und Lembach Talstraße	4	Ri. Kelter				x	x			B-1a, B-1c	Die Begründung bezieht sich auf die Errichtung eines Hochbords sowie die Manövrierfläche.	
Großbottwar	Winzerhausen	Winzerh. Holzweilerhof	3	Ri. Raiffeisenstraße			x	x	x			B-1a	Die Begründung bezieht sich auf die Errichtung eines Hochbords.	
Großbottwar	Winzerhausen	Winzerhausen Raiffeisenstr.	3	Ri. Aussiedlerhöfe				x	x			B-1a	Die Begründung bezieht sich auf die Errichtung eines Hochbords sowie die Manövrierfläche.	

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. 18cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Hemmingen	Hemmingen	Hemmingen	1	Beide Richtungen					x					
Hemmingen	Hemmingen	Hemmingen	3	Endstation/Ri. Schauert/ Bfstr/ Höfingen					x					
Hemmingen	Hemmingen	Hemmingen	4	Ri. Eisgasse/ Rathaus/ Schwieberdingen					x					
Hemmingen	Hemmingen	Hemmingen Bahnhofstr.	3	Ri. Ankunft					x					
Hemmingen	Hemmingen	Hemmingen Bahnhofstr.	4	Ri. Abfahrt					x					
Hemmingen	Hemmingen	Hemmingen Eisgasse	3	Ri. Hemmingen Bf					x					
Hemmingen	Hemmingen	Hemmingen Eisgasse	4	Ri. Schöckinger Str./Rathaus					x					
Hemmingen	Hemmingen	Hemmingen Hälde	3	Ri. Hemm. Schwieberd. Str.					x					
Hemmingen	Hemmingen	Hemmingen Hälde	4	Ri. Schwieberdingen					x					
Hemmingen	Hemmingen	Hemmingen Münchinger Straße	3	Ri. Schwieberdingen / Sägmühle					x					
Hemmingen	Hemmingen	Hemmingen Münchinger Straße	4	Ri. Hemmingen					x					
Hemmingen	Hemmingen	Hemmingen Rathaus	3	Ri. Hemmingen					x					
Hemmingen	Hemmingen	Hemmingen Rathaus	4	Ri. Schwieberdingen					x					
Hemmingen	Hemmingen	Hemmingen Sägmühle	3	Ri. Münchinger Straße					x					
Hemmingen	Hemmingen	Hemmingen Sägmühle	4	Ri. Stiegelplatz					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. 18cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Hemmingen	Hemmingen	Hemmingen Schauchert	4	Ri. Hemmingen					x					
Hemmingen	Hemmingen	Hemmingen Schlosshaldenstr.	3	Ri. Münchinger Straße					x					
Hemmingen	Hemmingen	Hemmingen Schlosshaldenstr.	4	Ri. Schwieberdinger Straße					x					
Hemmingen	Hemmingen	Hemmingen Schöckinger Straße	3	Ri. Eisgasse					x					
Hemmingen	Hemmingen	Hemmingen Schöckinger Straße	4	Ri. Schöckingen					x					
Hemmingen	Hemmingen	Hemmingen Schwieberd. Str.	1	Ri. Schwieberding / Schwieberdinger Str.					x					
Hemmingen	Hemmingen	Hemmingen Schwieberd. Str.	2	Ri. Hemmingen / Schwieberdinger Str.					x					
Hemmingen	Hemmingen	Hemmingen Schwieberd. Str.	3	501 Schlosshaldenstr.					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. 18cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Hessigheim	Hessigheim	Hessigh. Sattlerei Eisele	3	Ri. Neusatz							x	B-1d		
Hessigheim	Hessigheim	Hessigh. Sattlerei Eisele	4	Ri. Gartenstraße							x	B-1d		
Hessigheim	Hessigheim	Hessigheim Gartenstraße	3	Ri. Sattlerei Eisele							x	B-1d		
Hessigheim	Hessigheim	Hessigheim Gartenstraße	4	Ri. Mundelsh. Hessigheimer Str.							x	B-1d		

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. 18cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Ingersheim	Groß-ingersheim	Großing. Brühlstraße	3	Ri. Tiefengasse			x		x					
Ingersheim	Groß-ingersheim	Großing. Brühlstraße	4	Ri. Schlosstraße					x					
Ingersheim	Groß-ingersheim	Großingersh. Bietigheimer Str.	3	Ri. Tiefengasse					x					
Ingersheim	Groß-ingersheim	Großingersh. Bietigheimer Str.	4	Ri. Poststrässle			x		x					
Ingersheim	Groß-ingersheim	Großingersheim Friedhof	3	Ri. Schlosstraße				x				x	B-1c	
Ingersheim	Groß-ingersheim	Großingersheim Friedhof	4	Ri. Brühlstraße								x	B-1c	
Ingersheim	Groß-ingersheim	Großingersheim Schule	3	Ri. Brühlstraße					x					
Ingersheim	Groß-ingersheim	Großingersheim Tiefengasse	3	Ri. Brühlstr.					x				B-1c	Die Begründung bezieht sich auf die Manövrierfläche.
Ingersheim	Groß-ingersheim	Großingersheim Tiefengasse	4	Ri. Bietigheimer Str.			x	x	x					
Ingersheim	Klein-ingersheim	Kleiningersh. Schlosstr.	3	Ri. Brühlstraße					x					
Ingersheim	Klein-ingersheim	Kleiningersh. Schlosstr.	4	Ri. Blumenstraße					x				B-1a, B-1c	Die Begründung bezieht sich auf die Errichtung eines Hochbords sowie auf die Manövrierfläche.
Ingersheim	Klein-ingersheim	Kleiningersheim Blumenstr.	3	alle Richtungen				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. 18cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Kirchheim (N)	Kirchheim (N)	Kirchheim (N)	3	Ri. Bönningheim			x	x	x					
Kirchheim (N)	Kirchheim (N)	Kirchheim (N)	4	Ri. Besigheim/ Neckarwestheim			x	x	x					
Kirchheim (N)	Kirchheim (N)	Kirchheim (N) Gemeindehalle	3	Ri. Schillerplatz/ Kirchheim			x	x	x				A-1	Die Begründung bezieht sich auf die Errichtung eines Hochbords.
Kirchheim (N)	Kirchheim (N)	Kirchheim (N) Gemeindehalle	4	Ri. Bönningheim			x	x		x			A-2	Der Umbau erfolgt nach der Fertigstellung der Sanierung und Erweiterung der Gemeindehalle Ende 2022. Der Umbau der Bushaltestelle ist für das Jahr 2023 vorgesehen.
Kirchheim (N)	Kirchheim (N)	Kirchheim (N) Schillerpl.	3	Ri. Gemeindehalle			x	x		x			A-1	Der Umbau der Haltestelle erfolgt bis zum 01.01.2023.
Kirchheim (N)	Kirchheim (N)	Kirchheim (N) Schillerpl.	4	Ri. Kirchheim (N)			x	x		x			A-1	Der Umbau der Haltestelle erfolgt bis zum 01.01.2023.

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. 18cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Korntal-Münchingen	Korntal	Korntal Bahnhof	3	alle Richtungen			x	x	x					Machbarkeitsprüfung, Planung und Umbau vsl. im Jahr 2020
Korntal-Münchingen	Korntal	Korntal Bergstraße	3	Ri. Tachenbergstr./Jahnstr.				x	x				B-1a, B-1b, B-1c	Die Errichtung eines Hochbords und der Manövrierfläche ist nicht möglich (siehe Begründungen).
Korntal-Münchingen	Korntal	Korntal Bergstraße	4	Ri. Bahnhof (Warthstr)			x	x		x			B-1b, B-1d	Die Ergänzung der Bodenindikatoren soll im Jahr 2022 erfolgen. Die Errichtung eines Hochbords ist nicht möglich (siehe Begründungen).
Korntal-Münchingen	Korntal	Korntal Bf (Warthstr.)	3	Ri. Stadthalle				x		x			B-1a, B-1b, B-1d	Die Ergänzung der Bodenindikatoren soll im Jahr 2022 erfolgen. Die Errichtung eines Hochbords ist nicht möglich (siehe Begründungen).
Korntal-Münchingen	Korntal	Korntal Hauffstraße	3	Ri. Bahnhof	x		x	x	x					
Korntal-Münchingen	Korntal	Korntal Jahnstraße	3	Ri. Bergstr.				x	x				B-1a, B-1b, B-1c	Die Errichtung eines Hochbords und der Manövrierfläche ist nicht möglich (siehe Begründungen).

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. 18cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Korntal-Münchingen	Korntal	Korntal Jahnstraße	4	Ri. Borkumstr. (Nwh.sdlg.)				x	x			A-2	Der Umbau soll, in Zusammenarbeit mit dem Landratsamt Ludwigsburg, bis zum Jahr 2022 erfolgen.	
Korntal-Münchingen	Korntal	Korntal Stadthalle	3	Ri. Hauffstr.				x		x		A-1	Umbau vsl. im Jahr 2023	
Korntal-Münchingen	Korntal	Korntal Tachenbergstraße	3	Ri. Greutterstr.				x		x		A-1	Umbau vsl. im Jahr 2025	
Korntal-Münchingen	Korntal	Korntal Tachenbergstraße	4	Ri. Bergstr.				x		x		A-1, B-1c	Umbau vsl. im Jahr 2025; Die Errichtung eines Buskaps wird geprüft, da das Kriterium Manövrierfläche ansonsten nicht erfüllt werden kann (B-1c).	
Korntal-Münchingen	Münchingen	Münch. Kallenberg Lackfabrik	3	Ri. Müllerheim	x	x	x	x						
Korntal-Münchingen	Münchingen	Münch. Kallenberg Lackfabrik	4	Ri. Rasthaus	x	x	x	x						
Korntal-Münchingen	Münchingen	Münch. Kallenberg Rasthaus	3	Ri. Lackfabrik				x		x		A-1, B-1c	Umbau vsl. im Jahr 2023; Die Begründung (B-1c) bezieht sich auf die Manövrierfläche. Der Umbau der Haltestelle zu einer Fahrbahnrandhaltestelle wird geprüft.	
Korntal-Münchingen	Münchingen	Münch. Kallenberg Rasthaus	4	Ri. Gaststätte	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. 18cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Korntal-Münchingen	Münchingen	Münchingen	3	Bus				x	x			B-1a, B-1c	Die Ergänzung der Bodenindikatoren soll vsl. im Jahr 2021 erfolgen. Die Errichtung eines Hochbords ist nicht möglich (siehe Begründungen).	
Korntal-Münchingen	Münchingen	Münchingen	4					x	x			B-1b, B-1c	Die Ergänzung der Bodenindikatoren soll vsl. im Jahr 2021 erfolgen. Die Errichtung eines Hochbords sowie der Manövrierfläche ist nicht möglich (B-1c).	
Korntal-Münchingen	Münchingen	Münchingen Danziger Straße	3	Ri. Sportzentrum				x	x				Umbau vsl. im Jahr 2020; verkürzter Haltestellenumbau	
Korntal-Münchingen	Münchingen	Münchingen Friedhof	3	Ri. Ditzingen/Korntal				x	x					
Korntal-Münchingen	Münchingen	Münchingen Friedhof	4	Ri. Stiegelplatz				x	x			B-1c	Die Begründung bezieht sich auf die Manövrierfläche. Eine Gehwegverbreiterung auf etwa 2m wird geprüft.	
Korntal-Münchingen	Münchingen	Münchingen Kornwestheimer Str.	3	Ri. Sportzentrum	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. 18cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Korntal-Münchingen	Münchingen	Münchingen Kornwestheimer Str.	4	Ri. Müllerheim				x		x		A-2	Der Umbau erfolgt im Rahmen der Sanierung der Kornwestheimer Str. vsl. im Jahr 2024.	
Korntal-Münchingen	Münchingen	Münchingen Lingwiesen	3	Ri. Ziegeleistraße	x			x	x					
Korntal-Münchingen	Münchingen	Münchingen Lingwiesen	4	Ri. Müllerheim	x			x	x					
Korntal-Münchingen	Münchingen	Münchingen Müllerheim	3	Ri. Kriegbaum	x	x	x	x						
Korntal-Münchingen	Münchingen	Münchingen Müllerheim	4	Ri. Lackfabrik	x	x	x	x						
Korntal-Münchingen	Münchingen	Münchingen Sportzentrum	3	Ri. Ziegeleistraße				x			x	A-3	Schulbushaltestelle	
Korntal-Münchingen	Münchingen	Münchingen Sportzentrum	5	Ri. Ziegeleistraße in Stuttgarter Str.	x	x		x				x	B-1c	
Korntal-Münchingen	Münchingen	Münchingen Sportzentrum	6	Ri. Lingwiesen	x	x	x	x						
Korntal-Münchingen	Münchingen	Münchingen Stiegelplatz	3	Ri. Schwieber./Ditz.	x			x	x				B-1c	Die Begründung bezieht sich auf die Manövrierfläche.
Korntal-Münchingen	Münchingen	Münchingen Stiegelplatz	4	Ri. Münchingen/Danziger Straße				x	x					Umbau vsl. im Jahr 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. 18cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Korntal- Münchingen	Münchingen	Münchingen Ziegeleistraße	3	Ri. Bahnhof/ Stiegelplatz				x		x			B-1b	Die Ergänzung der Bodenindikatoren soll vsl. im Jahr 2022 erfolgen. Die Errichtung eines Hoch- bords sowie der Manövrierfläche ist nicht möglich (B-1b).
Korntal- Münchingen	Münchingen	Münchingen Ziegeleistraße	4	Ri. Danziger Platz				x		x			A-2	Der Umbau erfolgt im Rahmen der Sanierung der Ortsdurchfahrt Stuttgarter Straße vsl. im Jahr 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. 18cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Kornwestheim	Kornwestheim	Kornwestheim	1	Bstg 1			x	x	x					
Kornwestheim	Kornwestheim	Kornwestheim	2	Bstg 2			x	x	x					
Kornwestheim	Kornwestheim	Kornwestheim	3	Bstg 3					x					
Kornwestheim	Kornwestheim	Kornwestheim Im Weizen	3	Ri. Hallenbad				x	x					
Kornwestheim	Kornwestheim	Kornwestheim Aldinger Straße	3	Ri. Talstr.	x		x	x				x	B-1c	
Kornwestheim	Kornwestheim	Kornwestheim Aldinger Straße	4	Ri. Lenzhalde	x	x	x	x						
Kornwestheim	Kornwestheim	Kornwestheim An der Wette	4	Ri. Ludwigsburger Str./Im Wiesengrund	x	x	x	x						
Kornwestheim	Kornwestheim	Kornwestheim Bolzstraße	3	Ri. Max-Planck-Straße				x	x					
Kornwestheim	Kornwestheim	Kornwestheim Bolzstraße	4	Ri. Lindenstraße			x	x	x					
Kornwestheim	Kornwestheim	Kornwestheim Enzstraße	3	Ri. Talstraße	x	x	x	x						
Kornwestheim	Kornwestheim	Kornwestheim Enzstraße	4	Ri. Neckarstraße	x	x	x	x						
Kornwestheim	Kornwestheim	Kornwestheim Freizeitpark	3	Ri. Talstraße					x					
Kornwestheim	Kornwestheim	Kornwestheim Freizeitpark	4	Ri. Realschule Remseck					x					
Kornwestheim	Kornwestheim	Kornwestheim Friedhof	3	Ri. Lenzhalde				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. 18cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Kornwestheim	Kornwestheim	Kornwestheim Goerdelerstraße	3	Ri. Neckarstraße	x		x	x	x					
Kornwestheim	Kornwestheim	Kornwestheim Goerdelerstraße	4	Ri. Stauffenbergstraße	x	x	x	x						
Kornwestheim	Kornwestheim	Kornwestheim Hallenbad	3	Ri. Realschule	x		x	x	x					
Kornwestheim	Kornwestheim	Kornwestheim Hallenbad	4	Ri. Im Weizen	x		x	x	x					
Kornwestheim	Kornwestheim	Kornwestheim Im Weizen	4	Ri. Zeppelinstraße				x	x					
Kornwestheim	Kornwestheim	Kornwestheim Im Wiesengrund	3	Ri. Mühlhäuser Straße				x				x	B-1c	
Kornwestheim	Kornwestheim	Kornwestheim Johannesstraße	3	Ri. Zeppelinstraße				x	x					
Kornwestheim	Kornwestheim	Kornwestheim Johannesstraße	4	Ri. Kornwestheim				x	x					
Kornwestheim	Kornwestheim	Kornwestheim Lenzhalde	3	Ri. Aldinger Str.				x			x		A-2	
Kornwestheim	Kornwestheim	Kornwestheim Lenzhalde	4	Ri. Friedhof/Pfarrer				x			x		A-2	
Kornwestheim	Kornwestheim	Kornwestheim Lindenstraße	3	Ri. Sonatenweg				x	x					
Kornwestheim	Kornwestheim	Kornwestheim Lindenstraße	4	Ri. Kornwestheim				x	x					
Kornwestheim	Kornwestheim	Kornwestheim Max-Planck-Str.	1	Ri. Kornwestheimer Str.	x	x	x	x						
Kornwestheim	Kornwestheim	Kornwestheim Max-Planck-Str.	2	Ri. Bolzstr.	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. 18cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Kornwestheim	Kornwestheim	Kornwestheim Mühlhäuser Straße	3	Ri. Im Weizen	x	x	x	x						
Kornwestheim	Kornwestheim	Kornwestheim Neckarstraße	3	Ri. Enzstraße	x		x	x	x					
Kornwestheim	Kornwestheim	Kornwestheim Neckarstraße	4	Ri. Goerdelerstraße	x		x	x	x					
Kornwestheim	Kornwestheim	Kornwestheim Realschule	3	Ri. Stauffenbergstraße	x	x	x	x						
Kornwestheim	Kornwestheim	Kornwestheim Realschule	4	Ri. Hallenbad	x	x	x	x						
Kornwestheim	Kornwestheim	Kornwestheim Stauffenbergstr.	3	Ri. Goerdelerstraße	x	x	x	x						
Kornwestheim	Kornwestheim	Kornwestheim Stauffenbergstr.	4	Ri. Realschule	x	x	x	x						
Kornwestheim	Kornwestheim	Kornwestheim Talstraße	3	Ri. Aldinger Straße	x		x	x	x					
Kornwestheim	Kornwestheim	Kornwestheim Talstraße	4	Ri. Enzstraße	x		x	x	x					
Kornwestheim	Kornwestheim	Kornwestheim Zeppelinstraße	3	Ri. Im Weizen				x	x					
Kornwestheim	Kornwestheim	Kornwestheim Zeppelinstraße	4	Ri. Johannesstr.				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. 18cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Löchgau	Löchgau	Löchgau Besigheimer Str.	3	Ri. Steinbachbrücke				x			x	B-1a, B-1c		
Löchgau	Löchgau	Löchgau Besigheimer Str.	4	Ri. Wette				x	x					
Löchgau	Löchgau	Löchgau Erligheimer Straße	3	Ri. Erligheim			x	x	x					
Löchgau	Löchgau	Löchgau Erligheimer Straße	4	Ri. Wette				x	x					
Löchgau	Löchgau	Löchgau Freudentaler Str.	3	Ri. Freudental			x	x	x					
Löchgau	Löchgau	Löchgau Freudentaler Str.	4	Ri. Wette			x	x		x		A-2, B-1a		
Löchgau	Löchgau	Löchgau Heinkelstraße	3	Ri. Kirschhaldenweg				x			x	B-1c		
Löchgau	Löchgau	Löchgau Heinkelstraße	4	Ri. Steinbachbrücke							x	B-1b, B-1c		
Löchgau	Löchgau	Löchgau Steinbachbrücke	3	Ri. Heinkelstraße				x	x			B-1c	Die Begründung bezieht sich auf die Manövrierfläche.	
Löchgau	Löchgau	Löchgau Steinbachbrücke	4	Ri. Besigheimer Straße							x	B-1b, B-1c, B-1d		
Löchgau	Löchgau	Löchgau Weißenhof Ost	3	Ri. Wette				x	x				<i>Die Zuständigkeit liegt beim Regierungspräsidium Stuttgart.</i>	
Löchgau	Löchgau	Löchgau Weißenhof Ost	4	Ri. Waldhof				x	x				<i>Die Zuständigkeit liegt beim Regierungspräsidium Stuttgart.</i>	

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. 18cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Löchgau	Löchgau	Löchgau Wette	3	Ri. Erligheimer Straße/ Freudentaler Straße				x		(x)	x		A-2, B-1c	
Löchgau	Löchgau	Löchgau Wette	4	Ri. Weißenhof Ost/ Besigheimer Str./ Steinbachbrücke			x	x		(x)	x		A-2, B-1c	
Löchgau	Löchgau	Löchgau, Sportplatz	3	Ri. Post							x		A-2, 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. 18cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Ludwigsburg	Eglosheim	Eglosheim A.-Bebel-Str.	3	Richtung Nord					x					
Ludwigsburg	Eglosheim	Eglosheim A.-Bebel-Str.	4	Richtung Süd	x	x	x	x						Das Hochbord hat aktuell eine Höhe von 16 cm. Im Rahmen zukünftig anstehender Straßenbaumaßnahmen wird dieses auf 18 cm erhöht.
Ludwigsburg	Eglosheim	Eglosheim Besigheimer Str.	3	Ri. Rosenackerweg	x	x	x	x						(siehe Anm. der Haltestelle "Eglosheim A.-Bebel-Str", Pos. 4)
Ludwigsburg	Eglosheim	Eglosheim Besigheimer Str.	4	Ri. Breuningerland	x	x	x	x						(siehe Anm. der Haltestelle "Eglosheim A.-Bebel-Str", Pos. 4)
Ludwigsburg	Eglosheim	Eglosheim Bissinger Straße	3	West	x	x	x	x						(siehe Anm. der Haltestelle "Eglosheim A.-Bebel-Str", Pos. 4)
Ludwigsburg	Eglosheim	Eglosheim Bissinger Straße	4	Ost	x	x	x	x						(siehe Anm. der Haltestelle "Eglosheim A.-Bebel-Str", Pos. 4)
Ludwigsburg	Eglosheim	Eglosheim Falkenweg	3	Ri. Hirschbergstraße	x	x	x	x						(siehe Anm. der Haltestelle "Eglosheim A.-Bebel-Str", Pos. 4)
Ludwigsburg	Eglosheim	Eglosheim Frankfurter Str.	3	stadtauswärts						x			B-1	
Ludwigsburg	Eglosheim	Eglosheim Frankfurter Str.	4	stadteinwärts	x	x	x	x						(siehe Anm. der Haltestelle "Eglosheim A.-Bebel-Str", 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. 18cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Ludwigsburg	Eglosheim	Eglosheim Golfplatz	3	Ri. Ikea					x					Die Zuständigkeit liegt beim Regierungs- präsidium Stuttgart.
Ludwigsburg	Eglosheim	Eglosheim Golfplatz	4	Ri. Ludwigsburg					x					Die Zuständigkeit liegt beim Regierungs- präsidium Stuttgart.
Ludwigsburg	Eglosheim	Eglosheim Hirschbergstr.	3	Ri. Tammer Straße	x	x	x	x						(siehe Anm. der Haltestelle "Eglosheim A.-Bebel-Str", Pos. 4)
Ludwigsburg	Eglosheim	Eglosheim Hirschbergstr.	4	Ri. Asperg Hohenstaufenstr.	x	x	x	x						(siehe Anm. der Haltestelle "Eglosheim A.-Bebel-Str", Pos. 4)
Ludwigsburg	Eglosheim	Eglosheim Katharinenstr.	3	Ri. Tammer Straße						x			A-2	
Ludwigsburg	Eglosheim	Eglosheim Markgröninger Str.	3	Ri. Hirschbergstr./ Theurerstr.	x	x	x	x						(siehe Anm. der Haltestelle "Eglosheim A.-Bebel-Str", Pos. 4)
Ludwigsburg	Eglosheim	Eglosheim Markgröninger Str.	4	Ri. Ludwigsburg	x	x	x	x						(siehe Anm. der Haltestelle "Eglosheim A.-Bebel-Str", Pos. 4)
Ludwigsburg	Eglosheim	Eglosheim Monrepos	4	Ri. Eglosheim	x	x	x	x						(siehe Anm. der Haltestelle "Eglosheim A.-Bebel-Str", Pos. 4)
Ludwigsburg	Eglosheim	Eglosheim Rosenackerweg	3	Ri. Golfplatz/ Straßenäcker	x	x	x	x						(siehe Anm. der Haltestelle "Eglosheim A.-Bebel-Str", 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. 18cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Ludwigsburg	Eglosheim	Eglosheim Rosenackerweg	4	Ri. Päd. Hochschule/ ZOB	x	x	x	x						(siehe Anm. der Haltestelle "Eglosheim A.-Bebel-Str", Pos. 4)
Ludwigsburg	Eglosheim	Eglosheim Straßenäcker	4	Ri. Bissinger Straße	x	x	x	x						(siehe Anm. der Haltestelle "Eglosheim A.-Bebel-Str", Pos. 4)
Ludwigsburg	Eglosheim	Eglosheim Tammer Straße	3	Ri. Frankfurter Straße					x					
Ludwigsburg	Eglosheim	Eglosheim Tammer Straße	4	Ri. Falkenweg	x	x	x	x						(siehe Anm. der Haltestelle "Eglosheim A.-Bebel-Str", Pos. 4)
Ludwigsburg	Eglosheim	Eglosheim Teinacher Str.	3	Ri. Strombergstraße/ Markgröninger Str.	x	x	x	x						(siehe Anm. der Haltestelle "Eglosheim A.-Bebel-Str", Pos. 4)
Ludwigsburg	Eglosheim	Eglosheim Teinacher Str.	4	Ri. Rundsporthalle Str.	x	x	x	x						(siehe Anm. der Haltestelle "Eglosheim A.-Bebel-Str", Pos. 4)
Ludwigsburg	Grünbühl	Grünbühl Netzestraße	3	Ri. Am Sonnenberg	x	x	x	x						(siehe Anm. der Haltestelle "Eglosheim A.-Bebel-Str", Pos. 4)
Ludwigsburg	Hoheneck	Hoheneck Beihinger Str.	3	Ri. Freiberg.								x	B-2	
Ludwigsburg	Hoheneck	Hoheneck Beihinger Str.	4	Ri. Bottwartalstr.								x	B-2	
Ludwigsburg	Hoheneck	Hoheneck Bottwartalstr.	3	Ri. Ludwigsburger- /Beihinger Str.	x	x	x	x						(siehe Anm. der Haltestelle "Eglosheim A.-Bebel-Str", 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. 18cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Ludwigsburg	Hoheneck	Hoheneck Bottwartalstr.	4	Ri. Reichertshalde					x					
Ludwigsburg	Hoheneck	Hoheneck Ebelstraße	3	Ri. Uferstraße						x			A-2	
Ludwigsburg	Hoheneck	Hoheneck Ebelstraße	4	Ri. Ludwigsburger Straße						x			A-2	
Ludwigsburg	Hoheneck	Hoheneck Heilbad	3	Ri. Uferstr.	x	x	x	x						(siehe Anm. der Haltestelle "Eglosheim A.-Bebel-Str", Pos. 4)
Ludwigsburg	Hoheneck	Hoheneck Heilbad	4	Ri. Neckarbrücke	x	x	x	x						(siehe Anm. der Haltestelle "Eglosheim A.-Bebel-Str", Pos. 4)
Ludwigsburg	Hoheneck	Hoheneck Ludwigsburger Str.	3	Ri. Ebelstraße					x					
Ludwigsburg	Hoheneck	Hoheneck Ludwigsburger Str.	4	Ri. Bottwartalstraße	x	x	x	x						(siehe Anm. der Haltestelle "Eglosheim A.-Bebel-Str", Pos. 4)
Ludwigsburg	Hoheneck	Hoheneck Uferstraße	3	Ri. Heilbad	x	x	x	x						(siehe Anm. der Haltestelle "Eglosheim A.-Bebel-Str", Pos. 4)
Ludwigsburg	Hoheneck	Hoheneck Uferstraße	4	Ri. Ebelstraße	x	x	x	x						(siehe Anm. der Haltestelle "Eglosheim A.-Bebel-Str", Pos. 4)
Ludwigsburg	Ludwigsburg	Ludw. Agentur für Arbeit	3	Ri. Landratsamt						x			A-2	
Ludwigsburg	Ludwigsburg	Ludw. Agentur für Arbeit	4	Ri. Karlsplatz					x					
Ludwigsburg	Ludwigsburg	Ludw. Alter Oßweiler Weg	3	Ri. Berliner Platz							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. 18cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Ludwigsburg	Ludwigsburg	Ludw. Bietigheimer Straße	3	Ri. Heilbronner Str.	x	x	x	x						(siehe Anm. der Haltestelle "Eglosheim A.-Bebel-Str", Pos. 4)
Ludwigsburg	Ludwigsburg	Ludw. Bietigheimer Straße	4	Ri. Talstr.	x	x	x	x						(siehe Anm. der Haltestelle "Eglosheim A.-Bebel-Str", Pos. 4)
Ludwigsburg	Ludwigsburg	Ludw. Blühendes Barock	3	Ri. Fasanenstr./ Schorndorfer Tor	x	x	x	x						(siehe Anm. der Haltestelle "Eglosheim A.-Bebel-Str", Pos. 4)
Ludwigsburg	Ludwigsburg	Ludw. Blühendes Barock	4	Ri. Rathaus	x	x	x	x						(siehe Anm. der Haltestelle "Eglosheim A.-Bebel-Str", Pos. 4)
Ludwigsburg	Ludwigsburg	Ludw. Breuningerland	3	Richtung IKEA	x	x	x	x						(siehe Anm. der Haltestelle "Eglosheim A.-Bebel-Str", Pos. 4)
Ludwigsburg	Ludwigsburg	Ludw. Breuningerland	4	Richtung raus					x					<i>Die Zuständigkeit liegt bei Breuningerland.</i>
Ludwigsburg	Ludwigsburg	Ludw. Forum am Schlosspark	3	Ri. Rathaus	x	x	x	x						(siehe Anm. der Haltestelle "Eglosheim A.-Bebel-Str", Pos. 4)
Ludwigsburg	Ludwigsburg	Ludw. Friedenstraße 5	3	Ri. Solitudeallee	x	x	x	x						(siehe Anm. der Haltestelle "Eglosheim A.-Bebel-Str", Pos. 4)
Ludwigsburg	Ludwigsburg	Ludw. Friedenstraße 5	4	Ri. Friedensstr. 52	x	x	x	x						(siehe Anm. der Haltestelle "Eglosheim A.-Bebel-Str", 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. 18cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Ludwigsburg	Ludwigsburg	Ludw. Friedenstraße 52	3	nach West	x	x	x	x						(siehe Anm. der Haltestelle "Eglosheim A.-Bebel-Str", Pos. 4)
Ludwigsburg	Ludwigsburg	Ludw. Friedenstraße 52	4	nach Ost	x	x	x	x						(siehe Anm. der Haltestelle "Eglosheim A.-Bebel-Str", Pos. 4)
Ludwigsburg	Ludwigsburg	Ludw. Hohenzollernplatz	3	Ri. Ludwigsburg	x	x	x	x						(siehe Anm. der Haltestelle "Eglosheim A.-Bebel-Str", Pos. 4)
Ludwigsburg	Ludwigsburg	Ludw. Hohenzollernplatz	4	Ri. Tennisplatz						x			A-2	
Ludwigsburg	Ludwigsburg	Ludw. Kreisberufsschule	3	Ri. Köhlstraße					x					<i>Die Zuständigkeit liegt beim Landkreis Ludwigsburg.</i>
Ludwigsburg	Ludwigsburg	Ludw. Auf dem Wasen	3	Ri. Elisabeth-Kranz- Straße	x	x	x	x						
Ludwigsburg	Ludwigsburg	Ludw. Obere Marbacher Str.	3	Ri. Untere Marbacher Str.	x	x	x	x						(siehe Anm. der Haltestelle "Eglosheim A.-Bebel-Str", Pos. 4)
Ludwigsburg	Ludwigsburg	Ludw. Obere Marbacher Str.	4	Ri. Schloß Favorite	x	x	x	x						(siehe Anm. der Haltestelle "Eglosheim A.-Bebel-Str", Pos. 4)
Ludwigsburg	Ludwigsburg	Ludw. Pädagogische Hochsch.	3	Ri. Rosenackerweg	x	x	x	x						(siehe Anm. der Haltestelle "Eglosheim A.-Bebel-Str", Pos. 4)
Ludwigsburg	Ludwigsburg	Ludw. Pädagogische Hochsch.	4	Ri. Heilbronner Straße	x	x	x	x						(siehe Anm. der Haltestelle "Eglosheim A.-Bebel-Str", 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. 18cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Ludwigsburg	Ludwigsburg	Ludw. Reichertshalde	3	Ri. Bottwartalstr.	x	x	x	x						(siehe Anm. der Haltestelle "Eglosheim A.-Bebel-Str", Pos. 4)
Ludwigsburg	Ludwigsburg	Ludw. Reichertshalde	4	Ri. Favorite	x	x	x	x						(siehe Anm. der Haltestelle "Eglosheim A.-Bebel-Str", Pos. 4)
Ludwigsburg	Ludwigsburg	Ludw. Robert-Franck- Allee	3	Ri. Aldinger Str.						x			A-2	
Ludwigsburg	Ludwigsburg	Ludw. Robert-Franck- Allee	4	Ri. Tennisplatz						x			A-2	
Ludwigsburg	Ludwigsburg	Ludw. Schloss Favorite	3	Ri. Residenzschloss	x	x	x	x						(siehe Anm. der Haltestelle "Eglosheim A.-Bebel-Str", Pos. 4)
Ludwigsburg	Ludwigsburg	Ludw. Schloss Favorite	4	Ri. Reichertshalde/ Obere Marbacher Str.	x	x	x	x						(siehe Anm. der Haltestelle "Eglosheim A.-Bebel-Str", Pos. 4)
Ludwigsburg	Ludwigsburg	Ludw. Schorndorfer Tor	3	Ri. Blühendes Barock	x	x	x	x						(siehe Anm. der Haltestelle "Eglosheim A.-Bebel-Str", Pos. 4)
Ludwigsburg	Ludwigsburg	Ludw. Schorndorfer Tor	4	Ri. Klinikum/Neckarstr.	x	x	x	x						(siehe Anm. der Haltestelle "Eglosheim A.-Bebel-Str", Pos. 4)
Ludwigsburg	Ludwigsburg	Ludw. Theo-Lorch- Werkstätten	3	Ri. Ludwigsburg	x	x	x	x						(siehe Anm. der Haltestelle "Eglosheim A.-Bebel-Str", Pos. 4)
Ludwigsburg	Ludwigsburg	Ludw. Theo-Lorch- Werkstätten	4	Ri. Grünbühl/ Pattonville	x	x	x	x						(siehe Anm. der Haltestelle "Eglosheim A.-Bebel-Str", 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. 18cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Ludwigsburg	Ludwigsburg	Ludw. Untere Marbacher Str.	3	Ri. Neckarbrücke	x	x	x	x						(siehe Anm. der Haltestelle "Eglosheim A.-Bebel-Str", Pos. 4)
Ludwigsburg	Ludwigsburg	Ludw. Untere Marbacher Str.	4	Ri. Obere Marbacher Str.	x	x	x	x						(siehe Anm. der Haltestelle "Eglosheim A.-Bebel-Str", Pos. 4)
Ludwigsburg	Ludwigsburg	Ludwigsburg	1	Bstg 1						x			A-1	Richtlinienkonformer Neubau der Bussteige 1 - 18 im Rahmen des ZOB Neubaus
Ludwigsburg	Ludwigsburg	Ludwigsburg	2	Bstg 2						x			A-1	siehe Anm. Bstg 1
Ludwigsburg	Ludwigsburg	Ludwigsburg	3	Bstg 3						x			A-1	siehe Anm. Bstg 1
Ludwigsburg	Ludwigsburg	Ludwigsburg	4	Bstg 4						x			A-1	siehe Anm. Bstg 1
Ludwigsburg	Ludwigsburg	Ludwigsburg	5	Bstg 5						x			A-1	siehe Anm. Bstg 1
Ludwigsburg	Ludwigsburg	Ludwigsburg	6	Bstg 6						x			A-1	siehe Anm. Bstg 1
Ludwigsburg	Ludwigsburg	Ludwigsburg	8	Bstg 8						x			A-1	siehe Anm. Bstg 1
Ludwigsburg	Ludwigsburg	Ludwigsburg	9	Bstg 9						x			A-1	siehe Anm. Bstg 1
Ludwigsburg	Ludwigsburg	Ludwigsburg	10	Bstg 10						x			A-1	siehe Anm. Bstg 1
Ludwigsburg	Ludwigsburg	Ludwigsburg	11	Bstg 11						x			A-1	siehe Anm. Bstg 1
Ludwigsburg	Ludwigsburg	Ludwigsburg	12	Bstg 12						x			A-1	siehe Anm. Bstg 1
Ludwigsburg	Ludwigsburg	Ludwigsburg	13	Bstg 13						x			A-1	siehe Anm. Bstg 1
Ludwigsburg	Ludwigsburg	Ludwigsburg	15	Bstg 15						x			A-1	siehe Anm. Bstg 1
Ludwigsburg	Ludwigsburg	Ludwigsburg	16	Bstg 16						x			A-1	siehe Anm. Bstg 1
Ludwigsburg	Ludwigsburg	Ludwigsburg	17	Bstg 17						x			A-1	siehe Anm. Bstg 1
Ludwigsburg	Ludwigsburg	Ludwigsburg	18	Bstg 18						x			A-1	siehe Anm. Bstg 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. 18cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Ludwigsburg	Ludwigsburg	Ludwigsburg Abelstraße	3	Ri. Talstr.					x					
Ludwigsburg	Ludwigsburg	Ludwigsburg Abelstraße	4	Ri. Umlandstr.					x					
Ludwigsburg	Ludwigsburg	Ludwigsburg Albrechtstr.	3	Ri. Gänsfußallee	x	x	x	x						(siehe Anm. der Haltestelle "Eglosheim A.-Bebel-Str", Pos. 4)
Ludwigsburg	Ludwigsburg	Ludwigsburg Aldinger Str.	3	Ri. Am Sonnenberg Str.					x					
Ludwigsburg	Ludwigsburg	Ludwigsburg Aldinger Str.	4	Ri. R.-Franck-Str./Rotbäumlesfeld	x	x	x	x						(siehe Anm. der Haltestelle "Eglosheim A.-Bebel-Str", Pos. 4)
Ludwigsburg	Ludwigsburg	Ludwigsburg Am Sonnenberg	3	Ri. Aldinger Straße	x	x	x	x						(siehe Anm. der Haltestelle "Eglosheim A.-Bebel-Str", Pos. 4)
Ludwigsburg	Ludwigsburg	Ludwigsburg Am Sonnenberg	4	Ri. Netzestraße	x	x	x	x						(siehe Anm. der Haltestelle "Eglosheim A.-Bebel-Str", Pos. 4)
Ludwigsburg	Ludwigsburg	Ludwigsburg Arsenalplatz	3	Ri. ZOB	x	x	x	x						(siehe Anm. der Haltestelle "Eglosheim A.-Bebel-Str", Pos. 4)
Ludwigsburg	Ludwigsburg	Ludwigsburg Arsenalplatz	4	Ri. Rathaus	x	x	x	x						(siehe Anm. der Haltestelle "Eglosheim A.-Bebel-Str", Pos. 4)
Ludwigsburg	Ludwigsburg	Ludwigsburg Bahnhof (Arena)	3	Ri. Bahnhof	x	x	x	x						(siehe Anm. der Haltestelle "Eglosheim A.-Bebel-Str", 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. 18cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Ludwigsburg	Ludwigsburg	Ludwigsburg Bahnhof (Arena)	4	Ri. auswärts	x	x	x	x						(siehe Anm. der Haltestelle "Eglosheim A.-Bebel-Str", Pos. 4)
Ludwigsburg	Ludwigsburg	Ludwigsburg Berliner Platz	3	Ri. Danziger Straße	x	x	x	x						(siehe Anm. der Haltestelle "Eglosheim A.-Bebel-Str", Pos. 4)
Ludwigsburg	Ludwigsburg	Ludwigsburg Berliner Platz	4	Ri. Neckarstraße	x	x	x	x						(siehe Anm. der Haltestelle "Eglosheim A.-Bebel-Str", Pos. 4)
Ludwigsburg	Ludwigsburg	Ludwigsburg Brünner Str.	3	Ri. Fellbacher Str.	x	x	x	x						(siehe Anm. der Haltestelle "Eglosheim A.-Bebel-Str", Pos. 4)
Ludwigsburg	Ludwigsburg	Ludwigsburg Brünner Str.	4	Ri. Danziger Str.	x	x	x	x						(siehe Anm. der Haltestelle "Eglosheim A.-Bebel-Str", Pos. 4)
Ludwigsburg	Ludwigsburg	Ludwigsburg Comburgstr.	3	Ri. Friesenstr.	x	x	x	x						(siehe Anm. der Haltestelle "Eglosheim A.-Bebel-Str", Pos. 4)
Ludwigsburg	Ludwigsburg	Ludwigsburg Comburgstr.	4	Ri. Neckarstr.	x	x	x	x						(siehe Anm. der Haltestelle "Eglosheim A.-Bebel-Str", Pos. 4)
Ludwigsburg	Ludwigsburg	Ludwigsburg Daimlerstr.	3	Ri. Friedenstraße 52	x	x	x	x						(siehe Anm. der Haltestelle "Eglosheim A.-Bebel-Str", Pos. 4)
Ludwigsburg	Ludwigsburg	Ludwigsburg Daimlerstr.	4	Ri. Steinbeisstraße						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. 18cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Ludwigsburg	Ludwigsburg	Ludwigsburg Danziger Str.	3	Ri. Danziger Str.	x	x	x	x						(siehe Anm. der Haltestelle "Eglosheim A.-Bebel-Str", Pos. 4)
Ludwigsburg	Ludwigsburg	Ludwigsburg Danziger Str.	4	Ri. Hindenburgstr.	x	x	x	x						(siehe Anm. der Haltestelle "Eglosheim A.-Bebel-Str", Pos. 4)
Ludwigsburg	Ludwigsburg	Ludwigsburg Elisabeth-Kranz-Str.	3	Ri. Comburgstraße	x	x	x	x						
Ludwigsburg	Ludwigsburg	Ludwigsburg Fasanenstr.	3	Ri. Forum am Schlosspark	x	x	x	x					B-2	(siehe Anm. der Haltestelle "Eglosheim A.-Bebel-Str", Pos. 4)
Ludwigsburg	Ludwigsburg	Ludwigsburg Friedrichstraße	3	Ri. Remseck						x			A-3	
Ludwigsburg	Ludwigsburg	Ludwigsburg Friedrichstraße	4	Ri. Ludwigsburg						x			A-3	
Ludwigsburg	Ludwigsburg	Ludwigsburg Gänsfußallee	3	Ri. Jenischstraße	x	x	x	x						(siehe Anm. der Haltestelle "Eglosheim A.-Bebel-Str", Pos. 4)
Ludwigsburg	Ludwigsburg	Ludwigsburg Gänsfußallee	4	Ri. Hoferstraße/ZOB	x	x	x	x						(siehe Anm. der Haltestelle "Eglosheim A.-Bebel-Str", Pos. 4)
Ludwigsburg	Ludwigsburg	Ludwigsburg Gartenstraße	3	Ri. Arsenalplatz	x	x	x	x						(siehe Anm. der Haltestelle "Eglosheim A.-Bebel-Str", Pos. 4)
Ludwigsburg	Ludwigsburg	Ludwigsburg Groenerstr.	3	Ri. Hoferstraße	x	x	x	x						(siehe Anm. der Haltestelle "Eglosheim A.-Bebel-Str", 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. 18cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Ludwigsburg	Ludwigsburg	Ludwigsburg Groenerstr.	4	Ri. Schlieffenstraße	x	x	x	x						(siehe Anm. der Haltestelle "Eglosheim A.-Bebel-Str", Pos. 4)
Ludwigsburg	Ludwigsburg	Ludwigsburg Harteneckstr.	3	Ri. Kornbeckstraße	x	x	x	x						(siehe Anm. der Haltestelle "Eglosheim A.-Bebel-Str", Pos. 4)
Ludwigsburg	Ludwigsburg	Ludwigsburg Harteneckstr.	4	Ri. Neuer Friedhof	x	x	x	x						(siehe Anm. der Haltestelle "Eglosheim A.-Bebel-Str", Pos. 4)
Ludwigsburg	Ludwigsburg	Ludwigsburg Heilbronner Str.	3	Richtung West							x		B-1	
Ludwigsburg	Ludwigsburg	Ludwigsburg Heilbronner Str.	4	Richtung Ost							x		B-1	
Ludwigsburg	Ludwigsburg	Ludwigsburg Hoferstraße	3	Ri. Grönerstr.						x			A-2	Der Umbau erfolgt in Verbindung mit der Bus- Rad-Trassenplanung.
Ludwigsburg	Ludwigsburg	Ludwigsburg Hoferstraße	4	Ri. Brenzstr.						x			A-2	Der Umbau erfolgt in Verbindung mit der Bus- Rad-Trassenplanung.
Ludwigsburg	Ludwigsburg	Ludwigsburg IKEA	3	Ankunft	x	x	x	x						<i>Die Zuständigkeit liegt bei IKEA.</i>
Ludwigsburg	Ludwigsburg	Ludwigsburg IKEA	4	Ri. Breuningerland	x	x	x	x						<i>Die Zuständigkeit liegt bei IKEA.</i>
Ludwigsburg	Ludwigsburg	Ludwigsburg Jenischstr.	3	Ri. Osterholzallee	x	x	x	x						(siehe Anm. der Haltestelle "Eglosheim A.-Bebel-Str", 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. 18cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Ludwigsburg	Ludwigsburg	Ludwigsburg Jenischstr.	4	Ri. Gänsfußallee	x	x	x	x						(siehe Anm. der Haltestelle "Eglosheim A.-Bebel-Str", Pos. 4)
Ludwigsburg	Ludwigsburg	Ludwigsburg Karlshöhe	3	Ri. Wüstenrot	x	x	x	x						(siehe Anm. der Haltestelle "Eglosheim A.-Bebel-Str", Pos. 4)
Ludwigsburg	Ludwigsburg	Ludwigsburg Karlshöhe	4	Ri. Tennisplatz	x	x	x	x						(siehe Anm. der Haltestelle "Eglosheim A.-Bebel-Str", Pos. 4)
Ludwigsburg	Ludwigsburg	Ludwigsburg Karlsplatz	3	Ri. Agentur für Arbeit						x			A-2	
Ludwigsburg	Ludwigsburg	Ludwigsburg Karlsplatz	4	Ri. Ludwigsburg						x			A-2	
Ludwigsburg	Ludwigsburg	Ludwigsburg Klinikum	3	Ri. Friedhof	x	x	x	x						(siehe Anm. der Haltestelle "Eglosheim A.-Bebel-Str", Pos. 4)
Ludwigsburg	Ludwigsburg	Ludwigsburg Klinikum	4	Ri. Schorndorfer Tor	x	x	x	x						(siehe Anm. der Haltestelle "Eglosheim A.-Bebel-Str", Pos. 4)
Ludwigsburg	Ludwigsburg	Ludwigsburg Köhlstraße	3	Ri. Max-Eyth-Straße						x			A-2	
Ludwigsburg	Ludwigsburg	Ludwigsburg Köhlstraße	4	Ri. Solitudeallee						x			A-2	
Ludwigsburg	Ludwigsburg	Ludwigsburg Kornbeckstr.	3	Ri. Schlösslesfeld	x	x	x	x						(siehe Anm. der Haltestelle "Eglosheim A.-Bebel-Str", 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. 18cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Ludwigsburg	Ludwigsburg	Ludwigsburg Kornbeckstr.	4	Ri. Mainzer Allee	x	x	x	x						(siehe Anm. der Haltestelle "Eglosheim A.-Bebel-Str", Pos. 4)
Ludwigsburg	Ludwigsburg	Ludwigsburg Landratsamt	3	Ri. Oststr.	x	x	x	x						(siehe Anm. der Haltestelle "Eglosheim A.-Bebel-Str", Pos. 4)
Ludwigsburg	Ludwigsburg	Ludwigsburg Landratsamt	4	Ri. Arbeitsamt	x	x	x	x						(siehe Anm. der Haltestelle "Eglosheim A.-Bebel-Str", Pos. 4)
Ludwigsburg	Ludwigsburg	Ludwigsburg Lotter	3	Ri. Daimlerstraße						x			A-2	
Ludwigsburg	Ludwigsburg	Ludwigsburg Lotter	4	Ri. Mörikestraße						x			A-2	
Ludwigsburg	Ludwigsburg	Ludwigsburg Mainzer Allee	3	Ri. Kornbeckstraße	x	x	x	x						(siehe Anm. der Haltestelle "Eglosheim A.-Bebel-Str", Pos. 4)
Ludwigsburg	Ludwigsburg	Ludwigsburg Mainzer Allee	4	Ri. Harteneckstraße	x	x	x	x						(siehe Anm. der Haltestelle "Eglosheim A.-Bebel-Str", Pos. 4)
Ludwigsburg	Ludwigsburg	Ludwigsburg Mann + Hummel	3	Ri. Grönerstr.	x	x	x	x						(siehe Anm. der Haltestelle "Eglosheim A.-Bebel-Str", Pos. 4)
Ludwigsburg	Ludwigsburg	Ludwigsburg Mann + Hummel	4	Ri. Osterholz / Waldhaus	x	x	x	x						(siehe Anm. der Haltestelle "Eglosheim A.-Bebel-Str", Pos. 4)
Ludwigsburg	Ludwigsburg	Ludwigsburg Martin-Luther-Str.	3	Ri. ZOB	x	x	x	x						(siehe Anm. der Haltestelle "Eglosheim A.-Bebel-Str", 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. 18cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Ludwigsburg	Ludwigsburg	Ludwigsburg Martin-Luther-Str.	4	Ri. Kurfürstenstraße/ Albrechstr.	x	x	x	x						(siehe Anm. der Haltestelle "Eglosheim A.-Bebel-Str", Pos. 4)
Ludwigsburg	Ludwigsburg	Ludwigsburg Mörikestr.	3	Ri. Osterholz	x	x	x	x						(siehe Anm. der Haltestelle "Eglosheim A.-Bebel-Str", Pos. 4)
Ludwigsburg	Ludwigsburg	Ludwigsburg Mörikestr.	4	Ri. Im Waldeck	x	x	x	x						(siehe Anm. der Haltestelle "Eglosheim A.-Bebel-Str", Pos. 4)
Ludwigsburg	Ludwigsburg	Ludwigsburg Naststr.		Ri. Harteneckstraße	x	x	x	x						
Ludwigsburg	Ludwigsburg	Ludwigsburg Naststr.		Ri. Neckarbrücke	x	x	x	x						
Ludwigsburg	Ludwigsburg	Ludwigsburg Neckarbrücke	3	> H.-Hesse	x	x	x	x						(siehe Anm. der Haltestelle "Eglosheim A.-Bebel-Str", Pos. 4)
Ludwigsburg	Ludwigsburg	Ludwigsburg Neckarbrücke	4	> ZOB	x	x	x	x						(siehe Anm. der Haltestelle "Eglosheim A.-Bebel-Str", Pos. 4)
Ludwigsburg	Ludwigsburg	Ludwigsburg Neckarstr.	3	Ri. Comburgstraße					x					
Ludwigsburg	Ludwigsburg	Ludwigsburg Neckarstr.	4	Ri. Schorndorfer Tor							x		B-1a	
Ludwigsburg	Ludwigsburg	Ludwigsburg Neuer Friedhof	3	Ri. Harteneckstraße						x			A-2	
Ludwigsburg	Ludwigsburg	Ludwigsburg Neuer Friedhof	4	Ri. Klinikum	x	x	x	x						(siehe Anm. der Haltestelle "Eglosheim A.-Bebel-Str", 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. 18cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Ludwigsburg	Ludwigsburg	Ludwigsburg Osterholz	3	Ri. Schlieffenstraße	x	x	x	x						(siehe Anm. der Haltestelle "Eglosheim A.-Bebel-Str", Pos. 4)
Ludwigsburg	Ludwigsburg	Ludwigsburg Osterholz	4	Ri. Mörikestraße	x	x	x	x						(siehe Anm. der Haltestelle "Eglosheim A.-Bebel-Str", Pos. 4)
Ludwigsburg	Ludwigsburg	Ludwigsburg Osterholzallee	3	Ri. Talallee/ Weststadt	x	x	x	x						
Ludwigsburg	Ludwigsburg	Ludwigsburg Osterholzallee	4	Ri. Jenischstr.	x	x	x	x						
Ludwigsburg	Ludwigsburg	Ludwigsburg Oststraße	3	Ri. Danziger Straße	x	x	x	x						(siehe Anm. der Haltestelle "Eglosheim A.-Bebel-Str", Pos. 4)
Ludwigsburg	Ludwigsburg	Ludwigsburg Oststraße	4	Ri. Landratsamt	x	x	x	x						(siehe Anm. der Haltestelle "Eglosheim A.-Bebel-Str", Pos. 4)
Ludwigsburg	Ludwigsburg	Ludwigsburg Rathaus	3	Ri. ZOB	x	x	x	x						(siehe Anm. der Haltestelle "Eglosheim A.-Bebel-Str", Pos. 4)
Ludwigsburg	Ludwigsburg	Ludwigsburg Rathaus	4	Ri. Residenzschl./ Blühendes Barock/ LRA	x	x	x	x						(siehe Anm. der Haltestelle "Eglosheim A.-Bebel-Str", Pos. 4)
Ludwigsburg	Ludwigsburg	Ludwigsburg Residenzschloss	3	Ri. Favorite	x	x	x	x						(siehe Anm. der Haltestelle "Eglosheim A.-Bebel-Str", Pos. 4)
Ludwigsburg	Ludwigsburg	Ludwigsburg Residenzschloss	4	Ri. Rathaus					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. 18cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Ludwigsburg	Ludwigsburg	Ludwigsburg Robert-Koch-Straße	3	Ri. Auf dem Wasen	x	x	x	x						
Ludwigsburg	Ludwigsburg	Ludwigsburg Rockfabrik	3	Ri. Bahnhof (Arena)								x	B-2	
Ludwigsburg	Ludwigsburg	Ludwigsburg Rockfabrik	4	Ri. Robert-Bosch-Straße								x	B-2	
Ludwigsburg	Ludwigsburg	Ludwigsburg Rotbäumlesfeld	3	Ri. Oststraße	x	x	x	x						(siehe Anm. der Haltestelle "Eglosheim A.-Bebel-Str", Pos. 4)
Ludwigsburg	Ludwigsburg	Ludwigsburg Rotbäumlesfeld	4	Ri. Aldinger Straße	x	x	x	x						(siehe Anm. der Haltestelle "Eglosheim A.-Bebel-Str", Pos. 4)
Ludwigsburg	Ludwigsburg	Ludwigsburg Ruhrstraße	3	Ri. Solitudeallee	x	x	x	x						
Ludwigsburg	Ludwigsburg	Ludwigsburg Ruhrstraße	4	Ri. Friedenstraße 5					x					
Ludwigsburg	Ludwigsburg	Ludwigsburg Rundsporthalle	3	Ri. Martin-Luther-Straße	x	x	x	x						(siehe Anm. der Haltestelle "Eglosheim A.-Bebel-Str", Pos. 4)
Ludwigsburg	Ludwigsburg	Ludwigsburg Rundsporthalle	4	Ri. August-Bebel-Straße	x	x	x	x						(siehe Anm. der Haltestelle "Eglosheim A.-Bebel-Str", Pos. 4)
Ludwigsburg	Ludwigsburg	Ludwigsburg Schlieffenstraße		Ri. Mann + Hummel						x			A-3	
Ludwigsburg	Ludwigsburg	Ludwigsburg Schlösslesfeld	4	Ri. Kornbeckstraße	x	x	x	x						(siehe Anm. der Haltestelle "Eglosheim A.-Bebel-Str", 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. 18cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Ludwigsburg	Ludwigsburg	Ludwigsburg Solitudeallee	3	Ri. Köhlstraße	x	x	x	x						(siehe Anm. der Haltestelle "Eglosheim A.-Bebel-Str", Pos. 4)
Ludwigsburg	Ludwigsburg	Ludwigsburg Solitudeallee	4	Ri. Ludwigsburg	x	x	x	x						(siehe Anm. der Haltestelle "Eglosheim A.-Bebel-Str", Pos. 4)
Ludwigsburg	Ludwigsburg	Ludwigsburg Stadtwerke	3	Ri. Gänsfußallee					x					
Ludwigsburg	Ludwigsburg	Ludwigsburg Stadtwerke	4	Ri. ZOB						x			B-1d	
Ludwigsburg	Ludwigsburg	Ludwigsburg Steinbeisstr.	3	Ri. Daimlerstraße	x	x	x	x						(siehe Anm. der Haltestelle "Eglosheim A.-Bebel-Str", Pos. 4)
Ludwigsburg	Ludwigsburg	Ludwigsburg Steinbeisstr.	4	Ri. Robert-Bosch-Straße	x	x	x	x						(siehe Anm. der Haltestelle "Eglosheim A.-Bebel-Str", Pos. 4)
Ludwigsburg	Ludwigsburg	Ludwigsburg Talstraße	3	Ri. Bietigheimer Str.	x	x	x	x						
Ludwigsburg	Ludwigsburg	Ludwigsburg Talstraße	4	Ri. Abelstr.	x	x	x	x						
Ludwigsburg	Ludwigsburg	Ludwigsburg Tennisplatz	3	Ri. Karlshöhe					x					
Ludwigsburg	Ludwigsburg	Ludwigsburg Tennisplatz	4	Ri. Robert-Franck-Allee						x			A-2	
Ludwigsburg	Ludwigsburg	Ludwigsburg Uhlandstraße	3	Ri. Abelstraße	x	x	x	x						(siehe Anm. der Haltestelle "Eglosheim A.-Bebel-Str", 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. 18cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Ludwigsburg	Ludwigsburg	Ludwigsburg Uhlandstraße	4	Ri. Ludwigsburg	x	x	x	x						(siehe Anm. der Haltestelle "Eglosheim A.-Bebel-Str", Pos. 4)
Ludwigsburg	Ludwigsburg	Ludwigsburg Urban Harbor		Ri. Wilhelm-Fein- Straße	x	x	x	x						
Ludwigsburg	Ludwigsburg	Ludwigsburg Weimarstraße	3	Ri. August-Bebel- Straße	x	x	x	x						
Ludwigsburg	Ludwigsburg	Ludwigsburg Weimarstraße	4	Ri. Weststadt-Kirche	x	x	x	x						
Ludwigsburg	Ludwigsburg	Ludwigsburg Wernerstraße		Ri. Osterholzallee					x					
Ludwigsburg	Ludwigsburg	Ludwigsburg Wernerstraße		Ri. Hoferstraße					x					
Ludwigsburg	Ludwigsburg	Ludwigsburg Weststadt-Kirche	3	Ri. Weimarstraße	x	x	x	x						(siehe Anm. der Haltestelle "Eglosheim A.-Bebel-Str", Pos. 4)
Ludwigsburg	Ludwigsburg	Ludwigsburg Weststadt-Kirche	4	Ri. Osterholzallee	x	x	x	x						(siehe Anm. der Haltestelle "Eglosheim A.-Bebel-Str", Pos. 4)
Ludwigsburg	Ludwigsburg	Ludwigsburg Wilhelm- Fein-Straße	3	Ri. Schlieffenstraße	x	x	x	x						
Ludwigsburg	Ludwigsburg	Ludwigsburg Wüstenrot	3	Ri. Karlshöhe	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. 18cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Ludwigsburg	Ludwigsburg	Ludwigsburg Wüstenrot	4	Ri. Hohenzollernplatz					x					Die Haltestellenlage entfällt ab 2020. Es ist ein richtlinienkonformer Neubau in der Hohenzollernstraße geplant.
Ludwigsburg	Neckarweihingen	Neckarw. Imman.-Dornfeld-Str.	3	Ri. Dampfkraftwerk	x	x	x	x						(siehe Anm. der Haltestelle "Eglosheim A.-Bebel-Str", Pos. 4)
Ludwigsburg	Neckarweihingen	Neckarw. Imman.-Dornfeld-Str.	4	Ri. Wendeplatte	x	x	x	x						(siehe Anm. der Haltestelle "Eglosheim A.-Bebel-Str", Pos. 4)
Ludwigsburg	Neckarweihingen	Neckarweih. H.-Hesse-Str.	4	Ri. Otto-Hahn-Straße	x	x	x	x						(siehe Anm. der Haltestelle "Eglosheim A.-Bebel-Str", Pos. 4)
Ludwigsburg	Neckarweihingen	Neckarweih. Hauptstr. 99	3	nach Nord	x	x	x	x						(siehe Anm. der Haltestelle "Eglosheim A.-Bebel-Str", Pos. 4)
Ludwigsburg	Neckarweihingen	Neckarweih. Hauptstr. 99	4	nach Süd	x	x	x	x						(siehe Anm. der Haltestelle "Eglosheim A.-Bebel-Str", Pos. 4)
Ludwigsburg	Neckarweihingen	Neckarweih. Hohenrainstr.	3	Ri. Wendeplatte	x	x	x	x						(siehe Anm. der Haltestelle "Eglosheim A.-Bebel-Str", Pos. 4)
Ludwigsburg	Neckarweihingen	Neckarweih. Hohenrainstr.	4	Ri. Scholppenäcker						x			A-3	Der Umbau erfolgt nach endgültigen Entscheid der Linienführung.

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. 18cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Ludwigsburg	Neckarweihingen	Neckarweih. Otto-Hahn-Str.	3	Ri. Hermann-Hesse-Straße	x	x	x	x						(siehe Anm. der Haltestelle "Eglosheim A.-Bebel-Str", Pos. 4)
Ludwigsburg	Neckarweihingen	Neckarweih. Otto-Hahn-Str.	4	Ri. Neckarbrücke	x	x	x	x						(siehe Anm. der Haltestelle "Eglosheim A.-Bebel-Str", Pos. 4)
Ludwigsburg	Neckarweihingen	Neckarweih. Peter-Hebel-Str.	3	Ri. Lechtstraße	x	x	x	x						(siehe Anm. der Haltestelle "Eglosheim A.-Bebel-Str", Pos. 4)
Ludwigsburg	Neckarweihingen	Neckarweih. Peter-Hebel-Str.	4	Ri. Burghaldenstraße	x	x	x	x						(siehe Anm. der Haltestelle "Eglosheim A.-Bebel-Str", Pos. 4)
Ludwigsburg	Neckarweihingen	Neckarweih. Scholppenäcker		Ri. Hohenrainstraße						x			A-3	Der Umbau erfolgt nach dem endgültigen Entscheid über die Linienführung.
Ludwigsburg	Neckarweihingen	Neckarweih. Scholppenäcker		Ri. Imman.-Dornfeld-Str.						x			A-3	Der Umbau erfolgt nach dem endgültigen Entscheid über die Linienführung.
Ludwigsburg	Neckarweihingen	Neckarweih. Schwarzwaldstr.	3	Ri. Hohenrainstraße	x	x	x	x						(siehe Anm. der Haltestelle "Eglosheim A.-Bebel-Str", Pos. 4)
Ludwigsburg	Neckarweihingen	Neckarweih. Wendeplatte	3	Ri. Hauptstraße 99	x	x	x	x						(siehe Anm. der Haltestelle "Eglosheim A.-Bebel-Str", 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. 18cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Ludwigsburg	Neckarweihingen	Neckarweih. Wendeplatte	4	Ri. Schwarzwaldstraße					x					(siehe Anm. der Haltestelle "Eglosheim A.-Bebel-Str", Pos. 4)
Ludwigsburg	Neckarweihingen	Neckarweihingen Lechtstr.	3	Ri. Peter-Hebel-Str./Hauptstr. 99	x	x	x	x						(siehe Anm. der Haltestelle "Eglosheim A.-Bebel-Str", Pos. 4)
Ludwigsburg	Neckarweihingen	Neckarweihingen Lechtstr.	4	Ri. Hoheneck Heilbad/Lbg Neckarbrücke	x	x	x	x						(siehe Anm. der Haltestelle "Eglosheim A.-Bebel-Str", Pos. 4)
Ludwigsburg	Oßweil	Oßweil Fellbacher Str.	3	Ri. Mehrzweckhalle	x	x	x	x						(siehe Anm. der Haltestelle "Eglosheim A.-Bebel-Str", Pos. 4)
Ludwigsburg	Oßweil	Oßweil Fellbacher Str.	4	Ri. Brünner Str.	x	x	x	x						(siehe Anm. der Haltestelle "Eglosheim A.-Bebel-Str", Pos. 4)
Ludwigsburg	Oßweil	Oßweil Friesenstraße	3	Ri. Westfalenstraße	x	x	x	x						(siehe Anm. der Haltestelle "Eglosheim A.-Bebel-Str", Pos. 4)
Ludwigsburg	Oßweil	Oßweil Friesenstraße	4	Ri. Comburgstraße	x	x	x	x						(siehe Anm. der Haltestelle "Eglosheim A.-Bebel-Str", Pos. 4)
Ludwigsburg	Oßweil	Oßweil Gegen Eich	3	Ri. Neckarweihinger Str.	x	x	x	x						(siehe Anm. der Haltestelle "Eglosheim A.-Bebel-Str", Pos. 4)
Ludwigsburg	Oßweil	Oßweil Hirschstraße	4	Ri. Wettemarkt	x	x	x	x						(siehe Anm. der Haltestelle "Eglosheim A.-Bebel-Str", Pos. 4)
Ludwigsburg	Oßweil	Oßweil Mauserstraße	3	Ri. Ostfriedhof						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. 18cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Ludwigsburg	Oßweil	Oßweil Mauserstraße	4	Ri. Westfalenstraße	x	x	x	x						(siehe Anm. der Haltestelle "Eglosheim A.-Bebel-Str", Pos. 4)
Ludwigsburg	Oßweil	Oßweil Mehrzweckhalle	4	Ri. Fellbacher Straße	x	x	x	x						(siehe Anm. der Haltestelle "Eglosheim A.-Bebel-Str", Pos. 4)
Ludwigsburg	Oßweil	Oßweil Mühlhäuser Str.	3	Ri. Friesenstraße							x		A-3	
Ludwigsburg	Oßweil	Oßweil Neckarweihinger Str.	3	Ri. Westfalenstr.	x	x	x	x						(siehe Anm. der Haltestelle "Eglosheim A.-Bebel-Str", Pos. 4)
Ludwigsburg	Oßweil	Oßweil Neckarweihinger Str.	4	Ri. Walter-Flex-Str.	x	x	x	x						(siehe Anm. der Haltestelle "Eglosheim A.-Bebel-Str", Pos. 4)
Ludwigsburg	Oßweil	Oßweil Ostfriedhof	3	Ri. Bank	x	x	x	x						(siehe Anm. der Haltestelle "Eglosheim A.-Bebel-Str", Pos. 4)
Ludwigsburg	Oßweil	Oßweil Ostfriedhof	4	Ri. Mauserstraße	x	x	x	x						(siehe Anm. der Haltestelle "Eglosheim A.-Bebel-Str", Pos. 4)
Ludwigsburg	Oßweil	Oßweil Walter-Flex- Str.	3	Ri. Neckarweihinger Str.	x	x	x	x						(siehe Anm. der Haltestelle "Eglosheim A.-Bebel-Str", Pos. 4)
Ludwigsburg	Oßweil	Oßweil Walter-Flex- Str.	4	Ri. Comburgstr.	x	x	x	x						(siehe Anm. der Haltestelle "Eglosheim A.-Bebel-Str", 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. 18cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Ludwigsburg	Oßweil	Oßweil Westfalenstr.	3	Ri. Mauserstraße/ Hirschstraße	x	x	x	x						(siehe Anm. der Haltestelle "Eglosheim A.-Bebel-Str", Pos. 4)
Ludwigsburg	Oßweil	Oßweil Westfalenstr.	4	Ri. Neckarweihinger Straße	x	x	x	x						(siehe Anm. der Haltestelle "Eglosheim A.-Bebel-Str", Pos. 4)
Ludwigsburg	Oßweil	Oßweil Wettemarkt	3	Ri. Friesenstraße	x	x	x	x						(siehe Anm. der Haltestelle "Eglosheim A.-Bebel-Str", Pos. 4)
Ludwigsburg	Pflugfelden	Pflugf. Herrschaftsweg	3	Ri. Dorfstraße	x	x	x	x						(siehe Anm. der Haltestelle "Eglosheim A.-Bebel-Str", Pos. 4)
Ludwigsburg	Pflugfelden	Pflugfelden Dorfstraße	3	Ri. Robert-Bosch- Straße	x	x	x	x						(siehe Anm. der Haltestelle "Eglosheim A.-Bebel-Str", Pos. 4)
Ludwigsburg	Pflugfelden	Pflugfelden Karlsruher Allee	3	Ri. Sportplatz	x	x	x	x						(siehe Anm. der Haltestelle "Eglosheim A.-Bebel-Str", Pos. 4)
Ludwigsburg	Pflugfelden	Pflugfelden Möglinger Str.	3	Ri. Karlsruher Allee	x	x	x	x						(siehe Anm. der Haltestelle "Eglosheim A.-Bebel-Str", Pos. 4)
Ludwigsburg	Pflugfelden	Pflugfelden Möglinger Str.	4	Ri. Robert-Bosch-Str.						x			A-2	
Ludwigsburg	Pflugfelden	Pflugfelden Robert- Bosch-Str.	3	Ri. Steinbeisstraße	x	x	x	x						(siehe Anm. der Haltestelle "Eglosheim A.-Bebel-Str", Pos. 4)
Ludwigsburg	Pflugfelden	Pflugfelden Robert- Bosch-Str.	4	Ri. Möglinger Straße						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. 18cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Ludwigsburg	Pflugfelden	Pflugfelden Sportplatz	3	Ri. Herrschaftsweg	x	x	x	x						(siehe Anm. der Haltestelle "Eglosheim A.-Bebel-Str", Pos. 4)
Ludwigsburg	Poppenweiler	Poppenweiler Burghaldenstr.	3	Bus 430	x	x	x	x						(siehe Anm. der Haltestelle "Eglosheim A.-Bebel-Str", Pos. 4)
Ludwigsburg	Poppenweiler	Poppenweiler Burghaldenstr.	4	Bus 433 & Nachtbus	x	x	x	x						(siehe Anm. der Haltestelle "Eglosheim A.-Bebel-Str", Pos. 4)
Ludwigsburg	Poppenweiler	Poppenweiler Friedhof	3	Ri. Zehntscheuer						x			A-2	
Ludwigsburg	Poppenweiler	Poppenweiler Friedhof	4	Ri. Poppenweiler Straße						x			A-2	
Ludwigsburg	Poppenweiler	Poppenweiler Hochberger Str.	3	Ri. Neckarweihingen	x	x	x	x						(siehe Anm. der Haltestelle "Eglosheim A.-Bebel-Str", Pos. 4)
Ludwigsburg	Poppenweiler	Poppenweiler Hochberger Str.	4	Ri. Hochberg / Neckargröningen	x	x	x	x						(siehe Anm. der Haltestelle "Eglosheim A.-Bebel-Str", Pos. 4)
Ludwigsburg	Poppenweiler	Poppenweiler Jahnstr.	3	Ri. Friedhof	x	x	x	x						(siehe Anm. der Haltestelle "Eglosheim A.-Bebel-Str", Pos. 4)
Ludwigsburg	Poppenweiler	Poppenweiler Jahnstr.	4	Ri. Poppenweiler Straße	x	x	x	x						(siehe Anm. der Haltestelle "Eglosheim A.-Bebel-Str", Pos. 4)
Ludwigsburg	Poppenweiler	Poppenweiler Steinheimer Str.	3	Ri. Burghaldenstraße						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. 18cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Ludwigsburg	Poppenweiler	Poppenweiler Steinheimer Str.	4	Ri. Zehntscheuer						x		A-2		
Ludwigsburg	Poppenweiler	Poppenweiler Zehntscheuer	3	Ri. Steinheimer Straße	x	x	x	x					(siehe Anm. der Haltestelle "Eglosheim A.-Bebel-Str", Pos. 4)	
Ludwigsburg	Poppenweiler	Poppenweiler Zehntscheuer	4	Ri. Friedhof	x	x	x	x					(siehe Anm. der Haltestelle "Eglosheim A.-Bebel-Str", 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. 18cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Marbach (N)	Marbach (N)	Marb. (N) Grabenstraße	3	Eichgraben					x					
Marbach (N)	Marbach (N)	Marb.(N) Hö. Dreibronnenstr.	3	Ri. Erdmannhäuser Str./Eichgraben	x	x	x	x						
Marbach (N)	Marbach (N)	Marb.(N) Hö. Wiesbad. Platz	3	Ri. Hörnle Hochhaus	x	x	x	x						
Marbach (N)	Marbach (N)	Marb.(N) Hörnle Hochhaus	3	Ri. Dreibronnenstraße					x					
Marbach (N)	Marbach (N)	Marb.(N) Krankenh. (Wendepl.)		Krankenhaus (Wendeplatte)								x	B-2	
Marbach (N)	Marbach (N)	Marb.(N) Lilien- /Fliederstr.		Lilien-/Fliederstraße								x	B-2	
Marbach (N)	Marbach (N)	Marb.(N) Nelken- /Fliederstr.		Nelken-/Fliederstr.								x	B-2	
Marbach (N)	Marbach (N)	Marb.(N) Rielingshäuser Str.	3	Ri. Marbach (N)				x	x				B-1c	Die Begründung bezieht sich auf die Manövrierfläche.
Marbach (N)	Marbach (N)	Marb.(N) Rielingshäuser Str.	4	Ri. Huober				x	x					
Marbach (N)	Marbach (N)	Marb.(N) Sommerh./Fliederstr.		Sommerhalde/ Fliederstraße								x	B-2	
Marbach (N)	Marbach (N)	Marb.(N) Steiner- /Grabenstr.		Steiner-/ Grabenstraße								x	B-2	
Marbach (N)	Marbach (N)	Marb.(N) Steinerstr./Kiga		Steinerstr./ Kindergarten								x	B-2	
Marbach (N)	Marbach (N)	Marbach (N)	1	Bstg 1						x				Die Zuständigkeit liegt bei der DB AG.

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. 18cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Marbach (N)	Marbach (N)	Marbach (N)	2	Bstg 2					x				Die Zuständigkeit liegt bei der DB AG.	
Marbach (N)	Marbach (N)	Marbach (N)	4	Bstg 4					x				Die Zuständigkeit liegt bei der DB AG.	
Marbach (N)	Marbach (N)	Marbach (N)	5	Bstg 5					x				Die Zuständigkeit liegt bei der DB AG.	
Marbach (N)	Marbach (N)	Marbach (N)	6	Bstg 6					x				Die Zuständigkeit liegt bei der DB AG.	
Marbach (N)	Marbach (N)	Marbach (N)	7	Bstg 7					x				Die Zuständigkeit liegt bei der DB AG.	
Marbach (N)	Marbach (N)	Marbach (N)	AST	Bstg AST							x	B-2	Die Zuständigkeit liegt bei der DB AG.	
Marbach (N)	Marbach (N)	Marbach (N) Alte Post		Alte Post							x	B-2		
Marbach (N)	Marbach (N)	Marbach (N) Bad-Berka-Weg	3	Ri. Steinheimer Straße					x					
Marbach (N)	Marbach (N)	Marbach (N) Bad-Berka-Weg	4	Ri. Schillerhöhe					x			B-1c	Die Begründung bezieht sich auf die Manövrierfläche.	
Marbach (N)	Marbach (N)	Marbach (N) Cottaplatz		Cottaplatz							x	B-2		
Marbach (N)	Marbach (N)	Marbach (N) Ecke Haffnerstr.		Ecke Haffnerstr.							x	B-2		
Marbach (N)	Marbach (N)	Marbach (N) Eichgraben	1	Ri. Hörnle	x	x		x			x	B-1c		
Marbach (N)	Marbach (N)	Marbach (N) Eichgraben	2	Ri. Bahnhof		x		x			x	B-1c		
Marbach (N)	Marbach (N)	Marbach (N) Eichgraben	3	Ri. Ludwigsburg					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. 18cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Marbach (N)	Marbach (N)	Marbach (N) Eichgraben	4	Ri. Bahnhof						x		A-2		
Marbach (N)	Marbach (N)	Marbach (N) Erdmannh. Str.	3	Ri. Waage				x	x					
Marbach (N)	Marbach (N)	Marbach (N) Erdmannh. Str.	4	Ri. Bahnhof				x	x					
Marbach (N)	Marbach (N)	Marbach (N) Friedhof		Friedhof							x	B-2		
Marbach (N)	Marbach (N)	Marbach (N) Gartenstraße 28		Gartenstraße 28							x	B-2		
Marbach (N)	Marbach (N)	Marbach (N) Gartenstraße 4		Gartenstraße 4							x	B-2		
Marbach (N)	Marbach (N)	Marbach (N) Gartenstraße 48		Gartenstraße 48							x	B-2		
Marbach (N)	Marbach (N)	Marbach (N) Güntterstr.	3	Ri. König-Wilhelm- Platz						x		A-2		
Marbach (N)	Marbach (N)	Marbach (N) Güntterstr.	4	Ri. Marbach (N)	x	x	x	x						
Marbach (N)	Marbach (N)	Marbach (N) H.-Hesse- Straße 6		Hermann-Hesse- Straße 6							x	B-2		
Marbach (N)	Marbach (N)	Marbach (N) Hauffstraße 23		Hauffstraße 23							x	B-2		
Marbach (N)	Marbach (N)	Marbach (N) Hölderlinstraße	3	Ri. König-Wilhelm- Platz						x		B-1a, B-1c		
Marbach (N)	Marbach (N)	Marbach (N) Kaufland		Kaufland							x	B-2		
Marbach (N)	Marbach (N)	Marbach (N) Kelterplatz		Kelterplatz							x	B-2		
Marbach (N)	Marbach (N)	Marbach (N) Kernerstr. 44		Kernerstr. 44							x	B-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. 18cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Marbach (N)	Marbach (N)	Marbach (N) König- Wilhelm-Pl.	3	Ri. Hölderlinstr.					x			A-2		
Marbach (N)	Marbach (N)	Marbach (N) König- Wilhelm-Pl.	4	Ri. Güntterstr.					x			A-2		
Marbach (N)	Marbach (N)	Marbach (N) Krankenhaus	3	Ri. Marbach					x			A-2		
Marbach (N)	Marbach (N)	Marbach (N) Krankenhaus	4	Ri. Blattert/Kelter							x	B-2		
Marbach (N)	Marbach (N)	Marbach (N) Krummenäcker- /Blankensteinstr.		Krummenäcker-/ Blankensteinstr.							x	B-2		
Marbach (N)	Marbach (N)	Marbach (N) LIDL		LIDL							x	B-2		
Marbach (N)	Marbach (N)	Marbach (N) Mörikestr. 20		Mörikestr. 20							x	B-2		
Marbach (N)	Marbach (N)	Marbach (N) Niklastorstraße 9		Niklastorstraße 9							x	B-2		
Marbach (N)	Marbach (N)	Marbach (N) Rathaus		Rathaus							x	B-2		
Marbach (N)	Marbach (N)	Marbach (N) Ringstraße		Ringstraße							x	B-2		
Marbach (N)	Marbach (N)	Marbach (N) Schillerhöhe	3	Ri. Ost					x			A-2		
Marbach (N)	Marbach (N)	Marbach (N) Schillerhöhe	4	Ri. West					x			A-2		
Marbach (N)	Marbach (N)	Marbach (N) Schwab- /Goethestr.		Schwab-/Goethestr.							x	B-2		
Marbach (N)	Marbach (N)	Marbach (N) Schwabstr. 131		Schwabstr. 131							x	B-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. 18cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Marbach (N)	Marbach (N)	Marbach (N) Schwabstr. 43		Schwabstr. 43							x	B-2		
Marbach (N)	Marbach (N)	Marbach (N) Schwabstr. 72		Schwabstr. 72							x	B-2		
Marbach (N)	Marbach (N)	Marbach (N) Schwabstr. 91		Schwabstr. 91							x	B-2		
Marbach (N)	Marbach (N)	Marbach (N) Schwabstraße 19		Schwabstraße 19							x	B-2		
Marbach (N)	Marbach (N)	Marbach (N) Silcherstr. 23		Silcherstr. 23							x	B-2		
Marbach (N)	Marbach (N)	Marbach (N) Silcherstr. 32		Silcherstr. 32							x	B-2		
Marbach (N)	Marbach (N)	Marbach (N) Sommerhalde 28		Sommerhalde 28							x	B-2		
Marbach (N)	Marbach (N)	Marbach (N) Stadionhalle	3	Ri. Erdmannhäuser Str.					x			A-2		
Marbach (N)	Marbach (N)	Marbach (N) Stadionhalle	4	Ri. König-Wilhelm- Platz					x			A-2		
Marbach (N)	Marbach (N)	Marbach (N) Technologiepark	3	Ri. Eichgraben					x			A-2	<i>Die Zuständigkeit liegt beim Regierungs- präsidium Stuttgart.</i>	
Marbach (N)	Marbach (N)	Marbach (N) Technologiepark	4	Ri. Immanuel- Dornfeld.-Straße					x			A-2	<i>Die Zuständigkeit liegt beim Regierungs- präsidium Stuttgart.</i>	
Marbach (N)	Marbach (N)	Marbach (N) Th.- Heuss-Str. 1-3		Theodor-Heuss-Str. 1- 3							x	B-2		
Marbach (N)	Marbach (N)	Marbach (N) Torgasse		Torgasse							x	B-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. 18cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Marbach (N)	Marbach (N)	Marbach (N) Uhlandstr. 22		Uhlandstr. 22							x	B-2		
Marbach (N)	Marbach (N)	Marbach (N) Weimarstraße	3	Ri. Schillerhöhe					x			A-2		
Marbach (N)	Marbach (N)	Marbach (N) Ziegelstraße 6		Ziegelstraße 6							x	B-2		
Marbach (N)	Rielings- hausen	Rielingshausen Egelsee	3	Ri. Marbach				x						
Marbach (N)	Rielings- hausen	Rielingshausen Egelsee	4	Ri. Backnang				x						
Marbach (N)	Rielings- hausen	Rielingshausen Hauptstraße	3	Ri. Schweißbrücke				x						
Marbach (N)	Rielings- hausen	Rielingshausen Hauptstraße	4	Ri. Egelsee				x						
Marbach (N)	Rielings- hausen	Rielingshausen Sportplatz	3	Ri. Egelsee							x	A-2	<i>Die Zuständigkeit liegt beim Landkreis Ludwigsburg.</i>	
Marbach (N)	Rielings- hausen	Rielingshausen Sportplatz	4	Ri. Hardtwaldhalle							x	A-2	<i>Die Zuständigkeit liegt beim Landkreis Ludwigsburg.</i>	

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. 18cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Markgröningen	Markgröningen	Markgr. Behindertenheim	3	Ri. Klinik/Schule					x					Die Zuständigkeit liegt beim Regierungspräsidium Stuttgart.
Markgröningen	Markgröningen	Markgr. Behindertenheim	4	Ri. Markgröninger Straße					x					Die Zuständigkeit liegt beim Regierungspräsidium Stuttgart.
Markgröningen	Markgröningen	Markgr. Bildungszentrum	3	Ri. alle Richtungen			x	x		x			A-2	
Markgröningen	Markgröningen	Markgr. H.-Lange-Schule	3	Ri. Pappelw./Münchinger Str./Haus Frank			x	x		x			A-1	
Markgröningen	Markgröningen	Markgr. H.-Lange-Schule	4	Ri. Mitte/Helenenstraße				x		x			A-1	
Markgröningen	Markgröningen	Markgr. Heyd-Schule	3	Ri. Haus Frank			x	x		x			A-2	
Markgröningen	Markgröningen	Markgr. Heyd-Schule	4	Ri. Mitte			x	x		x			A-2	
Markgröningen	Markgröningen	Markgr. Klinik/Schule	3	Ri. Behindertenheim					x					Die Zuständigkeit liegt beim Regierungspräsidium Stuttgart.
Markgröningen	Markgröningen	Markgr. Klinik/Schule	4	Ri. Abzweigung Bahnhof					x					Die Zuständigkeit liegt beim Regierungspräsidium Stuttgart.
Markgröningen	Markgröningen	Markgr. Mitte/Helenenstr.	3	Ri. Münchinger Straße				x	x					
Markgröningen	Markgröningen	Markgr. Stuttgarter Weg	3	Ri. Münchinger Straße				x				x	B-2	Die Haltestelle entfällt bei einer Reaktivierung der Bahnstrecke.

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. 18cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Markgröningen	Markgröningen	Markgr. Stuttgarter Weg	4	Ri. Endpunkt/Sträßle				x				x	B-2	Die Haltestelle entfällt bei einer Reaktivierung der Bahnstrecke.
Markgröningen	Markgröningen	Markgröningen Abzw. Bf	3	Ri. Markgröningen	x	x	x	x						
Markgröningen	Markgröningen	Markgröningen Abzw. Bf	4	Ri. Asperg	x	x	x	x						
Markgröningen	Markgröningen	Markgröningen Festplatz	3	Ri. Heyd-Schule/Festplatz			x	x		x			A-1	
Markgröningen	Markgröningen	Markgröningen Haus Frank	3	Ri. Unterriexingen				x	x					
Markgröningen	Markgröningen	Markgröningen Haus Frank	4	Ri. Festplatz				x	x					
Markgröningen	Markgröningen	Markgröningen Im langen Feld	3	Ri. Sträßle			x	x				x	B-2	Die Haltestelle entfällt bei einer Reaktivierung der Bahnstrecke.
Markgröningen	Markgröningen	Markgröningen Im langen Feld	4	Ri. Markgröninger Straße			x	x				x	B-2	Die Haltestelle entfällt bei einer Reaktivierung der Bahnstrecke.
Markgröningen	Markgröningen	Markgröningen Mitte/Volksbank	3	Ri. Heyd-Schule/Festplatz			x	x	x					
Markgröningen	Markgröningen	Markgröningen Mitte/Wernerstr.	3	Ri. Münchinger Str./Mitte Volksbank	x	x	x	x						
Markgröningen	Markgröningen	Markgröningen Mitte/Wernerstr.	4	Ri. Abzw. Bahnhof/Sträßle	x	x	x	x						
Markgröningen	Markgröningen	Markgröningen Münchinger Str.	3	Pos 3				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. 18cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Markgröningen	Markgröningen	Markgröningen Münchinger Str.	4	Pos 4				x		x			A-1	
Markgröningen	Markgröningen	Markgröningen Pappelweg	3	Ri. Rebsteige				x		x			A-1	
Markgröningen	Markgröningen	Markgröningen Pappelweg	4	Ri. Helene-Lange-Schule				x		x			A-1	
Markgröningen	Markgröningen	Markgröningen Rebsteige	3	Ri. Pappelweg				x	x					
Markgröningen	Markgröningen	Markgröningen Steinbeisstr.	3	Ri. Abzweig Bahnhof					x					
Markgröningen	Markgröningen	Markgröningen Steinbeisstr.	4	Ri. Klinik/Schule					x					
Markgröningen	Markgröningen	Markgröningen Sträßle	3	Ri. Möglingen				x				x	B-2	Die Haltestelle entfällt bei einer Reaktivierung der Bahnstrecke.
Markgröningen	Markgröningen	Markgröningen Sträßle	4	Ri. Markgröningen				x				x	B-2	Die Haltestelle entfällt bei einer Reaktivierung der Bahnstrecke.
Markgröningen	Unterriexingen	Unterriex. Glemsbrücke	3	Ri. Mühlstraße				x		x			A-2	
Markgröningen	Unterriexingen	Unterriex. Glemsbrücke	4	Ri. Hauptstraße				x		x			A-2	
Markgröningen	Unterriexingen	Unterriex. Industriegebiet	3	Ri. Hauptstr.			x	x		x			A-1	
Markgröningen	Unterriexingen	Unterriex. Industriegebiet	4	Ri. Markgröningen			x	x		x			A-1	
Markgröningen	Unterriexingen	Unterriexingen Hauptstr.	3	Ri. Industriegebiet				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. 18cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Mark- gröningen	Unter- riexingen	Unterriexingen Hauptstr.	4	Ri. Am Türmle/ Glemsbrücke				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. 18cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Möglingen	Möglingen	Furtbachschule	3	536/9 Ri. Asperg, Tamm; 534/8 Ri. Markgröningen, Unterriexingen			x	x		x			A-3	
Möglingen	Möglingen	Mögl. Hindenburgstraße	1	Pos 1			x	x			x		A-2	Die Bushaltestelle befindet sich in der Ortsmitte. Diese wurde in das Sanierungsgebiet "Ortskern" aufgenommen. Es ist vorgesehen die Buslinien und Bushaltestellen in diesem Sanierungsgebiet zu untersuchen und neu zu planen. Die Haltestellen sollen aus der Hindenburgstraße verlagert werden.
Möglingen	Möglingen	Mögl. Hindenburgstraße	2	Pos 2			x	x			x		A-2	(siehe Anmerkung "Mögl. Hindenburgstraße", Pos. 1)
Möglingen	Möglingen	Mögl. Hirschgartenweg	3	Ri. Bahnhofstraße			x	x			x		A-2	Die Bushaltestelle ist von der Neuplanung der Buslinien und Bushaltestellen im Sanierungsgebiet "Ortskern" betroffen.

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. 18cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Möglingen	Möglingen	Mögl. Sonnenbrunnen	3	Ri. Hindenburgstraße				x		x				
Möglingen	Möglingen	Mögl. Sonnenbrunnen	4	Ri. Daimlerstraße				x		x				
Möglingen	Möglingen	Möglingen Aussiedlerhöfe	3	Ri. Pflugfelder Straße	x	x		x			x		A-4	<i>Die Zuständigkeit liegt beim Regierungs- präsidium Stuttgart.</i>
Möglingen	Möglingen	Möglingen Aussiedlerhöfe	4	Ri. Hindenburgstraße	x	x		x			x		A-4	<i>Die Zuständigkeit liegt beim Regierungs- präsidium Stuttgart</i>
Möglingen	Möglingen	Möglingen Bahnhofstr.	3	Ri. Brühlstraße				x		x				
Möglingen	Möglingen	Möglingen Bahnhofstr.	4	Ri. Im Bornrain				x		x				
Möglingen	Möglingen	Möglingen Brühlstraße	3	Ri. Hindenburgstraße			x	x		x				
Möglingen	Möglingen	Möglingen Daimlerstr.	3	Ri. Löscher Ost			x	x		x				
Möglingen	Möglingen	Möglingen Daimlerstr.	4	Ri. Lotter				x		x				
Möglingen	Möglingen	Möglingen Im Bornrain	3	Ri. Bahnhofstraße			x	x		x				
Möglingen	Möglingen	Möglingen Im Bornrain	4	Ri. Wartbergstraße		x	x	x			x		A-4	
Möglingen	Möglingen	Möglingen Löscher Ost	3	533/534/536 Ri. Wart- bergstr/Löscher West			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. 18cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Möglingen	Möglingen	Möglingen Löscher Ost	4	508 Ri. Löscher West			x	x				x		Die Haltestelle ist ca. 100m von der Haltestelle Löscher Ost (533/534/536) entfernt. Deren Umbau ist bis 2022 geplant. Barrierefreie Übergänge und Verbindungswege zwischen den Haltestellen sind vorhanden.
Möglingen	Möglingen	Möglingen Löscher Ost	5	533/534/536 Ri. Daimlerstr/ Sonnenbrunnen			x	x	x					
Möglingen	Möglingen	Möglingen Löscher Ost	6	Ri. Zuffenhausen				x				x		(siehe Anmerkung "Möglingen Löscher Ost", Pos. 4)
Möglingen	Möglingen	Möglingen Löscher West	3	Ri. Alle Richtungen			x	x	x					
Möglingen	Möglingen	Möglingen Ludwigsburger Str.	3	Ri. Sonnenbrunnen				x		x				
Möglingen	Möglingen	Möglingen Markgröninger Str.	3	Ri. Markgröningen			x	x	x					
Möglingen	Möglingen	Möglingen Markgröninger Str.	4	Ri. Möglingen			x	x	x					
Möglingen	Möglingen	Möglingen Schwieberdinger Str.	3	Ri. Ludwigsburger Straße/Münchingen				x			x			
Möglingen	Möglingen	Möglingen Schwieberdinger Str.	4	Ri. Hindenburgstraße				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. 18cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Möglingen	Möglingen	Möglingen Tennisplätze	3	Ri. Pflugfelden/ Ludwigsburg				x	x					<i>Die Zuständigkeit liegt beim Landkreis Ludwigsburg.</i>
Möglingen	Möglingen	Möglingen Wartbergstr.	3	Ri. Im Bornrain			x	x			x			
Möglingen	Möglingen	Möglingen Wartbergstr.	4	Ri. Löscher			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. 18cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Mundelsheim	Mundelsheim	Mundelsheim Hessigheimer Str.	3	Ri. Hessigh. Gartenstraße				x	x					
Mundelsheim	Mundelsheim	Mundelsheim Hessigheimer Str.	4	Ri. Lange Straße				x	x					
Mundelsheim	Mundelsheim	Mundelsheim Lange Str.	3	Ri. Hessigheimer Straße				x	x					
Mundelsheim	Mundelsheim	Mundelsheim Lange Str.	4	Ri. SÜWAG				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. 18cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Murr	Murr	Murr Bietigheimer Str.	3	Ri. Ortsmitte				x	x					
Murr	Murr	Murr Blattert	3	Ri. Ortmitte				x	x					
Murr	Murr	Murr Blattert	4	Ri. Marbach/ Pleidelsheim			x	x	x					
Murr	Murr	Murr Hardtlinde	3	Ri. Ortsmitte			x	x	x					
Murr	Murr	Murr Hardtlinde	4	Ri. Murrer Straße			x	x	x					
Murr	Murr	Murr Ortsmitte	3	Ri. Hardtlinde			x	x				x	B-1a	
Murr	Murr	Murr Ortsmitte	4	Ri. Blattert			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. 18cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Oberriexingen	Oberriexingen	Oberriex. Sachsenheimer Str.	3	Ri. Oberriexinger Straße					x			A-1, A-2, A-3, B-1c	Die Bushaltestelle soll im Zuge der Sanierung der Ortsdurchfahrt umgebaut werden.	
Oberriexingen	Oberriexingen	Oberriex. Sachsenheimer Str.	4	Ri. Mühlestraße			x		x			A-1, A-2, A-3, B-1c	Die Bushaltestelle soll im Zuge der Sanierung der Ortsdurchfahrt umgebaut werden.	
Oberriexingen	Oberriexingen	Oberriexingen Mörikestraße	3	Ri. Rathaus	x	x	x	x						
Oberriexingen	Oberriexingen	Oberriexingen Mühlestr.	3	Ri. Theodor-Heuss-Straße					x			A-1		
Oberriexingen	Oberriexingen	Oberriexingen Rathaus	3	Ri. Talhöfe/ Unterriexingen					x			A-2, B-1c	Die Bushaltestelle soll im Zuge der Sanierung der Ortsdurchfahrt umgebaut werden.	
Oberriexingen	Oberriexingen	Oberriexingen Rathaus	4	Ri. Sachsenheimer Str.			x		x			A-2, A-3, B-1c	Die Bushaltestelle soll im Zuge der Sanierung der Ortsdurchfahrt umgebaut werden.	
Oberriexingen	Oberriexingen	Oberriexingen Roter Baum	3	Ri. Mörikestraße			x		x			A-1, B-1b, B-1c		
Oberriexingen	Oberriexingen	Oberriexingen Th.-Heuss-Str.	3	Ri. Roter Baum			x		x			A-1, B-1b, 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. 18cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Oberstenfeld	Gronau	Gronau Krone	3	Ri. Schule			x	x		x		A-2	Die Haltestelle befindet sich an der Ortsdurchfahrt in Gronau. Da geplant ist, diese im Jahr 2022 zu sanieren, soll der Umbau der Bushaltestellen in diesem Zuge erfolgen.	
Oberstenfeld	Gronau	Gronau Krone	4	Ri. Prevorst Löwen			x	x		x		A-2	Die Haltestelle befindet sich an der Ortsdurchfahrt in Gronau. Da geplant ist, diese im Jahr 2022 zu sanieren, soll der Umbau der Bushaltestellen in diesem Zuge erfolgen.	

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. 18cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Oberstenfeld	Gronau	Gronau Schule	3	Ri. Oberstenfeld			x	x		x		A-1	Aufgrund der finanziellen und auch personellen Kapazitäten der Gemeinde Oberstenfeld, ist - Stand heute - der Umbau von insgesamt 5 Bushaltestellen in 2021 geplant und von 12 weiteren Bushaltestellen in den Folgejahren. Mit dieser Aufteilung wäre spätestens im Jahr 2022 mindestens eine Haltestelle pro Ortsteil vorhanden. In den Folgejahren werden weitere Mittel im Haushalt eingestellt, die allerdings nur eine schrittweise Umsetzung ermöglichen.	
Oberstenfeld	Gronau	Gronau Schule	4	Ri. Beilstein/Gronau			x	x		x		A-1	(Siehe Anmerkung "Gronau Schule", Pos.3)	
Oberstenfeld	Oberstenfeld	Mineralfreibad		Ri. Oberstenfeld			x	x		x		A-1	(Siehe Anmerkung "Gronau Schule", Pos.3)	
Oberstenfeld	Oberstenfeld	Oberstenf. Kath. Kirche	3	Ri. Beilstein				x		x		A-1	(Siehe Anmerkung "Gronau Schule", Pos.3)	
Oberstenfeld	Oberstenfeld	Oberstenf. Kath. Kirche	4	Ri. Oberstenfeld				x		x		A-1	(Siehe Anmerkung "Gronau Schule", 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. 18cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Oberstenfeld	Oberstenfeld	Oberstenf. Lichtenberger Str.	3	Ri. Rathaus			x	x		x		A-1	(Siehe Anmerkung "Gronau Schule", Pos.3)	
Oberstenfeld	Oberstenfeld	Oberstenf. Lichtenberger Str.	4	Ri. Kreuzstraße			x	x		x		A-1	(Siehe Anmerkung "Gronau Schule", Pos.3)	
Oberstenfeld	Oberstenfeld	Oberstenfeld Beilsteiner Str.	3	Ri. Schule				x			x	B-1a, B-1b		
Oberstenfeld	Oberstenfeld	Oberstenfeld Beilsteiner Str.	4	Ri. Lichtenberger Straße				x			x	B-1a, B-1b		
Oberstenfeld	Oberstenfeld	Oberstenfeld Kreuzstr.	3	Ri. Lichtenberger Straße				x	x				(Siehe Anmerkung "Gronau Schule", Pos.3)	
Oberstenfeld	Oberstenfeld	Oberstenfeld Kreuzstr.	4	Ri. Schule				x	x				(Siehe Anmerkung "Gronau Schule", Pos.3)	
Oberstenfeld	Oberstenfeld	Oberstenfeld Nussbaumweg	3	Ri. Rathaus				x		x		A-1	(Siehe Anmerkung "Gronau Schule", Pos.3)	
Oberstenfeld	Oberstenfeld	Oberstenfeld Nussbaumweg	4	Ri. Sauserhof				x		x		A-1	(Siehe Anmerkung "Gronau Schule", Pos.3)	
Oberstenfeld	Oberstenfeld	Oberstenfeld Rathaus	3	Ri. Nussbaumweg	x		x	x	x				(Siehe Anmerkung "Gronau Schule", Pos.3)	
Oberstenfeld	Oberstenfeld	Oberstenfeld Rathaus	4	Ri. Lichtenberger Straße/Kath. Kirche	x			x	x				(Siehe Anmerkung "Gronau Schule", Pos.3)	
Oberstenfeld	Oberstenfeld	Oberstenfeld Schule	3	Ri. Beilsteiner Straße				x		x		A-1	(Siehe Anmerkung "Gronau Schule", Pos.3)	
Oberstenfeld	Prevorst	Prev. Feuerwehr	3	Ri. Prevorst Löwen			x	x	x				(Siehe Anmerkung "Gronau Schule", Pos.3)	
Oberstenfeld	Prevorst	Prevorst Löwen	3	Ri. Krone				x			x	B-1a, B-1b		
Oberstenfeld	Prevorst	Prevorst Löwen	4	Ri. Prevorst Feuerwehr				x			x	B-1a, 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. 18cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Pleidelsheim	Pleidelsheim	Pleidelsh. Wiegeh./ Riedb.str.	3	Ri. Hauptstr./Murr			x	x		x			A-2	
Pleidelsheim	Pleidelsheim	Pleidelsheim Am Friedhof	3	Ri. Hauptstraße				x	x					
Pleidelsheim	Pleidelsheim	Pleidelsheim Am Friedhof	4	Ri. Tiefengasse				x	x					
Pleidelsheim	Pleidelsheim	Pleidelsheim Beihinger Str.	3	Ri. Wiegehalle				x	x					
Pleidelsheim	Pleidelsheim	Pleidelsheim Beihinger Str.	4	Ri. Hohenzollernstraße			x	x	x					
Pleidelsheim	Pleidelsheim	Pleidelsheim Hauptstraße	3	Ri. Wiegehalle/ Riedbachstr./Beihinger Str.			x	x	x					
Pleidelsheim	Pleidelsheim	Pleidelsheim Hauptstraße	4	Ri. Am Friedhof								x	B-1c	
Pleidelsheim	Pleidelsheim	Pleidelsheim Hohenzollernstr.	3	Ri. Beihinger Straße	x	x		x				x	B-1c	
Pleidelsheim	Pleidelsheim	Pleidelsheim Hohenzollernstr.	4	Ri. Robert-Bosch-Straße	x	x	x	x						
Pleidelsheim	Pleidelsheim	Pleidelsheim R.-Bosch-Str.	3	Ri. Hohenzollernstr.			x	x	x					
Pleidelsheim	Pleidelsheim	Pleidelsheim R.-Bosch-Str.	4	Ri. Beihinger Platz				x	x					
Pleidelsheim	Pleidelsheim	Pleidelsh. SÜWAG	3	Ri. Endwiesenstraße	x	x		x	x					
Pleidelsheim	Pleidelsheim	Pleidelsh. SÜWAG	4	Ri. Wiegehalle			x	x	x					
Pleidelsheim	Pleidelsheim	Pleidelsheim Wiegehalle	3	Ri. SÜWAG			x	x		x			A-2	
Pleidelsheim	Pleidelsheim	Pleidelsheim Wiegehalle	4	Ri. Hauptstraße/ Beihinger Straße			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. 18cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Remseck (N)	Aldingen	Ald. Kindergarten Albstr.	3	Ri. Kindergarten Leonberger Straße			x	x	x					
Remseck (N)	Aldingen	Ald. Kindergarten Albstr.	4	Ri. Oßweiler Weg			x	x				x	B-1b	
Remseck (N)	Aldingen	Ald. Kindergarten Leonb. Str.	3	Ri. Bildungszentrum			x	x				x	B-1a, B-1b	
Remseck (N)	Aldingen	Ald. Kindergarten Leonb. Str.	4	Ri. Kindergarten Albstraße			x	x				x	B-1a	
Remseck (N)	Aldingen	Aldingen Berliner Straße	3	Ri. Goethestraße			x	x	x					
Remseck (N)	Aldingen	Aldingen Berliner Straße	4	Ri. Pattonv. Realschule				x	x					
Remseck (N)	Aldingen	Aldingen Cannstatter Str.	3	Ri. Hornbach/ Mühlweg			x	x	x					
Remseck (N)	Aldingen	Aldingen Cannstatter Str.	4	Ri. Schlosshof/ Goethestraße			x	x	x					
Remseck (N)	Aldingen	Aldingen Goethestraße	3	Ri. Mühlweg				x				x	B-1a	
Remseck (N)	Aldingen	Aldingen Goethestraße	4	Ri. Berliner Straße				x				x	B-1a	
Remseck (N)	Aldingen	Aldingen Haus der Bürger	3	Ri. Kernersteg	x	x	x	x						
Remseck (N)	Aldingen	Aldingen Haus der Bürger	4	Ri. Haus der Feuerwehr	x	x	x	x						
Remseck (N)	Aldingen	Aldingen Haus der Feuerwehr	3	Ri. Stadtbahn/ Ostfriedhof			x	x	x					
Remseck (N)	Aldingen	Aldingen Haus der Feuerwehr	4	Ri. Neckarstraße				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. 18cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Remseck (N)	Aldingen	Aldingen Hornbach	3	Linie 451 Ri. Cannstatter Str.	x	x	x	x						
Remseck (N)	Aldingen	Aldingen Kaltenthalstr.	3	Ri. Remseck			x	x				x	B-1a	
Remseck (N)	Aldingen	Aldingen Kaltenthalstr.	4	Ri. Oßweiler Weg			x	x				x	B-1a	
Remseck (N)	Aldingen	Aldingen Kernersteg	3	Ri. Pattonville								x	B-1b	
Remseck (N)	Aldingen	Aldingen Kohlenweg	4	Ri. Süd				x				x	B-1c	
Remseck (N)	Aldingen	Aldingen L.-Meitner- Gymnasium	3	Ri. Haus der Jugend			x	x	x					Die Stadt Remseck am Neckar hat für die nächsten Jahre 200.000,- €/a für den Umbau von Bushaltestelle zur Barrierefreiheit eingestellt. Jedes Jahr sollen dann 4 Paar Haltestellen umgebaut werden, so dass sie barrierefrei sind.
Remseck (N)	Aldingen	Aldingen L.-Meitner- Gymnasium	4	Ri. Kindergarten Leonberger Straße			x	x	x					siehe Anmerkung "Aldingen L.-Meitner- Gymnasium", Pos. 3
Remseck (N)	Aldingen	Aldingen Mühlweg	3	Ri. Schlosshof				x	x					
Remseck (N)	Aldingen	Aldingen Mühlweg	4	Ri. Goethestraße				x				x	B-1a, 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. 18cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Remseck (N)	Aldingen	Aldingen Neckarschule	4	Ri. Neckarstraße				x	x					siehe Anmerkung "Aldingen L.-Meitner-Gymnasium", Pos. 3
Remseck (N)	Aldingen	Aldingen Oßweiler Weg	3	Ri. Kindergarten Albstraße				x				x	B-1b, B-1c	
Remseck (N)	Aldingen	Aldingen Oßweiler Weg	4	Ri. Kaltenthalstraße				x				x	B-1b, B-1c	
Remseck (N)	Aldingen	Aldingen Schlosshof	3	Ri. Cannstatter Straße			x	x	x					siehe Anmerkung "Aldingen L.-Meitner-Gymnasium", Pos. 3
Remseck (N)	Aldingen	Aldingen Schlosshof	4	Ri. Neckarstraße			x	x				x	B-1a	
Remseck (N)	Hochberg	Hochberg Adlerplatz	3	Ri. Alexandrinenplatz			x	x	x					siehe Anmerkung "Aldingen L.-Meitner-Gymnasium", Pos. 3
Remseck (N)	Hochberg	Hochberg Adlerplatz	4	Ri. Neckarzentrum				x	x					
Remseck (N)	Hochberg	Hochberg Alexandrinenpl.	3	Ri. Rotweg			x	x	x					siehe Anmerkung "Aldingen L.-Meitner-Gymnasium", Pos. 3
Remseck (N)	Hochberg	Hochberg Alexandrinenpl.	4	Ri. Adlerplatz/ Lindenstraße			x	x	x					siehe Anmerkung "Aldingen L.-Meitner-Gymnasium", Pos. 3
Remseck (N)	Hochberg	Hochberg Hochberger Wald	3	Ri. Waldallee						x				siehe Anmerkung "Aldingen L.-Meitner-Gymnasium", Pos. 3
Remseck (N)	Hochberg	Hochberg Lindenstraße	3	Ri. Friedhof			x	x	x					
Remseck (N)	Hochberg	Hochberg Lindenstraße	4	Ri. Alexandrinenplatz					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. 18cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Remseck (N)	Hochberg	Hochberg Neckarzentrum	3	Ri. Schießtal			x	x	x					
Remseck (N)	Hochberg	Hochberg Rotweg	3	Ri. Hochdorf/ Bittenfeld			x	x		x				siehe Anmerkung "Aldingen L.-Meitner-Gymnasium", Pos. 3
Remseck (N)	Hochberg	Hochberg Rotweg	4	Ri. Alexandrinenplatz				x		x				siehe Anmerkung "Aldingen L.-Meitner-Gymnasium", Pos. 3
Remseck (N)	Hochberg	Hochberg Waldallee	3	Ri. Rotweg				x	x					
Remseck (N)	Hochberg	Hochberg Waldallee	4	Ri. Hochberger Wald				x	x					
Remseck (N)	Hochdorf (LB)	Hochdorf Hochberger Str.	3	Ri. Wilhelmsplatz				x	x					
Remseck (N)	Hochdorf (LB)	Hochdorf Hochberger Str.	4	Ri. Rotweg			x	x	x					siehe Anmerkung "Aldingen L.-Meitner-Gymnasium", Pos. 3
Remseck (N)	Hochdorf (LB)	Hochdorf Poppenweiler Str.	3	Ri. Friedhof					x					
Remseck (N)	Hochdorf (LB)	Hochdorf Poppenweiler Str.	4	Ri. Wilhelmsplatz					x					
Remseck (N)	Hochdorf (LB)	Hochdorf Sonne	3	Ri. Wilhelmsplatz				x	x					
Remseck (N)	Hochdorf (LB)	Hochdorf Sonne	4	Ankunft					x					
Remseck (N)	Hochdorf (LB)	Hochdorf Wendeplatte	3	Ri. Sonne			x	x				x	B-1b	
Remseck (N)	Hochdorf (LB)	Hochdorf Wilhelmsplatz	3	Ri. Poppenweiler Straße				x	x					siehe Anmerkung "Aldingen L.-Meitner-Gymnasium", 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. 18cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Remseck (N)	Hochdorf (LB)	Hochdorf Wilhelmsplatz	4	Ri. Hochberger Straße				x	x					siehe Anmerkung "Aldingen L.-Meitner-Gymnasium", Pos. 3
Remseck (N)	Neckargröningen	Neckargröningen Bank	3	Ri. Lamm	x	x	x	x						
Remseck (N)	Neckargröningen	Neckargröningen Bank	4	Ri. Schießtal/Neckarstr./Ostfriedhof	x	x		x	x					
Remseck (N)	Neckargröningen	Neckargröningen Haus d. Jugend	3	Ri. Remseck				x				x	B-1a	
Remseck (N)	Neckargröningen	Neckargröningen Haus d. Jugend	4	Ri. Bildungszentrum			x	x	x					
Remseck (N)	Neckargröningen	Neckargröningen Lamm	3	Ri. Wasenstraße			x	x	x					
Remseck (N)	Neckargröningen	Neckargröningen Lamm	4	Ri. Bank			x	x				x	B-1a	
Remseck (N)	Neckargröningen	Neckargröningen Rainwiesen	3	Ri. Remseck				x		x			A-2	Die Haltestelle wird mit dem Ausbau des Industriegebiets verlegt und barrierefrei ausgebaut.
Remseck (N)	Neckargröningen	Neckargröningen Remseck	1	Linien 402/403/405 Ri. Haus der Jugend/	x		x	x	x					siehe Anmerkung "Aldingen L.-Meitner-Gymnasium", Pos. 3
Remseck (N)	Neckargröningen	Neckargröningen Remseck	2	L.431/451 Ri. H. d. Feuerw./L.432 Ri. LB	x		x	x	x					siehe Anmerkung "Aldingen L.-Meitner-Gymnasium", 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. 18cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Remseck (N)	Neckargröningen	Neckargröningen Remseck	3	L. 432 Ri. Hegnach/L 451 Ri. Rainwiesen	x		x	x	x					siehe Anmerkung "Aldingen L.-Meitner-Gymnasium", Pos. 3
Remseck (N)	Neckargröningen	Neckargröningen Remseck	4	402 Ri Rath./403 Ri Wasenstr/405 Ri Bank	x		x	x	x					siehe Anmerkung "Aldingen L.-Meitner-Gymnasium", Pos. 3
Remseck (N)	Neckargröningen	Neckargröningen Schießtal	3	West	x	x	x	x						
Remseck (N)	Neckargröningen	Neckargröningen Schießtal	4	Ost	x	x	x	x						
Remseck (N)	Neckargröningen	Neckargröningen Wasenstr.	3	Ri. Stadtbahn/Rathaus/Waiblingen				x		x				siehe Anmerkung "Aldingen L.-Meitner-Gymnasium", Pos. 3
Remseck (N)	Neckargröningen	Neckargröningen Wasenstr.	4	Ri. Lamm			x	x	x					
Remseck (N)	Neckarrems	Neckarrems Dorfstraße	3	Ri. Rathaus			x	x	x					
Remseck (N)	Neckarrems	Neckarrems Dorfstraße	4	Ri. Kelterschule			x	x	x					
Remseck (N)	Neckarrems	Neckarrems Friedhof	3	Ri. Neckarhalde	x	x	x	x						
Remseck (N)	Neckarrems	Neckarrems Friedhof	4	Ri. Lindenstraße	x	x		x	x					
Remseck (N)	Neckarrems	Neckarrems Haus am Remsufer	3	Ri. Rathaus			x	x	x					
Remseck (N)	Neckarrems	Neckarrems Haus am Remsufer	4	Ri. Dorfstraße				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. 18cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Remseck (N)	Neckarrems	Neckarrems Kelterschule	3	Ri. Dorfstraße	x		x	x	x					siehe Anmerkung "Aldingen L.-Meitner-Gymnasium", Pos. 3
Remseck (N)	Neckarrems	Neckarrems Kelterschule	4	Ri. Neckarhalde			x	x	x					siehe Anmerkung "Aldingen L.-Meitner-Gymnasium", Pos. 3
Remseck (N)	Neckarrems	Neckarrems Neckarhalde	3	Ri. Remstalstraße/ Hochberg					x					
Remseck (N)	Neckarrems	Neckarrems Neckarhalde	4	Ri. Rathaus					x					
Remseck (N)	Neckarrems	Neckarrems Rathaus	3	Ri. Steige			x	x	x					siehe Anmerkung "Aldingen L.-Meitner-Gymnasium", Pos. 3
Remseck (N)	Neckarrems	Neckarrems Remstalstr.	3	Ri. Hauptstraße			x	x	x					
Remseck (N)	Neckarrems	Neckarrems Remstalstr.	4	Ri. Rathaus				x	x					
Remseck (N)	Neckarrems	Neckarrems Steige	3	Ri. Traubenstraße			x	x	x					
Remseck (N)	Neckarrems	Neckarrems Traubenstraße	3	Ri. Neckarhalde				x	x					siehe Anmerkung "Aldingen L.-Meitner-Gymnasium", Pos. 3
Remseck (N)	Pattonville	Pattonv. Realsch.	1	Ri. Pattonville Mitte	x	x	x	x						
Remseck (N)	Pattonville	Pattonv. Realsch.	2	Realschule H/R	x	x	x	x						
Remseck (N)	Pattonville	Pattonv. Realsch.	3	Endhalte / Ri. Aldingen	x	x	x	x						
Remseck (N)	Pattonville	Pattonville Berufsschule	1	Ri. Ludwigsburg/ Aldingen	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. 18cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Remseck (N)	Pattonville	Pattonville Berufsschule	2	Ri. Pattonville Mitte	x	x	x	x						
Remseck (N)	Pattonville	Pattonville Berufsschule	3	vor Berufsschule			x	x	x					
Remseck (N)	Pattonville	Pattonville Mitte	3	Ri. Realschule Remseck	x	x	x	x						
Remseck (N)	Pattonville	Pattonville Mitte	4	Ri. Berufsschule	x	x	x	x						
Remseck (N)	Pattonville	Pattonville Nord	3	Ri. Ludwigsburg			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. 18cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Sachsenheim	Großsachsenheim	Großsachsenheim Am Friedhof	3	Ri. Untermberg	x	x	x	x						
Sachsenheim	Großsachsenheim	Großsachsenheim Am Friedhof	4	Ri. Großs. Hauptstr.	x	x		x				x	B-1c	
Sachsenheim	Großsachsenheim	Eichwald Süderweiterung (Breuningerstraße)			x	x	x	x						neue Haltestelle im Gewerbepark Eichwald - bereits fertiggestellt, jedoch noch nicht genutzt
Sachsenheim	Großsachsenheim	Eichwald Westerweiterung							x					geplante Haltestelle im Gewerbepark Eichwald
Sachsenheim	Großsachsenheim	Großsachsenheim Hauptstr.	3	Ri. Ludwigsburger Str.	x	x	x	x						
Sachsenheim	Großsachsenheim	Großsachsenheim Hauptstr.	4	Ri. Bahnhof			x	x	x					
Sachsenheim	Großsachsenheim	Großsachsenheim Ludwigsb. Str.	3	Ri. Zimmerer Pfad				x		x			A-1	geplanter Umbau: 2023
Sachsenheim	Großsachsenheim	Großsachsenheim Ludwigsb. Str.	4	Ri. Hauptstr./ Sachsenheim				x		x			A-1	geplanter Umbau: 2023
Sachsenheim	Großsachsenheim	Großsachsenheim Porsche	3	Endstation	x	x	x	x						
Sachsenheim	Großsachsenheim	Großsachsenheim Winkels	3	Ri. Porsche			x	x		x			A-1	geplanter Umbau: 2023
Sachsenheim	Großsachsenheim	Großsachsenheim Winkels	4	Ri. Oberriexinger Straße				x		x			A-1	geplanter Umbau: 2023
Sachsenheim	Großsachsenheim	Großsachsh. Bannhalde	3	Ri. Langmantel				x		x			A-1	geplanter Umbau: 2023
Sachsenheim	Großsachsenheim	Großsachsh. Bannhalde	4	Ri. Metterbrücke				x		x			A-1	geplanter Umbau: 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. 18cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Sachsenheim	Großsachsenheim	Großsachsh. Bildungscampus	3	Ri. Oberriexinger Straße				x		x			A-1	geplanter Umbau: 2022
Sachsenheim	Großsachsenheim	Großsachsh. Bildungscampus	4	Ri. Hauptstraße				x		x			A-1	geplanter Umbau: 2022
Sachsenheim	Großsachsenheim	Großsachsh. Holderbüschle	3	Ri. Zimmerer Pfad				x		x			A-1	geplanter Umbau: 2022
Sachsenheim	Großsachsenheim	Großsachsh. Holderbüschle	4	Ri. Bietigheim				x		x			A-1	geplanter Umbau: 2022
Sachsenheim	Großsachsenheim	Großsachsh. Kleinsachsh. Str.	3	Ri. Sachsenheim			x	x			x		B-1a	
Sachsenheim	Großsachsenheim	Großsachsh. Kleinsachsh. Str.	4	Ri. Großsachsenheimer Str.			x	x		x			A-1	geplanter Umbau: 2023
Sachsenheim	Großsachsenheim	Großsachsh. Lichtenstern Gymn.	3	Ri. Ludwigsburger Straße	x	x	x	x						
Sachsenheim	Großsachsenheim	Großsachsh. Lichtenstern Gymn.	4	Ri. Zimmerer Pfad		x	x	x	x					
Sachsenheim	Großsachsenheim	Großsachsh. Metterbrücke	3	Ri. Fessler Mühle				x	x					
Sachsenheim	Großsachsenheim	Großsachsh. Metterbrücke	4	Ri. Sachsenheim				x	x					
Sachsenheim	Großsachsenheim	Großsachsh. Oberriexing. Str.	3	Ri. Winkels				x		x			A-1	geplanter Umbau: 2022
Sachsenheim	Großsachsenheim	Großsachsh. Oberriexing. Str.	4	Ri. Burgfeldschule				x		x			A-1	geplanter Umbau: 2022
Sachsenheim	Großsachsenheim	Großsachsh. Realschule	3	Ri. Burgfeldschule				x	x					
Sachsenheim	Großsachsenheim	Großsachsh. Zimmerer Pfad	3	Ri. Lichtenstern Gymnasium	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. 18cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Sachsenheim	Großsachsenheim	Großsachsh. Zimmerer Pfad	4	Ri. Holderbüschle	x	x		x			x	B-1c		
Sachsenheim	Großsachsenheim	Sachsenheim	1	Bstg 1			x	x	x					
Sachsenheim	Großsachsenheim	Sachsenheim	2	Bstg 2			x	x	x					
Sachsenheim	Großsachsenheim	Sachsenheim	3	Bstg 3			x	x	x					
Sachsenheim	Großsachsenheim	Sachsenheim	4	Bstg 4			x	x	x					
Sachsenheim	Großsachsenheim	Sachsenheim	5	Bstg 5			x	x	x					
Sachsenheim	Häfnerhaslach	Häfnerhasl. Alte Mühle	3	Ri. Kirbachhof			x	x			x	B-1a, B-1d	<i>Die Zuständigkeit liegt beim Regierungspräsidium Stuttgart.</i>	
Sachsenheim	Häfnerhaslach	Häfnerhasl. Dorfbrunnen	3	Ri. Alle Richtungen			x	x	x					
Sachsenheim	Hohenhaslach	Hohenhasl. Brombergerhöfe	3	Ri. Brunnenwiesen			x	x			x	B-1a, B-1c		
Sachsenheim	Hohenhaslach	Hohenhasl. Brombergerhöfe	4	Ri. Allmandklinge				x			x	B-1a, B-1b		
Sachsenheim	Hohenhaslach	Hohenhasl. Langmantel	3	Ri. Staffel				x			x	B-1a, B-1b		
Sachsenheim	Hohenhaslach	Hohenhasl. Langmantel	4	Ri. Metterbrücke				x			x	B-1a, B-1b		
Sachsenheim	Hohenhaslach	Hohenhaslach Allmandklinge	3	Ri. Brombergerhöfe				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. 18cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Sachsenheim	Hohenhaslach	Hohenhaslach Allmandklinge	4	Ri. Steige				x	x					
Sachsenheim	Hohenhaslach	Hohenhaslach Schule	3	Ri. Allmandklinge			x	x		x			A-1	geplanter Umbau: 2022
Sachsenheim	Hohenhaslach	Hohenhaslach Staffel	3	Ri. Post	x	x	x	x						
Sachsenheim	Hohenhaslach	Hohenhaslach Staffel	4	Ri. Steige			x	x	x					
Sachsenheim	Hohenhaslach	Hohenhaslach Steige	3	Ri. Staffel				x		x			A-1	geplanter Umbau: 2022
Sachsenheim	Hohenhaslach	Hohenhaslach Steige	4	Ri. Allmandklinge/ Schule				x		x			A-1	geplanter Umbau: 2022
Sachsenheim	Kleinsachsenheim	Kleinsachsenheim Zeil	3	Ri. Bietigheimer Straße				x	x					<i>Die Zuständigkeit liegt beim Landkreis Ludwigsburg.</i>
Sachsenheim	Kleinsachsenheim	Kleinsachsenheim Zeil	4	Ri. Klein- sachsenheimer Str.				x	x					<i>Die Zuständigkeit liegt beim Landkreis Ludwigsburg.</i>
Sachsenheim	Kleinsachsenheim	Kleinsachsh. Bietigh. Str.	3	Ri. Neuweiler Straße				x		x			A-1	geplanter Umbau: 2022
Sachsenheim	Kleinsachsenheim	Kleinsachsh. Bietigh. Str.	4	Ri. Zeil				x		x			A-1	geplanter Umbau: 2022
Sachsenheim	Kleinsachsenheim	Kleinsachsh. Großsachsh. Str.	3	Ri. Wilhelmstraße			x	x	x					
Sachsenheim	Kleinsachsenheim	Kleinsachsh. Wilhelmstraße	3	Ri. Bietigheimer Straße				x		x			A-1	geplanter Umbau: 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. 18cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Sachsenheim	Kleinsachsenheim	Kleinsachsenheim Neuweiler Str.	3	Ri. Kleinsachsenheimer Str.	x	x	x	x						
Sachsenheim	Ochsenbach	Ochsenbach Buchenrain	3	Ri. Kirche			x	x		x			A-1	geplanter Umbau: 2024
Sachsenheim	Ochsenbach	Ochsenbach Buchenrain	4	Ri. Kirchbachhof				x			x		B-1a	
Sachsenheim	Ochsenbach	Ochsenbach Kirbachhof	3	Ri. Häfnerhaslach			x	x			x		B-1a	
Sachsenheim	Ochsenbach	Ochsenbach Kirbachhof	4	Ri. Buchenrain			x	x			x		B-1a	
Sachsenheim	Ochsenbach	Ochsenbach Kirche	3	Ri. Buchenrain				x	x					
Sachsenheim	Ochsenbach	Ochsenbach Kirche	4	Ri. Ochsen			x	x	x					
Sachsenheim	Spielberg	Spielberg Brunnenwiesen	3	Ri. Ochsen				x		x			A-1	geplanter Umbau: 2024
Sachsenheim	Spielberg	Spielberg Brunnenwiesen	4	Ri. Brombergerhöfe			x	x			x		B-1b	
Sachsenheim	Spielberg	Spielberg Ochsen	3	Ri. Kirche			x	x	x					
Sachsenheim	Spielberg	Spielberg Ochsen	4	Ri. Brunnenwiesen			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. 18cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Schwieberdingen	Schwieberdingen	Schwieberd. Bosch Tor III	3	Ri. Ludwigsburger Straße	x	x	x	x						Die Zuständigkeit liegt bei der Robert Bosch GmbH.
Schwieberdingen	Schwieberdingen	Schwieberd. Bosch Tor III	4	Ri. Zuffenhausen Porsche/Möglingen Schwieberdinger Str.	x	x	x	x						Die Zuständigkeit liegt bei der Robert Bosch GmbH.
Schwieberdingen	Schwieberdingen	Schwieberd. Bosch Tor IV	3	Ri. Hermann-Essig-Straße/Möglingen	x		x	x		(x)	x		A-1, A-2	
Schwieberdingen	Schwieberdingen	Schwieberd. Bosch Tor IV	4	Ri. Ludwigsburger Straße	x		x	x		(x)	x		A-1, A-2	
Schwieberdingen	Schwieberdingen	Schwieberd. Breslauer Straße	3	Ri. Stettiner Straße				x			x		A-1, A-2, B-1	
Schwieberdingen	Schwieberdingen	Schwieberd. Eierhäusle	3	Ri. Hardthof								x	A-3, B-1c	
Schwieberdingen	Schwieberdingen	Schwieberd. Eierhäusle	4	Ri. Schwieberdingen Glemstal								x	A-3, B-1c	
Schwieberdingen	Schwieberdingen	Schwieberd. Glemstal	3	Ri. Hemmingen	x	x	x	x						
Schwieberdingen	Schwieberdingen	Schwieberd. Glemstal	4	Ri. Mitte	x	x	x	x						
Schwieberdingen	Schwieberdingen	Schwieberd. H.-Essig-Str.	3	Ri. Mitte	x	x	x	x						
Schwieberdingen	Schwieberdingen	Schwieberd. H.-Essig-Str.	4	Ri. Stettiner Straße	x	x	x	x						
Schwieberdingen	Schwieberdingen	Schwieberd. Hardthof	3	Ri. Pulverdingen B10				x				x	B-1b	
Schwieberdingen	Schwieberdingen	Schwieberd. Hardthof	4	Ri. Glemstal			x	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. 18cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Schwieberdingen	Schwieberdingen	Schwieberd. Hülbe	3	Ri. Breslauer Straße			x	x			x		A-1, A-2	
Schwieberdingen	Schwieberdingen	Schwieberd. Laiblinger Weg	3	Ri. Siemensstraße				x				x	B-1d	
Schwieberdingen	Schwieberdingen	Schwieberd. Laiblinger Weg	4	Ri. Bosch Tor IV				x				x	B-1d	
Schwieberdingen	Schwieberdingen	Schwieberd. Ludwigsburger Str.	3	Ri. Bosch	x	x	x	x						
Schwieberdingen	Schwieberdingen	Schwieberd. Ludwigsburger Str.	4	Ri. Mitte	x	x	x	x						
Schwieberdingen	Schwieberdingen	Schwieberd. Mitte	3	Ri. Glemstal	x	x	x	x						
Schwieberdingen	Schwieberdingen	Schwieberd. Mitte	4	Ri. H.-Essig-Str./ Ludwigsburger Str.	x	x		x				x	B-1c	
Schwieberdingen	Schwieberdingen	Schwieberd. Robert-Bosch-Str.	3	Ri. Siemensstraße	x		x	x		(x)	x		A-1, A-2	
Schwieberdingen	Schwieberdingen	Schwieberd. Robert-Bosch-Str.	4	Ri. Ludwigsburger Straße	x		x	x		(x)	x		A-1, A-2	
Schwieberdingen	Schwieberdingen	Schwieberd. Siemensstraße	3	Ri. Laiblinger Weg			x	x			x		A-1, A-2, B-1c	
Schwieberdingen	Schwieberdingen	Schwieberd. Siemensstraße	4	Ri. Robert-Bosch-Straße				x			x		A-1, A-2,	
Schwieberdingen	Schwieberdingen	Schwieberd. Stettiner Str.	3	Ri. Hermann-Essig-Straße				x			x		A-1, A-2	
Schwieberdingen	Schwieberdingen	Schwieberdingen	3	Ri. Mitte			x	x				x	A-1, B-1d	

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. 18cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Sersheim	Sersheim	Sersheim Bahnhofstr.	3	Ri. Danziger Weg					x			A-2		
Sersheim	Sersheim	Sersheim Bahnhofstr.	4	Ri. Vaihinger Straße			x			x		A-2		
Sersheim	Sersheim	Sersheim Danziger Weg	3	Ri. Winkels			x			x		A-2		
Sersheim	Sersheim	Sersheim Danziger Weg	4	Ri. Bahnhofstraße						x		A-2		
Sersheim	Sersheim	Sersheim Fessler Mühle	3	Ri. Vaihinger Straße					x			A-3		
Sersheim	Sersheim	Sersheim Fessler Mühle	4	Ri. Metterbrücke			x			x		A-2		
Sersheim	Sersheim	Sersheim Industriestr.	3	Ri. Kleinglattbach						x		A-2		
Sersheim	Sersheim	Sersheim Industriestr.	4	Ri. Sersheim						x		A-2		
Sersheim	Sersheim	Sersheim Sedanstraße	3	Ri. Bahnhofstraße					x			A-2		
Sersheim	Sersheim	Sersheim Sedanstraße	4	Ri. Industriestraße (Ersatzhaltestelle)				x						
Sersheim	Sersheim	Sersheim Vaihinger Str.	3	Ri. Sedanstraße/ Industriestraße						x		A-2		
Sersheim	Sersheim	Sersheim Vaihinger Str.	4	Ri. Bahnhofstraße/ Fessler Mühle						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. 18cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Steinheim (M)	Höpfigheim	Höpfigheim Endwiesenstraße	3	Ri. Hauptstraße							x	B-1c		
Steinheim (M)	Höpfigheim	Höpfigheim Endwiesenstraße	4	Ri. SÜWAG							x	B-1c		
Steinheim (M)	Höpfigheim	Höpfigheim Hauptstraße	3	Ri. Talstr.							x	B-1c		
Steinheim (M)	Höpfigheim	Höpfigheim Hauptstraße	4	Ri. Endwiesenstr.							x	B-1c		
Steinheim (M)	Höpfigheim	Höpfigheim Obere Seewiesen	3	Ri. Ankunft/Talstraße							x	B-1a, B-1c		
Steinheim (M)	Höpfigheim	Höpfigheim Talstraße	3	Ri. Obere Seewiesen				x						
Steinheim (M)	Höpfigheim	Höpfigheim Talstraße	4	Ri. Hauptstraße				x						
Steinheim (M)	Kleinbottwar	Kleinbottwar	3	Ri. Großbottwar				x						
Steinheim (M)	Kleinbottwar	Kleinbottwar	4	Ri. Steinheim				x						
Steinheim (M)	Kleinbottwar	Kleinbottwar Seestraße	3	Ri. Horrenwinkel							x	B-1c	Ersatz durch Neubau von Bushaltestellen mit d. Neubaugebiet Scheibenäcker	
Steinheim (M)	Kleinbottwar	Kleinbottwar Seestraße	4	Ri. Waldstraße							x	B-1c	Ersatz durch Neubau von Bushaltestellen mit d. Neubaugebiet Scheibenäcker	
Steinheim (M)	Steinheim (M)	Steinh.(M) Höpfigheimer Str.	3	Ri. Bahnhof							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. 18cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Steinheim (M)	Steinheim (M)	Steinh.(M) Höpfigheimer Str.	4	Ri. Murrer Straße							x	B-1c		
Steinheim (M)	Steinheim (M)	Steinh.(M) Kleinbottwarer Str.	3	Ri. Kelter					x					
Steinheim (M)	Steinheim (M)	Steinh.(M) Kleinbottwarer Str.	4	Ri. Kleinbottwar					x					
Steinheim (M)	Steinheim (M)	Steinheim (M) Bf	3	Ri. Murrer Str.					x					
Steinheim (M)	Steinheim (M)	Steinheim (M) Bf	4	Ri. Kelter	x		x	x	x			A-4		
Steinheim (M)	Steinheim (M)	Steinheim (M) Horrenwinkel	3	Ri. Schulzentrum					x					
Steinheim (M)	Steinheim (M)	Steinheim (M) Horrenwinkel	4	Ri. Seestraße					x					
Steinheim (M)	Steinheim (M)	Steinheim (M) Kelter	3	Ri. Bahnhof					x					
Steinheim (M)	Steinheim (M)	Steinheim (M) Kelter	4	Ri. Kleinbottwarer Straße					x					
Steinheim (M)	Steinheim (M)	Steinheim (M) Kreuzwegäcker	3	Ri. Höpfigheim					x				<i>Die Zuständigkeit liegt beim Landkreis Ludwigsburg.</i>	
Steinheim (M)	Steinheim (M)	Steinheim (M) Kreuzwegäcker	4	Ri. Steinheim					x				<i>Die Zuständigkeit liegt beim Landkreis Ludwigsburg.</i>	
Steinheim (M)	Steinheim (M)	Steinheim (M) Murrer Str.	3	Ri. Hardtlinde					x					
Steinheim (M)	Steinheim (M)	Steinheim (M) Murrer Str.	4	Ri. Bahnhof					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. 18cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Steinheim (M)	Steinheim (M)	Steinheim (M) Schulzentrum	3	Ri. Höpfigheimer Straße						x		A-3		
Steinheim (M)	Steinheim (M)	Steinheim (M) Schulzentrum	4	Ri. Horrenwinkel							x	B-1c		
Steinheim (M)	Steinheim (M)	Steinheim (M) Wellarium	3	Ri. Höpfigheim					x					
Steinheim (M)	Steinheim (M)	Steinheim (M) Wellarium	4	Ri. Steinheim					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. 18cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Tamm	Tamm	Tamm	3	Ri. Ludwigsburger Str.	x				x					Geplant ist, Ausbauabschnitte (> 100.000€) zu bilden, die es ermöglichen, im Herbst einen Antrag zum GVFG zu stellen, der Aussicht auf Förderung hat. Die Haushaltsmittel werden abschnittsweise ab dem Jahr 2020 zur Verfügung gestellt. Der Gemeinderat wird die Reihenfolge des Ausbaus festlegen, so dass für alle Abschnitte Fördermittel beantragt werden können. Im besten Fall für die Jahre 2020 und 2021, im schlechtesten Fall für die Jahre 2020, 2021, 2022.
Tamm	Tamm	Tamm	4	Ri. Alter Weg							x	B-2		
Tamm	Tamm	Tamm Allee/Alter Weg	3	Ri. Alter Weg					x				siehe Anmerkungen "Tamm", Pos.3	
Tamm	Tamm	Tamm Allee/Alter Weg	4	Ri. Allee/ Brächterstraße					x				siehe Anmerkungen "Tamm", Pos.3	
Tamm	Tamm	Tamm Allee/ Brächterstr.	3	Ri. Allee/Alter Weg					x				siehe Anmerkungen "Tamm", 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. 18cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Tamm	Tamm	Tamm Allee/ Brächterstr.	4	Ri. Hohenstange Stuttgarter Straße					x					siehe Anmerkungen "Tamm", Pos.3
Tamm	Tamm	Tamm Alter Weg	3	Ri. Ludwigsburger Straße					x					Der Umbau erfolgt im Rahmen der Sanierung des umliegenden Gebiets
Tamm	Tamm	Tamm Alter Weg	4	Ri. Allee/Alter Weg					x					siehe Anmerkungen "Tamm", Pos.3
Tamm	Tamm	Tamm Fritz-Lieken- Str.	3	Ri. Theo-Lorch- Werkst.			x	x	x				B-1a	<i>Zuständigkeit: Stadt Bietigheim-Bissingen</i> ; Die Begründung bezieht sich auf die Errichtung eines Hochbords.
Tamm	Tamm	Tamm Hohenst. Frankfurter Str.	3	Ri. Hohenstange Tübinger Straße					x				B-1c	siehe Anmerkungen "Tamm", Pos.3; Die Begründung bezieht sich auf die Manövrierfläche.
Tamm	Tamm	Tamm Hohenst. Frankfurter Str.	4	Ri. IKEA					x				B-1c	siehe Anmerkungen "Tamm", Pos.3; Die Begründung bezieht sich auf die Manövrierfläche.
Tamm	Tamm	Tamm Hohenst. Stuttgarter Str.	3	Ri. Brächterstr.					x					siehe Anmerkungen "Tamm", Pos.3
Tamm	Tamm	Tamm Hohenst. Stuttgarter Str.	4	Ri. Ulmer Str.					x					siehe Anmerkungen "Tamm", Pos.3
Tamm	Tamm	Tamm Hohenst. Tübinger Straße	3	Ri. Frankfurter Str.					x					siehe Anmerkungen "Tamm", Pos.3
Tamm	Tamm	Tamm Hohenst. Tübinger Straße	4	Ri. Ulmer Str.					x					siehe Anmerkungen "Tamm", 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. 18cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Tamm	Tamm	Tamm Hohenstange Ulmer Straße	3	Ri. Hohenstange Stuttgarter Straße					x					siehe Anmerkungen "Tamm", Pos.3
Tamm	Tamm	Tamm Hohenstange Ulmer Straße	4	Ri. Hohenstange Tübinger Straße					x					siehe Anmerkungen "Tamm", Pos.3
Tamm	Tamm	Tamm Ludwigsburger Str.	3	Ri. Tamm					x				B-1c	siehe Anmerkungen "Tamm", Pos.3; Die Begründung bezieht sich auf die Manövrierfläche.
Tamm	Tamm	Tamm Ludwigsburger Str.	4	Ri. Alter Weg	x				x				B-1c	siehe Anmerkungen "Tamm", Pos.3; Die Begründung bezieht sich auf die Manövrierfläche.
Tamm	Tamm	Tamm Porschestr.	3	Ri. Bietigh. Laiern-/R.Bosch-Str.							x		B-1c	<i>Zuständigkeit: Stadt Bietigheim-Bissingen</i>
Tamm	Tamm	Tamm Robert-Bosch-Str.	3	Ri. Theo-Lorch-Werkstätten			x	x	x					<i>Zuständigkeit: Stadt Bietigheim-Bissingen</i>
Tamm	Tamm	Tamm Robert-Bosch-Str.	4	Ri. Laiern-/R.-Bosch-Str.			x	x	x					<i>Zuständigkeit: Stadt Bietigheim-Bissingen</i>

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. 18cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Vaihingen (E)	Aurich	Aurich Abzw.	3	Ri. Reitsteige					x			A-1, A-2	Aufgrund der Flächenstadt Vaihingen (E) mit 8 Ortsteilen und entsprechend vielen Bushaltestellen erfolgt der Umbau verteilt auf die nächsten Jahre. Zunächst soll pro Ortsteil eine Bushaltestelle umgestaltet werden. In der Kernstadt sollen 1-2 Haltestellen überplant werden. Der Umbau erfolgt vsl. ab 2021. In den kommenden Jahren sollen im Rahmen von Straßenbaumaßnahmen auch die im Bereich dieser Maßnahmen liegenden Bushaltestellen berücksichtigt werden.	
Vaihingen (E)	Aurich	Aurich Abzw.	4	Ri.ENZbrücke					x			A-1, A-2	siehe Anmerkung "Aurich Abzw., Pos. 3"	
Vaihingen (E)	Aurich	Aurich Nußdorfer Straße	3	Ri. Ortsmitte					x			A-1, A-2	siehe Anmerkung "Aurich Abzw., Pos. 3"	
Vaihingen (E)	Aurich	Aurich Nußdorfer Straße	4	Ri. Vaihinger Straße					x			A-1, A-2	siehe Anmerkung "Aurich Abzw., Pos. 3"	
Vaihingen (E)	Aurich	Aurich Ortsmitte	3	Ri. Nußdorfer Straße					x			A-1, A-2	siehe Anmerkung "Aurich Abzw., 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. 18cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Vaihingen (E)	Aurich	Aurich Ortsmitte	4	Ri. Reitsteige					x			A-1, A-2	siehe Anmerkung "Aurich Abzw., Pos. 3"	
Vaihingen (E)	Aurich	Aurich Reitsteige	3	Ri. Ortsmitte					x			A-1, A-2	siehe Anmerkung "Aurich Abzw., Pos. 3"	
Vaihingen (E)	Aurich	Aurich Reitsteige	4	Ri. Abzweig					x			A-1, A-2	siehe Anmerkung "Aurich Abzw., Pos. 3"	
Vaihingen (E)	Ensingens	Ens. Feuerwehrmagazin	3	Ri. Kleinglattbacher Straße					x			A-1, A-2	siehe Anmerkung "Aurich Abzw., Pos. 3"	
Vaihingen (E)	Ensingens	Ensingens Altes Schulhaus	3	Ri. Feuerwehrhaus					x			A-1, A-2	siehe Anmerkung "Aurich Abzw., Pos. 3"	
Vaihingen (E)	Ensingens	Ensingens Altes Schulhaus	4	Ri. Kleinglattbacher Straße					x			A-1, A-2	siehe Anmerkung "Aurich Abzw., Pos. 3"	
Vaihingen (E)	Ensingens	Ensingens Bertha-Benz-Str.	3	Ri. Vaihingen (E)					x			A-1, A-2	siehe Anmerkung "Aurich Abzw., Pos. 3"	
Vaihingen (E)	Ensingens	Ensingens Bertha-Benz-Str.	4	Ri. Grundschule					x			A-1, A-2	siehe Anmerkung "Aurich Abzw., Pos. 3"	
Vaihingen (E)	Ensingens	Ensingens Herrenwiesen	3	Ri. Grundschule					x			A-1, A-2	siehe Anmerkung "Aurich Abzw., Pos. 3"	
Vaihingen (E)	Ensingens	Ensingens Kleinglattb. Str.	3	Ri. Feuerwehr/ Vaihingen					x			A-1, A-2	siehe Anmerkung "Aurich Abzw., Pos. 3"	
Vaihingen (E)	Ensingens	Ensingens Kleinglattb. Str.	4	Ri. Horrheim/ Kleinglattbach					x			A-1, A-2	siehe Anmerkung "Aurich Abzw., Pos. 3"	
Vaihingen (E)	Enzweihingen	Enzw. Pulverdingen B10	3	Ri. Enzweihingen B10					x			A-1, A-2	siehe Anmerkung "Aurich Abzw., Pos. 3"	
Vaihingen (E)	Enzweihingen	Enzw. Pulverdingen B10	4	Ri. Hardthof					x			A-1, A-2	siehe Anmerkung "Aurich Abzw., Pos. 3"	
Vaihingen (E)	Enzweihingen	Enzw. Pulverdingen Ort	3	Ri. Enzweihingen B10					x			A-1, A-2	siehe Anmerkung "Aurich Abzw., 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. 18cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Vaihingen (E)	Enzweihingen	Enzw. Pulverdingen Ort	4	Ri. Pulverdingen B10					x			A-1, A-2	siehe Anmerkung "Aurich Abzw., Pos. 3"	
Vaihingen (E)	Enzweihingen	Enzweihingen B10	3	Ri. Vaihingen (E)					x			A-1, A-2	siehe Anmerkung "Aurich Abzw., Pos. 3"	
Vaihingen (E)	Enzweihingen	Enzweihingen B10	4	Ri. Oberriexingen/ Pulverd/ Beerhaldenstr					x			A-1, A-2	siehe Anmerkung "Aurich Abzw., Pos. 3"	
Vaihingen (E)	Enzweihingen	Enzweihingen Beerhaldenstr.	3	Ri. Enzweihingen B10					x			A-1, A-2	siehe Anmerkung "Aurich Abzw., Pos. 3"	
Vaihingen (E)	Enzweihingen	Enzweihingen Beerhaldenstr.	4	Ri. Rieter Tal					x			A-1, A-2	siehe Anmerkung "Aurich Abzw., Pos. 3"	
Vaihingen (E)	Enzweihingen	Enzweihingen Buolweg	3	Ri. Grabenstr. (Stadtm.)					x			A-1, A-2	siehe Anmerkung "Aurich Abzw., Pos. 3"	
Vaihingen (E)	Enzweihingen	Enzweihingen Klaiberstr.	3	Ri. Dorfplatz					x			A-1, A-2	siehe Anmerkung "Aurich Abzw., Pos. 3"	
Vaihingen (E)	Enzweihingen	Enzweihingen Klaiberstr.	4	Ri. Beerhaldenstraße					x			A-1, A-2	siehe Anmerkung "Aurich Abzw., Pos. 3"	
Vaihingen (E)	Enzweihingen	Enzweihingen Rieter Str.	3	Ri. Bernhaldenstr.					x			A-1, A-2	siehe Anmerkung "Aurich Abzw., Pos. 3"	
Vaihingen (E)	Enzweihingen	Enzweihingen Talhöfe	3	Ri. Enzweihingen B10					x			A-1, A-2	siehe Anmerkung "Aurich Abzw., Pos. 3"	
Vaihingen (E)	Enzweihingen	Enzweihingen Talhöfe	4	Ri. Mühlstraße					x			A-1, A-2	siehe Anmerkung "Aurich Abzw., Pos. 3"	
Vaihingen (E)	Gündelbach	Gündelbach Dreschhalle	3	Ri. Pfarrhaus					x			A-1, A-2	siehe Anmerkung "Aurich Abzw., Pos. 3"	
Vaihingen (E)	Gündelbach	Gündelbach Hildenstr.	3	Ri. Dreschhalle					x			A-1, A-2	siehe Anmerkung "Aurich Abzw., 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. 18cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Vaihingen (E)	Gündelbach	Gündelbach Katharinenstr.	3	Ri. Hildenstraße					x			A-1, A-2	siehe Anmerkung "Aurich Abzw., Pos. 3"	
Vaihingen (E)	Gündelbach	Gündelbach Pfarrhaus	3	Ri. Maulbronner Straße					x			A-1, A-2	siehe Anmerkung "Aurich Abzw., Pos. 3"	
Vaihingen (E)	Gündelbach	Gündelbach Rathaus	3	Ri. Katharinenstraße					x			A-1, A-2	siehe Anmerkung "Aurich Abzw., Pos. 3"	
Vaihingen (E)	Horrheim	Horrheim Feuerwehrhaus	3	Ri. Marktplatz					x			A-1, A-2	siehe Anmerkung "Aurich Abzw., Pos. 3"	
Vaihingen (E)	Horrheim	Horrheim Feuerwehrhaus	4	Ri. Altes Schulhaus/ Nordbahnhof					x			A-1, A-2	siehe Anmerkung "Aurich Abzw., Pos. 3"	
Vaihingen (E)	Horrheim	Horrheim Marktplatz	3	Ri. Steige					x			A-1, A-2	siehe Anmerkung "Aurich Abzw., Pos. 3"	
Vaihingen (E)	Horrheim	Horrheim Marktplatz	4	Ri. Feuerwehrhaus					x			A-1, A-2	siehe Anmerkung "Aurich Abzw., Pos. 3"	
Vaihingen (E)	Horrheim	Horrheim Maulbronner Str.	3	Ri. Gündelbach					x			A-1, A-2	siehe Anmerkung "Aurich Abzw., Pos. 3"	
Vaihingen (E)	Horrheim	Horrheim Maulbronner Str.	4	Ri. Marktplatz					x			A-1, A-2	siehe Anmerkung "Aurich Abzw., Pos. 3"	
Vaihingen (E)	Horrheim	Horrheim Pforzheimer Straße	3	Ri. Herrenwiesen					x			A-1, A-2	siehe Anmerkung "Aurich Abzw., Pos. 3"	
Vaihingen (E)	Klein- glattbach	Kleinglattb. Grundschule	3	Ri. Vaihingen (E) Bahnhof					x			A-1, A-2	siehe Anmerkung "Aurich Abzw., Pos. 3"	
Vaihingen (E)	Klein- glattbach	Kleinglattb. Grundschule	4	Ri. Osterwiesenweg					x			A-1, A-2	siehe Anmerkung "Aurich Abzw., Pos. 3"	
Vaihingen (E)	Klein- glattbach	Kleinglattb. Nordbahnhof	3	Ri. Osterwiesenstraße					x			A-1, A-2	siehe Anmerkung "Aurich Abzw., Pos. 3"	
Vaihingen (E)	Klein- glattbach	Kleinglattb. Nordbahnhof	4	Ri. Sersh. Industriestr/ Horrheim					x			A-1, A-2	siehe Anmerkung "Aurich Abzw., 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. 18cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Vaihingen (E)	Kleinglattbach	Kleinglattb. Osterwiesenweg	3	Ri. Grundschule					x			A-1, A-2	siehe Anmerkung "Aurich Abzw., Pos. 3"	
Vaihingen (E)	Kleinglattbach	Kleinglattb. Osterwiesenweg	4	Ri. Nordbahnhof					x			A-1, A-2	siehe Anmerkung "Aurich Abzw., Pos. 3"	
Vaihingen (E)	Kleinglattbach	Kleinglattbach Ensinger Str.	3	Ri. Kleinglattbacher Straße					x			A-1, A-2	siehe Anmerkung "Aurich Abzw., Pos. 3"	
Vaihingen (E)	Kleinglattbach	Kleinglattbach Im See	3	Ri. alle Richtungen					x			A-1, A-2	siehe Anmerkung "Aurich Abzw., Pos. 3"	
Vaihingen (E)	Kleinglattbach	Kleinglattbach Schillerstr.	3	Ri. Stromberg-gymnasium					x			A-1, A-2	siehe Anmerkung "Aurich Abzw., Pos. 3"	
Vaihingen (E)	Kleinglattbach	Kleinglattbach Schillerstr.	4	Ri. Weizenstraße					x			A-1, A-2	siehe Anmerkung "Aurich Abzw., Pos. 3"	
Vaihingen (E)	Kleinglattbach	Kleinglattbach Weizenstraße	3	Ri. Schillerstraße					x			A-1, A-2	siehe Anmerkung "Aurich Abzw., Pos. 3"	
Vaihingen (E)	Kleinglattbach	Kleinglattbach Weizenstraße	4	Ri. Im See					x			A-1, A-2	siehe Anmerkung "Aurich Abzw., Pos. 3"	
Vaihingen (E)	Riet	Riet Dorfplatz	3	Ri. Rieter Tal / B10 Vaihingen					x			A-1, A-2	siehe Anmerkung "Aurich Abzw., Pos. 3"	
Vaihingen (E)	Riet	Riet Dorfplatz	4	Ri. Hochdorf					x			A-1, A-2	siehe Anmerkung "Aurich Abzw., Pos. 3"	
Vaihingen (E)	Riet	Riet Rieter Tal	3	Ri. Enzweihingen B10					x			A-1, A-2	siehe Anmerkung "Aurich Abzw., Pos. 3"	
Vaihingen (E)	Riet	Riet Rieter Tal	4	Ri. Dorfplatz					x			A-1, A-2	siehe Anmerkung "Aurich Abzw., Pos. 3"	
Vaihingen (E)	Roßwag	Roßwag Friedhof	3	Ri. Silvanerstr.					x			A-1, A-2	siehe Anmerkung "Aurich Abzw., Pos. 3"	
Vaihingen (E)	Roßwag	Roßwag Mühlhäuser Straße	3	Ri. Sporthalle					x			A-1, A-2	siehe Anmerkung "Aurich Abzw., 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. 18cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Vaihingen (E)	Roßwag	Roßwag Seemühle	3	Ri. Roßwag Sporthalle					x			A-1, A-2	Die Zuständigkeit liegt beim Landkreis Ludwigsburg.	
Vaihingen (E)	Roßwag	Roßwag Seemühle	4	Ri. Vaihingen (E)					x			A-1, A-2	Die Zuständigkeit liegt beim Landkreis Ludwigsburg.	
Vaihingen (E)	Roßwag	Roßwag Silvanerstraße	3	Ri. Mühlhäuserstr.					x			A-1, A-2	siehe Anmerkung "Aurich Abzw., Pos. 3"	
Vaihingen (E)	Roßwag	Roßwag Sporthalle	3	Ri. Friedhof					x			A-1, A-2	siehe Anmerkung "Aurich Abzw., Pos. 3"	
Vaihingen (E)	Roßwag	Roßwag Sporthalle	4	Ri. Seemühle					x			A-1, A-2	siehe Anmerkung "Aurich Abzw., Pos. 3"	
Vaihingen (E)	Vaihingen (E)	Vaih.(E) Grabenstr.	1	Bstg 1	x	x			x					
Vaihingen (E)	Vaihingen (E)	Vaih.(E) Grabenstr.	2	Bstg 2	x	x			x					
Vaihingen (E)	Vaihingen (E)	Vaih.(E) Grabenstr.	3	Bstg 3	x	x			x					
Vaihingen (E)	Vaihingen (E)	Vaih.(E) Grabenstr.	4	Bstg 4	x	x			x					
Vaihingen (E)	Vaihingen (E)	Vaih.(E) Stromberg-gymnasium	3	Ri. Stadthalle					x			A-1, A-2	siehe Anmerkung "Aurich Abzw., Pos. 3"	
Vaihingen (E)	Vaihingen (E)	Vaih.(E) Stromberg-gymnasium	4	Ri. Neue Bahnhofstraße					x			A-1, A-2	siehe Anmerkung "Aurich Abzw., Pos. 3"	
Vaihingen (E)	Vaihingen (E)	Vaihingen (E)	6						x			A-1, A-2	siehe Anmerkung "Aurich Abzw., Pos. 3"	
Vaihingen (E)	Vaihingen (E)	Vaihingen (E)	1A	Bstg 1A					x			A-1, A-2	siehe Anmerkung "Aurich Abzw., Pos. 3"	
Vaihingen (E)	Vaihingen (E)	Vaihingen (E)	1B	Bstg 1B					x			A-1, A-2	siehe Anmerkung "Aurich Abzw., 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. 18cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Vaihingen (E)	Vaihingen (E)	Vaihingen (E)	2A	Bstg 2A					x			A-1, A-2	siehe Anmerkung "Aurich Abzw., Pos. 3"	
Vaihingen (E)	Vaihingen (E)	Vaihingen (E)	2B	Bstg 2B					x			A-1, A-2	siehe Anmerkung "Aurich Abzw., Pos. 3"	
Vaihingen (E)	Vaihingen (E)	Vaihingen (E)	3A	Bstg 3A					x			A-1, A-2	siehe Anmerkung "Aurich Abzw., Pos. 3"	
Vaihingen (E)	Vaihingen (E)	Vaihingen (E)	3B	Bstg 3B					x			A-1, A-2	siehe Anmerkung "Aurich Abzw., Pos. 3"	
Vaihingen (E)	Vaihingen (E)	Vaihingen (E) Austraße	3	Ri. Salzäcker					x			A-1, A-2	siehe Anmerkung "Aurich Abzw., Pos. 3"	
Vaihingen (E)	Vaihingen (E)	Vaihingen (E) Enzbrücke	3	Ri. Abzweig					x			A-1, A-2	siehe Anmerkung "Aurich Abzw., Pos. 3"	
Vaihingen (E)	Vaihingen (E)	Vaihingen (E) Enzbrücke	4	Ri. Grabenstr. (Stadtm.)					x			A-1, A-2	siehe Anmerkung "Aurich Abzw., Pos. 3"	
Vaihingen (E)	Vaihingen (E)	Vaihingen (E) Jugenddorf	3	Ri. Steinwerk					x			A-1, A-2	siehe Anmerkung "Aurich Abzw., Pos. 3"	
Vaihingen (E)	Vaihingen (E)	Vaihingen (E) Jugenddorf	4	Ri. Grabenstr. (Stadtm.)					x			A-1, A-2	siehe Anmerkung "Aurich Abzw., Pos. 3"	
Vaihingen (E)	Vaihingen (E)	Vaihingen (E) Krankenhaus	3	Ri. Steinbeisstraße					x			A-1, A-2	siehe Anmerkung "Aurich Abzw., Pos. 3"	
Vaihingen (E)	Vaihingen (E)	Vaihingen (E) Krankenhaus	4	Ri. Stadthalle					x			A-1, A-2	siehe Anmerkung "Aurich Abzw., Pos. 3"	
Vaihingen (E)	Vaihingen (E)	Vaihingen (E) Neue Bahnhofstr.	3	Ri. Bahnhof					x			A-1, A-2	siehe Anmerkung "Aurich Abzw., Pos. 3"	
Vaihingen (E)	Vaihingen (E)	Vaihingen (E) Neue Bahnhofstr.	4	Ri. Grabenstr.					x			A-1, A-2	siehe Anmerkung "Aurich Abzw., Pos. 3"	
Vaihingen (E)	Vaihingen (E)	Vaihingen (E) Salzäcker	3	Ri. Stuttgarter Str.					x			A-1, A-2	siehe Anmerkung "Aurich Abzw., 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. 18cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Vaihingen (E)	Vaihingen (E)	Vaihingen (E) Salzäcker	4	Ri. Vaihinger Eck					x			A-1, A-2	siehe Anmerkung "Aurich Abzw., Pos. 3"	
Vaihingen (E)	Vaihingen (E)	Vaihingen (E) Salzäcker	5	Ri. Kehlstr.					x			A-1, A-2	siehe Anmerkung "Aurich Abzw., Pos. 3"	
Vaihingen (E)	Vaihingen (E)	Vaihingen (E) Stadtbahnhof	3	Bus					x			A-1, A-2	siehe Anmerkung "Aurich Abzw., Pos. 3"	
Vaihingen (E)	Vaihingen (E)	Vaihingen (E) Stadtbahnhof	4	Bus					x			A-1, A-2	siehe Anmerkung "Aurich Abzw., Pos. 3"	
Vaihingen (E)	Vaihingen (E)	Vaihingen (E) Stadthalle	3	Ri. Neue Bahnhofstr. u. Gym					x			A-1, A-2	siehe Anmerkung "Aurich Abzw., Pos. 3"	
Vaihingen (E)	Vaihingen (E)	Vaihingen (E) Stadthalle	4	Linie 578					x			A-1, A-2	siehe Anmerkung "Aurich Abzw., Pos. 3"	
Vaihingen (E)	Vaihingen (E)	Vaihingen (E) Stadthalle	5	Ri. Grabenstr.					x			A-1, A-2	siehe Anmerkung "Aurich Abzw., Pos. 3"	
Vaihingen (E)	Vaihingen (E)	Vaihingen (E) Steinbeisstr.	3	Ri. Vaihingen (E)					x			A-1, A-2	siehe Anmerkung "Aurich Abzw., Pos. 3"	
Vaihingen (E)	Vaihingen (E)	Vaihingen (E) Steinbeisstr.	4	Ri. Krankenhaus					x			A-1, A-2	siehe Anmerkung "Aurich Abzw., Pos. 3"	
Vaihingen (E)	Vaihingen (E)	Vaihingen (E) Steinwerk	3	Ri. Seemühle					x			A-1, A-2	siehe Anmerkung "Aurich Abzw., Pos. 3"	
Vaihingen (E)	Vaihingen (E)	Vaihingen (E) Steinwerk	4	Ri. Jugenddorf					x			A-1, A-2	siehe Anmerkung "Aurich Abzw., Pos. 3"	
Vaihingen (E)	Vaihingen (E)	Vaihingen (E) Stuttgarter Str.	3	Ri. Grabenstr. (Stadtm.)					x			A-1, A-2	siehe Anmerkung "Aurich Abzw., Pos. 3"	
Vaihingen (E)	Vaihingen (E)	Vaihingen (E) Vaihinger Eck	3	Ri. Salzäcker					x			A-1, A-2	siehe Anmerkung "Aurich Abzw., Pos. 3"	
Vaihingen (E)	Vaihingen (E)	Vaihingen (E) Vaihinger Eck	4	Ri. Enzweihingen					x			A-1, A-2	siehe Anmerkung "Aurich Abzw., 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. 18cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Walheim	Walheim	Walheim	4	Ri. Kirchheim					x					

Erhebung Barrierefreiheit – Erläuterungen zu Anlage 4.1a

Nummerierung	Begründung
Begründungen für einen verzögerten Umbau (A)	
A-1	<ul style="list-style-type: none"> die von der Gemeinde einsetzbaren Finanzmittel reichen für den fristgerechten Umbau aller Haltestellen nicht aus finanziell, baulich und / oder planerisch sehr aufwendig
A-2	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> Bustakt oder Fahrgastfrequenz ist gering ausschließlich Schulbus-, SEV- oder Nachtbus-Haltestelle Buslinie oder Haltestelle ist noch in der Testphase Haltestellen-Provisorium
A-4	<ul style="list-style-type: none"> die Halteposition wurde bereits barrierefrei ausgebaut, entspricht jedoch nicht den geforderten Mindeststandards
Begründungen für einen zurückgestellten Umbau (B)	
B-1	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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	
<ul style="list-style-type: none"> 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) <p>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.</p>	

Basisangebot - Strukturanforderung

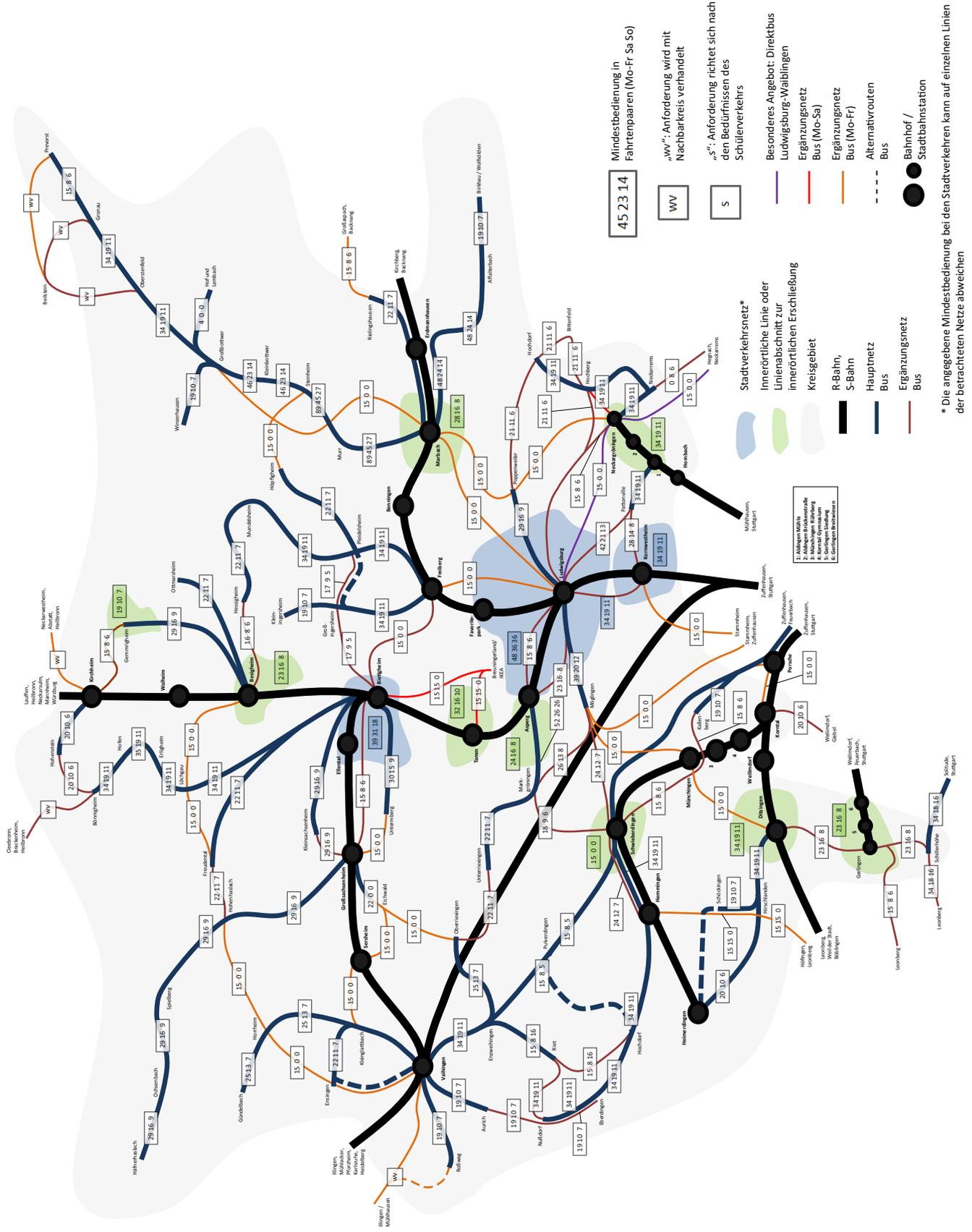
I. Verbindungsfunktion (Verbindung räumlich getrennter Orte)			
Ia. Anbindung an das übergeordnete Verkehrsnetz = Hauptnetz (Verbindung zu <u>einem</u> Bahnhof / <u>einer</u> Station des Schienenverkehrs, d.h. S-Bahn, Regionalbahn oder Stadtbahn)			
Einwohner (Summe der Einwohnerzahlen, der an einer 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

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 - 40.000 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 (Tangentiaallinie bzw. Radial- oder Durchmesserlinie mit ergänzenden Erschließungsaufgaben)	32	16	16	

IIb. Geringfügige Erschließungsdefizite (Abstand zu den Einzugsbereichen < 200 m oder < 1.000 Ew.)				
bei angemessenem Aufwand (Zeitverluste für durchfahrende Fahrgäste, sprungfixe Kosten)				
	Fahrtenpaare Mo-Fr	Fahrtenpaare Sa	Fahrtenpaare So	
	15	0	0	

Basisangebot für den Busverkehr im Landkreis Ludwigsburg

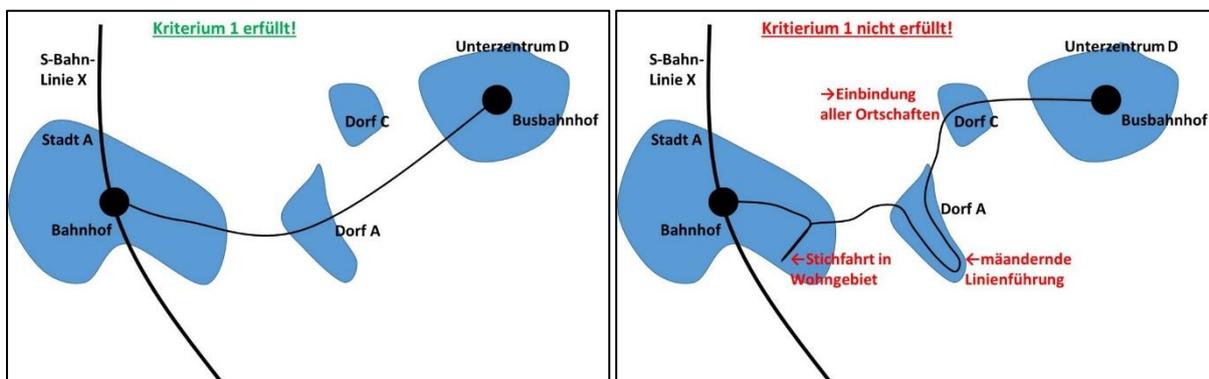


Kriterien für Schnell-, Express- und Direktbus-Linien (Kriterien für Liniennummern mit vorangestelltem „X“)

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 mäandrierende 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.

Anlage 4.3

- 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.

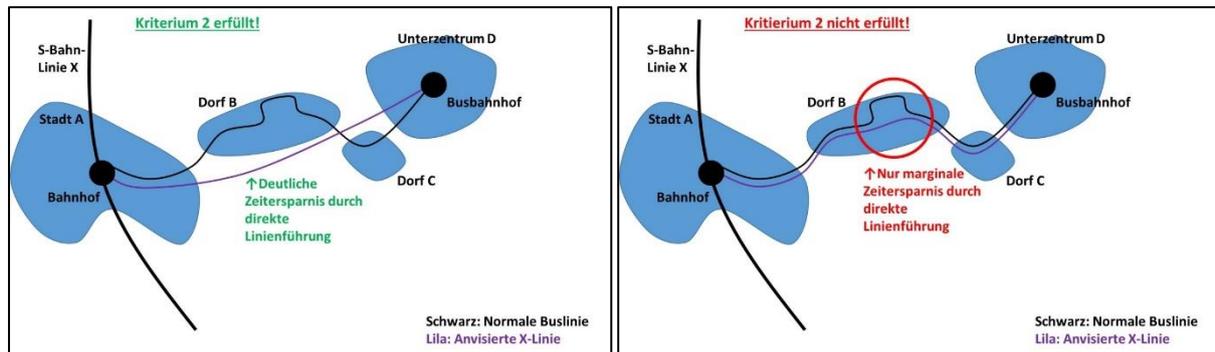
Kriterium 2: Beschleunigte Abwicklung relevanter Quell-/Zielverbindungen im Vergleich zum weiteren Bus- und Schienennetz

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 LK Ludwigsburg in das Linienbündelungskonzept

Linien-nr.	Linienverlauf	Im Bündelungskonzept enthalten
S4	Backnang – Marbach (N) – Stuttgart	Nein
S5	Bietigheim-Bissingen – Stuttgart	Nein
S6/S60	Weil der Stadt – / Böblingen – Renningen – Stuttgart	Nein
IRE1	Aalen – Stuttgart – Vaihingen (E) – Karlsruhe	Nein
RE8	Würzburg – Osterburken – Heilbronn – Stuttgart	Nein
RE10	Mannheim – Heilbronn – Stuttgart – Tübingen	Nein
RB11	Kornwestheim – Untertürkheim	Nein
RB17	Pforzheim – /Heidelberg – Mühlacker – Vaihingen (E) – Stuttgart	Nein
RB18	Osterburken – Heilbronn – Stuttgart – Tübingen	Nein
RB47	Heimerdingen – Hemmingen – Korntal (Strohgäubahn)	Nein
U6	Gerlingen – Hauptbahnhof – Möhringen – Fasanenhof	Nein
U12	Remseck – Hallschlag – Hauptbahnhof – Dürtlewang	Nein
X2	Leonberg – Rotebühlplatz	Nein
X43	Ludwigsburg – Neckargröningen – Hegnach – Waiblingen	Ja
X46	Beilstein – Oberstenfeld – Großbottwar – Marbach (N)	Ja
X60	Leonberg – Universität – Flughafen/Messe	Nein
90	Korntal – Weilimdorf – Giebel	Nein
92	Stuttgart – Leonberg – Universität – Heslach	Nein
214	Neckargröningen – Fellbach	Nein
402	Hochdorf – Hochberg – Neckarrems – Neckargröningen – Aldingen – Pattonville	Ja
402A	Schülerverkehr Remseck	Ja
403	Hochberg – Neckargröningen – Aldingen Berliner Straße	Ja
411	Kornwestheim Bahnhof – Realschule – Friedhof	Ja
412	Pattonville – Kornwestheim – Stammheim	Ja
413	Ludwigsburg – Kornwestheim Bhf. – Stadion – Rathaus – Bhf. – Ludwigsburg	Ja
414	Kornwestheim Bhf. – Mühlhäuser Straße – Bahnhof	Ja
415	Kornwestheim Bhf. – Wüstenrot & Württembergische	Ja
420	Bahnhof (Arena) – Gewerbegebiet West	Ja
421	Oßweil-Süd – Ludwigsburg Oststadt – ZOB – Neckarweihingen	Ja
421A	Neckarweih. – Ludwigsb ZOB – Oststadt – Oßweil-Süd (Schülerverkehr)	Ja
422	Pflugfelden – Ludwigsburg ZOB – Schlösslesfeld	Ja
422A	Pflugfelden – Ludwigsburg ZOB – Schlösslesfeld (Schülerverkehr)	Ja
423	Ludwigsburg ZOB – Kreisberufsschule	Ja

Anlage 4.4

424	Ludwigsburg ZOB – Pädagogische Hochschule – Breuningerland – IKEA	Ja
425	Eglosheim – Ludwigsburg ZOB – Oßweil	Ja
425A	Eglosheim – Ludwigsburg ZOB – Oßweil (Schülerverkehr)	Ja
426	Ludwigsburg Oststadt – ZOB – Eglosheim (– Monrepos)	Ja
427	Hoheneck – Ludwigsburg ZOB – Grünbühl	Ja
427A	(Pattonville –) Grünbühl – Ludwigsb. ZOB – Hoheneck (Schülerverkehr)	Ja
428	Neckarweihingen Au – Immanuel-Dornfeld-Straße	Ja
429	Kornwestheim W&W – Ludwigsburg ZOB – Neckarweihingen	Ja
430	Poppenweiler – Ludwigsburg ZOB – Heilbronner Straße	Ja
430A	Poppenweiler – Neckarweihingen – Ludwigsburg ZOB (Schülerverkehr)	Ja
431	Ludwigsburg – Neckargröningen – Neckarrems (–Hegnach – Waiblingen)	Ja
433	Asperg – Ludwigsburg ZOB – Hochberg – Poppenweiler	Ja
433A	Ludwigsburg – Poppenweiler (Schülerverkehr)	Ja
443	Ludwigsburg – Neckarweihingen – Marbach (N)	Ja
444	Ludwigsburg – Freiberg – Höpfigheim (– Steinheim)	Ja
444A	Freiberg (N) – Pleidelsheim – Höpfigheim (Schülerverkehr)	Ja
446	Freiberg (N) – Großingersheim – Kleiningersheim	Ja
446A	Freiberg (N) – Großingersheim – Kleiningersheim (Schülerverkehr)	Ja
451	Marbach (N) – Poppenweiler – Neckargröningen	Ja
455	Backnang – Burgstall (– Kirchberg)	Nein
456	Marbach (N) – Affalterbach (– Winnenden)	Ja
456A	Marbach (N) – Erdmannhausen – Affalterbach (Schülerverkehr)	Ja
457	(Backnang –) Aspach – Rielingshausen – Marbach (N) – Hörnle	Ja
459	Freiberg (N) – Pleidelsheim – Besigheim	Ja
459A	Mundelsheim – Hessigheim – Besigheim (Schülerverkehr)	Ja
460	Beilstein – Oberstenfeld – Großbottwar – Steinheim (M) – Marbach (N)	Ja
460A	Beilstein – Oberstenfeld – Großbottwar – Steinheim (M) – Marbach (N) (Schülerverkehr)	Ja
461	Winzerhausen – Großbottwar – Marbach (N)	Ja
463	Prevorst – Gronau – Oberstenfeld	Ja
464	Marbach – Bottwartal – Neckartal – Besigheim (WeinKulTourer)	Ja
465	Hof und Lembach – Großbottwar	Ja
467	Backnang – Kleinaspach – Oberstenfeld – Prevorst (Berg- und Talbus)	Nein
501	Feuerbach – Münchingen – Schwieberdingen – Hemmingen	Ja
502	Feuerbach – Schwieberdingen – Hemmingen – Eberdingen – Riet	Ja
503	Feuerbach – Schwieberdingen – Vaihingen (E)	Ja
504	Schwieberdingen Bhf. – Bosch – Hülbe – Bahnhof	Ja
508	Ludwigsburg – Möglingen – Zuffenhausen	Ja
531	Asperg – Markgröningen – Schwieberdingen	Ja

531A	Hemmingen – Schwieberdingen – Markgröningen (Schülerverkehr)	Ja
532	Ludwigsburg – Asperg – Markgröningen – Oberriexingen	Ja
532A	Unterriexingen – Markgröningen (Schülerverkehr)	Ja
533	Aldingen – Ludwigsburg – Möglingen – Markgröningen	Ja
533A	Möglingen – Markgröningen (Schülerverkehr)	Ja
534	Ludwigsburg – Möglingen – Schwieberdingen – Hemmingen	Ja
534A	Unterriexingen – Markgrön. – Möglingen – Ludwigsburg (Schülerverkehr)	Ja
535	Ludwigsburg – Möglingen – Münchingen – Ditzingen	Ja
536	Ludwigsburg IKEA – Breuningerland – Tamm – Möglingen	Ja
536A	Tamm – Asperg – Möglingen (Schülerverkehr)	Ja
541	(Tamm –) Bissingen – Unterriexingen	Ja
542	Bietigheim – Bissingen – Tamm – Hoheneck	Ja
544	Bietigheim – Sachsenheim – Eichwald	Ja
551	Tammerfeld – Buch – Bietigheim – Metterzimmern – Sachsenheim	Ja
551A	Bietigheim – Metterzimmern – Sachsenheim (Schülerverkehr)	Ja
554	Sachsenheim – Bissingen – ZOB – Bietigheim – Bönnigheim	Ja
554A	Ellental – Bissingen – ZOB – Bietigheim – Bönnigheim (Schülerverkehr)	Ja
556	Bietigheim ZOB – Bissingen – Ellental – Kronenzentrum	Ja
558	Bietigheim ZOB – Bruchwald – Laiern – ZOB	Ja
559	Bietigheim ZOB – Büttenwiesen	Ja
560	Stadtverkehr Besigheim	Ja
561	Ellentalgymnasien – Kronenzentrum – ZOB – Buchzentrum	Ja
562	Oberriexingen – Sachsenheim	Ja
563	Bietigheim Kammgarnspinnerei – Bietigheim Kronenzentrum	Ja
564	Bietigheim Krankenhaus – Bietigheim ZOB – Freiberg (N)	Ja
566	Bietigheim – Sachsenheim (– Sersheim – Vaihingen (E))	Ja
567	Hohenhaslach – Freudental – Bietigheim – Großingersheim – Pleidelsheim (– Murr)	Ja
567A	Kleiningersheim – Großingersheim – Bietigheim (Schülerverkehr)	Ja
568	Freudental – Löchgau – Besigheim – Ottmarsheim	Ja
568A	Freudental – Löchgau – Besigheim – Ottmarsheim (Schülerverkehr)	Ja
571	(Bietigheim –) Sachsenheim – Häfnerhaslach	Ja
571A	Häfnerhaslach – Hohenhaslach – Großsachsenheim (Schülerverkehr)	Ja
572	Bietigheim – Tripsdrill – Kirbachtal (Wanderbus Stromer)	Ja
573	Kirchheim (N) – Gemmrigheim (– Ottmarsheim)	Ja
574	Besigheim – Kirchheim (N) – Bönnigheim	Ja
574A	Bönnigh. – Kirchheim (N) – Gemmrigheim – Besigheim (Schülerverkehr)	Ja
578	Sersheim – Kleinglattbach – Vaihingen (E)	Ja
579	Oberriexingen – Enzweihingen – Vaihingen (E) – Kleinglattbach – Ensingen	Ja

Anlage 4.4

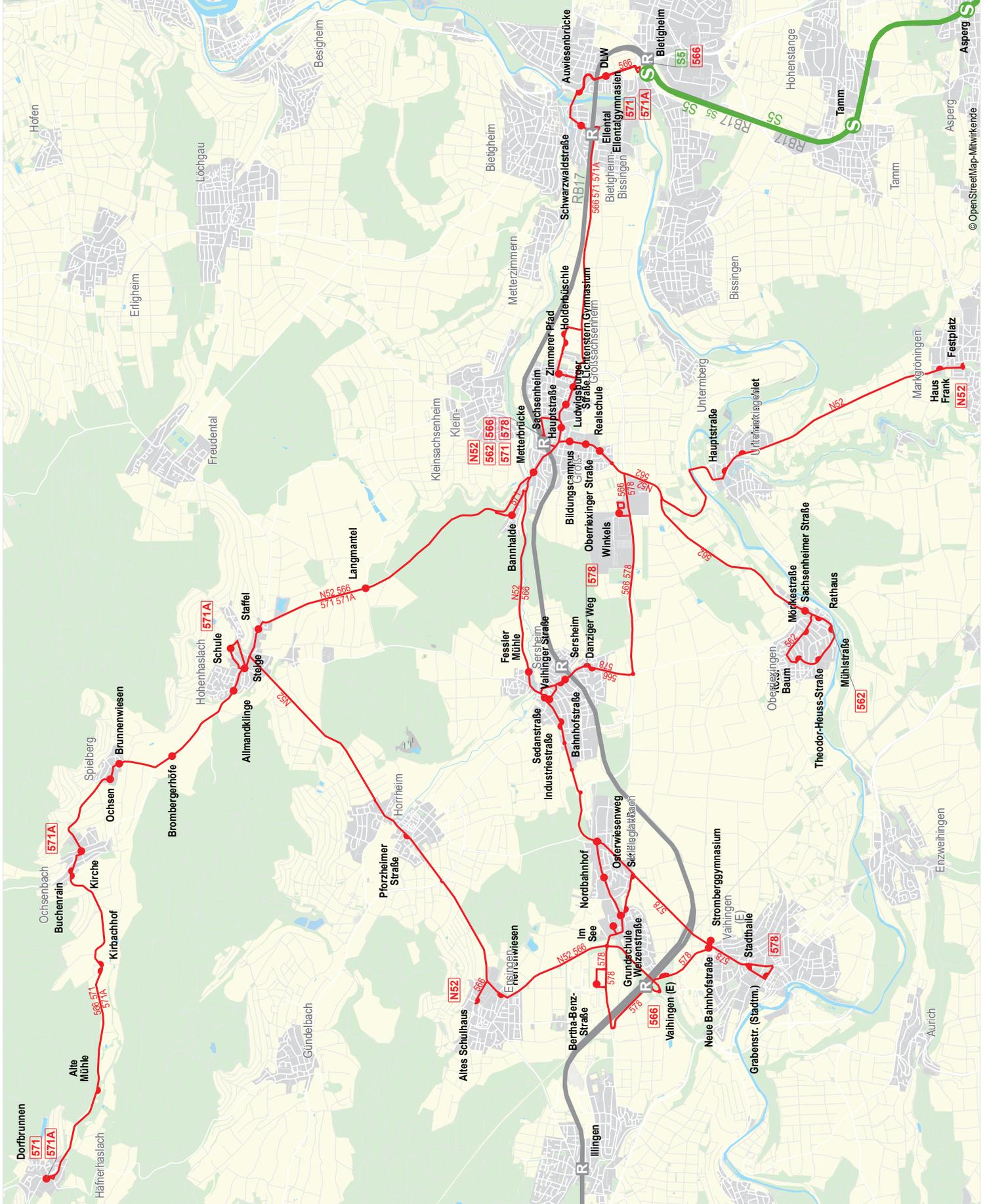
590	Vaihingen (E) – Ensingen – Horrheim – Hohenhaslach	Ja
592	Gündelbach – Vaihingen (E) – Eberdingen (– Hochdorf)	Ja
592A	Eberdingen – Nußdorf – Aurich – Vaihingen (E) (Schülerverkehr)	Ja
595	Vaihingen (E) – Enzweihingen – Riet – Hochdorf	Ja
612	Korntal – Neuwirtshaus – Münchingen (– Hemmingen)	Ja
612A	Kallenberg – Münchingen (Schülerverkehr)	Ja
620	Ditzingen – Heimerdingen (– Weissach)	Ja
620A	Ditzingen – Heimerdingen (Schülerverkehr)	Ja
623	Ditzingen – Schöckingen	Ja
623A	Schöckingen – Hirschlanden – Ditzingen (Schülerverkehr)	Ja
624	Stadtverkehr Ditzingen	Ja
625	Ditzingen Bahnhof Süd – Gewerbegebiet Süd	Ja
626	Ditzingen Bahnhof – Industriegebiet Ost	Ja
635	Leonberg – Gerlingen	Ja
638	Ditzingen – Gerlingen – Leonberg Golfplatz	Ja
644	Heilbronn – Beilstein – Prevorst (HNV)	Nein
646	Untergruppenbach – Ilsfeld – Neckarwestheim – Kirchheim (N) (HNV)	Nein
651	Leonberg – Höfingen (– Hirschlanden – Schöckingen – Hemmingen)	Nein
651	Kirchheim (N) – Neckarwestheim – Talheim – Heilbronn (HNV)	Nein
666	Freudental – Bönningheim – Brackenheim (HNV)	Nein
707	Mühlacker – Mühlhausen (E) – Illingen – Vaihingen (E) (VPE)	Nein
N3	Schlossplatz – Gerlingen – Schlossplatz	Nein
N40	Marbach (N) – Erdmannhausen – Kirchberg (M) – Marbach	Nein
N41	Ludwigsburg – Eglosheim – Neckarweihingen – Hoheneck	Ja
N42	Ludwigsburg Ost	Ja
N43	Ludwigsburg – Pattonville – Remseck – Poppenweiler	Ja
N44	Freiberg (N) – Pleidelsheim – Besigheim	Ja
N46	Beilstein – Oberstenfeld – Großbottwar – Marbach (N)	Ja
N47	Kornwestheim Nord und Ost	Ja
N48	Kornwestheim Süd, Ost und Pattonville	Ja
N52	Markgröningen – Unterriexingen – Sachsenheim – Hohenhaslach – Ensingen	Ja
N53	Schwieberdingen – Markgröningen – Möglingen – Ludwigsburg	Ja
N55	Zuffenhausen – Münchingen – Schwieberdingen – Hemmingen – Hochdorf – Eberdingen	Ja
N56	Oberriexingen – Sachsenheim – Bietigheim	Ja
N57	Bietigheim – Löchgau – Bönningheim – Bietigheim	Ja
N58	Bietigheim – Besigheim – Walheim – Kirchheim (N) – Gemmrigheim – Ottmarsheim – Besigheim – Bietigheim	Ja
N65	Ditzingen – Hirschlanden – Schöckingen – Heimerdingen	Ja

Nahverkehrsplan Landkreis Ludwigsburg

Linienbündel 2 Verkehrsraum Sachsenheim

- Linie:
- 562 Obernxingen - Sachsenheim
 - 566 Bietigheim - Sachsenheim (-Sersheim - Vaihingen (E))
 - 571 Hohenhaslach - Hohenhaslach - Großsachsenheim
 - 571a Hohenhaslach - Hohenhaslach - Großsachsenheim (Schulerverkehr)
 - 578 Ersheim - Kleinglattbach - Vaihingen (E)
 - N52 Markgröningen - Unterinxingen - Sachsenheim - Hohenhaslach - Ersingen

Leistungsvolumen: 470.000 Km

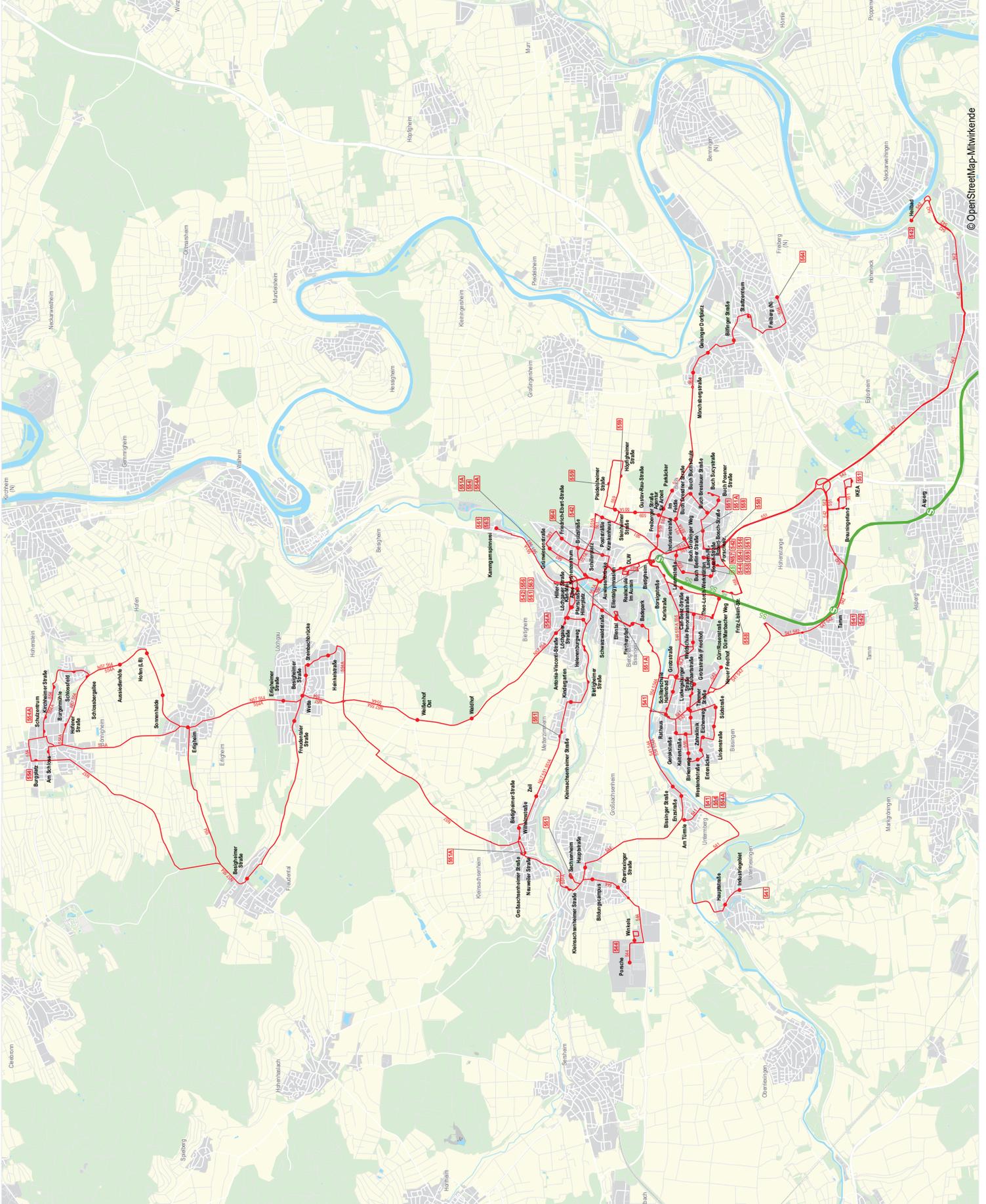


Nahverkehrsplan Landkreis Ludwigsburg

Linienbündel 5 Verkehrsraum Bleiweiß

- Linie:
- 541 Tamm - Bissingen - Unterixingen
 - 542 Bleiweiß - Bissingen - Tamm - Hohenheck
 - 544 Bleiweiß - Sachsenheim Eichenwald
 - 551 Tammerfeld - Buch - Bleiweiß - Metterzimmern - Sachsenheim
 - 551a Bleiweiß - Metterzimmern - Sachsenheim (Schülerverkehr)
 - 554 Sachsenheim - Bissingen - Bleiweiß ZOB - Bornigheim
 - 554a Elental - Bissingen - Bleiweiß ZOB - Bornigheim (Schülerverkehr)
 - 556 Bleiweiß ZOB - Bissingen - Elental - Kronenzentrum
 - 558 Bleiweiß ZOB - Bruchwald - Lärn - ZOB
 - 559 Bleiweiß ZOB - Büttelwiesen
 - 561 Bleiweiß Erlenbühlgymnasien - Kronenzentrum - ZOB - Buchzentrum
 - 563 Bleiweiß Kammgarnspinnerei - Kronenzentrum
 - 564 Bleiweiß Krankenhaus - ZOB - Freiberg (N)
 - N57 Bleiweiß - Lötchgau - Bornigheim - Bleiweiß

Leistungsvolumen: 1.570.000 Km

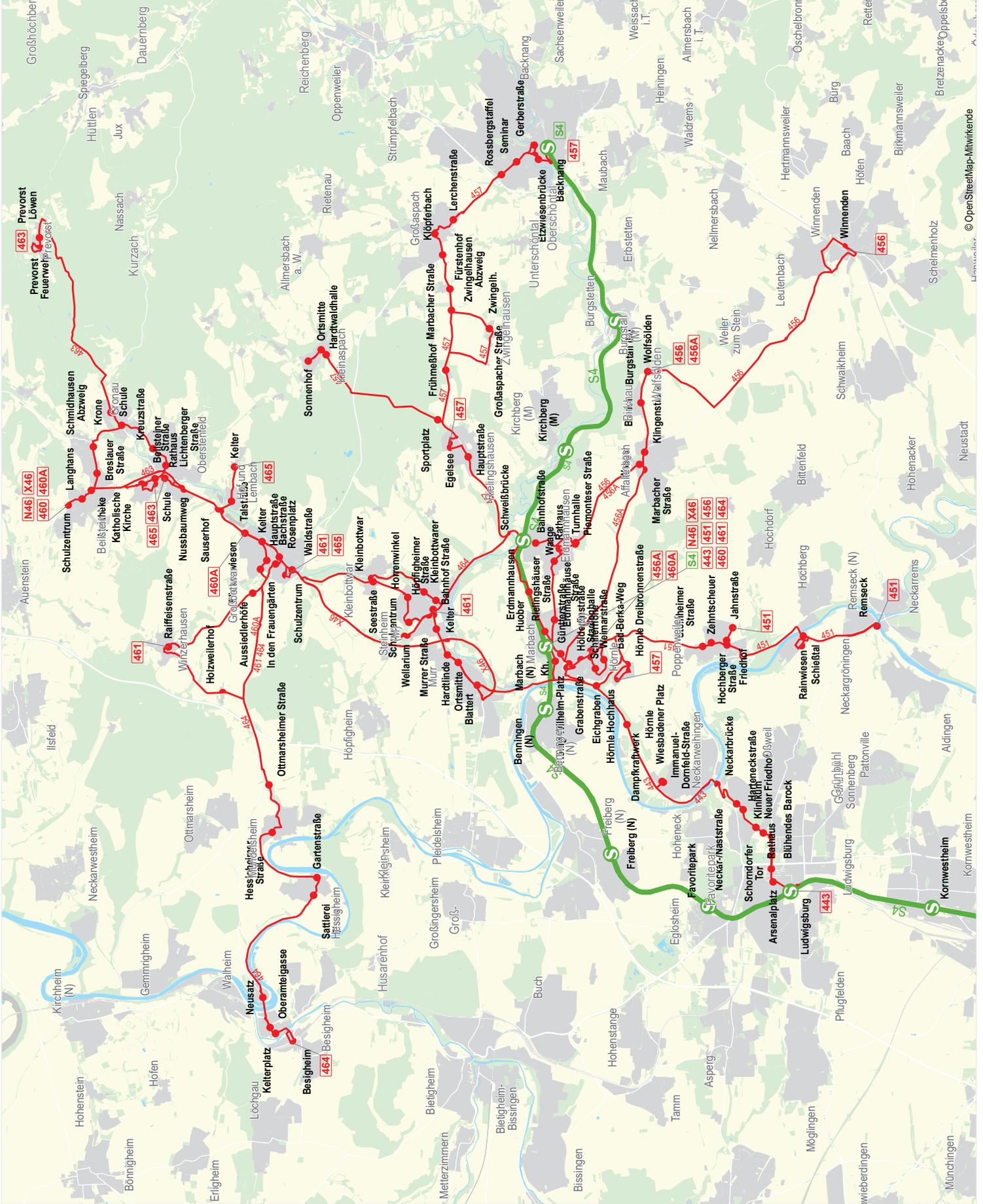


Nahverkehrsplan Landkreis Ludwigsburg

Linienbündel 6 Verkehrsraum Marbach (N)

- Linie:
- 443 Ludwigsburg - Neckarweihingen - Marbach (N)
 - 451 Marbach (N) - Poppenweiler - Neckargröningen
 - 456 Marbach (N) - Afaltrach - (Winnenden)
 - 456a Marbach (N) - Erdmannhausen - Afaltrach (Schulerverkehr)
 - 457 (Backnang-) Aspach - Rielingsh - Marbach (N) Bahnhof - Höhle
 - 460 Beilstein - Oberstenfeld - Großbottwar - Steinheim (M) - Marbach (N)
 - 460a Beilstein - Oberstenfeld - Großbottwar - Steinheim (M) - Marbach (N) (Schulerverkehr)
 - 461 Winzerhausen - Großbottwar - Marbach (N)
 - 463 Prevorst - Gronau - Oberstenfeld
 - 464 Neckartal - Bottwartal - Neckartal - Besigheim (Weinkulturen)
 - 465 Hof und Lembach - Großbottwar
 - X46 Beilstein - Oberstenfeld - Großbottwar - Marbach (N)
 - N46 Beilstein - Oberstenfeld - Großbottwar - Marbach (N)

Leistungsvolumen: 1.793.000 Km

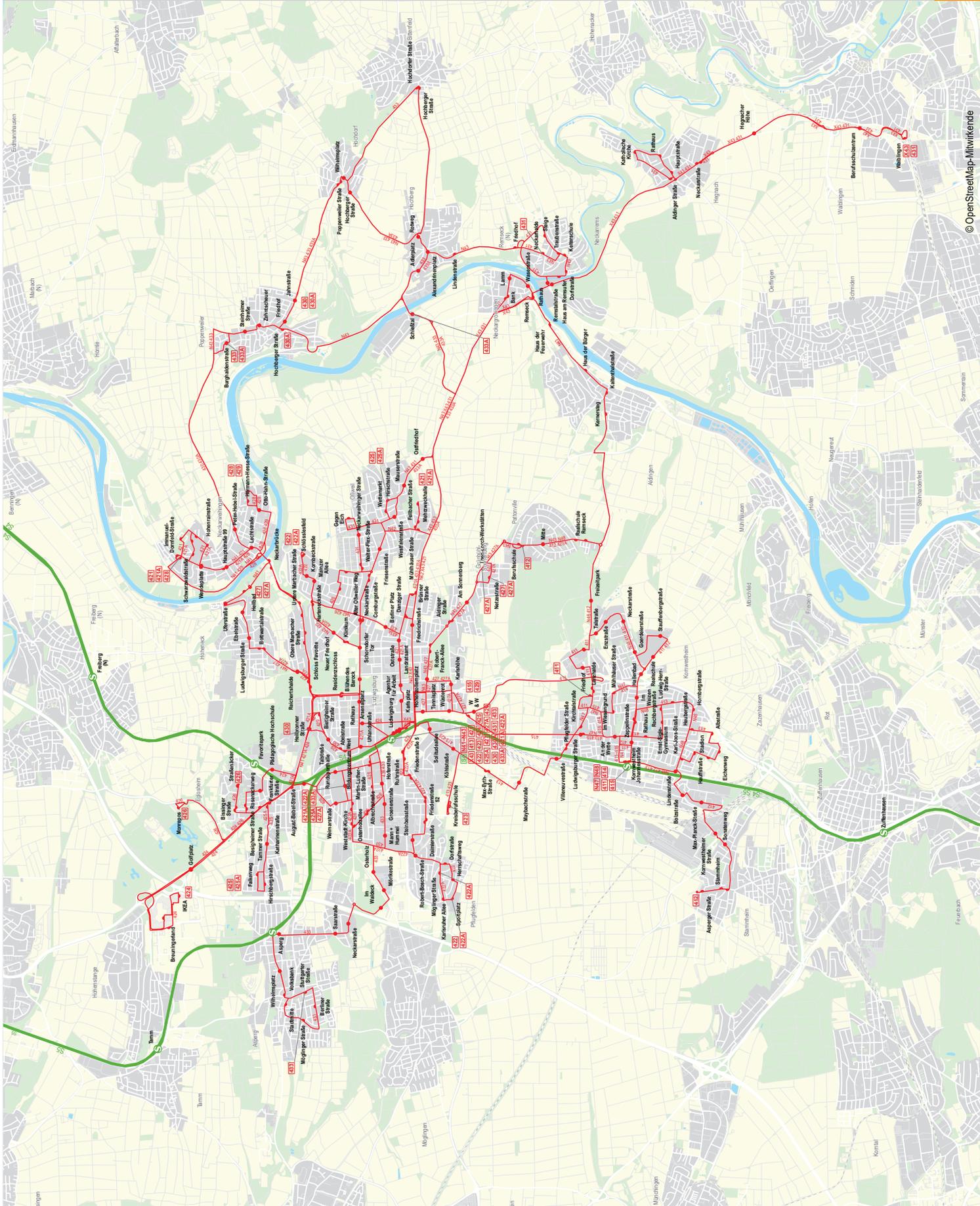


Nahverkehrsplan Landkreis Ludwigsburg

Linienbündel 7 Verkehrsraum Ludwigsburg

- Linie:
- 411 Kornwestheim Bahnhof - Friedhof
 - 412 Patonville - Kornwestheim
 - 413 Ludwigsburg - Kornwestheim
 - 414 Kornwestheim Bf. - Mihlhäuser Straße - Bahnhof
 - 415 Kornwestheim Bf. - Wusterrot & Würtembergische Ludwigsburg Bahnhof (Arena) - Gewerbegebiet West
 - 421 Ölweil-Stüd - Ludw. Oststadt - ZOB - Neckarwehingen
 - 421b Neckarwehingen - Ludw. ZOB - Schlossessfeld (Schülerverkehr) - Flughafen - Ludw. ZOB - Schlossessfeld
 - 422 Flughafen - Ludw. ZOB - 422a Flughafen - Ludw. ZOB - Schlossessfeld (Schülerverkehr)
 - 423 Ludw. ZOB - Kreisberendschule
 - 424 Ludw. Arsenalplatz - ZOB - PH - Breuningerfeld - KEA
 - 425 Eglosheim - Ludw. ZOB - Ölweil
 - 425a Eglosheim - Ludw. ZOB - Ölweil (Schülerverkehr)
 - 426 Ludwigsburg Oststadt - ZOB - Eglosheim (- Monrepos)
 - 427 Hoheneck - Ludw. ZOB - Grünbühl
 - 427a (Patonville) - Grünbühl - Ludw. ZOB - Hoheneck (Schülerverkehr)
 - 428 Neckarwehingen Au - Immanuel-Dornfeld-Straße
 - 429 Kornwesth. W&W - Ludw. ZOB - Neckarwehingen
 - 430 Poppenweiler - Ludw. ZOB - Halbromer Straße
 - 430a Poppenweiler - Neckarweh. - Ludw. ZOB (Schülerverkehr)
 - 431 Ludwigsburg - Neckargröningen - Neckarrems - Wablingen
 - 433 Asperg - Ludwigsburg ZOB - Hochberg - Poppenweiler
 - 433a Ludwigsburg - Poppenweiler (Schülerverkehr)
 - X43 Ludwigsburg - Neckargröningen - Hegnach - Wablingen
 - N41 Ludwigsburg - Eglosheim - Neckarwehingen - Hoheneck
 - N42 Ludwigsburg Ost
 - N43 Ludwigsburg - Patonville - Remscheid - Poppenweiler
 - N47 Kornwestheim Nord - Ost
 - N48 Kornwestheim Süd - Ost - Patonville

Leistungsvolumen: 4.871.000 Km

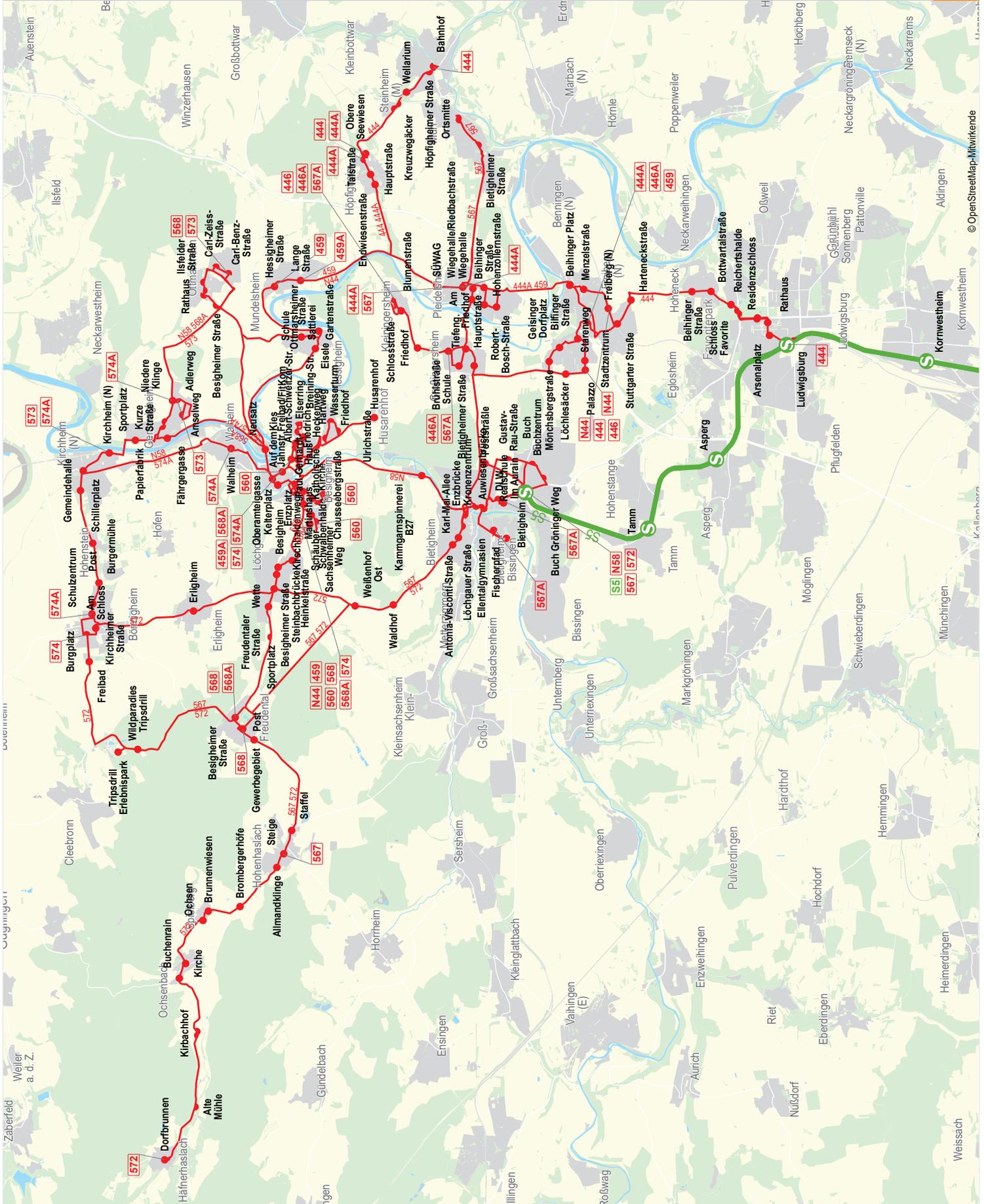


Nahverkehrsplan Landkreis Ludwigsburg

Linienbündel 8 Verkehrsraum Neckartal

- Linie:
- 444 Ludwigsburg - Freiberg (N) - 444
Höpfigheim - Steinheim (M)
 - 444a Freiberg (N) - Pleidelsheim -
Höpfigheim - (Schülerverkehr)
 - 446 Freiberg (N) - Großingersheim -
Kleingersheim
 - 446a Freiberg (N) - Großingersheim -
Kleingersheim (Schülerverkehr)
 - 459 Freiberg (N) - Pleidelsheim -
Besigheim
 - 459a Mundalsheim - Hessigheim -
Besigheim (Schülerverkehr)
 - 560 Stadtverkehr Besigheim
 - 567 Hohenhaslach - Freudental -
Bietigheim - Großingersheim -
Pleidelsheim (- Murr)
 - 567a Pleidelsheim - Großingersheim -
Besigheim (Schülerverkehr)
 - 568 Freudental - Löbchau -
Besigheim - Otmarsheim
 - 568a Freudental - Löbchau -
Besigheim - Otmarsheim
(Schülerverkehr)
 - 572 Bietigheim - Tripsdrill -
Kirnbachal (Stomer)
 - 573 Kirchheim (N) - Gemmingheim
(- Otmarsheim)
 - 574 Besigheim - Kirchheim (N) -
Bonnigheim
 - 574a Bönnigheim - Kirchheim (N) -
Besigheim
(Schülerverkehr)
 - N44 Freiberg (N) - Pleidelsheim -
Besigheim
 - N58 Bietigheim - Besigheim -
Walheim - Kirchheim (N) -
Gemmingheim - Otmarsheim -
Besigheim - Bietigheim

Leistungsvolumen: 1.595.000 Km



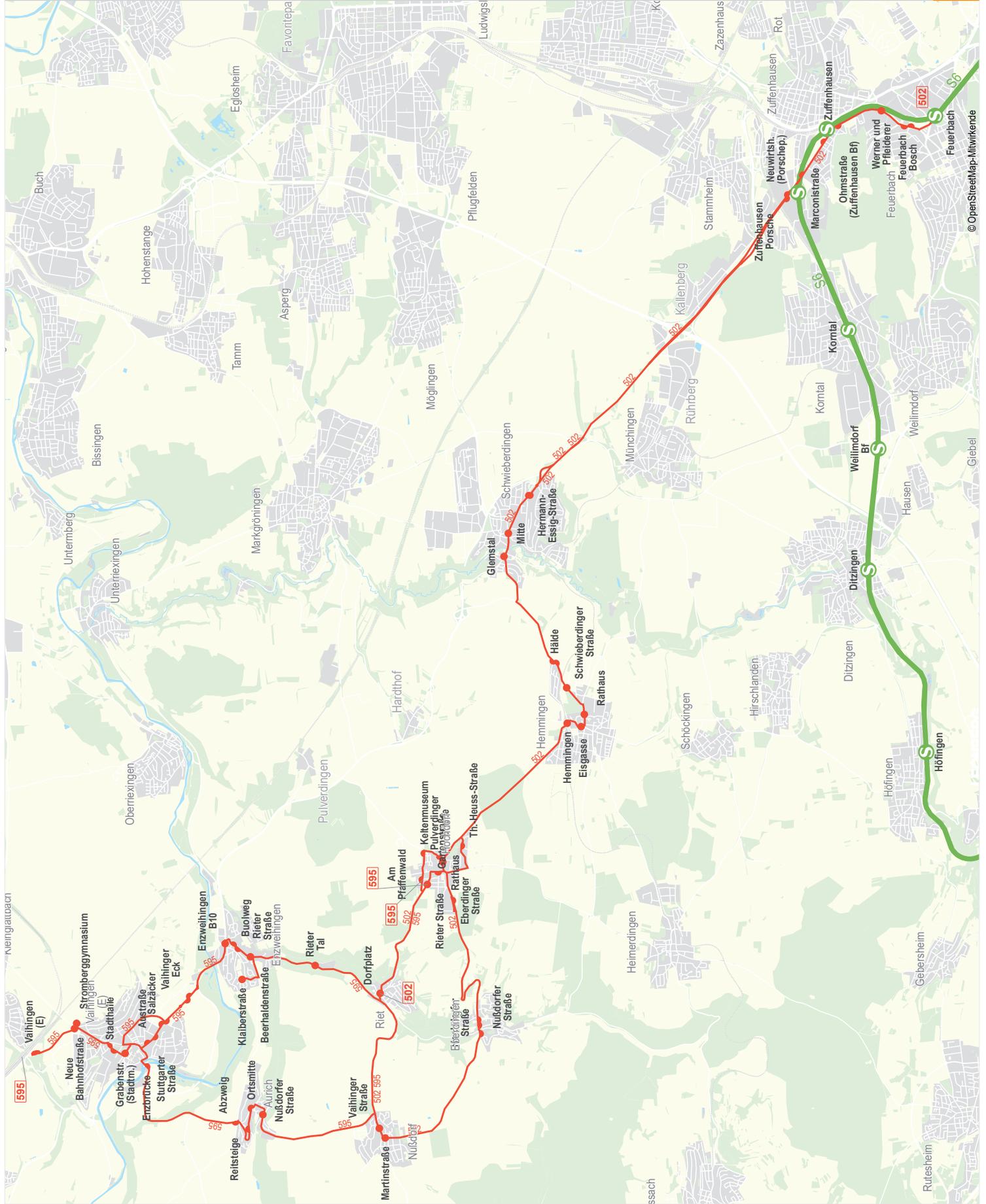
Nahverkehrsplan Landkreis Ludwigsburg

Linienbündel 10
Verkehrsraum Strohgau Nord

Linie:

- 502 Feuerbach - Schwieberdingen - Hemmingen - Eberdingen - Riet
- 595 Vaihingen (E) - Enzweihingen - Riet - Hochdorf

Leistungsvolumen: 591.000 Km

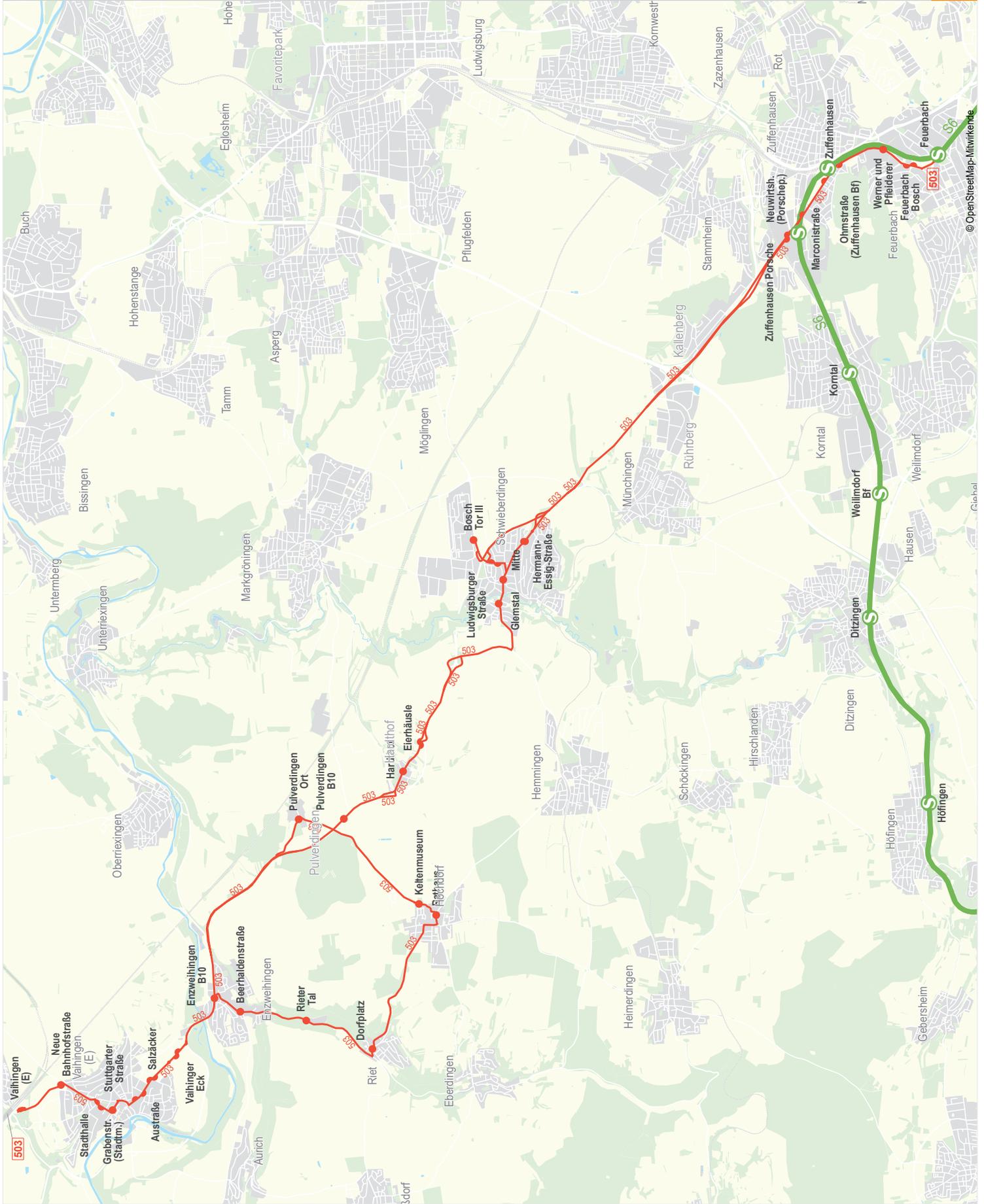


Nahverkehrsplan Landkreis Ludwigsburg

Linienbündel 11
Verkehrsraum
Strohgau-Diagonale

Linie:
503 Feuerbach-Schwieberdingen-
Vaihingen (E)

Leistungsvolumen: 392.000 Km



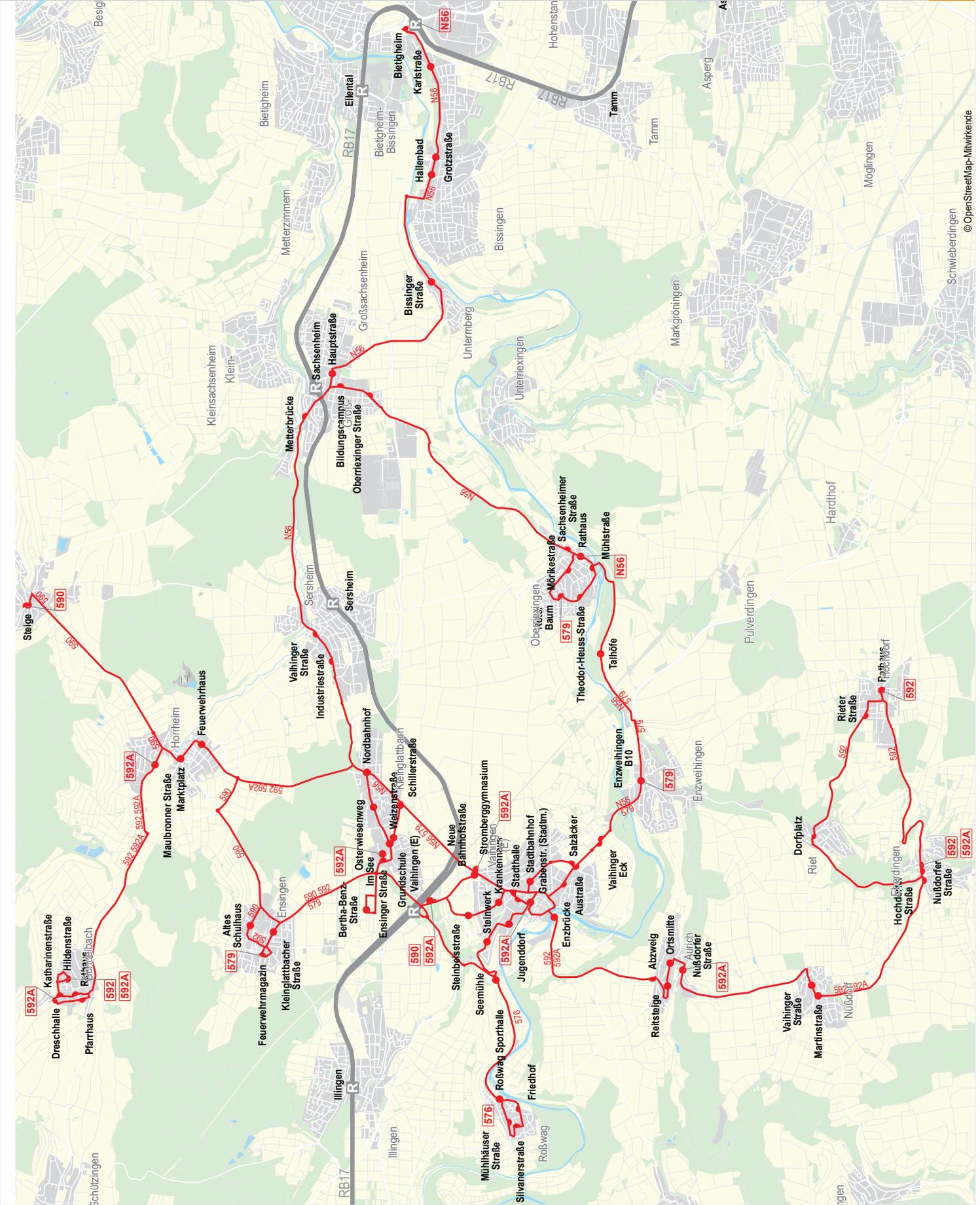
Nahverkehrsplan Landkreis Ludwigsburg

Linienbündel 12
Verkehrsraum
Vaihingen (E)

Linie:

- 576 Vaihingen (E) – Roßwag
- 579 Oberexingen - Enzweihingen - Vaihingen (E) - Klingelbach - Ensingingen
- 590 Vaihingen (E) - Ensingingen - Horrheim - Hohehaslach
- 592 Gundelbach - Vaihingen (E) - Eberdingen (- Hochdorf)
- 592a Eberdingen - Nußdorf - Auirch - Vaihingen (Schülerverkehr)
- N56 Oberexingen - Sachsenheim - Bleigheim

Leistungsvolumen: 6369.000 Km



Nahverkehrsplan Landkreis Ludwigsburg

Linienbündel 13 Verkehrsraum Strohgau Ost

- Linie:
- 508 Ludwigsburg - Möglingen - Zuffenhausen
 - 531 Asperg - Markgröningen - Schwieberdingen
 - 531a Hemmingen - Schwieberdingen - Markgröningen (Schülerverkehr)
 - 532 Ludwigsburg - Asperg - Markgröningen - Obernixingen
 - 532a Unterriexingen - Markgröningen (Schülerverkehr)
 - 533 Aidingen - Ludwigsburg - Möglingen - Markgröningen
 - 533a Möglingen - Markgröningen (Schülerverkehr)
 - 534 Ludwigsburg - Möglingen - Schwieberdingen - Hemmingen
 - 534a Unterriex. - Markgr. - Mögl. - Ludwigsburg (Schülerverkehr)
 - 535 Ludwigsburg - Möglingen - Münchingen - Ditzingen
 - 536 Ludw. IKEA - Breuningerland - Tamm - Möglingen
 - 536a Tamm - Asperg - Möglingen (Schülerverkehr)
 - N53 Schwieberdingen - Markgr. - Möglingen - Ludwigsburg

Leistungsvolumen: 1.823.000 Km

