LANDKREIS BÖBLINGEN

Nahverkehrsplan

des Landkreises Böblingen

ÖPNV

vvs

Nachhaltige Mobilität

im Landkreis Böblingen

Nahverkehrsplan

für den

Landkreis Böblingen

(3. Fortschreibung)

März 2021

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

Inhaltsverzeichnis

1 Grundlagen und Vorgaben zum Nahverkehrsplan ... 1

1.1 Einführung ... 1

1.2 Der rechtliche und organisatorische Rahmen ... 2

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

1.3 Übergreifende Zielvorstellungen zur Verkehrsentwicklung ... 9

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

2 Struktur des Untersuchungsraums ... 13

2.1 Raumstrukturelle Grundlagen ... 13

2.1.1 Vorgaben von Landes- und Regionalplanung ... 13
2.1.2 Strukturelle Kenngrößen ... 14

2.2 Netz- und Angebotsstrukturen ... 15

2.2.1 Straßennetz und Motorisierung ... 15
2.2.2 Regional bedeutsames Radwegenetz/Fahrrad-Infrastruktur ... 17
2.2.3 Netz- und Angebotsstruktur im ÖPNV ... 18
2.2.4 Kollektivierter Individualverkehr (Sharing-Systeme) ... 25
2.2.5 Verknüpfungen ... 26

2.3 Das Leistungsangebot im ÖPNV ... 27

2.3.1 Flächenhafte Erschließung ... 28
2.3.2 Erreichbarkeit ... 28
2.3.3 Der Tarif ... 29

3 Verkehrsnachfrage 31

3.1 Verkehrsmodell 31

3.2 Verkehrsanalyse 2010 32

3.2.1 Datengrundlage 32
3.2.2 Teilraumbezogene Ergebnisse 32
3.2.3 Streckenbezogene Ergebnisse 35

3.3 Verkehrsprognose 2030 36

3.3.1 Datengrundlage 36
3.3.2 Teilraumbezogene Ergebnisse 36
3.3.3 Streckenbezogene Ergebnisse 38

3.4 Demographische Entwicklung 39

4 Generelle Zielsetzungen 41

4.1 Zielsetzungen zur Gesamtentwicklung (Leitbild) 41

4.1.1 Verkehrsnachfrage 41
4.1.2 Demographische Einflüsse 42
4.1.3 Barrierefreiheit 43
4.1.4 Nachhaltigkeit, Klima- und Umweltschutz 45
4.1.5 Wirtschaftlichkeit 46
4.1.6 Finanzierung 47
4.1.7 Infrastruktur 50

4.2 Zielsetzungen für das Verkehrsangebot 58

4.2.1 Einzugsbereiche von Haltestellen 59
4.2.2 Beförderungszeiten und -geschwindigkeiten 61
4.2.3 Bedienungshäufigkeiten 61
4.2.4 Schnellbusse, Expressbusse und Direktbusse 64
4.2.5 Qualität (einschließlich Auslastung) 64
4.2.6 Tarif 65

4.3 Linienbündelungskonzept 66

4.3.1 Ausgangslage 66
4.3.2 Notwendigkeit der Linienbündelung 67
4.3.3 Vorgehensweise 67
4.3.4 Einbezogene Linienverkehre 68
4.3.5 Künftige Linienbündel im Landkreis Böblingen 71

5 Bewertung 87

5.1 Methodik 87

5.2 Ermittelte Angebotsdefizite 87

5.2.1 Einzugsbereiche von Haltestellen 87
5.2.2 Beförderungszeiten und -geschwindigkeiten 92
5.2.3 Bedienungshäufigkeiten 94

6 Rahmenvorgaben und Einzelziele 95

6.1 Verkehrliches Mindestniveau: Basisangebot und Standards für verlässliche S-Bahn-Zubringer sowie Angebotserweiterungen 96

6.2 Ausreichende Verkehrsbedienung 100

6.3 Rahmenvorgaben für die Erstellung des Verkehrsangebots 100

6.3.1 Tarif und Verkauf 101
6.3.2 Fahrzeugausstattung und -technik 103
6.3.3 Haltestellenausstattung 106
6.3.4 Unternehmensübergreifende Zusammenarbeit, Datenübermittlung und Beteiligung 108
6.3.5 Kundenservice und kundenwirksame Qualität 110
6.3.6 Verkehrserhebungen 112
6.3.7 Marketing und Öffentlichkeitsarbeit 113
6.3.8 Tariftreue und Sozialstandards 114

6.4 Einzelziele bezüglich der Linienverkehre 114

6.4.1 Gesamter Landkreis 114
6.4.2 Vorgehensweise bei der Leistungsbeschreibung 115
6.4.3 Liniensteckbriefe und funktionale Leistungsbeschreibungen 121

7 Zusammenfassung und Ausblick 213

7.1 Inhalt des Nahverkehrsplans 213

7.2 Verkehrliche Weiterentwicklung 214

7.2.1 Ausgangslage 214
7.2.2 Weiterentwicklung des bestehenden Netzes 216
7.2.3 Expressbusse 218
7.2.4 Metropol-Express-Bahn 218
7.2.5 Regionales Verkehrsmanagement 219
7.2.6 Alternative Antriebstechnologien 219
7.2.7 On-Demand-Verkehre 220
7.2.8 Besondere Verkehrsangebote 221

7.3 Ausgestaltung des Rechtsrahmens 222

Anhang: 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
BOKraft	Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr
bzw.	beziehungsweise
CO	Kohlenmonoxid
CO_2	Kohlendioxid
CVD	Clean Vehicle Directive
d. h.	das heißt
DB	Deutsche Bahn AG
DFI	Dynamische Fahrgastinformation
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
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
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	Gesetz über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs in Baden-Württemberg
ÖV	Öffentlicher Verkehr
P+R	Park and Ride
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
RB	Regionalbahn (Nahverkehr-Zuggattung)
RBL	Rechnergestütztes Betriebsleitsystem

RE	Regionalexpress (Nahverkehr-Zuggattung)
RIN	Richtlinien für integrierte Netzgestaltung
RVP	Regionalverkehrsplan
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	Unterschwellenvergabeordnung
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
UVwG	Umweltverwaltungsgesetz (UVwG) des Landes Baden-Württemberg
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
VGC	Verkehrsgesellschaft Bäderkreis Calw mbH
VRS	Verband Region Stuttgart
VVS	Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart
VwV Beschaffung	Verwaltungsvorschrift der Landesregierung (Baden-Württemberg) über die Vergabe öffentlicher Aufträge
z. B.	zum Beispiel
ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof

Fachwortverzeichnis

Allgemeine Vorschrift

Mit dem Ziel, die Fahrgeldeinnahmen im VVS nach einheitlichen, leistungsbezogenen, EU-rechtskonformen und transparenten Kriterien an die etwa 40 Busunternehmer zu verteilen, hat die Regionalversammlung des Verbands Region Stuttgart eine „Allgemeine Vorschrift“ beschlossen. Diese Satzung ist seit Anfang 2015 in Kraft und ersetzt ungefähr 150 Vereinbarungen sowie ca. 40 Einzelverträge zwischen dem Verband Region Stuttgart, den Busunternehmern und den VVS-Landkreisen. Bei der Verteilung der Fahrgeldeinnahmen und der Zuschüsse des Verbands Region Stuttgart für die Anerkennung des VVS-Tarifs ist die Beförderungsleistung maßgeblich: zu 70 Prozent die beförderte Zahl der Fahrgäste, zu 30 Prozent die Streckenlänge, die diese Fahrgäste jeweils zurückgelegt haben. Darüber hinaus erhalten die Busunternehmen Geld für den Vertrieb der Tickets.

Ausgleichsleistungen

Ausgleichsleistungen kompensieren gemeinwirtschaftliche Belastungen. Die Leistungen sind keine Subventionen, da ihnen eine Gegenleistung gegenübersteht. Beispiele, bei denen Ausgleichsleistungen im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) gewährt werden, sind die Beförderung von Auszubildenden zur Ausbildungsstätte (§ 45a PBefG) und die unentgeltliche Beförderung schwerbehinderter Menschen (§ 145 SGB IX). Die Ausgleichsleistungen für den Ausbildungsverkehr sind für die Bus- und Straßenbahnunternehmen in § 45a Personenbeförderungsgesetz (PBefG) festgeschrieben. Sie werden nur für rabattierte Zeitfahrausweise im Ausbildungsverkehr gewährt. Die Parallelvorschrift bei der Eisenbahn ist § 6a Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG). Die Bundesländer können aufgrund von § 64a PBefG die bundesrechtliche Vorschrift durch eigenes Landesrecht ablösen. Die Ausgleichsleistungen bei der unentgeltlichen Beförderung schwerbehinderter Menschen im öffentlichen Personenverkehr richten sich nach § 148 SGB IX.

Automatisches Fahrgastzählsystem (AFZS)

Ein ***Automatisches Fahrgastzählsysteme (AFZS)*** stellt eine Möglichkeit der Verkehrszählung im ÖPNV dar, mit dessen Hilfe die Personenanzahl in Fahrzeugen des ÖPNV automatisch erhoben wird. So können, mit einem vergleichsweise geringen Erhebungsaufwand, die Ein- und Aussteiger je Haltestelle ermittelt werden. Dadurch wird eine Ableitung der Kenngrößen Verkehrsmenge (Linienbeförderungsfälle) und Verkehrsleistung (km) in der erforderlichen raumzeitlichen Struktur ermöglicht. Mit Hilfe einer Verkehrsstromerhebung mit ***manueller Fahrgastbefragung***, die sich als vergleichsweise aufwändig darstellt, können hingegen zusätzlich detaillierte Erkenntnisse über das Fahrgastverhalten (z. B. Quelle oder Ziel einer

Fahrt, genutzte Fahrausweise) ermittelt werden (vgl. VDV 2018: VDV-Schrift 457: Automatische Fahrgastzählsysteme. Handlungsempfehlungen zur Anwendung von AFZS im öffentlichen Personenverkehr, Version 2.1). Ein AFZS kann „auch im Zusammenhang mit Verkehrsbefragungen sowie für die Fortschreibung von Daten aus Verkehrsstromerhebungen“ verwendet werden (VDV 2018: VDV-Schrift 457: Automatische Fahrgastzählsysteme. Handlungsempfehlungen zur Anwendung von AFZS im öffentlichen Personenverkehr, Version 2.1).

Barrierefreiheit

Barrierefreiheit definiert sich als die in allen Lebensbereichen uneingeschränkte Nutzung von Gegenständen, Medien, Einrichtungen und anderen Infrastrukturen durch Menschen mit Behinderung oder anderen Mobilitätsbeeinträchtigungen.

Gemäß §8 Abs.3 PBefG ist im ÖPNV eine vollständige Barrierefreiheit bis zum 01.01.2022 zu schaffen. Dies betrifft u.a. die Verkehrsmittel oder die Haltestellen, die in der Regel jeweils so zu gestalten sind, dass sie von allen Menschen uneingeschränkt und ohne fremde Hilfe genutzt werden können. Eine vollständige Barrierefreiheit kann im Busverkehr z.B. durch den Einsatz von Low-Entry- oder Niederflurbussen sowie durch die Kneeling-Funktion ermöglicht werden.

Als ***Niederflurbus*** werden Busse bezeichnet, die sich durch „eine Einstiegshöhe von 320 + 20 mm sowie einen ebenen, stufenlosen Fußbodenverlauf von der Vordertür bis in der Regel hinter die Mitteltür“ *(Verband deutscher Verkehrsunternehmer o.J.; online verfügbar über den nachfolgenden Link: https://www.mobi-wissen.de/Technik-und-Innovation/Niederflurtechnik, zuletzt aufgerufen am 05.06.2020)* charakterisieren. Darüber hinaus verfügen Niederflurbusse die Möglichkeit der ***Kneeling-Funktion*** (Fahrzeugabsenkung) sowie zusätzliche Einstiegshilfen (z.B. manuelle Klapprampen). Bei einem ***Low-Entry-Bus*** handelt es sich nach der EU-Busrichtlinie um einen Niederflurbus. Er stellt eine Kombination aus Niederflur- und Hochflurbus dar. Dabei entspricht der vordere Fahrzeugteil bis zur hinteren Tür einem Niederflurfahrzeug, der hintere Fahrzeugteil einem Hochflurbus.

Besondere Verkehrsangebote

Neben Bussen und Bahnen können im ÖPNV ***Ruftaxis*** zum Einsatz kommen, die auf Bestellung in Zeiten und Gegenden schwächerer Fahrgastnachfrage verkehren. Ruftaxis starten in der Regel an Bahnstationen oder an Bahnhöfen. Zum Aussteigen hält das Taxi wie ein Linienbus an Haltestellen. Nicht selten lassen die Fahrer die Fahrgäste jedoch im Linienverlauf auch auf Wunsch zwischen den Haltestellen aussteigen. Ruftaxis haben einen Fahrplan und müssen telefonisch – in der Regel mit einer festgelegten zeitlichen Frist – vor der Fahrt bestellt

werden. Oftmals werden gültige ÖPNV-Tickets akzeptiert, mancherorts wird – je nach Finanzierung des jeweiligen Ruftaxi-Verkehres – ein Zuschlag erhoben.

Darüber hinaus ergänzen ***Bürgerbusse*** den ÖPNV. Dabei handelt es sich um ehrenamtlich betriebene Kleinbus-Linien, die u.a. die Feinerschließung in Kommunen insbesondere im ländlichen Raum übernehmen. Dabei werden u.a. die örtlichen Besonderheiten berücksichtigt. Bürgerbuslinien folgen in der Regel einem festen Linienweg und besitzen einen Fahrplan. Oftmals gelten gesonderte Tarife, zum Teil werden auch gültige ÖPNV-Tickets akzeptiert.

Auch ***soziale Fahrdienste*** fungieren als Ergänzung des bestehenden ÖPNV. Das in der Regel ehrenamtlich betriebene Angebot richtet sich insbesondere an Senioren und in ihrer Mobilität eingeschränkte Personen und ist während eines festgelegten Zeitraums verfügbar. Oftmals sind soziale Fahrdienste, die beispielsweise für Einkäufe, Arzt- und Krankenbesuche zur Verfügung stehen, für die genannten Personengruppen kostenlos nutzbar. Im Unterschied zu Bürgerbussen müssen soziale Fahrdienste (i. d. R. telefonisch) vorbestellt werden. Sie werden also nur nach Bedarf gefahren; einen Fahrplan und festen Linienweg gibt es nicht.

Direktvergabe

Direktvergabe bezeichnet die Vergabe einer Verkehrsleistung an ein Unternehmen. Dabei suchen sich die zuständigen Behörden das Unternehmen aus, ohne dass es vorher in einen Wettbewerb mit anderen Verkehrsunternehmen treten muss. Die Option zur Direktvergabe an das eigene Unternehmen des Aufgabenträgers ist nach dem Beschluss des neuen Personenbeförderungsgesetz (PBefG) durch den Bundestag und Bundesrat im Herbst 2012 eindeutig für zulässig erklärt worden. Sie ist jedoch nur zulässig, wenn nicht der Vorrang eigenwirtschaftlicher Verkehre eingreift. Das bedeutet, dass der Aufgabenträger seine Absicht zur Direktvergabe europaweit bekannt gibt und veröffentlicht. Diese Bekanntgabe hat dabei auch die Anforderungen an Qualität und Quantität des Verkehrs zu beinhalten. Mit einer Frist von drei Monaten können Unternehmen einen entsprechenden Antrag bei der Genehmigungsbehörde stellen. Weichen sie den Vorgaben des Aufgabenträgers nicht oder nur unwesentlich ab, so erhalten sie eine Genehmigung. Eine Direktvergabe ist dann ausgeschlossen. Wenn das Gesamtpaket eigenwirtschaftlich angeboten wird und die wesentlichen Anforderungen des Aufgabenträgers erfüllt werden, greift der Vorrang des eigenwirtschaftlichen Verkehrs.

Durchtarifierungsverluste

Durch einen Gemeinschaftstarif (in einem Verkehrsverbund oder einer Tarifgemeinschaft) entstehen für die Verkehrsunternehmen sogenannte „Durchtarifierungsverluste“. Fahrgäste, die mit einem Ticket mehrere Verkehrsunternehmen benutzen können, zahlen für dieses Ticket

weniger als vor Schaffung des Gemeinschaftstarifs. Ohne diesen war bei jedem beteiligten Verkehrsunternehmen ein eigenes Ticket zu lösen und dadurch insgesamt mehr zu bezahlen.

LSA-Beeinflussung

Mit Hilfe eines Signals oder Impulses wird durch ein sich nahendes ÖPNV-Fahrzeug die Lichtsignalanlage (= Ampel) gesteuert. Dem Nahverkehr kann somit an der Ampel eine Bevorrechtigung vor anderen Verkehrsteilnehmern gewährt werden. Die Beeinflussung von Lichtsignalanlagen dient als Maßnahme zur Gewährleistung der Betriebsstabilität im ÖPNV. Daraus ergibt sich eine Stabilisierung, im Optimalfall sogar eine deutliche Verkürzung der Fahrzeiten, wodurch sowohl die Attraktivität als auch die Effizienz bzw. die Wirtschaftlichkeit des ÖPNV erhöht werden können.

Öffentlicher Dienstleistungsauftrag (ÖDLA)

Aufgabenträger können Verkehrsunternehmen beauftragen, öffentlichen Personennahverkehr anzubieten. Dazu können sie sogenannte öffentliche Dienstleistungsaufträge (ÖDLA) für Auftragsverkehre vergeben. Diese Verkehre werden von den Aufgabenträgern bezuschusst.

On-Demand-Verkehr, Ridepooling

Ein ***On-Demand-Verkehr*** definiert sich als ÖPNV auf Wunsch bzw. Bestellung. Dabei folgt dieser keinem konkreten Fahrplan oder Linienweg. Der Fahrgast kann telefonisch oder per App kurzfristig ein Fahrzeug bestellen, das ihn – innerhalb des jeweiligen Nutzungsbereichs – an sein Ziel bringt. Die schnellstmögliche Route wird mit Hilfe eines Algorithmus berechnet. Dabei können Fahrten gebündelt werden, wenn z.B. mehrere Fahrgäste eine ähnliche Strecke zurücklegen. Diese Bündelung mehrerer bestellter Fahrten wird als ***Ridepooling*** bezeichnet. Der Betrieb erfolgt i.d.R. mit Hilfe von PKW oder Kleinbussen.

Sharing-Systeme

Sharing-Systeme definieren sich als Ausleihsysteme. Hierbei teilen sich mehrere Personen die jeweilige Fahrzeugart (= „sharing“). Es können unterschiedliche Verkehrsmittel durch die Entrichtung einer Gebühr ausgeliehen werden. Dabei gibt es beispielsweise Car-Sharing- (Entleihung von PKW) oder Fahrradverleihsysteme (Entleihung von Fahrrädern, E-Bikes oder Pedelecs). Das entsprechende Verkehrsmittel wird an definierten Ausleihstellen bzw. in räumlich abgegrenzten Gebieten abgeholt und dort auch wieder abgegeben. Diese Sharing-Systeme sind oftmals sowohl tariflich als auch räumlich mit ÖPNV-Angeboten verknüpft.

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 Böblingen 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 2021 die zweite Vergaberunde für den Busverkehr im Land-

[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

kreis Böblingen. Als Basis der Vergabe von Verkehrsleistungen sind die zu erbringenden 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 Böblingen 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 aufgezeigt. Darüber hinaus erfolgt eine Darstellung des organisatorischen Rahmens.

1.2.1 Der europäische Rechtsrahmen

Die EU-Verordnung Nr. 1370/2007

Am 03.12.2007 wurde im EU-Amtsblatt die EU-Verordnung mit der Nr. 1370/2007 veröffentlicht. Sie ersetzte die bisher für den ÖPNV maßgebenden Verordnungen Nr. 1191/69[3] und Nr. 1893/91 und trat am 03.12.2009 in Kraft. Innerhalb dieser Frist waren die EU-Mitgliedstaaten gehalten, ihre nationale Gesetzgebung dem veränderten EU-Recht anzupassen. Auch das deutsche Personenbeförderungsgesetz (PBefG) wurde 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 Re-

[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.

gelfall 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.

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/EU[4] und 2014/25/EU[5]) und des deutschen Vergaberechts, insbesondere das GWB, die UVgO[6] sowie – auf Landesebene – die VwV Beschaffung[7], vor. Die Schwellenwerte und Ausnahmebestimmungen der Verordnung sind dann nicht anzuwenden. Vielmehr gilt die grundsätzliche Pflicht zur Ausschreibung des Vertrages, sofern keine Ausnahmesituation vorliegt (z.B. Vergabe an einen internen Betreiber) oder die Schwellenwerte (214.000 Euro[8]) des nationalen Vergaberechts unterschritten werden.
- Sofern bei einem Verkehrsangebot die 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

[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.

die Wettbewerbsregeln der EU-Verordnung und deren Schwellenwerte Anwendung. Unterhalb der Schwellenwerte ist dann eine Direktvergabe von Verkehrsverträgen möglich. Die Schwellenwerte liegen derzeit bei einem Vertragswert von 1 Million Euro oder einer Verkehrsleistung von bis zu 300.000 Kilometer 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 Umwelt- und des Klimaschutzes

Um den Stellenwert des Umweltschutzes bei staatlichen Planungen zu erhöhen, hat die Europäische Union im Jahr 2001 die Richtlinie 2001/42/EG[9] vorgelegt. Danach sind Pläne und Programme, die aufgrund von Rechts- oder Verwaltungsvorschriften erstellt werden müssen und die von einer Behörde oder einem Parlament angenommen werden, auf ihre Umweltauswirkungen hin zu überprüfen. Dies gilt insbesondere auch für Pläne im Bereich Verkehr. Ausgenommen hiervon sind lediglich Planungen für die Nutzung kleinerer Gebiete auf lokaler Ebene sowie geringfügige Änderungen bestehender Planwerke.

Der Bundesgesetzgeber hat die Vorgaben der EU-Richtlinie mit dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG)[10] in die nationale Gesetzgebung übernommen. Das im Jahr 2014 verabschiedete Umweltverwaltungsgesetz (UVwG)[11] präzisiert die EU-Richtlinie und das Bundesgesetz auf Landesebene. Darin wird explizit festgelegt, dass Nahverkehrspläne gemäß § 11 ÖPNVG einer Strategischen Umweltprüfung zu unterziehen und demnach darin enthaltene Maßnahmenvorschläge auf ihre Umweltauswirkungen hin zu beurteilen sind. Der vorliegende Nahverkehrsplan trägt dem Rechnung.

[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

Im Sinne der Verkehrswende und dem durch den ÖPNV zu leistendem Beitrag zur Erreichung des CO_2-Reduktionsziels von -42% bis 2030 – gegenüber des Jahres 1990 – ist auch der Klimaschutz zu berücksichtigen. Diesbezüglich werden konkrete Einsparziele auf dem Weg zu einer weitgehenden Klimaneutralität bis 2050 im Klimaschutzgesetz des Landes (KSG BW) formuliert. Zwar können diese nicht allein durch die kontinuierliche Weiterentwicklung des ÖPNV erreicht werden, der Nahverkehrsplan des Landkreises Böblingen kann diesbezüglich jedoch eine wichtige Grundlage liefern.

1.2.2 Das Bundesrecht

Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG)

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

Zur Wahrung der Wettbewerbschancen für mittelständische Unternehmen war der Landkreis Böblingen 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 BGG[12]).

1.2.3 Das Landesrecht

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

Der Landtag von Baden-Württemberg hat am 23.05.1995 das Gesetz zur Umsetzung der Bahnstrukturreform und zur Gestaltung des 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).

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

Hiernach sind die Landkreise bzw. kreisfreien Städte als Aufgabenträger des nicht schienengebundenen Nahverkehrs bestimmt worden (§ 6 Abs. 1 und 2 ÖPNVG). Die Befugnis der Gemeinden, Verkehrsleistungen im 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
- 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 Böblingen 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).

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

1.2.4 Der organisatorische Rahmen

Aufgabenträger in der Region Stuttgart

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

Für den 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.

Wahrnehmung der Aufgabenträgerschaft des Landkreises

Der Landkreis Böblingen ist gemäß § 6 Abs. 1 ÖPNVG Aufgabenträger für die Buslinien im Kreisgebiet und nimmt, darüber hinaus, als Mitglied der jeweils zuständigen Zweckverbände, „Zweckverband Schönbuchbahn“ (ZVS) und „Zweckverband ÖPNV im Ammertal“ (ZÖA), die Aufgabenträgerschaft für die Schönbuchbahn (RB46) und die Ammertalbahn (RB60/RB63) innerhalb der Kreisgrenzen wahr. Der Landkreis stellt in diesen Aufgabenbereichen eine ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr sicher.

Aufstellung des Nahverkehrsplans

Für Schienenverkehre in der Aufgabenträgerschaft des Landes oder des Verbands Region Stuttgart ist die Aufstellung eines Nahverkehrsplans nicht erforderlich. In der Region Stuttgart werden deshalb Nahverkehrspläne für den ÖPNV in der Landeshauptstadt Stuttgart sowie in den Landkreisen Böblingen, Esslingen, Göppingen, Ludwigsburg und im Rems-Murr-Kreis erstellt. Die 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 bewusstere Umgang mit der Mobilität. Mit den im Generalverkehrsplan beschriebenen Strategien und Konzepten soll das Ziel einer dauerhaft umweltverträglichen Mobilität auf absehbare Zeit erreicht werden (Motto des GVP: „Nachhaltige Verkehrspolitik – Mobilität sichern“). Das Land verfolgt in seiner Verkehrspolitik fünf grundsätzliche Ziele, die die unterschiedlichen und oftmals gegensätzlichen Interessen der Gesellschaft, der Wirtschaft, des Umweltschutzes und der Raumordnung zum Verkehr berücksichtigen:

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

Der aktuell gültige RVP wurde am 18.07.2018 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.

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

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

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

1.3.3 Bisherige Nahverkehrspläne

Der erste NVP des Landkreises Böblingen stammt aus dem Jahr 2000, der im Jahr 2009 erstmals fortgeschrieben wurde. Grundlage für die vorliegende Nahverkehrsplan-Fortschreibung ist der am 23.03.2015 vom Kreistag verabschiedete dritte Nahverkehrsplan des Landkreises Böblingen.

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 Großen Kreisstädte Herrenberg und Leonberg, 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 Böblingen thematisiert. Dabei sollen grundlegende Informationen zum Landkreis Böblingen – 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 Böblingen auf der Grundlage des Landesentwicklungs- bzw. des Regionalplans.

2.1.1 Vorgaben von Landes- und Regionalplanung

Der Landkreis Böblingen befindet sich im Südwesten der Region Stuttgart. Im Rahmen der zentralörtlichen Gliederung sind die Kreisstadt Böblingen und die Stadt Sindelfingen als gemeinsames Mittelzentrum (Doppelzentrum) ausgewiesen. Weitere Mittelzentren sind die Städte Herrenberg und Leonberg.

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

- [Stuttgart][16] – Böblingen/Sindelfingen – Herrenberg – [Horb],
- [Stuttgart] – Leonberg – Weil der Stadt – [Calw] und
- Herrenberg – [Nagold].

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).

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

Im Mittelbereich Böblingen/Sindelfingen werden alle Kommunen der Kategorie 1 zugeordnet. Im Mittelbereich Herrenberg erfolgt eine Einordnung der Stadt Herrenberg sowie der Gemeinden Gäufelden und Nufringen in Kategorie 1, die übrigen Kommunen werden als „Randzone um den Verdichtungsraum“ (Kategorie 2) eingestuft. Im Mittelbereich Leonberg zählen Leonberg, Renningen, Rutesheim und Weil der Stadt zum „Verdichtungsraum“ (Kategorie 1); Weissach wird der Kategorie 2 zugeordnet. Im Landkreis Böblingen gibt es keine Kommune der Kategorie 3.

2.1.2 Strukturelle Kenngrößen

Der Landkreis Böblingen umfasst ein Gebiet von 618 km^2; die Einwohnerzahl beträgt 394.220 (Stand: Februar 2020; Quelle: Statistisches Landesamt, Kommunen im Landkreis Böblingen). Hieraus ergibt sich eine Bevölkerungsdichte von 638 Einwohnern/km^2.

Die Siedlungsstruktur des Landkreises charakterisiert sich durch ihre Vielfältigkeit. Die Städte Böblingen und Sindelfingen bilden ein stark verdichtetes Siedlungsgebiet. Die bebaute Fläche beider Städte, die quasi zusammengewachsen sind, umfasst etwa 90 km^2. Die südlich hiervon gelegenen Gemeinden Altdorf, Holzgerlingen, Schönaich, Steinenbronn, Waldenbuch und Weil im Schönbuch weisen eine geringe Verdichtung auf. Die Entwicklungsachse in Richtung Horb prägt die Siedlungsstruktur des südwestlichen Teils des Landkreises. Verdichtungsansätze lassen sich primär entlang dieser Linie verorten. Die bebauten Bereiche der einzelnen Kommunen sind jedoch räumlich klar voneinander getrennt. Die zweite Entwicklungsachse [Stuttgart] – Leonberg – [Calw] formt die Siedlungsstruktur im nördlichen Teil des Landkreises. Entlang dieser Linie liegt eine mittlere, im Bereich der Kernstadt Leonberg eine starke Konzentration von Bevölkerung und Bebauung vor. Die Einwohnerdaten des Landkreises sowie deren Entwicklung können, differenziert nach Kommunen und Mittelbereichen, Anlage 2.2 entnommen werden.

Hinsichtlich des Verkehrsgeschehens gilt auch die räumliche Verteilung der Beschäftigten als bedeutende strukturelle Kenngröße (siehe Anlage 2.3). Im Landkreis Böblingen gibt es 184.122 sozialversicherungspflichtig beschäftigte Arbeitnehmer[17] (Stand: 30.06.2019; Quelle: Bundesagentur für Arbeit, Statistisches Landesamt Baden-Württemberg). Dabei ist die Stadt Sindelfingen der wichtigste Arbeitsplatzstandort des Landkreises mit ca. 65.000 Beschäftigten. Weitere Schwerpunkte bilden die Städte Böblingen mit rund 33.000 und Leonberg mit etwa 18.000 Beschäftigten. Zwischen den Jahren 2000 und 2002 ist die Gesamtbeschäftigtenzahl

[17] Als sozialversicherungspflichtig Beschäftigte gelten alle Arbeiter, Angestellte und Auszubildende, die Sozialabgaben entrichten müssen.

des Landkreises angestiegen. Danach erfolgte zunächst ein deutlicher Rückgang, darauf folgend eine weitgehende Stagnation der Beschäftigtenzahlen. Seit 2011 wächst die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten kontinuierlich an. Die meisten Kommunen im Landkreis haben an dieser Entwicklung teil.

Eine für den ÖPNV wichtige Nachfragegruppe sind Schüler und Auszubildende. Die Anzahl der Kinder bzw. Jugendliche, die die – in den einzelnen Kommunen vorhandenen – Schultypen besuchen (Schuljahr 2018/2019), kann Anlage 2.4 entnommen werden. Dabei verzeichnen die Städte Sindelfingen, Böblingen, Herrenberg und Leonberg die höchsten Zahlen bei den allgemeinbildenden Schulen. Am Beispiel von Herrenberg zeigt sich, dass die Schülerzahl einer Gemeinde außer von deren Größe auch vom Einzugsbereich der jeweiligen Schulen abhängt. Öffentliche Berufsschulen gibt es in Böblingen, Sindelfingen, Leonberg und Herrenberg, eine private Berufsschule existiert in Aidlingen.

2.2 Netz- und Angebotsstrukturen

Die Verkehrsnachfrage, die zwischen Wohnort, Arbeits- und Ausbildungsstätte, Versorgungszentren, Freizeiteinrichtungen und Naherholungsgebieten besteht, erfordert eine abgestimmte und zusammenhängende Verkehrsplanung. Aus diesem Grund sind für die Bewältigung des Personenverkehrs Netz- und Angebotsstrukturen von zentraler Bedeutung. Im Folgenden werden die bestehenden Netzstrukturen für den MIV und den Radverkehr skizziert. Für den ÖPNV erfolgt eine Beschreibung der Netz- und Angebotsstrukturen im Schienen- und Busverkehr. Im Anschluss daran werden Verknüpfungen innerhalb des ÖPNV-Netzes und wesentliche Umsteigerelationen unter Darstellung des P+R- und B+R-Angebots als Bindeglied zwischen öffentlichem und individuellem Verkehr erläutert.

2.2.1 Straßennetz und Motorisierung

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

Straßen für den großräumigen und überregionalen Verkehr verbinden Oberzentren und Mittelzentren untereinander sowie Mittelzentren mit ihrem zugehörigen Oberzentrum und Verdichtungsräume mit Räumen der Naherholung im Verlauf einer Entwicklungsachse. Die Straßen des regionalen Verkehrs sorgen für eine Anbindung von Verdichtungsräumen an (Nah-)Erholungsgebiete, an Straßen des überregionalen Verkehrs und an Mittelzentren.

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

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

Bezeichnung	Streckenverlauf
A 8	[Karlsruhe] – [Pforzheim] – [Heimsheim] – Leonberg – [Ulm] – [München]
A 81	[Würzburg] – [Stuttgart] – Leonberg – Sindelfingen – Böblingen – Herrenberg – [Rottenburg] – [Singen]
B 28	Herrenberg – [Tübingen] – [Reutlingen]

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

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

Bezeichnung	Streckenverlauf
B 14	[Stockach] – [Rottweil] – Herrenberg – Gärtringen – [Stuttgart] – [Nürnberg]
B 28	Herrenberg – Jettingen – [Nagold]
B 295	[Ditzingen] – Leonberg – Renningen – Weil der Stadt – [Calw]
B 296	[Calw] – Deckenpfronn – Herrenberg – B28
B 464 – L 1183 – L 1185	[Tübingen] – Holzgerlingen – Böblingen – Sindelfingen – Magstadt – Renningen – B295 (Leonberg)
L 1136	[B10] – [Hemmingen] – [Ditzingen] – Leonberg
L 1180 / L 1187	Leonberg – [Stuttgart]
L 1182 / L 1183	[Calw] – Grafenau – Böblingen/Sindelfingen
L 1184	Bondorf – Gäufelden – Herrenberg
L 1361	[Nagold] – [Mötzingen] – Bondorf – [B 28a]

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 Böblingen in den letzten Jahren stetig gestiegen ist. Der PKW-Bestand hat seit der Beschlussfassung zum ersten Nahverkehrsplan im Jahr 2000 beständig zugenommen: von 217.452 über 226.401 (Stand: 2013) auf 256.970 PKW (Stand: Januar 2020; Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, Kraftfahrt-Bundesamt). Dies entspricht einem Anstieg von etwa 18 %. Der PKW-Bestand pro 1000 Einwohner beträgt 654. Dabei handelt es sich um den höchsten Bestandswert unter den Verbundlandkreisen des Verkehrs- und Tarifverbundes Stuttgart.

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 Böblingen die folgenden Strecken eingeordnet:

- [Stuttgart] – [Korntal-Münchingen] – [Ditzingen] – Leonberg – Renningen – Weil der Stadt
- [Stuttgart] – Böblingen/Sindelfingen – Herrenberg – Bondorf / – Gäufelden

Nachfolgend werden darüber hinaus die „überregionalen Verbindungen“ dargestellt:

- [Vaihingen (E)] – Leonberg – [Stuttgart]
- [Vaihingen (E)] – Renningen – Böblingen/Sindelfingen – Waldenbuch – [Nürtingen]
- Renningen – Aidlingen – Ehningen
- Waldenbuch – Holzgerlingen – Herrenberg – [Ri. Deckenpfronn]
- Sindelfingen – Leinfelden-Echterdingen
- Böblingen – Aidlingen – [Ri. Calw]

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

Der Landkreis hat darüber hinaus im Jahr 2014 ein Radverkehrskonzept beschlossen, dass sowohl für die Knotenpunkte des Radverkehrs als auch für die Strecken im Landkreis Böblingen etwa 600 Maßnahmen vorsieht, die in einem Zeitrahmen von zehn Jahren umgesetzt werden sollen. Zudem gehört die Errichtung von Radschnellverbindungen zu den aktuellen Projekten des Landkreises hinsichtlich der Fahrrad-Infrastruktur. Erste Abschnitte wurden bereits zwischen Böblingen und Ehningen bzw. Böblingen/Sindelfingen und Stuttgart realisiert.

Des Weiteren definiert das im Jahr 2019 beschlossene Integrierte Mobilitätskonzept für den Landkreis Böblingen Maßnahmen im Bereich des Alltagsradverkehres. Dabei sieht das Konzept vor, u.a. die Kapazität für den Fahrradtransport in den Bussen zu erhöhen sowie die Signalsteuerung für Fahrradfahrer zu optimieren.

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 (Bürgerbus Waldenbuch) oder soziale Fahrdienste (z. B. Bürgerbus in Ehningen, Jettinger Seniorenbürgerbus).

Im Landkreis Böblingen verkehren insgesamt 7 Bahnlinien (die 4 Regionalbahnlinien RB14 / IC40, RB46, RB60 und RB63 sowie die drei S-Bahn-Linien S1, S6 und S60) und ca. 90 Buslinien, inklusive der Nachtbusse und Ruftaxis. Momentan gibt es im gesamten Landkreis 31 Schienenhaltestellen und 602 Bushaltestellen (Stand: Dezember 2019). Die Regionalbahnlinie

RB60/RB63 (Ammertalbahn) wird derzeit noch mit Dieseltriebwagen betrieben, eine Modernisierung ist im Gange. Bei der Regionalbahnlinie RB46 (Schönbuchbahn) wurde die Elektrifizierung im Dezember 2019 abgeschlossen, sodass sie nunmehr von Elektrotriebwagen befahren werden kann. Das Busangebot im Landkreis Böblingen ist fahrzeugseitig komplett barrierefrei. Alle im Regelbetrieb eingesetzten Linienbusse sind Niederflurfahrzeuge.

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

Tabelle 2-3: Gesamtzahl der täglichen Fahrten aller Verkehrslinien im Landkreis Böblingen (Fahrplan 2020)

Wochentag	Regional-bahn	S-Bahn	Bus[18]	Summe
Montag bis Freitag	264	357[19]	4.257	4.878
Samstag	188	271	2.490	2.949
Sonn- und Feiertage	143	228	1.549	1.920

Netz- und Angebotsstruktur im Bahnverkehr

Im Landkreis Böblingen verlaufen mehrere Bahnstrecken. Eine davon (von Stuttgart über Böblingen und Herrenberg) wird im Personenverkehr von Zügen unterschiedlicher Zuggattungen (IC, RB und S-Bahn) genutzt. Alle anderen Trassen werden ausschließlich von den Zügen einer Zuggattung befahren. Der Bahnverkehr im Kreis Böblingen gliedert sich wie folgt (Stand: Fahrplan 2020):

- **Fernverkehr**

Auf der Gäubahn, die von Stuttgart über Böblingen nach Südwesten führt, fahren stündlich InterCity-Züge (IC) auf der Strecke [Stuttgart] – Böblingen – [Singen] – [Schaffhausen] – [Zürich]. Auf der Strecke zwischen Stuttgart – Singen wird ein 60-Minuten-Takt angeboten. Alle zwei Stunden verkehrt der IC bis nach Zürich.

- **Regionalbahnen [RB] der Linie RB14 / IC40**

Auf der Gäubahn verkehren des Weiteren stündlich Regionalbahn-Züge [RB] der Linie RB14 ab dem Stuttgarter Hauptbahnhof, die im Landkreis Böblingen an den Bahnhöfen Böblingen, Herrenberg, Gäufelden und Bondorf halten. Über die Kreisgrenze hinaus fahren die RB-Züge

[18] Nicht berücksichtigt werden u.a. die Nachtbuslinien sowie die Fahrten, die ausschließlich an Freitagen angeboten werden. Erfolgt eine Einbeziehung der Nachtbusse, steigt die Anzahl der Fahrten an Freitagen und Samstagen um jeweils 65.
[19] Berücksichtigt werden ausschließlich die täglichen Fahrten aller S-Bahn-Linien im Landkreis Böblingen an einem Werktag. Die Fahrten des Nachtverkehrs von Freitag auf Samstag werden hierbei nicht erfasst. Die Anzahl der Fahrten am Freitag, inklusive des Nachtverkehrs, fällt somit höher aus und beträgt 371.

der Linie RB14 alternierend weiter nach Singen (Hohentwiel) oder als Flügelzüge nach Rottweil und Freudenstadt, wobei Letztere am Bahnhof Eutingen im Gäu getrennt bzw. vereinigt werden. Die Züge, deren Ziel- oder Startbahnhof Singen (Hohentwiel) ist, verkehren als IC-Züge (IC40), die jedoch gleichzeitig die Funktion von Regionalexpress-Zügen übernehmen. Seit 2017 können die IC-Züge zwischen Stuttgart, Böblingen und Singen zu Nahverkehrskonditionen genutzt werden. Montags bis freitags wird das Angebot der Linie RB14 zwischen Stuttgart bzw. Herrenberg und Bondorf im morgendlichen Berufsverkehr und von etwa 12:00 bis 19:00 Uhr durch zusätzliche Regionalbahnen auf einen 30-Minuten-Takt verdichtet. Soweit diese Verstärkerfahrten in Herrenberg starten und enden, besteht dort ein Anschluss von und zu den S-Bahnen der Linie S1.

- **S-Bahnen**

Die S-Bahnen der Linien S1, S6 und S60 bilden das Rückgrat des ÖPNV-Netzes im Landkreis Böblingen. Die meisten Buslinien sowie die Bahnlinien RB46, RB60/RB63 und die RB-Züge der RB14/IC40 sind als Zu- und Abbringer auf die Fahrlagen der S-Bahn abgestimmt. Als wesentliche Merkmale des S-Bahn-Systems gelten dabei eine mindestens halbstündliche Bedienung der S-Bahn-Stationen und die Bedienung aller Unterwegsbahnhöfe.

- S1 ([Kirchheim (T)] – Herrenberg)

Die S1 verkehrt ganztägig, auch samstags und sonntags, im 30-Minuten-Takt. Montags bis freitags wird der Takt von 5:00 bis 10:00 Uhr sowie von 12:00 bis 20:30 Uhr auf 15 Minuten verdichtet. Der Fahrplan der meisten Bus- und Bahnlinien in den Mittelbereichen Herrenberg und Böblingen sind auf die Abfahrts- und Ankunftszeiten der S1 ausgerichtet.

Zusammen mit dem Angebot der Linie RB14 / IC40 stellt die S1 die schienenseitige Erschließung der Entwicklungsachse [Stuttgart] – Böblingen – Herrenberg – [Horb] dar. Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2020 wird der 15-Minuten-Takt der S1 auf den gesamten Tag, von 05:00 bis 20:30, ausgeweitet.

- S6/S60 ([Stuttgart] – Weil der Stadt/Böblingen)

Auf dem Abschnitt zwischen Stuttgart und Renningen stellen die Linien S6 ([Stuttgart] – Renningen – Weil der Stadt) und S60 ([Stuttgart] – Renningen – Böblingen) ein gemeinsames Angebot dar. 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.

Während des 15-Minuten-Taktes fahren die S-Bahnen ab Renningen halbstündlich weiter als S60 nach Böblingen, außerhalb des 15-Minuten-Taktes pendeln die S-Bahnen der Linie S60 zwischen Renningen und Böblingen.

Die S6 verkehrt während des Berufsverkehrs von 05:00 bis 10:30 Uhr sowie von 12:00 bis 20:30 Uhr im 15-Minuten-Takt, ansonsten im 30-Minuten-Takt über Renningen bis nach Weil der Stadt. Während der Hauptverkehrszeiten werden die aus Stuttgart kommenden Züge halbstündlich in Renningen geflügelt, d.h. ein Zugteil fährt weiter nach Böblingen, während der andere Zugteil den Streckenabschnitt nach Weil der Stadt bedient.

Die Linien S6/S60 stellen die schienenseitige Erschließung der Entwicklungsachse [Stuttgart] – Leonberg – [Calw] dar. Im Abschnitt zwischen Böblingen und Renningen bildet die Linie S60 eine Verbindung zwischen dem nördlichen Teil des Landkreises Böblingen und dem Doppelzentrum Böblingen/Sindelfingen. Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2020 wurde der 15-Minuten-Takt der S6/S60 montags bis freitags auf den gesamten Tag, von 05:00 bis 20:30 Uhr, ausgeweitet.

- **Nichtbundeseigene Eisenbahnen [NE]**

Neben den RE- und RB-Zügen auf der Gäubahn verlaufen durch den Landkreis Böblingen auch zwei nichtbundeseigene Eisenbahnen, die jeweils in der Verantwortung von Zweckverbänden liegen. Da der Landkreis Böblingen sowohl bei der Schönbuch- als auch bei der Ammertalbahn an den Zweckverbänden beteiligt ist, kann er das Leistungsangebot der beiden Nebenbahnen direkt beeinflussen.

  - RB46 Schönbuchbahn: [Dettenhausen] – Böblingen

Die Schönbuchbahn (RB46) verkehrt montags bis freitags bis ca. 22:30 Uhr in einem 30-Minuten-Takt, der von etwa 06:00 bis 09:00 Uhr sowie von 16:30 bis 19:30 Uhr zwischen Böblingen und Holzgerlingen auf einen 15-Minuten-Takt verdichtet wird. Anschließend verkehrt die Schönbuchbahn von 22:30 bis etwa 00:30 Uhr stündlich. An Samstagen erfolgt der Wechsel vom 30- zum 60-Minuten-Takt um etwa 19:30 Uhr. An Sonn- und Feiertagen wird ganztags ein 60-Minuten-Takt angeboten. In Böblingen haben die Züge der RB46 Anschluss von und zu den S-Bahnen der Linie S1 und S60 in Richtung Stuttgart, Herrenberg und Renningen. Im Landkreis Böblingen erschließt die Schönbuchbahn mit insgesamt 11 Stationen die Kommunen Holzgerlingen und Weil im Schönbuch sowie einige Siedlungsgebiete der Stadt Böblingen.

- RB60/RB63 Ammertalbahn: Herrenberg – [Tübingen – Bad Urach]

Auf der Ammertalbahn (RB60/RB63) wird montags bis freitags bis ca. 0:00 Uhr sowie samstags bis etwa 17:00 Uhr ein 30-Minuten-Takt angeboten. Von Montag bis Freitag nach 0:00 Uhr, am frühen Samstagmorgen, samstagabends sowie an Sonn- und Feiertagen verkehren die Züge der Linien RB60/RB63 in der Regel stündlich. In Herrenberg besteht ein Anschluss von und zu den S-Bahnen der Linie S1 in Richtung Stuttgart. Auch zu den Regionalverkehrszügen der Linie RB14 / IC40 in Richtung Bondorf, Singen und Rottweil können während des 30-Minuten-Taktes der Ammertalbahn attraktive Umsteigezeiten angeboten werden. Ein Großteil der Züge der Linie RB60/RB63 fährt ab [Tübingen] weiter über [Reutlingen] nach [Wendlingen], [Plochingen] oder [Bad Urach]. Im Landkreis Böblingen erschließt die Ammertalbahn den Herrenberger Ortsteil Gültstein.

- R61 Strohgäubahn: [Korntal] – Weissach

Auf der Strohgäubahn befindet sich ausschließlich der Bahnhof Weissach innerhalb des Landkreises Böblingen. Seit der Einstellung des Personenverkehrs auf dem Streckenabschnitt zwischen Weissach und Heimerdingen verkehrt ausschließlich der historische Museumszug „Feuriger Elias“ der Gesellschaft zur Erhaltung von Schienenfahrzeugen Stuttgart e.V. (GES) auf dieser Strecke, die somit keine Bedeutung mehr für den Nahverkehr im Landkreis Böblingen hat. Der Bestand der Strecke soll jedoch dauerhaft gesichert und für einen regulären Museumsbetrieb erhalten werden. Da die Strohgäubahn aufgrund der Streckenführung im Bereich Weissach – Heimerdingen im Vergleich zum Bus keine konkurrenzfähigen Reisezeiten bietet, ist ein Taktverkehr derzeit nicht vorgesehen. Eine vollständige Reaktivierung im regelmäßigen Personenverkehr ist aufgrund der dauerhaften Streckensicherung jedoch perspektivisch nicht ausgeschlossen.

Netz- und Angebotsstruktur im Linienbusverkehr

Die Linienbusverkehre im Landkreis Böblingen 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 ist der Busverkehr im Kreisgebiet in Einklang mit den Anforderungen des Schülerverkehrs zu bringen. 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.

Aus der Nachfrageorientierung ergeben sich für die Stadtverkehre in Böblingen-Sindelfingen, Herrenberg und Leonberg entsprechend hohe Fahrtenzahlen. Im überörtlichen Busverkehr

sind für den Mittelbereich Böblingen/Sindelfingen als Relationen mit großen Bedienungshäufigkeiten[20] die Korridore Böblingen – Schönaich, [Tübingen] – Waldenbuch – Steinenbronn [– Leinfelden-Echterdingen] und Böblingen – Aidlingen [– Calw] von Bedeutung. Für den Mittelbereich Herrenberg bestehen die größten Fahrtendichten im Busverkehr auf den Netzabschnitten Herrenberg – Deckenpfronn und Herrenberg – Jettingen/Mötzingen [– Nagold]. Im Mittelbereich Leonberg bestehen die häufigsten Bedienungen auf den Achsen Leonberg [– Gerlingen Schillerhöhe – Stuttgart] und Leonberg – Rutesheim – Weissach. Anlage 2.5 stellt die Buslinien im Landkreis Böblingen sowie die dazugehörigen Linienverläufe dar.

Seit Dezember 2012 besteht ein nächtliches S-Bahn-Angebot von Freitag auf Samstag, von Samstag auf Sonntag sowie vor Feiertagen. So wird am Wochenende im VVS-Gebiet ein S-Bahn-Betrieb rund um die Uhr angeboten. Ergänzend zu den Nacht-S-Bahnen verkehrt im Korridor Böblingen – Renningen weiterhin eine Nachtbuslinie (N60) als Schienenersatzverkehr, da auf dieser tangentialen Relation eine nächtliche S-Bahn-Bedienung (S60) überdimensioniert wäre.

Vom Landkreis Böblingen wurde darüber hinaus ein flächendeckendes Nachtbusangebot eingerichtet, das an den Bahnhöfen Leonberg, Böblingen, Gärtringen, Herrenberg, Renningen und Oberaichen an die Nacht-S-Bahnen anbindet (siehe Tabelle 2-4). Die Nachtbuslinien des Landkreises bedienen die Hauptorte aller Kommunen, die nicht direkt an die S-Bahn oder die regionale Nachtbuslinie angebunden sind. Insgesamt besteht das Nachtbusnetz im Landkreis Böblingen aus neun Linien: sechs Nachtbus-Linien des Landkreises (N62, N70, N74-N77), eine der Region (N60), eine Linie der Städte Böblingen/ Sindelfingen (N73) für die innerstädtische Feinverteilung und eine des Landkreises Tübingen (N80). Auf allen Nachtbuslinien gilt der Gemeinschaftstarif des VVS, auch Zeitkarten werden anerkannt.

Die neun Nachtbuslinien nehmen S-Bahn-Fahrgäste an den o.g. Bahnhöfen auf und ermöglichen so die Beförderung in die Kommunen. Sie verkehren im Stundenabstand und bedienen mit je vier bis sechs Fahrten folgende Strecken:

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

Linie	Linienverlauf
N60	Böblingen – Sindelfingen – Maichingen – Magstadt – Renningen
N62	Leonberg – Gebersheim – Rutesheim – Perouse – Flacht – Weissach
N70	Herrenberg – Nebringen – Öschelbronn – Bondorf – Mötzingen – Jettingen – [Nagold]

[20] Die Bedienungshäufigkeit definiert sich als groß, wenn auf einem Korridor von Montag bis Freitag mehr als 35 Fahrtenpaare angeboten werden.

Linie	Linienverlauf
N73	Böblingen – Diezenhalde – Panzerkaserne – Sindelfingen-Eichholz – Böblingen
N74	Böblingen – Holzgerlingen – Altdorf – Hildrizhausen – Weil im Schönbuch – Neuweiler Abzweigung – Breitenstein – Schönaich – Böblingen
N75	Böblingen – Dagersheim – Darmsheim – Döffingen – Dätzingen – Aidlingen – Deufringen – Dachtel – Aidlingen – Dagersheim – Böblingen
N76	[Oberaichen] – [Musberg] – Steinenbronn – Waldenbuch
N77	Gärtringen – Rohrau – Herrenberg – Affstätt – Kuppingen – Oberjesingen – Deckenpfronn – Gärtringen
N80	Herrenberg – Entringen – Unterjesingen – Tübingen

Netz- und Angebotsstruktur bei besonderen Verkehrsangeboten

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

So werden im Spätverkehr sowie am Wochenende Linienbusverkehre in Herrenberg, Leonberg sowie im Oberen Gäu, im Schönbuch, von/nach Aidlingen, Grafenau, Weil der Stadt, Steinenbronn, Waldenbuch und zwischen Gärtringen und Rohrau durch Ruftaxiverkehre ersetzt oder ergänzt. 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.

Der Buslinienverkehr im Verbundgebiet des VVS wird des Weiteren stellenweise durch Bürgerbuslinien ergänzt. So verkehrt im Landkreis Böblingen der ehrenamtlich betriebene Bürgerbus Waldenbuch. Dieser hat u.a. die Funktion einer besseren Erschließung der Gebiete Waldenbuchs, die nicht optimal durch den klassischen ÖPNV bedient werden. Auf zwei festen Linienwegen, der Nord- und der Südroute, werden Verbindungen angeboten, die den nördlichen bzw. den südlichen Teil der Kommune mit der zentralen Haltestelle Postamt verbinden und dort Anschlüsse an den ÖPNV des VVS ermöglichen. Die beiden Bürgerbuslinien verkehren von Montag bis Freitag jeweils stündlich nach einem festen Fahrplan zwischen 09:00 und 13:00 Uhr sowie zwischen 14:00 und 17:00 Uhr. Es gilt ein gesonderter Tarif, VVS-Tickets werden jedoch auch anerkannt. Zusätzlich zum Bürgerbus Waldenbuch gibt es im Landkreis Böblingen zahlreiche soziale Fahrdienste für ältere und / oder in ihrer Mobilität eingeschränkte Menschen, beispielsweise das „Senioren-Taxi“ Holzgerlingen, der „Jettinger Seniorenbürgerbus“ oder das „Seniorenmobil Weil der Stadt“.

Das bestehende ÖPNV-Angebot kann darüber hinaus durch On-Demand-Verkehre ergänzt werden, insbesondere zu Tagesrandzeiten oder in bisher gering 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 Böblingen 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 Böblingen, Gärtringen, Herrenberg, Leonberg, Sindelfingen und Waldenbuch Leihwagen zur Verfügung. Darüber hinaus umfasst das von der Daimler AG und BMW betriebene CarSharing-System Share Now die Städte Böblingen und Sindelfingen. In den Gemeinden Renningen und Weil der Stadt betreibt zudem der ehrenamtliche Verein Ökostadt Renningen e.V. jeweils ein Carsharing-System.

Auch das Fahrrad wird – über das Verleihsystem „RegioRad Stuttgart“ – als ergänzende Mobilitätsdienstleistung bzw. als Zu- und Abbringer zu 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. Die jeweils an einer S-Bahn-Haltestelle gelegenen Stationen befinden sich in den Kommunen Böblingen, Herrenberg, Holzgerlingen, Leonberg, Renningen, Rutesheim und Sindelfingen.

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 Böblingen bedeutendsten Verknüpfungspunkte sind die Bahnhöfe der Mittelzentren Böblingen, Herrenberg und Leonberg. Die Übergänge Bus/Schiene, Schiene/Bus sowie Schiene/Schiene sollen dabei nachfolgend im Rahmen des Nahverkehrsplans Böblingen im Mittelpunkt der Betrachtung stehen (siehe Kapitel 5). Darüber hinaus dienen die Knoten auch der Verknüpfung der Buslinien untereinander.

Der Bahnhof Böblingen bündelt Verkehrsströme aus dem Süden (Hildrizhausen, Altdorf, Weil im Schönbuch, Waldenbuch, Steinenbronn, Holzgerlingen, Schönaich, [Dettenhausen]), aus dem Norden (Sindelfingen, Magstadt, Weil der Stadt, Renningen, Leonberg), aus dem Westen und Südwesten (Aidlingen, Grafenau, Ehningen, Gärtringen, Nufringen, Herrenberg), aus dem Böblinger Stadtteil Dagersheim sowie aus dem Sindelfinger Stadtteil Darmsheim und verknüpft sie mit den S- und Regionalbahnen S1, S60, RB14 / IC40 und RB46 sowie den Linien des Stadtverkehrs Böblingen-Sindelfingen. Mit dem Bahnhof/ZOB Sindelfingen existiert im Stadtbereich Böblingen/Sindelfingen ein weiterer Verkehrsknoten, der seit der Inbetriebnahme der S60 überwiegend der Verknüpfung des Stadtverkehrs untereinander und mit der S-Bahn dient.

Im Bahnhof Herrenberg wird zum einen der Busverkehr aus der Herrenberger Kernstadt und den Herrenberger Teilorten, zum anderen der aus dem südlichen Mittelbereich (Jettingen, Gäufelden, Mötzingen, Bondorf sowie aus [Nagold], [Wildberg], [Ergenzingen] und [Tübingen]) gebündelt und mit den S- und Regionalbahnen S1, RB14 / IC40 und RB60/RB63 verknüpft.

Am Bahnhof Leonberg werden dem Fahrgast Übergänge zwischen den S-Bahnlinien S6 und S60 und Bussen aus [Stuttgart], [Gerlingen], Sindelfingen, [Friolzheim], [Mönsheim], Rutesheim, Weissach, [Ditzingen] sowie aus den Leonberger Teilorten ermöglicht.

Zusätzlich zu diesen großen Verkehrsdrehscheiben besteht an nahezu allen Stationen des Schienenverkehrs eine Übergangsmöglichkeit auf den Busverkehr. Lediglich die S-Bahn-Stationen Nufringen, Malmsheim und einzelne Haltepunkte der Schönbuchbahn sind ohne Verknüpfung mit dem nachgeordneten Netz.

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 Böblingen gibt es, mit Ausnahme der Schönbuchbahn, an nahezu jeder Bahnstation ein Angebot an P+R-Plätzen, auf denen Pkw-Fahrer ihr Fahrzeug abstellen und mit der S-Bahn oder anderen Zügen ihre Fahrt fortsetzen können (siehe Anlage 2.6).

Die durchschnittliche Größe einer P+R-Anlage im Landkreis Böblingen liegt im Mittel bei 166 Stellplätzen[21]. Die Anlage mit der insgesamt höchsten Anzahl an Stellplätzen befindet sich an der S-Bahn-Station Herrenberg. Sie umfasst 542 Plätze. Insgesamt werden im Landkreis Böblingen derzeit 3.812 P+R-Stellplätze (Stand: April 2020) angeboten, von denen sich die Mehrzahl an S-Bahn-Stationen befindet. Die meisten sind ebenerdig angelegt. Parkhäuser existieren am Haltepunkt Goldberg auf der Gemarkung Böblingen sowie in Leonberg, Herrenberg und Bondorf.

Auch für Fahrradfahrer werden an den Bahnhöfen im Landkreis Böblingen zahlreiche Einstellplätze bereitgehalten. Derzeit (Stand: April 2020) sind es 2.250, von denen etwa 86 % überdacht sind. Darüber hinaus gibt es gegenwärtig 113 abschließbare Fahrradboxen. Die B+R-Plätze im Landkreis Böblingen 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 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:

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

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 oder von Ruftaxis 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 1000 m, bei allen anderen Schienenhaltestellen ein Einzugsbereich von 800 m (siehe Kapitel 4.2.1). In den Anlagen 2.8 bis 2.10 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 Böblingen. Ausnahmen können lediglich bei Ruftaxiverkehren bestehen[22].

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

Der Verbundtarif ist ein Zonentarif, d. h. der Fahrausweis gilt nicht für eine bestimmte Strecke, sondern für eine oder mehrere Zonen. Während der Gültigkeitsdauer können innerhalb der gewählten Zonen alle einbezogenen öffentlichen Verkehrsmittel nach freier Wahl in Richtung Fahrtziel benutzt werden. Sofern der VVS Übergangstarifregelungen mit anderen Verkehrsverbünden vereinbart hat bzw. noch vereinbart, sind diese Regelungen in allen regelmäßig verkehrenden öffentlichen Nahverkehrsmitteln ebenfalls anzuwenden. Das Gleiche gilt für bestehende oder künftige Anschlussticketregelungen, bei denen der VVS oder seine Nachbarverbünde Fahrpreisermäßigungen für Kunden des jeweiligen Nachbarverkehrsverbundes einräumen.

Das Land Baden-Württemberg hat zum 01.01.2019 einen Landestarif, den BW-Tarif, eingeführt. Dieser gilt vorerst für Gelegenheits- bzw. einzelne Fahrten, wird jedoch in den kommenden Jahren noch ausgeweitet. Perspektivisch soll von jedem Haltepunkt zu jedem Haltepunkt in Baden-Württemberg einschließlich etwaiger Arrondierungsgebiete in den benachbarten Bundesländern und Nationalstaaten tarifiert werden können. Die Verkehrsunternehmen verpflichten sich, diesen Landestarif anzuwenden und zu vertreiben, soweit es sich nicht um Verbundbinnenrelationen oder um Relationen handelt, für die es entsprechende Übergangstarifregelungen bzw. Anschlussticketregelungen gibt.

[22] Ruftaxiverkehre werden finanziell von dem jeweiligen Landkreis oder der Kommune getragen. In landkreisfinanzierten Ruftaxis werden keine Zuschläge erhoben. In einigen, durch die jeweilige Kommune finanzierten Ruftaxis wird ggf. ein Zuschlag fällig, der unterschiedlich geregelt ist und nicht dem VVS-Tarif unterliegt. Wer vor Fahrtantritt ein gültiges VVS-Ticket vorzeigt, kann das Angebot bei den meisten Ruftaxis im Landkreis Böblingen ohne Aufschlag nutzen.

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 Böblingen 75. 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 keine Busverkehre berücksichtigt sind, ist auf diesen Relationen eine Auswertung von ÖV-Anteilen nicht möglich bzw. führt nicht zu sinnvollen Ergebnissen.

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

zwischen den Nachfragedaten der früheren Nahverkehrspläne und denen des jetzigen Fortschreibungsentwurfs ist deshalb nur bedingt gegeben. Entscheidend für das 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 Böblingen wurden dabei rund 369.600 Einwohner, 206.500 Arbeitsplätze und 56.600 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 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 Verkehrszel-

len allenfalls in Einzelfällen (z. B. bei großen Verkehrserzeugern) sinnvoll. Die Nachfrageanalyse in diesem Kapitel wird deshalb maximal auf die Ebene der Mittelbereiche heruntergebrochen, die jeweils mindestens 15 Verkehrszellen umfassen.

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

Die wichtigsten Ergebnisse der Verkehrsanalyse für den Landkreis Böblingen sind in der Tabelle 3-1 zusammengefasst. Mit einem kreisweiten ÖPNV-Anteil von 14,5 % 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 Böblingen	Gesamtverkehr	1.036.000	150.500	14,5 %
	...davon Binnenverkehr	639.800	84.000	13,1 %
	...davon Quell-/Zielverkehr	396.300	66.500	16,8 %
Wichtigste Ziele bzw. Herkunft des Quell- und Zielverkehrs:				
Landeshauptstadt Stuttgart	Quell-/Zielverkehr	129.900	41.900	32,2 %
Landkreis Ludwigsburg	Quell-/Zielverkehr	58.900	6.100	10,4 %
Landkreis Calw	Quell-/Zielverkehr	34.300	--- *	--- *
Landkreis Tübingen	Quell-/Zielverkehr	25.200	--- *	--- *
Mittelbereich Böblingen / Sindelfingen	Gesamtverkehr	580.900	87.500	15,1 %
	...davon Binnenverkehr	316.600	46.600	14,7 %
	...davon Quell-/Zielverkehr	264.300	40.900	15,5 %
Wichtigste Ziele bzw. Herkunft des Quell- und Zielverkehrs:				

Betrachtungsraum	**Verkehrsströme**	**Aufkommen motorisierter Verkehr** [Fahrten/Tag]	**...davon mit öffentlichen Verkehrsmitteln** [Fahrten/Tag]	**ÖV-Anteil**
Landeshauptstadt Stuttgart	Quell-/Zielverkehr	71.100	22.500	31,6 %
Mittelbereich Leonberg	Quell-/Zielverkehr	31.600	2.800	8,9 %
Mittelbereich Herrenberg	Quell-/Zielverkehr	45.600	5.000	11,0 %
Landkreis Calw	Quell-/Zielverkehr	12.900	--- *	--- *
Mittelbereich Herrenberg	Gesamtverkehr	217.300	24.800	11,4 %
	...davon Binnenverkehr	106.400	8.300	7,8 %
	...davon Quell-/Zielverkehr	110.900	16.500	14,9 %
Wichtigste Ziele bzw. Herkunft des Quell- und Zielverkehrs:				
Mittelbereich Böblingen / Sindelfingen	Quell-/Zielverkehr	45.600	5.000	11,0 %
Landeshauptstadt Stuttgart	Quell-/Zielverkehr	16.700	6.600	39,5 %
Landkreis Calw	Quell-/Zielverkehr	9.200	--- *	--- *
Landkreis Tübingen	Quell-/Zielverkehr	12.200	--- *	--- *
Mittelbereich Leonberg	Gesamtverkehr	318.100	46.000	14,5 %
	...davon Binnenverkehr	136.700	21.200	15,5 %
	...davon Quell-/Zielverkehr	181.400	24.800	13,7 %
Wichtigste Ziele bzw. Herkunft des Quell- und Zielverkehrs:				
Landeshauptstadt Stuttgart	Quell-/Zielverkehr	42.000	12.900	30,7 %
Mittelbereich Böblingen / Sindelfingen	Quell-/Zielverkehr	31.600	2.800	8,9 %
Bereich Strohgäu	Quell-/Zielverkehr	18.600	2.700	14,5 %
Enzkreis	Quell-/Zielverkehr	9.000	--- *	--- *

*) nicht sinnvoll auswertbar

Das gute Angebot auf der Schiene selbst bewirkt zudem bemerkenswert hohe Modal Split-Werte bei den radial auf die Landeshauptstadt Stuttgart ausgerichteten Verkehrsströmen. Die vergleichsweise hohen ÖV-Anteile im Binnenverkehr insbesondere der Mittelbereiche Böblingen/Sindelfingen und Leonberg belegen jedoch auch die Attraktivität der Busverkehre in den Verdichtungsräumen. Die Verkehrsanalyse verdeutlicht zudem die starken verkehrlichen Verflechtungen der Mittelbereiche des Landkreises Böblingen untereinander sowie zu einzelnen benachbarten Räumen außerhalb des Kreises. Dabei stellt die Landeshauptstadt Stuttgart für alle Mittelbereiche eine wichtige Quelle bzw. ein wichtiges Ziel für die Verkehrsströme dar und

dominiert eindeutig das Verkehrsgeschehen in den unmittelbar benachbarten Bereichen Böblingen/Sindelfingen und Leonberg.

Unter den Landkreisen außerhalb des VVS sind die Landkreise Calw und Tübingen die wichtigsten Verkehrspartner. Dadurch rechtfertigt sich auch das Engagement des Landkreises bei den Verkehrsverbindungen in die Nachbarkreise. Für den Mittelbereich Leonberg erreichen die Verkehrsströme in und aus Richtung Enzkreis eine vorrangige Größenordnung. Wegen der deutlich gröberen Struktur der überregionalen Verflechtungen lassen sich hier allerdings keine korridorbezogenen Modal Split-Werte ableiten.

3.2.3 Streckenbezogene Ergebnisse

Die Ergebnisse der Verkehrsanalyse 2010 spiegeln die Struktur des öffentlichen Verkehrsnetzes im Landkreis Böblingen klar wider. Die mit Abstand höchsten Nachfragewerte weist der Abschnitt der Gäubahn auf, der vom regionalen Zugverkehr und von der S-Bahn-Linie S1 gleichzeitig bedient wird. Hier bewegen sich die Querschnittsbelastungen zwischen rund 18.500 (Herrenberg – Nufringen) und 37.500 (Böblingen Goldberg – S-Rohr) Fahrten pro Normalwerktag (Mo-Fr). Die Regionalzugstrecken außerhalb des S-Bahn-Bereichs erreichen Werte von rund 8.700 (Gäubahn: Gäufelden – Herrenberg), ca. 6.200 (Schönbuchbahn: Böblingen Bf. – Böblingen Danziger Straße) und 3.600 (Ammertalbahn: Herrenberg Bf. – Herrenberg-Gültstein) normalwerktäglichen Fahrten. Die Schönbuchbahn ist im Bereich Böblingen – Holzgerlingen in den Hauptverkehrszeiten an ihre Kapazitätsgrenzen gelangt. Die ebenfalls teilweise im Landkreis Böblingen verlaufende S-Bahn-Linie S6 erreicht ihre Maximalbelastung von etwa 18.300 Fahrten am kreisüberschreitenden Querschnitt Höfingen – Ditzingen.

Im Busverkehr kommen überwiegend solche überörtliche Linien auf deutlich vierstellige Belastungswerte, die als Zubringer zu den Regionalzug- und S-Bahn-Achsen fungieren. Dies gilt für die Regionalbusverkehre zu den Verkehrsknoten Böblingen und Herrenberg ebenso wie für jene zu den Knoten Leonberg, Renningen, Weil der Stadt und Leinfelden. Innerstädtische Linien und Linienabschnitte können zwar ebenfalls ähnlich hohe Nachfragedaten aufweisen, die relativ grobe Verkehrszelleneinteilung des Verkehrsmodells erlaubt hierzu allerdings nur in Sonderfällen noch zuverlässige Aussagen.

3.3 Verkehrsprognose 2030

3.3.1 Datengrundlage

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

Die Hochrechnung der Gesamtverkehrsmenge auf den Prognosezeitpunkt fußt im Wesentlichen auf der anzunehmenden Veränderung der Strukturdaten. Bezüglich der künftigen Einwohnerzahlen wurde hier auf aktuelle Prognosen des Statistischen Landesamts sowie des Statistischen Amts der Landeshauptstadt Stuttgart zurückgegriffen. Bei den Arbeitsplatzzahlen wurde eine Anpassung gemäß der Entwicklung der Berufstätigen vorgenommen. Die Verteilung erfolgte gemeindescharf auf Basis der Arbeitsplatzentwicklung in den Jahren 2009 bis 2018 gemäß den Daten des Statistischen Landesamtes. Die Anzahl der Schulplätze wurde einwohnerabhängig angepasst. Für den Landkreis Böblingen wurden somit letztlich 403.700 Einwohner (+ 34.100), 221.400 Arbeitsplätze (+ 14.900) und 58.300 Schulplätze (+ 1.700) 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 Böblingen gibt Tabelle 3-2.

Die Prognoserechnung für den Landkreis weist insgesamt ein Verkehrswachstum im motorisierten Verkehr von etwa 3,6 % bis 2030 auf, das sich aus einer stärkeren Zunahme des Quell- und Zielverkehrs (+ 10,0 %) und einer schwächeren Zunahme des Binnenverkehrs (+ 2,9 %) zusammensetzt. Das Wachstum des Quell- und Zielverkehrs steht vor allem mit einer unterstellten, sehr dynamischen Strukturentwicklung im Mittelbereich Böblingen/Sindelfingen in Zusammenhang. Das gilt im besonderen Maße für den Bereich der Schönbuchlichtung (Holzgerlingen und Umgebung) entlang der Schönbuchbahn. Der durchweg 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 dort vorgesehenen Verbesserungen im öffentlichen Verkehrsangebot zusammen.

Tabelle 3-2: Ergebnisse der Verkehrsprognose 2030

Betrachtungs-raum	**Verkehrsströme**	**Aufkommen motorisier-ter Verkehr** [Fahrten/Tag]	**...davon mit öf-fentlichen Ver-kehrsmitteln** [Fahrten/Tag]	**ÖV-An-teil Prog-nose 2030**	**Verände-rung ÖV-Anteil** von 2010 bis 2030
VVS-Gebiet	Gesamtverkehr	6.523.600	1.469.600	22,5 %	+ 3,6 %
	...davon Binnenverkehr	5.558.000	1.250.000	22,5 %	+ 2,9 %
	...davon Quell-/Zielverkehr	965.600	219.600	22,7 %	+ 10,0 %
Landkreis Böblingen	Gesamtverkehr	1.185.200	218.000	18,4 %	+ 3,9 %
	...davon Binnenverkehr	710.300	101.600	14,3 %	+ 1,2 %
	...davon Quell-/Zielverkehr	474.900	116.400	24,5 %	+ 7,7 %
Wichtigste Ziele bzw. Herkunft des Quell- und Zielverkehrs:					
Landeshaupt-stadt Stuttgart	Quell-/Zielverkehr	150.800	63.400	42,0 %	+ 9,8 %
Landkreis Ludwigsburg	Quell-/Zielverkehr	64.300	11.000	17,1 %	+ 6,7 %
Landkreis Calw	Quell-/Zielverkehr	44.200	--- *	--- *	--- *
Landkreis Tübingen	Quell-/Zielverkehr	29.600	--- *	--- *	--- *
Mittelbereich Böblingen / Sindelfingen	Gesamtverkehr	675.900	126.500	18,7 %	+ 3,6 %
	...davon Binnenverkehr	362.100	54.400	15,0 %	+ 0,3 %
	...davon Quell-/Zielverkehr	313.800	72.000	22,9 %	+ 7,4 %
Wichtigste Ziele bzw. Herkunft des Quell- und Zielverkehrs:					
Landeshaupt-stadt Stuttgart	Quell-/Zielverkehr	84.400	35.500	42,1 %	+ 10,5 %
Mittelbereich Leonberg	Quell-/Zielverkehr	33.900	3.600	10,6 %	+ 1,7 %
Mittelbereich Herrenberg	Quell-/Zielverkehr	47.400	6.700	14,1 %	+ 3,1 %
Landkreis Calw	Quell-/Zielverkehr	18.600	--- *	--- *	--- *
Mittelbereich Herrenberg	Gesamtverkehr	243.500	34.100	14,0 %	+ 2,6 %
	...davon Binnenverkehr	114.000	9.400	8,2 %	+ 0,4 %
	...davon Quell-/Zielverkehr	129.500	24.600	19,0 %	+ 4,1 %
Wichtigste Ziele bzw. Herkunft des Quell- und Zielverkehrs:					
Mittelbereich Böblingen / Sindelfingen	Quell-/Zielverkehr	47.400	6.700	14,1 %	+ 3,1 %

Betrachtungs-raum	**Verkehrsströme**	**Aufkommen motorisier-ter Verkehr** [Fahrten/Tag]	**...davon mit öf-fentlichen Ver-kehrsmitteln** [Fahrten/Tag]	**ÖV-An-teil Prog-nose 2030**	**Verände-rung ÖV-Anteil** von 2010 bis 2030
Landeshaupt-stadt Stuttgart	Quell-/Zielverkehr	18.500	7.800	42,2 %	+ 2,7 %
Landkreis Calw	Quell-/Zielverkehr	13.000	--- *	--- *	--- *
Landkreis Tübingen	Quell-/Zielverkehr	14.700	--- *	--- *	--- *
Mittelbereich Leonberg	Gesamtverkehr	350.200	68.000	19,4 %	+ 4,9 %
	...davon Binnenverkehr	149.800	27.300	18,2 %	+ 2,7 %
	...davon Quell-/Zielverkehr	200.400	40.700	20,3 %	+ 6,6 %
Wichtigste Ziele bzw. Herkunft des Quell- und Zielverkehrs:					
Landeshaupt-stadt Stuttgart	Quell-/Zielverkehr	47.900	20.100	42,0 %	+ 11,3 %
Mittelbereich Böblingen / Sindelfingen	Quell-/Zielverkehr	33.900	3.600	10,6 %	+ 1,7 %
Bereich Strohgäu	Quell-/Zielverkehr	21.800	4.400	20,2%	+ 5,7 %
Enzkreis	Quell-/Zielverkehr	12.400	--- *	--- *	--- *

*) nicht sinnvoll auswertbar

Die einzelnen Mittelbereiche nehmen an der Gesamtentwicklung in unterschiedlichem Umfang teil. Während Böblingen/Sindelfingen und Leonberg mit 3,6 % bzw. 4,9 % recht hohe Verkehrszunahmen verzeichnen, fallen diese im Mittelbereich Herrenberg etwas geringer aus (2,6 %). Das Wachstum der Strukturgrößen Einwohner, Arbeitsplätze und Schulplätze führt auf allen Relationen zu einer wachsenden Verkehrsnachfrage. Gleichzeitig verlagert sich der Modal-Split, insbesondere bei den Quell- und Zielverkehren von außerhalb des Landkreises, stärker zum ÖV, was auf ein ausgeweitetes Angebot, insbesondere durch die Fertigstellung des Projekts „Stuttgart 21“ zurückzuführen ist.

3.3.3 Streckenbezogene Ergebnisse

Veränderungen in den Streckenbelastungen im Landkreis Böblingen ergeben sich hauptsächlich durch das Projekt „Stuttgart 21“ und die Neubaustrecke Stuttgart – Ulm sowie durch die Inbetriebnahme der S-Bahn-Tangentiallinie S60. So befördert letztere auf dem neuen Streckenabschnitt Sindelfingen Bf. – Böblingen Bf. rund 12.400 Fahrgäste an Normalwerktagen. Die Belastungen der Gäubahn östlich von Böblingen erhöhen sich in diesem Zusammenhang um gut 24.000 normalwerktägliche Fahrgastfahrten, das S-Bahn-Linienbündel S6/S60/S62

legt zwischen Höfingen und Ditzingen um etwa 12.300 Fahrten zu. Positiv entwickeln sich auch die Fahrgastzahlen der Schönbuchbahn. Der unterstellte Ausbau lässt am nachfragestärksten Querschnitt eine ebenfalls um 4.200 Fahrten steigende Belastung erwarten. Der Busverkehr kann nicht in gleichem Maße von dem Zuwachs der Fahrgastzahlen profitieren. Hier bleiben die Zahlen weitestgehend konstant mit einer leicht steigenden Tendenz. Dies deckt sich mit der Entwicklung der Fahrtenzahlen im ÖV, die im vor allem von Bussen bedienten Binnenverkehr deutlich weniger ansteigen als im Quell- bzw. Zielverkehr.

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 Böblingen 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 etwa 1.000 Schüler (- 2,9 %). Bis zum Jahr 2019 hat sich dieser Schwund auf rund 2.300 Schüler (-5,6 %) aufsummiert. Gemäß den Vorausrechnungen des Statistischen Landesamts kehrt sich dieser Trend jedoch um – im Jahr 2028 wird voraussichtlich 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 Böblingen eine geringfüge Zunahme des Anteils junger Menschen bis 20 Jahre an der Gesamtbevölkerung von 19,9 % (2020) auf 20,0 % (2030) erwarten, dies

entspricht einem Zuwachs von rund 2.200 Personen in dieser Altersklasse. Gleichzeitig steigt zwischen 2020 und 2030 der Anteil der über 60-jährigen von 26,8 % auf 31,3 % (+ 20.300 Personen) an. Im Gegensatz zur Schülerthematik sind die Auswirkungen der Veränderungen in der Altersstruktur der erwachsenen Bevölkerung jedoch deutlich schwerer zu prognostizieren, da weniger die künftigen Mengen als vielmehr das künftige Verhalten, insbesondere das der Senioren, vorhergesagt werden muss. 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 nur verhalten steigender Fahrgastzahlen im kommunalen Binnenverkehr 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 (siehe Kapitel 4.1.2).

4 Generelle Zielsetzungen

Der öffentliche Nahverkehr leistet im Landkreis Böblingen 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 Böblingen, 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 potenzieller 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 Verkehrssegmente 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 Böblingen 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 Böblingen 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 „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 einzusetzen[23]. Zur bedarfsweisen Erleichterung des Ein- und Ausstiegs muss in den Bussen zusätzlich eine manuelle Klapprampe oder eine mindestens gleichwertige Ersatzlösung vorhanden sein.

Schienenverkehr

Um den Zugang zum Schienenverkehr so einfach wie möglich zu gestalten, werden neue Schienenhaltepunkte grundsätzlich barrierefrei errichtet. Vorhandene Stationen sollen, soweit die Zugangsanlagen noch Defizite aufweisen, mit entsprechenden Einrichtungen nachgerüstet werden.

[23] 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.

Auf der Gemarkung des Landkreises Böblingen sind mit Ausnahme der Station Gäufelden bei sämtlichen S- und Regionalbahn-Haltepunkten die Bahnsteige barrierefrei zu erreichen.

An den Stationen Weil der Stadt, Rutesheim, Leonberg und Höfingen stehen allerdings zu geringe Bahnsteighöhen einem niveaugleichen Zugang in die Bahnen entgegen. Dies gilt gleichermaßen für die Station Gäufelden. Am jüngst modernisierten Bahnhof Bondorf unterscheidet sich die Zugangssituation je nach eingesetztem Fahrzeugtyp. Die jeweils zuständigen Aufgabenträger sind aufgefordert, sich weiterhin für eine Verbesserung der Situation einzusetzen. Insbesondere wird an den Verband Region Stuttgart als Aufgabenträger des S-Bahn-Verkehrs appelliert, bei der DB Netz AG auf eine beschleunigte Aufhöhung der Bahnsteige im Zuge der S6, die hier überproportionale Defizite aufweist, zu drängen.

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 Böblingen hinsichtlich ihres barrierefreien Ausbauzustandes erhoben. Tabelle 4-1 kann entnommen werden, wie viele der etwa 1100 Haltestellensteige die einzelnen Kriterien bereits erfüllen:

Tabelle 4-1: Ausbauzustand der Bushaltestellen im Landkreis Böblingen – 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)	305 (1092)	27,9 %
	Bodenindikatoren	260 (1092)	23,8 %
	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	540 (1092)	49,5 %
	Stufenloser Zugang	545 (1092)	49,9 %

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 Umbaus aller Bushaltestellen im Landkreis Böblingen. Dabei wird zum einen 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 zum anderen die Begründung für einen Umbau nach dem 01.01.2022 oder einen aktuell nicht zu realisierenden barrierefreien Umbau, sofern einer dieser beiden Fälle zutrifft[24]. Bei einigen Haltepositionen wurde vom zuständigen Baulastträger[25] keine Ausnahmebegründung erbeten, sodass von einem schon vollzogenen oder fristgerechten Umbau auszugehen ist[26].

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, Klima- 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, und somit zum Klimaschutz beizutragen. Zur Förderung einer nachhaltigen Verkehrsbewältigung und zur Einhaltung und Umsetzung rechtlich vorgegebener Klima- und Umweltziele strebt der Landkreis Böblingen 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 des Klimas und der Umwelt wahrzunehmen. Wegen dieser Vorbildfunktion des ÖPNV sind die Verkehrsunternehmen aufgefordert, im Rahmen der gesetzlichen Vorschriften verschärfte Emissionsgrenz-

[24] 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.
[25] Der Baulastträger ist in der Regel die Kommune. Ist dies nicht der Fall, wird das für die jeweilige Halteposition entsprechend gekennzeichnet.
[26] Dementsprechend erfolgt eine Zuordnung dieser Haltepositionen in die Spalte „geplanter Umbau bis zum 01.01.2022“.

werte frühzeitig einzuhalten und die technischen Möglichkeiten zur Reduzierung des Energieverbrauchs und des Schadstoffausstoßes bei den Fahrzeugen zu nutzen. Für den Antrieb der Linienbusse sind dabei neben den aktuellen gesetzlichen Vorgaben (siehe Kapitel 6.3.2) auch die Bestimmungen ggf. vorhandener Luftreinhaltepläne und Umweltzonenregelungen einzuhalten.

Da die Benutzung des ÖPNV immer auch Zu- und Abgangswege zu bzw. von den Haltestellen mit sich bringt, ist hier das Augenmerk auch auf die dabei am häufigsten genutzten, gleichfalls umweltfreundlichen Verkehrsarten Fuß- und Radverkehr zu richten. Mit einer attraktiven Gestaltung der Zu- und Abgangswege sowie der Bereitstellung günstig gelegener und gut ausgestatteter, möglichst überdachter Fahrradabstellanlagen in ausreichender Anzahl sollte die umweltschonende Abwicklung des Vor- und Nachlaufs von ÖV-Fahrten gefördert werden. Im Hinblick auf den steigenden Wert der genutzten Zweiräder ist dabei ein zunehmender Bedarf an abschließbaren oder überwachten Fahrradabstellanlagen festzustellen.

4.1.5 Wirtschaftlichkeit

Verkehrsleistungen im 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 respektabler 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 Böblingen 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,
- Finanzierungsbeteiligung an der Verbundstufe I (Verbundlastenausgleich),
- Zuschuss zur Tarifzonenreform,
- Zuweisungen an die VVS GmbH im Rahmen des Gesellschafterstatus,
- Verkehrslastenausgleich an die Landeshauptstadt Stuttgart,
- Ggf. Komplementärmittel für den Ausbau des S-Bahn-Systems (z. B. Nachrüstung behindertengerechter Zugangsanlagen)
- Zuschüsse für Angebotsverbesserungen (z. B. Ruftaxiverkehr, Mitfinanzierung kommunaler Zubestellungen, verlässliche S-Bahn-Zubringer etc.),
- Betriebskostenumlage Zweckverband Schönbuchbahn
- Betriebskostenumlage Zweckverband ÖPNV im Ammertal sowie die
- Verkehrsumlage VRS:

- Betriebskostenumlage des VRS für laufende Aufwendungen (u.a. zur Verbesserung des S-Bahn-Verkehrs),
- Vermögensumlage VRS.

Für das Jahr 2020 betragen die Gesamtaufwendungen des Landkreis Böblingen für den ÖPNV ca. 45 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 Böblingen verfolgt kontinuierlich das Ziel einer transparenten und leistungsbezogenen Finanzierung des ÖPNV. Im Sinne der im Jahr 2009 in Kraft getretenen EU-Verordnung 1370/2007 wurden die Mechanismen für die Finanzierung des Verkehrsangebots neu entwickelt.

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

Das Land Baden-Württemberg hat von der sogenannten Ersetzungsbefugnis des § 64 PBefG Gebrauch gemacht und mit Wirkung zum 01.01.2018 die Finanzierung der Ausbildungsverkehre gesetzlich neu geordnet. Seither erhalten die Aufgabenträger für den allgemeinen ÖPNV vom Land Zuweisungen für die Sicherstellung der Mindestrabattierung von Zeitfahrausweisen im Ausbildungsverkehr nach §§ 15 – 18 ÖPNVG. Die Aufgabenträger haben die Mindestrabattierung 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 Beendigung der von der EU-Verordnung 1370/2007 gewährten 10-jährigen Übergangsfrist zum 03.12.2019 waren alle Betriebsleistungen neu vergeben.

Gemeinschaftliche Verkehrsfinanzierung

Die von der öffentlichen Hand letztlich zu tragenden Betriebskostenzuschüsse werden in der Regel von mehreren Institutionen getragen. Leitmotive dabei sind die Solidarität für die Gewährleistung einheitlicher Mindestangebotsstandards sowie – bei darüber hinaus gehenden Angebotsniveaus – die Beteiligung nutznießender Raumschaften. Aktuell gelten hier die nachfolgend skizzierten Prinzipien:

- **Finanzierung der ausreichenden Verkehrsbedienung**

Von den Gesamtkosten der ausreichenden Verkehrsbedienung in der Verbundstufe II werden die Fahrgeldeinnahmen und Durchtarifierungsverluste nach der Allgemeinen Vorschrift des Verbands Region Stuttgart (VRS-AV) sowie die Ausgleichsleistungen gem. § 15 ÖPNVG (Landkreis-AV) und die Erstattungsleistungen nach SGB IX[27] in Abzug gebracht. Der verbleibende Restbetrag wird von den Verbundlandkreisen nach dem Einwohner-Schlüssel der vier Verbundlandkreise (Böblingen, Esslingen, Ludwigsburg und Rems-Murr-Kreis) solidarisch finanziert. Die zugehörige Finanzierungsvereinbarung zwischen den Verbundlandkreisen ist zunächst auf den Übergangszeitraum vom 01.01.2017 bis zum 31.12.2020 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 Verbund-

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

landkreisen unterschiedliche Finanzierungsregelungen gibt. Zwischen den jeweiligen Landkreisen und den Städten und Kommunen werden entsprechende Finanzierungsvereinbarungen abgeschlossen.

Finanzierung der Nebenbahnen

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

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

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. 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.

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

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

Gestaltung von Haltestellen

Bei Haltestellen des Schienenverkehrs sind Neubauten grundsätzlich so anzulegen, dass der Zugang barrierefrei möglich ist. Altanlagen sollen entsprechend nachgerüstet werden. Der barrierefreie Ein- und Ausstieg in bzw. aus den Fahrzeugen hängt auch vom eingesetzten 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

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

eine Grundvoraussetzung, um geringe Spaltbreiten zwischen Fahrzeug und Bordstein gewährleisten zu können. Darüber hinaus charakterisieren ein stufenloser, barrierefreier Zugang vom umgebenden Wegenetz zum Aufstellbereich, die Verfügbarkeit einer ausreichenden Manövrierfläche für Rollstuhlfahrer und Kinderwagen sowie das Vorhandensein taktiler Bodenelemente und Leitstreifen eine barrierefreie Bushaltestelle. Die einzelnen Anforderungen werden nachfolgend erläutert.

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

Um die jeweilige Bushaltestelle barrierefrei zu erreichen, wird ein **stufenloser Zugang** zur Haltestelle benötigt. Dabei sollten der Weg zur Haltestelle sowie eine ggf. dafür errichtete Rampe eine Längsneigung von 6% nicht überschreiten. Da für Rollstuhlfahrer nur eine Längsneigung von bis zu 3% unproblematisch ist, sind bei längeren Rampen mit Neigungswerten zwischen 3% und 6% neigungsfreie Aufenthaltsflächen in regelmäßigen Abständen vorzusehen. Des Weiteren darf die Querneigung, die für die Entwässerung von Belang ist, einen Wert von 2,5% nicht überschreiten, um ein Versteuern handbetriebener Rollstühle und Rollatoren zu vermeiden.

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

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

Die aufgelisteten Anforderungen sind in einem vom VVS zusammengestellten Leitfaden – den Empfehlungen für den barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen im VVS-Gebiet – ausführlicher dargestellt. Darin enthalten sind zudem die rechtlichen Anforderungen, Skizzen, Musterhaltestellen sowie weitere Informationen und Hinweise, die den Kommunen im Verbundgebiet des VVS als Hilfsmittel für den barrierefreien Ausbau der Bushaltestellen dienen sollen. Die Empfehlungen sind – allgemein zugänglich – über die VVS-Homepage unter dem folgenden Link abrufbar: https://www.vvs.de/download/VVS-Empfehlungen%20barrierefreie%20Bushaltestellen.pdf.

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. Falls der barrierefreie Ausbau aller Bushaltestellen im jeweiligen Gemeindegebiet bis zum 01.01.2022 nicht möglich ist, kann eine Priorisierung der auszubauenden Haltestellen erfolgen. Für diese Priorisierung werden folgenden Kriterien vorgeschlagen:

- eine barrierefreie Haltestelle je Teilort
  ➔ In jedem Teilort sollte mindestens eine Haltestelle barrierefrei ausgebaut sein. In der Regel wird die Haltestelle mit dem höchsten Fahrgastaufkommen ausgewählt.

- barrierefreie Haltestellen an Einrichtungen, die von Personen mit eingeschränkter Mobilität überdurchschnittlich frequentiert werden
  ➔ Krankenhäusern, Senioreneinrichtungen sowie Behindertenwerkstätten (oder ähnlichen Einrichtungen) wird jeweils eine Haltestelle zugeordnet, die barrierefrei ausgebaut werden sollte.

- gut frequentierte Haltestellen

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

Anlage 4.1a gibt darüber hinaus einen Gesamtüberblick über den aktuellen Stand des barrierefreien Ausbaus sowie den Planungsstand aller Bushaltestellen im Landkreis Böblingen (siehe Kapitel 4.1.3). Soweit Haltestellen erst nach dem gesetzlichen Stichtag 01.01.2022 umgebaut werden können, ist dies unter Nutzung der Ausnahmeregelung gemäß § 8 Abs. 3 PBefG hier darzustellen und zu begründen.

Eine Bushaltestelle soll ferner, neben den bereits genannten Anforderungen an die Barrierefreiheit, mindestens über die im Verbundgebiet notwendigen Informationseinrichtungen verfügen (siehe Kapitel 6.3.3). Je nach Lage und Fahrgastaufkommen ist auch die Ausstattung mit Witterungsschutz und Sitzgelegenheiten zu empfehlen. Von den zuständigen Stellen sind hier ebenfalls die EAÖ 2003 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 2 Stellplätze in einem Mehrzweckbereich für die Mitnahme von Rollstühlen, Kinderwägen oder Fahrrädern vorhanden sein. Neben einer Klimaanlage für den Fahrgastraum, sind die Fahrzeuge der Nebenbahnen mit einer Anlage zur Video-Überwachung auszustatten. Zudem soll für Notfälle eine direkte Sprechverbindung zum Fahrer ermöglicht werden. Die Nebenbahnfahrzeuge werden bevorzugt elektrisch angetrieben. Neu zu beschaffende Fahrzeuge sind mit automatischen Fahrgastzählsystemen auszu-

statten. Die Verkehrsunternehmen stellen dabei eine Weitergabe der Zähldaten an das Hintergrundsystem des VVS nach dessen Vorgaben sicher. Ferner gewährleisten die Verkehrsunternehmen die Sauberkeit der Fahrzeuge innen wie außen. Beschädigungen von eingesetzten Fahrzeugen werden schnellstmöglich repariert. Sicherheitsrelevante Schäden sind jedoch unverzüglich nach der Entdeckung zu beseitigen.

Die Fahrzeuge des Linienbusverkehrs müssen den gesetzlichen Anforderungen entsprechen und sind aus diesem Grund mit energiesparenden und emissionsarmen Antrieben gemäß 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 Fahrgastzählsystemen auszustatten. Auch im Linienbusverkehr gewährleisten die Verkehrsunternehmen eine Weitergabe der Zähldaten an das Hintergrundsystem des VVS nach dessen Vorgaben. Des Weiteren sind die Fahrzeuge mit einer Klimaanlage für den Fahrerplatz und den Fahrgastraum sowie einer Anlage zur Video-Überwachung auszustatten.

Die Verkehrsunternehmen stellen die Sauberkeit der Fahrzeuge innen wie außen sicher. Beschädigungen von eingesetzten Fahrzeugen werden 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. Soweit an Haltestellen Parkierungsmöglichkeiten oder ergänzende Mobilitätsangebote wie Leihfahrzeuge vorhanden sind, unterstützen die Verkehrsunternehmen deren Zugänglichkeit und Nutzbarkeit. Die Wegeleitung ist ggf. anzupassen, die Aufstellung zusätzlicher Informationseinrichtungen ist ggf. zu dulden.

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

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

Das Land Baden-Württemberg sowie der VRS fördern die geplante Erweiterung des Parkhauses in Herrenberg um 100 Stellplätze und den bevorstehenden Ausbau der P+R-Anlage in

Gäufelden um 22 zusätzliche Parkplätze. Zudem wurden bzw. werden in Kürze Vereinbarungen mit den jeweiligen Kommunen über die Sicherung der bestehenden P+R-Anlagen in Gäufelden, Herrenberg, Renningen, Renningen Süd, Malmsheim und Bondorf 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 S-Bahn-Stationen Nufringen und Ehningen 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 Böblingen konnte in den vergangenen Jahren zunehmend ausgeweitet werden (siehe Kapitel 2.2.4). Dennoch wird weiterhin eine Verbesserung der Verfügbarkeit angestrebt. Im Umfeld der vier nachfragestarken Haltestellen-Bereiche Böblingen Bahnhof, Sindelfingen ZOB / Bahnhof, Leonberg Bahnhof und Herrenberg Bahnhof 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 Böblingen vernetztes Fahrradverleih-System angeboten (siehe Kapitel 2.2.4). Dennoch sind diesbezüglich weitere Verbesserungen anzustreben. Der Landkreis empfiehlt insbesondere den Kommunen mit aufkommensstarken S- und Regionalbahnstationen die Möglichkeiten zur Installation weiterer solcher Leihstützpunkte intensiv zu prüfen.

- **On-Demand-Verkehre**

Im Sinne einer Stärkung eines zum klassischen Individualverkehr alternativen Mobilitätsverhaltens setzt sich der Landkreis generell für eine möglichst weitreichende Verknüpfung des

öffentlichen Nahverkehrs mit anderen Mobilitätsformen ein. Neben Fahrzeug-Verleihsystemen sind hierbei zukünftig, insofern ein entsprechendes Angebot im Landkreis Böblingen besteht, auch App-basierte Ride-Sharing-/On-Demand-Verkehre zu berücksichtigen. Diese können, insbesondere im Nahbereich, das System des öffentlichen Nahverkehrs unterstützen und insgesamt attraktiver machen. Allerdings ist eine Konkurrenzierung der klassischen Linienverkehre zu vermeiden. Es gilt daher ein Kooperationsgebot auch für diese Verkehrsangebote, zudem bedürfen sie einer Lizensierung durch den ÖPNV-Aufgabenträger bzw. der ÖPNV-Genehmigungsbehörde. Ruftaxi-Verkehre und künftig im Landkreis entstehende On-Demand-Dienste sollen des Weiteren so ausgestattet sein, dass in Ihrer Mobilität eingeschränkte Menschen diese nutzen können. Je nach eingesetztem Fahrzeugtyp wird es sich jedoch nicht vermeiden lassen, dass diese Fahrgäste durch den Fahrer des Fahrzeugs unterstützt werden müssen.

- **Tarifliche Kooperation und Verknüpfung**

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

4.2 Zielsetzungen für das Verkehrsangebot

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

- räumliche Erreichbarkeit,
- Beförderungszeiten sowie die
- Bedienungshäufigkeiten

bestimmt. Im Gegensatz dazu steht die Beförderungsqualität für die Randbedingungen, unter denen eine Fahrt im öffentlichen Verkehrsnetz stattfindet. Hauptsächliche Elemente hierbei sind die Ausstattung der baulichen Anlagen und der Fahrzeuge sowie der im Rahmen der Dienstleistungserbringung gebotene Service (insbesondere Ticketverkauf, Fahrgastinformation und Hilfestellung für ungeübte Benutzer bzw. im Störungsfall).

Hinsichtlich der Bedienungsqualität lassen sich für einen Großteil der Kriterien Maßzahlen definieren, die für den gesamten Landkreis gelten und in allen Teilräumen des Landkreises erfüllt sein sollen („Mindestbedienung“ – siehe auch Anlage 4.2a). 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 Böblingen/Sindelfingen, Leonberg und Herrenberg:	

Haltestellen …	Einzugsbereich [in m]
• im zentralen Bereich	300
• mit hoher Bebauungsdichte	400
• mit geringer Bebauungsdichte	500
in den restlichen Kommunen im LK BB	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 Bahnhaltestellen sowie für die unterschiedlichen Bebauungsdichten lehnen sich an die bundesweiten Empfehlungen des VDV an, die dieser in einer Überarbeitung seiner Schrift Nr. 4 „Verkehrserschließung, Verkehrsangebot und Netzqualität im ÖPNV“ Anfang 2019 erneut bestätigt hat. Gemäß einer ergänzenden verbundweiten Festlegung leistet eine Haltestelle dann einen vollwertigen Beitrag zur Erschließung eines Siedlungsbereichs, wenn dort an Normalwerktagen (Montag – Freitag) 15 oder mehr Bedienungen, was dem derzeitigen minimalen Basisangebot des Landkreises Böblingen entspricht, erfolgen. In den Anlagen 2.8 bis 2.10 sind für die Mittelbereiche Böblingen/Sindelfingen, Herrenberg und Leonberg die Einzugsbereiche dieser Bushaltestellen sowie der Schienenhaltestellen dargestellt, wobei auch solche Haltestellen berücksichtigt wurden, die erst im Rahmen der Umsetzung dieses Nahverkehrsplans auf 15 Fahrtenpaare angehoben werden sollen.

4.2.2 Beförderungszeiten und -geschwindigkeiten

Die Beförderungszeiten sind ein wesentliches Merkmal des ÖPNV-Angebots und eine wichtige Bestimmungsgröße für die Verkehrsmittelwahl. Mit der Analyse der Beförderungszeiten lässt sich darstellen, welche übergeordneten Zentren innerhalb bestimmter Zeitbereiche erreichbar sind. Die in Tabelle 4-4 dargestellten maximalen Beförderungszeiten basieren dabei ebenfalls auf der o.g. VDV-Schrift Nr. 4, in der Reisezeit-Obergrenzen für die jeweiligen Relationen der zentralörtlichen Gliederung empfohlen werden. Bei der Interpretation dieses Bewertungskriteriums ist die vorliegende Raumstruktur zu beachten und in Verbindung mit den vorhandenen Distanzen hinsichtlich der erzielbaren Geschwindigkeiten zu analysieren.

Tabelle 4-4: Beförderungszeiten (empfohlene Maximalwerte)

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

Für das Kriterium „Beförderungsgeschwindigkeit“ existieren derartige Empfehlungen nicht. Das Kriterium wurde ergänzt, um ggf. für den Fahrgast ungünstige Auffälligkeiten, so z. B. sehr lange Umsteigezeiten, feststellen zu können. Um auch bei Einhaltung der Obergrenzen für die Beförderungszeiten ggf. sehr umwegige Linienführungen oder überlange Umsteigezeiten erkennen zu können, wird ein Warnwert von 15 km/h für die Luftliniengeschwindigkeit der untersuchten Relationen festgesetzt. Wird dieser Wert unterschritten, ist die jeweilige Relation im Detail zu analysieren.

4.2.3 Bedienungshäufigkeiten

Bei den Bedienungshäufigkeiten werden sowohl die Faktoren Zentralität und Einwohnerzahl von Ortsteilen als auch die Nachfrage berücksichtigt. Zusätzlich wird die Betrachtung der Bedienung größerer zusammenhängender Siedlungsflächen intensiviert. Zwar nimmt die Komplexität der Zielvorgabe dadurch erheblich zu, gleichzeitig erfolgt jedoch eine deutliche Annäherung an die reale Angebotssituation.

[30] Zeitbedarf von der Quelle bis zum Ziel (Haus-zu-Haus); einschließlich Fußwegzeiten von/zu den Haltestellen und Wartezeiten.
[31] Für alle Zu-/Abgangszeiten wird eine Gehgeschwindigkeit von 70 m/min sowie ein Umwegfaktor von 1,2 vorausgesetzt. Beim Zugang wird darüber hinaus eine Wartezeit von 5 Minuten angenommen.
[32] Die maximale Beförderungszeit definiert sich als Zeitbedarf von der Einstiegs- bis zur Zielhaltestelle.
[33] Als Mittelzentren im Landkreis Böblingen gelten die Gebiete Böblingen/Sindelfingen, Leonberg und Herrenberg

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 tatsächlich erhobenen Nachfrage wird dann die Mindestbedienung im Zuge der nachfrageabhängigen Betrachtung überprüft und ggf. aufgestockt. Der als Folge dieser Betrachtung ermittelte Wert stellt dann die Mindestbedienung der untersuchten Relation dar.

Für die strukturabhängige Betrachtung können die Einwohnerzahlen entlang einer Verkehrsachse auch weiterhin aufsummiert werden. Passend dazu wird auch das Verkehrsaufkommen des am stärksten belasteten Querschnitts ausgewertet. Der höheren Nachfrage im Binnenverkehr in städtischen Bereichen wird mit abweichenden Angebotskonzepten Rechnung getragen, die insbesondere ab 20.000 Einwohnern ein höheres Wochenend-Angebot umfassen. Im Sinne der Mindestbedienung soll gelten, dass erschließungsrelevante Linien – sofern mindestens 1.000 Einwohner oder Arbeitsplätze angebunden werden – mindestens 15 Fahrtenpaare bzw. bei Ringlinien 15 Fahrten an Normalwerktagen anbieten sollen (siehe Anlage 4.2a). Dieses Mindestniveau wird im Zuge der aktuellen 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 in Hin- und Rückrichtung zusammen aufweisen. In diesem Zusammenhang kann im Zuge dieser NVP-Fortschreibung die Ergänzungsverbindung Ehningen – Aidlingen neu aufgenommen werden. Weitere neue Relationen (z.B. Weil der Stadt – Universität, Renningen – Universität und Waldenbuch – Filderstadt) werden weiterhin beobachtet und können bei positiver Entwicklung künftig als neue Ergänzungsverbindungen aufgenommen werden.

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

Da Nachfragedaten lediglich für Normalwerktage vorliegen, sind für Samstage, Sonn- und Feiertage lediglich strukturabhängige Vorgaben möglich. Diese orientieren sich weitestgehend an bestehenden, typischen Angebotssituationen. Eine ergänzende Regel, wonach an Samstagen 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 Böblingen und Sindelfingen, Herrenberg und Leonberg 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. X74 Weil der Stadt – Universität oder X77 Herrenberg – Altensteig). Um aber einer inflationären Handhabung von Liniennummern mit vorangestelltem „X“ entgegenzuwirken, sollen für derartige Angebote verbundweit besondere Kriterien gelten, die in Anlage 4.3 erläutert werden[34].

4.2.5 Qualität (einschließlich Auslastung)

Der öffentliche Nahverkehr befindet sich in direktem Wettbewerb mit dem MIV. Um sein Fahrgastaufkommen erhalten zu können oder gar auszubauen, muss er bereits heute auch unter dem Teil der Bevölkerung Kunden gewinnen, der über einen jederzeit nutzbaren Pkw verfügt („Wahlfreie Nutzer“). Gleichzeitig steigen mit der immer besseren Ausstattung der Kraftfahrzeuge auch die Ansprüche an ein attraktives Nahverkehrsangebot. Um auch künftig konkurrenzfähig zu bleiben, muss sich der ÖPNV deshalb den steigenden Erwartungen anpassen.

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

- Zuverlässigkeit und Leichtigkeit der Betriebsabwicklung
- Platzangebot
- Fahrzeugausstattung

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

- 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 Böblingen liegt vollständig innerhalb des Gebiets des Verkehrs- und Tarifverbunds Stuttgart (VVS). Die Verkehrsunternehmen haben für Fahrten innerhalb des VVS ausschließlich den VVS-Tarif (Gemeinsame Beförderungsbedingungen, Tarifbestimmungen und Fahrpreise) in seiner jeweils gültigen Fassung anzuwenden. Ausnahmen für besondere Verkehrsangebote sind nur mit Zustimmung des Landkreises und in Abstimmung mit dem VVS möglich.

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

Für Verkehre, die die Grenzen des Verbundgebiets überschreiten, strebt der VVS in Kooperationen mit den benachbarten Verbünden und Landkreisen – mit den Landkreisen Calw und Tübingen sowie mit dem Enzkreis – erleichterte Durchtarifierungsmöglichkeiten an. Vor dem Hintergrund des wachsenden Umfangs dieser Verkehre befürwortet der Landkreis Böblingen

diese Bemühungen. Soweit zwischen dem VVS und seinen Nachbarverbünden Anschlusstarifregelungen oder Übergangstarifregelungen bestehen, sind diese für die entsprechenden Fahrten ebenfalls anzuwenden.

Der vom Land Baden-Württemberg zum 01.01.2019 eingeführte Landestarif, der BW-Tarif, umfasst 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. Anschlusstarifregelungen auf der Basis des VVS-Tarifs oder der Tarife von Nachbarverbünden gibt. Die Anwendung eines Tarifes schließt seinen Verkauf und die Fahrscheinkontrolle – bei elektronischen Fahrscheinen die gesicherte elektronische Kontrolle mittels Barcode- und Chipkartenleser – mit ein.

4.3 Linienbündelungskonzept

4.3.1 Ausgangslage

Die seit dem 03.12.2009 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 Böblingen 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 Böblingen 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 Böblingen 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 der Bedienungsschwerpunkt außerhalb des Landkreises Böblingen liegt. Im Einzelnen sind für die gemäß der obigen Tabelle ausgenommenen Linien folgende Gründe maßgebend:

Linien X2, 84, 91, 92:

Hierbei handelt es sich um ausbrechende Linien des Busnetzes der Landeshauptstadt Stuttgart. Die Landeshauptstadt hat zum 01.01.2019, mit der Option der Eigenproduktion, die Verkehrsleistungen auf ihrer Gemarkung an die Stuttgarter Straßenbahnen AG (SSB) direkt vergeben. In diesem Zusammenhang umfasst die Direktvergabe die Linienverkehre der SSB innerhalb Stuttgarts, inklusive der ausbrechenden Verkehre. Eine Bündelung der o. g. Linien durch den Landkreis ist vor diesem Hintergrund nicht erforderlich.

Linien X60, N60:

Die als S-Bahn-Ergänzungsverkehr angedachte Nachtbuslinie N60 sowie die Linie X60 liegen in der Aufgabenträgerschaft des Verbands Region Stuttgart. Sie bleiben deshalb im Linienbündelungskonzept des Landkreises unberücksichtigt.

Linie X74:

Die Linie wird aktuell noch als Probebetrieb gefahren. Nach dem Ende des Probebetriebs muss die mögliche Integration in ein Linienbündel geprüft werden.

Linie 552 (VGC):

Der Bedienungsschwerpunkt der Linie liegt eindeutig im Landkreis Calw. Eine Bündelung durch den Landkreis Böblingen wäre daher nicht sachgerecht. Die Buslinie wird vom Landkreis Calw verantwortet.

Linie 620

Da der Bedienungsschwerpunkt dieser Linie eindeutig im Landkreis Ludwigsburg liegt, erfolgt in Absprache mit der Ludwigsburger Kreisverwaltung eine Einbeziehung in das dortige Bündelungskonzept.

Linie 635, 638:

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

Linie 652, 653, 653a, 765:

Die Linien verkehren im Korridor Mönsheim/Heimsheim – Leonberg. Der Bedienungsschwerpunkt der Linien liegt überwiegend im benachbarten Enzkreis. In Absprache mit der Pforzheimer Kreisverwaltung erfolgt eine Einbeziehung in das dortige Bündelungskonzept (siehe hierzu auch Kapitel 4.3.5, Bündel 4; siehe Kapitel 6.4.3).

Linien 670, 670.2, 880:

Diese Buslinien verbinden den Raum Calw / Bad Liebenzell und die östlich davon gelegenen Gemeinden mit dem S-Bahn-Endpunkt Weil der Stadt. Der Bedienungsschwerpunkt liegt dabei klar im nördlichen Landkreis Calw und damit außerhalb des Landkreises Böblingen. Eine Bündelung durch den Landkreis Böblingen wäre daher nicht sachgerecht. Die Linien werden vom Landkreis Calw verantwortet.

Linie 754:

Die Linie 754 fungiert als Ergänzung zur Schönbuchbahn und wird deshalb vom Zweckverband Schönbuchbahn verantwortet und unter Abstimmung auf die aktuellen Bahnfahrpläne vergeben. Eine Berücksichtigung im Linienbündelungskonzept des Landkreises Böblingen ist daher nicht erforderlich.

Linien 759, 775:

Die Buslinien verbinden den Raum Wildberg über die Verknüpfungspunkte Gärtringen und Herrenberg mit der Gäubahn. Ihre Verkehrsfunktion ist dabei trotz der Unterwegs-Bedienung im Raum Deckenpfronn, Gärtringen und Herrenberg für den Landkreis Calw letztlich von größerer Bedeutung als für den Landkreis Böblingen. Die Linien werden daher vom Landkreis Calw verantwortet.

Linien 791, 794, N80:

Diese Linien wurden bislang sowohl als Linienbündel des Landkreises Böblingen als auch als Linienbündel des Landkreises Tübingen geführt. Sie waren damit verbundweit ein Sonderfall, da eine Bündelung durch den jeweils federführenden Aufgabenträger ausreichend ist. Wegen der Abstimmung dieser Linien auf die Ammertalbahn erfolgt deren Vergabe ohnehin über den Zweckverband ÖPNV im Ammertal, dem auch der Landkreis Böblingen angehört. Zur Minimierung von Redundanzen stellt der Landkreis Böblingen die Linien künftig bündelfrei. Nichtsdestotrotz erfolgt weiterhin eine Abstimmung der Vergabeunterlagen zwischen den beiden betroffenen Landkreisen sowie eine Umsetzung der verkehrlichen Anforderungen des Landkreises Böblingen, sodass sich effektiv nichts ändert. Im Gegenzug bleibt der Landkreis Böblingen für das zweite übergreifende Bündel zwischen den Kreisen Böblingen und Tübingen (Bündel 9) federführender Aufgabenträger.

Linie 815

Die Linie 815 schließt die Netzlücke zwischen Filderstadt und dem Nahverkehrskorridor Waldenbuch – Dettenhausen – Tübingen. Da sich der Bedienungsschwerpunkt der Linie 815 im Landkreis Esslingen befindet, ist sie im dortigen Linienbündelungskonzept enthalten.

Linie 7627 und 778A:

Im Vergleich zu den Bedienungsaufgaben im Nachbarkreis Tübingen sind die Linien für die ÖPNV-Erschließung im Landkreis Böblingen nur von nachrangiger Bedeutung. Eine Bündelung durch den Landkreis Böblingen wäre daher nicht sachgerecht, weshalb die Linien im Linienbündelungskonzept des Landkreises Tübingen berücksichtigt werden sollen. Hierbei ist zu beachten, dass die Linie 778A die Funktion einer Weiterführung der Linie 7627 darstellt, so

dass Fahrgäste von Rottenburg umsteigefrei nach Mötzingen fahren können. Gegebenenfalls können künftig beide Linien zusammengefasst werden.

In Ergänzung der vorhandenen Linienverkehre enthält das Linienbündelungskonzept auch Planungslinien, für die derzeit noch keine Genehmigungen erteilt sind. Hierdurch wird vorausschauend festgelegt, welchem Linienbündel diese Linien bei einer Umsetzung der Planungen zuzurechnen sein werden.

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

4.3.5 Künftige Linienbündel im Landkreis Böblingen

Tabelle 4-5 gibt eine Übersicht über die im Landkreis Böblingen abgegrenzten Linienbündel und den jeweils angestrebten nächsten Vergabezeitpunkt. Die nachfolgenden jeweils genannten Vergabezeitpunkte können sich insbesondere dann verändern, wenn Linienbündel früher zur Neuvergabe anstehen sollten.

Tabelle 4-5: Linienbündelung im Landkreis Böblingen

Bündel-Nr.	Linienbündel	Linien	Vergabezeitpunkt
1	Leonberg	631, 632, 632a, 640, 641, 642, 643, 651, 747	15.12.2024
2	Strudelbach	634, 634a, N62	01.07.2027
3	Nördliches Heckengäu	636, 637, 655, 655a	01.07.2027
4	Weil der Stadt	663, 665, 666	14.12.2025
5	Mittleres Heckengäu	763, 763a, 764, 766, 768, N75	01.07.2026
6	Rankbach	745, 748, 749	15.12.2024
7	Böblingen / Sindelfingen	701, 701a, 702, 703, 704, 704a, 705, 706, 707, 708, 709, 711, 715, 717, 717a, 718, 720, 721, 721a, 722, 723, 724, 725, 728, 728a, 731, 731a, 732, 732a, N73	01.07.2029
8	Schönbuch	734, 751 (Mo-Fr), 752, 756, 760, 761, N74	10.12.2023
9	Siebenmühlental	826, 826a, 828, X82, N76	10.12.2023
10	Südliches Heckengäu	753, 780 (So/Fe), 783, 773, N77	15.12.2024

Bündel-Nr.	Linienbündel	Linien	Vergabezeitpunkt
11	Oberes Gäu	774, 774a, 776, 777, 778, 790, X77, N70	01.08.2028
12	Herrenberg	751 (Sa, So/Fe), 779, 780 (Mo-Sa), 781, 782	09.12.2022

Bündel 1: Verkehrsraum Leonberg

Das Linienbündel 1 fasst jene Buslinien zusammen, die schwerpunktmäßig die Stadt Leonberg bedienen. Soweit darüber hinaus überörtliche Relationen aufgenommen werden, tritt diese Bedienungsaufgabe in den Hintergrund. Kristallisationspunkt aller Linien ist der Bahnhof Leonberg, an dem Anschlüsse zu den S-Bahn-Linien S 6 und S 60 sowie zu anderen Buslinien herzustellen sind. Dabei ist auch auf eine Abstimmung auf regionale Buslinien außerhalb dieses Linienbündels zu achten. Die Stadt Leonberg nimmt die Aufgabe des ÖPNV gemäß § 6 Abs. 1 Satz 2 und 3 ÖPNVG in ihrem Gebiet selbst wahr und hat dies auch für die Zukunft bekundet. Unabhängig davon wird das Linienbündel wie folgt gebildet (siehe Anlage 4.5):

Tabelle 4-6: Linienbündel 1 (Verkehrsraum Leonberg)

Linien	Linienverlauf
631	Leonberg – Sindelfingen – Böblingen
632	Leonberg – Eltingen – Warmbronn
632A	Leonberg – Eltingen – Warmbronn (Schülerverkehr)
640	Leonberg Blosenbergkirche – Bahnhof – Ramtel
641	Leonberg Bahnhof – Hertich – Längenbühl
642	Leonberg Bahnhof – Ramtel – Waldfriedhof
643	Leonberg Bahnhof – Haldengebiet - Bahnhof
651	Leonberg – Höfingen – Hemmingen
747	Vaihingen Universität – Büsnau – Warmbronn – Renningen
Jährliche Betriebsleistung	866.000 km
Vergabezeitpunkt	Fahrplanwechsel Dezember 2024

Bündel 2: Verkehrsraum Strudelbach

Mit dem Linienbündel 2 werden jene Buslinien zusammengefasst, die die Gemeinde Weissach mit Leonberg verbinden (siehe Anlage 4.6). Dabei sind grundsätzlich abgestimmte Anschlüsse am ZOB Leonberg herzustellen. Auf dem Abschnitt Rutesheim – Leonberg verkehren im gleichen Korridor und dabei wegen der Anschlussbindung an die S-Bahnlinie S6 am Bahnhof Leonberg teilweise zeitgleich die Linien 652 und 653. Insbesondere während der Schwachlastzeiten ist dabei eine gemeinsame oder abgestimmte Fahrplangestaltung weiterhin für diesen Korridor zwingend.

Tabelle 4-7: Linienbündel 2 (Verkehrsraum Strudelbach)

Linien	Linienverlauf
634	Weissach – Rutesheim – Leonberg
634a	Weissach – Rutesheim – Leonberg (Schülerverkehr)
N62	Weissach – Rutesheim – Leonberg
Jährliche Betriebsleistung	601.800 km
Vergabezeitpunkt	01.07.2027

Bündel 3: Verkehrsraum Nördliches Heckengäu

In diesem Bündel werden die auf die benachbarten S-Bahnhöfe Renningen und Rutesheim zulaufenden Linien zusammengefasst. Ein Bestandteil dieses Linienbündels ist dabei auch die Anbindung des Robert-Bosch-Campus in Renningen (siehe Anlage 4.7).

Tabelle 4-8: Linienbündel 3 (Verkehrsraum Nördliches Heckengäu)

Linien	Linienverlauf
636	Weissach – Perouse – Rutesheim – Renningen
637	Renningen – Robert-Bosch-Campus – Malmsheim
655	Rutesheim Bahnhof – Rathaus
655a	Rutesheim Bahnhof – Rathaus (Schülerverkehr)
Jährliche Betriebsleistung	331.900 km
Vergabezeitpunkt	01.07.2027

Bündel 4: Verkehrsraum Weil der Stadt

Das Linienbündel umfasst die Buslinien, die nördlich von Weil der Stadt entlang des Würmtals verkehren und am Bahnhof Weil der Stadt mit der S-Bahnlinie S6 sowie anderen Busverkehren verknüpft sind. Die Linien bedienen dabei insbesondere die nördlichen Stadtteile in Weil der Stadt und verbinden diese mit dem Bahnhof und mit der Kernstadt. Wegen der wünschenswerten Feinverteilung der Fahrgäste wird auch die auf die Kernstadt begrenzte Linie 665 in das Bündel einbezogen (siehe Anlage 4.8)[35].

Tabelle 4-9: Linienbündel 4 (Verkehrsraum Weil der Stadt)

Linien	Linienverlauf
663	Weil der Stadt – Münklingen – Hausen
665	Weil der Stadt Bf. – Blammerberg – Bahnhof (– Gymnasium)
666	Weil der Stadt – Tiefenbronn – Pforzheim
Jährliche Betriebsleistung	636.700 km
Vergabezeitpunkt	Fahrplanwechsel Dezember 2025

[35] Bezüglich der Linienbündelzuschnitte auf den kreisübergreifenden Buslinien zwischen dem Landkreis Böblingen und dem Enzkreis konnte noch kein Konsens zwischen den beiden Landkreisen gefunden werden. Der Landkreis Böblingen befürwortet einen „Linientausch“: Die Linie 666 soll – ggf. inkl. der Schülerlinien 767 und 941 – in das Linienbündel 4 des Landkreises Böblingen integriert werden, sodass die Verkehre im Korridor Weil der Stadt – Hausen (Linien 663 und 666) in einem Verkehrsvertrag gebündelt werden können. Für die dafür nötige Integration der aktuell beim Enzkreis gebündelten Linie 666 in das Linienbündelungskonzept des Landkreises Böblingen sollen im Gegenzug – nach den Vorstellungen des Landkreises Böblingen – die Linien 652, 653 und 765, welche bislang im Linienbündelungskonzept des Landkreises Böblingen enthalten waren, beim Enzkreis gebündelt werden, da diese ihr verkehrliches Gewicht eindeutig im Enzkreis haben, während die Linie 666 beiderseits der Kreisgrenze eine eher identische verkehrliche Bedeutung aufweist. Vor den anstehenden Vergaben für die betroffenen Linien ist ein Einvernehmen zwischen beiden Landkreisen zu finden, welches ggf. eine Überarbeitung bzw. Teilfortschreibung des Nahverkehrsplans notwendig machen kann. Hierzu sollen auch die Fahrgastströme in den jeweiligen Verkehrsgebieten von den beiden Kreisverwaltungen analysiert werden, sodass bis zu den anstehenden Vergaben auf einer soliden Datenbasis konsensfähige Bündelzuschnitte erarbeitet werden können.

Bündel 5: Verkehrsraum Mittleres Heckengäu

Mit dem Linienbündel 5 werden die Buslinien zusammengefasst, die die Gemeinden Grafenau und Aidlingen an die weiterführenden Schienenverkehrsmittel (S1, S6) innerhalb des Verbundraums anbinden (siehe Anlage 4.9). Dabei sind grundsätzlich abgestimmte Anschlüsse an den Verknüpfungspunkten Weil der Stadt und Böblingen herzustellen. Abweichungen hiervon sind allenfalls im Rahmen des Schülerverkehrs zulässig. Insbesondere in den Schwachlastzeiten besteht bereits heute zum Teil eine Aufgabenteilung zwischen den Linien. Diese kann durch die Bündelung erhalten und ggf. sogar ausgebaut werden.

Tabelle 4-10: Linienbündel 5 (Verkehrsraum Mittleres Heckengäu)

Linien	Linienverlauf
763	(Sindelfingen –) Böblingen – Aidlingen – Calw
763a	Böblingen – Calw (Schülerverkehr)
764	Ehningen Bf. – Aidlingen – Dachtel
766	Böblingen – Darmsheim – Döffingen – Dätzingen – Weil der Stadt
768	Ehningen – Aidlingen – Lehenweiler
N75	Böblingen – Dagersheim – Darmsheim – Deufringen – Dagersheim – Böblingen
Jährliche Betriebsleistung	1.134.900 km
Vergabezeitpunkt	01.07.2026

Bündel 6: Verkehrsraum Rankbach

Das Linienbündel 6 umfasst primär die Buslinien, die in Maichingen an die S-Bahn-Linie S60 angebunden sind (siehe Anlage 4.10). Wegen der Bedeutung des Schülerverkehrs, insbesondere auf den Linien 748 und 749, sind im Einzelfall jedoch die Belange dieser Verkehre mit den Anforderungen an die Vertaktung und die Anschlussbindung abzuwägen. Für diese beiden Linien besteht heute bereits eine aufwandsmindernde betriebliche Koppelung. Diese Synergien sollen auch künftig genutzt werden können.

Tabelle 4-11: Linienbündel 6 (Verkehrsraum Rankbach)

Linien	Linienverlauf
745	Magstadt – Maichingen (– Sindelfingen)
748	Universität – Büsnau – Sindelfingen – Maichingen
749	(Sindelfingen –) Maichingen – Grafenau – Schafhausen
Jährliche Betriebsleistung	499.000 km
Vergabezeitpunkt	Fahrplanwechsel Dezember 2024

Bündel 7: Verkehrsraum Böblingen / Sindelfingen

Das Linienbündel 7 fasst den gemeinsamen Stadtverkehr der Städte Böblingen und Sindelfingen zu einer Einheit zusammen (siehe Anlage 4.11). Wegen der vielfältigen Verflechtungen und Korrespondenzen innerhalb des Netzes sowie aufgrund zahlreicher Linienüberlagerungen soll der Verkehr auch künftig aus einer Hand erstellt werden. Dieser Ansatz erhält die bereits bestehenden Synergien und schafft zudem Spielräume für eine fortlaufende Weiterentwicklung des Stadtverkehrs im Hinblick auf die sich verändernden Anforderungen.

Tabelle 4-12: Linienbündel 7 (Verkehrsraum Böblingen / Sindelfingen)

Linien	Linienverlauf
701	Diezenhalde – Böblingen ZOB – Sindelfingen ZOB – Eichholz
701a	(Diezenhalde –) Böblingen ZOB – Sindelfingen ZOB (Schülerverkehr)
702	Sindelfingen ZOB – Mercedes-Benz-Werk
703	Böblingen ZOB – Sindelfingen ZOB – Mercedes-Benz-Werk
704	Sindelfingen ZOB – Maichingen Bf. Ost – Landhaussiedlung
704a	(Goldberg-Schulen –) Sindelfingen ZOB – Maichingen – Sindelfingen ZOB (Schülerverkehr)
705	Böblingen ZOB – Böblingen Flugfeld – Sindelfingen ZOB
706	Böblingen ZOB – Goldberg – Breuningerland – Viehweide
707	Hulb – Mercedes-Benz Tor III – Sindelfingen ZOB
708	Eichholz – Krankenhaus Sindelfingen – Sindelfingen ZOB – Goldberg
709	Böblingen ZOB – Böblingen Hallenbad – Rauher Kapf
711	Sindelfingen ZOB – Goldberg – Breuningerland
715	Sindelfingen ZOB – Fronäcker – Maichingen Bf. West
717	Viehweide – Sindelfingen ZOB – Darmsheim
717a	Viehweide – Sindelfingen ZOB – Darmsheim (Schülerverkehr)
718	Dagersheim – Darmsheim – Maichingen
720	Böblingen ZOB – Altstadt – Thermalbad – Goldberg
721	Diezenhalde – Böblingen ZOB – Altstadt – Krankenhaus Böblingen
721a	Diezenhalde – Böblingen ZOB (Schülerverkehr)
722	Maichingen – Sindelfingen ZOB – Goldberg – Waldorfschule
723	Böblingen ZOB – Tannenberg – Böblingen ZOB
724	Goldberg-Schulen – Böblingen ZOB – Tannenberg – Rauher Kapf
725	Böblingen ZOB – Reußensteinstraße – Waldorfschule
728	Diezenhalde – Böblingen Altstadt – Flugfeld – Hulb – Böblingen ZOB

Linien	Linienverlauf
728a	Diezenhalde – Tannenberg (Schülerverkehr)
731	Böblingen ZOB – Talstraße – Calwer Straße – Dagersheim
731a	Böblingen – Dagersheim (Schülerverkehr)
732	Böblingen ZOB – Hulb – Dagersheim – Darmsheim
732a	Goldberg-Schulen – Böblingen ZOB – Dagersheim – Darmsheim (Schülerverkehr)
N73	Böblingen ZOB – Diezenhalde – Panzerkaserne – Eichholz – ZOB
Jährliche Betriebsleistung	2.727.200 km
Vergabezeitpunkt	01.07.2029

Bündel 8: Verkehrsraum Schönbuch

Dieses Linienbündel beinhaltet hauptsächlich Busverbindungen, die die Schönbuchbahn (RB46) im Zubringerverkehr zum Verknüpfungspunkt Böblingen ergänzen. Dies schließt die Linie 752 mit ein, die außer an die Schönbuchbahn auch an den S-Bahn-Haltepunkt Ehningen (S1) angebunden ist (siehe Anlage 4.12). Eine Ausnahme bildet die Linie 734, die während der Spitzenzeiten von Schönaich direkt zum S-Bahnhof Goldberg fährt und somit den Knoten Böblingen umgeht.

Die Busverkehre haben im Grundsatz die Aufgabe, der Schönbuchbahn Fahrgäste zuzuführen, tragen im Schülerverkehr aber fallweise auch zur Entlastung der Bahn bei. Bei allen Linien ist auf attraktive Anschlüsse an die korrespondierenden Schienenverkehrsmittel S1 und RB46 zu achten. Die Zusammenfassung der Linien in einem Bündel erleichtert eine effiziente Erstellung der Betriebsleistungen.

Tabelle 4-13: Linienbündel 8 (Verkehrsraum Schönbuch)

Linien	Linienverlauf
734	Goldberg – Schönaich – Goldberg – Sindelfingen ZOB
751 (Mo-Fr)	Herrenberg – Hildrizhausen – Holzgerlingen
752	Ehningen – Altdorf – Holzgerlingen
756	Holzgerlingen – Breitenstein – Neuweiler
760	Böblingen ZOB – Schönaich – Waldenbuch (– Aichtal-Neuenhaus)
761	(Sindelfingen Mercedes-Benz-Werk –) Böblingen ZOB – Schönaich – Weil im Schönbuch
N74	Böblingen ZOB – Holzgerlingen – Weil im Schönbuch – Schönaich – Böblingen ZOB
Jährliche Betriebsleistung	913.792 km
Vergabezeitpunkt	Fahrplanwechsel Dezember 2023

Bündel 9: Verkehrsraum Siebenmühlental

Bündel 9 vereinigt die im Korridor Leinfelden-Echterdingen – Waldenbuch – Tübingen verkehrenden Buslinien, die insbesondere für die Anbindung von Steinenbronn und Waldenbuch an das Netz der S-Bahn Stuttgart essenziell sind (siehe Anlage 4.13). Auch wenn sich die Bahnanschlüsse auf die Verknüpfungspunkte Leinfelden und Echterdingen verteilen, erscheint eine abgestimmte Fahrplangestaltung der Linien unverzichtbar, um eine möglichst große Zahl von Anschlüssen herzustellen. Koordinierte Fahrpläne sind auch hinsichtlich der beiden Linienwege zwischen Waldenbuch und Steinenbronn erforderlich. Im Rahmen der nächsten Vergabe des Linienbündels sollen die direkt geführten Busse zwischen dem Flughafen Stuttgart und Waldenbuch bzw. Tübingen in die Schnellbuslinie X82 ausgegliedert werden.

Tabelle 4-14: Linienbündel 9 (Verkehrsraum Siebenmühlental)

Linien	Linienverlauf
826	Leinfelden – Waldenbuch – Tübingen
826a	Breitenstein – Weil im Schönbuch – Dettenhausen – Tübingen (Schülerverkehr)
828	Echterdingen – Waldenbuch – Tübingen
X82	Flughafen / Messe – Waldenbuch – Tübingen
N76	Oberaichen – Musberg – Steinenbronn – Waldenbuch
Jährliche Betriebsleistung	1.325.600 km
Vergabezeitpunkt	Fahrplanwechsel Dezember 2023

Bündel 10: Verkehrsraum Südliches Heckengäu

Bezugspunkt des hier definierten Linienbündels ist der Raum Deckenpfronn / Gärtringen mit den Anbindungen an den Verkehrsknoten Herrenberg und an die S-Bahn-Station Gärtringen (siehe Anlage 4.14). Die Linie 753 wurde zum 22.06.2020 nach Herrenberg ZOB verlängert. Somit konnte die dort entstehende Polizeihochschule an das öffentliche Verkehrsnetz angebunden werden.

Die im Bündel enthaltene Linie 773 verbindet die Städte Calw und Herrenberg und tangiert dabei die Gemeinde Deckenpfronn. Zwischen Deckenpfronn und Herrenberg ist das Fahrplanangebot durch Kurzfahrten stark verdichtet.

Tabelle 4-15: Linienbündel 10 (Verkehrsraum Südliches Heckengäu)

Linien	Linienverlauf
753	Rohrau – Gärtringen – Nufringen – Polizeihochschule – Herrenberg
780 (So/Fe)	Herrenberg ZOB – Kalkofenstraße
783	Herrenberg ZOB – Polizeihochschule
773	Herrenberg – Deckenpfronn – Calw
N77	Gärtringen – Herrenberg – Deckenpfronn – Gärtringen
Jährliche Betriebsleistung	481.400 km
Vergabezeitpunkt	Fahrplanwechsel Dezember 2024

Bündel 11: Verkehrsraum Oberes Gäu

Das Linienbündel „Oberes Gäu“ vereinigt die beiden Regionalverkehrslinien, die das Mittelzentrum Nagold und die Gemeinden im Südwesten des Landkreises Böblingen an die Gäubahn anbinden. Ein Teil der Linien des Bündels erfüllt wichtige Bedienungsaufgaben außerhalb des Verbundraums im Landkreis Calw (siehe Anlage 4.15).

Tabelle 4-16: Linienbündel 11 (Verkehrsraum Oberes Gäu)

Linien	Linienverlauf
774	Herrenberg – Haslach – Jettingen – Nagold
774A	Herrenberg – Haslach – Jettingen – Nagold (Schülerverkehr)
776	Altingen – Gäufelden
777	Altingen – Gäufelden – Nagold
778	Bondorf – Nagold
790	Mötzingen – Herrenberg
X77	Herrenberg – Jettingen – Nagold – Altensteig
N70	Herrenberg – Gäufelden – Nagold – Herrenberg
Jährliche Betriebsleistung	1.474.400 km
Vergabezeitpunkt	01.08.2028

Bündel 12: Verkehrsraum Herrenberg

Das Linienbündel „Herrenberg“ enthält die Citybus-Linien der Stadt Herrenberg. Diese stellen die Erschließung der Herrenberger Kernstadt sicher und binden das außerorts gelegene Naherholungsgebiet rund um den Waldfriedhof an (siehe Anlage 4.16).

Tabelle 4-17: Linienbündel 12 (Verkehrsraum Herrenberg)

Linien	Linienverlauf
751 (Sa, So/Fe)	Herrenberg ZOB – Waldfriedhof
779	Herrenberg ZOB Bhfstr. – Vogelsang – ZOB
780 (Mo-Sa)	Herrenberg Kalkofenstraße – Schwarzwaldsiedlung – Holdergraben (– Haslach) – Herrenberg ZOB
781	Herrenberg ZOB Bhfstr. – Stadtwerke – Daimlerstr. – ZOB
782	Herrenberg ZOB – Ehbühl – Waldfriedhof
Jährliche Betriebsleistung	180.500 km
Vergabezeitpunkt	Fahrplanwechsel Dezember 2022

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 Böblingen. 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 Böblingen.

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 Böblingen 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 2.10 werden auf topographischen Karten – differenziert nach den Mittelbereichen Böblingen/Sindelfingen, Herrenberg und Leonberg – 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 sind 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. Dieses konnte nur im Bereich Waldenbuch-Glashütte festgestellt werden.

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
Altdorf	Südlich Weilemer Weg und Laienstraße (Altdorf Süd)	Die Einbindung dieses Gebiets würde Stichfahrten der Linie 752 erfordern. Diese würden aber nicht nur Reisezeitverlängerungen für durchfahrende Fahrgäste bedeuten, sondern wären auch betrieblich schwer lösbar. Schließlich hat die Linie 752 sowohl bei Fahrten in der Relation Ehningen – Holzgerlingen (Bahnanschluss an beiden Linienenden) als auch in der Relation Hildrizhausen – Holzgerlingen (Umläufe sind bereits heute sehr knapp bemessen) kaum Zeitreserven. Für ein eigenes Linienangebot ist das Fahrgastpotenzial des Gebiets zu gering, sodass keine Maßnahme vorgeschlagen wird.
Aidlingen	Diakonissenmutterhaus (Aidlingen-Ost)	In einer Entfernung von knapp 700 m existiert an der K 1066 die Bushaltestelle „Diakonissenmutterhaus“, die von der Linie 763 häufig bedient wird. Da ein geringes Nachfragepotenzial (weniger als 200 Einwohner/Besucher) vorhanden ist, wird die Situation als vertretbar angesehen.
Böblingen	Südlicher Bereich der Panzerkaserne	Das Gebiet ist über die Haltestelle „Panzerkaserne“ (am nördlichen Kaserneneingang) an das ÖV-Netz angebunden. Die innere Erschließung von nicht öffentlich zugänglichen Arealen ist nicht die Aufgabe des ÖPNV. Es besteht kein Handlungsbedarf.
Deufringen	Neue Steige und Geißhalde (Deufringen Nord)	Die Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle entlang der Gechinger Straße könnte in Abhängigkeit des künftigen Angebotskonzeptes der Linie 763 sinnvoll sein. Sollten künftig regelmäßig Busse von Deufringen direkt nach Gechingen fahren, müsste den Fahrgästen aus diesem Gebiet nicht mehr der aktuell vergleichsweise weite Weg zur Haltestelle Rathaus zugemutet werden.
Ehningen	Wohngebiet Herdstelle (Ehningen-Nordost)	Die Einrichtung der Haltestelle „Maurener Straße“ hat das Erschließungsdefizit weitgehend behoben. Eine vollständige Erschließung könnte nur über zusätzliche Infrastrukturmaßnahmen sowie Umweg- bzw. Stichfahrten erreicht werden.
Gärtringen	Wohngebiet nordöstlich Schickhardtstraße / Speiremer Weg	Aktuell soll die Linie 753 umgestaltet und nach Herrenberg verlängert werden. In diesem Zusammenhang wird es künftig Taktverdichtungen geben, die in Gärtringen beginnen und enden. Möglich wäre, diese Fahrten in das betroffene Gebiet zu verlängern, sofern die Gemeinde Gärtringen für eine adäquate Haltestellenausstattung sorgt. Das Defizit ließe sich dann mit vertretbarem Aufwand lösen.
Gäufelden – Öschelbronn	Südlicher Siedlungsrand (u.a. Froschberg, Taubenweg, Bussardstraße)	Die Einrichtung einer Haltestelle an der Mötzinger Straße auf Höhe der Einmündung des Weißdornwegs hat das Erschließungsdefizit weitgehend behoben. Eine vollständige Erschließung könnte nur über Umweg- oder Stichfahrten erreicht werden.
Grafenau – Döffingen	Wohngebiet Kapellenberg (südöstliches Döffingen)	Das Gebiet liegt nur zum Teil im Einzugsbereich der Haltestelle „Kapellenberg“. Eine Verbesserung der Erschließung mittels einer Schleifenfahrt mit einer der vorhandenen Buslinien kann aus betrieblicher Sicht (Fahrzeitverlängerung) nicht empfohlen werden. Auch die Bebauungsstruktur lässt keine für eine weitergehende Erschließung ausreichende Nachfrage erwarten. Den Bewohnern muss auch künftig ein

Gemarkung	Erschließungsdefizit im Bereich …	Maßnahmenvorschlag / weiteres Vorgehen
		etwas längerer Fußweg zur Haltestelle „Kapellenberg“ zugemutet werden.
Herrenberg – Oberjesingen	Nördliche Rheinstraße sowie Donau- und Mainstraße (Oberjesingen-West)	Den dort wohnenden Fahrgästen ist der etwas längere Fußweg (ca. 600 m Luftlinie) zu den vorhandenen Haltestellen „Calwer Straße“ und „Zaberstraße“ (Linie 773) zuzumuten (relativ direkte Fußwege). Kein Handlungsbedarf.
Holzgerlingen	Nordöstlicher Teil des Gewerbeparks Sol	Der bereits existierende Teil des Gewerbeparks liegt im 800 m - Einzugsbereich der Haltestelle „Holzgerlingen Buch“ (RB46). Die Erfahrungen mit vergleichbar strukturierten Gewerbegebieten zeigen, dass das dort vorhandene Fahrgastpotenzial relativ gering ist und selten eine wirtschaftliche Basis für ein gesondertes ÖPNV-Angebot bildet. Daher erscheint eine Feinerschließung des Gewerbeparks durch den ÖPNV nicht gerechtfertigt.
Holzgerlingen	Gebiet Kreuzerwasen (um die Wielandstraße und in den angrenzenden Bereichen)	Über die im Zuge der Tübinger und der Schönaicher Straße verkehrenden Busse ist wegen der Entfernung bzw. der Topographie keine Erschließung herstellbar. Für ein eigenständiges ÖPNV-Angebot reichen die Potenziale in dem relativ kleinen Gebiet jedoch nicht aus. Derzeit wird daher keine Möglichkeit gesehen, das Gebiet mit wirtschaftlich vertretbarem Aufwand besser an das ÖPNV-Netz anzubinden. Den Fahrgästen muss daher auch künftig für regelmäßige ÖPNV-Verbindungen der relativ lange Weg (bis zu 1.200 m Luftlinie) zum Bahnhof Holzgerlingen zugemutet werden.
Jettingen – Oberjettingen	Bereich um den Erlenweg (Oberjettingen-Ost)	Der über die Herrenberger Straße geführte Buslinienast könnte künftig Schnellbuscharakter erhalten. Dies würde eine Begrenzung der Zahl der Haltestellen und somit eine leichte Ausweitung der Haltestellen-Einzugsbereiche implizieren. Aufgrund dieser Überlegungen soll das ohnehin geringfügige Defizit toleriert werden.
Leonberg – Gebersheim	Wohngebiet in der nördlichen Dobelstraße / An der Hohlen Eiche = Gebiet um die Haltestelle Greutstraße (Gebersheim-Nord; Linie 654)	Für ein eigenständiges ÖPNV-Angebot reichen die Potenziale in dem relativ kleinen Gebiet nicht aus. Der etwas längere Fußweg (bis zu 700 m Luftlinie) zur nächstgelegenen (regelmäßig bedienten) Bushaltestelle „Rathaus“ muss den Fahrgästen daher auch weiterhin zugemutet werden.
Schönaich	Gebiet um die Hartmannsdorfer Straße (südöstliches Schönaich)	Da der Straßenzug Schillerstraße/Lessingstraße bereits von Bussen (Linien 734 und 760) befahren wird, wäre mit einer Verschiebung der Haltestelle „Schillerstraße“ in den Bereich „Fronäckerweg“ das Defizit aufzulösen.
Sindelfingen	Gebiet um den Sternbergweg (Sindelfingen-Nordost)	Der Landkreis empfiehlt zu prüfen, eine bestehende Linie im Sindelfinger Nordwesten zwischen den Haltestellen Pfarrwiesengymnasium und Eschenried über Hohenzollern- und Sommerhofenstraße zu führen. Da in diesem Bereich mehrere Buslinien verkehren, könnte die bisherige Route über Pfarrwiesenallee und Spitzholzstraße auch weiterhin befahren werden. Entlang der neuen Route über die Som-

Gemarkung	Erschließungsdefizit im Bereich …	Maßnahmenvorschlag / weiteres Vorgehen
		merhofenstraße könnten ein bis zwei zusätzliche Haltestellen eingerichtet werden, womit das Defizit behoben werden könnte.
Steinenbronn	Wohngebiet um den Steinenbergweg (Steinenbronn-Süd)	Eine zusätzliche Haltestelle für die Buslinie 828 auf der Landesstraße L 1208 (auf Höhe der Einmündung Tübinger Straße) wird empfohlen. Da es sich bei der L 1208 um eine schnell- und vielbefahrene Straße handelt, sollte die Haltestelle mit Busbuchten und einer Querungsmöglichkeit (Fußgängerampel) ausgestattet werden.
Steinenbronn	Musbergstraße (Steinenbronn-Nordwest)	Das nicht erschlossene Gebiet kann leider nicht durch das Einfügen von Haltestellen in bestehende Linien behoben werden. Für eine gesonderte Anbindung ist das Gebiet allerdings zu klein.
Waldenbuch	Neuweiler Weg / Forchenweg (Waldenbuch West)	Da zwischen Weil im Schönbuch und Waldenbuch keine Buslinie verkehrt, kann an der Weilerbergstraße keine Haltestelle zur Erschließung eingerichtet werden. Für Stichfahrten bestehender Linien oder gar eine eigene Linie ist das Defizit aber bei weitem zu gering.
Waldenbuch	Östlicher Teil des Gewerbegebiets Bonholz	Die Buslinien, die einen Stich zur Erschließung dieses Gewerbegebiets machen könnten, verbinden die Räume Tübingen und den mittleren Filderraum und haben somit eine regionale Funktion. Die Fahrzeitverlängerung durch die Anbindung des Gewerbegebiets wäre daher unverhältnismäßig. Den Anliegern des Gebiets muss auch künftig ein etwas längerer Fußweg zur Haltestelle Bonholz zugemutet werden
Waldenbuch	Hintere Weinberge und Charlottenweg (Waldenbuch Ost)	Die nicht erschlossenen Gebiete können leider nicht durch das Einfügen von Haltestellen in bestehende Linien behoben werden. Für eine gesonderte Anbindung sind die Gebiete allerdings zu klein und auch bezüglich des Straßennetzes nicht geeignet. Somit ist eine Anbindung des Gebietes mittels ÖPNV nicht vorgesehen. Alternativ kann jedoch auf das bestehende Bürgerbus-Angebot in Waldenbuch zurückgegriffen werden. Durch die Bürgerbus-Haltestelle „Berliner Straße / Martinus-Zentrum“ wird das Gebiet zwar nicht durch eine Haltestelle des ÖPNV, jedoch mit Hilfe des Bürgerbusses Waldenbuch erschlossen.
Waldenbuch	Glashütte	In Waldenbuch-Glashütte konnte ein signifikantes Erschließungsdefizit festgestellt werden, das durch eine entsprechende Maßnahme behoben werden muss. Für Glashütte sollte am Wochenende eine ÖPNV-Anbindung gemäß Basisangebot geschaffen werden.
Weil der Stadt – Hausen	Wohngebiet Breuningsäcker (östlich der Würm)	Da die Heimsheimer Straße nicht mehr von Buslinien befahren wird, kann an der Heimsheimer Straße im Verlauf der Linie 663 keine Haltestelle eingerichtet werden. Da aus der spärlichen Bebauung des nicht erschlossenen Bereichs kein eigener Linienverkehr abgeleitet werden kann, ist ein etwas längerer Fußweg (ca. 600 m Luftlinie) zur nächstgelegenen Haltestelle „Würmtalstraße“ (Linien 663 und 666) nötig und zumutbar.

Gemarkung	Erschließungsdefizit im Bereich …	Maßnahmenvorschlag / weiteres Vorgehen
Weil der Stadt – Münklingen	Um die Borsigstraße (Münklingen-Ost)	Die Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle im Kreuzungsbereich Böblinger Straße / Borsigstraße im Verlauf der Buslinien 663 und 666 wird empfohlen.
Weil im Schönbuch	Um die Haltestelle Schaichhofsiedlung (Weil-West)	Vereinzelte Fahrten sind vorhanden (Linie 826A); Das Fahrgastpotenzial der Schaichhofsiedlung rechtfertigt keine zusätzlichen Fahrten, zumal Kurzläufer-Fahrten von der Schaichhofsiedlung wohl schlecht in die Umläufe der Linie integriert werden könnten. Den Fahrgästen muss ein etwas längerer Fußweg zum Bahnhof Weil im Schönbuch-Troppel zugemutet werden.
Weissach – Flacht	Gebiet um die Stahlbühlstraße / westliche Friolzheimer Straße	Eine Anbindung an das ÖPNV-Netz mit Stichfahrten der Linien 633 und 634 erscheint aufgrund der beengten Straßenverhältnisse problematisch. Bei einer Schleifenfahrt würden sich Fahrzeitverluste für Fahrgäste aus Weissach ergeben. Eine Verbesserung der ÖV-Erschließung ist mit vertretbarem Aufwand nicht möglich.

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.

Den Ergebnissen zufolge bestehen hinsichtlich des Kriteriums „Beförderungszeit“ bei einer Gegenüberstellung der Ist-Werte und der VDV-Sollwerte keine Defizite. Die maximal zulässigen Beförderungszeiten werden auf keiner Relation überschritten.

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 Warnwerts für die Beförderungsgeschwindigkeiten

Relation	Betroffene Wochentagestypen	Hintergründe / Maßnahmenvorschläge
Gäufelden – Tailfingen	Mo-Fr, Sa, So+Fe (13,9 km/h)	Die relativ geringe Unterschreitung des Warnwerts wird durch Fahrtempfehlungen mit der Linie 777 ausgelöst, die über Nebringen Postamt zum Bahnhof Gäufelden fährt. Keine Maßnahme erforderlich.
Herrenberg – Haslach	Sa, So+Fe (12 km/h)	Das vorhandene Straßennetz erzwingt relativ lange Fahrstrecken gegenüber der Luftlinie. Keine Maßnahme erforderlich.
Herrenberg – Kayh	Sa (17,9 km/h), So+Fe (7,1 km/h)	Der Warnwert wird am Betriebstag Samstag nicht mehr unterschritten. Keine Maßnahme erforderlich. Die Unterschreitung an Sonn- und Feiertagen wird durch umwegige Fahrtempfehlungen von Herrenberg über Altingen mit Umstieg auf die Ammertalbahn ausgelöst. Es existieren jedoch auch ausreichend direkte Fahrten mit der vorhandenen Ringverkehrslinie. Keine Maßnahme erforderlich.
Waldenbuch – Glashütte	Sa, So+Fe (6,9 km/h)	Die durch den Fußweg zur Haltestelle „Liebenau“ notwendige Zeit löst die Unterschreitung des Warnwerts aus. Für Glashütte sollte am Wochenende eine ÖPNV-Anbindung gemäß Basisangebot geschaffen werden.
Weil im Schönbuch – Breitenstein	Mo-Fr (10,3 km/h), Sa (5,1 km/h)	Mo-Fr: Die Breitenstein bedienende Buslinie fährt, bedingt durch die vorhandene Straßenführung, auf „Umwegen“ zur Schönbuchbahn-Haltestelle in Weil im Schönbuch, wodurch die Beförderungsgeschwindigkeit sinkt. Keine Maßnahme erforderlich. Sa: Die deutlich höhere Unterschreitung an Samstagen wird durch umwegige Fahrtempfehlungen über Holzgerlingen mit Umstieg auf die Schönbuchbahn ausgelöst. Es existieren jedoch auch ausreichend Fahrten gemäß Basisangebot mit der Buslinie 761. Betrachtet man ausschließlich Fahrten der Buslinie 761 und in Weil im Schönbuch eine zentral gelegene Haltestelle, so ergibt sich eine Beförderungsgeschwindigkeit von 18,2 km/h. Keine Maßnahme erforderlich.
Weil im Schönbuch – Neuweiler	Mo-Fr (11,7 km/h), Sa (6,8 km/h)	Mo-Fr: Die Neuweiler bedienende Buslinie fährt, bedingt durch die vorhandene Straßenführung, auf „Umwegen“ zur Schönbuchbahn-Haltestelle in Weil im Schönbuch, wodurch die Beförderungsgeschwindigkeit sinkt. Keine Maßnahme erforderlich. Sa: Die deutlich höhere Unterschreitung an Samstagen wird durch umwegige Fahrtempfehlungen über Holzgerlingen mit Umstieg auf die Schönbuchbahn ausgelöst. Es existieren jedoch auch ausreichend Fahrten gemäß Basisangebot mit der Buslinie 761. Betrachtet man ausschließlich Fahrten der Buslinie 761 und in Weil im Schönbuch eine zentral gelegene Haltestelle, so ergibt sich eine Beförderungsgeschwindigkeit von 13,0 km/h. 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 das Basisangebot 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 Böblingen 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 Böblingen 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 sowie Angebotserweiterungen

Die Zielsetzungen zum Verkehrsangebot in Kapitel 4 sind so angelegt, dass auf dieser Basis ein einheitlicher Standard in Bezug auf flächendeckende ÖPNV-Erschließung, Anbindungen an das Schienenverkehrsnetz, Erreichbarkeit übergeordneter Zentren und - soweit auf der Basis von VVS-Verkehrsstromerhebungsdaten abschätzbar - Beförderungskapazitäten gewährleistet werden kann. Insbesondere Unterschreitungen dieser Anforderungen werden in Kapitel 5 anhand der jeweiligen speziellen örtlichen Situation bewertet und ggf. korrigiert. Das in Kapitel 4 geforderte und zum Teil in Kapitel 5 angepasste Angebotsniveau wird gemeinsam mit den in Kapitel 6.3 festgelegten Beförderungsqualitäten als Basisangebot des Landkreises Böblingen definiert. Dieses Basisangebot wurde erstmals mit der zweiten Fortschreibung des Nahverkehrsplans Böblingen im März 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 1.000 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 Robert-Bosch-Campus in Renningen, die Polizeihochschule in Herrenberg sowie die Gewerbegebiete Längenbühl in Leonberg und Häslach in Sindelfingen.

- Die bisherige Primäranbindung der Gemeinde Deckenpfronn an den Bahnhof Herrenberg wurde geändert. Die Primäranbindung ist nun auf den Bahnhof Gärtringen ausgerichtet. Diese Änderung begründet sich in der Erreichbarkeit des Oberzentrums Stuttgart sowie der Kreisstadt Böblingen. Die Strecke von Deckenpfronn über Herrenberg nach Stuttgart bzw. Böblingen stellt sich als sehr umwegig dar. Die Busverbindung nach Gärtringen soll aber ohnehin ausgebaut werden, da auch der Landkreis Calw die Busverbindung Wildberg – Deckenpfronn – Gärtringen stärken will. Eine Ausdünnung des Fahrplans von Deckenpfronn nach Herrenberg ist auch mit der Änderung der Primäranbindung Deckenpfronns nach Gärtringen nicht geplant.
- 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, insofern am

stärksten Querschnitt mehr als 500 Fahrgäste je Tag und Richtung befördert werden. Im Rahmen dieser Nahverkehrsplan-Fortschreibung sollen die Standards weiter angehoben werden (Angebotserweiterungen der verlässlichen S-Bahn-Zubringer):

- 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 erschließt bzw. im Stadtverkehr am stärksten Querschnitt mehr als 500 Fahrgäste je Tag und Richtung befördert werden.

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. Die vergleichbar gewichtigen Zubringerlinien zu Bahnhöfen des Regionalzugverkehrs kommen auf 36 Fahrtenpaare an Normalwerktagen und 28 sowie 15 Fahrtenpaare an Samstagen bzw. Sonn- und Feiertagen. Auf einigen verlässlichen S-Bahn-Zubringern ist es im verkehrlichen Interesse notwendig, dass auch über die Taktanforderung des ÖPNV-Paktes hinaus Fahrten stattfinden. Dieser Umstand tritt dann auf, wenn im Status quo Fahrten vorhanden sind, welche außerhalb des Betrachtungszeitraums des ÖPNV-Paktes stattfinden (etwa montags bis freitags nach 0 Uhr oder vor 6 Uhr) und aufgrund ihrer verkehrlichen Funktionalität nicht in den Zeitraum des ÖPNV-Paktes verschoben werden können. Um diesem Umstand Rechnung zu tragen, wurden für den ÖPNV-Pakt bewusst 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 wird jeweils im Vorfeld des jeweiligen Vergabeverfahrens bzw. im Vorfeld der Zubestellung der Mehrleistung geprüft.

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

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

Linie(n)	Linienverlauf[36]
92 / 640	Leonberg – Leonberg Göppinger Straße (– Heslach Vogelrain / Leonberg Gerlinger Straße)
631 / 632	Leonberg – Warmbronn (– Böblingen)
634	Leonberg – Weissach
651	Leonberg – Höfingen (– Hemmingen)
663 / 666	Weil der Stadt – Merklingen – Münklingen – Hausen (– Pforzheim)
701	Böblingen – Sindelfingen Eichholz
701	Böblingen – Böblingen Diezenhalde
706	Böblingen – Sindelfingen Viehweide
752	Holzgerlingen – Altdorf – Hildrizhausen (– Ehningen)
760 / 761	Böblingen – Schönaich (– Waldenbuch / – Weil im Schönbuch)
763	Böblingen – Aidlingen – Dachtel (– Gechingen – Calw)
766	Böblingen – Dätzingen (– Weil der Stadt)
773	Herrenberg – Deckenpfronn (– Calw)
790	Herrenberg – Öschelbronn – Mötzingen
826	Leinfelden – Steinenbronn – Waldenbuch – Tübingen
X77 / 774	Herrenberg – Jettingen – Nagold (– Altensteig)

Auf Grundlage des Kreistagsbeschlusses vom 20.11.2017 finanziert der Landkreis bereits zu 100% die Standards für verlässliche S-Bahn-Zubringer. Im Zuge der aktuellen NVP-Fortschreibung kommt ein Korridor neu hinzu:

- Linie 752 (Korridor: Holzgerlingen – Altdorf – Hildrizhausen (– Ehningen))

Da die Standards für verlässliche S-Bahn-Zubringer auch im Regionalbahn-Bereich umgesetzt werden sollen und die Linie 752 als einziger RB-Zubringer im Landkreis über 4.000 Einwohner erschließt, erfolgt eine Hinzunahme dieses Korridors.

Der Landkreis – als Aufgabenträger für Verkehrsangebote auf der Grundlage des PBefG – beabsichtigt, im Sinne der Daseinsvorsorge diesen Angebotsstandard im gesamten Kreisgebiet sicherzustellen. In den Fällen, in denen die Leistungserstellung keinem Verkehrsunternehmen eigenwirtschaftlich möglich ist, sind Eigenmittel des Kreises zur Deckung von Betriebskostendefiziten einzusetzen.

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

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**: 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. Im Rahmen der Vorbereitung einer anstehenden Neuvergabe sollen diese Leitungen aber nochmals vertieft betrachtet werden. Dabei stimmt der Landkreis mit den betroffenen Kommunen ab, ob diese Leistungen künftig als kommunale Zubestellungen eingefordert werden sollen.

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

Die dargestellten Festlegungen schließen eine abschließende Präzisierung oder Korrektur dieser Anforderungen im Rahmen einer den wettbewerblichen Verfahren vorgeschalteten Vorabbekanntmachung nicht aus. Die Finanzierung der ausreichenden Verkehrsbedienung sowie die Kostenteilung zwischen den Kommunen und dem Landkreis bei erforderlichen Betriebskostenzuschüssen ergeben sich aus gesonderten Entscheidungen des Kreistags.

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 Böblingen, haben sich

deshalb auf einen Katalog von Anforderungen verständigt, die von allen Linienverkehren zu erfüllen sind. Vielfach entspricht die von den Verkehrsunternehmen angebotene Beförderungsqualität bereits heute diesen Anforderungen. Im Zuge künftiger Genehmigungs- oder Vergabeverfahren soll die Einhaltung der folgenden Regelungen von den Verkehrsunternehmen weiterhin eingefordert werden.

6.3.1 Tarif und Verkauf

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

Tabelle 6-2: Tarifliche Anforderungen

Merkmal	Anforderung
Anwendung des Verbundtarifs	Für alle Fahrgastfahrten mit Start und Ziel innerhalb des Verbundraums wenden die Verkehrsunternehmen den VVS-Tarif an. Grundsätzlich ausgenommen hiervon sind die Fernzüge der Deutschen Bahn AG (ICE, IC, EC) oder vergleichbare Produkte anderer Anbieter sowie Angebote des Fernbusverkehrs nach § 42a PBefG. Von diesem Grundsatz kann abgewichen werden, sofern es zu einer entsprechenden Vereinbarung mit dem VVS zur Anwendung des VVS-Tarifs kommt. Eine Ausnahmeregelung besteht im Landkreis Böblingen für die IC-Züge mit der Linienbezeichnung IC 40 auf der Relation Stuttgart – Böblingen – Rottweil – Singen, für deren Nutzung auch gültige Nahverkehrstickets, und somit im Verbundgebiet auch VVS-Tickets berechtigen. Mit der Tarifanwendung werden auch die Beförderungsbedingungen des VVS einschließlich der darin enthaltenen Serviceleistungen (z. B. Fahrradmitnahme, „Halt auf Wunsch“) anerkannt und eingehalten. Ausnahmen von diesen Regelungen können für Ruf- und Linientaxis, Bürgerbusse o. ä. in Absprache mit dem Landkreis und der VVS GmbH zugelassen werden. Von der Anwendung des Gemeinschaftstarifs können – genehmigt durch das Landratsamt – auch Sonderformen des Linienverkehrs gemäß § 43 PBefG ausgenommen werden. Die Verkehrsunternehmen gewährleisten die stetige Einhaltung des Ticketvertriebs nach den hier genannten Standards in den eigenen Fahrzeugen und den Fahrzeugen eingesetzter Subunternehmer. Alle für die Einführung und Anwendung des VVS-Tarifs sowie für Tarifanpassungen notwendigen Tarifanträge werden von der VVS GmbH im Namen der Verkehrsunternehmen bei den zuständigen Genehmigungsbehörden gestellt. Hierfür wird die VVS GmbH von den Verkehrsunternehmen mit dem Abschluss einer Vergütungsvereinbarung mit der Verbundgesellschaft bevollmächtigt. Die Unternehmen setzen geplante Tarifänderungen zum Gültigkeitszeitpunkt um. Des Weiteren haben die Verkehrsunternehmen die Anwendung des BW-Tarifs sicherzustellen, soweit es sich nicht um Verbundbinnenrelationen oder um Relationen handelt, für die es Anerkennungsregelungen oder Übergangs- bzw. Anschlusstarifregelungen auf der Basis des VVS-Tarifs oder der Tarife von Nachbarverbünden gibt.
Fahrausweise	Die Ausgabe von Tickets erfolgt in einem von der VVS GmbH vorgegebenen Format und nur auf Ticketpapier, dessen Verwendung die VVS GmbH geneh-

Merkmal	Anforderung
	migt hat. Die Bestellung des zu nutzenden Ticketpapiers obliegt den Verkehrsunternehmen, während die Bestellorganisation zur Beschaffung des Ticketpapiers für die Vertriebstechnik durch die VVS GmbH erfolgt. Die Papierspezifikationen für sämtliche Vertriebskanäle innerhalb des VVS-Gebietes werden bei Bedarf von der VVS GmbH zur Verfügung gestellt. Der Druckauftrag wird durch die VVS GmbH im Rahmen der Gesamtbestellung für alle Unternehmen erteilt. Die Kosten für die Herstellung und Lieferung des Ticketpapiers übernehmen die Verkehrsunternehmen. Die Ticketaufdrucke werden ebenfalls von der VVS GmbH vorgegeben. Die Unternehmen erhalten hierfür von der VVS GmbH eine Ticket-Mustersammlung. Darin sind auch Vorgaben für die Entwerterabdrucke enthalten. Die Verkehrsunternehmen sind für eine ordnungsgemäße Aufbewahrung zugesandter Tickets oder Wertmarken verantwortlich. Sollten Ticketrohlinge verloren gehen, informieren sie die VVS GmbH unverzüglich. Die Unternehmen haften für den schuldhaften Verlust von Tickets in Höhe ihres tariflichen Nennwerts. Es wird daher der Abschluss einer entsprechenden Versicherung empfohlen. Erkenntnisse über gefälschte oder unrechtmäßig erworbene Tickets geben die Unternehmen der VVS GmbH ebenfalls zeitnah bekannt. Spätestens zwei Monate nach einer Tarifänderung liefern die Unternehmen ihre nicht verkauften Wertmarken und den Ticketbestand an die VVS GmbH zurück. Andernfalls ist die VVS GmbH berechtigt, in begründeten Fällen den vollen Ticketwert der nicht zurück gelieferten Tickets in Rechnung zu stellen.
Verkauf in den Fahrzeugen (Sortiment)	In Linienbussen werden mindestens die Tickets des Gelegenheitsverkehrs, also EinzelTickets, KurzstreckenTickets, 4erTickets und TagesTickets sowie die Tickets des BW-Tarifs, inklusive Metropol-, Baden-Württemberg-Tickets, verkauft. Ausnahmen von diesen Regelungen können für Ruf- und Linientaxis sowie für reine Schülerfahrten in Absprache mit dem Landkreis und der VVS GmbH zugelassen werden. Im Schienenverkehr kann auf den Verkauf im Fahrzeug verzichtet werden, wenn der Fahrscheinerwerb für Gelegenheitskunden an allen Haltestellen ermöglicht wird.
Verkauf in den Fahrzeugen (Technik)	Linienbusse werden mit den im VVS aktuell notwendigen Verkaufs- und Kontrollgeräten (personalbediente Fahrscheindrucker, Entwerter, Barcode- und e-Ticket-Lesegeräte) ausgestattet. Ausnahmen sind nur kurzfristig für den Ausfall der im Linienverkehr eingesetzten Fahrzeuge oder der Verkaufsgeräte möglich. In diesen Fällen werden der Verkauf und die Entwertung mittels Notfahrscheinen und Handstempel sichergestellt. Auch für einzelne tarifliche Sonderangebote können in Absprache mit der VVS GmbH Notfahrscheine (Blockverkauf) zum Einsatz kommen. Ausnahmen von diesen Regelungen können für Ruf- und Linientaxis sowie für reine Schülerfahrten in Absprache mit dem Landkreis und der VVS GmbH zugelassen werden. Im Schienenverkehr erfolgt der Ticketverkauf an Ticketautomaten, die in der Regel an allen Haltestellen aufgestellt sind. Dort müssen mindestens sämtliche Tickets des Gelegenheitsverkehrs zu erwerben sein. Entwerter sind in den Fahrzeugen oder auf den Bahnsteigen zulässig. In Abstimmung mit dem Landkreis und der VVS GmbH kann im Ausnahmefall auch alternativ die Installation von Ticketautomaten in den Fahrzeugen zugelassen werden. In diesem Fall sind auch die Entwerter zwingend dort zu installieren.
Verkauf an Haltestellen	Haltestellen des Schienenverkehrs sind grundsätzlich mit Fahrausweisautomaten ausgestattet, wenn in den Fahrzeugen kein Fahrscheinverkauf stattfindet. Zur Stabilisierung der Betriebsabläufe im Busverkehr wird zudem empfohlen, Bushaltestellen mit einem Aufkommen von mehr als 200 Gelegenheitskunden an Normalwerktagen ebenfalls mit Fahrausweisautomaten auszustatten.

Merkmal	Anforderung
Beseitigung von Gerätestörungen	Gerätestörungen in den Fahrzeugen werden möglichst kurzfristig, spätestens jedoch vor dem nächsten Einsatztag behoben. Hierfür wird eine Reserve- oder Ersatzteilhaltung in geeignetem Umfang vorgesehen. Störungen stationärer Verkaufsgeräte werden innerhalb von 24 Stunden beseitigt.
Fahrausweiskontrolle	Die Einnahmesicherung ist Aufgabe der Verkehrsunternehmen. Die Tickets werden außerhalb des Schienenverkehrs beim Zustieg durch den Fahrer sowie stichprobenartig im Fahrzeug durch das Prüfpersonal kontrolliert. Durch den Einsatz von Fahrausweisprüfern sind im Linienbusverkehr mindestens 1 % der vom Verkehrsunternehmen beförderten Fahrgäste (Prüfquote) zu prüfen. Im Laufe eines Quartals hat das Verkehrsunternehmen die Fahrausweisprüfungen gleichmäßig über alle Linien und über alle Betriebszeiten und Wochentage zu verteilen. Im Schienenverkehr erfolgt die Kontrolle ausschließlich durch das Prüfpersonal. Auch die VVS GmbH ist grundsätzlich berechtigt, durch eigenes oder beauftragtes Personal unangekündigte Fahrausweisprüfungen durchzuführen. Erhöhte Beförderungsentgelte, die von Fahrgästen ohne gültiges Ticket erhoben werden, verbleiben beim jeweiligen Veranlasser der Prüfung.
Meldepflicht	Die Verkehrsunternehmen melden der VVS GmbH monatlich ihre Ticketverkäufe und die dabei erzielten Fahrgeldeinnahmen. Diese Meldungen erfolgen bis zum 20. Tag des jeweiligen Folgemonats in einem von der VVS GmbH vorgegebenen Format. Die Verrechnung der Einnahmen-Meldungen mit dem Anspruch des Verkehrsunternehmens auf Zuweisungen aus der Allgemeinen Vorschrift erfolgt bis zum 30. Tag des Folgemonats, der kassenmäßige Ausgleich danach innerhalb von 14 Tagen. Die Jahresabrechnung wird bis spätestens zum 15.03. des Folgejahres abgeschlossen.
Elektronisches Fahrgeldmanagement (EFM)	Im VVS erfolgt die Umstellung des papierbasierten Ticketvertriebs auf ein elektronisches Fahrgeldmanagement unter Einsatz von Chipkarten für die Kernapplikation-EFM-Stufe 2 des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), den sog. polygoCards (siehe Kapitel 4.1.7). Die Verkehrsunternehmen begleiten diese Umstellung konstruktiv und schließen die notwendigen vertraglichen Vereinbarungen mit der VVS GmbH und eventuellen Zuschussgebern ab. Die Unternehmen halten die damit verbundenen Regularien des Datenaustauschs ein.

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

6.3.2 Fahrzeugausstattung und -technik

Eine durchgängige, unternehmensübergreifende Fahrgastinformation sorgt im Verbundgebiet dafür, dass sich der Nahverkehr dem Kunden gegenüber als 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
Niederflur (Barrierefreiheit)	Die im Linienverkehr eingesetzten Busse müssen stufenfrei betretbar sein. Aus diesem Grund setzen die Unternehmen ausschließlich Niederflur- oder Low-Entry-Fahrzeuge im Linienverkehr ein. Zur bedarfsweisen Erleichterung des Ein- und Ausstiegs ist eine manuelle Klapprampe oder eine mindestens gleichwertige Ersatzlösung vorhanden. Zudem müssen je Bus mindestens sechs Sitzplätze vorhanden sein, die nicht auf Podesten angeordnet sind. Für Verstärker-, Sonder- und Ersatzfahrten können vom Landkreis Ausnahmen zugelassen werden. Innerhalb des Fahrzeugs muss mindestens ein Mehrzweckbereich, der zwei Sondernutzungsflächen – z.B. für Rollstühle, Kinderwagen oder Rollatoren – umfasst, bereitgestellt werden bzw. vorhanden sein.
Klimaanlage	Im Linienverkehr werden Fahrzeuge mit Klimatisierung gemäß VDV Schrift 236/1 (Fahrerplatz und Fahrgastraum) eingesetzt. Für Verstärker-, Sonder- und Ersatzfahrten können vom Aufgabenträger Ausnahmen zugelassen werden.
Antrieb	Neu zu beschaffende Linienbusse werden mit energiesparenden und emissionsarmen Antrieben entsprechend den geltenden Vorschriften ausgestattet. Sie haben diesbezüglich mindestens die Anforderungen der EU-Verordnung (EG) Nr. 661/2009 vom 13. Juli 2009, der UN-Regelung UN/ECE R107 sowie, soweit vorhanden, die Vorgaben ggf. gültiger Luftreinhaltepläne und Umweltzonenregelungen zu erfüllen. Zukünftig ist auch die Richtlinie (EU) 2019/1161 („Clean Vehicle Directive“) mindestens einzuhalten. Diese wird allerdings noch in bundesdeutsches Recht übernommen.
Anzeige von Fahrtziel und Liniennummer	Auf jedem Fahrzeug 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. Bei Ruf- oder Linientaxis reicht die Anzeige der Liniennummer in einer Größe von mindestens 10 cm an der Vorderseite aus.
Ankündigung der Haltestellen	Haltestellen werden rechtzeitig vor dem Halt optisch und akustisch angekündigt. Dieser Service ist auch im Hinblick auf die vom Gesetzgeber geforderte Barrierefreiheit des ÖPNV notwendig. Zur besseren Verständlichkeit werden für die akustische Ankündigung der Haltestellen automatische Ansagen verwendet. Die Busse verfügen über TFT-Monitore zur Anzeige der nächsten Haltestellen, die

Merkmal	Anforderung
	an der nächsten Haltestelle auch Anschluss-Verbindungen in Echtzeit wiedergeben. Es genügt dabei die Darstellung des eigenen Linienverlaufs (mindestens 4 Folgehaltestellen). Details hierzu sind in den „Normen Fahrgastinformation“ des VVS enthalten. In einem Solofahrzeug ist mindestens eine Anzeige vorhanden, die ausschließlich der Fahrgastinformation dient. In Gelenkbussen werden zwei Anzeigen, davon eine im Bereich des Nachläufers, benötigt. Im Fahrgastraum gibt es ausreichend Haltewunsch-Tasten. Eine optische Anzeige informiert die Fahrgäste darüber, dass der Bus an der folgenden Haltestelle anhält.
Äußere Kennzeichnung der Fahrzeuge	Alle Fahrzeuge der im VVS kooperierenden Verkehrsunternehmen, einschließlich der von ihnen beauftragten Subunternehmen, sind einheitlich an der Einstiegstür mit dem Aufkleber „Partner im VVS“ gekennzeichnet. Mit Ausnahme der ersten Tür enthalten alle Türen (jeweils) den Aufkleber „Einstieg nur vorne“. Unterlagen zu Größe und Anbringungsort der Signets sind im Handbuch „Normen Fahrgastinformation“ des VVS ersichtlich. Linien- und Ruftaxis sind von dieser Regel ausgenommen.
Kommunikationsmöglichkeiten	Um die Fahrgäste in besonderen Situationen aktuell informieren zu können, verfügen die Fahrzeuge im Innenraum über eine Lautsprecheranlage mit Mikrofon am Fahrerarbeitsplatz. Bei Störung der Ansagegeräte werden die Haltestellen vom Fahrpersonal über das Mikrofon ausgerufen. Darüber hinaus ist es zu gewährleisten, dass der Fahrer jederzeit mit der Leitstelle kommunizieren kann.
Ausweisung bestimmter Funktionsbereiche	Über die vorrangige Nutzung bestimmter Bereiche des Fahrzeuginnenraums informieren Piktogramme. Sitzplätze in direkter Nähe zum Fahrer und im Bereich der Türen werden als Sitzplätze für Schwerbehinderte ausgewiesen. Sonderflächen werden als Stellplätze für Kinderwagen, Rollstühle und Fahrräder gekennzeichnet. Die Inneneinrichtung soll die EU-Verordnung (EG) Nr. 661/2009[37] erfüllen.
Sitzplatzangebot	Sitzplätze gegen die Fahrtrichtung sind nur im Vis-à-Vis-Bereich einzurichten.
Fahrzeug-Alter	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

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

Merkmal	Anforderung
	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 BO-Kraft[38] bezüglich der Fahrzeugausstattung unberührt. Die Ausführungen zum Verkehrsmittel Bus gelten mit Ausnahme des Aspekts „Niederflur“ sowie der „Äußeren Kennzeichnung der Fahrzeuge“ (jeweils) entsprechend auch für Schienenfahrzeuge. Die Höhe des Fahrzeugbodens ist hier auf die Systemhöhe der Bahnsteige abzustimmen. Bei Zweirichtungsfahrzeugen sind Liniennummer und Fahrtziel auch auf der linken Fahrzeugseite anzuzeigen. Zudem entfällt eine Anbringung des Aufklebers „Einstieg nur vorne“.

6.3.3 Haltestellenausstattung

Die Haltestelle ist Zugangspunkt zum klassischen Linienverkehr. Insbesondere für Neu- und Gelegenheitskunden sind dabei eine ansprechende Gestaltung der Informationseinrichtungen sowie aktuelle und umfassende Informationsinhalte von besonderer Bedeutung. Die Verkehrsunternehmen wirken hier aktiv an der Aufrechterhaltung eines attraktiven und verbundeinheitlichen Auftritts des öffentlichen Nahverkehrs an seinen Zugangsstellen mit. Sie verhalten sich kundenorientiert und informieren dort auch über die Angebote anderer Verkehrsmittel oder anderer Verkehrsunternehmen. Dies gilt insbesondere für Verknüpfungspunkte und gemeinsam bediente Haltestellen. Den Unternehmen steht es allerdings frei, diese Aufgabe an andere Unternehmen zu delegieren oder hierfür, z. B. in Kooperation mit anderen Verkehrsunternehmen, eigenständige Organisationsformen zu schaffen. Die grundlegenden Anforderungen an die Haltestellenausstattung werden nachfolgend in Tabelle 6-4 dargestellt:

Tabelle 6-4: Anforderungen an die Haltestellen

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

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

Merkmal	Anforderung
	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. 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. An Verknüpfungspunkten oder an Haltestellen mit vielen bedienenden Linien können auch DIN A0-Vitrinen erforderlich werden.
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 (Unterstände, Sitzmöglichkeiten, Haltestellenmast, …) liegt in der finanziellen Verantwortung der zuständigen Kommune bzw. des zuständigen Straßenbaulastträgers.
Informationsinhalte	Die Aushangmaterialien werden von der VVS GmbH gedruckt und laminiert oder auch digital, z.B. für die Erstellung von Komplettaushängen, zur Verfügung gestellt. Sowohl zum Fahrplanwechsel als auch bei unterjährigen Änderungen der Aushangmaterialien tauschen die Verkehrsunternehmen die Aushänge spätestens bis zum Gültigkeitsbeginn der neuen Aushänge aus. Der Austausch soll jedoch frühestens eine Woche vor dem Gültigkeitsbeginn starten. Gleichermaßen ist mit Änderungen bei der Linien- und Haltestellenbeschilderung zu verfahren. In Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen kann die VVS GmbH eigenständig Anpassungen an Informationselementen der Haltestelle vornehmen, insbesondere dann, wenn diese nicht den geltenden „Normen Fahrgastinformation“ entsprechen.
Haltestellennamen	Haltestellen haben zur Erleichterung der lokalen Identifikation einen eindeutigen und leicht verständlichen Haltestellennamen, dabei sind innerhalb des Gebiets der VVS GmbH Regeln zu beachten. Details sind in den „Normen Fahrgastinformation“ des VVS dargelegt. In jedem Fall ist bei der Benennung von Haltestellen eine Abstimmung mit der VVS GmbH notwendig. Bestehende Haltestellen werden nur dann umbenannt, wenn es dem Fahrgast bessere Information und Orientierung bietet.

Merkmal	Anforderung
Schadens-freiheit	Damit sich Fahrgäste an den Haltestellen zurechtfinden und wohlfühlen, sollen Beschädigungen, z. B. Farbschmierereien, innerhalb einer Woche entfernt werden. Gleiches gilt für den Ersatz zerstörter oder gestohlener Informationseinrichtungen. Eventuelle Ersatzaushänge werden von der VVS GmbH gestellt. Die Reinigung von Haltestellen erfolgt regelmäßig im Rahmen der jeweiligen Zuständigkeit. Die Beseitigung von Schäden an der Haltestellenmöblierung liegt in der finanziellen Verantwortung der zuständigen Kommune bzw. des zuständigen Baulastträgers. Durch Vandalismus und/oder auf andere Weise anonym entstandene Schäden werden von der finanziell verantwortlichen Stelle zur Anzeige gebracht. Die Beseitigung von Schäden an dynamischen Anzeigen ist durch die jeweiligen vertraglichen Vereinbarungen mit den Betreibern geregelt.
Anpassung der Ausstattung	Machen Linienänderungen eine Anpassung der Informationsausstattung notwendig, ist das zuständige Verkehrsunternehmen (gemäß der Regelung durch den Landkreis in der Vorabbekanntmachung bzw. in den Vergabeunterlagen) in der Pflicht, die Informationsausstattung anzupassen.

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

6.3.4 Unternehmensübergreifende Zusammenarbeit, Datenübermittlung und Beteiligung

Das öffentliche Verkehrsangebot im Verbundraum soll sich dem Nutzer als Komplettangebot präsentieren, bei dem die einzelnen Akteure abgestimmt miteinander agieren. Dies erfordert eine vertrauensvolle Zusammenarbeit zwischen den Verkehrsunternehmen, aber auch zwischen Unternehmen, Aufgaben- und Finanzierungsträgern sowie der Verbundgesellschaft. Die sinnvollerweise bei der Verbundgesellschaft konzentrierten, übergeordneten Aufgaben können von dort nur dann mit Erfolg durchgeführt werden, wenn die notwendigen Grundlageninformationen zur Verfügung gestellt werden. Tabelle 6-5 können nachfolgend die Anforderungen an die unternehmensübergreifende Zusammenarbeit, die Datenübermittlung und die Beteiligung entnommen werden:

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

Merkmal	Anforderung
Abstimmungs-pflicht 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.
Informations-pflicht beim	Die erbrachten Leistungen im Linienverkehr, inklusive der regelmäßigen Verstärkerleistungen, werden vollumfänglich und kostenfrei dem Landkreis und der VVS

Merkmal	Anforderung
Leistungsangebot	GmbH gegenüber offengelegt. Ebenso besteht eine Mitteilungspflicht für Veränderungen im Fahrplanangebot – auch für solche geringfügiger Natur. Neben den Fahrplandaten, die die VVS GmbH für die Fahrgastinformation, das Monitoring der Betriebsleistungen sowie die Planung von Verkehrserhebungen nutzt, werden dort auch Geographiedaten (Fahrtrouten, Lage von Haltestellen) benötigt. Die Verkehrsunternehmen stellen diese Informationen der VVS GmbH zeitgerecht zur Verfügung. Wegen der flächendeckenden Aktualisierung der Informationsangebote anlässlich des Fahrplanwechsels erhält das Unternehmen hierfür von der VVS GmbH vorab einen Terminplan. Unterjährige Veränderungen werden spätestens 14 Tage vor der Inkraftsetzung mitgeteilt. Die VVS GmbH veröffentlicht die Daten in ihren Printmedien (Aushangfahrpläne, Fahrplanbücher, Minifahrpläne, Stadtplanausschnitte, Verkehrslinienpläne) und in der Elektronischen Fahrplanauskunft (EFA) im Internet, auf stationären elektronischen Abfahrtstafeln (u.a. DFI, DFI Light) oder auf mobilen Endgeräten. Für den Fahrplanwechsel werden den Verkehrsunternehmen Ausdrucke der Fahrplandaten aus dem laufenden Fahrplan zur Verfügung gestellt. In diesen Tabellen heben die Unternehmen alle Änderungen besonders hervor und übermitteln diese der VVS GmbH. Dies gilt auch für den Fall, dass Fahrplandaten per Datenschnittstelle zur Verfügung gestellt oder von den Unternehmern per Web-Zugriff selbst in das VVS-Fahrplanerfassungssystem (DIVA) eingegeben werden. Zusätzlich informieren die Unternehmen über Neuerungen und Änderungen bezüglich der Lage von Haltestellen - z. B. durch Einzeichnen in einer Karte. Die Gründe für Fahrplanänderungen (sowohl zum Fahrplanwechsel als auch unterjährig) werden der VVS GmbH rechtzeitig mitgeteilt, um die Änderungen im Internet und über Pressemeldungen kommunizieren zu können. Für die Nahverkehrspläne geben die Verkehrsunternehmen auf Anfrage über die Anzahl der in einem oder mehreren Teilnetzen eingesetzten Fahrzeuge insgesamt sowie ggf. nach Merkmalen gegliedert Auskunft.
Ermittlung und Weitergabe von Echtzeitdaten	Echtzeitdaten sind auf der Basis von Umlaufdaten zur Prognose von Folgefahrten zu erzeugen. Dabei liegen die Umlaufdaten auf den Systemen der VVS-GmbH, können jedoch von den Verkehrsunternehmen selbst verwaltet werden. Die Echtzeitdaten sind zudem an Drittanbieter (z.B. Google) weiterzuleiten. Sofern die Verkehrsunternehmen über Echtzeitdaten verfügen, werden diese kostenlos über die definierten Schnittstellen gemäß VDV-Schriften 453 und 454 bereitgestellt. Die Ist-Abfahrtszeiten der Verkehrsmittel werden in den Auskunftsmedien des VVS veröffentlicht. In Absprache mit der VVS GmbH stellen die Verkehrsunternehmen sicher, dass die technischen Voraussetzungen für die Ermittlung von Echtzeitdaten in den Fahrzeugen gegeben sind.
Ereignis-Management-System (EMS)	Informationen zu geplanten Fahrplanänderungen, einschließlich der Baustellen mit Auswirkungen auf den Betrieb sowie Verstärkungen bei Großveranstaltungen, und alle Betriebsstörungen werden von den Verkehrsunternehmen im Ereignis-Management-System (EMS) der VVS GmbH bereitgestellt, damit die Kunden über Push-Dienste, Apps, Internet und E-Mail informiert werden können. Dieser Service wird mindestens während der üblichen Bürozeiten (von etwa 09:00 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. Perspektivisch sollen auch elektronische Fahrgastinformationsanzeiger (DFI) direkt aus dem EMS versorgt werden.

Merkmal	Anforderung
Anschluss-sicherung	Im Zu- und Abbringerverkehr mit Bussen werden in betrieblich vertretbaren Grenzen Anschlüsse an übergeordnete ÖPNV-Verkehrslinien (Regionalzugverkehr, S-Bahn-Linien, Stadtbahn-Linien, im Regionalverkehr auch zu Buslinien) sichergestellt. Insbesondere im Spätverkehr wird der Anschluss-Sicherung höhere Priorität als der Pünktlichkeit eingeräumt. Soweit Buslinien in Anschlussknoten mit Buslinien anderer Verkehrsunternehmen planmäßig verknüpft sind, werden Fahrplanänderungen mit dem Landkreis und der VVS GmbH abgestimmt. Die abgestimmten Standards zur Anschlusssicherung müssen umgesetzt werden. Durch die RBL-Systeme und den verkehrsmittelübergreifenden Austausch der Ist-Daten sind die grundlegenden technischen Voraussetzungen geschaffen, eine Bahn-Bus- (bzw. Bus-Bus-) Anschlusssicherung durchzuführen. Diese technischen Möglichkeiten sind zwingend zu nutzen. Die Busunternehmen überprüfen darüber hinaus, ob die Fahrer die Vorgaben zur Anschlusssicherung umsetzen, sodass eine hohe Verlässlichkeit hergestellt werden kann.
Weiterentwicklung des Verkehrsnetzes	Die Verkehrsunternehmen sind kontinuierlich aufgerufen, Vorschläge zur Optimierung ihrer Linienverkehre zu entwickeln. Auch sollen sie Planungsvorschläge des Landkreises oder der VVS GmbH hinsichtlich der Umsetzbarkeit bewerten und ggf. Alternativen hierzu benennen. Dies schließt insbesondere die Prüfung vorgeschlagener Fahrwege und Fahrzeiten ein.
Mitwirkung bei Erlösberechnungen	Zur Abschätzung lokaler Erlössituationen sind im Einzelfall Daten von Fahrausweisverkäufen auf bestimmten Linien oder an bestimmten Automaten zu ggf. eingegrenzten Zeitbereichen notwendig. Bei Bedarf stellen die Unternehmen solche Informationen dem Landkreis und der VVS GmbH zur Verfügung.

6.3.5 Kundenservice und kundenwirksame Qualität

Auch bei der Anwendung des Verbundtarifs bleiben die Verkehrsunternehmen die direkten Vertragspartner der Fahrgäste. In den Verkaufsstellen und vor allem in den Fahrzeugen haben sie zudem direkten Kontakt mit den Kunden. Sie prägen deshalb entscheidend das Bild des öffentlichen Nahverkehrs im Verbundgebiet und somit auch dessen Wahrnehmung durch die Fahrgäste. Es ist daher unverzichtbar, dass die Verkehrsunternehmen durch ein qualitativ hochwertiges Beförderungsangebot und ein serviceorientiertes Verhalten im Umgang mit den Kunden die insgesamt hohe Wertschätzung des ÖPNV im Landkreis Böblingen sowie im gesamten Verbundraum festigen und ausbauen. Die Anforderungen an den Kundenservice werden nachfolgend in Tabelle 6-6 aufgezeigt:

Tabelle 6-6: Anforderungen an den Kundenservice

Merkmal	Anforderung
Kontaktmöglichkeit	Die Verkehrsunternehmen sind für ihre Kunden montags bis freitags mindestens während der üblichen Bürozeiten (von etwa 9.00 bis 17.00 Uhr) telefonisch erreichbar. Fundsachen können im gleichen Zeitfenster abgeholt werden. Die Unternehmen veröffentlichen zudem eine E-Mail- und Postadresse, über die Fahrgäste sich schriftlich an das Unternehmen wenden können. Insofern keine E-Mail-Adresse veröffentlicht wird, bieten sie einen elektronischen Zugangskanal an, z. B. über die Website des Unternehmens.

Merkmal	Anforderung
Umgang mit Anregungen und Beschwerden	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. Servicetelefonnummern des Busunternehmens und des VVS werden, gemäß „Normen Fahrgastinformation“ des VVS, an der Haltestelle deutlich sichtbar angebracht.
Internetpräsenzen	In der Regel verfügen die Verkehrsunternehmen über eigene Internetpräsenzen für die Kundeninformation und werbliche Zwecke. Zur Gewährleistung der Aktualität der Fahrgastinformation wird dabei sichergestellt, dass für die unternehmensübergreifenden Informationsbestandteile (z. B. Liniennetze, Tarife, ...) auf den Internetauftritt des VVS (www.vvs.de) zurückgegriffen wird.
Fahr- und Verkaufspersonal	Mitarbeiter mit Kundenkontakt zeichnen sich durch • höfliches, freundliches und respektvolles Auftreten, • kundenorientiertes Verhalten, • gute Deutschkenntnisse, • gute Tarifkenntnisse, • lokale Netzkenntnisse • die Kenntnis betrieblicher Besonderheiten (u. a. Veranstaltungsverkehre, Störungsmanagement, Notfallpläne) aus. Die ÖPNV-spezifischen Kenntnisse werden durch Schulungen regelmäßig aufgefrischt. Mitarbeiter im Fahrdienst führen während ihres dienstlichen Einsatzes den VVS-Prospekt „Tickets und Preise“ sowie die Fahrplanbücher der Landkreise, in denen ihr Fahrzeug unterwegs ist, in der jeweils aktuellen Fassung mit. Diese Mitarbeiter werden auch im Umgang mit mobilitätseingeschränkten Personen geschult.
Außenwerbung	Die Einbeziehung der Fahrzeugscheiben in die Außenwerbung erschwert den Blick in das Fahrzeug sowie aus dem Fahrzeug heraus und mindert damit die Beförderungsqualität für die Fahrgäste. Aus diesem Grund ist eine Werbeflächenbelegung der Fenster von maximal 10% gestattet. Von einer Beklebung der Fenster, die über diesen Wert von 10% hinausgeht, ist abzusehen. Gegen die Ausdehnung der Außenwerbung auf das Heckfenster bestehen keine grundsätzlichen Einwände. Eventuelle Außenwerbung wird so gestaltet, dass die Erkennbarkeit der Zugänge sowie der Bedienelemente (Türöffner) auch für sehbehinderte Personen gewährleistet ist.
Innenraum	Die Beleuchtungssituation im Innenraum der Fahrzeuge soll jederzeit auf allen Plätzen das Lesen ermöglichen. Die Sicht des Fahrers darf jedoch durch die Innenbeleuchtung nicht beeinträchtigt werden. Die Sicherheit der Fahrgäste und des Personals ist bei einer Abwägung höher einzustufen. Werbeplakate oder Informationsaufkleber in den Fahrzeugen werden außerhalb der Seitenscheiben angebracht. Ausgenommen hiervon sind Piktogramme für die vorrangigen Innenraumnutzungen oder für Notfalleinrichtungen.
Beschallung	Eine Beschallung der Fahrgäste erfolgt ausschließlich im Rahmen der Fahrgastinformation. Für besondere Verkehrsangebote kann nach Absprache mit dem Landkreis eine Musikbeschallung gestattet werden. Hierfür ist jedoch eine Befreiung von Vorgaben der BOKraft erforderlich.

Merkmal	Anforderung
Sauberkeit der Fahrzeuge	Die Verkehrsunternehmen gewährleisten die Sauberkeit der Fahrzeuge innen wie außen. Der Innenraum ist dann als sauber anzusehen, wenn • eventuell vorhandene Abfallbehälter noch aufnahmefähig sind, • sich auf und zwischen den Sitzen sowie am Boden kein Müll befindet, • Sitzflächen nicht verschmutzt sind, • der Boden frei von Getränke- oder Essensresten ist und • keine üblen Gerüche vorhanden sind.
Umgang mit Beschädigungen im Fahrzeug	Beschädigungen werden innerhalb von 10 Werktagen repariert; eventuelle Unfallgefahren werden jedoch sofort nach der Entdeckung beseitigt. Farbschmierereien sollen schnellstmöglich, spätestens jedoch innerhalb einer Woche entfernt werden.

Darüber hinaus gehende Vereinbarungen oder Zielsetzungen zum Kundenservice bleiben unberührt.

6.3.6 Verkehrserhebungen

Um Daten für Netzplanungen und zur Einnahmeaufteilung zu gewinnen, führt die VVS GmbH oder von ihr Beauftragte routinemäßig oder aufgrund besonderer Anforderungen Erhebungen in allen Bussen und Bahnen im Verbundgebiet durch. Die Verkehrsunternehmen unterstützen die VVS GmbH bei dieser Tätigkeit. Bei Verkehrserhebungen sind dabei die in Tabelle 6-7 dargestellten Anforderungen mindestens einzuhalten:

Tabelle 6-7: Anforderungen an Erhebungen

Merkmal	Anforderung
Duldung von Erhebungen	Verkehrserhebungen der VVS GmbH an Haltestellen und in den Fahrzeugen werden von den Verkehrsunternehmen sowie deren Auftragsunternehmen geduldet und unterstützt. Dies gilt auch für Linienabschnitte außerhalb des Verbundgebiets, die zur validen Erfassung des ein- und ausbrechenden Verkehrs in die Erhebungen einbezogen werden müssen. Bei der Erhebungsplanung unterstützen die Unternehmen die VVS GmbH bei Bedarf durch Offenlegung betrieblicher Daten und Besonderheiten. Dies gilt – auf begründete Anforderung hin – auch für Fahrzeugumläufe.
Unentgeltliche Beförderung von Erhebungspersonal	Erheber der VVS GmbH mit gültigem Zählerausweis werden unentgeltlich in den Bussen und Bahnen der Verkehrsunternehmen auf den das VVS-Gebiet berührenden Linienverkehren, ggf. auch über die Verbundgrenze hinweg, befördert.
Ermittlung und Weitergabe von Zähldaten	Entsprechend der Allgemeinen Vorschrift der Region Stuttgart ist die Fahrgastnachfrage auch von den Verkehrsunternehmen kontinuierlich selbst mittels automatischer Fahrgastzählsysteme (AFZS) zu erfassen. Die Zähldaten sind in das vom VVS betriebene Hintergrundsystem einzuspeisen. Der Einsatz der Zählfahrzeuge erfolgt innerhalb des vom VVS vorgegebenen Rahmens mit dem Ziel der bestmöglichen Umsetzung der dort konzipierten Erhebungsstrategie. Die Verkehrsunternehmen stellen notwendige Messfahrten auch für die Betriebsleistungen sicher, die ggf. von Auftragsunternehmern erbracht werden.
Unterstützung bei der	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

Merkmal	Anforderung
Aufklärung von Implausibilitäten	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 ein Anlass, den öffentlichen Nahverkehr wieder verstärkt in das Bewusstsein der Öffentlichkeit zu rücken. Der Umfang der werblichen Aktivitäten ist dabei von der Bedeutung der Maßnahme für das Verbundnetz abhängig. Die Arbeitsteilung zwischen dem jeweiligen Verkehrsunternehmen und der VVS GmbH wird deshalb in jedem Einzelfall neu abgestimmt.
Marketingaktivitäten des Verkehrsunternehmens	Soweit die Verkehrsunternehmen eigene Marketingmaßnahmen durchführen, wird der Marketingplan des Unternehmens bis 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.

Merkmal	Anforderung
Presse- und Öffentlichkeits-arbeit	Die Verkehrsunternehmen unterstützen die Presse- und Öffentlichkeitsarbeit der VVS GmbH und teilen mögliche Änderungen im Verkehrsangebot rechtzeitig mit. Über Pressemitteilungen der Verkehrsunternehmen wird die VVS GmbH rechtzeitig vor der Veröffentlichung informiert. Pressemitteilungen, die sowohl Verkehrsunternehmen als auch den Verbund betreffen, werden rechtzeitig vorher abgestimmt. Bei einer Veröffentlichung erhält die VVS GmbH die Mitteilung in Kopie. Dadurch ist die VVS GmbH auf etwaige Presseanfragen vorbereitet und kann die Informationen ggf. über weitere Kanäle kommunizieren. Im Gegenzug erhalten die Verkehrsunternehmen alle Pressemitteilungen der VVS GmbH rechtzeitig, sofern sie das jeweilige Bedienungsgebiet betreffen.

6.3.8 Tariftreue und Sozialstandards

Im Zuge eines wettbewerblichen Verfahrens von Busverkehrsleistungen, führt das Gebot der Wirtschaftlichkeit dazu, dass der Landkreis als öffentlicher Aufgabenträger den Zuschlag dem wirtschaftlich günstigsten Anbieter erteilt. Um dabei eine Wettbewerbsverzerrung durch den Einsatz untertariflich entlohnter Beschäftigter zu vermeiden, hat das Land Baden-Württemberg im Jahr 2013 das „Tariftreue- und Mindestlohngesetz für öffentliche Aufträge in Baden-Württemberg“ (Landestariftreue- und Mindestlohngesetz, LTMG) geschaffen. Weiterhin wurden vom Sozialministerium Baden-Württemberg verschiedene Tarifverträge der ÖPNV-Branche, insbesondere auch der Manteltarifvertrag und der Lohntarifvertrag für das private Omnibusgewerbe (mit Ausnahme der Vergütungssätze für Auszubildende) zwischen dem Verband Württembergischer Omnibusunternehmer (WBO) und der Gewerkschaft ver.di für repräsentativ erklärt. Damit ist die Anerkennung dieses Tarifvertragswerks zwingende Voraussetzung für die Teilnahme an Vergabeverfahren des Landkreises.

Der Landkreis Böblingen 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 Böblingen 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 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 oder eine Abstimmung mit anderen Linien nicht notwendig ist, entfällt diese Kategorie für den jeweiligen Liniensteckbrief und fehlt dementsprechend in der jeweiligen Tabelle.

Tabelle 6-9: Muster-Liniensteckbrief

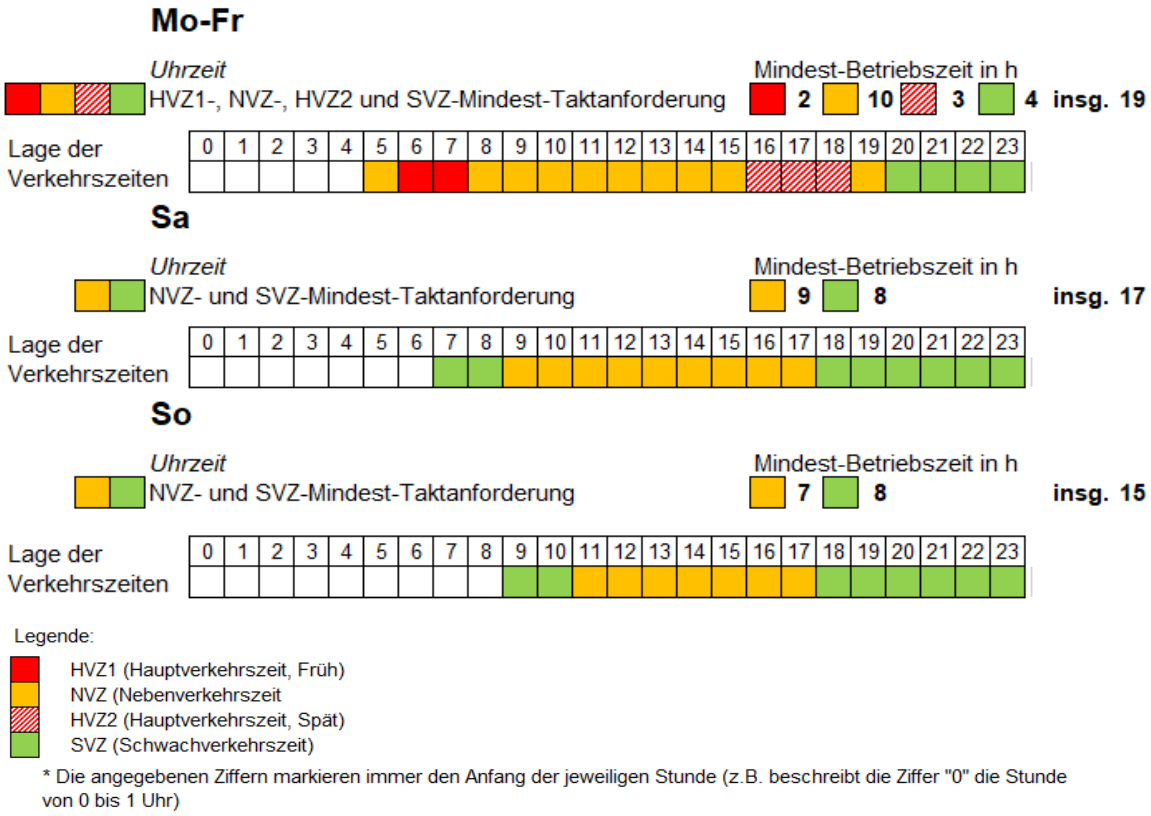
Kategorie	Definition / Erläuterung
Liniengruppe	Einzelne Liniensteckbriefe werden jeweils für einen Korridor gebündelt. Linien, die abschnittsweise parallel verlaufen, werden dabei zu Liniengruppen zusammengefasst. Durchmesserlinien, werden i.d.R. in zwei Liniengruppen aufgeteilt. Für jedes Linienbündel werden zunächst die Liniensteckbriefe mit den verlässlichen S-Bahn- bzw. Regionalbahn-Zubringern dargestellt, falls diese vorhanden sind. In den Stadtverkehren werden Liniengruppen nur dann aufgeführt, wenn auf dem jeweiligen Korridor die Standards für verlässliche S-Bahn-Zubringer gelten. Die weiteren Linien in Stadtverkehren werden im Rahmen einer Funktionalen Leistungsbeschreibung zusammengefasst.
Linien	In dieser Zeile werden die Liniennummern der Buslinien in der jeweils betrachteten Liniengruppe dargestellt. Aufgrund der Differenzierung der Liniensteckbriefe in Liniengruppen können hier auch mehrere Liniennummern aufgeführt sein. (Befinden sich im jeweiligen Liniensteckbrief Linien, die nicht Bestandteil des entsprechenden Linienbündels sind, oder bündelfreie Linien, die keinem der 12 Linienbündel des Landkreises zugeordnet werden, erfolgt hinter den Liniennummern des jeweiligen Steckbriefs ein Vermerk in eckigen Klammern.) Nicht aufgeführt werden sog. A-Linien (z.B. Linie 634A). A-Linien sind Buslinien, die die Schülerfahrten der korrespondierenden Hauptlinie enthalten. Diese Dif-

Kategorie	Definition / Erläuterung
	ferenzierung wird vorgenommen, um das Angebot auf der Hauptlinie übersichtlicher zu gestalten. So enthalten beispielsweise Aushangfahrpläne weniger Fußnoten aufgrund abweichender Linienwege. Der Landkreis strebt im Zuge der anstehenden Neuvergabe der Linienbündel an, Schülerfahrten möglichst konsequent in A-Linien auszulagern.
Abschnitte (in Fahrtenpaaren Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	Der Verlauf des Linienabschnittes wird wiedergegeben. Werden in einem Liniensteckbrief mehrere Linien beschrieben, wird für jeden Abschnitt gekennzeichnet, welche Linien diesen jeweils bedienen. Hinter den Abschnitten wird die Wahrnehmung dieser Abschnitte in Form von Fahrtenpaaren quantifiziert. Nicht aufgeführt hierbei sind Fahrten und Abschnitte, die zur Gewährleistung eines bedarfsgerechten Schülerverkehrs (b.S.) erforderlich sind. Das hierfür notwendige Angebotsvolumen wird mit Hilfe der „Satzung über die Bezuschussung bzw. Erstattung der notwendigen Schülerbeförderungskosten (SBKS)“ im Vorfeld des anstehenden Vergabeverfahrens festgelegt. Für die Abschnitte, die sich vollständig oder teilweise in einem Nachbarlandkreis außerhalb des VVS befinden, wird anstatt der Anzahl der vorgesehenen Fahrtenpaare die Abkürzung „w.v. = wird verhandelt“ vermerkt. Das zukünftige Angebotsvolumen wird in diesem Fall im Zusammenspiel mit dem Nachbarlandkreis im Vorfeld des anstehenden Vergabeverfahrens festgelegt. In den Spalten Status quo 2020 und Verkehrliches Mindestniveau werden die Fahrtenpaare nochmal ausdifferenziert dargestellt. Hierbei werden folgende Detailangaben gemacht: • ***Ausdifferenzierung der Kategorie Status quo 2020*** 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. 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. • ***Ausdifferenzierung der Kategorie Verkehrliches Mindestniveau*** Basisangebot (BA): Fahrtenpaare, die auf das Basisangebot des Landkreises zurückzuführen sind (siehe Kapitel 6.1). ÖPNV-Pakt (ÖP): Fahrtenpaare, die auf die Vorgaben des ÖPNV-Paktes (Standards für verlässliche S-Bahn-Zubringer) sowie die beschlossenen Ausweitungen dieser Vorgaben zurückzuführen sind (siehe Kapitel 6.1). Eine Ausdifferenzierung nach EWM, KZu, BA oder ÖP 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.

Kategorie	Definition / Erläuterung
Taktanforderung (Ausreichende Verkehrsbedienung) **Mo-Fr** HVZ1/NVZ/HVZ2/SVZ **Sa** NVZ/SVZ **So** NVZ/SVZ	Die Taktanforderungen für die Ausreichende Verkehrsbedienung werden nach den folgenden Verkehrszeiten **„Früh-Hauptverkehrszeit (HVZ1)“**, **„Nebenverkehrszeit (NVZ)“**, **„Spät-Hauptverkehrszeit (HVZ2)“** und **„Schwachverkehrszeit (SVZ)“** differenziert. Dabei erfolgt eine Angabe der Takte, die in den jeweiligen Verkehrszeiten gefahren werden sollen. Wie lange die in den jeweiligen Verkehrszeiten angegebenen Takte aufrechtzuhalten sind, ist Abbildung 6.1 zu entnehmen. Oftmals ergibt sich die Notwendigkeit, dass Linien in ihrem Verlauf mit unterschiedlichen Taktanforderungen versehen werden. In solchen Fällen sind die Taktanforderungen nach den jeweiligen Linienabschnitten zu unterscheiden.
Betriebsleistung im Landkreis Böblingen (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)	Hier werden als Orientierung für das Leistungsvolumen die Fahrzeugkilometer pro Jahr innerhalb des Landkreises Böblingen für die Linien in der jeweiligen Liniengruppe dargestellt. Allerdings wird hierbei nur die Betriebsleistung innerhalb des Landkreises Böblingen 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.
Ergänzender Anrufverkehr	In dieser Zeile wird vermerkt, ob auf der jeweiligen Linie, ergänzend zum zuvor beschriebenen Linienbusangebot, im Status Quo auch Ruftaxifahrten zum Einsatz kommen. Im Vorfeld des anstehenden Vergabeverfahrens soll geklärt werden, ob auch künftig Ruftaxifahrten zum Einsatz kommen sollen, ob diese ggf. durch einen On-Demand-Dienst ersetzt werden oder ob sie aufgrund des ausgebauten Fahrplanangebotes im Linienbusverkehr komplett entfallen können.
Anschlüsse	In dieser Zeile werden wichtige Anschlussbeziehungen wiedergegeben. Bei einem primären Anschluss handelt es sich um eine Anschlussrelation an einem Verknüpfungspunkt, die für die Fahrplangestaltung der Linie maßgeblich ist. Der Anschluss wird mit dem Namen der Station, mit der Liniennummer / den Liniennummern der Anschlusslinien sowie mit der Richtung und Nummer der im Liniensteckbrief beschriebenen Linie und der Richtung der Anschlusslinie wiedergegeben. Dies kann an folgendem Beispiel der Linie 634 (Leonberg Albert-Schweitzer-Gymnasium – Leonberg Bhf. – Weissach) verdeutlicht werden: **Primärer Anschluss:** (aus Richtung Weissach) Leonberg Bf.: S6 oder S60; Richtung Stuttgart Der primäre Anschluss der hier beschriebenen Linie ist am Bahnhof Leonberg in der Relation Weissach (Linie 634) – Stuttgart (Linien S6/S60) oder in der Gegenrichtung. Andere Umsteigerelationen zwischen beiden Linien (beispielsweise Weissach – Weil der Stadt oder Albert-Schweitzer-Gymnasium – Stuttgart) sind im Vergleich zum primären Anschluss von nachrangiger Bedeutung. Die Übergangszeiten am primären Anschluss sind so zu wählen, dass ein Umstieg zum Anschlussverkehrsmittel (unter Berücksichtigung der Zugangswege) auch bei kleinen Verspätungen noch sicher möglich ist. Dabei sollen jedoch keine zu langen Wartezeiten entstehen. In der Regel sind bei ebenerdigen Umstiegen vier Minuten und bei Umstiegen, für die eine Bahnsteigunter- oder -überführung passiert wird, sieben Minuten anzustreben. Wenn es noch weitere Haltestellen gibt, an denen die im Liniensteckbrief beschriebene Linien der jeweiligen Liniengruppe wichtige Anschlüsse aufnehmen bzw. aufnehmen könnten, sind diese als sekundäre Anschlüsse aufgeführt. Aufgrund der Zwänge durch den primären Anschluss sind sekundäre Anschlüsse nicht immer optimal in die Fahrpläne zu integrieren. Deshalb handelt es sich bei den sekundären Anschlüssen auch um kein verbindliches Kriterium, wohl aber um ein Beurteilungskriterium des Fahrplans.
Hinweise	In dieser Kategorie werden die voraussichtlich künftigen Veränderungen der betroffenen Linien der jeweiligen Liniengruppe im Vergleich zum aktuellen Fahrplan

Kategorie	Definition / Erläuterung
	2020 zusammengetragen. Im Wesentlichen handelt es sich hierbei um geänderte Angebotskonzepte, um Angebotsausweitungen oder um Planungen für neue Haltestellen. Darüber hinaus beinhaltet diese Kategorie ggf. zu berücksichtigende Abstimmungen mit anderen Linien: Ist es bei einer oder mehreren Linien des jeweiligen Korridors erforderlich, den Fahrplan (abgesehen von Anschlüssen) mit anderen Linien, die nicht Bestandteil der Liniengruppe sind, abzustimmen, findet sich in dieser Kategorie ein entsprechender Hinweis. Es handelt sich dabei in der Regel um eine Überlappung der jeweiligen Linie bzw. Linien mit einer anderen auf einem längeren Abschnitt. In diesem Fall sollen die Fahrplanlagen der Linien im Sinne eines integrierten Gesamtangebots auf dem Überlappungsabschnitt geplant werden.
Linienverlauf	Der Linienverlauf wird graphisch dargestellt. Der reguläre Linienweg wird dabei als durchgezogene Linie wiedergegeben. Aus Gründen der Übersichtlichkeit wurde auf die Darstellung von Linienabschnitten, die nur von einzelnen Fahrten bedient werden, verzichtet.

Abbildung 6-1: Verkehrs- und Taktzeiten



In den Liniensteckbriefen ist die ausreichende Verkehrsbedienung für jeden Abschnitt der Liniengruppe angegeben, an welchen Verkehrstagen (Mo-Fr, Sa, So) dieser zu welchen Verkehrszeiten (HVZ1, NVZ, HVZ2, SVZ) in welchem Taktschema zu bedienen ist. Abbildung 6-1 verdeutlicht, wie diese Vorgaben zu interpretieren sind. Am Beispiel von Abschnitt 4 der Liniengruppe „Leonberg – Rutesheim – Weissach / – Heimsheim – Mönsheim – Wiernsheim /

– Weissach Porsche“ (Linien 634, 652, 653, N62) sollen die Taktanforderungen im Status Quo erläutert werden (siehe Tabelle 6-10):

Tabelle 6-10: Taktanforderungen Liniengruppe „Leonberg – Rutesheim – Weissach / – Heimsheim – Mönsheim – Wiernsheim / – Weissach Porsche“

Taktanforderungen (Ausreichende Verkehrsbedienung) **Mo-Fr** HVZ1/NVZ/HVZ2/SVZ **Sa** NVZ/SVZ **So** NVZ/SVZ	1&2) Leonberg (– Gebersh.) – Rutesheim (mind. halbe Taktdichte via Gebersheim)			15 / 15 / 15 / 30 15 / 30 30 / 60
	3) Weissach Marktplatz – Weissach Porsche			15 / - / 30 / - -/- -/-
	4) Rutesheim – Weissach			15 / 30 / 15 / 60 30 / 60 60 / 60
	5) Rutesheim – Perouse			15 / 30 / 15 / 60 30 / 60 60 / 60
	7) Nachtbus			60 (in Nächten auf Sa/So/Fe)

Demnach ist in der HVZ1 mindestens ein 15-Minuten-Takt anzubieten. Dieser morgendliche HVZ-Takt (15‘ = Viertelstunden-Takt) muss über mindestens zwei Stunden (siehe Abbildung 6-1 „Mindest-Betriebszeit in h“) gefahren werden. Die Zeile „Lage der Verkehrszeiten“ definiert zudem, in welchem Zeitraum der jeweilige Takt zu erbringen ist. Demnach ist der HVZ1-Takt zwischen 6:00 und 8:00 Uhr abzuleisten. In begründeten Ausnahmen kann die Zeitlage der jeweiligen Verkehrszeit allerdings auch in einem gewissen Rahmen verschoben werden, sofern damit den lokalen Ansprüchen eher Rechnung getragen werden kann. In der NVZ ist ein 30-Minuten-Takt vorgesehen. Diese Taktvorgabe ist von Montag bis Freitag jeweils zehn Stunden aufrecht zu erhalten.

Eine bestimmte Taktvorgabe gilt dann als erfüllt, wenn in dieser Zeitlage die einem bestimmten Takt entsprechende Anzahl von Fahrten je Richtung (z.B. 30‘ = zwei Fahrtenpaare je Stunde), ausgehend vom primären Anschlusspunkt in Lastrichtung, gefahren werden. Die Abstände der Fahrten sollen gleichmäßig sein (Takttreue). Lediglich wenn die Funktonalität der Linie Ausnahmen erforderlich macht – etwa wegen des Schülerverkehrs oder der Anschlusssituation, sind Abweichungen von einer gleichmäßigen Vertaktung punktuell vertretbar. Als primärer Anschlusspunkt wird die Haltestelle definiert, die im Liniensteckbrief in der Zeile „Anschlüsse“ als „Primärer Anschluss“ ausgewiesen ist. Die Einhaltung der geforderten Zeitlagen hat dabei in die jeweilige Lastrichtung Priorität. Die letzte Fahrt gegen Lastrichtung kann aus diesem Grund auch außerhalb der in Abbildung 6-1 angegebenen Zeitfenster erfolgen.

Bei den Stadtverkehren der Großen Kreisstädte Böblingen/Sindelfingen, Leonberg und Herrenberg 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 Verkehrsbedienung Bezug. Die Betriebsleistungen des Status quo (Fahrplan 2020), des verkehrlichen Mindestniveaus und der ausreichenden Verkehrsbedienung werden im Fließtext in Form der jeweiligen Fahrzeugkilometer pro Jahr gegenübergestellt.

6.4.3 Liniensteckbriefe und funktionale Leistungsbeschreibungen

Bündel 1 – Verkehrsraum Leonberg

Der Stadtverkehr Leonberg wird von den Linien 631, 632, 640, 641, 642, 643, 651 und 747 erbracht. Darüber hinaus erfüllen sowohl die regionalen Buslinien 634, 652 und 653 als auch die SSB-Linien 92 und X2[39], die jeweils nicht zum Linienbündel gehören, Aufgaben im Stadtverkehr Leonberg.

Das Linienbündel zeichnet sich zudem dadurch aus, dass die gebündelten Stadtverkehrslinien ihrerseits teilweise auch Aufgaben im überörtlichen Bereich wahrnehmen. Das trifft insbesondere auf die Linien 631/632 und 651 zu, die aus diesem Grund per Liniensteckbrief beschrieben werden. Zudem unterliegt auch der innerstädtische Korridor zwischen Leonberg ZOB und Leonberg Göppinger Straße den Standards für verlässliche S-Bahn-Zubringer, weshalb es auch hierfür einen Liniensteckbrief gibt.

Die Betriebsleistung für das Linienbündel 1 beträgt nach Inbetriebnahme des Neukonzeptes im Stadtverkehr Leonberg (zum 11.01.2021) einschließlich der Erfüllung der Standards für verlässliche S-Bahn-Zubringer gemäß ÖPNV-Pakt 2014 und inklusive der Zubestellungen der Stadt ca. 866.000 Fahrzeug-km p.a., wovon ca. 60.000 Fahrzeug-km p.a. auf das Gebiet des Landkreises Ludwigsburg entfallen. Das vom Landkreis Böblingen gesicherte verkehrliche Mindestniveau (Basisangebot / ÖPNV-Pakt) beläuft sich auf ca. 560.000 Fahrzeug-km p.a., bezogen auf die innerhalb der Kreisgrenzen zu erbringenden Leistungen[40]. In diesem Volumen sind, im Vergleich zum Wert im NVP 2015, sowohl die Vorgaben des ÖPNV-Paktes 2014 als auch die Anbindung des neuen Gewerbegebiets Längenbühl enthalten. Die Fahrleistungen der Linie 651, die im Abschnitt von Höfingen nach Hemmingen auf der Gemarkung des Landkreises Ludwigsburg erbracht werden, fallen in die Finanzierungsverantwortung des Landkreises Ludwigsburg. Die ausreichende Verkehrsbedienung wird durch den mit der Neukonzeption geschaffenen Status quo (ca. 866.000 Fahrzeug-km p.a.) definiert.

Die in Kapitel 6.1 beschriebenen weitergehenden Angebotsverdichtungen, deren Umsetzung vom Landkreis ab dem Fahrplanwechsel 2023, ggf. bei positiven Rahmenbedingungen auch früher, angestrebt wird, erhöhen das verkehrliche Mindestniveau auf ca. 714.000 Fahrzeug-km p.a. Die ausreichende Verkehrsbedienung wird dann durch den nach Umsetzung dieser Angebotsverdichtungen geschaffenen Status quo (ca. 930.000 Fahrzeug-km p.a.) definiert.

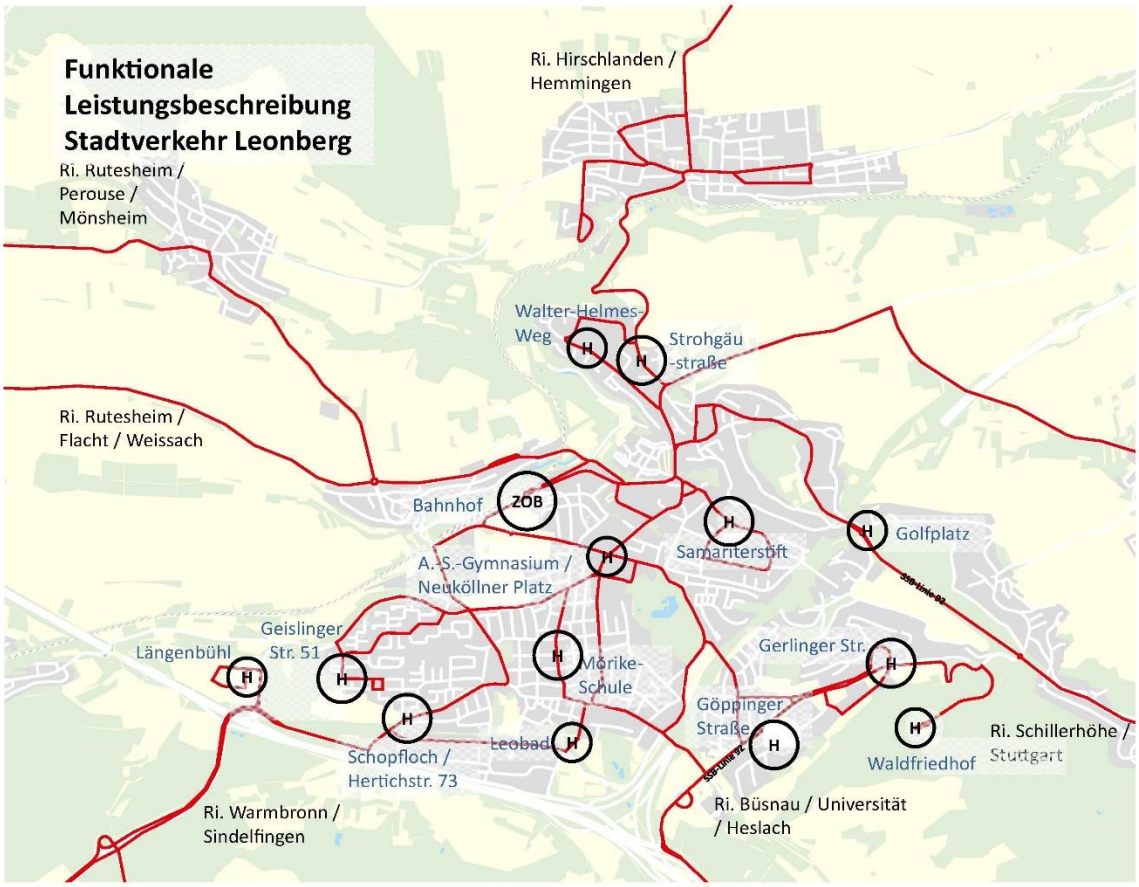
[39] Der Betrieb der Linie X2 ist befristet und derzeit nur bis 12/2023 gesichert.
[40] Im Basisangebot enthalten ist eine Verkehrsleistung in Höhe von 99.000 Fahrzeug-km p.a., die zurzeit eigenwirtschaftlich erbracht wird. Das genannte Kilometervolumen wird daher vom Landkreis nicht finanziert.

Über das verkehrliche Mindestniveau hinausgehende Verkehrsleistungen sind Zubestellungen der Stadt. Diese sind, soweit die Kriterien der kreisinternen Finanzierungsabgrenzungsregelungen erfüllt sind, grundsätzlich von der Stadt und dem Landkreis gemeinschaftlich zu tragen.

Der Stadtverkehr Leonberg 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) Leonberg Bf.: S6/S60; Richtung Stuttgart

Abbildung 6-2: Funktionale Leistungsbeschreibung Stadtverkehr Leonberg



ZOB — Zentraler Verknüpfungspunkt Leonberg

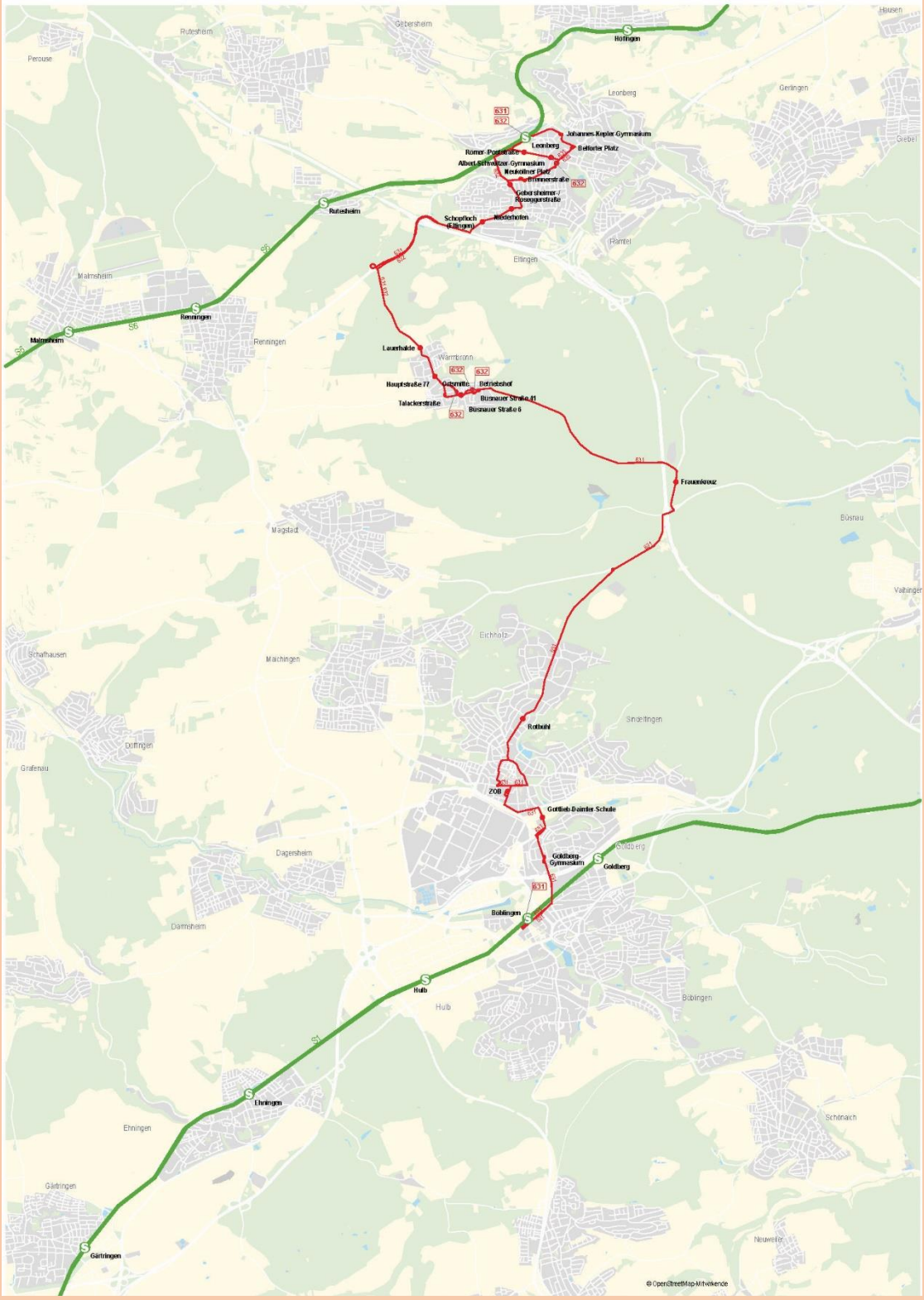
H — 30'-Takt (Mo-Fr 6 bis 20 Uhr); 60'-Takt (Mo-Fr 20 bis 24 Uhr; Sa 7 bis 24 Uhr und So 9 bis 24 Uhr)

H — 30'-Takt (Mo-Fr 6 bis 8:30 Uhr; 12:30 bis 14 Uhr; 15:30 bis 18:00 Uhr) oder 60'-Takt (Mo-Fr 9-16 Uhr und Sa 9 bis 13 Uhr)*
Eine Ausweitung der Betriebszeiten in diesen Bereichen durch einen On-Demand-Verkehr – ggf. unter Einbeziehung von Umlandgemeinden wie Renningen oder Rutesheim – wäre wünschenswert

Liniengruppe Leonberg – Warmbronn (– Sindelfingen – Böblingen)

Linien 631, 632

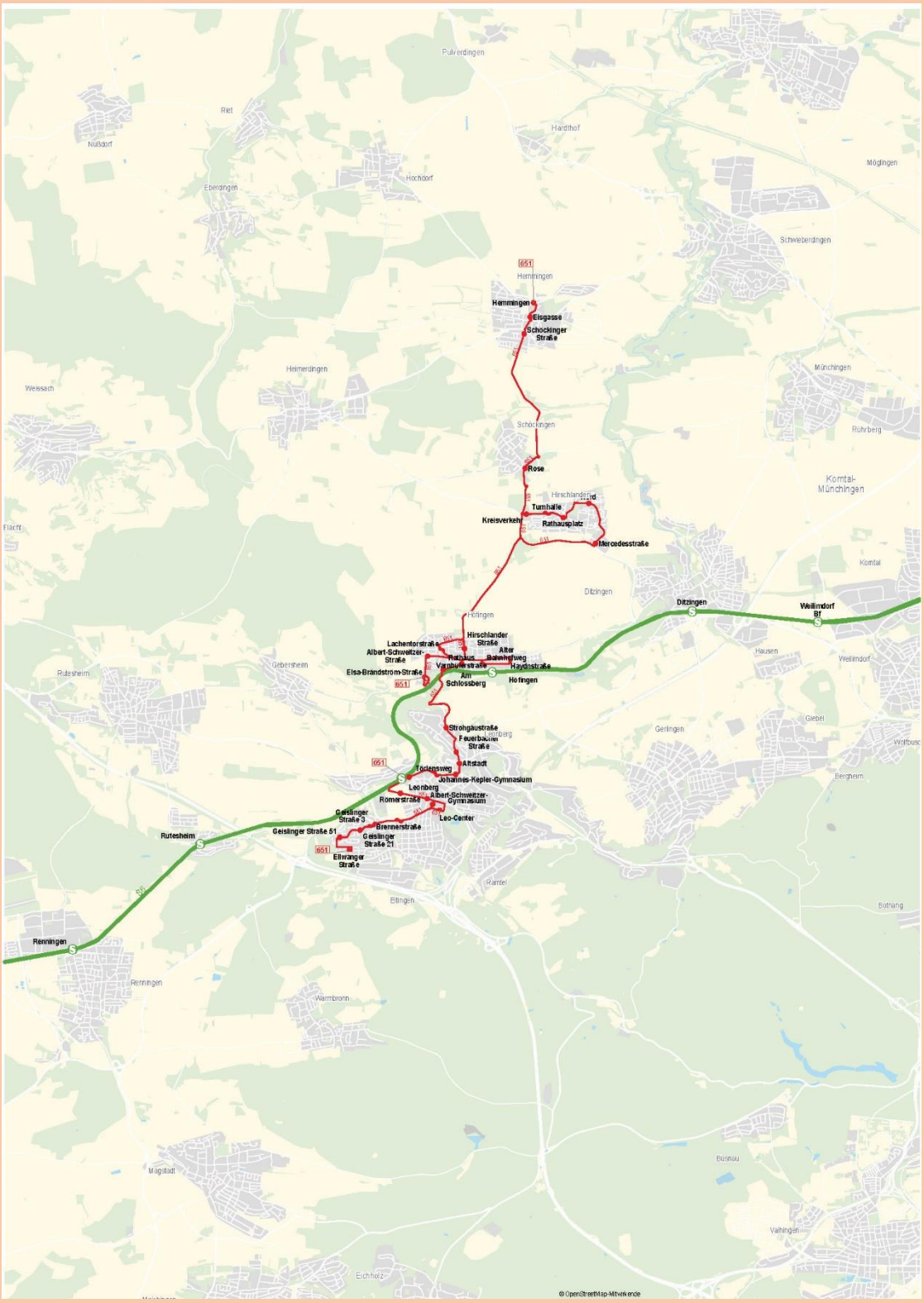
		Status Quo (Fahrplan 2021)	**BA / ÖP** (verkehrliches Mindestniveau)	**Ausreichende Verkehrsbedienung**
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1) Leonberg – Schopfloch **[631,632]**	43 / 28 / 16 / 1	48 / 28 / 16 / 0 BA: 34 / 18 / 16 / 0 ÖP: 48 / 28 / 15 / 0	48 / 28 / 16 / 1
	2) Schopfloch – Warmbronn **[631,632]**	43 / 28 / 16 / 1	48 / 28 / 15 / 0 BA: 32 / 16 / 10 / 0 ÖP: 48 / 28 / 15 / 0	48 / 28 / 16 / 1
	3) Warmbronn – Sindelfingen – Böblingen **[631]**	11 / 0 / 0 / 0	15 / 0 / 0 / 0 BA: 15 / 0 / 0 / 0	15 / 0 / 0 / 0
Taktanforderungen (Ausreichende Verkehrsbedienung) **Mo-Fr** HVZ1/NVZ/HVZ2/SVZ **Sa** NVZ/SVZ **So** NVZ/SVZ	1 & 2) Leonberg – Warmbronn			15 / 30 / 15 / 60 30 / 60 60 / 60
	3) Warmbronn – Sindelfingen – Böblingen			60 /60 / 60 / - - / - - / -
Betriebsleistungen im Landkreis Böblingen (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)		In Stadtverkehren werden die Betriebsleistungen nur für das komplette Linienbündel wiedergegeben (siehe Kap. 6.4.3 „Bündel 1 – Verkehrsraum Leonberg“).		
Ergänzender Anrufverkehr		Im Abschnitt Leonberg – Warmbronn		
Anschlüsse	**Primär:** (aus Ri. Böblingen) Leonberg Bf.: S6/S60 Ri. Stuttgart **Sekundär:** (aus Ri. Böblingen) Leonberg Bf.: S6/S60 Ri. Renningen (aus Ri. Leonberg) Böblingen Bf.: S1/RB/IC Ri. Herrenberg			
Hinweise	• Künftig soll die Liniennummer 632 entfallen. Die Fahrten der Linien 631 und 632 können gemeinsam unter der Liniennummer 631 veröffentlicht werden. Da sich die Linien 631 und 632 derzeit nicht gabeln, gibt es keinen Grund, das Angebot unter zwei Liniennummern zu führen. • Sollte die Linie 631 durch die Führung bis Böblingen ZOB künftig Pünktlichkeitsprobleme erhalten, wäre eine Einkürzung des Angebots nach Sindelfingen ZOB bzw. Sindelfingen Gottlieb-Daimler-Schule zu diskutieren. Ggf. könnte in diesem Zusammenhang auch eine bessere Anbindung des Sindelfinger Mercedes Benz-Standortes aus Richtung Warmbronn und Leonberg realisiert werden.			


Linienverlauf
Rutesheim
Gebersheim
Perouse
Hausen
Hoffingen
Leonberg
Gerlingen
631
632
Johannes-Kepler-Gymnasium
Leonberg
Belforter Platz
Römer-Pressehaus
Albert-Schweitzer-Gymnasium
Neukölln er Platz
Grimmerstraße
Gebersheimer / Rosengartenstraße
Rutesheim
Schopfloch (Ellingen)
Niederhofen
Grebel
Rainfel
Ellingen
Malmsheim
Renningen
Renningen
Malmsheim
Leuerhalde
Warmbronn
Hauptstraße 77
Ostmitte
Betriebshof
Büsnauer Straße 41
Talackerstraße
Büsnauer Straße 6
Frauenkreuz
Büsnau
Magstadt
Vaihinger
Eichholz
Schafhausen
Maichingen
Sindelfingen
Rotbühl
Döffingen
Grafenau
ZOB
Gottlieb-Daimler-Schule
Goldberg
Goldberg-Gymnasium
Goldberg
Dagersheim
Bblingen
Daimsheim
Hulb
Hulb
Böblingen
Ehningen
Ehningen
Schönaich
Gärtringen
Gärtringen
Neuweiler
© OpenStreetMap-Mitwirkende

Liniengruppe Leonberg – Höfingen – Hirschlanden – Hemmingen

Linien 651

		Status Quo (Fahrplan 2021)	**BA / ÖP** (verkehrliches Mindestniveau)	**Ausreichende Verkehrsbedienung**
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1a) Leonberg – Leonberg Strohgäustr. **[651]**	35 / 17 / 16 / 1	48 / 28 / 16 / 0 BA: 34 / 18 / 16 / 0 ÖP: 48 / 28 / 15 / 0	48 / 28 / 16 / 1
	1b) Leonberg Strohgäustr. – Höfingen **[651]**	35 / 17 / 16 / 1	48 / 28 / 15 / 0 BA: 28 / 14 / 9 / 0 ÖP: 48 / 28 / 15 / 0	48 / 28 / 16 / 1
	2) Höfingen – Hemmingen **[651]**	15 / 13 / 0 / 0	15 / 15 / 0 / 0 BA: 15 / 15 / 0 / 0	15 / 15 / 0 / 0
Taktanforderungen (Ausreichende Verkehrsbedienung) **Mo-Fr** HVZ1/NVZ/HVZ2/SVZ **Sa** NVZ/SVZ **So** NVZ/SVZ	1) Leonberg – Höfingen			15 / 30 / 15 / 60 30 / 60 60 / 60
	2) Höfingen – Hemmingen			60 / 60 / 60 / - 60 / - - /-
Betriebsleistungen im Landkreis Böblingen (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)		In Stadtverkehren werden die Betriebsleistungen nur für das komplette Linienbündel wiedergegeben (siehe Kap. 6.4.3 „Bündel 1 – Verkehrsraum Leonberg“).		
Ergänzender Anrufverkehr		Nein		
Anschlüsse	**Primär:** (aus Ri. Hemmingen) Leonberg Bf.: S6/S60 Ri. Stuttgart **Sekundär:** (aus Ri. Hemmingen) Leonberg Bf.: S6/S60 Ri. Renningen			
Hinweise	• Nach Möglichkeit sollte dieser Korridor eine umsteigefreie Verbindung in die Leonberger Innenstadt erhalten. Aktuell wird dies dadurch gewährleistet, dass die Busse ab Leonberg ZOB weiter in Richtung Ezach fahren. Sollte sich diese Durchbindung auf Dauer nicht aufrecht halten lassen, wäre zumindest eine Anbindung an den Bereich des Leo-Centers sicherzustellen.			

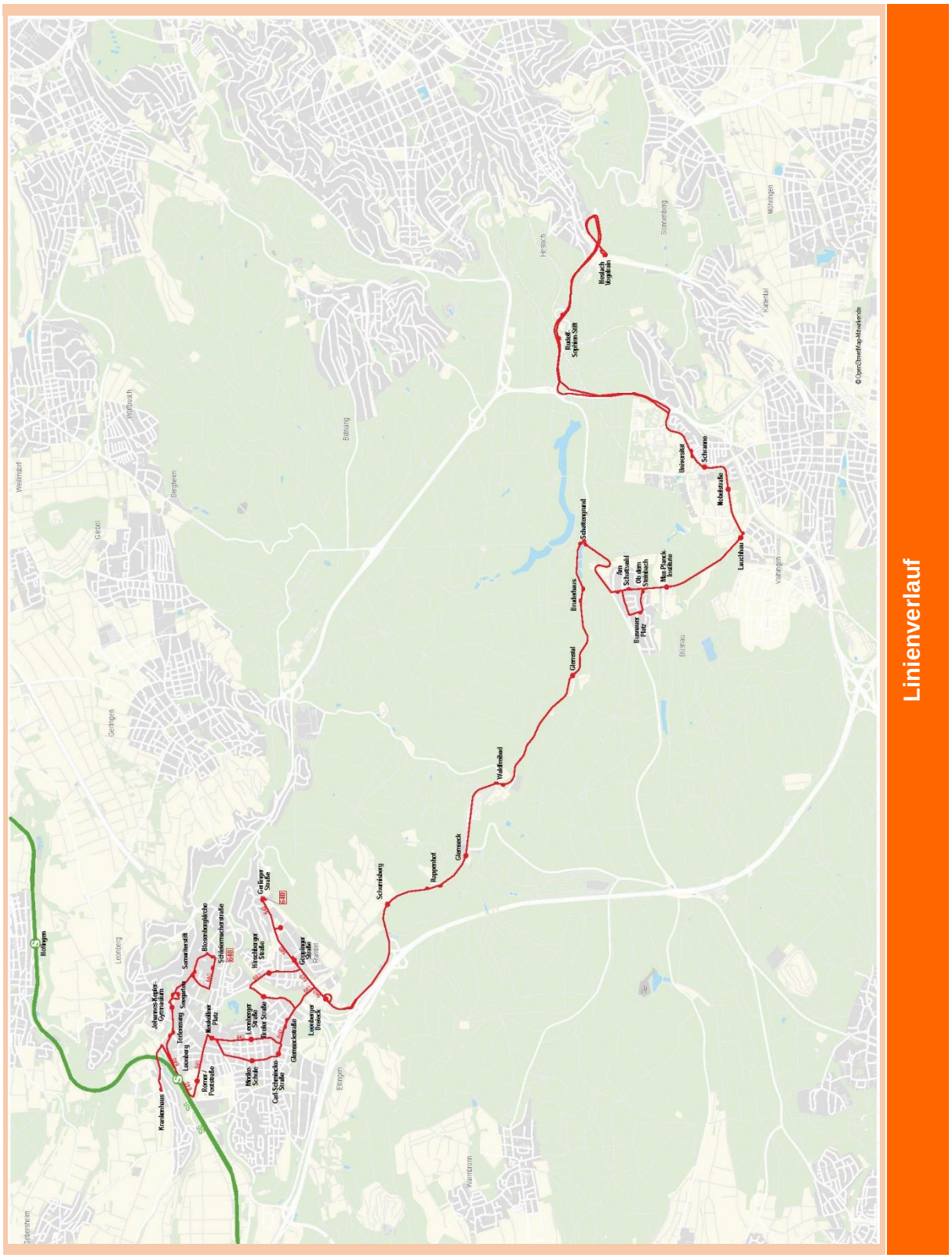


Linienverlauf

Liniengruppe Leonberg – Ramtel – Heslach Vogelrain

Linien 92 / 640 **[Die Linie 92 ist bündelfrei.]**

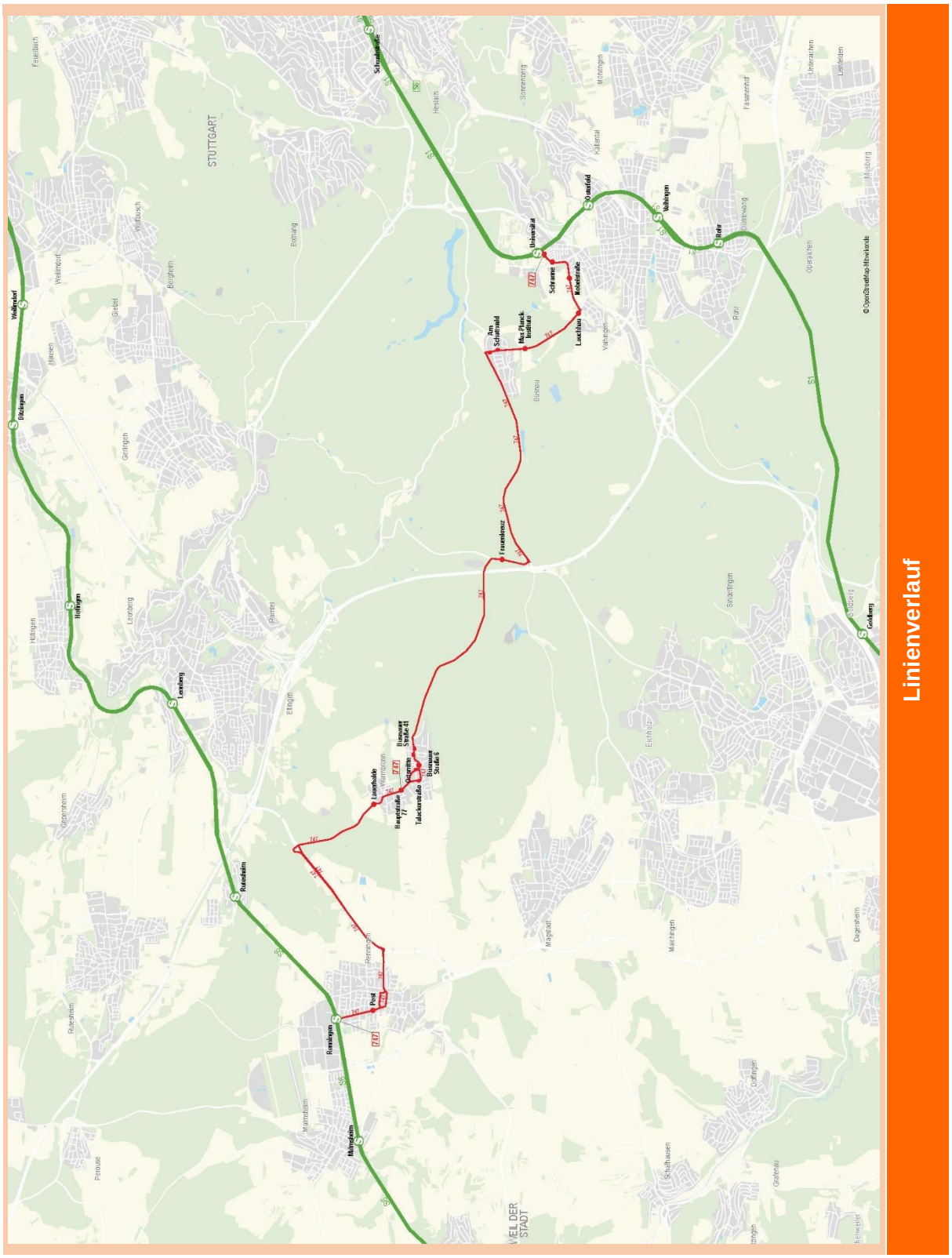
		Status Quo (Fahrplan 2021)	**BA / ÖP** (verkehrliches Mindestniveau)	**Ausreichende Verkehrsbedienung**
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1) Leonberg – Ramtel **[92, 640]**	51 / 32 / 30 / 1	48 / 28 / 16 / 0 BA: 34 / 18 / 16 / 0 ÖP: 48 / 28 / 15 / 0	55 / 32 / 32 / 1
	2) Ramtel Göppinger Straße – Ramtel Gerlinger Straße **[640]**	30 / 18 / 16 / 1	34 / 18 / 16 / 0 BA: 34 / 18 / 16 / 0	34 / 18 / 18 / 1
	3) Ramtel – Leonberger Dreieck **[92]**	21 / 14 / 14 / 0	34 / 18 / 16 / 0 BA: 34 / 18 / 16 / 0	34 / 18 / 16 / 0
	3b) Leonberger Dreieck – Heslach (Vogelrain) **[92]**	21 / 14 / 14 / 0	15 / 0 / 0 / 0 BA: 15 / 0 / 0 / 0	21 / 14 / 14 / 0
Taktanforderungen (Ausreichende Verkehrsbedienung) **Mo-Fr** HVZ1/NVZ/HVZ2/SVZ **Sa** NVZ/SVZ **So** NVZ/SVZ	1) Leonberg – Ramtel			15 / 30 / 15 / 60 30 / 60 30 / 60
	2) Ramtel Göppinger Straße – Ramtel Gerlinger Straße			30 / 60 / 30 / 60 60 / 60 60 / 60
	3) Ramtel – Heslach Vogelrain			30 / 60 / 30 / - 60 / - 60 / -
	3b) Leonberger Dreieck – Heslach (Vogelrain)			30 / 60 / 60 / - 60 / - 60 / -
Betriebsleistungen im Landkreis Böblingen (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)		In Stadtverkehren werden die Betriebsleistungen nur für das komplette Linienbündel wiedergegeben (siehe Kap. 6.4.3 „Bündel 1 – Verkehrsraum Leonberg“).		
Ergänzender Anrufverkehr		Nein		
Anschlüsse		**Primär:** (aus Ri. Ramtel) Leonberg Bf.: S6/S60 Ri. Stuttgart **Sekundär:** (aus Ri. Ramtel) Leonberg Bf.: S6/S60 Ri. Renningen		
Hinweise		• Die SSB-Linie 92 erfüllt im Bereich Leonberger Dreieck nicht die Anforderungen einer Stadtverkehrslinie. Dies soll nach Möglichkeit geändert werden. Sofern hier keine Änderung erzielt werden kann, soll die Linie 640 (wie aktuell auch) teilweise die Haltestelle Leonberger Dreieck als Stichfahrt mitbedienen. • Die Unterschreitung des Basisangebotes zur Gerlinger Straße stellt sich insofern unproblematisch dar, da diese Haltestelle auch über die Linie 642 mit Leonberg ZOB verbunden ist. • Es bestehen Planungsvorschläge zu einer möglichen neuen Nachtbuslinie N63. Diese sehen die Anbindung des Gerlinger Stadtteils Schillerhöhe sowie weiterer Stadtteile Leonbergs an das Nachtbusnetz vor. Eine mögliche Einbeziehung in die weitere Verkehrsplanung ist noch unter den Beteiligten abzustimmen.		


Linienverlauf
Hulb
Hohlgrabenstraße
Sonnenhalde
Hirschberger Straße
Gerlinger Straße
Rosenbergstraße
Schleiermacherstraße
Sonnenhalde
Johannes-Kepler-Gymnasium
Seegarten
Tiefenweg
Leonberg
Westlicher Platz
Leonberger Straße
Decker Straße
Glemseckstraße
Leonberger Brücke
Post
Poststraße
Krankenhaus
Mörike Schule
Curt-Schumacher-Straße
Schreiberberg
Rappenhof
Glemseck
Waldfriedhof
Glemstal
Bruckhaus
Am Schafwald
Max-Planck-Institute
Universität
Schramme
Nobelstraße
Lauchhau
Hasloch
Hasloch Vogelsang
Robert Stephen Stift
Leonberg
Gerlingen
Ditzingen
Weissach
Renningen
Malmsheim
Magstadt
Sindelfingen
Böblingen
Hildrizhausen
Holzgerlingen
Deckenpfronn
Ehningen
Bondorf
Gärtringen
Nufringen
Gäufelden
Herrenberg
Kuppingen
Ehningen
Darmsheim
Aidlingen
Dachtel
Dagersheim
Schönaich
Hulb
Hohlgrabenstraße
Sonnenhalde
Hirschberger Straße
Gerlinger Straße
Rosenbergstraße
Schleiermacherstraße
Sonnenhalde
Johannes-Kepler-Gymnasium
Seegarten
Tiefenweg
Leonberg
Westlicher Platz
Leonberger Straße
Decker Straße
Glemseckstraße
Leonberger Brücke
Post
Poststraße
Krankenhaus
Mörike Schule
Curt-Schumacher-Straße
Schreiberberg
Rappenhof
Glemseck
Waldfriedhof
Glemstal
Bruckhaus
Am Schafwald
Max-Planck-Institute
Universität
Schramme
Nobelstraße
Lauchhau
Hasloch
Hasloch Vogelsang
Robert Stephen Stift
Leonberg
Gerlingen
Ditzingen
Weissach
Renningen
Malmsheim
Magstadt
Sindelfingen
Böblingen
Hildrizhausen
Holzgerlingen
Deckenpfronn
Ehningen
Bondorf
Gärtringen
Nufringen
Gäufelden
Herrenberg
Kuppingen
Ehningen
Darmsheim
Aidlingen
Dachtel
Dagersheim
Schönaich
© OpenStreetMap-Mitwirkende

Liniengruppe Renningen – Warmbronn – Universität

Linien 747

		Status Quo (Fahrplan 2021)	**BA / ÖP** (verkehrliches Mindestniveau)	**Ausreichende Verkehrsbedienung**
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1) Renningen – Warmbronn – Universität **[747]**	10 / 0 / 0 / 0	0 / 0 / 0 / 0	10 / 0 / 0 / 0
Taktanforderungen (Ausreichende Verkehrsbedienung) **Mo-Fr** HVZ1/NVZ/HVZ2/SVZ **Sa** NVZ/SVZ **So** NVZ/SVZ	1) Renningen – Warmbronn – Universität			60 / - / 60 / - -/- -/-
Betriebsleistungen im Landkreis Böblingen (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)		Ca. 91.300 (zzgl. b.S. & w.v.)	0 (zzgl. b.S. & w.v.)	Ca. 91.300 (zzgl. b.S. & w.v.)
Ergänzender Anrufverkehr		Nein		
Anschlüsse	**Primär:** (aus Ri. Renningen) Universität: S1/S2/S3 Ri. Stuttgart **Sekundär:** (aus Ri. Universität) Renningen Bf.: 637 Ri. Malmsheim Robert-Bosch-Campus			
Hinweise	• Mit Verlängerung der Linie 747 nach Renningen besteht die Chance, dass diese Verbindung den Nachfragegrenzwert erreicht und als Ergänzungsverbindung in der Nahverkehrsplanung aufgenommen werden könnte. Dies soll im Jahr 2023 untersucht werden.			


Linienverlauf
STUTTGART
VAIHINGEN
Universität
Schramne
Max Planck Institute
Frauenkreuz
Rohr
Rutesheim
Renningen
Post
Malmsheim
Leonberg
Höfingen
Weilimdorf
Feuerbach
Weilerhöhe
Heumaden
Sindelfingen
Goldberg
Ehningen
Magstadt
Maichingen
Darmsheim
Schafhausen
Gärtringen
Ehningen
Perouse
Hirschlanden
Schwieberdingen
Hemmingen
Hausen
Gerlingen
Ditzingen
Weilimdorf
Feuerbach
Stammheim
Mühlhausen
Möhringen
Sonnenberg
Heslach
Kaltental
Vaihingen
Rohr
Dürrlewang
Asemwald
Hasenhof
Oberaichen
Unteraichen
Leinfelden
Musberg
Echterdingen
Plieningen
Birkach
Riedenberg
Sillenbuch
Heumaden
Wolfbusch
Berghein
Botnang
Gablenberg
Gaisburg
Wangen
Hedelfingen
Obertürkheim
Untertürkheim
Mühlhausen
Münster
Stuttgart-Ost
Stuttgart-Nord
Stuttgart-Zuffenhausen
Stuttgart-Bad Cannstatt
Stuttgart-Untertürkheim
Stuttgart-Obertürkheim
Stuttgart-Rohr
Stuttgart-Vaihingen
Stuttgart-Universität
Stuttgart-Feuerbach
Stuttgart-Weilimdorf
Stuttgart-Hausen
Stuttgart-Gerlingen
Stuttgart-Ditzingen
Stuttgart-Leonberg
Stuttgart-Höfingen
Stuttgart-Rutesheim
Stuttgart-Renningen
Stuttgart-Malmsheim
Stuttgart-Hirschlanden
Stuttgart-Schwieberdingen
Stuttgart-Hemmingen
Stuttgart-Ehningen
Stuttgart-Gärtringen
Stuttgart-Schafhausen
Stuttgart-Maichingen
Stuttgart-Magstadt
Stuttgart-Darmsheim
Stuttgart-Sindelfingen
Stuttgart-Goldberg
Stuttgart-Gaisburg
Stuttgart-Wangen
Stuttgart-Hedelfingen
Stuttgart-Obertürkheim
Stuttgart-Untertürkheim
Stuttgart-Mühlhausen
Stuttgart-Münster
Stuttgart-Stammheim
Stuttgart-Weilimdorf
Stuttgart-Feuerbach
Stuttgart-Weilerhöhe
Stuttgart-Heumaden
Stuttgart-Wolfbusch
Stuttgart-Berghein
Stuttgart-Botnang
Stuttgart-Sonnenberg
Stuttgart-Heslach
Stuttgart-Kaltental
Stuttgart-Vaihingen
Stuttgart-Rohr
Stuttgart-Dürrlewang
Stuttgart-Asemwald
Stuttgart-Hasenhof
Stuttgart-Oberaichen
Stuttgart-Unteraichen
Stuttgart-Leinfelden
Stuttgart-Musberg
Stuttgart-Echterdingen
Stuttgart-Plieningen
Stuttgart-Birkach
Stuttgart-Riedenberg
Stuttgart-Sillenbuch

Bündel 2 – Verkehrsraum Strudelbach

Liniengruppe Leonberg – Rutesheim – Weissach / – Heimsheim – Mönsheim – Wiernsheim / – Weissach Porsche

Linien 634, 652, 653, N62 **[Die Linien 652, 653 sind bündelfrei.]**

		Status Quo (Fahrplan 2020)	**BA / ÖP** (verkehrliches Mindestniveau)	**Ausreichende Verkehrsbedienung**
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1) Leonberg – Rutesheim (direkt) **[634, 652]**	93 / 33 / 18 / 0 EWM: 6 / 2 / 0 / 0	56 / 28 / 17 / 0 BA: 56 / 28 / 17 / 0 ÖP: 42 / 28 / 15 / 0	126 / 62 / 38 / 0
	2) Leonberg – Rutesheim (via Gebersheim) **[634, 653, N62]**	39 / 31 / 20 / 0		
	3) Weissach Marktplatz – Weissach Porsche **[634, 636]**	21 / 0 / 0 / 0 EWM: 3 / 0 / 0 / 0	34 / 0 / 0 / 0 BA: 34 / 0 / 0 / 0	34 / 0 / 0 / 0
	4) Rutesheim – Weissach **[634]**	69 / 35 / 20 / 0 EWM: 6 / 2 / 0 / 0	42 / 28 / 15 / 0 BA: 34 / 19 / 11 / 0 ÖP: 42 / 28 / 15 / 0	63 / 33 / 20 / 0
	5) Rutesheim – Perouse **[634, 652, 653]**	65 / 31 / 20 / 0	19 / 10 / 7 / 0 BA: 19 / 10 / 7 / 0	65 / 31 / 20 / 0
	6) Perouse – Heimsheim (– Mönsheim) **[652, 653]**	58 / 29 / 14 / 0	w.v.	w.v.
	7) Leonberg – Gebersheim – Rutesheim – Weissach – Leonberg **[N62]**	0 / 0 / 0 / 4	0 / 0 / 0 / 0	0 / 0 / 0 / 4
Taktanforderungen (Ausreichende Verkehrsbedienung) **Mo-Fr** HVZ1/NVZ/HVZ2/SVZ **Sa** NVZ/SVZ **So** NVZ/SVZ	1&2) Leonberg (– Gebersh.) – Rutesh. (mind. halbe Taktdichte via Gebersh.)			15 / 15 / 15 / 30 15 / 30 30 / 60
	3) Weissach Marktplatz – Weissach Porsche			15 / - / 30 / - -/- -/-
	4) Rutesheim – Weissach			15 / 30 / 15 / 60 30 / 60 60 / 60
	5) Rutesheim – Perouse			15 / 30 / 15 / 60 30 / 60 60 / 60
	7) Nachtbus			60 (in Nächten auf Sa/So/Fe)
Betriebsleistungen im Landkreis Böblingen (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)		Ca. 1.160.000 (zzgl. b.S. & w.v.)	Ca. 590.000 (zzgl. b.S. & w.v.)	Ca. 990.000 (zzgl. b.S. & w.v.)
Ergänzender Anrufverkehr		Im Abschnitt Leonberg – Gebersheim (im Status quo)		
Anschlüsse	**Primär:** (aus Ri. Rutesheim) Leonberg Bf.: S6 oder S60; Ri. Stuttgart			
Hinweise	• Damit die zentralen Bereiche von Leonberg von den Linien 652, 653 und 634 umsteigefrei erreichbar sind, enden die Busse nicht am ZOB Leonberg, sondern sind über die Haltestellen Belforter Platz und Albert-Schweitzer-Gymnasium weiter in die Innenstadt zu führen. • In Weissach sind für eine bestmögliche Erschließung der Siedlungsbereiche die Busse, die nicht von/ab Porsche fahren, bis zur End-/Starthaltestelle Wöhr-Tours-Depot zu führen • Eine Weiterführung der Linie 634 über Weissach hinaus in den Bereich Vaihingen (Enz) soll zum nächsten Vergabezeitpunkt geprüft werden. • Angestrebt wird eine Harmonisierung der Linienführung der Linien 652 und 653 zw. Leonberg und Rutesheim via Gebersheim und dem Gewerbegebiet Rutesheim. Damit könnten die Konvoifahrten zw. den Linien 652 und 634 aufgelöst sowie für die Verbindungen von Rutesheim Gewerbegebiet und Gebersheim nach Leonberg ein Viertelstunden-Takt eingeführt werden.			

- Aktuell wird die Einführung einer Schnellbuslinie X65 (Leonberg-Pforzheim) geprüft. Sollte diese Linie umgesetzt werden, ist die Linienführung sowie der Fahrplan der Linie 652 und ggf. auch 653 im Enzkreis anzupassen, so dass die gleichzeitige Doppelbedienungen bestimmter Orte und Gewerbegebiete durch diese Linien und die Linie X65 weitestgehend vermieden werden.

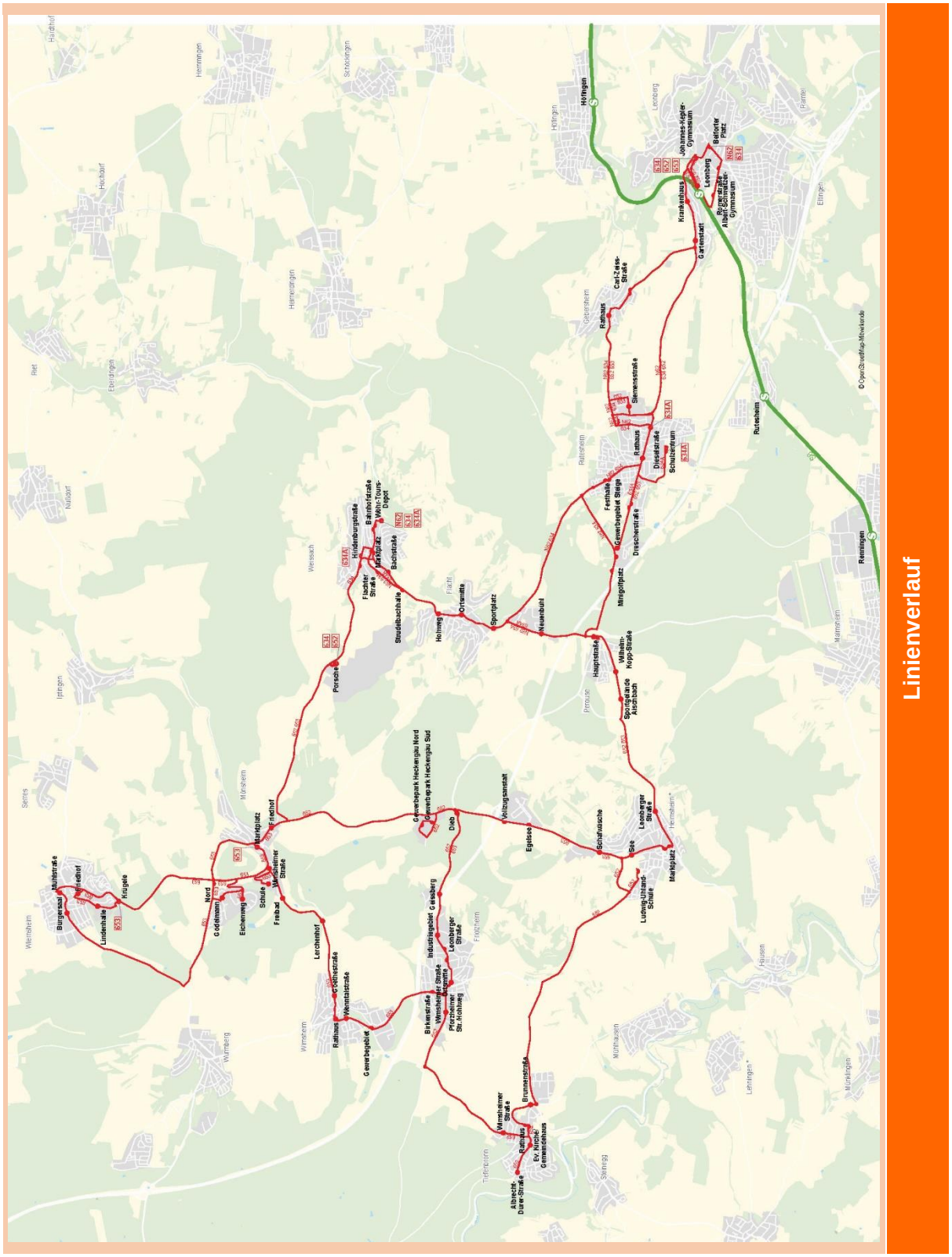
- Gebersheim wird im Spätverkehr über Busse und Ruftaxen angebunden. Aus diesem Grund ist der Fortbestand des Ruftaxi-Verkehrs nach Gebersheim kritisch zu hinterfragen.

- Spätestens im Zuge der geplanten Gebietserweiterung des Gewerbegebiets in Flacht soll – für eine Verbesserung der Anbindung – die Errichtung einer weiteren Bushaltestelle geprüft werden.

- Im Hinblick auf die Bedeutung des Porsche-Entwicklungszentrums in Weissach als Verkehrserzeuger sind landkreisübergreifende Busverbindungen in Richtung Vaihingen (E) und Heimerdingen anzustreben. Welche Linienkonzepte hierfür geeignet sind, ist ergebnisoffen zu prüfen. Denkbar wäre in diesem Zusammenhang u.a. auch die Verlängerung der Linie 765 (Wiernsheim – Weissach) hinaus nach Heimerdingen, da hiermit auch Wiernsheim und Mönsheim an das Ortszentrum von Weissach sowie an die Strohgäubahn angebunden werden könnten.

- Die Haltestelle Rutesheim Widdumhof soll in den Linienverlauf der Linien 652 und 653 aufgenommen werden.

- Bezüglich der Linienbündelzuschnitte auf den kreisübergreifenden Buslinien zwischen dem Landkreis Böblingen und dem Enzkreis konnte noch kein Konsens zwischen den beiden Landkreisen gefunden werden. Der Landkreis Böblingen befürwortet einen „Linientausch“: Die Linie 666 soll – ggf. inkl. der Schülerlinien 767 und 941 – in das Linienbündel 4 des Landkreises Böblingen integriert werden, sodass die Verkehre im Korridor Weil der Stadt – Hausen (Linien 663 und 666) in einem Verkehrsvertrag gebündelt werden können. Für die dafür nötige Integration der aktuell beim Enzkreis gebündelten Linie 666 in das Linienbündelungskonzept des Landkreises Böblingen sollen im Gegenzug – nach den Vorstellungen des Landkreises Böblingen – die Linien 652, 653 und 765, welche bislang im Linienbündelungskonzept des Landkreises Böblingen enthalten waren, beim Enzkreis gebündelt werden, da diese ihr verkehrliches Gewicht eindeutig im Enzkreis haben, während die Linie 666 beiderseits der Kreisgrenze eine eher identische verkehrliche Bedeutung aufweist. Vor den anstehenden Vergaben für die betroffenen Linien ist ein Einvernehmen zwischen beiden Landkreisen zu finden, welches ggf. eine Überarbeitung bzw. Teilfortschreibung des Nahverkehrsplans notwendig machen kann. Hierzu sollen auch die Fahrgastströme in den jeweiligen Verkehrsgebieten von den beiden Kreisverwaltungen analysiert werden, sodass bis zu den anstehenden Vergaben auf einer soliden Datenbasis konsensfähige Bündelzuschnitte erarbeitet werden können (siehe auch Kapitel 4.3.5, Bündel 4).

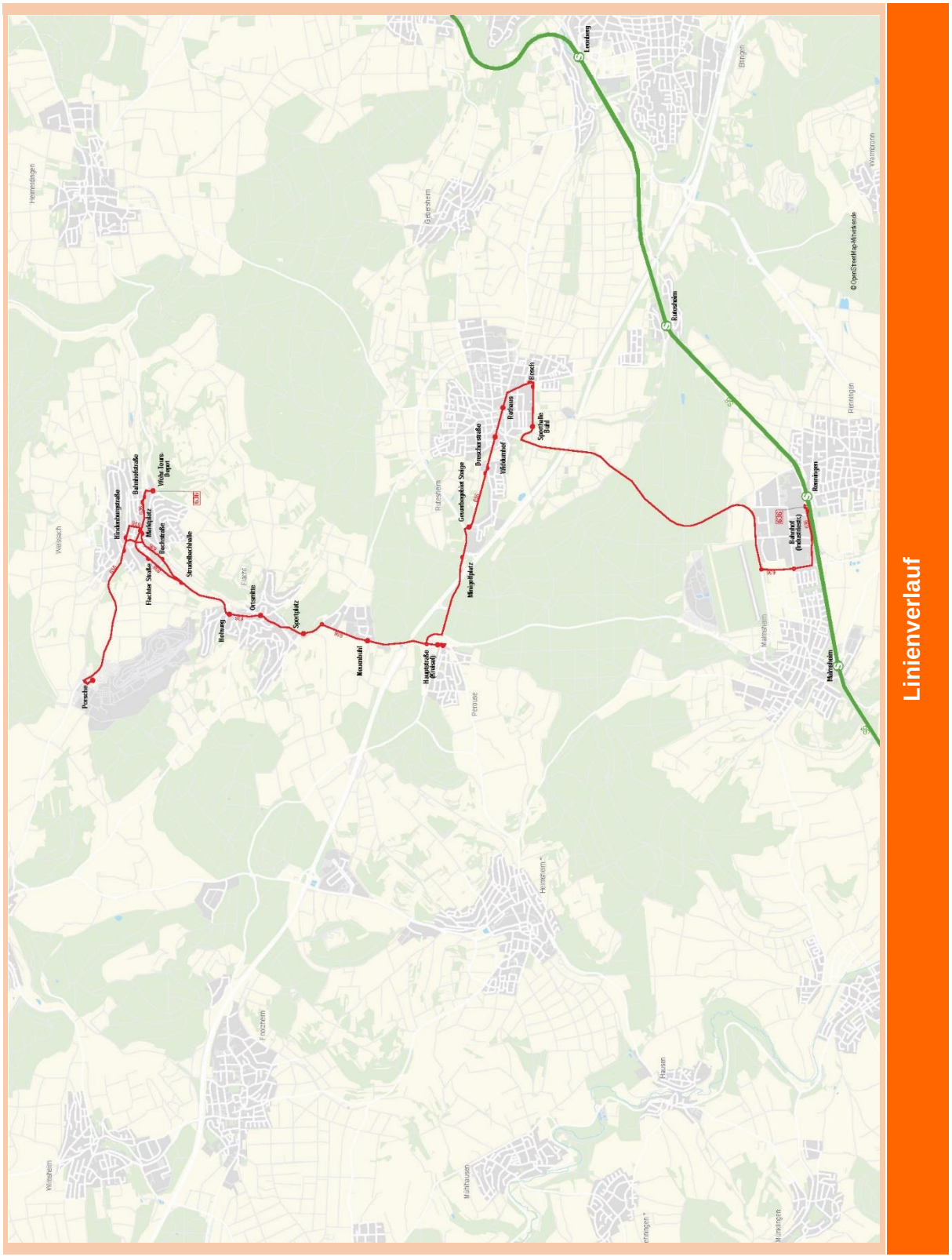

Linienverlauf

Bündel 3 – Verkehrsraum Nördliches Heckengäu

Liniengruppe Renningen – Perouse – Weissach

Linien 636

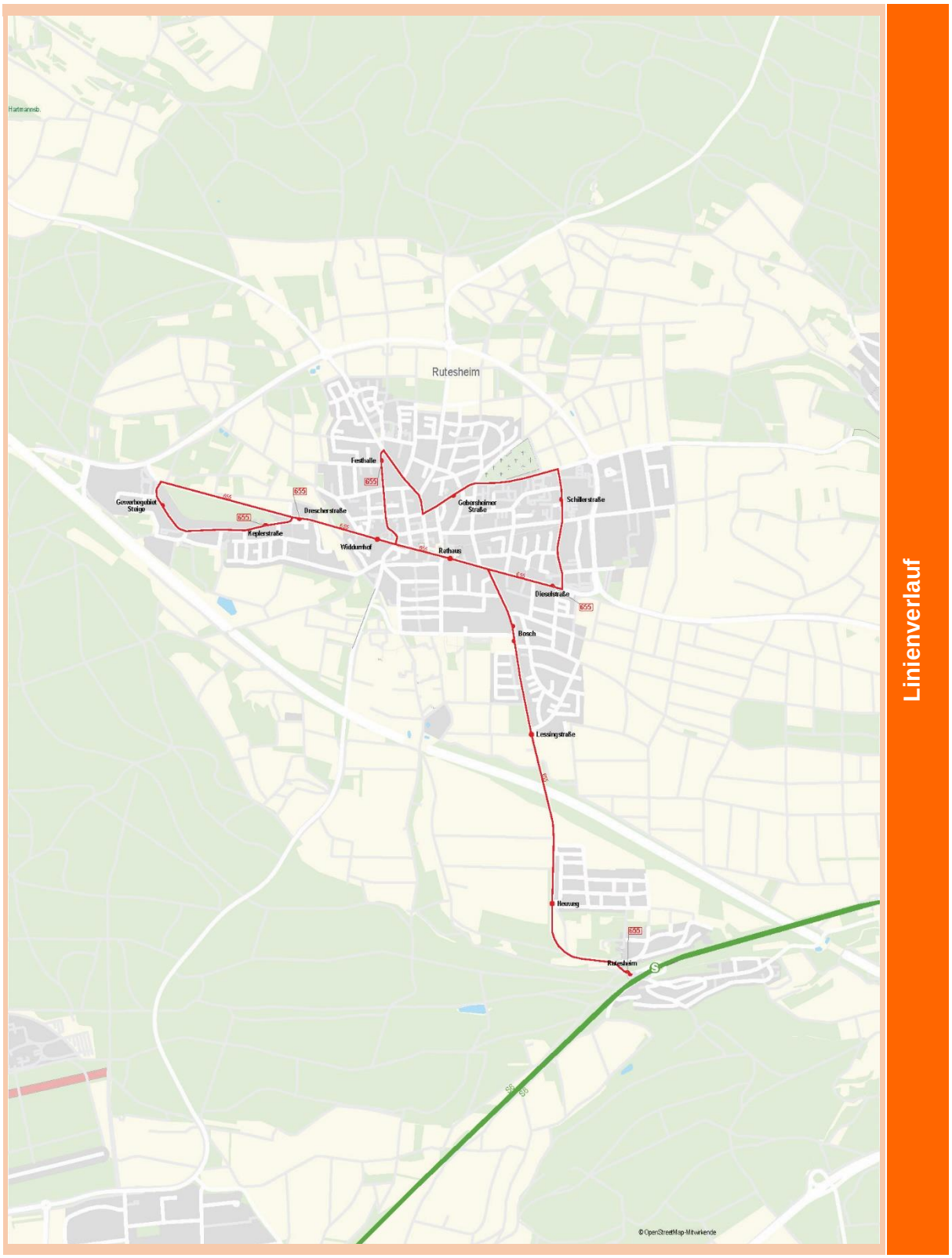
		Status Quo (Fahrplan 2020)	BA / ÖP (verkehrliches Mindestniveau)	Ausreichende Verkehrsbedienung
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1) Renningen – Perouse – Weissach **[636]**	13 / 7 / 6 / 0	15 / 8 / 6 / 0 BA: 15 / 8 / 6 / 0	15 / 8 / 6 / 0
Taktanforderungen (Ausreichende Verkehrsbedienung) **Mo-Fr** HVZ1/NVZ/HVZ2/SVZ **Sa** NVZ/SVZ **So** NVZ/SVZ	1) Renningen – Perouse – Weissach			60 / 60 / 60 / - 120 / - 120 / -
Betriebsleistungen im Landkreis Böblingen (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)		Ca. 132.000 (zzgl. b.S. & w.v.)	Ca. 150.200 (zzgl. b.S. & w.v.)	Ca. 150.200 (zzgl. b.S. & w.v.)
Ergänzender Anrufverkehr		Nein		
Anschlüsse	**Primär:** (aus Ri. Weissach) Renningen Bf.: S6/S60 Ri. Stuttgart **Sekundär**: (aus Ri. Weissach) Renningen Bf.: S60 Ri. Böblingen (aus Ri. Weissach) Renningen Bf.: 637 Ri. Malmsheim Robert-Bosch-Campus			
Hinweise	• Um die Attraktivität der Linie zu erhöhen und Umwegfahrten zu vermeiden, soll eine Änderung des Linienverlaufs geprüft werden (z.B. Weissach – Renningen – Rutesheim – ggf. unter Einbindung des Renninger Bosch-Standortes). Das ist insbesondere vor der geplanten Abstimmung der Linie 655 auf die S-Bahnen nach Böblingen zu berücksichtigen – daraus würden für die Anschluss-Situation in Renningen aus Richtung Rutesheim mehr Freiheitsgrade resultieren. • Es ist geplant, die derzeitige VPE-Linie 761 bis Renningen zu verlängern, so dass eine umsteigefreie Reisemöglichkeit auf der Relation Pforzheim – Heimsheim – Renningen entstehen würde. Es soll geprüft werden, inwieweit der Fahrplan der Linie 636 mit Einführung der verlängerten Linie 761 abzustimmen ist, damit nördlich von Renningen ein schlüssiges Gesamtkonzept entsteht. • Außerhalb der gängigen Arbeitszeiten am Porsche-Entwicklungszentrum Weissach genügt eine Führung der Linie in die Ortslage von Weissach. • Von Betreiberseite wird die Prüfung einer Busverbindung Renningen – Rutesheim – Heimerdingen mit Anschlüssen an die Strohgäubahn sowie S6/S60 angeregt. Spätestens vor der nächsten Vergabe soll dieses Thema untersucht und mit dem Landkreis Ludwigsburg sowie den Anrainerkommunen diskutiert werden. • Im Hinblick auf die Bedeutung des Porsche-Entwicklungszentrums in Weissach als Verkehrserzeuger sind landkreisübergreifende Busverbindungen in Richtung Vaihingen (E) und Heimerdingen anzustreben. Welche Linienkonzepte hierfür geeignet sind, ist ergebnisoffen zu prüfen. Denkbar wäre in diesem Zusammenhang u.a. auch die Verlängerung der Linie 765 (Wiernsheim – Weissach) hinaus nach Heimerdingen, da hiermit auch Wiernsheim und Mönsheim an das Ortszentrum von Weissach sowie an die Strohgäubahn angebunden werden könnten.			


Linienverlauf

Liniengruppe Rutesheim Bahnhof – Rutesheim Stadt

Linien 655

		Status Quo (Fahrplan 2020)	**BA / ÖP** (verkehrliches Mindestniveau)	**Ausreichende Verkehrsbedienung**
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1) Rutesheim Bahnhof – Rutesheim Stadt **[655]**	30 / 30 / 0 / 0 KZu: 0 / 14 / 0 / 0	15 / 0 / 0 / 0 BA: 15 / 0 / 0 / 0	30 / 30 / 0 / 0
Taktanforderungen (Ausreichende Verkehrsbedienung) **Mo-Fr** HVZ1/NVZ/HVZ2/SVZ **Sa** NVZ/SVZ **So** NVZ/SVZ	1) Rutesheim Bahnhof – Rutesheim Stadt			30 / 30 / 30 / - 30 / - -/-
Betriebsleistungen im Landkreis Böblingen (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)		Ca. 79.200 (zzgl. b.S. & w.v.)	Ca. 32.500 (zzgl. b.S. & w.v.)	Ca. 79.200 (zzgl. b.S. & w.v.)
Ergänzender Anrufverkehr		Nein		
Anschlüsse	**Primär:** (aus Ri. Rutesheim Stadt) Rutesheim Bf.: S6/S60 Ri. Stuttgart **Sekundär:** (aus Ri. Rutesheim Stadt) Rutesheim Bf.: S60 Ri. Böblingen			
Hinweise	• Sobald die S-Bahnen durchgehend im Viertelstunden-Takt verkehren, kann die Taktlage der Linie 655 montags bis freitags um 15 Minuten verschoben werden. Dann erhalten die Fahrgäste am Bahnhof Rutesheim nicht nur Anschluss an die S-Bahnen nach Stuttgart, sondern auch an die S-Bahnen nach Böblingen und Sindelfingen. • Derzeit wird an Sonn- und Feiertagen sowie im Spätverkehr ein Ruftaxi-Verkehr zum VVS-Tarif angeboten, der auch Buchungen abweichend vom Fahrplan und Linienweg der Linie 655 zulässt. Ggf. lässt sich dieser Verkehr in einen On Demand-Verkehr unter Einbeziehung weiterer in der SVZ schlecht erschlossener Siedlungsgebiete (z.B. Ortsteile von Renningen, Leonberg und/oder Weil der Stadt) und mit dem ÖPNV nur umwegig erreichbarer Ziele (z.B. 3D-Kino Leonberg) kombinieren.			

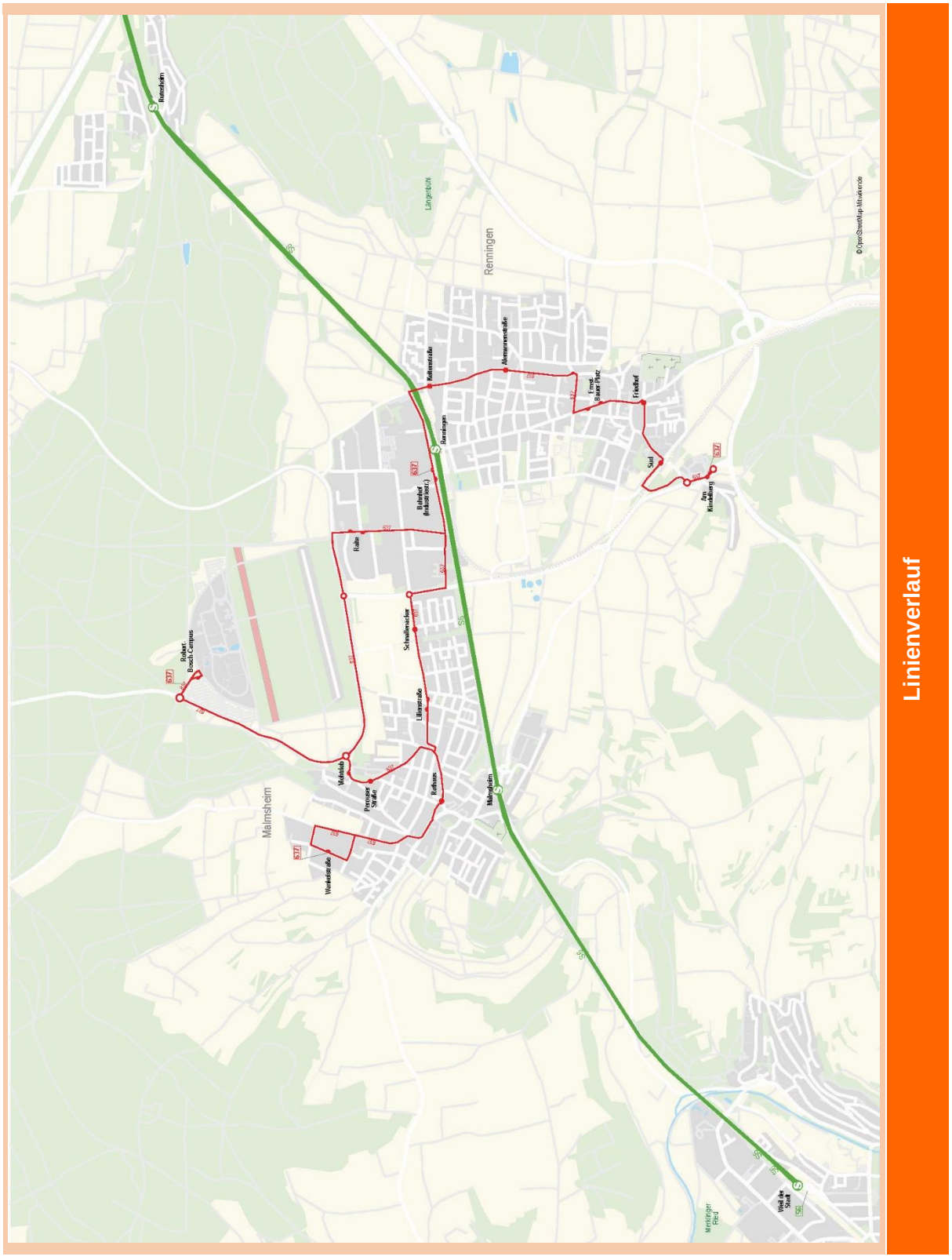


Linienverlauf

Liniengruppe Renningen Am Kindelberg – Renningen (– Malmsheim Schnallenäcker/ – Malmsheim Boch) – Malmsheim Wankelstraße

Linien 637

		Status Quo (Fahrplan 2020)	**BA / ÖP** (verkehrliches Mindestniveau)	**Ausreichende Verkehrsbedienung**
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1) Renningen Am Kindelberg – Renningen – Malmsheim Wankelstraße **[637]**	16 / 0 / 0 / 0	15 / 0 / 0 / 0 BA: 15 / 0 / 0 / 0	16 / 0 / 0 / 0
	2) Renningen – Malmsheim Bosch **[637]**	33 / 0 / 0 / 0 KZu: 22 / 0 / 0 / 0	22 / 0 / 0 / 0 BA: 22 / 0 / 0 / 0	33 / 0 / 0 / 0
Taktanforderungen (Ausreichende Verkehrsbedienung) **Mo-Fr** HVZ1/NVZ/HVZ2/SVZ **Sa** NVZ/SVZ **So** NVZ/SVZ	1) Renningen Am Kindelberg – Renningen – Malmsheim Wankelstraße			60 / 60 / 60 / - -/- -/-
	2) Renningen – Malmsheim Bosch			15 / 60 / 15 / - -/- -/-
Betriebsleistungen im Landkreis Böblingen (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)		Ca. 130.800 (zzgl. b.S. & w.v.)	Ca. 101.500 (zzgl. b.S. & w.v.)	Ca. 130.800 (zzgl. b.S. & w.v.)
Ergänzender Anrufverkehr		Nein		
Anschlüsse	**Primär:** (aus Ri. Malmsheim) Renningen Bf.: S6/S60 Ri. Stuttgart **Sekundär:** (aus Ri. Malmsheim) Renningen Bf.: S60 Ri. Böblingen			
Hinweise	• Derzeit wird an Sonn- und Feiertagen sowie im Spätverkehr ein Ruftaxi-Verkehr zum VVS-Tarif angeboten, der auch Buchungen abweichend vom Fahrplan und Linienweg der Linie 655 zulässt. Ggf. lässt sich dieser Verkehr in einen On Demand-Verkehr unter Einbeziehung weiterer in der SVZ schlecht erschlossener Siedlungsgebiete (z.B. Ortsteile von Renningen, Leonberg und/oder Weil der Stadt) und mit dem ÖPNV nur umwegig erreichbarer Ziele (z.B. 3D-Kino Leonberg) kombinieren. So ließe sich auch für die von der Linie 637 erschlossenen Gebiete von Renningen eine Anbindung am Wochenende und im Spätverkehr sicherstellen.			

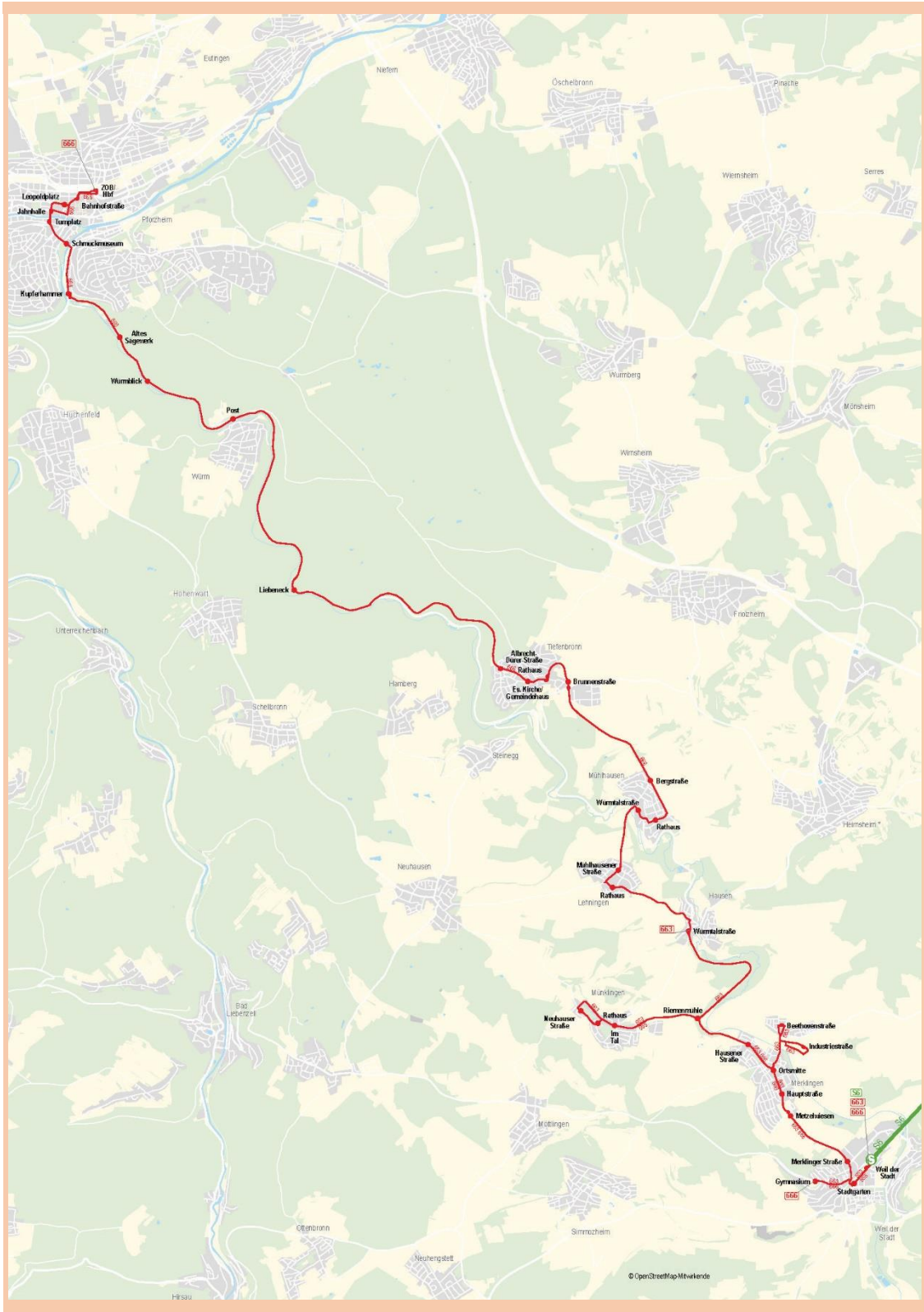

Linienverlauf
Renningen
Malmsheim
Robert Bosch Campus
Bahnhof (Rudolf-Diesel-Str.)
Rathaus
Süd
Am Kindelberg
Friedhof
Malmsheim
Weil der Stadt

Bündel 4 – Verkehrsraum Weil der Stadt

Liniengruppe Weil der Stadt – Hausen – Pforzheim

Linien 663, 666

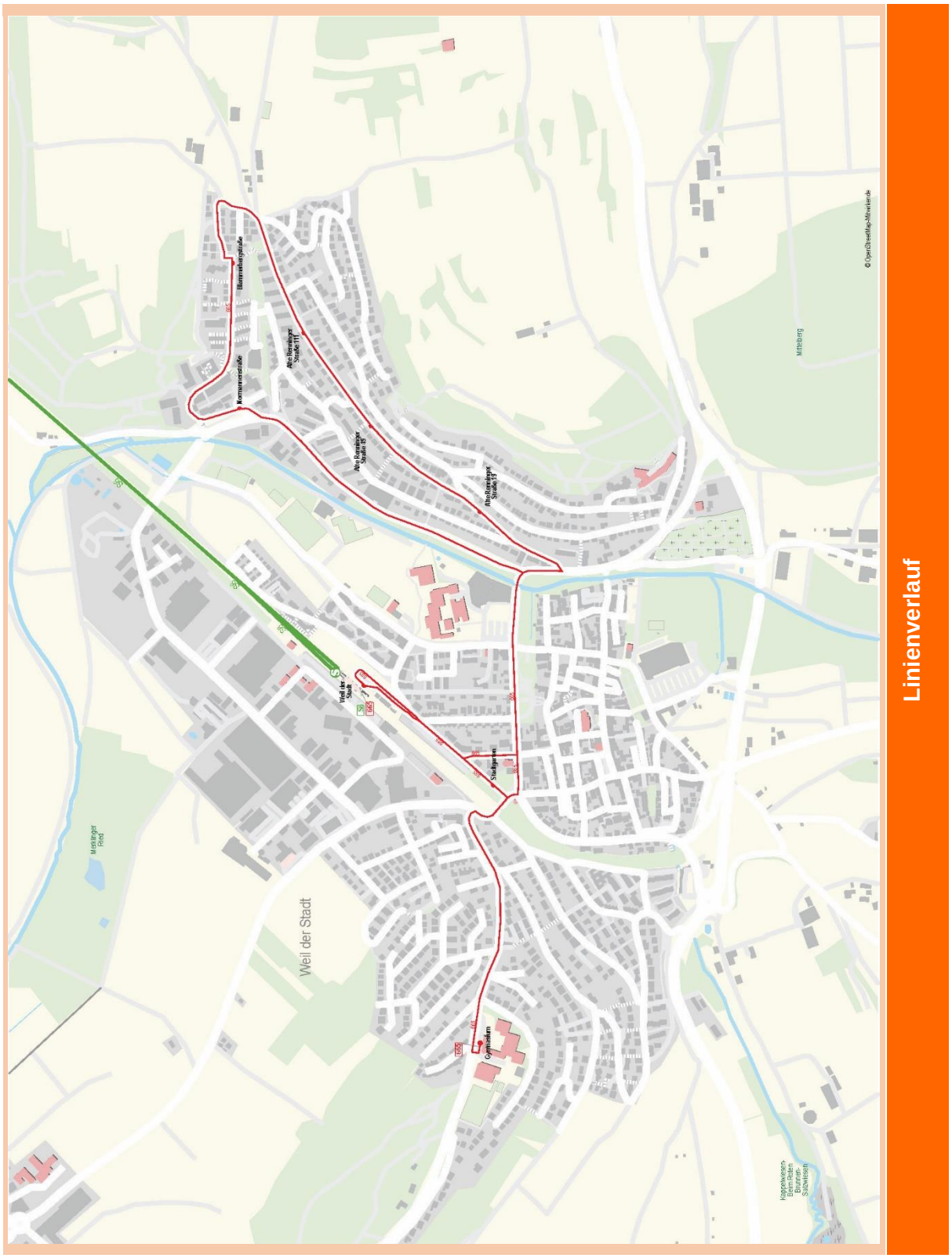
		Status Quo (Fahrplan 2020)	BA / ÖP (verkehrliches Mindestniveau)	Ausreichende Verkehrsbedienung
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1) Weil der Stadt – Hausen **[663, 666]**	45 / 21 / 14 / 0	48 / 28 / 15 / 0 BA: 34 / 19 / 11 / 0 ÖP: 48 / 28 / 15 / 0	48 / 28 / 15 / 0
	2) Hausen - Pforzheim **[666]**	22 / 12 / 8 / 0	w.v.	w.v.
Taktanforderungen (Ausreichende Verkehrsbedienung) **Mo-Fr** HVZ1/NVZ/HVZ2/SVZ **Sa** NVZ/SVZ **So** NVZ/SVZ	1) Weil der Stadt – Hausen			15 / 30 / 15 / 60 30 / 60 60 / 60
Betriebsleistungen im Landkreis Böblingen (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)		Ca. 361.600 (zzgl. b.S. & w.v.)	Ca. 394.000 (zzgl. b.S. & w.v.)	Ca. 394.000 (zzgl. b.S. & w.v.)
Ergänzender Anrufverkehr		Im Abschnitt Weil der Stadt – Hausen		
Anschlüsse	**Primär:** (aus Ri. Pforzheim) Weil der Stadt Bf.: S6 Ri. Stuttgart **Sekundär:** (aus Ri. Weil der Stadt) Pforzheim Hbf.: RE/IRE/IC Ri. Karlsruhe (aus Ri. Pforzheim) Weil der Stadt Bf.: 670.2 (künftig Hermann-Hesse-Bahn) Ri. Calw			
Hinweise	• Falls die aktuell geplante Schnellbuslinie X65 (Leonberg – Pforzheim) nicht zu Stande kommt, ist zu prüfen, ob im Korridor Weil der Stadt – Pforzheim eine Schnellbuslinie X65 eingeführt werden kann. Diese Linie könnte ggf. auch einen Teil der aktuellen Fahrten der Linien 663 und 666 ersetzen. • Nach wie vor werden Lösungen für eine weniger störanfällige und zeitaufwendige Bedienung des Gebietes Merklingen Beethovenstraße/Industriestraße angestrebt. Denkbar wäre beispielsweise der Bau einer Busschleife in diesem Bereich, womit dort auch eine ÖPNV-Anbindung im Spät- und Wochenendverkehr denkbar wäre. Aktuell scheitert dies am hohen Parkdruck und der damit zusammenhängenden schweren Befahrbarkeit des Gebietes während dieser Zeit. • Aktuell ist eine Durchbindung der Linien 663 und X74 geplant, so dass eine umsteigefreie Reisemöglichkeit von Hausen, Merklingen und Münklingen bis zur Haltestelle „Stuttgart Universität“ entsteht. Sollte sich dieses Konzept bewähren, soll eine langfristige Beibehaltung dieser Durchbindung geprüft werden. • Zwischen den Haltestellen „Riemenmühle“ und „Im Tal“ könnte eine neue Haltestelle „Borsigstraße“ eingerichtet werden. Bedingung dafür ist jedoch, dass für die Anfahrt dieser Haltestelle kein Umweg erforderlich ist. • Künftig soll die Liniennummer 663 entfallen. Die Fahrten der Linien 663 und 666 können gemeinsam unter der Liniennummer 666 veröffentlicht werden. Da sich die Linien 663 und 666 derzeit nicht gabeln, gibt es keinen Grund, das Angebot unter zwei Liniennummern zu führen. • Bezüglich der Linienbündelzuschnitte auf den kreisübergreifenden Buslinien zwischen dem Landkreis Böblingen und dem Enzkreis konnte noch kein Konsens zwischen den beiden Landkreisen gefunden werden. Der Landkreis Böblingen befürwortet einen „Linientausch“: Die Linie 666 soll – ggf. inkl. der Schülerlinien 767 und 941 – in das Linienbündel 4 des Landkreises Böblingen integriert werden, sodass die Verkehre im Korridor Weil der Stadt – Hausen (Linien 663 und 666) in einem Verkehrsvertrag gebündelt werden können. Für die dafür nötige Integration der aktuell beim Enzkreis gebündelten Linie 666 in das Linienbündelungskonzept des Landkreises Böblingen sollen im Gegenzug – nach den Vorstellungen des Landkreises Böblingen – die Linien 652, 653 und 765, welche bislang im Linienbündelungskonzept des Landkreises Böblingen enthalten waren, beim Enzkreis gebündelt werden, da diese ihr verkehrliches Gewicht eindeutig im Enzkreis haben, während die Linie 666 beiderseits der Kreisgrenze eine eher identische verkehrliche Bedeutung aufweist. Vor den anstehenden Vergaben für die betroffenen Linien ist ein Einvernehmen zwischen beiden Landkreisen zu finden, welches ggf. eine Überarbeitung bzw. Teilfortschreibung des Nahverkehrsplans notwendig machen kann. Hierzu sollen auch die Fahrgastströme in den jeweiligen Verkehrsgebieten von den beiden Kreisverwaltungen analysiert werden, sodass bis zu den anstehenden Vergaben auf einer soliden Datenbasis konsensfähige Bündelzuschnitte erarbeitet werden können (siehe auch Kapitel 4.3.5, Bündel 4).			


Linienverlauf
Eutingen
Nielem
Öschelbronn
Pinache
Wiernsheim
Serres
666
ZOB/ Hbf
Leopoldplatz
Bahnhofstraße
Jahnhalle
Turnplatz
Pforzheim
Schmuckmuseum
Kupferhammer
Altes Sägewerk
Wurmlöcher
Post
Hüchenfeld
Würm
Wurmberg
Mönsheim
Wimsheim
Liebeneck
Höhenwart
Unterreichenbach
Albrecht-Dürer-Straße
Rathaus
Es. Kirche/ Gemeindehaus
Tiefenbronn
Brunnenstraße
Hamberg
Schellbronn
Steinegg
Mühlhausen
Bergstraße
Wurmtalstraße
Rathaus
Heimsheim
Neuhausen
Mühlhausener Straße
Rathaus
Lehningen
Hausen
663
Wurmtalstraße
Mönklingen
Bad Liebenzell
Neuhauser Straße
Rathaus
Im Tal
Riemenmühle
Beethovenstraße
Industriestraße
Hausener Straße
Ortsmitte
Merklingen
Hauptstraße
Metzelwiesen
Mötlingen
Merklinger Straße
Gymnasium
Stadtgarten
Weil der Stadt
Ottenbronn
Simmozheim
Neuhengstett
Hirsau
© OpenStreetMap-Mitwirkende

Liniengruppe Weil der Stadt – Weil der Stadt Blammerberg

Linien 665

		Status Quo (Fahrplan 2020)	**BA / ÖP** (verkehrliches Mindestniveau)	**Ausreichende Verkehrsbedienung**
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1) Weil der Stadt – Weil der Stadt Blammerberg **[665]**	11 / 0 / 0 / 0	15 / 0 / 0 / 0 BA: 15 / 0 / 0 / 0	15 / 0 / 0 / 0
Taktanforderungen (Ausreichende Verkehrsbedienung) **Mo-Fr** HVZ1/NVZ/HVZ2/SVZ **Sa** NVZ/SVZ **So** NVZ/SVZ	1) Weil der Stadt – Weil der Stadt Blammerberg			30 / 120 / 60 / - -/- -/-
Betriebsleistungen im Landkreis Böblingen (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)		Ca. 13.200 (zzgl. b.S. & w.v.)	Ca. 18.000 (zzgl. b.S. & w.v.)	Ca. 18.000 (zzgl. b.S. & w.v.)
Ergänzender Anrufverkehr		Nein		
Anschlüsse	**Primär:** (aus Ri. Blammerberg) Weil der Stadt Bf.: S6 Ri. Stuttgart **Sekundär:** (aus Ri. Blammerberg) Weil der Stadt Bf.: 670.2 (künftig Hermann-Hesse-Bahn) Ri. Calw			
Hinweise	• Um die Erreichbarkeit des Wohngebietes Weil der Stadt-Blammerberg auch abends und am Wochenende sicherzustellen, wäre die Einführung eines städteübergreifenden On Demand-Systems wünschenswert. Auch in den Stadtverkehren von Rutesheim, Renningen und Leonberg gibt es Linien, die im Spät- und Wochenendverkehr nicht bzw. nur eingeschränkt fahren. Durch einen On-Demand-Verkehr wären in der Schwachverkehrszeit auch städteübergreifende Fahrten, die heute mit langen Wartezeiten und Umstiegen verbunden sind, sehr attraktiv (z.B. aus Weil der Stadt zum neuen Großkino in Leonberg).			

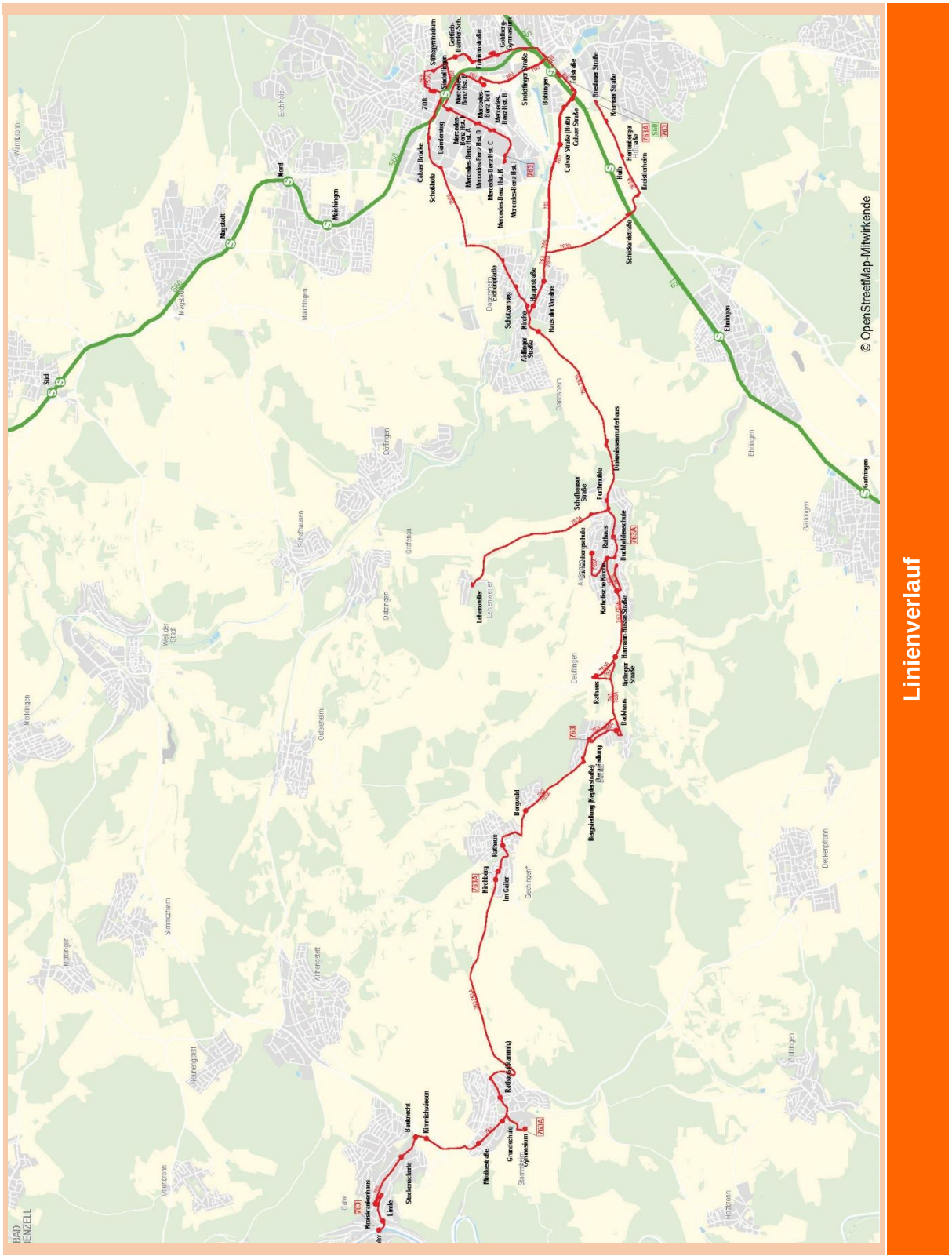

Linienverlauf
Weil der Stadt
Gymnasium
Stadtgarten
Alte Ruiterlinger Straße 111
Alte Ruiterlinger Straße 15
Alte Ruiterlinger Straße 13
Kommunenstraße
Mittelberg

Bündel 5 – Verkehrsraum Mittleres Heckengäu

Liniengruppe (Sindelfingen –) Böblingen – Aidlingen – Dachtel – Gechingen – Calw

Linien 763, N75

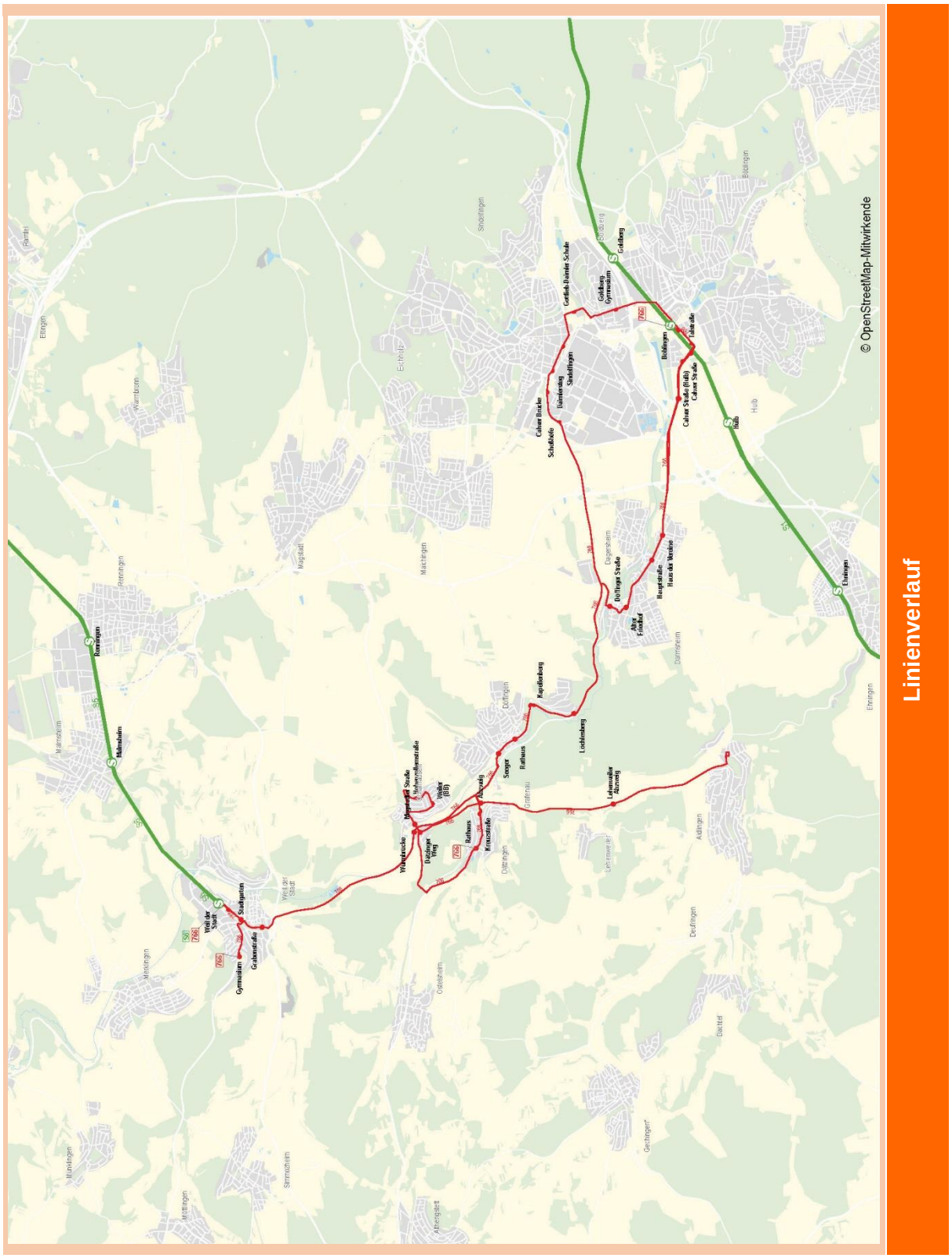
		Status Quo (Fahrplan 2020)	**BA / ÖP** (verkehrliches Mindestniveau)	**Ausreichende Verkehrsbedienung**
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1) Böblingen – Dachtel **[763]**	45 / 23 / 16 / 0	48 / 28 / 15 / 0 BA: 37 / 19 / 11 / 0 ÖP: 48 / 28 / 15 / 0	48 / 28 / 16 / 0
	2) Dachtel – Gechingen **[763]**	28 / 18 / 16 / 0	w.v.	w.v.
	3) Gechingen – Calw **[763]**	19 / 18 / 16 / 0	w.v.	w.v.
	4) Böblingen – Dätzingen – Dachtel – Böblingen **[N75]**	0 / 0 / 0 / 4	0 / 0 / 0 / 0	0 / 0 / 0 / 4
Taktanforderungen (Ausreichende Verkehrsbedienung) **Mo-Fr** HVZ1/NVZ/HVZ2/SVZ **Sa** NVZ/SVZ **So** NVZ/SVZ	1) Böblingen – Dachtel			15 / 30 / 15 / 60 30 / 60 60 / 60
	4) Nachtbus			60 (in Nächten auf Sa/So/Fe)
Betriebsleistungen im Landkreis Böblingen (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)		Ca. 362.500 (zzgl. b.S. & w.v.)	Ca. 392.800 (zzgl. b.S. & w.v.)	Ca. 394.500 (zzgl. b.S. & w.v.)
Ergänzender Anrufverkehr		Im Abschnitt Böblingen – Dachtel		
Anschlüsse	**Primär:** (aus Ri. Calw) Böblingen Bf.: S1/RB/IC Ri. Stuttgart **Sekundär:** (aus Ri. Calw) Böblingen Bf.: S1/RB/IC Ri. Herrenberg & S60 Ri. Renningen (aus Ri. Böblingen) Calw Bf.: RB Ri. Pforzheim			
Hinweise	• Derzeit befahren sehr viele Busse den schmalen Irmweg in Deufringen. Die Gemeinde Aidlingen wünscht für diesen Bereich eine Reduzierung des Busverkehrs, da ein Begegnungsverkehr mit Bussen kaum möglich ist und der dichte Busverkehr zu schwierigen Verkehrsverhältnissen führt. Derzeit wird ein Konzept geplant, wie dieser Straßenzug durch eine Reduzierung der Anbindung der Haltestelle Deufringen Rathaus entlastet werden kann. Dieses Konzept soll vor der anstehenden Vergabe evaluiert und ggf. angepasst werden. • Die Linien 731, 732, 763 und 766 sollten so geplant werden, dass möglichst viele Züge aus Ri. Stuttgart einen Anschluss von und nach Dagersheim erhalten und möglichst wenig Konvoi-Fahrten entstehen.			


Linienverlauf
© OpenStreetMap-Mitwirkende
BAD LIEBENZELL
Calwer Straße
Daimlerstraße
Sindelfinger Straße
Böblingen
Ehningen
Gärtringen
Dagersheim
Darmsheim
Dätzingen
Deufringen
Gechingen
Hildrizhausen
Holzgerlingen
Magstadt
Maichingen
Renningen
Schönaich
Schönbuch
Sindelfingen
Steinenbronn
Stuttgart
Weil der Stadt
Weissach
Weissach im Tal

Liniengruppe Böblingen – Dätzingen – Weil der Stadt

Linien 766

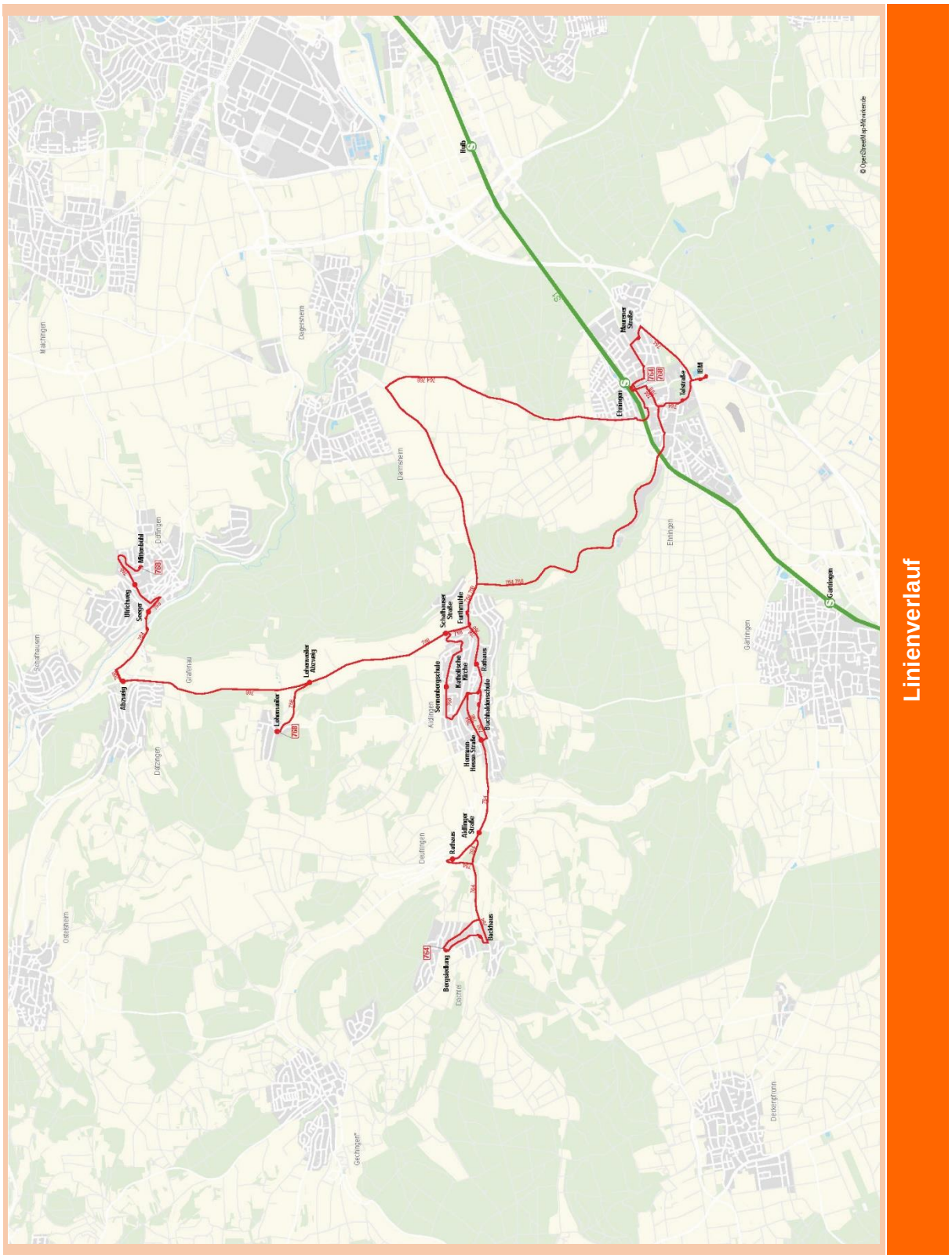
		Status Quo (Fahrplan 2020)	BA / ÖP (verkehrliches Mindestniveau)	Ausreichende Verkehrsbedienung
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1) Böblingen – Dätzingen **[766]**	33 / 17 / 16 / 0	48 / 28 / 15 / 0 BA: 34 / 19 / 11 / 0 ÖP: 48 / 28 / 15 / 0	48 / 28 / 16 / 0
	2) Dätzingen – Weil der Stadt **[766]**	21 / 17 / 15 / 0	22 / 11 / 7 / 0 BA: 22 / 11 / 7 / 0	22 / 17 / 15 / 0
Taktanforderungen (Ausreichende Verkehrsbedienung) **Mo-Fr** HVZ1/NVZ/HVZ2/SVZ **Sa** NVZ/SVZ **So** NVZ/SVZ	1) Böblingen – Dätzingen			15 / 30 / 15 / 60 30 / 60 60 / 60
	2) Dätzingen – Weil der Stadt			30 / 60 / 60 / 60 60 / 60 60 / 60
Betriebsleistungen im Landkreis Böblingen (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)		Ca. 385.500 (zzgl. b.S. & w.v.)	Ca. 488.000 (zzgl. b.S. & w.v.)	Ca. 503.300 (zzgl. b.S. & w.v.)
Ergänzender Anrufverkehr		Auf beiden Abschnitten		
Anschlüsse	**Primär:** (aus Ri. Weil der Stadt) Böblingen Bf.: S1/RB/RE/IC Ri. Stuttgart **Sekundär:** (aus Ri. Weil d. Stadt) Böblingen Bf.: S1/RB/IC Ri. Herrenberg & S60 Ri. Renningen (aus Ri. Böblingen) Weil d. Stadt Bf.: S6 Ri. Stuttgart & 670.2 (künftig Hermann-Hesse-Bahn) Ri. Calw			
Hinweise	• Die Linie 766 hat an beiden Enden einen Anschluss an den weiterführenden SPNV (Weil der Stadt und Böblingen), weshalb Verspätungen schnell zu Anschlussverlusten führen. Vor diesem Hintergrund ist es kontraproduktiv, dass die Busse zwischen Darmsheim und Döffingen durch den im Mai 2018 eröffneten Darmsheimer Tunnel fahren müssen. Hierfür ist ein nicht unerheblicher Umweg erforderlich. Deshalb soll angestrebt werden, dass die Busse die alte Straße zwischen Darmsheim und Döffingen weiterhin benutzen können. Diese ist nach wie vor als Rückfallebene erhalten und könnte durch Schranken, Poller oder ähnliches für den normalen Verkehr gesperrt und exklusiv für den Bus freigegeben werden. Dies wäre auch vor dem Hintergrund erstrebenswert, dass die Linie 766 als Verlässlicher S-Bahn-Zubringer zu den wichtigsten regionalen Buslinien des Landkreises zählt. • Aktuell verkehren zwischen Dätzingen und Weil der Stadt neben den Bussen der Linie 766 noch die aus Calw kommenden Busse der Linie 670. Da die Linie 670 (Calw – Weil der Stadt) nach jetzigem Planungsstand aber mit der Inbetriebnahme der Hermann-Hesse-Bahn eingestellt werden soll, sollen ab diesem Zeitpunkt die Status quo-Leistungen der Linie 670 auf die Linie 766 übertragen werden, so dass die derzeit auf den Teilabschnitt Böblingen – Dätzingen beschränkten Fahrten bis Weil der Stadt geführt werden können. • Sobald der Abzweig Lehenweiler so ausgebaut ist, dass Busse aus Richtung Dätzingen in Richtung Lehenweiler fahren können, soll Lehenweiler am Wochenende nicht mehr nur an der Haltestelle Abzweig bedient werden. • Die Linie 766 soll künftig im Berufsverkehr viertelstündlich statt halbstündlich fahren. Zu prüfen wäre, wie die neuen Taktverdichter genau geführt werden sollen. Eine Möglichkeit wäre, diese Fahrten zwischen Grafenau und Böblingen über Sindelfingen zu führen, so dass eine umsteigefreie Fahrmöglichkeit von Grafenau nach Sindelfingen entstehen würde. Auch muss geklärt werden, wo diese Fahrten enden sollen. Es wäre möglich, diese Fahrten am Rathaus Dätzingen enden zu lassen, aber auch eine Weiterführung nach Ostelsheim oder Weil der Stadt sollten vor dem Hintergrund eventueller Umsteigemöglichkeiten zur Hermann-Hesse-Bahn geprüft werden. • An Normalwerktagen wird Lehenweiler durch die Linie 768 angebunden. Deshalb muss die Linie 766 nur am Wochenende via Lehenweiler fahren. • Die Linien 731, 732, 763 und 766 sollten so geplant werden, dass möglichst viele Züge aus Ri. Stuttgart einen Anschluss von und nach Dagersheim erhalten und möglichst wenig Konvoi-Fahrten entstehen. • Die Kapazitäten im Schülerverkehr sind zum Zeitpunkt der Umstellung des Buskonzepts aufgrund des Wegfalls der Linie 670 nochmals zu überprüfen und ggf. anzupassen.			


Linienverlauf
© OpenStreetMap-Mitwirkende

Liniengruppe Ehningen – Aidlingen – Dachtel /– Lehenweiler

Linien 764, 768

		Status Quo (Fahrplan 2020)	BA / ÖP (verkehrliches Mindestniveau)	Ausreichende Verkehrsbedienung
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1) Ehningen – Aidlingen **[764, 768]**	23 / 0 / 0 / 0 KZu: 23 / 0 / 0 / 0	15 / 0 / 0 / 0 BA: 15 / 0 / 0 / 0	23 / 0 / 0 / 0
	2) Aidlingen – Lehenweiler **[768]**	12 / 0 / 0 / 0	15 / 0 / 0 / 0 BA: 15 / 0 / 0 / 0	15 / 0 / 0 / 0
	3) Aidlingen – Dachtel **[764]**	12 / 0 / 0 / 0 KZu: 12 / 0 / 0 / 0	0 / 0 / 0 / 0	12 / 0 / 0 / 0
	4) Ehningen – Ehningen IBM – Ehningen **[764]**	12 / 0 / 0 / 0	15 / 0 / 0 / 0 BA: 15 / 0 / 0 / 0	15 / 0 / 0 / 0
Taktanforderungen (Ausreichende Verkehrsbedienung) **Mo-Fr** HVZ1/NVZ/HVZ2/SVZ **Sa** NVZ/SVZ **So** NVZ/SVZ	1) Ehningen – Aidlingen			30 / 60 / 30 / - -/- -/-
	2) Aidlingen – Lehenweiler			60 / 60 / 60 / - -/- -/-
	3) Aidlingen – Dachtel			30 / - / 30 / - -/- -/-
	4) Ehningen – Ehningen IBM – Ehningen			30 / - / 30 / - -/- -/-
Betriebsleistungen im Landkreis Böblingen (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)		Ca. 144.000 (zzgl. b.S. & w.v.)	Ca. 105.300 (zzgl. b.S. & w.v.)	Ca. 156.500 (zzgl. b.S. & w.v.)
Ergänzender Anrufverkehr		Nein		
Anschlüsse	**Primär:** (aus Ri. Dachtel / Lehenweiler) Ehningen Bf.: S1 Ri. Stuttgart **Sekundär:** (aus Ri. Dachtel / Lehenweiler) Ehningen Bf.: S1 Ri. Herrenberg (aus Ri. Lehenweiler) Aidlingen Furthmühle: 763 Ri. Böblingen			
Hinweise	• Sobald aus Richtung Dätzingen kommend eine Abbiegemöglichkeit für Busse in Richtung Lehenweiler besteht, soll der Fahrplan der Linie 768 überarbeitet werden. Dann können auch Busse aus Grafenau über Lehenweiler verkehren. • Sollte die Stadtschleife der Linie 764 in Ehningen beibehalten werden, soll auch der Ortsteil Herdstelle angefahren werden. Hierfür könnte der Verzweigungsbereich Maurener Weg/Römerweg so angepasst werden, dass dort Busse wenden können. Dann wäre an dieser Stelle eine Bushaltestelle im Bereich Ehningen-Herdstelle umsetzbar. • Sobald der Abzweig Lehenweiler ausgebaut ist, kann die Weiterführung der Linie 768 über Lehenweiler hinaus nach Grafenau und Sindelfingen geprüft werden. Dadurch würden umsteigefreie Fahrtmöglichkeiten von Grafenau, Aidlingen und Ehningen in die Innenstadt Sindelfingens sowie das dortige Mercedes-Benz-Werk entstehen. • Aktuell liegt ein VVS-Konzept vor, mit dem unter der Berücksichtigung von Anpassungen auf der Linie 764 die Linie 768 nach Gärtringen statt nach Ehningen geführt werden könnte. Das Konzept berücksichtigt sowohl die Sicherstellung der vielfältigen Schülerrelationen in der Raumschaft als auch die Anforderungen an eine wirtschaftliche Leistungsproduktion. Eine Umsetzung des Konzeptes hängt von der Mitfinanzierungsbereitschaft der Anrainerkommunen ab. • Die Führung der Linie 768 zwischen Aidlingen und Ehningen wird von Aidlingen mitfinanziert. Diese Finanzierung läuft im Jahr 2021 aus. Ob die Linie 768 auch darüber hinaus nach Ehningen geführt wird, ist daher offen.			

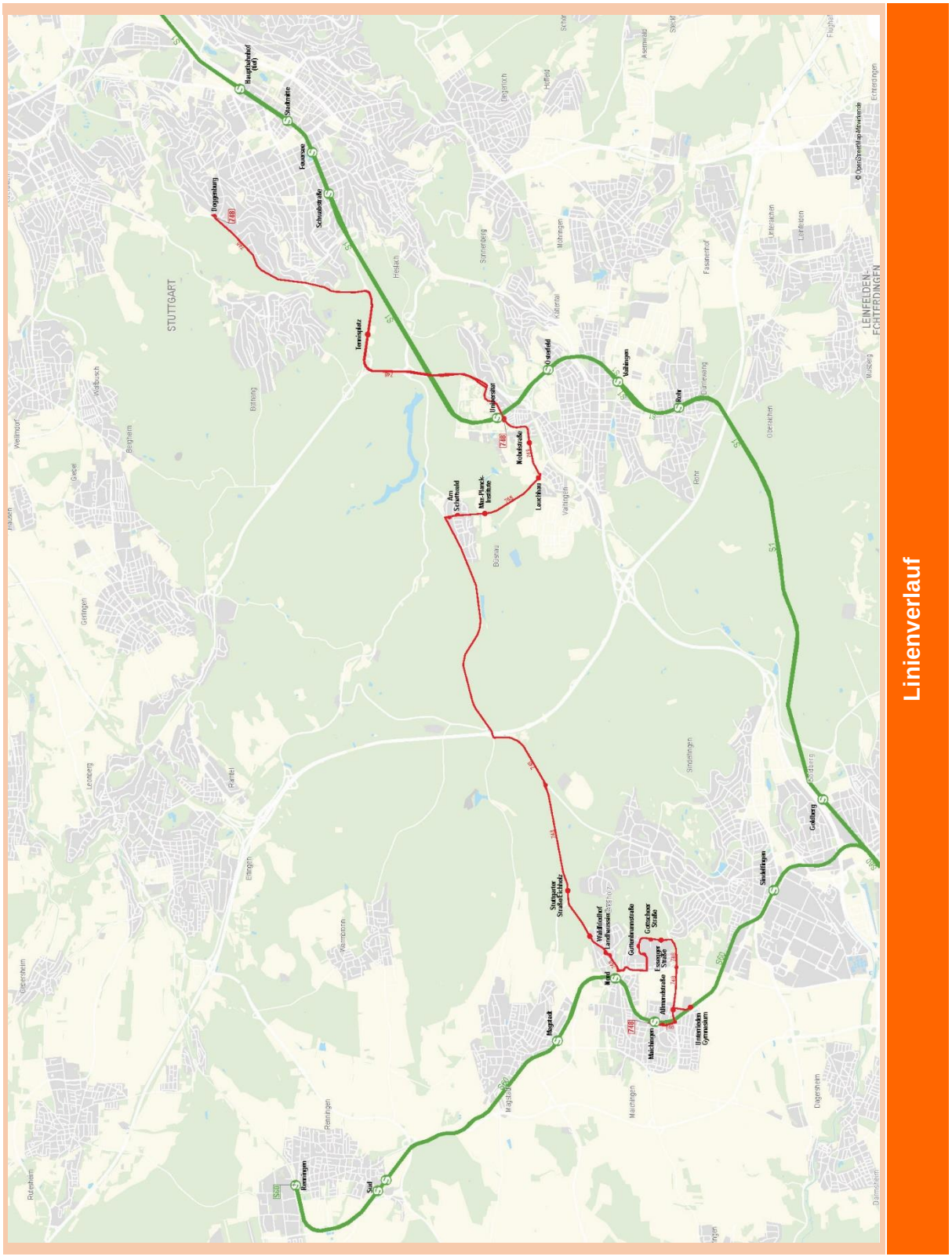

Linienverlauf
Ehningen
Bahnhof
Schafhauser Straße
Rathaus
Sonnenbergschule
Lehenweiler Abzweig
Lehenweiler
Abzweig
Ulrichsweg
Sonnenbuckel
Hirtenstraße
Hermann-Hesse-Straße
Rockhaldenschule
Aidlinger Straße
Bergäckerweg
Buchhaus
Daimlerstraße
Daimlerheim
Magstadt
Sindelfingen
Gärtringen
Dagersheim
Darmsheim
Aidlingen
Deufringen
Grafenau
Ostelsheim
Gechingen
Dätzingen
Darmsheim
Ehningen
Gärtringen
Dettenpfronn

Bündel 6 – Verkehrsraum Rankbach

Liniengruppe Maichingen – Universität (– Doggenburg)

Linien 748

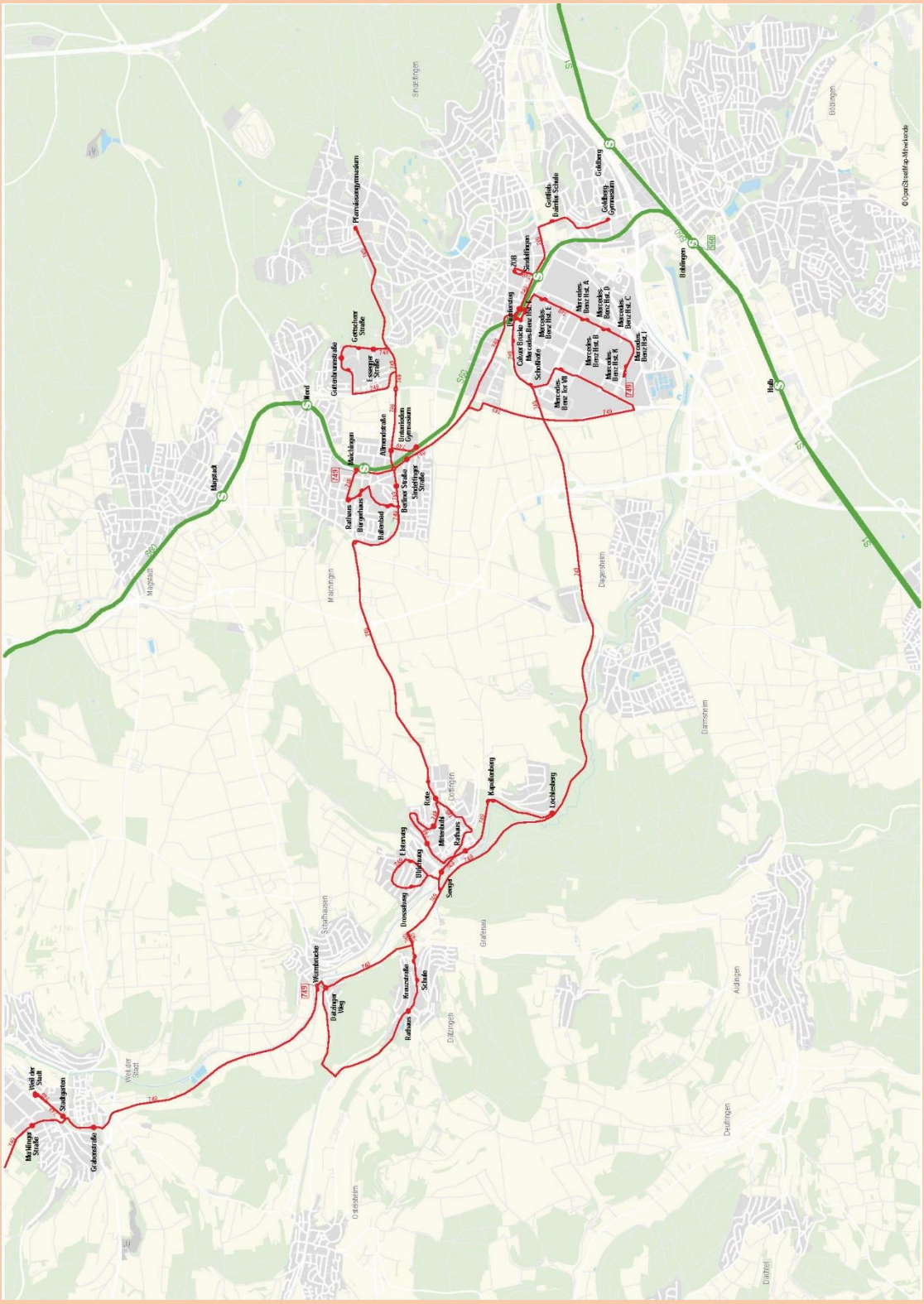
		Status Quo (Fahrplan 2020)	**BA / ÖP** (verkehrliches Mindestniveau)	**Ausreichende Verkehrsbedienung**
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1) Maichingen – Universität **[748]**	12 / 4 / 0 / 0	15 / 0 / 0 / 0 BA: 15 / 0 / 0 / 0	15 / 4 / 0 / 0
Taktanforderungen (Ausreichende Verkehrsbedienung) **Mo-Fr** HVZ1/NVZ/HVZ2/SVZ **Sa** NVZ/SVZ **So** NVZ/SVZ	1) Maichingen – Universität			60 / 60 / 60 / - 120 / - - /-
Betriebsleistungen im Landkreis Böblingen (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)		Ca. 46.300 (zzgl. b.S. & w.v.)	Ca. 54.000 (zzgl. b.S. & w.v.)	Ca. 57.000 (zzgl. b.S. & w.v.)
Ergänzender Anrufverkehr		Nein		
Anschlüsse	**Primär:** (aus Ri. Maichingen) Universität: S1/S2/S3 Ri. Stuttgart **Sekundär:** (aus Ri. Universität) Maichingen Bf.: S60 Ri. Böblingen			
Hinweise	• Die Buslinie 748 wird künftig nicht mehr an der Haltestelle Doggenburg in Stuttgart wenden können. Nach aktuellem Planungsstand ist die Verlängerung einzelner Fahrten bis zur Stadtbahn-Haltestelle Killesberg angedacht. • Die Linie 748 weist noch vereinzelt Taktlücken auf. Es wird angestrebt, diese Taktlücken zu schließen. • Eine Führung der Linie 748 über „Sindelfingen Pfarrwiesengymnasium“ soll geprüft werden – dadurch wäre innerhalb Sindelfingens eine umsteigefreie Direktverbindung zwischen den einwohnerstarken Stadtteilen Maichingen/Hinterweil und Spitzholz möglich.			


Linienverlauf
STUTTGART
LEINFELDEN-ECHTERDINGEN
Flughafen/Messe
Stuttgart Airport/Messe
Flughafen
Fasanenhof
Stuttgart Flughafen/Messe
Schwabstraße
Fasanenhof
Heslach
Sommerberg
Möhringen
Kaltental
Vaihingen
Rohr
Oberaichen
Unteraichen
Leinfelden
Wasserturm
Wellingsbusch
Wolfbusch
Bergheim
Gerlingen
Leonberg
Pfaffenwald
Ehningen
Weilimdorf
Hausen
Rutesheim
Renningen
Magstadt
Maichingen
Dagersheim
Sindelfingen
Goldberg
Stuttgart Flughafen/Messe
Flughafen (tief)
Schwabstraße
Fasanenhof
Heslach
Sommerberg
Möhringen
Kaltental
Vaihingen
Rohr
Oberaichen
Unteraichen
Leinfelden
Wasserturm
Fasanenhof
Flughafen
Eichenring
Flughafen/Messe
Flughafen (tief)
Schwabstraße
Fasanenhof
Heslach
Sommerberg
Möhringen
Kaltental
Vaihingen
Rohr
Oberaichen
Unteraichen
Leinfelden
Wasserturm
Eichenring
Flughafen
Fasanenhof

Liniengruppe Maichingen – Döffingen – Schafhausen (– Hausen)

Linien 749

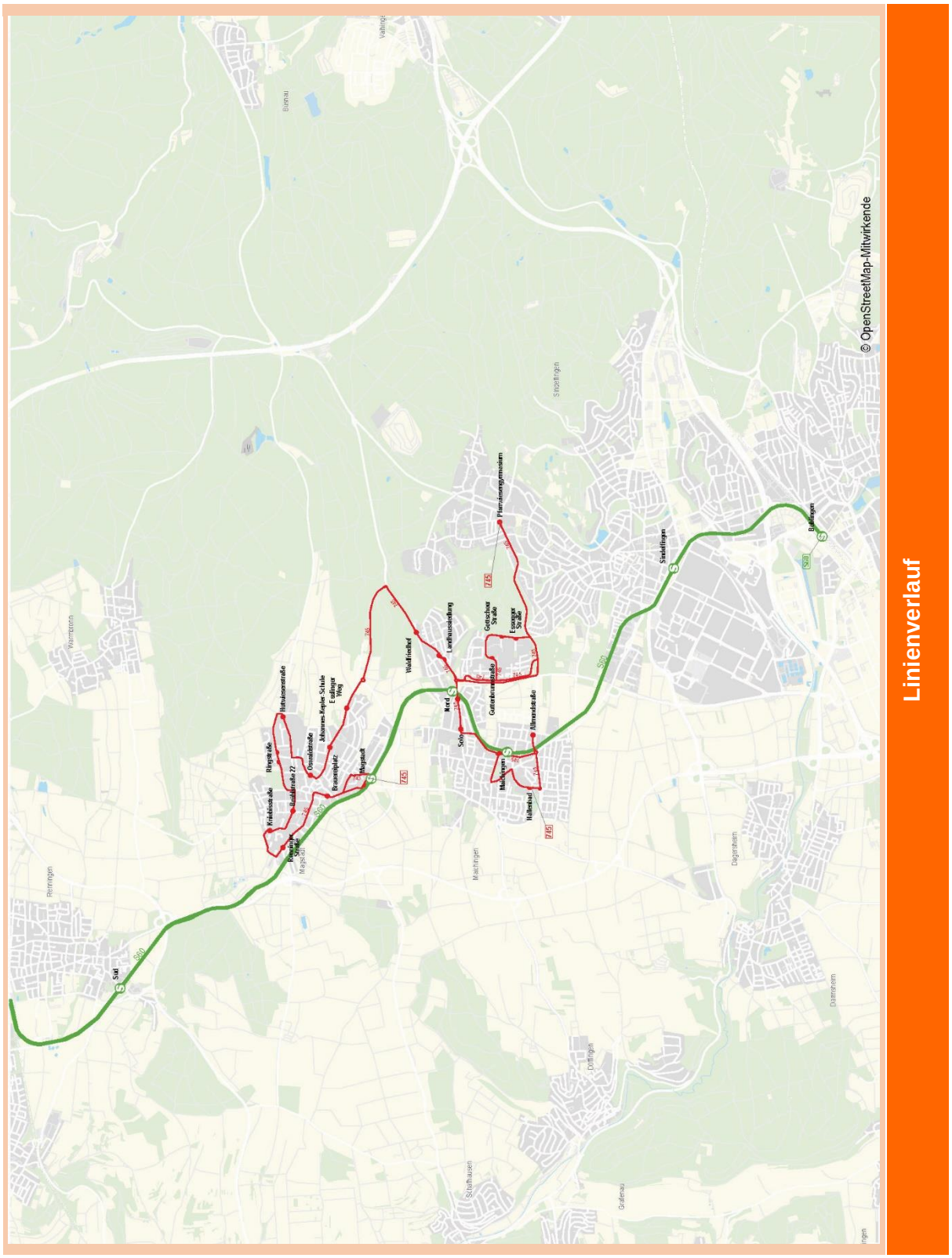
		Status Quo (Fahrplan 2020)	**BA / ÖP** (verkehrliches Mindestniveau)	**Ausreichende Verkehrsbedienung**
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1) Maichingen – Döffingen – Schafhausen **[749]**	17 / 5 / 0 / 0	15 / 0 / 0 / 0 BA: 15 / 0 / 0 / 0	17 / 5 / 0 / 0
	2) Schafhausen – Hausen **[749]**	2 / 0 / 0 / 0 EWM: 2 / 0 / 0 / 0	0 / 0 / 0 / 0	0 / 0 / 0 / 0
Taktanforderungen (Ausreichende Verkehrsbedienung) **Mo-Fr** HVZ1/NVZ/HVZ2/SVZ **Sa** NVZ/SVZ **So** NVZ/SVZ	1) Maichingen – Döffingen – Schafhausen			60 / 60 / 60 / - 120 / - -/-
Betriebsleistungen im Landkreis Böblingen (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)		Ca. 124.000 (zzgl. b.S. & w.v.)	Ca. 90.000 (zzgl. b.S. & w.v.)	Ca. 108.500 (zzgl. b.S. & w.v.)
Ergänzender Anrufverkehr		Nein		
Anschlüsse	**Primär:** (aus Ri. Schafhausen) Maichingen Bf.: S60 Ri. Böblingen			
Hinweise	• Um eine umsteigefreie Direktverbindung von Grafenau nach Sindelfingen herzustellen, könnte die Linie 749 um eine weitere Linie ergänzt werden, ggf. auch mit einer Linienführung nach Ostelsheim oder Weil der Stadt. Dort würde künftig Anschluss an die Züge der Hermann-Hesse-Bahn bestehen. Es wäre ferner denkbar, die Linie 749 ab Dätzingen nach Ostelsheim statt nach Schafhausen zu führen, so dass ein Anschluss an die Hermann-Hesse-Bahn entsteht. In Schafhausen hat die Linie 749 aktuell nur eine sehr geringe Verkehrsbedeutung und verfügt dort nur über eine provisorische Wendemöglichkeit. Alternativen zur Herstellung einer umsteigefreien Direktverbindung Grafenau – Sindelfingen wären die Verlängerung der Linie 768 über Lehenweiler hinaus nach Sindelfingen oder die Führung der künftigen Taktverdichter während des Berufsverkehrs auf der Linie 766 zwischen Grafenau und Böblingen via Sindelfingen. • Die Linie 749 weist noch vereinzelt Taktlücken auf. Es wird angestrebt, diese Taktlücken zu schließen. • In Döffingen sind zusätzliche Haltestellen im Bereich Friedhof und Gewerbegebiet geplant.			


Linienverlauf

Liniengruppe Magstadt – Maichingen

Linien 745

		Status Quo (Fahrplan 2020)	**BA / ÖP** (verkehrliches Mindestniveau)	**Ausreichende Verkehrsbedienung**
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1) Magstadt – Maichingen **[745]**	33 / 17 / 15 / 0	19 / 10 / 7 / 0 BA: 19 / 10 / 7 / 0	33 / 17 / 15 / 0
Taktanforderungen (Ausreichende Verkehrsbedienung) **Mo-Fr** HVZ1/NVZ/HVZ2/SVZ **Sa** NVZ/SVZ **So** NVZ/SVZ	1) Magstadt – Maichingen			30 / 30 / 30 / - 60 / - 60 / -
Betriebsleistungen im Landkreis Böblingen (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)		Ca. 223.200 (zzgl. b.S. & w.v.)	Ca. 126.500 (zzgl. b.S. & w.v.)	Ca. 223.200 (zzgl. b.S. & w.v.)
Ergänzender Anrufverkehr		Nein		
Anschlüsse	**Primär:** (aus Ri. Maichingen) Magstadt Bf.: S60 Ri. Böblingen **Sekundär:** (aus Ri. Maichingen) Magstadt Bf.: S60 Ri. Renningen (aus Ri. Magstadt) Maichingen Nord: S60 Ri. Böblingen			
Hinweise	• Eine Durchbindung der Linien 745 und 715 soll geprüft werden. Dadurch würden attraktive, umsteigefreie Fahrmöglichkeiten entstehen, z.B. eine umwegfreie Verbindung von den nördlichen Ortsteilen Maichingens in die Innenstadt Sindelfingens oder eine Fahrmöglichkeit von Magstadt in die Sindelfinger Innenstadt sowie das Gewerbegebiet Sindelfingen Fronäcker.			


Linienverlauf
© OpenStreetMap-Mitwirkende
Flamanengymnasium
Gottlieber Straße
Eisenger Straße
Waldfriedhof
Landhausiedlung
Nord
Gottlieber Straße
Schule
Altmaschstraße
Maichingen
Volkshaus
Johannes-Kepler-Schule
Eselsgut Weg
Ringstraße
Rudolfstraße 72
Osmaldstraße
Bruderhofstraße
Friedrich-Ebert-Straße
Magstadt
Sindelfingen
Böblingen
Sindelfingen
Magstadt
Maichingen
Dagersheim
Darmsheim
Dätingen
Schönaich
Grafenau
Renningen
Warmbronn
Vaihingen
Stuttgart
Sindelfingen
Süd
S60
S60
S60
S60
S60
745
745
745
745
745

Bündel 7 – Verkehrsraum Böblingen / Sindelfingen

Das Mittelzentrum Böblingen/Sindelfingen (Doppelzentrum) gilt als ein landesweit bedeutsamer Industrie- und Gewerbestandort, der mit zahlreichen Linien gut in das regionale Verkehrsnetz eingebunden ist. Da diese regionalen Bahn- und Buslinien (RB14 / IC40, S1, S60, RB46, 84, 91, 734, 745, 748, 749, 760, 761, 763 und 766) innerstädtische Bedienungsaufgaben aber nur sehr selektiv wahrnehmen können, besteht zur flächendeckenden Erschließung und Bedienung beider Stadtgebiete ein großes Stadtbusnetz. Dieses umfasst derzeit (Stand: Fahrplan 2020) 23 Linien, auf denen derzeit ca. 2.727.000 Fahrzeug-km p.a. (Status quo) erbracht werden. Die Linien sind insbesondere an den beiden, jeweils zentrumsnah gelegenen Busbahnhöfen der Städte miteinander verknüpft. Verknüpfungen zwischen dem Busverkehr und den weiterführenden Schienenverkehrsmitteln (Bus-Schiene-Verknüpfungspunkte) bestehen in diesem Linienbündel an den Stationen Sindelfingen, Böblingen, Goldberg und Hulb. Aufgrund der verkehrlichen und betrieblichen Zusammenhänge werden die Stadtbuslinien im Linienbündel 7 zusammengefasst.

Das vom Landkreis Böblingen gesicherte verkehrliche Mindestniveau (Basisangebot / ÖPNV-Pakt) beläuft sich auf ca. 1.909.000 Fahrzeug-km p.a.. In diesem Volumen sind, im Vergleich zum Wert aus dem NVP 2015, sowohl die Vorgaben des ÖPNV-Paktes 2014 als auch die Anbindung des neuen Gewerbegebiets Häslach enthalten. Als ausreichende Verkehrsbedienung wird ein Volumen von 2.600.000 Fahrzeug-km p.a. definiert (Status quo abzüglich der aktuell eigenwirtschaftlich erbrachten Mehrleistungen).

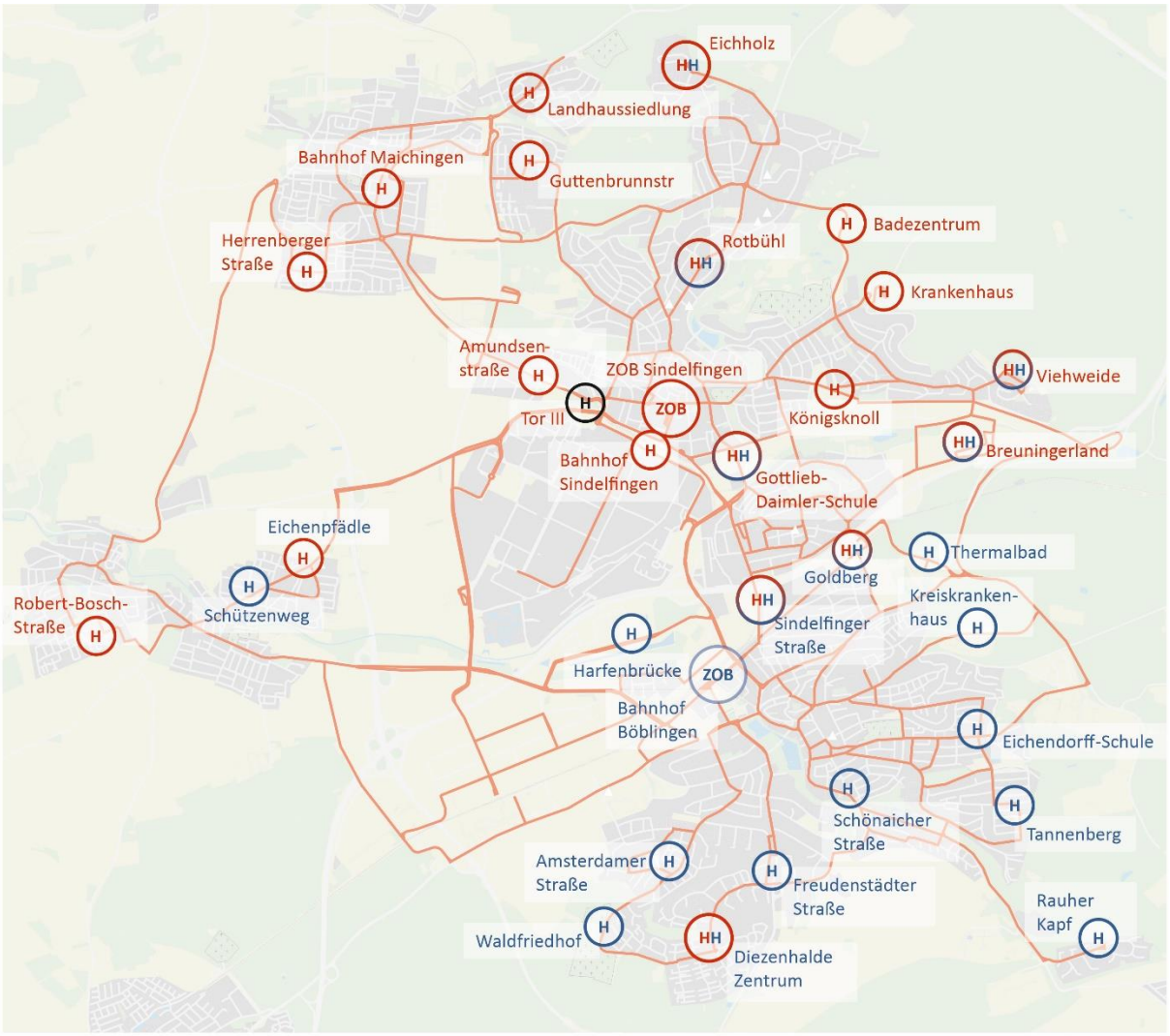
Die in Kapitel 6.1 beschriebenen weitergehenden Angebotsverdichtungen, deren Umsetzung vom Landkreis ab Fahrplanwechsel 2023, ggf. bei positiven Rahmenbedingungen auch früher, angestrebt wird, erhöhen das verkehrliche Mindestniveau auf ca. 1.934.000 Fahrzeug-km p.a. Die ausreichende Verkehrsbedienung wird dann durch den nach Umsetzung dieser Angebotsverdichtungen geschaffenen Status quo (ca. 2.625.000 Fahrzeug-km p.a.) definiert.

Über das verkehrliche Mindestniveau hinausgehende Verkehrsleistungen sind Zubestellungen der Städte. Diese sind, soweit die Kriterien der kreisinternen Finanzierungsabgrenzungsregelungen erfüllt sind, grundsätzlich von den Städten und dem Landkreis gemeinschaftlich zu tragen.

Der Stadtverkehr Böblingen / Sindelfingen wird nachfolgend funktional (siehe Kapitel 6.4.2) mit Hilfe einer Kartendarstellung beschrieben (siehe Abbildung 6-3). Diese stellt den Stand der Vorabbekanntmachung vom 10.10.2017 dar.

- **Primärer Anschluss:** (aus allen Richtungen) Böblingen Bf.: S1/RB/IC Ri. Stuttgart
- **Sekundärer Anschluss:**
  - (aus allen Richtungen) Böblingen Bf.: S1/RB/IC Ri. Herrenberg & S60 Ri. Renningen
  - (aus allen Richtungen) Goldberg Bf.: S1 Ri. Stuttgart
  - (aus allen Richtungen) Goldberg Bf.: S1 Ri. Herrenberg
  - (aus allen Richtungen) Hulb Bf.: S1 Ri. Stuttgart
  - (aus allen Richtungen) Hulb Bf.: S1 Ri. Herrenberg
  - (aus allen Richtungen) Sindelfingen Bf.: S60 Ri. Böblingen
  - (aus allen Richtungen) Sindelfingen Bf.: S60 Ri. Renningen

Abbildung 6-3: Funktionale Leistungsbeschreibung Stadtverkehr Böblingen / Sindelfingen



ZOB — Zentraler Verknüpfungspunkt Böblingen / Sindelfingen

H — 15'-Takt (Mo-Fr 6 bis 20 Uhr); 30'-Takt (Mo-Fr 20 bis 1 Uhr / Sa 6 bis 1 Uhr / So 7 bis 1 Uhr);

H — 30'-Takt (Mo-Fr 5 bis 20 Uhr / Sa 6 bis 19 Uhr); 60'-Takt (Mo-Fr 20 bis 24 Uhr / Sa 19 bis 24 Uhr / So+Fe 7 bis 24 Uhr)

Waldfriedhof — Haltestelle in Böblingen (blau)

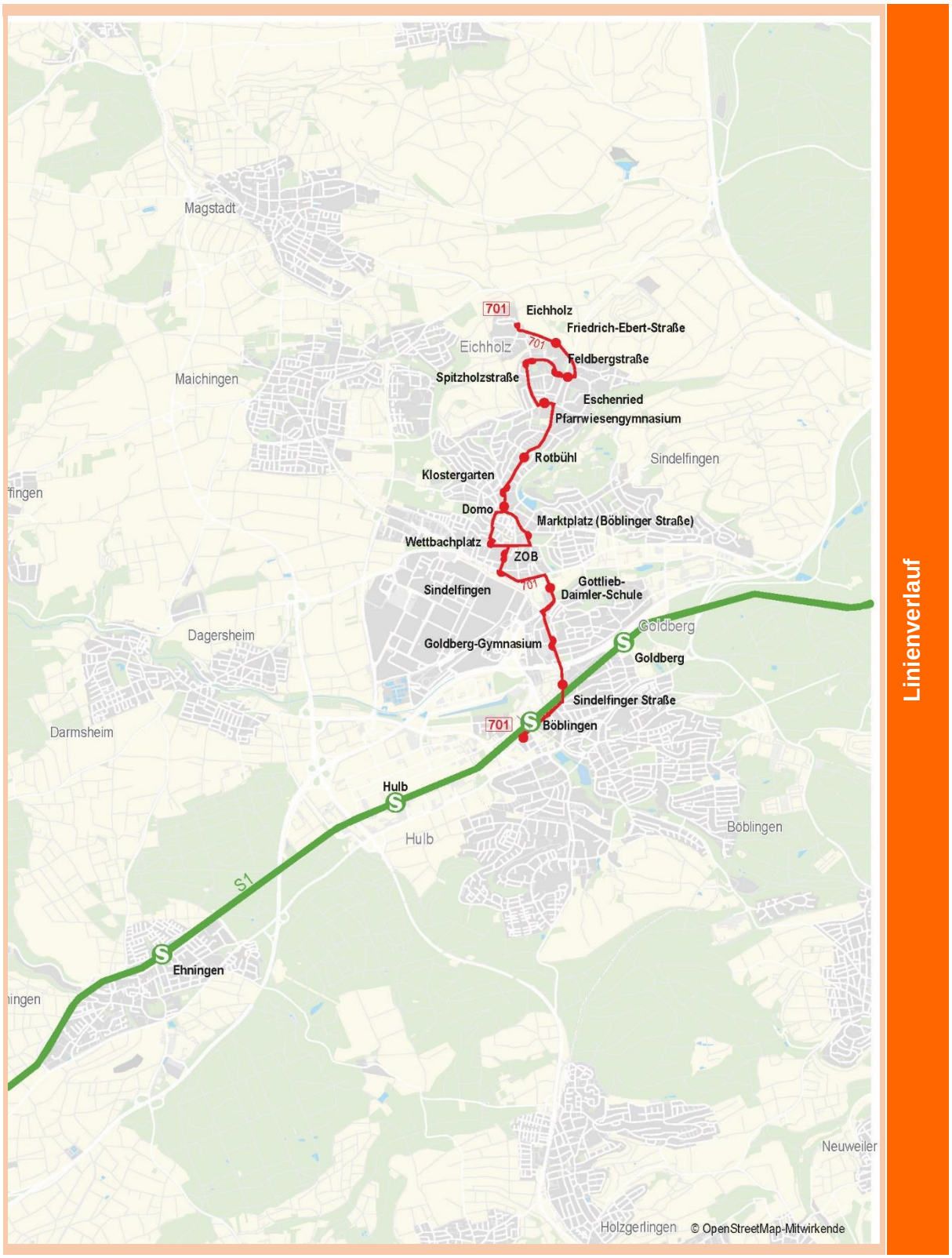
Gottlieb-Daimler-Schule — Haltestelle in Sindelfingen (rot)

H H HH — Haltestelle muss in Richtung Böblingen Bf. (blau), Sindelfingen ZOB (rot) oder Böblingen Bf. und Sindelfingen ZOB (rot und blau) bedient werden

Liniengruppe Böblingen – Sindelfingen – Eichholz

Linien 701, N73

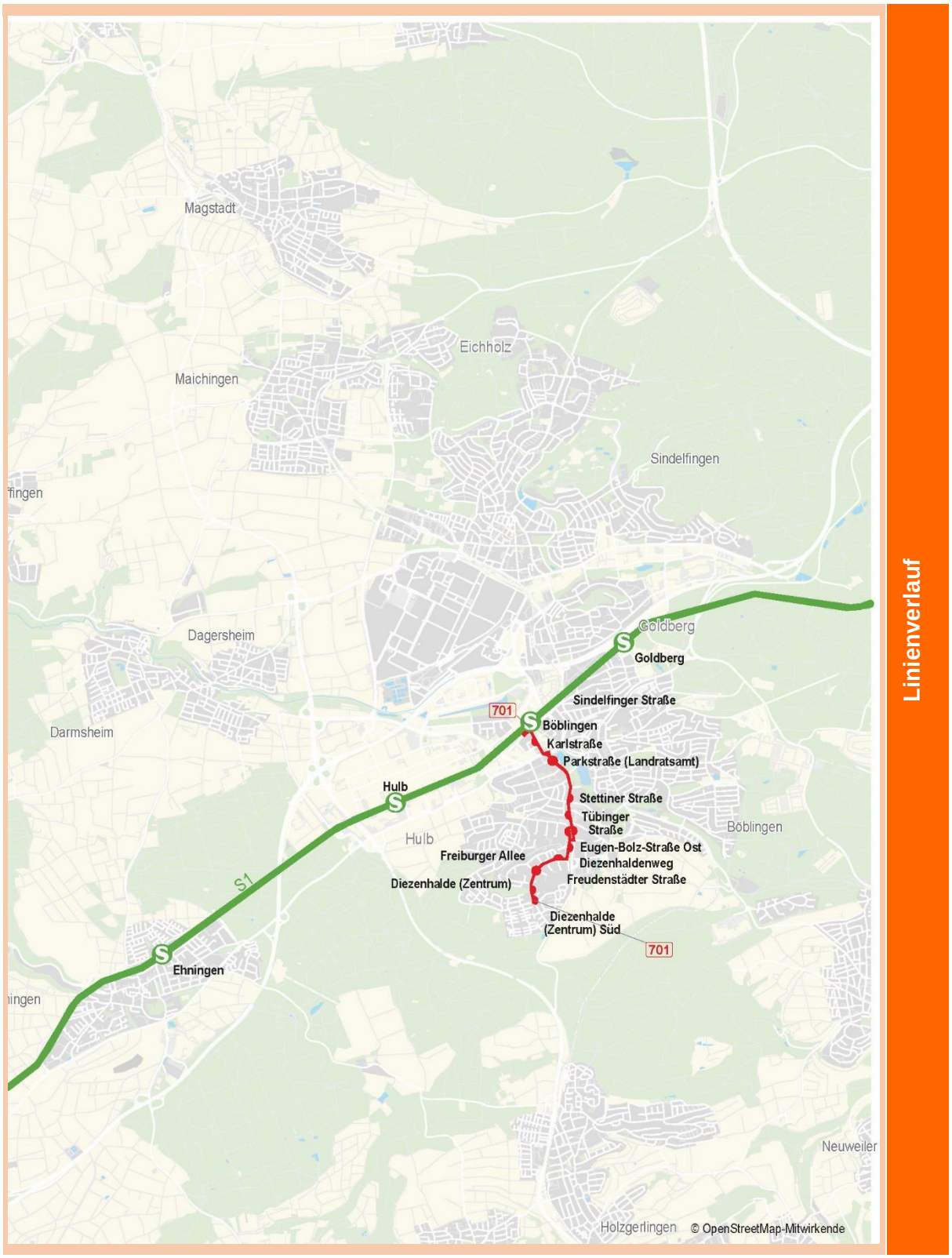
		Status Quo (Fahrplan 2020)	**BA / ÖP** (verkehrliches Mindestniveau)	**Ausreichende Verkehrsbedienung**
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1) Böblingen – Sindelfingen ZOB **[701]**	69 / 56 / 39 / 0 EWM: 2 / 18 / 2 / 0	48 / 31 / 18 / 0 BA: 35 / 31 / 18 / 0 ÖP: 48 / 28 / 15 / 0	67 / 38 / 37 / 0
	2) Sindelfingen ZOB – Sindelfingen Eichholz **[701]**	69 / 40 / 39 / 0 EWM: 2 / 2 / 2 / 0	48 / 31 / 18 / 0 BA: 35 / 31 / 18 / 0 ÖP: 48 / 28 / 15 / 0	67 / 38 / 37 / 0
	3) Böblingen ZOB – Stadtgebiet Böblingen/Sindelfingen – Böblingen ZOB **[N73]**	0 / 0 / 0 / 4	0 / 0 / 0 / 0	0 / 0 / 0 / 4
Taktanforderungen (Ausreichende Verkehrsbedienung) **Mo-Fr** HVZ1/NVZ/HVZ2/SVZ **Sa** NVZ/SVZ **So** NVZ/SVZ	1) Böblingen – Sindelfingen ZOB			15 / 15 / 15 / 30 30 / 30 30 / 30
	2) Sindelfingen ZOB – Sindelfingen Eichholz			15 / 15 / 15 / 30 30 / 30 30 / 30
	3) Böblingen ZOB – Stadtgebiet Böblingen/Sindelfingen – Böblingen ZOB			60 (in Nächten auf Sa/So/Fe)
Betriebsleistungen im Landkreis Böblingen (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)		In Stadtverkehren werden die Betriebsleistungen nur für das komplette Linienbündel wiedergegeben (siehe Kap. 6.4.3 „Bündel 7 – Verkehrsraum Böblingen / Sindelfingen“).		
Ergänzender Anrufverkehr		Nein		
Anschlüsse	**Primär:** (aus Ri. Eichholz) Böblingen Bf.: S1/RB/IC Ri. Stuttgart **Sekundär:** (aus Ri. Eichholz) Böblingen Bf.: S1/RB/IC Ri. Herrenberg und S60 Ri. Renningen			
Hinweise	• Im Zuge des neuen Stadtbuskonzeptes wurden die Anschlüsse an die S-Bahn in Böblingen auf sog. Lastrichtungsanschlüsse reduziert. D.h. die Busse haben vormittags nur Anschluss zur S-Bahn und nachmittags nur Anschluss von der S-Bahn kommend. Hier sind spätestens mit der neuen Vergabe wieder Anschlüsse in und gegen die Lastrichtung zu gewährleisten, damit die Linie dem Anspruch als Verlässliche S-Bahn-Zubringer-Linie nachkommt. Die lastrichtungsunabhängigen Anschlüsse an den SPNV sollen so gut wie möglich Bus-Bus-Verknüpfungen innerhalb des Stadtverkehrs ermöglichen. • In komplexen Stadtverkehrsnetzen erfolgt die maßgebliche Berechnung des Basisangebotes gebündelt für den gesamten Stadtverkehr. Aus diesem Grund erfolgt bei der linienweisen Berechnung keine Berücksichtigung der Nachfrage. Die Nachfrage wird aber bei Berechnung des Gesamtvolumens im Stadtverkehr berücksichtigt.			


Linienverlauf
Magstadt
Maichingen
Eichholz
Sindelfingen
Dagersheim
Darmsheim
Hulb
Böblingen
Goldberg
Ehningen
Neuweiler
Holzgerlingen
S1
701
Eichholz
Friedrich-Ebert-Straße
Feldbergstraße
Spitzholzstraße
Eschenried
Pfarrwiesengymnasium
Rotbühl
Klostergarten
Domo
Marktplatz (Böblinger Straße)
Wettbachplatz
ZOB
Sindelfingen
Gottlieb-Daimler-Schule
Goldberg-Gymnasium
Goldberg
Sindelfinger Straße
Böblingen
Hulb
© OpenStreetMap-Mitwirkende

Liniengruppe Böblingen – Diezenhalde

Linien 701

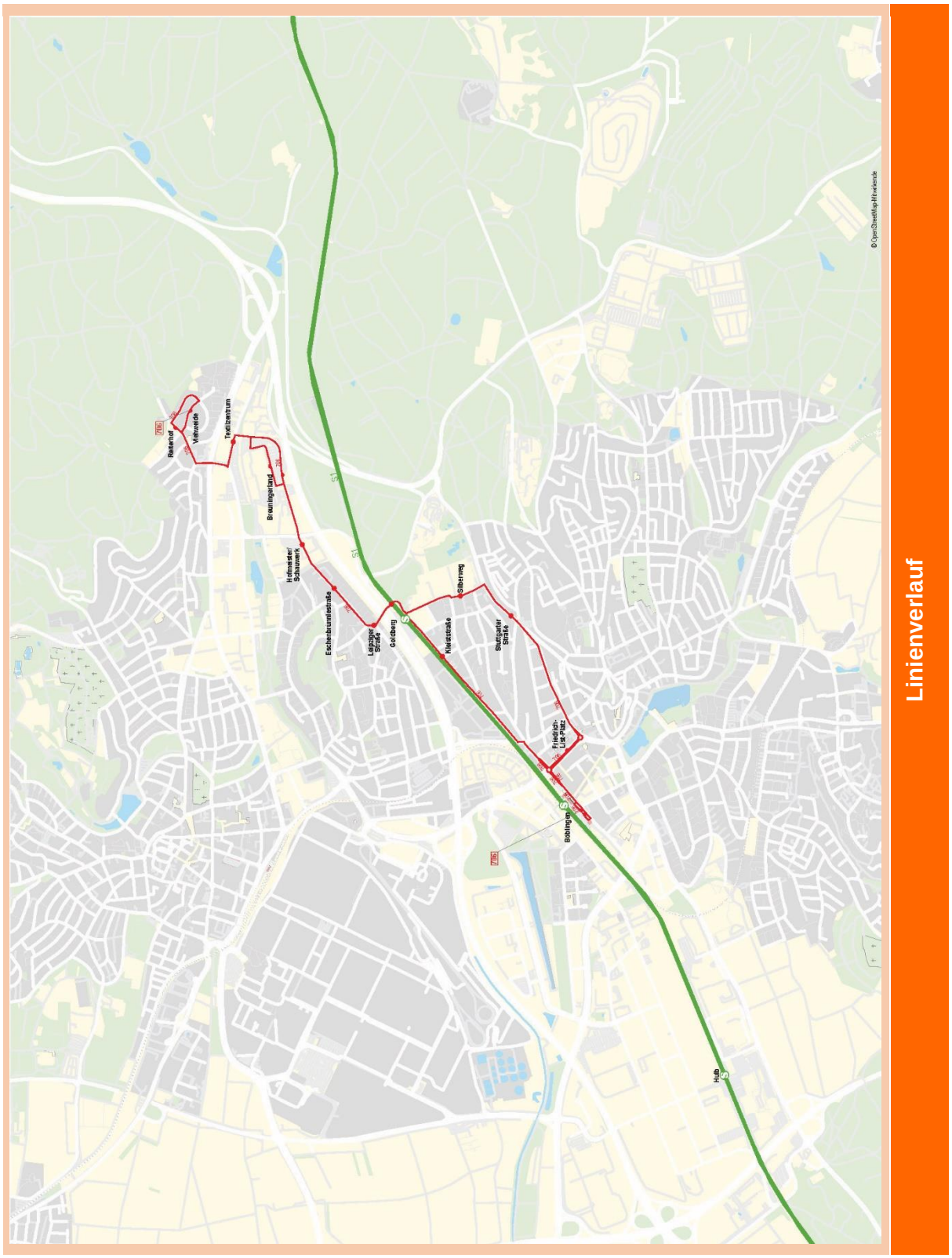
		Status Quo (Fahrplan 2020)	**BA / ÖP** (verkehrliches Mindestniveau)	**Ausreichende Verkehrsbedienung**
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1) Böblingen – Diezenhalde **[701]**	71 / 39 / 37 / 0 EWM: 2 / 1 / 1 / 0	48 / 31 / 18 / 0 BA: 35 / 31 / 18 / 0 ÖP: 48 / 28 / 15 / 0	69 / 38 / 36 / 0
Taktanforderungen (Ausreichende Verkehrsbedienung) **Mo-Fr** HVZ1/NVZ/HVZ2/SVZ **Sa** NVZ/SVZ **So** NVZ/SVZ	1) Böblingen – Diezenhalde			15 / 15 / 15 / 30 30 / 30 30 / 30
Betriebsleistungen im Landkreis Böblingen (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)		In Stadtverkehren werden die Betriebsleistungen nur für das komplette Linienbündel wiedergegeben (siehe Kap. 6.4.3 „Bündel 7 – Verkehrsraum Böblingen / Sindelfingen").		
Ergänzender Anrufverkehr		Nein		
Anschlüsse	**Primär:** (aus Ri. Diezenhalde) Böblingen Bf.: S1/RB/IC Ri. Stuttgart **Sekundär:** (aus Ri. Diezenhalde) Böblingen Bf.: S1/RB/IC Ri. Herrenberg & S60 Ri. Renningen			
Hinweise	• Im Zuge des neuen Stadtbuskonzeptes wurden die Anschlüsse an die S-Bahn in Böblingen auf sog. Lastrichtungsanschlüsse reduziert. D.h. die Busse haben vormittags nur Anschluss zur S-Bahn und nachmittags nur Anschluss von der S-Bahn kommend. Hier sind spätestens mit der neuen Vergabe wieder Anschlüsse in und gegen die Lastrichtung zu gewährleisten, damit die Linie dem Anspruch als Verlässliche S-Bahn-Zubringer-Linie nachkommt. Die lastrichtungsunabhängigen Anschlüsse an den SPNV sollen so gut wie möglich Bus-Bus-Verknüpfungen innerhalb des Stadtverkehrs ermöglichen. • In komplexen Stadtverkehrsnetzen erfolgt die maßgebliche Berechnung des Basisangebotes gebündelt für den gesamten Stadtverkehr. Aus diesem Grund erfolgt bei der linienweisen Berechnung keine Berücksichtigung der Nachfrage. Die Nachfrage wird aber bei Berechnung des Gesamtvolumens im Stadtverkehr berücksichtigt.			


Linienverlauf
Magstadt
Eichholz
Maichingen
Sindelfingen
fingen
Dagersheim
Darmsheim
Goldberg
Goldberg
Sindelfinger Straße
701
Böblingen
Karlstraße
Parkstraße (Landratsamt)
Hulb
Stettiner Straße
Tübinger Straße
Hulb
Böblingen
Freiburger Allee
Eugen-Bolz-Straße Ost
Diezenhaldenweg
Diezenhalde (Zentrum)
Freudenstädter Straße
S1
Diezenhalde (Zentrum) Süd
701
Ehningen
ingen
Neuweiler
Holzgerlingen
© OpenStreetMap-Mitwirkende

Liniengruppe Böblingen – Viehweide

Linien 706

		Status Quo (Fahrplan 2020)	**BA / ÖP** (verkehrliches Mindestniveau)	**Ausreichende Verkehrsbedienung**
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1) Böblingen – Viehweide **[706]**	35 / 32 / 17 / 1 EWM: 2 / 1 / 0 / 1	48 / 31 / 18 / 0 BA: 35 / 31 / 18 / 0 ÖP: 48 / 28 / 15 / 0	48 / 31 / 18 / 0
Taktanforderungen (Ausreichende Verkehrsbedienung) **Mo-Fr** HVZ1/NVZ/HVZ2/SVZ **Sa** NVZ/SVZ **So** NVZ/SVZ	1) Böblingen – Viehweide			30 / 30 / 30 / 60 30 / 60 60 / 60
Betriebsleistungen im Landkreis Böblingen (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)		In Stadtverkehren werden die Betriebsleistungen nur für das komplette Linienbündel wiedergegeben (siehe Kap. 6.4.3 „Bündel 7 – Verkehrsraum Böblingen / Sindelfingen").		
Ergänzender Anrufverkehr		Nein		
Anschlüsse	**Primär:** (aus Ri. Viehweide) Goldberg Bf.: S1 Ri. Stuttgart **Sekundär:** (aus Ri. Viehweide) Goldberg Bf.: S1 Ri. Herrenberg			
Hinweise	• Im Zuge des neuen Stadtbuskonzeptes wurden die Anschlüsse an die S-Bahn in Böblingen auf sog. Lastrichtungsanschlüsse reduziert. D.h. die Busse haben vormittags nur Anschluss zur S-Bahn und nachmittags nur Anschluss von der S-Bahn kommend. Hier sind spätestens mit der neuen Vergabe wieder Anschlüsse in und gegen die Lastrichtung zu gewährleisten, damit die Linie dem Anspruch als Verlässliche S-Bahn-Zubringer-Linie nachkommt. Die lastrichtungsunabhängigen Anschlüsse an den SPNV sollen so gut wie möglich Bus-Bus-Verknüpfungen innerhalb des Stadtverkehrs ermöglichen. • In komplexen Stadtverkehrsnetzen erfolgt die maßgebliche Berechnung des Basisangebotes gebündelt für den gesamten Stadtverkehr. Aus diesem Grund erfolgt bei der linienweisen Berechnung keine Berücksichtigung der Nachfrage. Die Nachfrage wird aber bei Berechnung des Gesamtvolumens im Stadtverkehr berücksichtigt.			

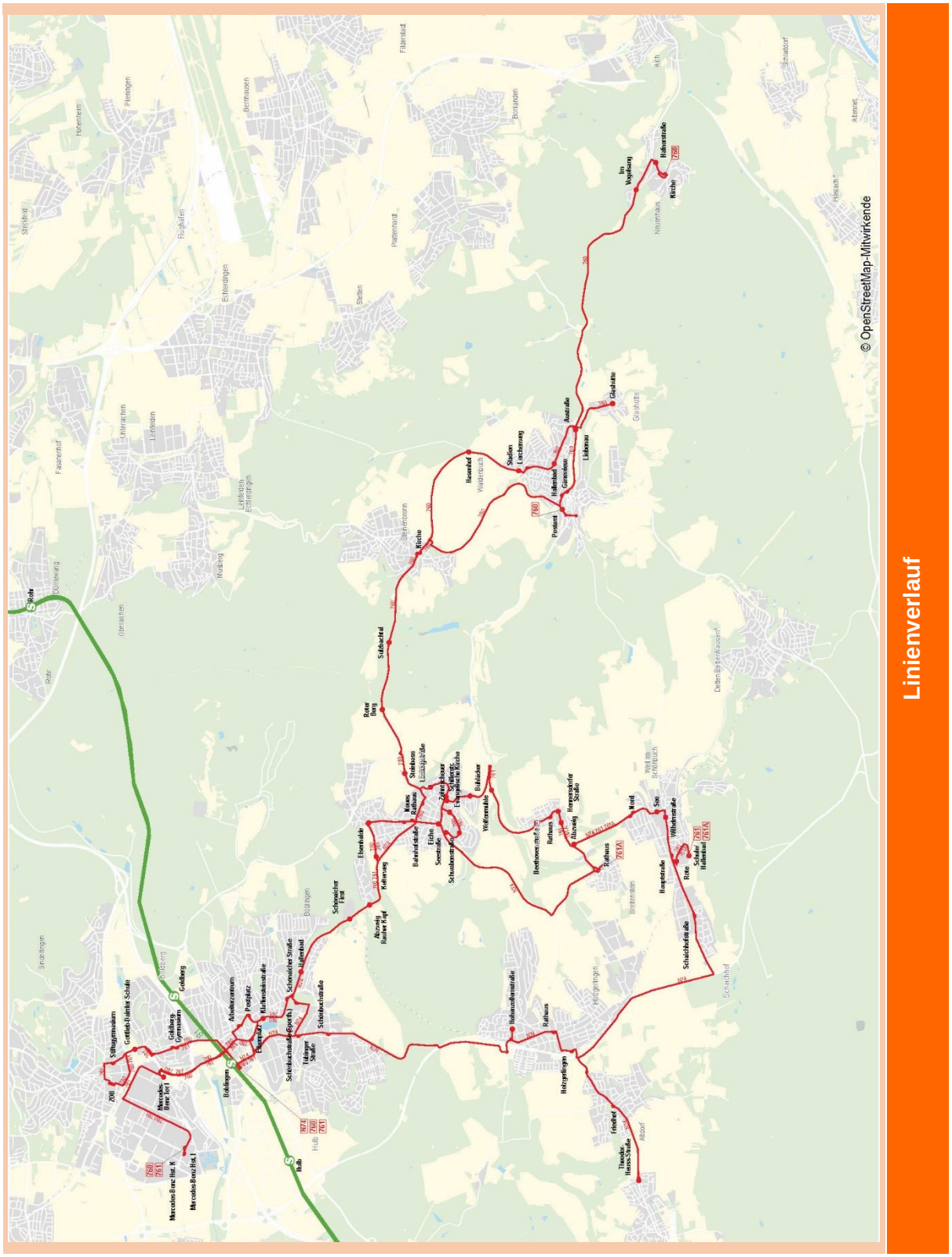

Linienverlauf
Rederstr.
Vöhrstelle
Tokiozentrum
Brauningerland
Hofmeister/ Schauwerk
Eschenbrunnlestraße
Leipziger Straße
Goldberg
Silberweg
Klarastraße
Stuttgarter Straße
Friedrich-List-Platz
Böblingen
Hulb
©OpenStreetMap-Mitwirkende

Bündel 8 – Verkehrsraum Schönbuch

Liniengruppe (Sindelfingen –) Böblingen – Schönaich – Weil im Schönbuch / – Waldenbuch (– Neuenhaus)

Linien 760, 761, N74

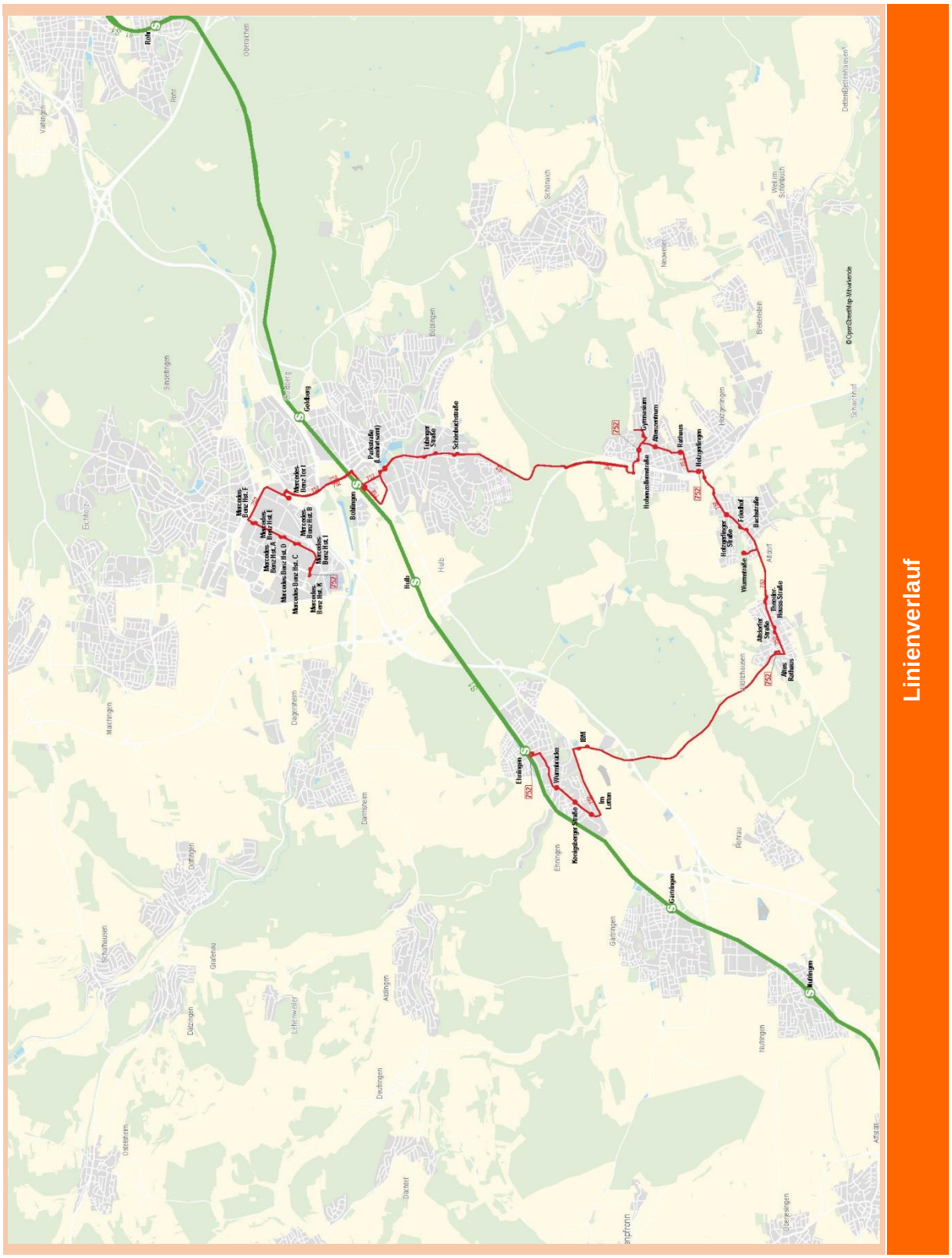
		Status Quo (Fahrplan 2020)	**BA / ÖP** (verkehrliches Mindestniveau)	**Ausreichende Verkehrsbedienung**
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1) Böblingen – Schönaich **[760, 761]**	51 / 28 / 16 / 0	49 / 36 / 36 / 0 BA: 49 / 36 / 36 / 0 ÖP: 48 / 28 / 15 / 0	51 / 36 / 36 / 0
	2) Schönaich – Weil im Schönbuch **[761]**	24 / 9 / 7 / 0	15 / 8 / 6 / 0 BA: 15 / 8 / 6 / 0	24 / 9 / 7 / 0
	3) Schönaich – Waldenbuch **[760]**	24 / 9 / 7 / 0	15 / 8 / 6 / 0 BA: 15 / 8 / 6 / 0	24 / 9 / 7 / 0
	4) Waldenbuch – Neuenhaus **[760]**	3 / 0 / 0 / 0	0 / 0 / 0 / 0	3 / 0 / 0 / 0
	5) Böblingen – Holzgerlingen – Hildrizhausen – Weil i.S. – Schönaich – Böblingen **[N74]**	0 / 0 / 0 / 4	0 / 0 / 0 / 0	0 / 0 / 0 / 4
Taktanforderungen (Ausreichende Verkehrsbedienung) **Mo-Fr** HVZ1/NVZ/HVZ2/SVZ **Sa** NVZ/SVZ **So** NVZ/SVZ	1) Böblingen – Schönaich			15 / 30 / 15 / 60 30 / 60 60 / 60
	2) Schönaich – Weil im Schönbuch			60 / 60 / 60 / - 120 / 120 120 / 120
	3) Schönaich – Waldenbuch			60 / 60 / 60 / - 120 / 120 120 / 120
	4) Waldenbuch – Neuenhaus			- / - / - / - - / - - / -
	5) Nachtbus			60 (in Nächten auf Sa/So/Fe)
Betriebsleistungen im Landkreis Böblingen (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)		Ca. 529.200 (zzgl. b.S. & w.v.)	Ca. 416.000 (zzgl. b.S. & w.v.)	Ca. 551.000 (zzgl. b.S. & w.v.)
Ergänzender Anrufverkehr		In den Abschnitten 1 und 3		
Anschlüsse	**Primär:** (aus Ri. Waldenbuch / Weil i.S.) Böblingen Bf.: S1/RB/IC Ri. Stuttgart **Sekundär**: (aus Ri. Waldenbuch / Weil i.S.) Böblingen Bf.: S1/RB/IC Ri. Herrenberg & S60 Ri. Renningen (aus Ri. Böblingen) Waldenbuch Postamt: 826/828/X82 Ri. Tübingen			
Hinweise	• Durch die ausgeweiteten Standards für verlässliche S-Bahn-Zubringer (15-Min.-Takt in der HVZ sowie 30-Min.-Takt samstags) würde es künftig deutlich mehr Fahrten geben, die nur auf dem Teilabschnitt Böblingen – Schönaich verlaufen. Eine Verlängerung dieser Fahrten wird angestrebt. Eine Option wäre, diese Fahrten alternierend weiter nach Weil i.S. und Waldenbuch verkehren zu lassen, so dass sich auch in diesen Bereichen Taktverbesserungen ergeben. Eine andere Möglichkeit bestünde darin, diese Fahrten ab Schönaich via Waldenbuch und Neuenhaus nach Aich zu führen und dort mit der Buslinie 167 zu verknüpfen. So könnte eine umsteigefreie Busverbindung von Nürtingen nach Böblingen entstehen. Eine weitere Möglichkeit wäre, diese Fahrten in den Bereich Holzgerlingen – Schönberg zu führen, um eine umsteigefreie Verbindung nach Böblingen zu ermöglichen. • Im Bereich Schönbuchlichtung / Waldenbuch könnte sich der Einsatz eines On-Demand-Verkehrs anbieten. Dieser könnte u.a. die Anbindung von abseits der Haltestellen gelegenen Wohngebieten (siehe Tabelle 5-1 unter Ziffer 5.2.1), z.B. der Schaichhofsiedlung in Weil im Schönbuch, verbessern. • Es ist zu prüfen, ob die Linie 760 unter Berücksichtigung der Erschließungsanforderungen innerhalb Schönaichs so beschleunigt werden kann, dass die Fahrzeit von Waldenbuch und Steinenbronn nach Böblingen attraktiver wird.			


Linienverlauf
© OpenStreetMap-Mitwirkende

Liniengruppe Holzgerlingen – Altdorf – Hildrizhausen – Ehningen

Linien 752

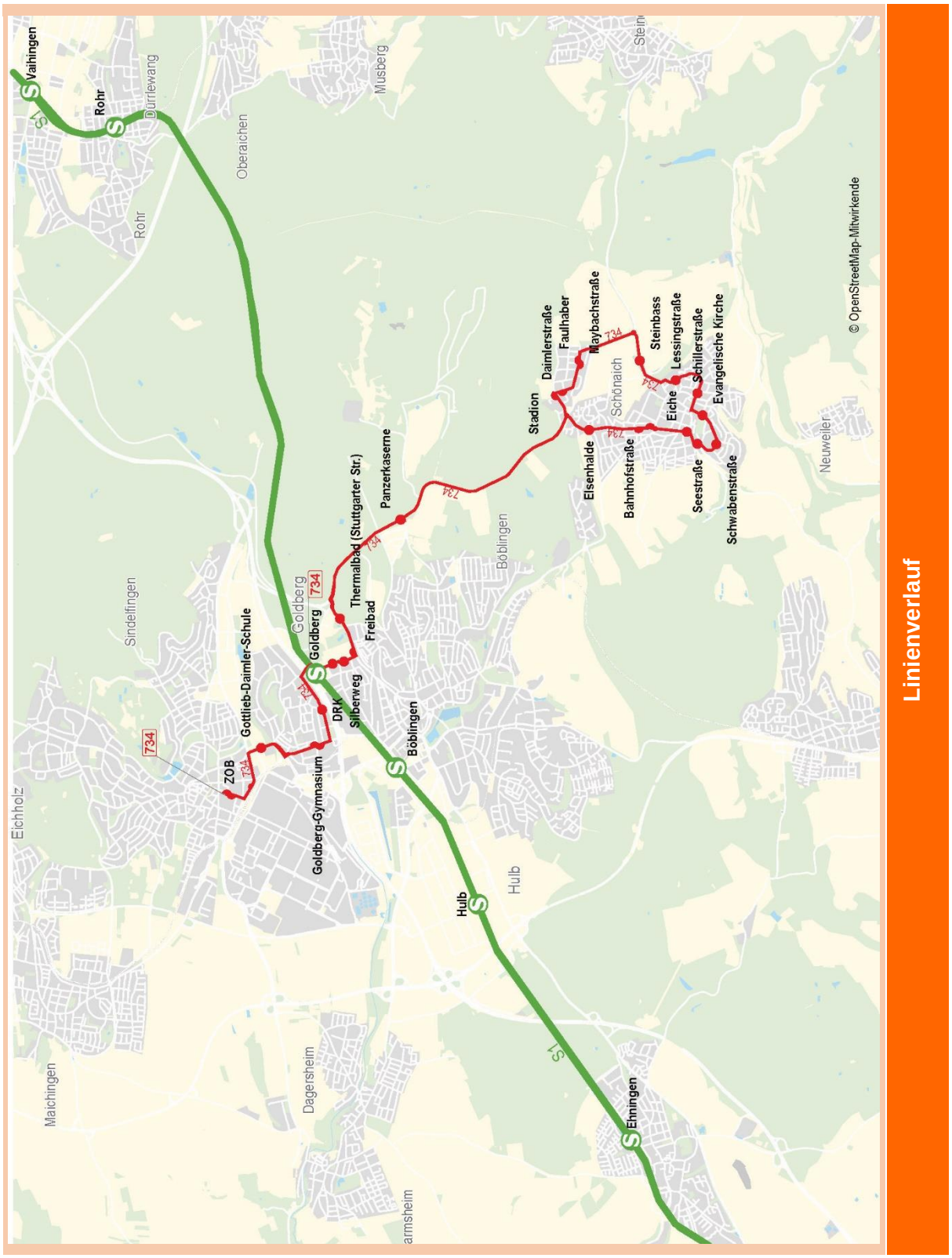
		Status Quo (Fahrplan 2020)	**BA / ÖP** (verkehrliches Mindestniveau)	**Ausreichende Verkehrsbedienung**
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1) Holzgerlingen – Altdorf – Hildrizhausen **[752]**	30 / 17 / 11 / 0	48 / 28 / 15 / 0 BA: 34 / 19 / 11 / 0 ÖP: 48 / 28 / 15 / 0	48 / 28 / 15 / 0
	2) Hildrizhausen – Ehningen Im Letten **[752]**	26 / 11 / 7 / 0	19 / 10 / 7 / 0 BA: 19 / 10 / 7 / 0	26 / 11 / 7 / 0
	3) Ehningen Im Letten – Ehningen **[752]**	24 / 11 / 7 / 0	19 / 10 / 7 / 0 BA: 19 / 10 / 7 / 0	24 / 11 / 7 / 0
Taktanforderungen (Ausreichende Verkehrsbedienung) **Mo-Fr** HVZ1/NVZ/HVZ2/SVZ **Sa** NVZ/SVZ **So** NVZ/SVZ	1) Holzgerlingen – Altdorf – Hildrizhausen			15 / 30 / 15 / 60 30 / 60 60 / 60
	2) Hildrizhausen – Ehningen Im Letten			30 / 60 / 30 / - 60 / - 120 / -
	3) Ehningen Im Letten – Ehningen			15 / 60 / 30 / - 60 / - 120 / -
Betriebsleistungen im Landkreis Böblingen (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)		Ca. 212.000 (zzgl. b.S. & w.v.)	Ca. 248.000 (zzgl. b.S. & w.v.)	Ca. 272.700 (zzgl. b.S. & w.v.)
Ergänzender Anrufverkehr		Nein		
Anschlüsse		**Primär:** (aus Ri. Ehningen) Holzgerlingen Bf.: RB Ri. Böblingen **Sekundär:** (aus Ri. Holzgerlingen) Ehningen Bf.: S1 Ri. Stuttgart		
Hinweise		• Durch die Aufnahme der Linie 752 im Abschnitt Holzgerlingen – Hildrizhausen als "Verlässlicher Regionalbahn-Zubringer" in den ÖPNV-Pakt sind einige Zusatzleistungen und Taktverdichtungen vorgesehen. Derzeit ist geplant, diese Zusatzfahrten ab Hildrizhausen unter der Liniennummer 751 weiter nach Herrenberg zu führen. Dort können die Fahrten Aufgaben des Stadtverkehrs übernehmen, so dass ein wirtschaftliches Gesamtkonzept entsteht. Für dieses Konzept liegen bereits Gremienbeschlüsse der Kommunen Herrenberg, Hildrizhausen, Altdorf und Holzgerlingen vor. • Tagsüber von montags bis samstags sollten die aus Hildrizhausen kommenden Busse in Holzgerlingen zur Haltestelle „Hohenzollernstraße“ weitergeführt werden, so dass die dortige Stadtmitte umsteigefrei erreichbar ist. • Eine Verlängerung der Linie 752 von Holzgerlingen über Hulb und den Mercedes-Benz-Standort Sindelfingen nach Sindelfingen ZOB sollte geprüft werden. Damit könnten Fahrgäste aus Holzgerlingen, Altdorf und Hildrizhausen (insgesamt ca. 10.000 Personen) umsteigefrei die genannten Gewerbeschwerpunkte sowie das Mittelzentrum Sindelfingen erreichen. • Auf Wunsch der Kommunen soll die verkehrliche Sinnhaftigkeit zusätzlicher Fahrten zwischen Ehningen und Hildrizhausen im Spät- und Wochenendverkehr geprüft werden. • Zukünftig sollen die Linien 751 und 752 über die Haltestelle Hohenzollernstraße hinaus nach Holzgerlingen Nord verlängert werden. • Im Bereich Schönbuchlichtung / Waldenbuch könnte sich der Einsatz eines On-Demand-Verkehrs anbieten. Dieser könnte u.a. die Anbindung von abseits der Haltestellen gelegenen Wohngebieten (siehe Tabelle 5-1 unter Ziffer 5.2.1), z.B. des Wohngebietes Holzgerlingen Hülben oder Holzgerlingen Nord, verbessern.		


Linienverlauf

Liniengruppe (Sindelfingen –) Goldberg – Schönaich

Linien 734

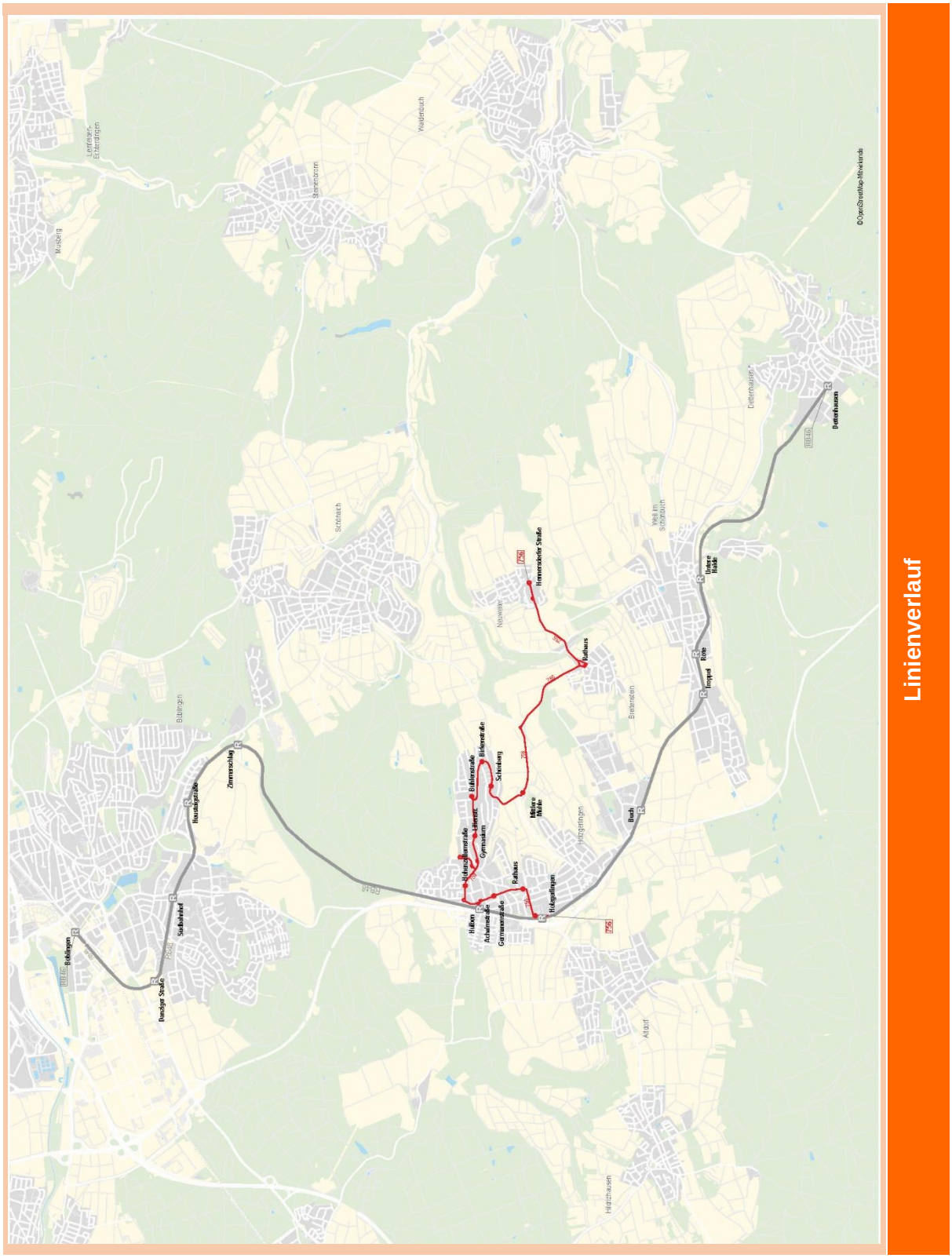
		Status Quo (Fahrplan 2020)	**BA / ÖP** (verkehrliches Mindestniveau)	**Ausreichende Verkehrsbedienung**
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1) Goldberg – Schönaich **[734]**	14 / 0 / 0 / 0	15 / 0 / 0 / 0 BA: 15 / 0 / 0 / 0	15 / 0 / 0 / 0
Taktanforderungen (Ausreichende Verkehrsbedienung) **Mo-Fr** HVZ1/NVZ/HVZ2/SVZ **Sa** NVZ/SVZ **So** NVZ/SVZ	1) Goldberg – Schönaich			30 / - / 30 / - - / - - / -
Betriebsleistungen im Landkreis Böblingen (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)		Ca. 48.000 (zzgl. b.S. & w.v.)	Ca. 51.500 (zzgl. b.S. & w.v.)	Ca. 51.500 (zzgl. b.S. & w.v.)
Ergänzender Anrufverkehr		Nein		
Anschlüsse	**Primär:** (aus Ri. Schönaich) Goldberg Bf.: S1 Ri. Stuttgart			
Hinweise	• Es soll geprüft werden, ob die Linie 734 generell bis Sindelfingen ZOB verlängert werden kann. Dadurch würde eine umsteigefreie Direktverbindung von Schönaich zum Mittelzentrum Sindelfingen entstehen. Sollte dies nicht möglich sein, wäre zu prüfen, ob die Endstation am Goldberg zur neuen und barrierefreien Haltestelle Goldberg P+R verlegt werden kann. Dort könnten die Busse der Linie 734 auch ihre Wendezeit abwarten, ohne den übrigen Verkehr zu behindern. • Im Bereich Schönbuchlichtung / Waldenbuch könnte sich der Einsatz eines On-Demand-Verkehrs anbieten. Dieser könnte u.a. die Anbindung von abseits der Haltestellen gelegenen Arealen, z.B. des Gewerbegebietes Schönaich, auch außerhalb des Berufsverkehrs verbessern.			


Linienverlauf
Vaihingen
Rohr
Dürrlewang
Oberaichen
Musberg
Rohr
Sindelfingen
Eichholz
Maichingen
Dagersheim
Goldberg
Böblingen
Hulb
Ehningen
Schönaich
Neuweiler
ZOB
Gottlieb-Daimler-Schule
Goldberg-Gymnasium
DRK
Silberweg
Goldberg
Thermalbad (Stuttgarter Str.)
Freibad
Panzerkaserne
Stadion
Daimlerstraße
Faulhaber
Maybachstraße
Steinbass
Lessingstraße
Schillerstraße
Evangelische Kirche
Eiche
Elsenhalde
Bahnhofstraße
Seestraße
Schwabenstraße
734
© OpenStreetMap-Mitwirkende

Liniengruppe Holzgerlingen – Breitenstein – Neuweiler

Linien 756

		Status Quo (Fahrplan 2020)	**BA / ÖP** (verkehrliches Mindestniveau)	**Ausreichende Verkehrsbedienung**
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1) Holzgerlingen – Breitenstein – Neuweiler **[756]**	24 / 16 / 8 / 0	23 / 16 / 8 / 0 BA: 23 / 16 / 8 / 0	24 / 16 / 8 / 0
Taktanforderungen (Ausreichende Verkehrsbedienung) **Mo-Fr** HVZ1/NVZ/HVZ2/SVZ **Sa** NVZ/SVZ **So** NVZ/SVZ	1) Holzgerlingen – Breitenstein – Neuweiler			30 / 60 / 30 / 120 60 / 120 120 / 120
Betriebsleistungen im Landkreis Böblingen (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)		Ca. 103.300 (zzgl. b.S. & w.v.)	Ca. 101.500 (zzgl. b.S. & w.v.)	Ca. 103.300 (zzgl. b.S. & w.v.)
Ergänzender Anrufverkehr		Nein		
Anschlüsse	**Primär:** (aus Ri. Neuweiler) Holzgerlingen Hülben: RB Ri. Böblingen **Sekundär:** (aus Ri. Holzgerlingen) Neuweiler Hennersdorfer Straße: 761 Ri. Böblingen			
Hinweise	• An der Haltestelle „Achalmstraße“ steigen Fahrgäste aus Neuweiler nach Böblingen auf die Schönbuchbahn um. Ungünstig ist, dass die Bushaltestelle („Achalmstraße“) und der Bahnhaltepunkt („Hülben“) gänzlich unterschiedliche Haltestellenbezeichnungen haben. Es soll deshalb eine Umbenennung der Bushaltestelle in „Hülben“, „Bahnhof Hülben“ oder „Hülben (Achalmstraße)“ angestrebt werden. • Die Linie 756 soll künftig ab der Haltestelle Rathaus verlängert werden und auch die Gebiete Buch und Hülben bedienen. Da Fahrgäste, die zur Schönbuchbahn umsteigen wollen, bereits am Schönbuchbahn-Halt Hülben umsteigen können, ist eine Bedienung des Bahnhofs Holzgerlingen nicht zwingend erforderlich. • Im Bereich Schönbuchlichtung / Waldenbuch könnte sich der Einsatz eines On-Demand-Verkehrs anbieten. Dieser könnte u.a. die Anbindung von abseits der Haltestellen gelegenen Wohngebieten (siehe Tabelle 5-1 unter Ziffer 5.2.1), z.B. des Wohngebietes Holzgerlingen Hülben oder Holzgerlingen Nord, verbessern. Ggf. könnte dieser Verkehr in Zeiten sehr geringer Nachfrage auch die Buslinie 756 ersetzen, sodass dann von Holzgerlingen-Schönberg, Breitenstein und Neuweiler neue umsteigefreie Direktverbindungen entstehen könnten.			

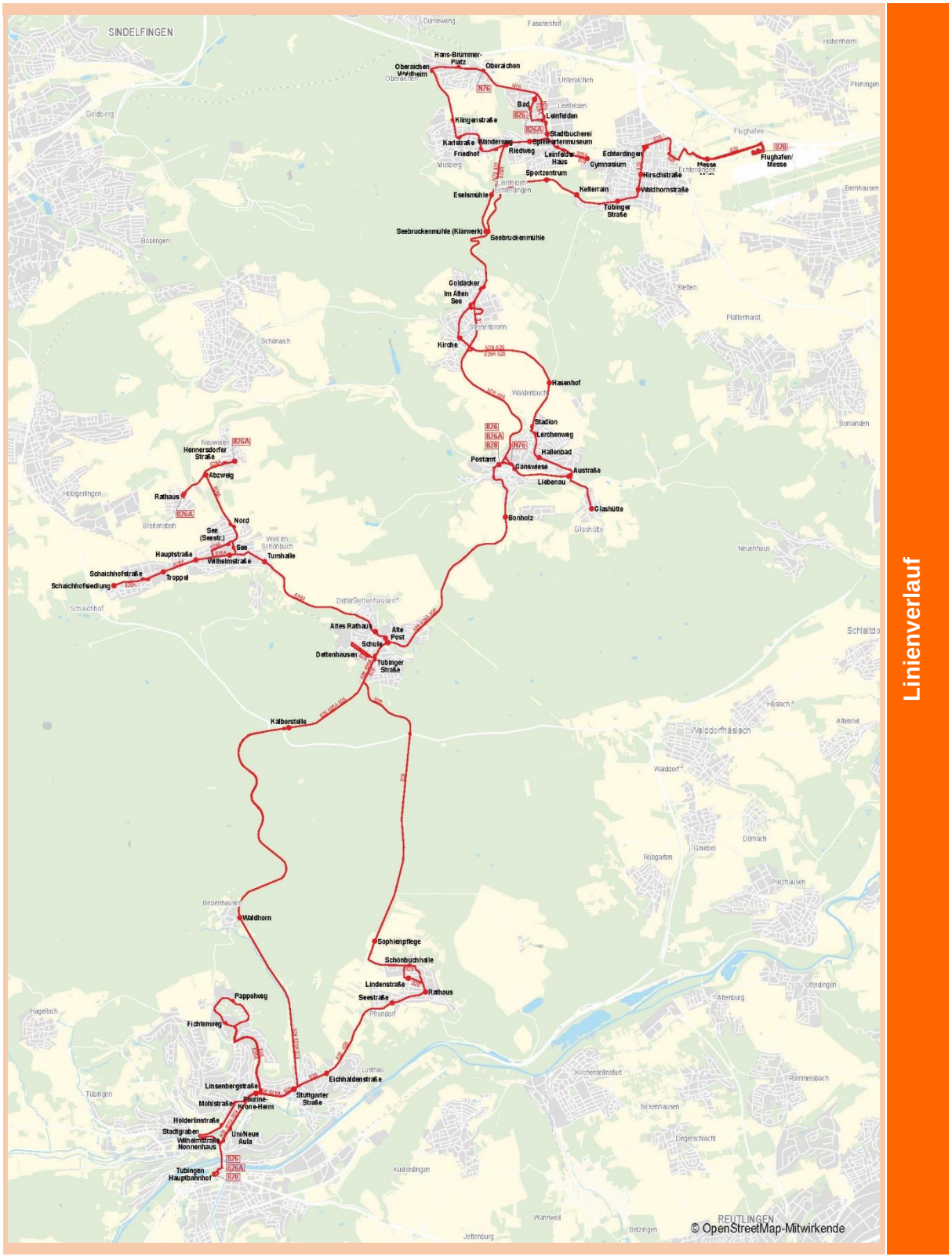

Linienverlauf
Musberg
Leinfelden-Echterdingen
Stetten
Waldrandsiedlung
Schönaich
Schönaich
Neuweiler
Hildrizhausen
Dagersheim
Breitenstein
Dettenhausen
Dettenhausen
Hanns-Seidel-Straße
Rathaus
Bildäckerstraße
Bildäckerstraße
Schönberg
Mittlere Mühle
Hildrizhausen
Gymnasium
Rathaus
Hildrizhausen
Hülben
Achalmstraße
Germaniastraße
Buch
Im Igel
Rote
Untere Halde
Böblingen
Zimmerschlag
Hauptstraße
Stadtbahnhof
Bahnhof Böblingen
Goldberg
Ehningen
Aidlingen
Hildrichausen
RB 65
RB 65
S60
S60
S60
756
756
© OpenStreetMap-Mitwirkende

Bündel 9 – Verkehrsraum Siebenmühlental

Liniengruppe Leinfelden / Flughafen – Waldenbuch – Tübingen

Linien 826, 828, X82, N76

		Status Quo (Fahrplan 2020)	**BA / ÖP** (verkehrliches Mindestniveau)	**Ausreichende Verkehrsbedienung**
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1) Leinfelden – Waldenbuch **[826]**	46 / 33 / 28 / 0 EWM: 2 / 0 / 0 / 0	72 / 36 / 22 / 0 BA: 72 / 36 / 22 / 0 ÖP: 48 / 28 / 15 / 0	72 / 49 / 43 / 0
	2) Flughafen – Waldenbuch (über Steinenbronn Kirche) **[826, 828, X82]**	15 / 17 / 16 / 0		
	3) Flughafen – Waldenbuch (direkt) **[X82]**	14 / 1 / 1 / 0 EWM: 1 / 1 / 1 / 0		
	4) Waldenbuch – Tübingen **[826, 828, X82]**	52 / 18 / 17 / 0 EWM: 1 / 0 / 0 / 0	w.v.	w.v.
	5) Waldenbuch – Liebenau – Glashütte **[826]**	2 / 1 / 0 / 0	15 / 8 / 6 / 0 BA: 15 / 8 / 6 / 0	15 / 8 / 6 / 0
	6) Oberaichen – Waldenbuch **[N76]**	0 / 0 / 0 / 4	0 / 0 / 0 / 0	0 / 0 / 0 / 4
Taktanforderungen (Ausreichende Verkehrsbedienung) **Mo-Fr** HVZ1/NVZ/HVZ2/SVZ **Sa** NVZ/SVZ **So** NVZ/SVZ	1 & 2 & 3) Leinfelden / Flughafen – Waldenbuch			15 / 15 / 15 / 60 30 / 60 30 / 60
	5) Waldenbuch – Liebenau – Glashütte			60 / 60 / 60 / - 120 / - 120 / -
	6) Nachtbus			60 (in Nächten auf Sa/So/Fe)
Betriebsleistungen im Landkreis Böblingen (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)		Ca. 443.000 (zzgl. b.S. & w.v.)	Ca. 407.500 (zzgl. b.S. & w.v.)	Ca. 449.000 (zzgl. b.S. & w.v.)
Ergänzender Anrufverkehr		Im Abschnitt Dettenhausen – Tübingen		
Anschlüsse	**Primär:** (aus Ri. Tübingen) Leinfelden Bf. oder Echterdingen Bf.: S2/S3 Ri. Stuttgart **Sekundär:** (aus Ri. Tübingen) Dettenhausen Bf.: RB46 Ri. Böblingen (aus Ri. Tübingen) Waldenbuch Postamt: 760 Ri. Böblingen und 815 Ri. Bernhausen			
Hinweise	• Die Fahrten der aktuellen Linie 828 (Flughafen-Tübingen), die zwischen Steinenbronn Goldäcker und Waldenbuch Postamt direkt fahren (Airport-Sprinter), sollen künftig eine eigene Liniennummer X82 erhalten. Es soll zudem nach Möglichkeiten gesucht werden, die künftige Linie X82 auf weitere Tageszeiten und Wochentage auszuweiten. • Nach dem kommenden Vergabezeitpunkt soll auf einen Haustarif für Fahrten zw. dem VVS- und naldo-Verbundgebiet verzichtet werden. Vielmehr sollen alle Fahrt-Relationen entweder in einem der beiden Verbundtarife oder im BW-Tarif abzubilden sein. Die derzeitige Tarifstruktur auf der Busverbindung zw. Tübingen und Leinfelden-Echterdingen mit vier verschiedenen Tarifsystemen bringt das Verkaufspersonal sowie die Fahrgäste an ihre Grenzen. • Der Landkreis Böblingen und der VVS stehen diesbezüglich einer Einbeziehung der Liniengruppe in den VVS-Tarif offen gegenüber. Jedoch bedarf es einer vorherigen engen Abstimmung mit dem Verkehrsverbund naldo, der BW-Tarif GmbH und dem Verkehrsministerium. • Die Fahrten zwischen Waldenbuch und Glashütte sind aktuell teilweise in der Linie 760, teilweise in der Linie 826 abgebildet. Dies soll künftig - ggf. mit Ausnahmen von Schülerfahrten - vereinheitlicht werden. Im NVP wird die Anbindung von Glashütte dem Korridor BB1 zugeschlagen. Sollte sich in der Planung der nächsten Vergabe herausstellen, dass eine Einbindung in die Linie 760 vorteilhafter ist, besteht die Möglichkeit einer Änderung. • Zwischen den Stationen „Steinenbronn Goldäcker“ und „Waldenbuch Postamt“ wäre eine neue Haltestelle „Steinenbronn Tübinger Straße“ nötig. Mit dieser zusätzlichen Haltestelle wäre die Perspektive zur Ausweitung der Airport-Sprinter-Fahrten (künftig X82) besser, da eine bessere Erschließung in Steinenbronn möglich wäre. • Im Bereich Schönbuchlichtung / Waldenbuch könnte sich der Einsatz eines On-Demand-Verkehrs anbieten. Dieser könnte u.a. die Anbindung von abseits der Haltestellen gelegenen Wohngebieten (siehe Tab. 5-1 unter Ziffer 5.2.1) verbessern, jedoch auch den Teilort Waldenbuch-Glashütte besser anbinden.			



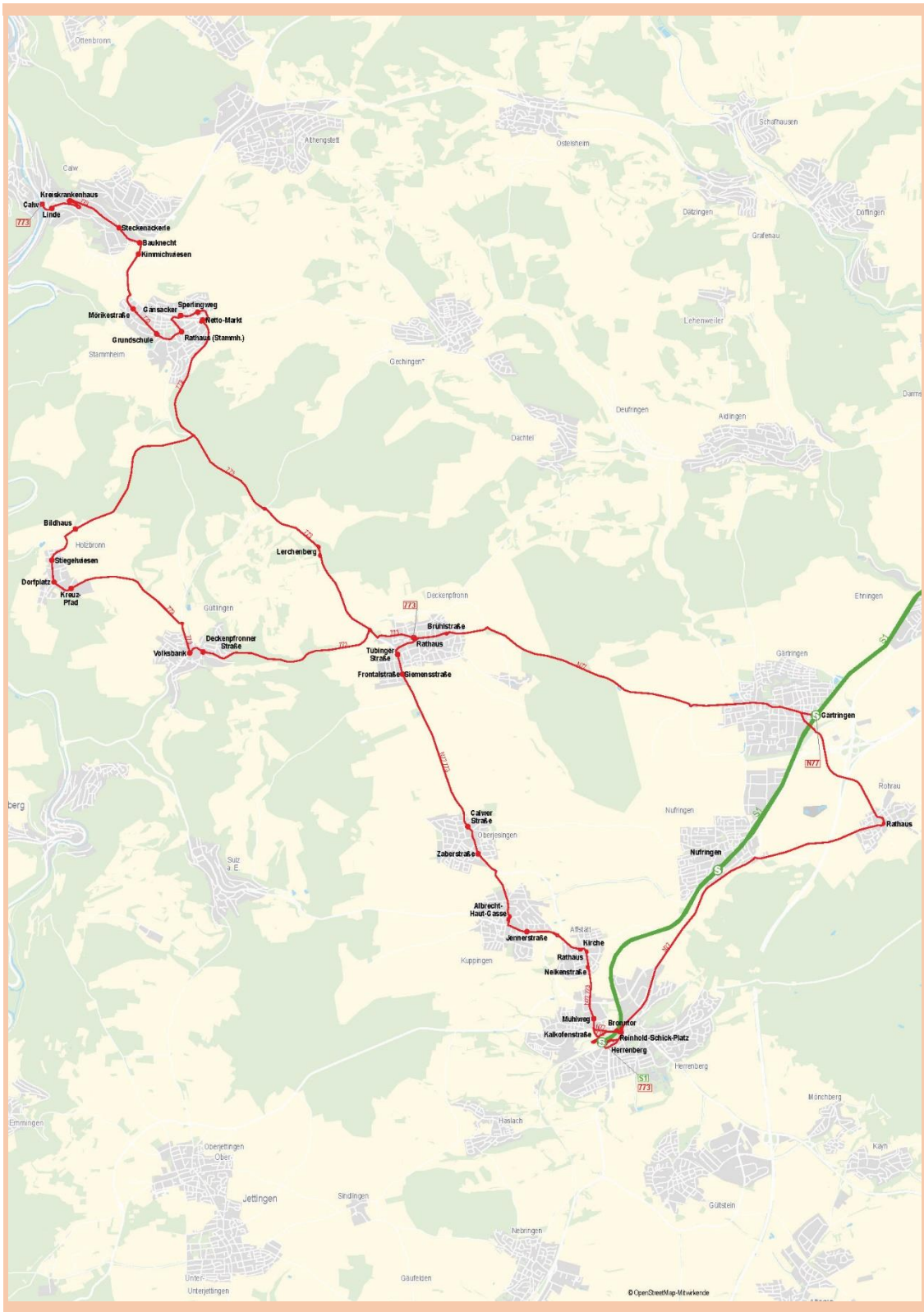
Linienverlauf

Bündel 10 – Verkehrsraum Südliches Heckengäu

Liniengruppe Herrenberg – Deckenpfronn – Calw

Linien 773, N77

		Status Quo (Fahrplan 2020)	BA / ÖP (verkehrliches Mindestniveau)	Ausreichende Verkehrsbedienung
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1) Herrenberg – Deckenpfronn **[773]**	38 / 27 / 17 / 0 KZu: 1 / 4 / 4 / 1	48 / 28 / 15 / 0 BA: 35 / 19 / 11 / 0 ÖP: 48 / 28 / 15 / 0	48 / 28 / 17 / 0
	2) Deckenpfronn – Calw **[773]**	12 / 7 / 4 / 0	w.v.	w.v.
	3) Gärtringen – Rohrau – Affstätt – Deckenpfronn – Gärtringen **[N77]**	0 / 0 / 0 / 4	0 / 0 / 0 / 0	0 / 0 / 0 / 4
Taktanforderungen (Ausreichende Verkehrsbedienung) **Mo-Fr** HVZ1/NVZ/HVZ2/SVZ **Sa** NVZ/SVZ **So** NVZ/SVZ	1) Herrenberg – Deckenpfronn			15 / 30 / 15 / 60 30 / 60 60 / 60
	3) Nachtbus			60 (in Nächten auf Sa/So/Fe)
Betriebsleistungen im Landkreis Böblingen (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)		Ca. 219.000 (zzgl. b.S. & w.v.)	Ca. 249.800 (zzgl. b.S. & w.v.)	Ca. 263.200 (zzgl. b.S. & w.v.)
Ergänzender Anrufverkehr		Im Abschnitt Herrenberg – Deckenpfronn		
Anschlüsse	**Primär:** (aus Ri. Calw) Herrenberg Bf.: S1/RB/IC Ri. Stuttgart **Sekundär:** (aus Ri. Calw) Herrenberg Bf.: RB Ri. Tübingen & RB/IC Ri. Horb (aus Ri. Herrenberg) Calw Bf.: RB Ri. Pforzheim			
Hinweise	• Manche Fahrten der Linie 773 gehen über Deckenpfronn hinaus in den Landkreis Calw. Während das Angebot im Bereich des Landkreises Böblingen schon recht konsequent vertaktet ist, fahren die Busse nach Calw noch relativ unregelmäßig. In Zusammenarbeit mit dem Landkreis Calw soll nach Lösungen gesucht werden, diesen Verkehr regelmäßiger als derzeit auszugestalten. • Die Busse der Linie N77 fahren einen Rundkurs, wobei jeweils zuerst Rohrau und anschließend die Ortschaften Affstätt, Kuppingen, Oberjesingen und Deckenpfronn angefahren werden. Es soll untersucht werden, ob die Reihenfolge der Orte umgestaltet werden kann. Aktuell fallen Umwege vor allem für die einwohnerstarken Orte an. • Idealerweise fahren die Busse der Linien 773 und 775 zeitlich versetzt zwischen Herrenberg und Kuppingen, so dass das Gesamtangebot zwischen Herrenberg und Kuppingen optimal ausgestaltet ist.			



Linienverlauf

Liniengruppe Rohrau – Gärtringen – Nufringen – Herrenberg

Linien 753, 783

		Status Quo (Fahrplan 2020)	**BA / ÖP** (verkehrliches Mindestniveau)	**Ausreichende Verkehrsbedienung**
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1) Rohrau – Gärtringen (direkt) **[753]**	24 / 12 / 6 / 0 KZu: 2 / 0 / 0 / 0	19 / 10 / 7 / 0 BA: 19 / 10 / 7 / 0	26 / 12 / 7 / 0
	2) Rohrau – Gärtringen (via Riedbrunnen) **[753]**	2 / 0 / 0 / 0 KZu: 2 / 0 / 0 / 0		
	2a) Gärtringen – Nufringen **[753]**	14 / 0 / 0 / 0 KZu: 3 / 0 / 0 / 0	15 / 0 / 0 / 0 BA: 15 / 0 / 0 / 0	15 / 0 / 0 / 0
	3) Nufringen – Herrenberg Polizeihochschule **[753]**	14 / 0 / 0 / 0 KZu: 14 / 0 / 0 / 0	0 / 0 / 0 / 0	14 / 0 / 0 / 0
	4) Herrenberg Polizeihochschule – Herrenberg ZOB **[753, 783]**	26 / 12 / 6 / 0 KZu: 3 / 0 / 0 / 0	23 / 16 / 8 / 0 BA: 23 / 16 / 8 / 0	26 / 16 / 6 / 0
	5) Rohrau – Herrenberg Polizeihochschule **[753]**	0 / 12 / 6 / 0 KZu: 0 / 12 / 6 / 0	0 / 0 / 0 / 0	0 / 12 / 6 / 0
Taktanforderungen (Ausreichende Verkehrsbedienung) **Mo-Fr** HVZ1/NVZ/HVZ2/SVZ **Sa** NVZ/SVZ **So** NVZ/SVZ	Abschnitte 1, 2 & 4)			30 / 60 / 30 / - 60 / - 120 / -
	Abschnitte 2a & 3)			60 / 60 / 60 / - 60 / - 120 / -
	Abschnitt 5)			- / - / - / - 60 / - 120 / -
Betriebsleistungen im Landkreis Böblingen (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)		Ca. 127.000 (zzgl. b.S. & w.v.)	Ca. 113.000 (zzgl. b.S. & w.v.)	Ca. 128.000 (zzgl. b.S. & w.v.)
Ergänzender Anrufverkehr		Im Abschnitt Gärtringen – Rohrau		
Anschlüsse	**Primär:** (aus Ri. Rohrau) Gärtringen Bf.: S1 Ri. Stuttgart **Sekundär:** (aus Ri. Herrenberg) Gärtringen Bf.: S1 Ri. Stuttgart (aus Ri. Gärtringen) Herrenberg Bf.: S1/RB/IC Ri. Stuttgart (aus Ri. Gärtringen) Herrenberg Bf.: RB/IC Ri. Horb; RB Ri. Tübingen			
Hinweise	• Wünschenswert wäre ein On-Demand-Verkehr im Raum Herrenberg. Dieser könnte in Herrenberg, insbesondere während der Schwachverkehrszeit, Stadtteile anbinden, die in dieser Zeit keinen Busverkehr aufweisen. Im Umland, etwa in Kayh, Mönchberg, Tailfingen und Rohrau könnte dieser Service die heutigen Ruftaxen ersetzen. • Die Haltestelle „Gärtringen Schelmenwasen“ soll für eine bessere Betonung der Umsteigemöglichkeit zur S-Bahn in „Gärtringen Bahnhof (Schelmenwasen)“ umbenannt werden. • Die Stadt Gärtringen hat auf dem P+M-Platz am Gewerbegebiet Riedbrunnen eine Haltestelle „Riedbrunnen“ errichtet. Mit der Anbindung dieser Haltestelle ist für die Linienbusse jedoch ein erheblicher Umweg einhergehend. Aus diesem Grund erscheint eine Anbindung von maximal vier Fahrten täglich möglich.			

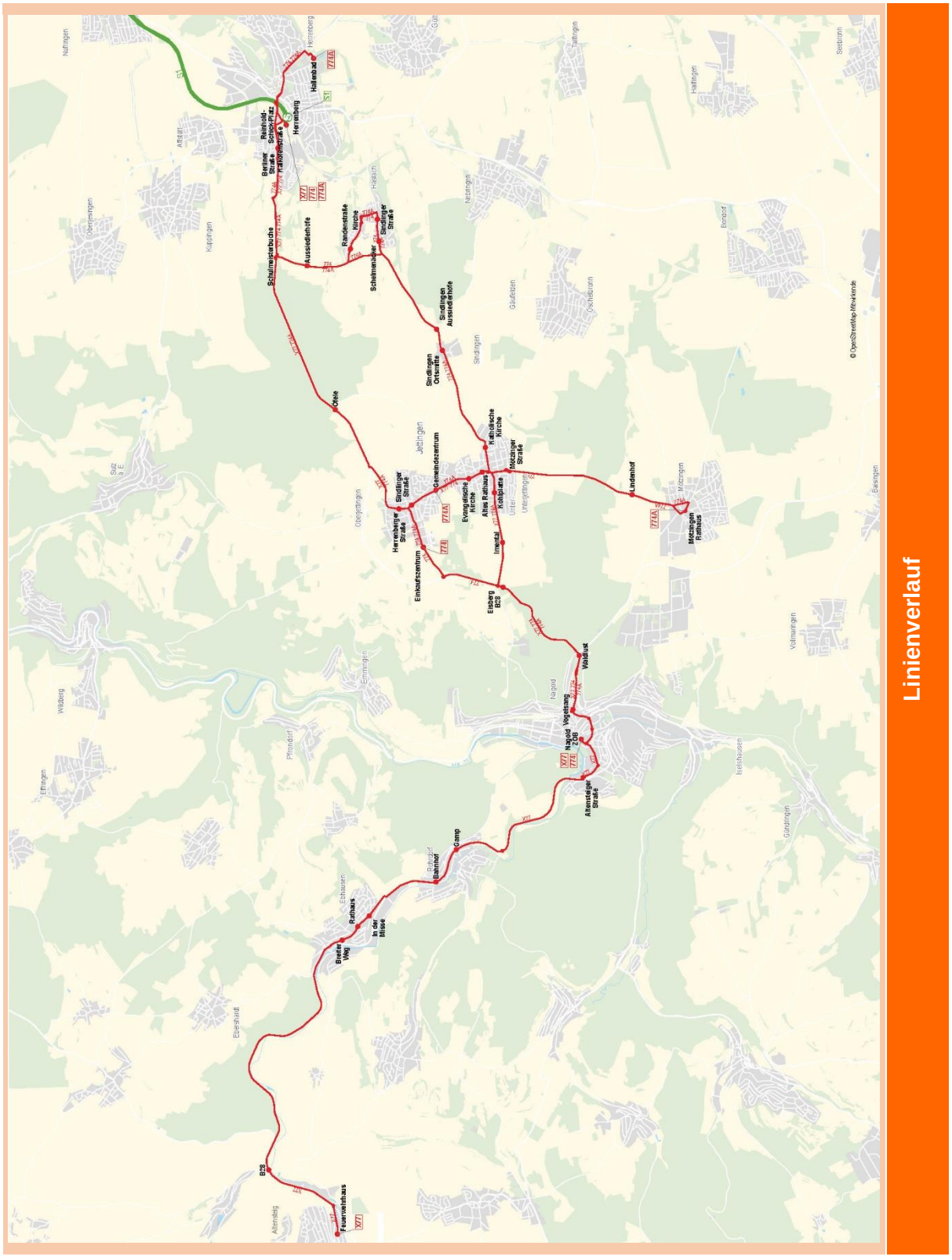
Linienverlauf

Bündel 11 – Verkehrsraum Oberes Gäu

Liniengruppe Herrenberg – Jettingen – Nagold – Altensteig

Linien 774, X77, N70

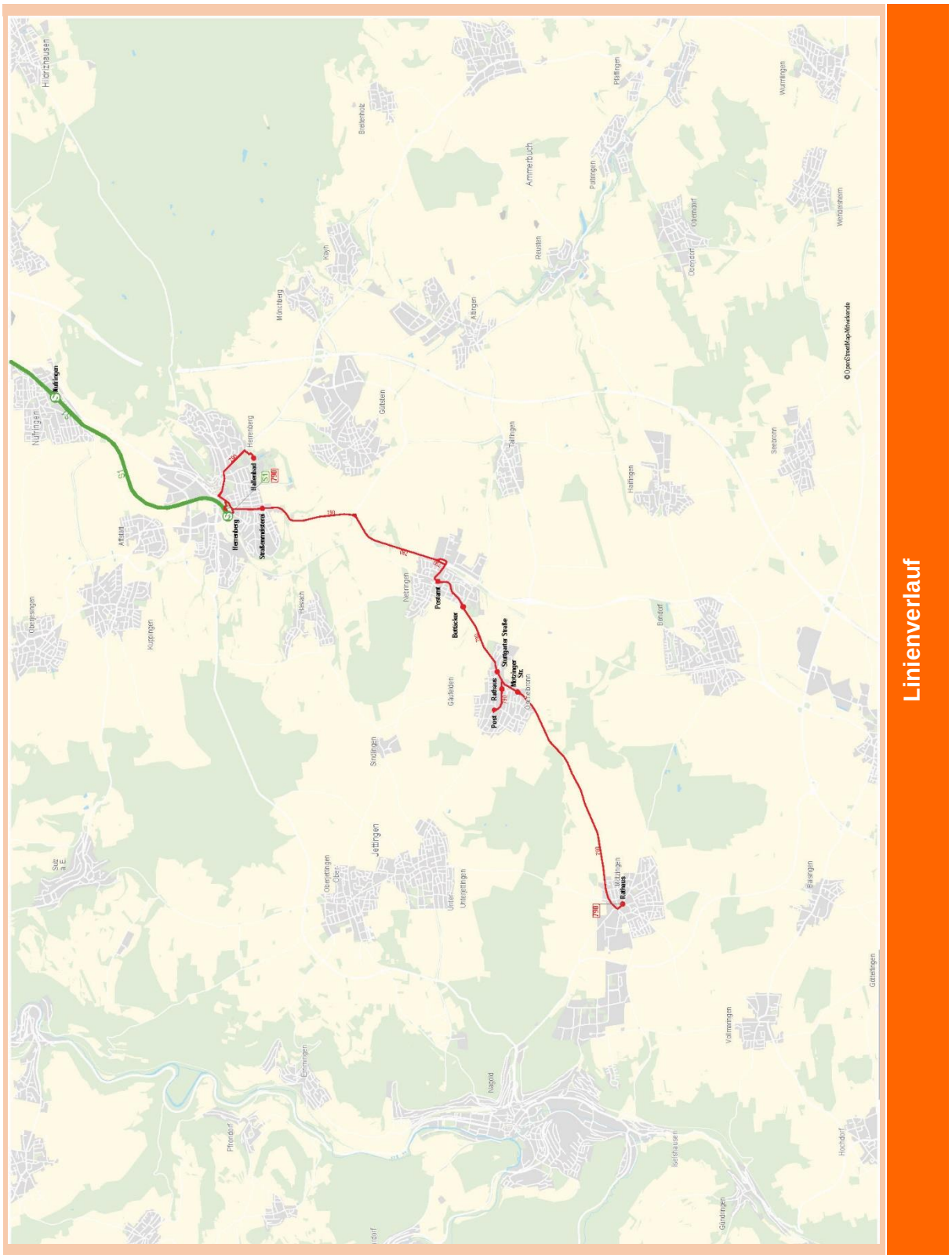
		Status Quo (Fahrplan 2020)	BA / ÖP (verkehrliches Mindestniveau)	Ausreichende Verkehrsbedienung
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1) Herrenberg – Oberjettingen (direkt) –Unterjettingen – Nagold ZOB **[X77]**	30 / 19 / 18 / 0	48 / 28 / 15 / 0 BA: 44 / 22 / 13 / 0 ÖP: 48 / 28 / 15 / 0	64 / 37 / 35 / 0
	2) Herrenberg – Haslach – Unterjettingen – Oberjettingen **[774]**	34 / 18 / 17 / 0		
	3) Oberjettingen – Nagold (direkt) **[774]**	23 / 17 / 16 / 0	w.v.	w.v.
	4) Nagold ZOB – Altensteig **[X77]**	20 / 15 / 14 / 0	w.v.	w.v.
	5) Herrenberg – Unterjettingen (via Mötzingen) – Oberjettingen – Nagold **[N70]**	0 / 0 / 0 / 4	0 / 0 / 0 / 0	0 / 0 / 0 / 4
Taktanforderungen (Ausreichende Verkehrsbedienung) **Mo-Fr** HVZ1/NVZ/HVZ2/SVZ **Sa** NVZ/SVZ **So** NVZ/SVZ	1) Herrenberg – Oberjettingen (direkt) – Unterjettingen – Nagold ZOB			30 / 60 / 30 / 60 60 / 60 60 / 60
	2) Herrenberg – Haslach – Unterjettingen – Oberjettingen			30 / 30 / 30 / 60 60 / 60 60 / 60
	5) Nachtbus			60 (in Nächten auf Sa/So/Fe)
Betriebsleistungen im Landkreis Böblingen (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)		Ca. 462.000 (zzgl. b.S. & w.v.)	Ca. 333.300 (zzgl. b.S. & w.v.)	Ca. 477.700 (zzgl. b.S. & w.v.)
Ergänzender Anrufverkehr		Nein		
Anschlüsse	**Primär:** (aus Ri. Altensteig) Herrenberg Bf.: S1/RB/IC Ri. Stuttgart **Sekundär:** (aus Ri. Altensteig) Herrenberg Bf.: RB Ri. Tübingen & RB/IC Ri. Horb			
Hinweise	• Sollten die Regionalzüge auf der Gäubahn künftig stündlich statt derzeit aller zwei Stunden verkehren, kann die Line N70 obligatorisch (statt bei jeder zweiten Fahrt) via Tailfingen statt via Bondorf fahren. • Auf der Nagolder Straße wäre zur besseren Erschließung der Wohngebiete Holdergraben und Schwarzwaldsiedlung eine zusätzliche Regionalbushaltestelle sinnvoll. Diese könnte auch von Bewohnern dieser Quartiere genutzt werden, die in Richtung Nagold/Altensteig fahren müssen. Zudem wäre auch außerhalb der Betriebszeit der Linie 780 eine Erreichbarkeit dieser Quartiere gegeben.			


Linienverlauf
Herrenberg
Hailfingen
Reinhold-Schick-Platz
Beiner Straße
Hailfingen
Herrenberg
Schulzentrum Süd
Aussiedlerhöfe
Randenstraße Kirche
Sindlinger Straße
Schelmenäcker
Sindlingen Aussiedlerhöfe
Sindlingen Ortsmitte
Okeie
Jettingen
Gemeindezentrum
Sindlinger Straße
Herrenberger Straße
Einkaufszentrum
Evangelische Kirche
Alte Rathaus
Kohlplatte
Katholische Kirche
Mötzinger Straße
Lindenhof
Mötzingen Rathaus
Eisberg B28
Imental
Waldlust
Nagold
Vogelsang
Nagold ZOB
Altensteiger Straße
Gamp
Bahnhof
Ebhausen
Rathaus
In der Wiese
Breite Weg
B28
Feuerwehrhaus
Altensteig
Ebershardt
Pfrondorf
Emmingen
Wildberg
Ehningen
Gültstein
Nebringen
Gäufelden
Öschelbronn
Bondorf
Haslach
Oberjettingen
Unterjettingen
Mötzingen
Bösingen
Vollmaringen
Iselshausen
Sulz a. E.
Nufringen
Affstatt
Oberjesingen
Kuppingen
Seebronn
© OpenStreetMap-Mitwirkende

Liniengruppe Herrenberg – Öschelbronn – Mötzingen

Linien 790

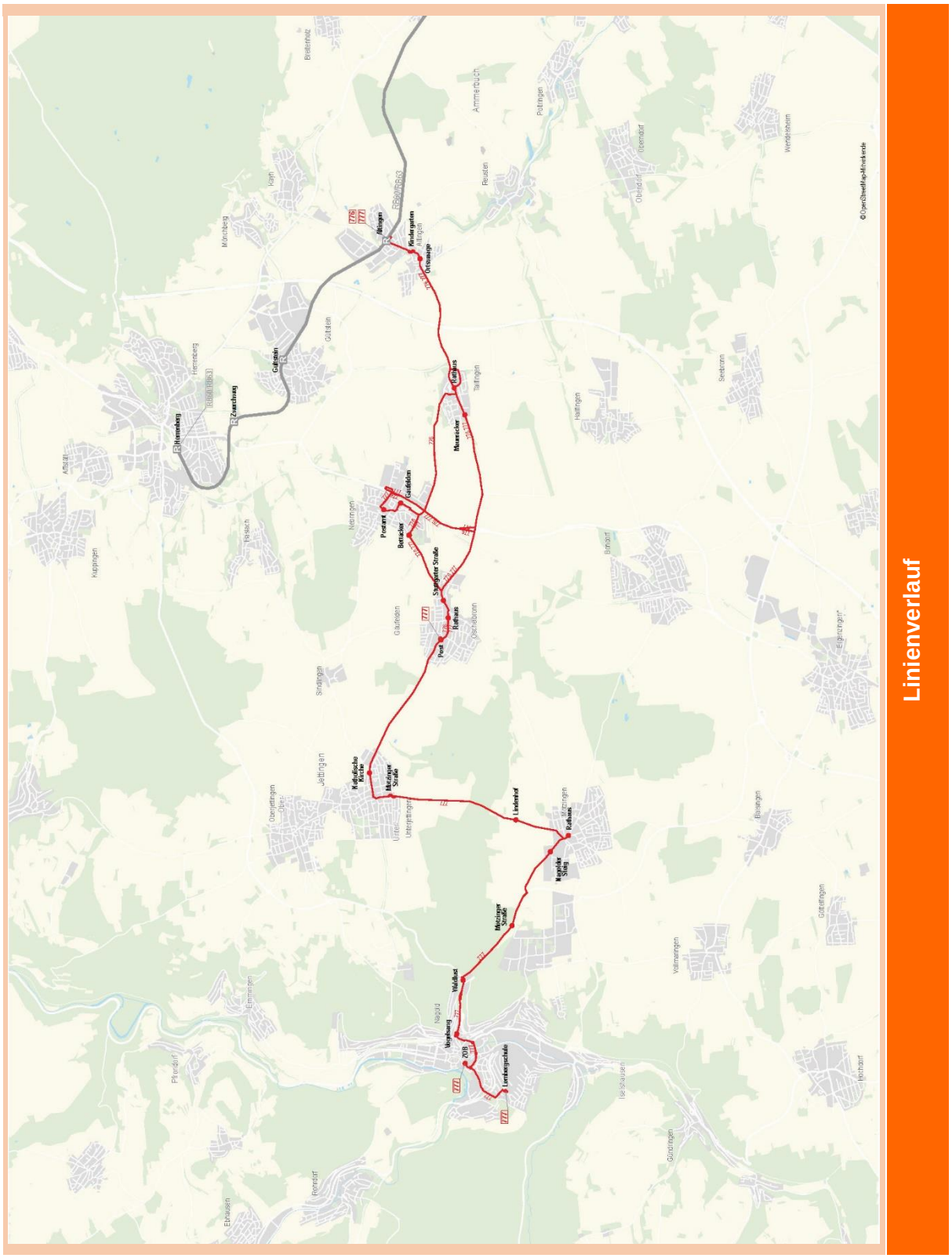
		Status Quo (Fahrplan 2020)	**BA / ÖP** (verkehrliches Mindestniveau)	**Ausreichende Verkehrsbedienung**
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1) Herrenberg – Öschelbronn – Mötzingen **[790]**	38 / 19 / 16 / 0	48 / 28 / 15 / 0 BA: 34 / 19 / 11 / 0 ÖP: 48 / 28 / 15 / 0	48 / 28 / 16 / 0
Taktanforderungen (Ausreichende Verkehrsbedienung) **Mo-Fr** HVZ1/NVZ/HVZ2/SVZ **Sa** NVZ/SVZ **So** NVZ/SVZ	1) Herrenberg – Öschelbronn – Mötzingen			15 / 30 / 15 / 60 30 / 60 60 / 60
Betriebsleistungen im Landkreis Böblingen (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)		Ca. 261.600 (zzgl. b.S. & w.v.)	Ca. 328.000 (zzgl. b.S. & w.v.)	Ca. 329.500 (zzgl. b.S. & w.v.)
Ergänzender Anrufverkehr		Ja		
Anschlüsse	**Primär:** (aus Ri. Mötzingen) Herrenberg Bf.: S1/RB/IC Ri. Stuttgart **Sekundär:** (aus Ri. Mötzingen) Herrenberg Bf.: RB Ri. Tübingen & RB/IC Ri. Horb (aus Ri. Herrenberg) Mötzingen Rathaus: 777/778 Ri. Nagold			
Hinweise	• Innerhalb Herrenbergs wird eine neue Haltestelle auf der Horber Straße unweit der derzeitigen Haltestelle „Finkenweg“ angestrebt. Somit kann dieses Areal besser angebunden und der Verkehr aus dem Wohngebiet Vogelsang direkt und ohne Umweg zum ZOB geführt werden. • Sofern sich die Gemeinde Gäufelden bereiterklärt, dass die Busse der Linie 790 in Öschelbronn die Vogelsangstraße befahren können, wäre eine bessere Flächenerschließung des Ortes denkbar.			


Linienverlauf
Nufringen
Hildrizhausen
Ehningen
Bielenholz
Ammerbuch
Pfäffingen
Pöllingen
Wurmlingen
Oberndorf
Weiltolsheim
Münchberg
Kayh
Reusten
Gültstein
Allmgen
Nufringen
Altstatt
Herrenberg
Stadtverwaltung
Tailfingen
Hailfingen
Steinbronn
Oberjesingen
Kuppingen
Hasach
Nebringen
Postamt
Bottacker
Stuttgarter Straße
Rathaus
Post
Gärtringen
Sindlingen
Darmsheim
Jettingen
Unterjesingen
Oberjesingen
Ost
Sulz a. E.
Ehningen
Nagold
Pfrondorf
Vollmaringen
Berkhausen
Hochdorf
Gültlingen
Gärtringen
Rathaus

Liniengruppe Nagold – Öschelbronn – Nebringen – Altingen

Linien 776, 777

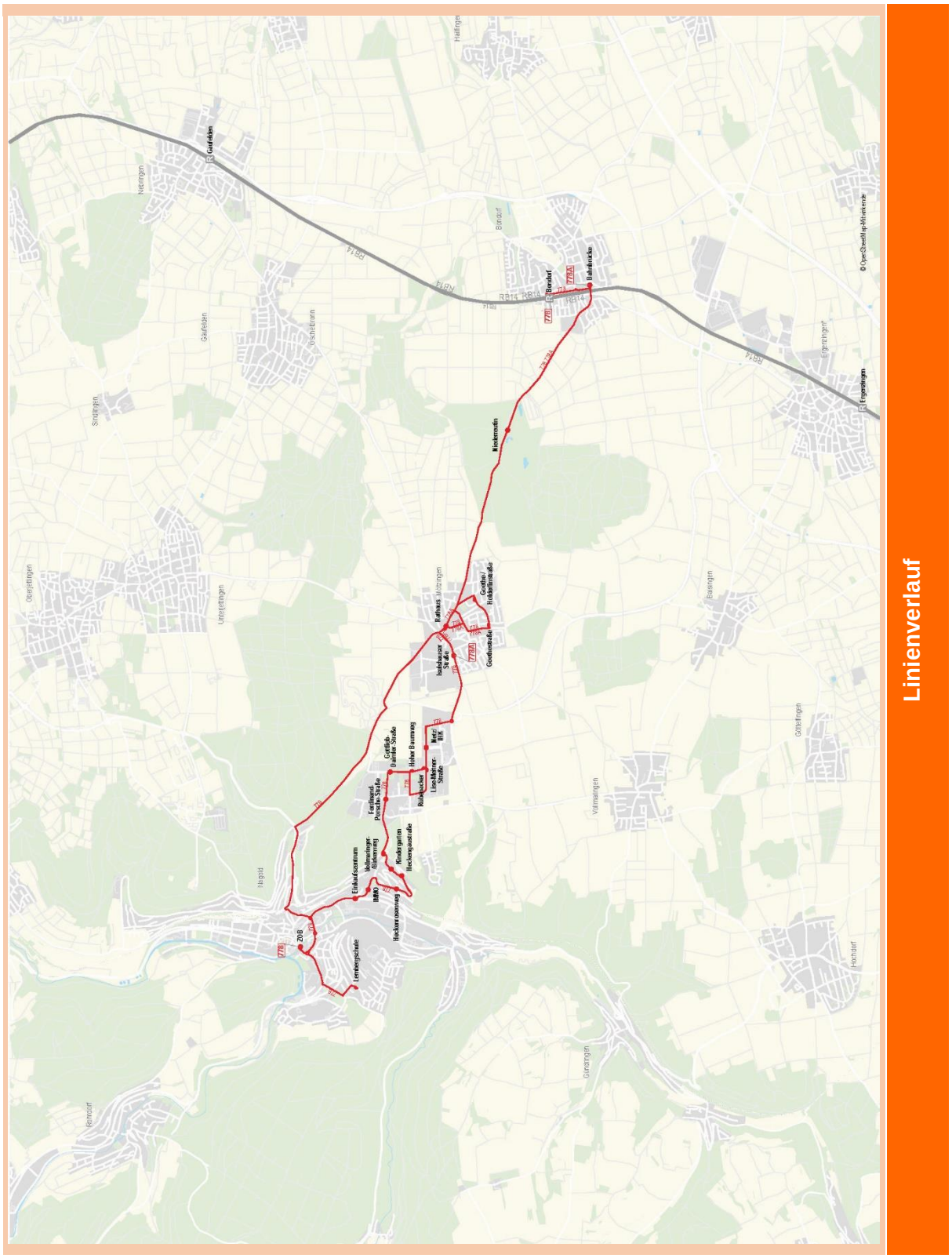
		Status Quo (Fahrplan 2020)	**BA / ÖP** (verkehrliches Mindestniveau)	**Ausreichende Verkehrsbedienung**
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1) Nagold – Öschelbronn **[777]**	19 / 9 / 7 / 0	15 / 0 / 0 / 0 BA: 15 / 0 / 0 / 0	19 / 9 / 7 / 0
	2) Öschelbronn – Altingen **[776, 777]**	23 / 8 / 7 / 0	15 / 0 / 0 / 0 BA: 15 / 0 / 0 / 0	23 / 8 / 7 / 0
Taktanforderungen (Ausreichende Verkehrsbedienung) **Mo-Fr** HVZ1/NVZ/HVZ2/SVZ **Sa** NVZ/SVZ **So** NVZ/SVZ	1) Nagold – Öschelbronn			60 / 60 / 60 / - 120 / - 120 / -
	2) Öschelbronn – Altingen			30 / 60 / 30 / - 120 / - 120 / -
Betriebsleistungen im Landkreis Böblingen (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)		Ca. 235.600 (zzgl. b.S. & w.v.)	Ca. 143.000 (zzgl. b.S. & w.v.)	Ca. 235.600 (zzgl. b.S. & w.v.)
Ergänzender Anrufverkehr		Nein		
Anschlüsse	**Primär:** (aus Ri. Nagold) Gäufelden Bf.: RB/IC Ri. Stuttgart **Sekundär:** (aus Ri. Altingen) Gäufelden Bf.: RB/IC Ri. Stuttgart (aus Ri. Nagold) Altingen Bf.: RB Ri. Tübingen (aus Ri. Nagold) Mötzingen Rathaus: 790 Ri. Herrenberg			
Hinweise	---			


Linienverlauf
Rathaus
Kindergarten Altingen
Ortsausgang
Gültstein
Zwerchweg
Hasenberg
Postamt
Bahnacker
Sindlinger Straße
Post
Rathaus
Kolbingasse Kirche
Mötzinger Straße
Lindenhof
Rathaus
Kapellle Steig
Mötzinger Straße
Weißlust
Vorderberg
ZOB
Lindenspeicher
Sindlingen
Jettingen
Mötzingen
Gültstein
Altingen
Darmsheim
Hildrizhausen
Gärtringen
Gültstein
Hasenberg
Postamt
Bahnacker
Sindlingen
Kolbingasse Kirche
Mötzinger Straße
Lindenhof
Rathaus
Kapellle Steig
Mötzinger Straße
Weißlust
Vorderberg
ZOB
Lindenspeicher

Liniengruppe Nagold – Bondorf

Linien 778, 778A

		Status Quo (Fahrplan 2020)	**BA / ÖP** (verkehrliches Mindestniveau)	**Ausreichende Verkehrsbedienung**
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1) Nagold – Bondorf **[778]**	15 / 7 / 0 / 0	15 / 0 / 0 / 0 BA: 15 / 0 / 0 / 0	15 / 7 / 0 / 0
Taktanforderungen (Ausreichende Verkehrsbedienung) **Mo-Fr** HVZ1/NVZ/HVZ2/SVZ **Sa** NVZ/SVZ **So** NVZ/SVZ	1) Nagold – Bondorf			60 / 60 / 60 / - 120 / - -/-
Betriebsleistungen im Landkreis Böblingen (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)		Ca. 69.800 (zzgl. b.S. & w.v.)	Ca. 63.400 (zzgl. b.S. & w.v.)	Ca. 69.800 (zzgl. b.S. & w.v.)
Ergänzender Anrufverkehr		Nein		
Anschlüsse	**Primär:** (aus Ri. Nagold) Bondorf Bf.: RB/IC Ri. Stuttgart **Sekundär:** (aus Ri. Nagold) Mötzingen Rathaus: 790 Ri. Herrenberg			
Hinweise	---			


Linienverlauf
Gültstein
Nebringen
Gärtringen
Ehningen
Sindelfingen
Böblingen
Hulb
Vaihingen
Dätzingen
Renningen
Malmsheim
Magstadt
Rutesheim
Weil im Schönbuch
Holzgerlingen
Deckenpfronn
Darmsheim
Aidlingen
Dagersheim
Hildrizhausen
Ehningen
Nufringen
Gültstein
Bondorf
Gärtringen
Rathaus Gärtringen
Gültstein Hindenburgstraße
Gültstein Dätzinger Straße
Hohe Baumweg
Rübackerstraße
Kindergarten Heckengäustraße
Heckengäustraße
Einkaufszentrum
Wallmerlinger Kirchenweg
Bahnhofstraße
Bondorf
Bahnhofstraße
Gültsteiner Straße
Lise-Meitner-Straße
Merz BIK
Bahnhofstraße Süd
Gültstein Hindenburgstraße
Gültstein Dätzinger Straße
Hohe Baumweg
Rübackerstraße
Lise-Meitner-Straße
Merz BIK
Bahnhofstraße Süd
Gültsteiner Straße
Bahnhofstraße
Bondorf
Bahnhofstraße
Kindergarten Heckengäustraße
Heckengäustraße
Einkaufszentrum
Wallmerlinger Kirchenweg
Heckengäustraße
ZOB
Lerchenpfostraße
B464
B14
B14
B14
B464
B464
B464

Bündel 12 – Verkehrsraum Herrenberg

Der Stadtverkehr Herrenberg umfasst künftig voraussichtlich zwei Linien, zuzüglich dem Wochenend- und Feiertagsverkehr der Linie 751 auf dem Abschnitt Herrenberg ZOB – Herrenberg Waldfriedhof. Das Gebiet der Herrenberger Kernstadt wird allerdings in großen Teilen bereits von den einbrechenden Regionalbuslinien 773, 774, 775, 790, 791, 794 und X77 erschlossen.

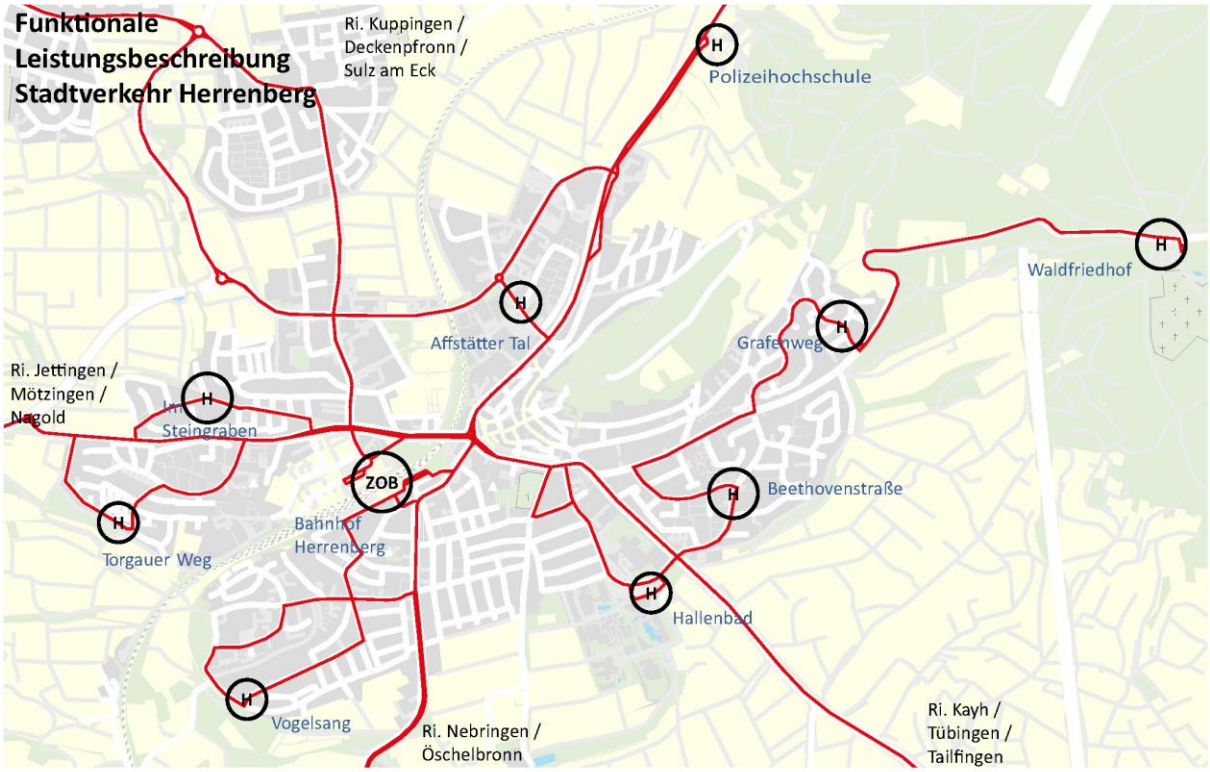
Die Betriebsleistung beträgt im Status quo (Fahrplan 2020) inklusive der Zubestellungen der Stadt ca. 180.000 Fahrzeug-km p.a.. Das vom Landkreis Böblingen gesicherte verkehrliche Mindestniveau (Basisangebot / ÖPNV-Pakt) beläuft sich auf ca. 70.700 Fahrzeug-km p.a. Dies wurde gegenüber 2015 um die Anbindung des ehemaligen IBM-Standortes bzw. der neuen Polizeihochschule reduziert, da die Polizeihochschule nunmehr durch die regionale Buslinie 753 angebunden wird. Die ausreichende Verkehrsbedienung wird durch den Status quo (ca. 180.000 Fahrzeug-km p.a.) definiert.

Über das verkehrliche Mindestniveau hinausgehende Verkehrsleistungen sind Zubestellungen der Stadt. Diese sind, soweit die Kriterien der kreisinternen Finanzierungsabgrenzungsregelungen erfüllt sind, grundsätzlich von der Stadt und dem Landkreis gemeinschaftlich zu tragen.

Der Stadtverkehr Herrenberg wird nachfolgend funktional (siehe Kapitel 6.4.2) mit Hilfe einer Kartendarstellung beschrieben (siehe Abbildung 6-4). Für die Stadtverkehrslinien ist dabei folgender Anschluss maßgeblich:

- **Primärer Anschluss:** (aus allen Richtungen) Herrenberg Bf.: S1 oder RB14 / IC40; Richtung Stuttgart

Abbildung 6-4: Funktionale Leistungsbeschreibung Stadtverkehr Herrenberg



ZOB — Zentraler Verknüpfungspunkt
Bf. Herrenberg (Hst. ZOB Bahnhofstraße oder Kalkofenstraße

H — 30'-Takt (Mo-Fr 6 bis 20 Uhr); 60'-Takt (Mo-Fr 20 bis 24 Uhr; Sa 7 bis 24 Uhr und So 9 bis 24 Uhr)
bezüglich der Haltestelle Waldfriedhof gelten eingeschränkte Betriebszeiten: Mo-So 9 bis 20 Uhr.

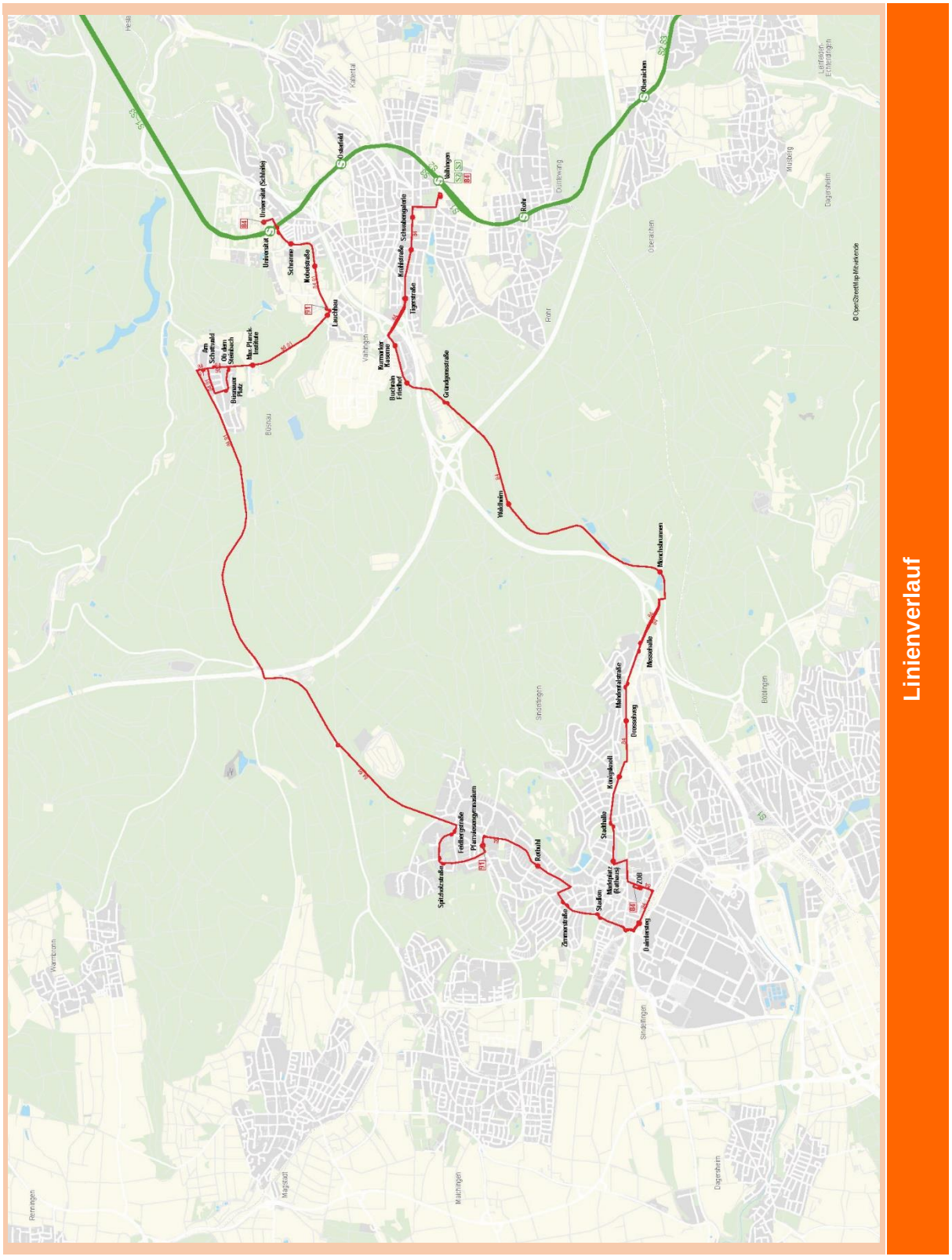
H — 60'-Takt (Mo-Fr 6 bis 20 Uhr und Sa 8 bis 20 Uhr) *
Eine Ausweitung der Betriebszeiten in diesen Bereichen durch einen On-Demand-Verkehr – ggf. unter Einbeziehung von Umlandgemeinden wie Nufringen, Gärtringen/Rohrau, Gäufelden-Tailfingen etc. – wäre wünschenswert

Bündelfreie Liniengruppen

Liniengruppe Vaihingen – Sindelfingen – Universität

Linien 84, 91

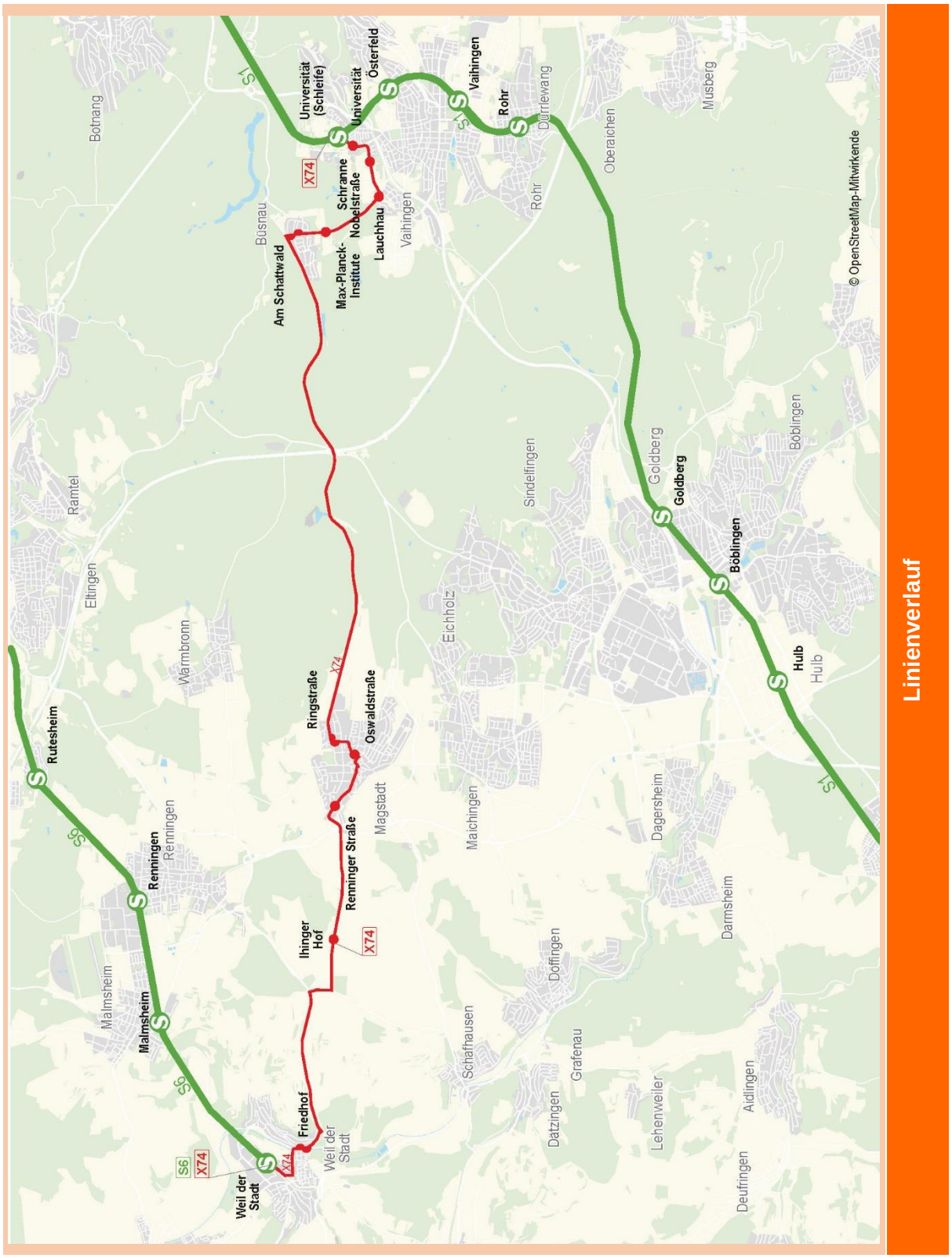
		Status Quo (Fahrplan 2020)	**BA / ÖP** (verkehrliches Mindestniveau)	**Ausreichende Verkehrsbedienung**
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1) Vaihingen – Sindelfingen **[84]**	20 / 20 / 19 / 0	15 / 8 / 6 / 0 BA: 15 / 8 / 6 / 0	20 / 20 / 19 / 0
	2) Sindelfingen ZOB – Sindelfingen Pfarrwiesengymnasium **[84]**	15 / 14 / 0 / 0	15 / 0 / 0 / 0 BA: 15 / 0 / 0 / 0	15 / 14 / 0 / 0
	3) Sindelfingen Pfarrwiesengymnasium – Universität **[84, 91]**	29 / 14 / 0 / 0	22 / 0 / 0 / 0 BA: 22 / 0 / 0 / 0	29 / 14 / 0 / 0
Taktanforderungen (Ausreichende Verkehrsbedienung) **Mo-Fr** HVZ1/NVZ/HVZ2/SVZ **Sa** NVZ/SVZ **So** NVZ/SVZ	1) Vaihingen – Sindelfingen			60 / 60 / 60 / 60 60 / 60 60 / 60
	2) Sindelfingen ZOB – Sindelfingen Pfarrwiesengymnasium			60 / 60 / 60 / - 60 / - -/-
	3) Sindelfingen Pfarrwiesengymnasium – Universität			30 / 60 / 30 / - 60 / - -/-
Betriebsleistungen im Landkreis Böblingen (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)		Ca. 262.000 (zzgl. b.S. & w.v.)	Ca. 177.600 (zzgl. b.S. & w.v.)	Ca. 261.900 (zzgl. b.S. & w.v.)
Ergänzender Anrufverkehr		Nein		
Anschlüsse	**Primär:** (aus Ri. Vaihingen) Universität: S1/S2/S3 Ri. Stuttgart **Sekundär:** (aus Ri. Universität) Vaihingen: S1/S2/S3 Ri. Stuttgart			
Hinweise	---			


Linienverlauf

Liniengruppe Weil der Stadt – Magstadt – Universität

Linien X74

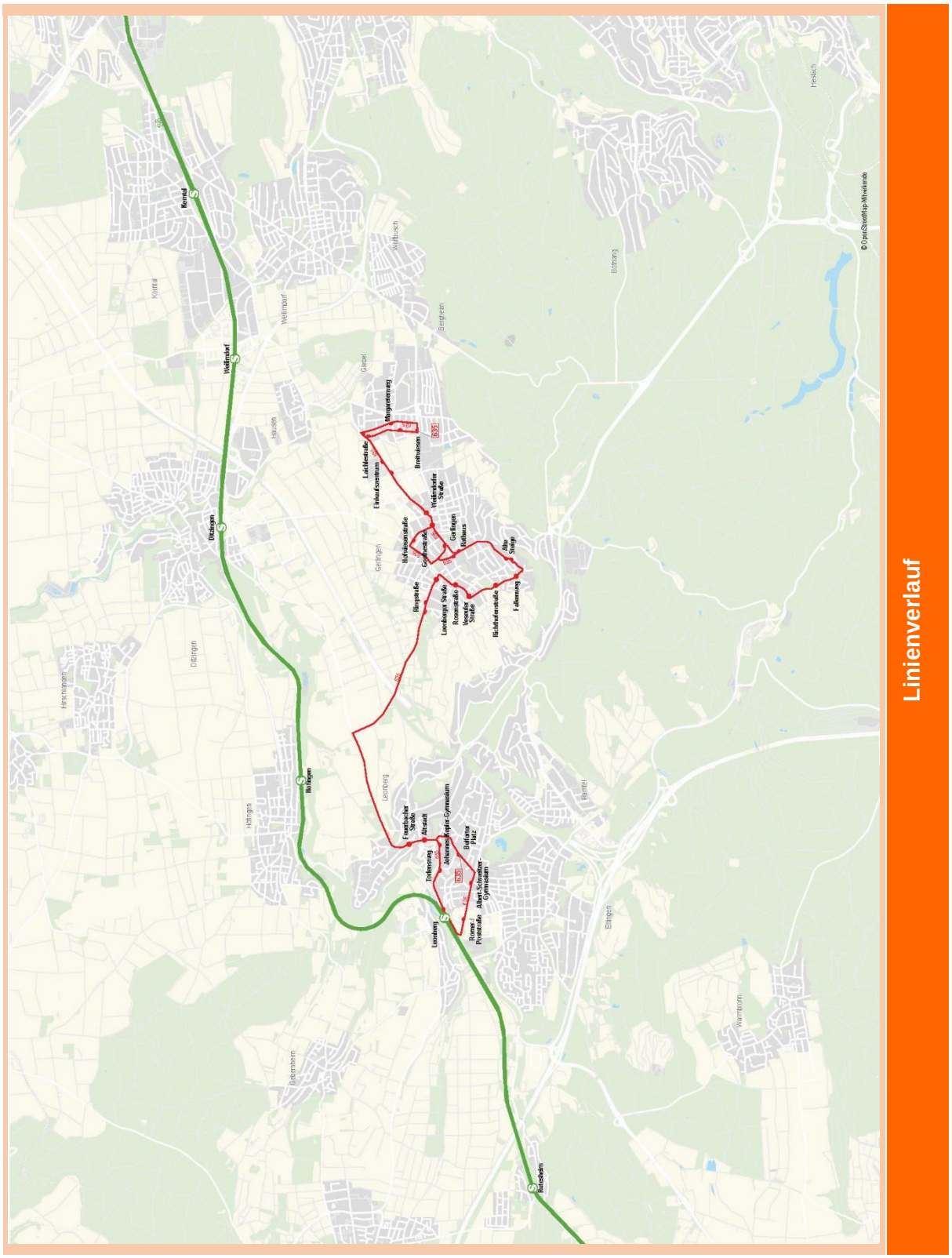
		Status Quo (Fahrplan 2020)	**BA / ÖP** (verkehrliches Mindestniveau)	**Ausreichende Verkehrsbedienung**
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1) Weil der Stadt – Renningen **[X74]**	11 / 0 / 0 / 0 EWM: 6 / 0 / 0 / 0 KZu: 5 / 0 / 0 / 0	0 / 0 / 0 / 0	keine ausreichende Verkehrsbedienung
	2) Renningen – Universität **[X74]**	11 / 0 / 0 / 0 EWM: 10 / 0 / 0 / 0 KZu: 1 / 0 / 0 / 0	0 / 0 / 0 / 0	
Taktanforderungen (Ausreichende Verkehrsbedienung) **Mo-Fr** HVZ1/NVZ/HVZ2/SVZ **Sa** NVZ/SVZ **So** NVZ/SVZ	1 & 2) Weil der Stadt – Magstadt – Universität	60 / - / 60 / - -/- -/- (Die Taktanforderungen beziehen sich in diesem Fall auf den Status Quo)		
Betriebsleistungen im Landkreis Böblingen (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)		Ca. 118.100 (zzgl. b.S. & w.v.)	0 (zzgl. b.S. & w.v.)	0 (zzgl. b.S. & w.v.)
Ergänzender Anrufverkehr		Nein		
Anschlüsse	**Primär:** (aus Ri. Weil der Stadt) Universität: S1/S2/S3 Ri. Stuttgart **Sekundär:** (aus Ri. Universität) Weil der Stadt Bf.: 670.2 (künftig Hermann-Hesse-Bahn) Ri. Calw			
Hinweise	• Mit der obligatorischen Verlängerung aller Fahrten der Linie X74 nach Weil der Stadt besteht die Chance, dass diese Verbindung den Nachfragegrenzwert erreicht und als Ergänzungsverbindung in der Nahverkehrsplanung aufgenommen werden könnte. Dies soll im Jahr 2023 untersucht werden. • Sofern die Linie X74 den Nachfragegrenzwert 2023 nicht erreicht und die Hermann-Hesse-Bahn zu diesem Zeitpunkt noch nicht in Betrieb gegangen ist, soll die Überprüfung nach deren Inbetriebnahme wiederholt werden. • In Magstadt soll die Linienführung weiter beschleunigt werden. Aus diesem Grund soll die Buslinie X74 künftig direkt zwischen Ringstraße und Renninger Straße verkehren, statt über die Maichinger Straße zu fahren. Dafür muss allerdings noch eine zentrale Haltestelle in Magstadt auf der Neuen Stuttgarter Straße entstehen.			


Linienverlauf
Universität (Schleife)
Universität
Österfeld
Vaihingen
Rohr
Schramne
Nobelstraße
Lauchhau
Max-Planck-Institute
Am Schattwald
Ringstraße
Oswaldstraße
Renninger Straße
Ihinger Hof
Friedhof
Weil der Stadt
Malmsheim
Renningen
Rutesheim
Goldberg
Böblingen
Hulb
X74
S6
S1
Botnang
Büsnau
Vaihingen
Rohr
Dürrlewang
Oberaichen
Musberg
Ramtel
Eltingen
Warmbronn
Renningen
Malmsheim
Magstadt
Eichholz
Sindelfingen
Goldberg
Böblingen
Hulb
Maichingen
Dagersheim
Darmsheim
Schafhausen
Döffingen
Datzingen
Grafenau
Lehenweiler
Aidlingen
Deufringen
Weil der Stadt
© OpenStreetMap-Mitwirkende

Liniengruppe Leonberg – Gerlingen – Gerlingen Breitwiesen

Linien 635

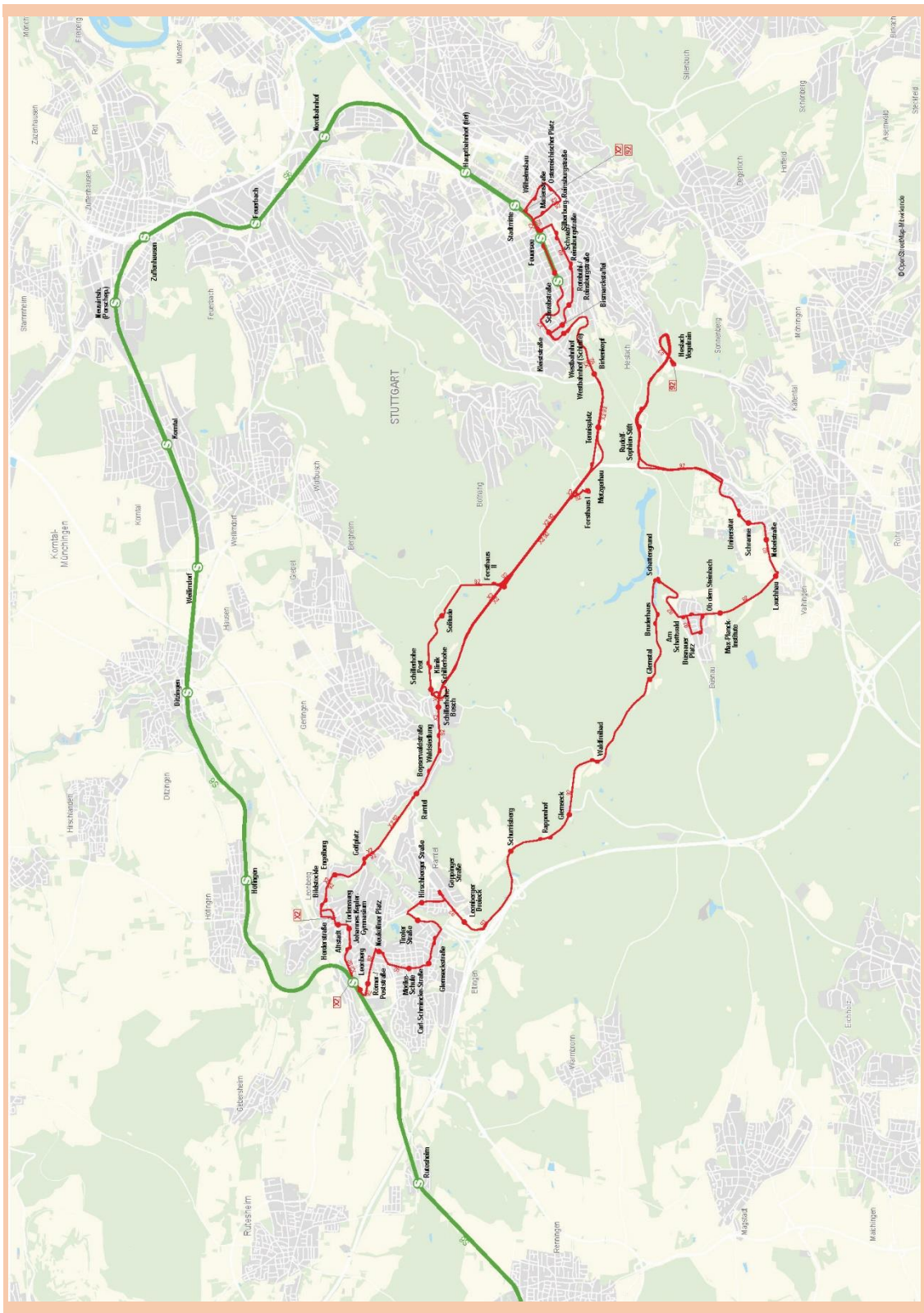
		Status Quo (Fahrplan 2020)	**BA / ÖP** (verkehrliches Mindestniveau)	**Ausreichende Verkehrsbedienung**
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1) Leonberg – Gerlingen Ringstraße **[635]**	20 / 16 / 9 / 0 EWM: 2 / 0 / 0 / 0	15 / 8 / 6 / 0 BA: 15 / 8 / 6 / 0	18 / 16 / 9 / 0
	2) Gerlingen Ringstraße – Gerlingen Breitwiesen **[635]**	23 / 16 / 9 / 0	23 / 16 / 8 / 0 BA: 23 / 16 / 8 / 0	23 / 16 / 9 / 0
Taktanforderungen (Ausreichende Verkehrsbedienung) **Mo-Fr** HVZ1/NVZ/HVZ2/SVZ **Sa** NVZ/SVZ **So** NVZ/SVZ	1) Leonberg – Gerlingen Ringstraße			30 / 60 / 60 / - 60 / - 60 / -
	2) Gerlingen Ringstraße – Gerlingen Breitwiesen			30 / 60 / 30 / - 60 / - 60 / -
Betriebsleistungen im Landkreis Böblingen (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)		Ca. 138.100 (zzgl. b.S. & w.v.)	Ca. 120.800 (zzgl. b.S. & w.v.)	Ca. 133.700 (zzgl. b.S. & w.v.)
Ergänzender Anrufverkehr		Nein		
Anschlüsse	**Primär:** (aus Ri. Leonberg) Gerlingen: U6 Ri. Stuttgart **Sekundär:** (aus Ri. Leonberg) Gerlingen Breitwiesen: U6 Ri. Stuttgart (aus Ri. Gerlingen Breitwiesen) Leonberg Bf.: S60 Ri. Böblingen			
Hinweise	• Aktuell ist die Linie 635 häufig verspätet, da es auf dem Abschnitt nach Leonberg oftmals zähflüssigen Verkehr gibt. Es soll – auch vor dem Hintergrund einer beabsichtigten mittelfristigen Verlängerung der Linie von Gerlingen Breitwiesen zum Breitwiesenhaus – nach Möglichkeiten gesucht werden, die Linie zu beschleunigen. Eine Möglichkeit wäre, die Linie zwischen Gerlingen und Leonberg direkter zu führen und die Wohngebiete in den Bereichen der mittleren und oberen Ringstraße künftig durch die Linie 638 anzubinden. • Einzelne Fahrten der Linie 635 enden an der Haltestelle Gerlingen Ringstraße. Es wird angestrebt, diese Fahrten auch von und ab Leonberg zu führen.			


Linienverlauf
Kornal
Weilimdorf
Hausen
Gebel
Weilimdorf
Bergheim
Gerlingen
Leonberg
Hirschlanden
Ditzingen
Hirschlanden
Rutesheim
Ellingen
Renningen
Malmsheim
Heimerdingen
Weissach
Renningen
Malmsheim
Heimsheim
Flacht
Merklingen
Nufringen
Ehningen
Gärtringen
Rohrau
Magstadt
Maubach
Sindelfingen
Darmsheim
Aidlingen
Deckenpfronn
Schönaich
Holzgerlingen
Hildrizhausen
Neuenhaus
Steinenbronn
Waldenbuch
Ehningen
Nufringen
Gärtringen
Rohrau
Magstadt
Maubach
Sindelfingen
Darmsheim
Aidlingen
Deckenpfronn
Schönaich
Holzgerlingen
Hildrizhausen
Neuenhaus
Steinenbronn
Waldenbuch
Magstadt, Mühlgasse
Magstadt, Bahnhof
Magstadt, Rathaus
Magstadt, Kirche
Magstadt, Schule
Magstadt, Sportzentrum
Magstadt, Bahnhof
Magstadt, Mühlgasse

Liniengruppe Leonberg – Gerlingen Schillerhöhe – Stuttgart Rotebühlplatz

Linien 92, X2

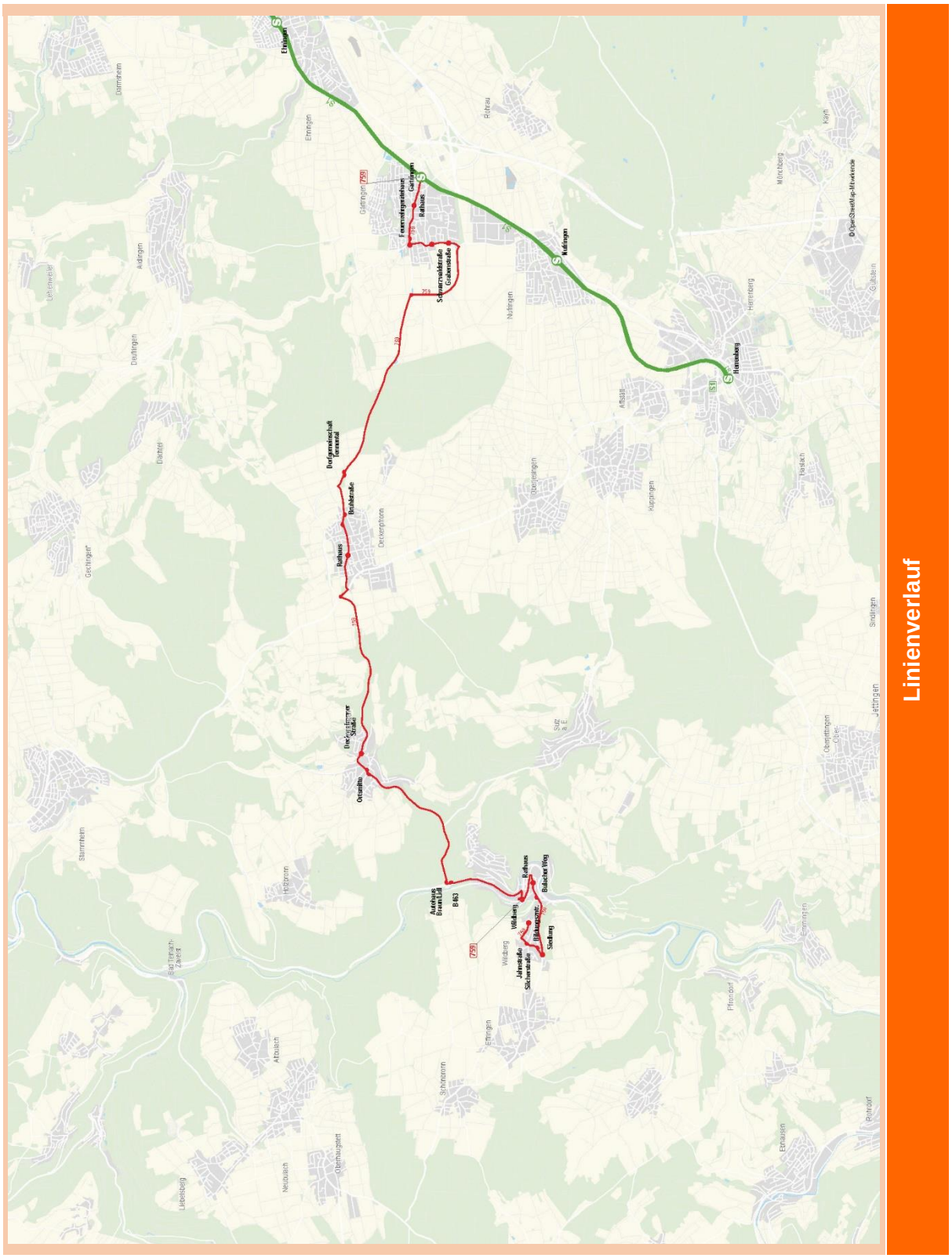
		Status Quo (Fahrplan 2020)	**BA / ÖP** (verkehrliches Mindestniveau)	**Ausreichende Verkehrsbedienung**
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1) Leonberg – Gerlingen Schillerhöhe – Stuttgart Rotebühlplatz (direkt) **[X2]**	29 / 0 / 0 / 0	34 / 18 / 16 / 0 BA: 34 / 18 / 16 / 0	60 / 19 / 18 / 0
	2) Leonberg – Gerlingen Schillerhöhe – Stuttgart Rotebühlplatz (via Solitude) **[92]**	31 / 19 / 18 / 0		
Taktanforderungen (Ausreichende Verkehrsbedienung) **Mo-Fr** HVZ1/NVZ/HVZ2/SVZ **Sa** NVZ/SVZ **So** NVZ/SVZ	1) Leonberg – Gerlingen Schillerhöhe – Stuttgart Rotebühlplatz (direkt)			15 / 15 / 15 / 60 60 / 60 60 / 60
	2) Leonberg – Gerlingen Schillerhöhe – Stuttgart Rotebühlplatz (via Solitude)			
Betriebsleistungen im Landkreis Böblingen (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)		Ca. 141.000 (zzgl. b.S. & w.v.)	Ca. 86.000 (zzgl. b.S. & w.v.)	Ca. 141.000 (zzgl. b.S. & w.v.)
Ergänzender Anrufverkehr		Nein		
Anschlüsse	**Primär:** (aus Ri. Stuttgart) Leonberg: S6/S60 Ri. Stuttgart **Sekundär:** (aus Ri. Stuttgart) Schillerhöhe Bosch: 638 Ri. Ditzingen			
Hinweise	• Wünschenswert wäre ein Verlauf der Linien X2 oder 92 (Montag – Freitag tagsüber) über die Neue Ramtelstraße und Leonberg-Ramtel statt über die Stuttgarter Straße nach Leonberg. Dadurch würde innerhalb Leonbergs nicht nur von der eher dünn besiedelten Umgebung der Stuttgarter Straße, sondern auch aus dem dichter bebauten Bereich Ramtel und teilweise Eltingen eine umsteigefreie Anbindung nach Stuttgart entstehen. • Im Sinne der Einhaltung der geforderten Bedienungshäufigkeiten für Stadtverkehre in der Größe Leonberg im Bereich Stuttgarter Straße am Wochenende wäre es wünschenswert, die derzeit am Forsthaus II endenden Kurse der Linie 92 bis Leonberg zu verlängern. Der derzeit auf diesen Fahrten praktizierte Fahrradanhänger-Betrieb würde dann eine noch größere verkehrliche Wirkung entfalten, da auch das stark frequentierte Freizeitziel Solitude angebunden und mit Leonberg verbunden wäre. Zudem würde sich die Taktung des Linienstrangs 92/X2 werktags (Viertelstunden-Takt) und am Wochenende (Stunden-Takt) nicht mehr so stark unterscheiden. • Der Betrieb der Linie X2 ist befristet und derzeit nur bis 12/2023 gesichert.			


STUTTGART
Linienverlauf

Liniengruppe Gärtringen – Deckenpfronn – Wildberg

Linien 759

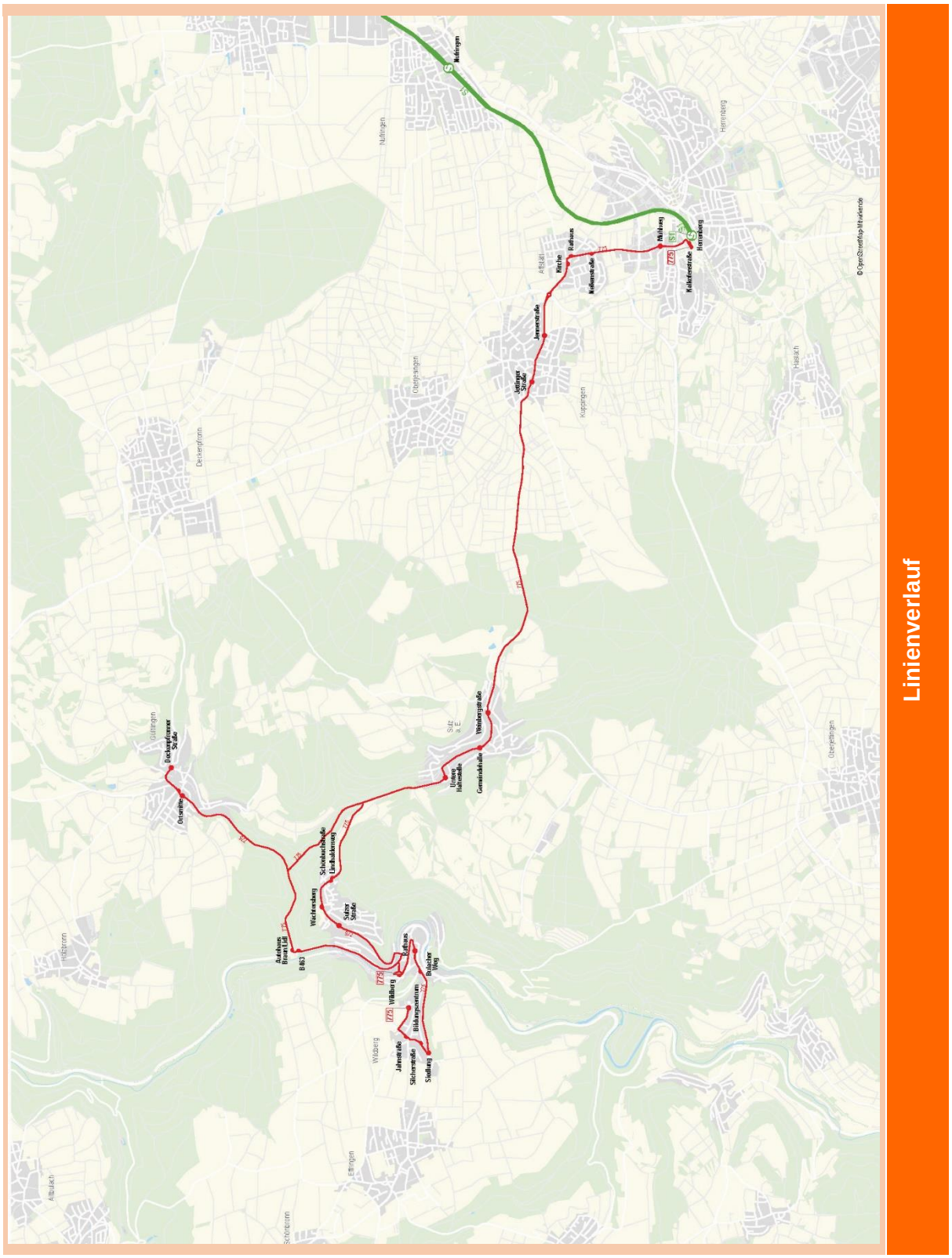
		Status Quo (Fahrplan 2020)	**BA / ÖP** (verkehrliches Mindestniveau)	**Ausreichende Verkehrsbedienung**
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1) Gärtringen – Deckenpfronn **[759]**	18 / 3 / 0 / 0	25 / 13 / 7 / 0 BA: 25 / 13 / 7 / 0	25 / 13 / 7 / 0
	2) Deckenpfronn – Wildberg **[759]**	14 / 3 / 0 / 0	w.v.	w.v.
Taktanforderungen (Ausreichende Verkehrsbedienung) **Mo-Fr** HVZ1/NVZ/HVZ2/SVZ **Sa** NVZ/SVZ **So** NVZ/SVZ	1) Gärtringen – Deckenpfronn			30 / 60 / 30 / 60 60 / 60 60 / 60
Betriebsleistungen im Landkreis Böblingen (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)		Ca. 77.300 (zzgl. b.S. & w.v.)	Ca. 122.300 (zzgl. b.S. & w.v.)	Ca. 122.300 (zzgl. b.S. & w.v.)
Ergänzender Anrufverkehr		Nein		
Anschlüsse	**Primär:** (aus Ri. Wildberg) Gärtringen Bf.: S1 Ri. Stuttgart **Sekundär:** (aus Ri. Gärtringen) Wildberg Bf.: RB Ri. Pforzheim			
Hinweise	---			


Linienverlauf

Liniengruppe Herrenberg – Kuppingen – Wildberg

Linien 775

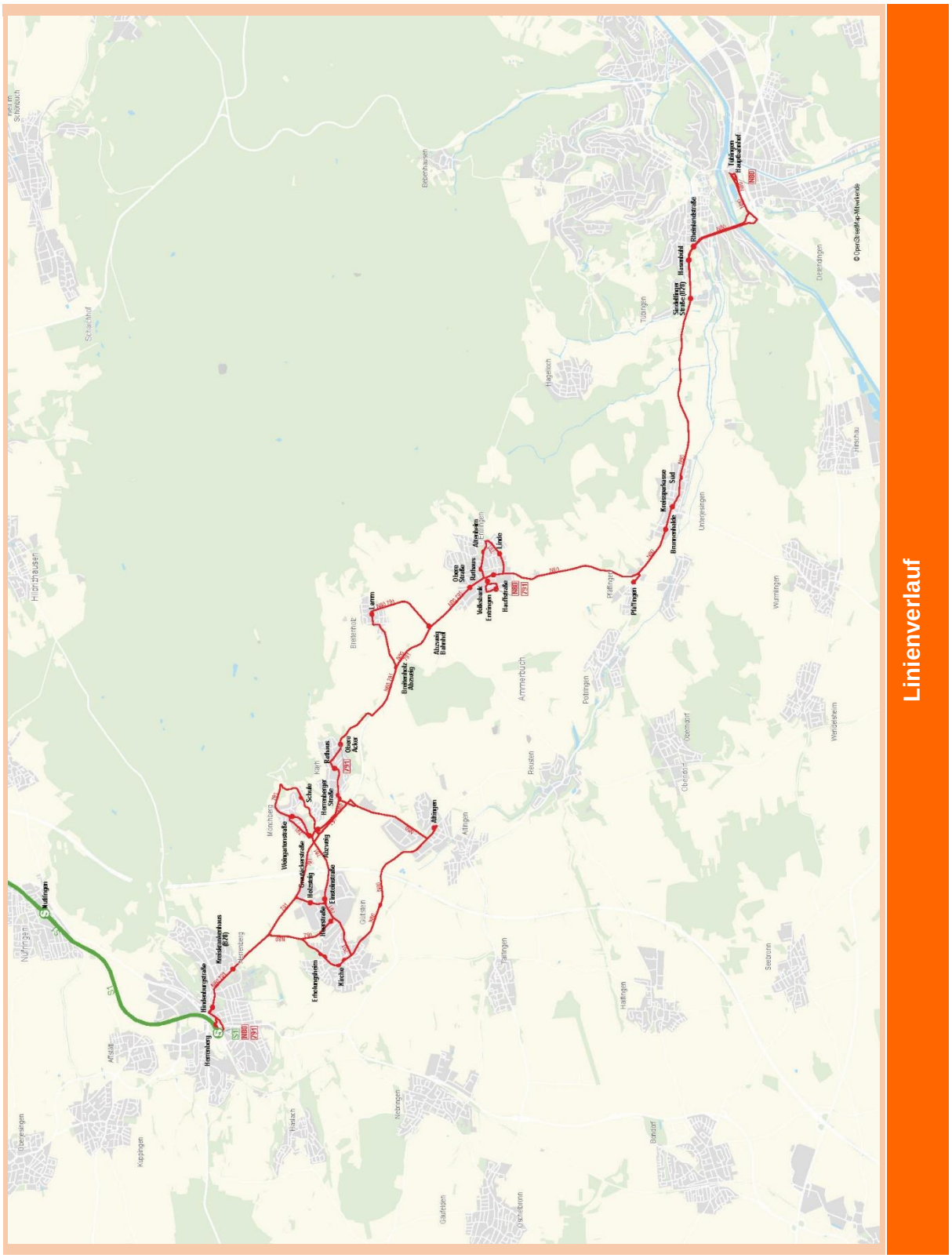
		Status Quo (Fahrplan 2020)	**BA / ÖP** (verkehrliches Mindestniveau)	**Ausreichende Verkehrsbedienung**
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1) Herrenberg – Kuppingen – Wildberg **[775]**	11 / 3 / 0 / 0	w.v.	w.v.
Betriebsleistungen im Landkreis Böblingen (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)		0 (zzgl. b.S. & w.v.)	0 (zzgl. b.S. & w.v.)	0 (zzgl. b.S. & w.v.)
Ergänzender Anrufverkehr		Nein		
Anschlüsse	**Primär:** (aus Ri. Wildberg) Herrenberg Bf.: S1/RB/IC Ri. Stuttgart **Sekundär:** (aus Ri. Wildberg) Herrenberg Bf.: RB Ri. Tübingen & RB/IC Ri. Horb (aus Ri. Gärtringen) Wildberg Bf.: RB Ri. Pforzheim			
Hinweise	• Idealerweise fahren die Busse der Linien 773 und 775 zeitlich versetzt zwischen Herrenberg und Kuppingen, so dass das Gesamtangebot zwischen Herrenberg und Kuppingen optimal ausgestaltet ist.			


Linienverlauf

Liniengruppe Herrenberg – Kayh – Entringen

Linien 791, N80

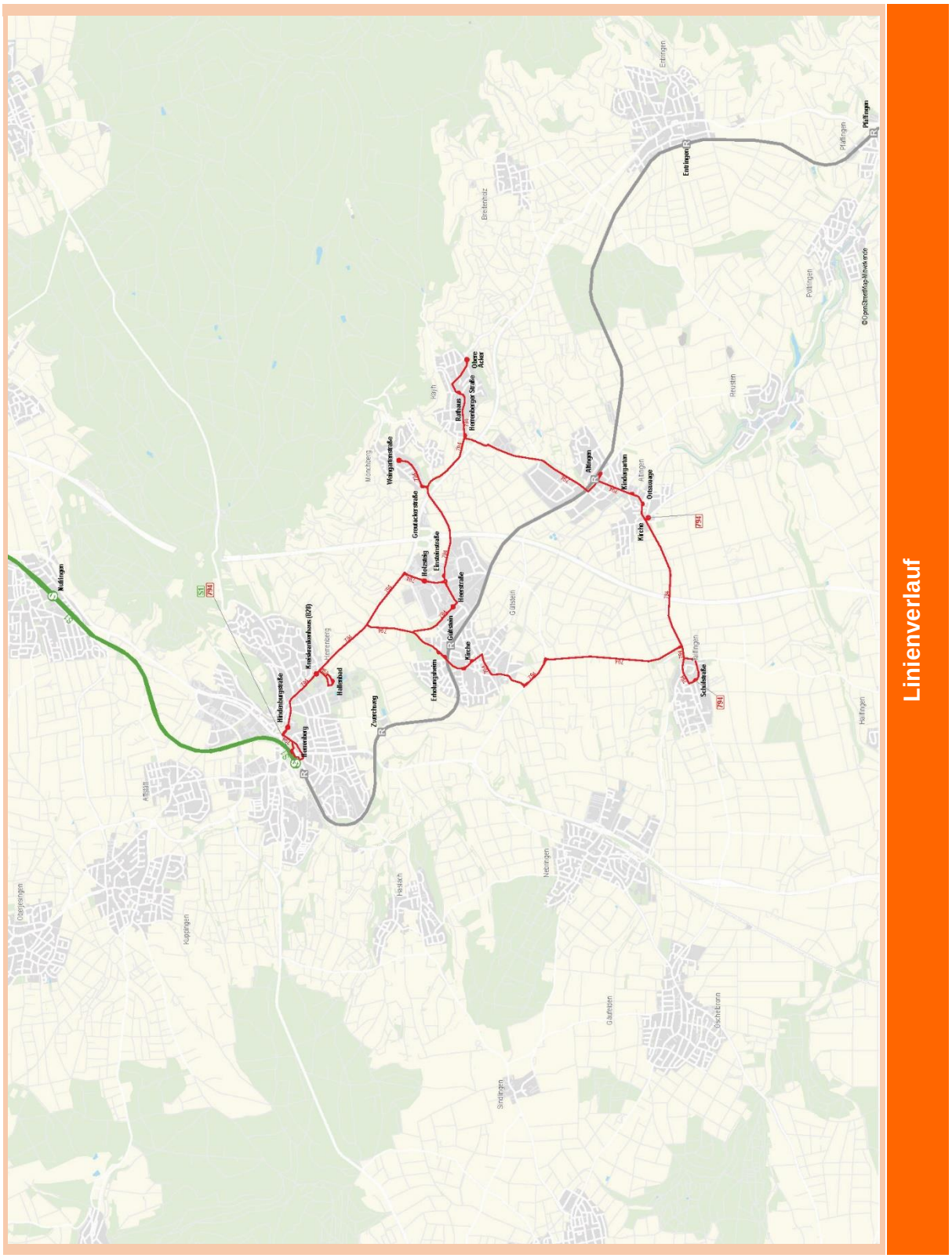
		Status Quo (Fahrplan 2020)	BA / ÖP (verkehrliches Mindestniveau)	Ausreichende Verkehrsbedienung
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1) Herrenberg – Kayh (über Gültstein – Mönchberg) **[791]**	28 / 20 / 5 / 0 KZu: 4 / 4 / 5 / 1	22 / 11 / 0 / 0 BA: 22 / 11 / 0 / 0	28 / 20 / 5 / 0
	2) Kayh – Entringen **[791]**	24 / 15 / 0 / 0	w.v.	w.v.
	3) Herrenberg – Kayh – Tübingen **[N80]**	0 / 0 / 0 / 4	0 / 0 / 0 / 0	0 / 0 / 0 / 4
Taktanforderungen (Ausreichende Verkehrsbedienung) **Mo-Fr** HVZ1/NVZ/HVZ2/SVZ **Sa** NVZ/SVZ **So** NVZ/SVZ	1) Herrenberg – Kayh (über Gültstein – Mönchberg)			30 / 60 / 30 / 60 60 / 60 - / 60
	3) Nachtbus			60 (in Nächten auf Sa/So/Fe)
Betriebsleistungen im Landkreis Böblingen (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)		Ca. 173.400 (zzgl. b.S. & w.v.)	Ca. 94.500 (zzgl. b.S. & w.v.)	Ca. 135.200 (zzgl. b.S. & w.v.)
Ergänzender Anrufverkehr		Im Abschnit Kayh – Breitenholz – Entringen (im Status quo)		
Anschlüsse	**Primär:** (aus Ri. Entringen) Herrenberg Bf.: S1/RB/IC Ri. Stuttgart **Sekundär:** (aus Ri. Entringen) Herrenberg Bf.: RB/IC Ri. Horb (aus Ri. Herrenberg) Entringen Bf.: RB Ri. Tübingen			
Hinweise	• Wünschenswert wäre ein On-Demand-Verkehr im Raum Herrenberg. Dieser könnte in Herrenberg, insbesondere während der Schwachverkehrszeit, Stadtteile anbinden, die in dieser Zeit keinen Busverkehr aufweisen. Im Umland, etwa in Kayh, Mönchberg, Tailfingen und Rohrau könnte dieser Service die heutigen Ruftaxen ersetzen. • Der Spätverkehr nach Gültstein, Kayh und Mönchberg soll künftig – sofern die Beibehaltung langfristig finanziert werden kann – nach Möglichkeit auch Tailfingen mit einbinden. Hierzu wäre kein zusätzlicher Bus notwendig. Das derzeitige Sonntagskonzept könnte in diesem Fall auf den Spätverkehr übertragen werden. Sollte der Spätverkehr wieder eingestellt werden – aktuell wird im Probebetrieb gefahren – wäre eine Umstellung auf einen On-Demand-Verkehr wünschenswert. • Kayh und Mönchberg werden montags bis freitags von der Linie 791 bedient. An Sonn- und Feiertagen erfolgt die Bedienung durch die Linie 794.			


Linienverlauf

Liniengruppe Herrenberg – Tailfingen (– Kayh – Herrenberg)

Linien 794

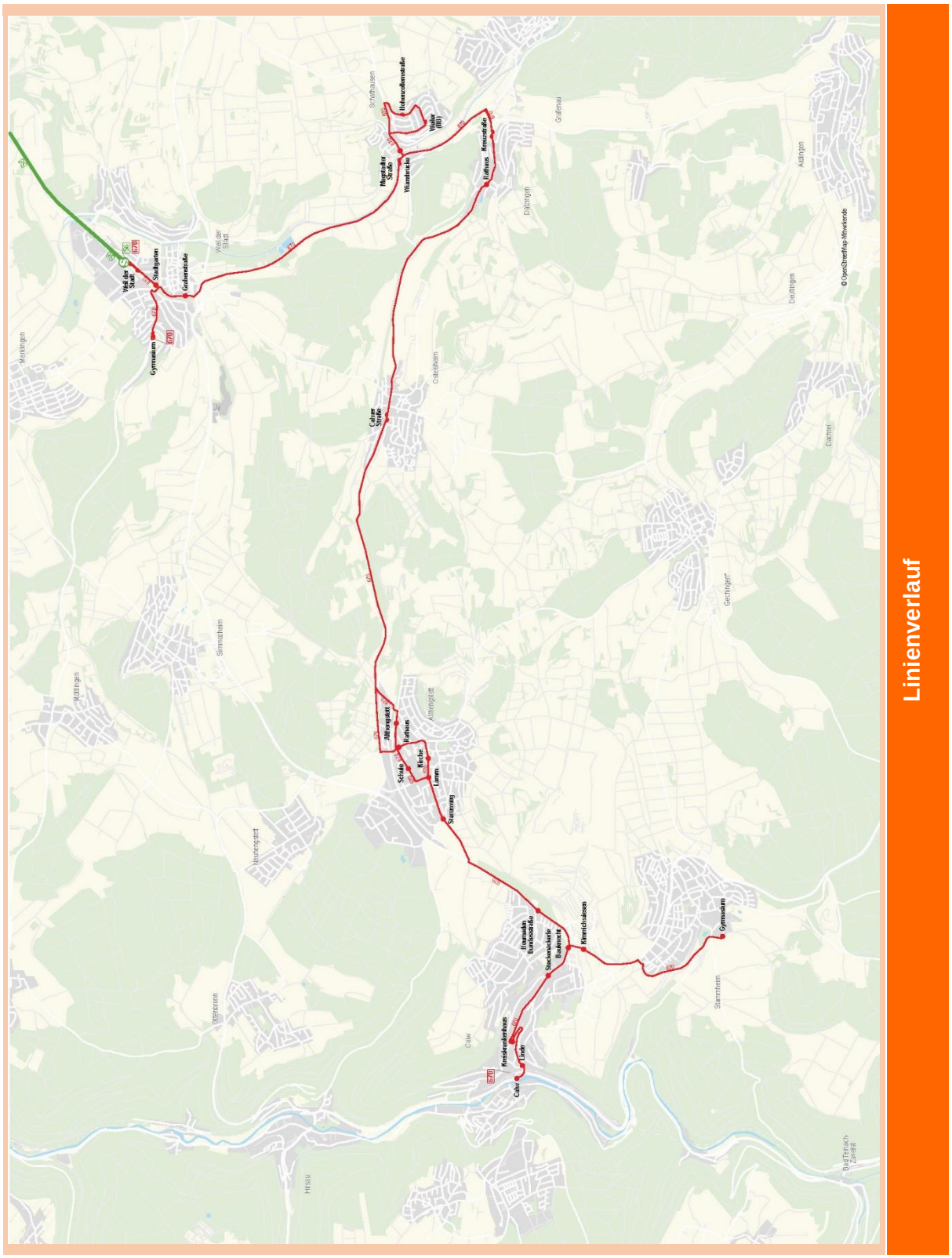
		Status Quo (Fahrplan 2020)	BA / ÖP (verkehrliches Mindestniveau)	Ausreichende Verkehrsbedienung
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1) Herrenberg – Tailfingen **[794]**	19 / 8 / 0 / 0	19 / 10 / 0 / 0 BA: 19 / 10 / 0 / 0	19 / 10 / 0 / 0
	2) Herrenberg – Tailfingen – Kayh – Herrenberg (Ringverkehr) **[794]**	0 / 0 / 11 / 0	0 / 0 / 11 / 0	0 / 0 / 11 / 0
Taktanforderungen (Ausreichende Verkehrsbedienung) **Mo-Fr** HVZ1/NVZ/HVZ2/SVZ **Sa** NVZ/SVZ **So** NVZ/SVZ	1) Herrenberg – Tailfingen			30 / 60 / 60 / - 120 / - 120 / -
	2) Herrenberg – Tailfingen – Kayh – Herrenberg (Ringverkehr)			
Betriebsleistungen im Landkreis Böblingen (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)		Ca. 106.000 (zzgl. b.S. & w.v.)	Ca. 93.000 (zzgl. b.S. & w.v.)	Ca. 108.000 (zzgl. b.S. & w.v.)
Ergänzender Anrufverkehr		Im Abschnit Herrenberg – Tailfingen		
Anschlüsse	**Primär:** (aus Ri. Tailfingen) Herrenberg Bf.: S1/RB/IC Ri. Stuttgart			
Hinweise	• Wünschenswert wäre ein On-Demand-Verkehr im Raum Herrenberg. Dieser könnte in Herrenberg, insbesondere während der Schwachverkehrszeit, Stadtteile anbinden, die in dieser Zeit keinen Busverkehr aufweisen. Im Umland, etwa in Kayh, Mönchberg, Tailfingen und Rohrau könnte dieser Service die heutigen Ruftaxen ersetzen. • Die Linie 794 soll künftig auch die Haltestellen Herrenberg Hallenbad und Stadtfriedhof/Altstadtgarage bedienen sowie als Ersatz für die derzeitige Linie 779 über den Bahnhof Herrenberg hinaus zum Vogelsang verlängert werden. So entsteht eine umsteigefreie Direktverbindung vom Vogelsang in die Herrenberger Innenstadt. Damit würde ein Umweg über die Haltestelle „Hallenbad“ für die stark nachgefragten Stadtbusse aus dem Bereich Ehbühl/Ziegelfeld entfallen. Für die Linie 794 dagegen stellt die Anbindung der Haltestelle „Hallenbad“ keinen Umweg dar, da innerhalb Herrenbergs die oftmals nur zähflüssig befahrbare Bundesstraße nicht mehr genutzt werden muss. • Die Linie 794 wird derzeit montags bis freitags, samstags sowie sonn- und feiertags nach einem jeweils wechselnden Fahrplankonzept gefahren. Im Sinne einer besseren Transparenz für den Fahrgast sollen die Linienwege vereinheitlicht werden. • Kayh und Mönchberg werden montags bis freitags von der Linie 791 bedient. An Sonn- und Feiertagen erfolgt die Bedienung durch die Linie 794. • An Sonn- und Feiertagen übernimmt die Linie 794 das Basisangebot nach Kayh, Mönchberg und Tailfingen. Anstelle von jeweils sieben Fahrtenpaaren auf zwei Linien, werden beide zu einem Rundkurs mit elf Fahrtenpaaren (Tennisschläger-Konzept) zusammengefasst.			


Linienverlauf
Kuhlingen
Ehningen
Pfäffingen
Breitenholz
Pfäffingen
Pfäffingen
Reusten
Hailh
Mönchberg
Widdumstraße
Obere Äcker
Rathaus
Hermenberger Straße
Grabäckerstraße
Kirchstraße
Ehrabadstraße
Hinterstraße
Gültstein
Kirche
Rötingen
Kindergarten
Ortsstraße
Kirche
Schulstraße
Krankenhaus (ÜW)
Kemmeriang
Hallstatt
Hindenburgstraße
Rathaus
Zunchweg
Erholungsheim
Gültstein
Affstatt
Kuppingen
Oberjettingen
Hildrizhausen
Hailfingen
Hailfingen
Hailfingen
Gültstein
Oschelbronn
Sindlingen
S1
714
714
714

Liniengruppe Weil der Stadt – Dätzingen – Calw

Linien 670

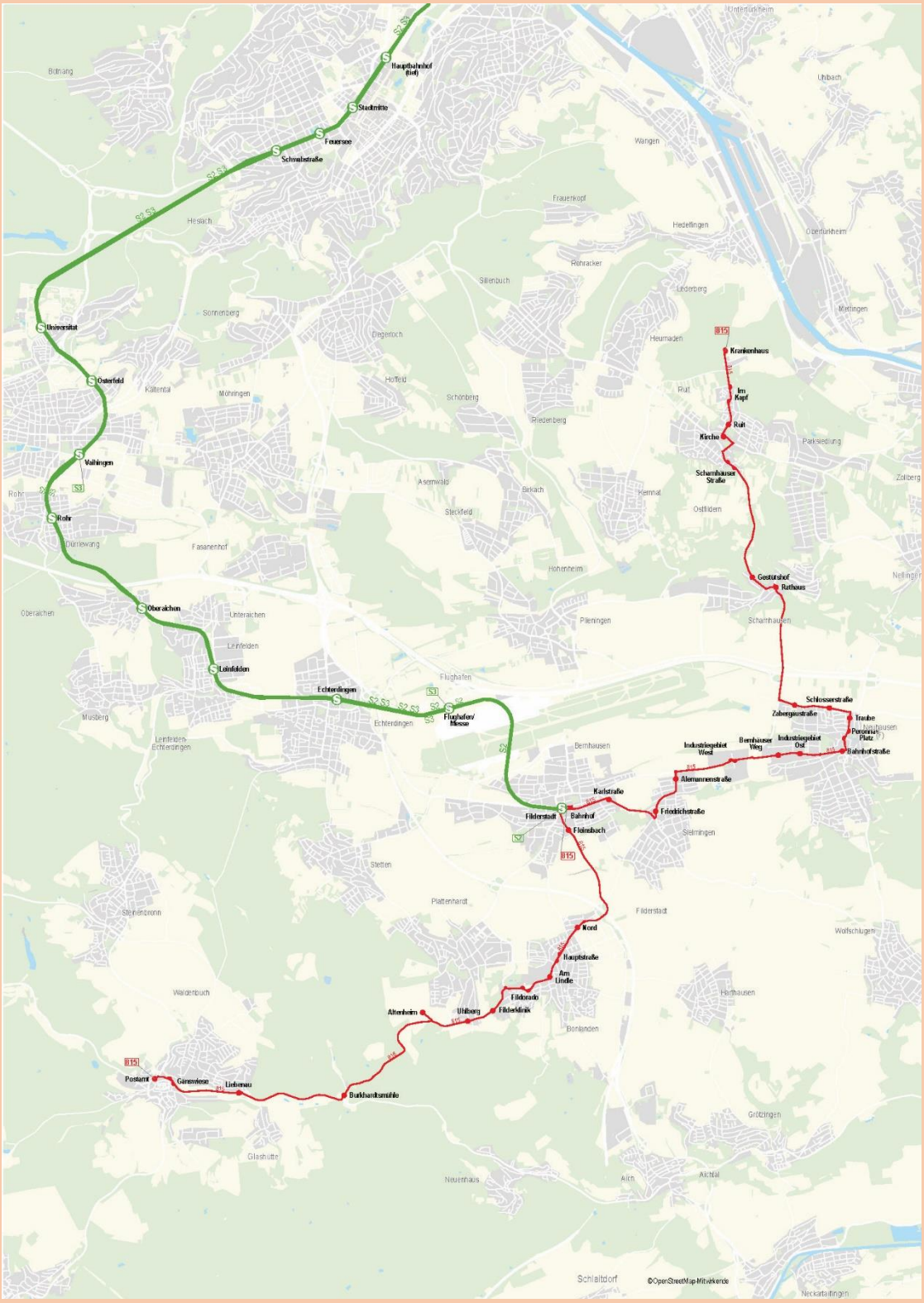
		Status Quo (Fahrplan 2020)	**BA / ÖP** (verkehrliches Mindestniveau)	**Ausreichende Verkehrsbedienung**
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1) Weil der Stadt – Dätzingen **[670]**	19 / 9 / 8 / 0	0 / 0 / 0 / 0	19 / 9 / 8 / 0
	2) Dätzingen – Calw **[670]**	20 / 9 / 8 / 0	w.v.	w.v.
Taktanforderungen (Ausreichende Verkehrsbedienung) **Mo-Fr** HVZ1/NVZ/HVZ2/SVZ **Sa** NVZ/SVZ **So** NVZ/SVZ	1) Weil der Stadt – Dätzingen			60 / 60 / 60 / - 120 / - 120 / -
Betriebsleistungen im Landkreis Böblingen (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)		Ca. 69.800 (zzgl. b.S. & w.v.)	0 (zzgl. b.S. & w.v.)	Ca. 69.800 (zzgl. b.S. & w.v.)
Ergänzender Anrufverkehr		Im Abschnitt Weil der Stadt – Dätzingen		
Anschlüsse	**Primär:** (aus Ri. Calw) Weil der Stadt Bf.: S6 Ri. Stuttgart **Sekundär:** (aus Ri. Weil der Stadt) Calw Bf.: RB Ri. Pforzheim			
Hinweise	• Nach aktuellem Planungsstand soll diese Linie mit Inbetriebnahme der parallel verlaufenden Hermann-Hesse-Bahn eingestellt werden. Die Fahrten zwischen Dätzingen und Weil der Stadt sind anschließend weitestgehend in die Linie 766 zu integrieren. Ein künftiger Fahrplan der Linie 766, welcher diese Fahrten beinhaltet, ist schon ausgearbeitet und lag dem Vergabeverfahren zum Bündel BB5 bei. • Im Vorfeld der zukünftigen Netzplanung sind die zu erwartenden Schülerverkehrsströme zwischen Dätzingen und Althengstett gemeinsam mit dem Landkreis Calw zu prüfen und in den Netzplanungen entsprechend zu berücksichtigen.			


Linienverlauf
Weil der Stadt
Stadtgarten
Gymnasium
Gebersheim
Merklingen
Schafhausen
Hohenzollernstraße
Weiler (Bö)
Magstadt Süd
Wiembeckle
Rathaus
Kreuzstraße
Dätzingen
Aidlingen
Deufringen
Calwer Straße
Oberhaslach
Althengstett
Rathaus
Schule
Kirche
Lamm
Stammheim
Neuhengstett
Ottenbronn
Ihlingen
Bundesstraße
Steckenstraße
Badstraße
Kinderhausen
Gymnasium
Calw
Kreiskrankenhaus
Linde
Hirsau
Bad Teinach-Zavelstein

Liniengruppe Waldenbuch – Filderstadt

Linien 815

		Status Quo (Fahrplan 2020)	**BA / ÖP** (verkehrliches Mindestniveau)	**Ausreichende Verkehrsbedienung**
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1) Waldenbuch – Filderstadt **[815]**	16 / 15 / 14 / 0 KZu: 16 / 15 / 14 / 0	0 / 0 / 0 / 0	16 / 15 / 14 / 0
Taktanforderungen (Ausreichende Verkehrsbedienung) **Mo-Fr** HVZ1/NVZ/HVZ2/SVZ **Sa** NVZ/SVZ **So** NVZ/SVZ	1) Waldenbuch – Filderstadt			60 / 60 / 60 / - 60 / - 60 / -
Betriebsleistungen im Landkreis Böblingen (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)		Ca. 66.800 (zzgl. b.S. & w.v.)	0 (zzgl. b.S. & w.v.)	Ca. 66.800 (zzgl. b.S. & w.v.)
Ergänzender Anrufverkehr		Nein		
Anschlüsse	**Primär:** (aus Ri. Waldenbuch) Bernhausen Bf.: 76/74 Ri. Degerloch **Sekundär:** (aus Ri. Filderstadt) Waldenbuch Postamt: 826/828/X82 Ri. Tübingen			
Hinweise	• Es besteht die Chance, dass diese im Dezember 2018 eingeführte Verbindung den Nachfragegrenzwert erreicht und als Ergänzungsverbindung in der Nahverkehrsplanung aufgenommen werden kann. Dies soll im Jahr 2022 untersucht werden. • Es ist zu prüfen, ob die Linie 815 über ihren derzeitigen Endpunkt Waldenbuch Postamt hinaus in das Gewerbegebiet Bonholz verlängert werden kann.			


Linienverlauf
Hauptbahnhof (tief)
Stadtmitte
Feuersee
Schwabstraße
Universität
Österfeld
Vaihingen
Rohr
Oberaichen
Leinfelden
Echterdingen
Flughafen/ Messe
Filderstadt Bahnhof
Fleinsbuch
Nord
Hauptstraße
Am Linde
Filderdorado
Filderklinik
Uhlberg
Altenheim
Burkhardtsmühle
Liebenau
Gänsmiese
Postamt
Kranknhaus
Im Kopf
Ruit
Kirche
Scharnhauser Straße
Gestütshof
Rathaus
Schlosserstraße
Zabergäustraße
Traube
Peronnial Platz
Bahnhofstraße
Industriegebiet Ost
Bernhäuser Weg
Industriegebiet West
Alemannenstraße
Friedrichstraße
Karlstraße
©OpenStreetMap-Mitwirkende

7 Zusammenfassung und Ausblick

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

7.1 Inhalt des Nahverkehrsplans

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

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

In der Analyse der Verkehrsnachfrage werden die Relationen mit den für den Landkreis Böblingen 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 und der S-Bahn-Tangentiale S60. 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 zurückzu-

führen. Gemeinsam mit den anderen Landkreisen des Verbundraums und der Landeshauptstadt Stuttgart unterstützt der Landkreis Böblingen 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 Böblingen in den vergangenen Jahren auch direkt Verbesserungen des ÖPNV-Angebots innerhalb des Landkreises unterstützt. So sind Verbesserungen bei der Schönbuch- und der Ammertalbahn durch das gemeinsame Engagement mit dem Landkreis Tübingen im Rahmen der zugehörigen Zweckverbände ermöglicht worden. Die inzwischen abgeschlossene Nachrüstung barrierefreier Zugangsanlagen an den S-Bahn-Stationen im Kreis wurde vom Landkreis ebenfalls mitfinanziert. Auch die Wiederaufnahme des Personenverkehrs auf der Bahnstrecke Böblingen – Renningen im Zuge der S-Bahn-Linie S60, die vom Verband Region Stuttgart als Aufgabenträger umgesetzt wurde, wurde vom Landkreis initiiert und 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 initiierter Verkehrsverbesserungen oder aufgrund der Eigeninitiative von Verkehrsunternehmen erreicht wurde. Möchten Kommunen diese vom Landkreis finanzierten Betriebsleistungen in einem angemessenen Umfang aufstocken, beteiligt sich auch hier der Landkreis 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 Böblingen als Bestandteil des Verkehrsverbunds Stuttgart zu erhalten und in angemessenem Umfang weiterzuentwickeln. Im Hinblick auf die Zielsetzung einer nachhaltigen Verkehrsbewältigung, die bezüglich des motorisierten Verkehrs Fortschritte bei den Aspekten Umweltschutz (Feinstaub, Klima, Lärm, Energieverbrauch) und Demographie (Barrierefreiheit, Erschließungsgüte) erfordert, wird der Landkreis 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 Böblingen begrüßt deshalb die Aufwertung der Gäubahn durch einen vom Land finanzierten Regionalzughalt in Stuttgart-Vaihingen, die vom Verband Region Stuttgart perspektivisch angedachte Führung zusätzlicher S-Bahn-Züge ab Stuttgart-Schwabstraße bis Böblingen oder Ehningen sowie den ebenfalls perspektivisch angedachten partiellen Ausbau der Gäubahn im Abschnitt Rohr – Herrenberg. Positiv gesehen werden auch die Überlegungen der Region zu einer Aufwertung der S-Bahn-Linien S6/S60 durch Verstärkerzüge (S62) und Taktverdichtungen (S60). Für den Ausbau der Ammertal- wie auch der Schönbuchbahn engagiert sich der Landkreis gemeinsam mit dem Landkreis Tübingen unmittelbar, um bei steigenden Fahrgastzahlen auch weiterhin attraktive Beförderungsbedingungen anbieten zu können. Im Hinblick auf die Überlegungen der Landeshauptstadt Stuttgart, ihr Stadtbahnnetz in den äußeren Stadtbezirken Weilimdorf und Vaihingen auszubauen, gilt es zudem zu prüfen, ob durch eine weitere Ausdehnung dieses Netzes in den Landkreis Böblingen hinein signifikante verkehrliche Wirkungen erzielt werden könnten.

Ein Schwerpunkt bei der Weiterentwicklung des Verkehrsangebots liegt auch in naher Zukunft noch im Ausbau der Schönbuchbahn. Zwar konnten der Streckenausbau und die Elektrifizierung Ende 2019 abgeschlossen werden, der volle Verkehrswert der Maßnahme wird allerdings erst mit dem erfolgreichen Einsatz der noch zu liefernden Neufahrzeuge erreicht werden. Diese sollen ab 2021 zur Verfügung stehen. Die Taktverdichtung vom bisherigen 30-Minuten-Takt auf einen 15-Minuten-Takt zwischen Böblingen und Holzgerlingen konnte allerdings schon mit der Fertigstellung der Infrastruktur realisiert werden. Die Elektrifizierung und der Ausbau der Ammertalbahn als erste Ausbaustufe der geplanten Regionalstadtbahn Neckar-Alb wurde 2019 gestartet, die Fertigstellung des Streckenumbaus ist für 2022 geplant. Auch hier sollen mittel- bis langfristig neue Fahrzeuge verkehren, die – als Besonderheit des Stadtbahnprojekts – als 2-System-Stadtbahnen ausgelegt sein werden. Die Ausschreibung für

diese Fahrzeuge erfolgt derzeit im Rahmen eines Kooperationsprojekts mehrerer Verkehrsunternehmen. Der Streckenumbau verkürzt die Fahrzeiten zwischen Herrenberg und Tübingen, die Bedienungshäufigkeit in Herrenberg (30-Minuten-Takt) wird allerdings nicht verändert werden.

Die vom Landkreis Calw vorangetriebene Reaktivierung der ehemals Württembergischen Schwarzwaldbahn im Abschnitt Weil der Stadt – Calw als Herrmann-Hesse-Bahn hat inzwischen – auch für den Landkreis Böblingen – deutlich an Bedeutung gewonnen. Das zunächst als Pendelverkehr zwischen Renningen und Calw angelegte Projekt soll mittelfristig in eine Verlängerung der S-Bahn-Linie S6 überführt werden. Damit verbessern sich nicht nur die Verbindungen aus den Räumen Renningen/Weil der Stadt und Sindelfingen nach Calw (bzw. umgekehrt), der verkehrliche Nutzen des Neuaufbaus der Strecke wird dann noch deutlich stärker über die Stadt Leonberg hinaus in den Landkreis Ludwigsburg und den Stuttgarter Norden ausstrahlen. Da in der ersten Ausbaustufe noch keine Elektrifizierung der Strecke vorgesehen ist, sollen zunächst emissionsfreie Fahrzeuge mit Batterie oder Wasserstoffspeicher den Pendelbetrieb übernehmen.

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 genannte Expressbusse, besser zu vernetzen. Expressbusse sollen insbesondere auf Relationen zwischen Mittel- und Oberzentren, wichtigen Verkehrsknotenpunkten oder sog. singulären Verkehrserzeugern (Beschäftigungsschwerpunkte, Messe, Flughafen, Universitätsstandorte) und benachbarten Bereichen der Region bestehende Lücken im Schienennetz schließen. Um diesen Buslinien ein möglichst unbehindertes Vorankommen zu ermöglichen, sollen an neuralgischen und staugeprägten Punkten Busspuren bzw. Ampelvorrangschaltungen entstehen. Der Verband Region Stuttgart hat in einer ersten Ausbaustufe im VVS-Gebiet drei solcher Expressbuslinien eingerichtet, von denen die Linie X60 Leonberg – Universität – Messe/Flughafen ihren Ausgangspunkt im Landkreis Böblingen hat. 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 Böblingen bestehen solche Angebote bislang auf den Relationen Nagold – Herrenberg (X77), Weil der Stadt – Universität Stuttgart (X74) und Leonberg – Stuttgart-Stadtmitte (X2). Weitere Verbindungen sind hier insbesondere im Zusammenhang mit den Bemühungen zur Luftreinhaltung denkbar – z. B. aus dem Raum Böblingen/Sindelfingen 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 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 Böblingen betrifft dies die Gäubahn, auf der schon seit 2017 ein verdichteter Fahrplan unter Einbeziehung

des Fernverkehrs angeboten wird. Die beschlossene Einrichtung eines Regionalzughalts in Stuttgart-Vaihingen steigert die Attraktivität dieses Zugsystems auch für Nutzer aus dem Landkreis Böblingen und ist geeignet, die bereits an ihrer Kapazitätsgrenze operierende S-Bahn-Linie S1 zu entlasten. Mit Inbetriebnahme des Filderbahnhofs werden die Fern- und Regionalzüge der Gäubahn jedoch über den Flughafen geführt. Angesichts des steigenden Arbeitsplatzangebots in Stuttgart-Vaihingen wird sich dann der Druck auf die S1 erneut und in verschärfter Form ausbilden. Das Land wird deshalb dringend gebeten, auch weiterhin Regionalzüge der Gäubahn mit Halt in Stuttgart-Vaihingen zu bestellen.

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. Auch das regional abgestimmte Verkehrsmanagement unter dem Dach des Verband Region Stuttgart soll stärker auf den Aspekt der Intermodalität abgestellt werden. Mit dem Aufbau einer regionalen Ringzentrale wird der Grundstein für die Zusammenarbeit im strategisch taktischen und operativen Verkehrsmanagement gelegt. Die operativ geschalteten Strategien sollen ebenso in Informationsdienste mit einfließen.

7.2.6 Alternative Antriebstechnologien

Um den Ausstoß von Schadstoffen und CO_2-Emissionen und die dadurch entstehenden Belastungen für Mensch und Umwelt möglichst zu begrenzen, strebt der Landkreis eine Ausweitung der Elektromobilität an. Der öffentliche Nahverkehr und mit ihm kooperierende Verkehrsarten können davon nicht ausgenommen werden, sondern sollten die Entwicklung vorbildhaft flankieren. Der Landkreis wirkt deshalb auf eine Elektrifizierung aller im Kreis verkehrenden Bahnlinien hin. Nachdem Busse mit reinem Elektroantrieb derzeit nur für sehr spezielle Einsatzbereiche am Markt verfügbar sind, kann zumindest in Stadtverkehren der Einsatz von Hybridbussen kurzfristig zur Verbesserung der Luftqualität und der Klimabilanzen beitragen. Auch die Verwendung regenerativ erzeugter synthetischer Kraftstoffe in herkömmlichen Dieselbussen kann die Ökobilanz des Busverkehrs rasch positiv beeinflussen. Längerfristig wird sich allerdings der Elektromotor als Fahrzeugantrieb in ÖPNV-Flotten durchsetzen. Ob die Ener-

giespeicherung 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. Mit dem vorhandenen elektrischen Carsharing-System in den Städten Böblingen und Sindelfingen besteht hier bereits ein Ansatz, der auf weitere Städte ausgedehnt werden sollte.

7.2.7 On-Demand-Verkehre

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

Bezüglich dieser Systeme ist jedoch zu bedenken, dass neue individualisierte Dienstleistungsangebote im Straßenverkehr, fahrergesteuert oder mit autonomen Fahrzeugen, das innerstädtische Verkehrsaufkommen erhöhen oder den ÖPNV konkurrenzieren können. Beides wäre aus kommunaler Sicht unerwünscht. Der Landkreis Böblingen 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 Auskunfts- und Buchungsmedien stimmen sich die Verkehrsunternehmen und der VVS ab. Den Verbundfahrgästen sollen in Ergänzung zu dem klassischen ÖPNV weitere innovative Mobilitätsformen, wie z.B. On-Demand-Dienste, aber auch Car- und Bike-Sharing-Angebote, buchbar zur Verfügung stehen. Hierzu entwickeln und betreiben die Verkehrsunternehmen und der VVS eine multimodale Informations- und Buchungs-Plattform einschließlich App unter dem mit den Part-

nern im VVS abgestimmten, gemeinsamen Markennamen polygo. Da bei On-Demand-Verkehren meist gesonderte Tarife gelten, sind durch den VVS – als vertraglich vereinbartem polygo-Betreiber – zudem tarifliche Kooperationen zwischen ÖPNV- und On-Demand-Angeboten anzustreben. Dies gilt auch für alle anderen multimodalen Angebote, die von den Verkehrsunternehmen zwar nicht selbst organisiert, aber über das polygo-Netzwerk angeboten und vermittelt werden.

7.2.8 Besondere Verkehrsangebote

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

Bus Rapid Transit (BRT)

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

Seilbahnen

Ebenfalls vor allem in südamerikanischen Metropolen existieren Seilbahnen, die Aufgaben innerhalb des öffentlichen Nahverkehrs übernehmen. Ihr Einsatz bietet sich – wie bei touristischen Anlagen auch – primär zur Überwindung topographischer Hindernisse an, die einer linienhaften Anbindung entgegenstehen. Da sie vergleichsweise kostengünstig zu errichten sind, werden sie zunehmend aber auch als generelle Alternative zur Neueinrichtung oder Aufwertung von Linienverkehren in topographisch schwierigen Bereichen ins Spiel gebracht. Hierzu ist anzumerken, dass Seilbahnen zwar hoch leistungsfähige Punkt-zu-Punkt-Verbindungen bieten, sich aber kaum zur flächenhaften Erschließung von Stadtgebieten eignen. Ihre Stationen sollten an stark frequentierten Verknüpfungspunkten des öffentlichen Verkehrsnetzes oder in sehr verdichtet bebauten Bereichen mit hohem Fahrgastaufkommen liegen. Für die Flächenbedienung muss dann häufig ein ergänzendes Angebot am Boden vorgehalten werden. Den Kostenvorteilen beim Bau von Seilbahnen steht zudem ein nicht zu unterschätzender Betriebsaufwand mit Aufsichtspersonal, vergleichsweise intensiver Wartung und ggf. witterungsbedingter Stillstandzeiten gegenüber. Auch ist der Bau von Seilbahnen gerade in verdichteten Siedlungsbereichen selten konfliktfrei möglich. Trotz des erheblichen Wohlwollens, das derzeit diesen Systemen im politischen Raum und auf Fachebene entgegengebracht wird, werden sich Seilbahn-Lösungen daher nur dort durchsetzen, wo gegenüber klassischen Linienverkehren ein überragender verkehrlicher Nutzen generiert werden kann. Im Landkreis Böblingen 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 Böblingen 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 Böblingen wird die hier Ende 2020 vorgelegten Empfehlungen bei den kommenden Vergabeverfahren bestmöglich berücksichtigen.

Nahverkehrsplan

für den

Landkreis Böblingen

3. Fortschreibung

März 2021

Anhang:

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

Inhaltsverzeichnis

I. Prüfung der Umweltauswirkungen 1

A. Vorbemerkungen 1

B. Kurzdarstellung des Nahverkehrsplans 1

C. Maßnahmenoptionen aus dem Nahverkehrsplan 2

D. Schutzgüter und relevante Umweltthemen 3

E. Umweltrelevanz der Maßnahmenvorschläge des NVP 5

F. Zusammenfassung 7

I. Prüfung der Umweltauswirkungen

A. Vorbemerkungen

Aus Artikel 2 Buchst. a und Artikel 3 Abs. 2 Buchst. a der EU-Richtlinie 2001/42/EG in Verbindung mit § 1 Abs. 1 Satz 3 und § 33 des Bundesgesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) sowie mit § 17 Abs. 1 Satz 2 Umweltverwaltungsgesetz (UVwG) des Landes Baden-Württemberg ergibt sich im Grundsatz die Verpflichtung, Maßnahmenvorschläge eines Nahverkehrsplans einer Strategischen Umweltprüfung (SUP) zu unterziehen. Die Durchführung einer solchen Prüfung ist gemäß § 35 Abs. 2 UVPG jedoch nur für solche Maßnahmenvorschläge erforderlich, die für Vorhaben einen Rahmen setzen und bei denen eine Vorprüfung im Einzelfall voraussichtlich erhebliche Umweltauswirkungen erwarten lässt. Bezogen auf die möglichen Inhalte des Nahverkehrsplans trifft dies ausschließlich auf Maßnahmen im Bereich des Schienenverkehrs nach UVPG Anlage 1 Nr. 14.7, 14.8, 14.10 und 14.11 zu.

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

B. Kurzdarstellung des Nahverkehrsplans

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

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

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

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

Eine unmittelbare Bindungswirkung entfaltet der Nahverkehrsplan durch seine Berücksichtigung im deutschen Personenbeförderungsgesetz (PBefG). Über diesen Wirkmechanismus werden Liniengenehmigungen der Verkehrsunternehmen beeinflusst und Planfeststellungsverfahren für Ausbaumaßnahmen im Stadt- oder Straßenbahnnetz flankiert. Darüber hinaus werden auf der Grundlage des Nahverkehrsplans Veränderungen im Verkehrsangebot mit den Verkehrsunternehmen vereinbart. Insoweit kann der Nahverkehrsplan tatsächlich als rahmensetzend im Sinne der EU-Richtlinie 2001/42/EG betrachtet werden. Maßnahmenvorschläge, die sich an Straßenbaulastträger oder Kommunalverwaltungen richten, haben demgegenüber ausschließlich Empfehlungscharakter.

C. Maßnahmenoptionen aus dem Nahverkehrsplan

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

Soweit aus dem in den Nahverkehrsplan integrierten Soll-Ist-Vergleich ein Handlungsbedarf bezüglich des Verkehrsangebots abgeleitet wird, enthält der Plan Maßnahmenvorschläge zur Erreichung des Sollzustands. Zusätzlich sind in den Plan auch Vorschläge aufgenommen, die die heutige Verkehrsabwicklung erleichtern können, das bestehende Angebot attraktiver machen oder dem Abbau von Barrieren dienen. Diese in Kapitel 5 (Bewertung) zusammengestellten Maßnahmenvorschläge des Nahverkehrsplans beziehen sich entweder auf das Fahr-

tenangebot (betriebliche Maßnahmen) oder auf die von den Verkehrsmitteln genutzte Infrastruktur (bauliche Maßnahmen) oder beides. Im Einzelnen können hier folgende Maßnahmentypen auftreten:

- Betriebliche Maßnahmen
  - Einsatz von Fahrzeugen mit bestimmten Merkmalen
  - Verschiebung von Fahrten
  - Einlegen zusätzlicher Fahrten
  - Ausweitung von Betriebszeiten
  - Änderung von Linienwegen
  - Verlängerung von Linien
  - Einrichtung neuer Buslinien

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

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

D. Schutzgüter und relevante Umweltthemen

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

Tabelle I-1: Schutzgüter

Schutzgüter	Umweltaspekte	Indikatoren
Bevölkerung, Gesundheit des Menschen	Freiflächen	Flächenbedarf
	Straßenverkehrslärm Schienenverkehrslärm	Lärmentwicklung
	Luftverschmutzung	Entwicklung der Emissionen NOx, Feinstaub
Fauna, Flora, Biologische Vielfalt	FFH-Gebiete	Flächenbedarf
	Naturschutzgebiete	Flächenbedarf
	Vogelschutzgebiete	Flächenbedarf
	Naturdenkmale	Flächenbedarf
	Wald	Flächenbedarf
	Biotope	Flächenbedarf
	Ausgleichsflächen	Flächenbedarf
Boden	Neuversiegelung	Flächenbedarf, Versiegelungsgrad
	Produktionsfunktion	Flächenbedarf, Ertragspotenzial
	Bodenschätze	Flächenbedarf, Vorkommen
	Altlasten	Standorte, Art der Ablagerungen
Wasser	Quellen	Standort
	Fließgewässer, stehende Gewässer	Standort, Notwendige Eingriffe
	Wasserschutzgebiete	Flächenbedarf
	Überschwemmungsgebiete	Flächenbedarf
Luft, Klima	Luftverschmutzung (s. o.)	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 Böblingen zahlreiche einzelne Maßnahmenvorschläge sowie ein Bündel von detaillierten Anforderungen an die Verkehrsunternehmen. Die rahmensetzende Wirkung des Nahverkehrsplans ist dabei je nach Typus des Vorschlags unterschiedlich. Gleiches gilt für deren Umweltrelevanz. Im Folgenden (siehe Tabelle I-2) werden deshalb für die einzelnen Maßnahmen die Umweltauswirkungen untersucht sowie die Notwendigkeit einer vertiefenden Prüfung der Umweltauswirkungen auf der Basis der aktuellen Gesetzeslage dargestellt. Da gleiche Typen von Maßnahmen auch vergleichbare Auswirkungen auf die Umwelt nach sich ziehen, werden diese dabei zweckmäßigerweise gruppenweise betrachtet. Die dargestellte Beurteilung entspricht dabei der Vorprüfung des Einzelfalls gemäß § 35 Abs. 4 UVPG.

Tabelle I-2: Umweltrelevanz der Maßnahmenvorschläge des NVP Böblingen

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 verbunden 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 Linien 826/X82	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 Linien 631, 632, 636, 651, 663, 665, 666, 704, 706, 734, 748, 749, 752, 759, 760, 761, 763, 766, 773, 790, 826 (Glashütte)	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	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.	**nein**

Maßnahme/ Maßnahmentypus	Auswirkungen auf die Umwelt	Erhebliche Umweltauswirkungen bzw. SUP-Pflicht
Linien 747, 753, 780, 794	Außerdem wird die Substitution von IV-Fahrten erwartet. Im Verhältnis zur vorhandenen Grundbelastung sind die zusätzlichen Emissionen zudem gering.	
Einrichtung neuer Bushaltestellen in Grafenau, Herrenberg, Leonberg, Magstadt, Nufringen, Sindelfingen, Steinenbronn und Weil der Stadt.	Für die Anlage neuer Bushaltestellen müssen fallweise zusätzliche Flächen versiegelt werden. Diese haben jedoch nur einen geringen Umfang. Zudem handelt es sich in der Regel um Standorte innerhalb von Siedlungsbereichen, sodass keine nennenswerten Auswirkungen auf die Umwelt entstehen.	**nein** (Der NVP ist hierbei auch nicht rahmensetzend, da die Maßnahme nicht dem PBefG unterliegt.)
Beeinflussung von Signalanlagen durch den ÖPNV	Die Beeinflussung von Signalanlagen erfolgt üblicherweise durch technische Anlagen im bestehenden Straßenraum. Zusätzliche Flächen werden in der Regel nicht in Anspruch genommen. Durch eine intelligente Verkehrssteuerung lassen sich überdies zusätzliche Wartezeiten für den Individualverkehr weitestgehend vermeiden, sodass nicht mit zusätzlichen Emissionen zu rechnen ist. Durch einen attraktiveren ÖPNV können darüber hinaus IV-Fahrten substituiert werden. Insgesamt entstehen deshalb keine negativen Auswirkungen auf die Umwelt.	**nein** (Der NVP ist hierbei auch nicht rahmensetzend, da die Maßnahme nicht dem PBefG unterliegt.)
Einrichtung neuer Buslinien Linien 641, 642, 643 und 751	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.	**nein**
Elektrifizierung der Bahnstrecke Herrenberg – Tübingen (RB60/63); zweigleisiger Abschnitt	*Umweltrelevant gemäß § 35 Abs. 2 UVPG i.V.m. Anlage 1 UVPG.* Die Trasse ist bereits eingleisig vorhanden, sodass grundsätzlich keine zusätzliche Zerschneidung von Freiflächen verursacht wird. Allerdings wurden für den zweigleisigen Begegnungsabschnitt (bei Entringen) angrenzende Flächen benötigt. Steigende Zugzahlen führen darüber hinaus zu tendenziell erhöhten Lärmemissionen. Gleichzeitig hat eine Elektrifizierung jedoch eine deutliche Verminderung der Lärm- und Abgasemissionen im Korridor der Trasse zur Folge, ebenso die erwartete Substitution von IV-Fahrten. Aus der Maßnahme entstehen deshalb keine erheblichen negativen Umweltauswirkungen.	**nein** (Der NVP ist hierbei auch nicht rahmensetzend, da die Maßnahme nicht dem PBefG unterliegt.)
Reaktivierung der Bahnstrecke Weil der Stadt – Calw für den Personenverkehr (S-Bahn); zweigleisige Abschnitte, neue Trassenführung	*Umweltrelevant gemäß § 35 Abs. 2 UVPG i.V.m. Anlage 1 UVPG.* Die Trasse ist in Teilen bereits eingleisig vorhanden, sodass in diesen Bereichen keine zusätzliche Zerschneidung von Freiflächen verursacht wird. Allerdings werden durch die veränderte Trassenführung und den ab-	**ja** (Aber: Der NVP ist hierbei nicht rahmensetzend, da die Maßnahme nicht

Maßnahme/ Maßnahmentypus	Auswirkungen auf die Umwelt	Erhebliche Umweltauswirkungen bzw. SUP-Pflicht
und neuer Tunnel durch den Hacksberg	schnittsweise zweigleisigen Ausbau zusätzliche Flächen benötigt. Die mit der Maßnahme verbundenen steigenden Zugzahlen führen zu erhöhten Lärmemissionen. Aufgrund des besseren ÖPNV-Angebots können jedoch im Gegenzug IV-Fahrten und entsprechende Emissionen vermieden werden.	dem PBefG unterliegt.)

Da sich aus der Vorprüfung der Einzelfälle bzw. Maßnahmen, die dem PBefG unterliegen, keine erheblichen Umweltauswirkungen ergeben, 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 des aktuellen Nahverkehrsplans des Landkreises in keinem Fall erhebliche, nachteilige Auswirkungen für die Umwelt zu erwarten sind. Bei den genannten Maßnahmen im Schienenverkehr sind zudem die zugehörigen Planfeststellungsverfahren, in denen die Umweltaspekte ebenfalls eine Rolle spielen, weitestgehend abgeschlossen. Eine vertiefende Betrachtung der Umweltfolgen einzelner Vorhaben im Rahmen einer Strategischen Umweltprüfung kann deshalb entfallen.

Nahverkehrsplan

für den

Landkreis Böblingen

(3. Fortschreibung)

Anlagen

Verzeichnis der Anlagen

Anlage	2.1	Räumliche Struktur des Landkreises Böblingen
Anlage	2.2	Entwicklung der Einwohnerzahlen im Landkreis Böblingen von 2007 bis 2020, differenziert nach Kommunen und Mittelbereichen
Anlage	2.3	Anzahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten je Kommune (von 2007 bis 2019)
Anlage	2.4	Schülerzahlen in den Kommunen des Landkreises Böblingen (Schuljahr 2018/2019)
Anlage	2.5	Buslinien im Landkreis Böblingen
Anlage	2.6	P+R-Stationen im Landkreis Böblingen
Anlage	2.7	B+R-Stationen im Landkreis Böblingen
Anlage	2.8	Einzugsbereiche der Haltestellen im Mittelbereich Böblingen-Sindelfingen
Anlage	2.9	Einzugsbereiche der Haltestellen im Mittelbereich Herrenberg
Anlage	2.10	Einzugsbereiche der Haltestellen im Mittelbereich Leonberg
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 Leonberg (Karte)
Anlage	4.6	Bündel 2: Verkehrsraum Strudelbach (Karte)
Anlage	4.7	Bündel 3: Verkehrsraum Nördliches Heckengäu (Karte)
Anlage	4.8	Bündel 4: Verkehrsraum Weil der Stadt (Karte)
Anlage	4.9	Bündel 5: Verkehrsraum Mittleres Heckengäu (Karte)
Anlage	4.10	Bündel 6: Verkehrsraum Rankbach (Karte)
Anlage	4.11	Bündel 7: Verkehrsraum Böblingen/Sindelfingen (Karte)
Anlage	4.12	Bündel 8: Verkehrsraum Schönbuch (Karte)
Anlage	4.13	Bündel 9: Verkehrsraum Siebenmühlental (Karte)
Anlage	4.14	Bündel 10: Verkehrsraum Südliches Heckengäu (Karte)
Anlage	4.15	Bündel 11: Verkehrsraum Oberes Gäu (Karte)
Anlage	4.16	Bündel 12: Verkehrsraum Herrenberg (Karte)

Nahverkehrsplan Landkreis Böblingen

Räumliche Struktur des Landkreises Böblingen

Gemeinde

Mittelzentrum

Doppelzentrum

Entwicklungs-
achse gem.
Landesent-
wicklungsplan

Mittelbereichs-
grenze

Kreisgrenze

© April 2020

VVS

Anlage 2.1

Entwicklung der Einwohnerzahlen im Landkreis Böblingen von 2007 bis 2020, differenziert nach Kommunen und Mittelbereichen

Kommune	2007	2010	2013	2016	2020*	Bev.-Dichte 2020 (EW/km²)
Aidlingen	9.145	9.033	8.801	8.957	9.069	342
Altdorf	4.490	4.544	4.575	4.642	4.685	270
Böblingen	46.330	46.488	46.714	49.611	50.248	1.287
Ehningen	7.864	7.903	8.020	8.859	9.147	514
Gärtringen	12.050	12.116	11.758	12.001	12.915	639
Grafenau	6.611	6.516	6.418	6.732	6.757	515
Hildrizhausen	3.663	3.593	3.498	3.628	3.617	296
Holzgerlingen	12.369	12.722	12.407	12.984	13.190	984
Magstadt	8.846	8.793	8.963	9.429	9.685	508
Schönaich	9.835	9.679	9.705	10.412	10.716	757
Sindelfingen	60.749	60.445	61.669	64.159	64.190	1.263
Steinenbronn	6.024	6.089	6.143	6.617	6.534	674
Waldenbuch	8.547	8.527	8.476	8.670	8.737	385
Weil im Schönbuch	9.993	9.777	9.674	9.903	10.006	384
Mittelbereich Böblingen/Sindelfingen	**206.516**	**206.225**	**206.821**	**216.604**	**219.496**	**726**
Bondorf	5.836	5.861	5.748	5.872	6.142	349
Deckenpfronn	2.963	3.168	3.232	3.308	3.338	293
Gäufelden	9.382	9.312	9.122	9.318	9.360	466
Herrenberg	31.371	31.292	30.373	31.253	32.909	500
Jettingen	7.659	7.571	7.527	7.814	8.028	381
Mötzingen	3.659	3.678	3.630	3.652	3.703	457
Nufringen	5.278	5.389	5.406	5.689	5.920	592
Mittelbereich Herrenberg	**66.148**	**66.271**	**65.038**	**66.906**	**69.400**	**451**
Leonberg	45.615	45.098	45.458	47.744	48.610	996
Renningen	17.247	17.291	16.889	17.510	18.647	599
Rutesheim	10.123	10.249	10.334	10.717	11.198	686
Weil der Stadt	19.163	18.864	18.415	18.983	19.208	444
Weissach	7.591	7.398	7.437	7.424	7.661	346
Mittelbereich Leonberg	**99.739**	**98.900**	**98.533**	**102.378**	**105.324**	**652**
Landkreis Böblingen	**372.403**	**371.396**	**370.392**	**385.888**	**394.220**	**638**

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 Juni 2019 und Februar 2020 erhoben. Quellen: Kommunen im Landkreis Böblingen, Statistisches Landesamt Baden-Württemberg)

Anzahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten je Kommune (von 2007 bis 2019)

Kommune	2007	2010	2013	2016	2019
Aidlingen	624	666	725	854	910
Altdorf	297	353	400	395	487
Böblingen	30.337	30.519	30.254	31.851	32.929
Ehningen	3.115	5.861	5.789	5.954	4.926
Gärtringen	3.432	3.521	2.629	2.660	3.469
Grafenau	409	558	674	605	724
Hildrizhausen	293	316	367	387	474
Holzgerlingen	2.972	2.914	3.363	3.599	3.912
Magstadt	1.914	1.864	2.404	2.193	2.240
Schönaich	2.758	2.720	2.645	2.564	2.650
Sindelfingen	57.282	56.427	58.161	61.165	64.946
Steinenbronn	1.193	1.062	1.207	1.544	1.799
Waldenbuch	1.929	2.035	2.208	2.384	2.231
Weil im Schönbuch	1.274	1.381	1.510	1.959	2.221
Mittelbereich Böblingen/Sindelfingen	**107.829**	**110.197**	**112.336**	**118.114**	**123.918**
Bondorf	730	1.016	1.496	1.471	1.448
Deckenpfronn	761	784	923	1.050	1.144
Gäufelden	996	1.070	1.133	1.269	1.358
Herrenberg	9.772	9.738	10.025	9.914	10.513
Jettingen	1.095	1.104	1.136	1.236	1.342
Mötzingen	644	603	644	612	636
Nufringen	1.849	1.984	2.156	2.176	2.496
Mittelbereich Herrenberg	**15.847**	**16.299**	**17.513**	**17.728**	**18.937**
Leonberg	14.603	13.919	14.648	17.025	18.013
Renningen	4.669	4.626	4.894	6.711	7.509
Rutesheim	2.296	2.320	2.376	3.064	3.308
Weil der Stadt	3.178	3.263	3.470	3.907	4.141
Weissach	4.210	4.393	5.723	7.172	8.296
Mittelbereich Leonberg	**28.956**	**28.521**	**31.111**	**37.879**	**41.267**
Landkreis Böblingen	**152.632**	**155.017**	**160.960**	**173.721**	**184.122**

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

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

Kommune	Grund-schule	Haupt- u. Werkreal-schule	Real-schule	Gemein-schafts-schulen	Gymna-sium	Sonstige Schule(n)	Summe allge-meinbildende Schulen	berufliche Schule
Aidlingen	298	131	0	0	0	0	**429**	0
Altdorf	186	0	0	0	0	0	**186**	0
Böblingen	1.927	409	1.236	0	2.372	696	**6.640**	3.108
Ehningen	340	0	0	287	0	0	**627**	0
Gärtringen	500	17	375	122	0	0	**1.014**	0
Grafenau	274	0	0	359	0	0	**633**	0
Hildrizhausen	141	0	0	0	0	0	**141**	0
Holzgerlingen	568	100	691	0	945	91	**2.395**	0
Magstadt	328	0	0	180	0	0	**508**	0
Schönaich	341	0	282	0	0	0	**623**	0
Sindelfingen	2.367	51	1.452	526	2.673	539	**7.608**	4.193
Steinenbronn	250	0	0	0	0	0	**250**	0
Waldenbuch	319	34	344	0	0	0	**697**	0
Weil im Schönbuch	321	0	0	281	0	0	**602**	0
Mittelbereich Böblingen / Sindelfingen	**8.160**	**742**	**4.380**	**1.755**	**5.990**	**1.326**	**22.353**	**7.301**
Bondorf	193	0	0	0	0	0	**193**	0
Deckenpfronn	142	0	0	0	0	0	**142**	0
Gäufelden	332	0	0	94	0	0	**426**	0
Herrenberg	1.099	100	1.401	133	1.472	215	**4.420**	650
Jettingen	315	17	0	263	0	0	**595**	0
Mötzingen	123	0	0	0	0	0	**123**	0
Nufringen	183	0	0	0	0	0	**183**	0
Mittelbereich Herrenberg	**2.387**	**117**	**1.401**	**490**	**1.472**	**215**	**6.082**	**650**
Leonberg	1.563	38	835	296	1.246	256	**4.234**	2.971
Renningen	715	165	429	0	581	0	**1.890**	0
Rutesheim	487	76	393	0	1.230	0	**2.186**	0
Weil der Stadt	755	170	409	164	618	43	**2.159**	0
Weissach	270	0	0	231	0	0	**501**	0
Mittelbereich Leonberg	**3.790**	**449**	**2.066**	**691**	**3.675**	**299**	**10.970**	**2.971**
Landkreis Böblingen	**14.337**	**1.308**	**7.847**	**2.936**	**11.137**	**1.840**	**39.405**	**10.922**

(Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg)

Buslinien im Landkreis Böblingen (inkl. Linienverlauf)

Liniennummer	Linienverlauf		
	von	über	bis
X2	Leonberg		Rotebühlplatz
X60	Leonberg	Universität	Flughafen/Messe
X74	Weil der Stadt		Universität
X77	Altensteig	Nagold	Herrenberg
84	Vaihingen	Sindelfingen	Universität
91	Feuerbach		Forsthaus (– Sindelfingen)
92	Rotebühlplatz	Leonberg	Heslach Vogelrain
552	Gültlingen	Oberjettingen	Nagold
620	Ditzingen		Heimerdingen (– Weissach)
631	Leonberg	Sindelfingen	Böblingen
632/a	Leonberg	Eltingen	Warmbronn
634/a	Weissach	Rutesheim	Leonberg
635	Leonberg		Gerlingen
636	Weissach	Rutesheim	Renningen
637	Renningen Am Kindelberg	R.-Bosch-Campus	Malmsheim
638	Ditzingen	Gerlingen	Leonberg Golfplatz
640	Blosenbergkirche	Leonberg	Ramtel
641	Leonberg	Hertich	Längenbühl
642	Leonberg	Ramtel	Waldfriedhof
643	Leonberg	Haldengebiet	Leonberg
651	Leonberg	Höfingen	Hemmingen
652	Leonberg	Heimsheim	Weissach Porsche
653/a	Leonberg	Rutesheim	Weissach / Wiernsheim
655/a	Rutesheim Bahnhof		Rathaus
663	Weil der Stadt	Münklingen	Hausen
665	Weil der Stadt Bhf.		Blammerberg
666	Weil der Stadt	Tiefenbronn	Pforzheim
670	Weil der Stadt	Dätzingen	Calw
670.2	Weil der Stadt	Calw	Hirsau
701/a	Diezenhalde	Böblingen ZOB	Eichholz
702	Sindelfingen ZOB		Mercedes-Benz-Werk
703	Böblingen ZOB		Mercedes-Benz-Werk
704/a	Sindelfingen ZOB	Maichingen	Landhaussiedlung

Anlage 2.5

Liniennummer	Linienverlauf		
	von	über	bis
705	Böblingen ZOB	Flugfeld	Sindelfingen ZOB
706	Böblingen ZOB	Goldberg	Viehweide
707	Hulb	Mercedes-Benz-Werk	Sindelfingen ZOB
708	Eichholz	Sindelfingen ZOB	Goldberg
709	Böblingen ZOB	Hallenbad	Rauher Kapf
711	Sindelfingen ZOB	Goldberg	Breuningerland
715	Sindelfingen ZOB	Fronäcker	Maichingen
717/a	Viehweide	Sindelfingen ZOB	Darmsheim
718	Dagersheim	Darmsheim	Maichingen
720	Böblingen ZOB	Thermalbad	Goldberg
721/a	Diezenhalde	Böblingen ZOB	Kreiskrankenhaus
722	Maichingen	Sindelfingen ZOB	Waldorfschule
723	Böblingen ZOB	Tannenberg	Böblingen ZOB
724	Goldberg-Schulen	Böblingen ZOB	Rauher Kapf
725	Böblingen ZOB	Reußensteinstraße	Waldorfschule
728/a	Diezenhalde	Hulb	Böblingen ZOB
731/a	Böblingen ZOB		Dagersheim
732/a	Böblingen ZOB	Dagersheim	Darmsheim
734	Schönaich	Goldberg	Sindelfingen ZOB
745	Maichingen		Magstadt
747	Universität	Wamrbronn	Renningen
748	Universität		Maichingen
749	Maichingen	Grafenau	Schafhausen
752	Ehningen	Altdorf	Holzgerlingen
753	Rohrau	Gärtringen – Nufringen	Herrenberg
754	Böblingen ZOB	Weil im Schönbuch	Dettenhausen
756	Holzgerlingen		Neuweiler
759	Liebelsberg	Deckenpfronn	Gärtringen
760	Böblingen ZOB		Waldenbuch
761	Böblingen ZOB	Schönaich	Weil im Schönbuch
763/a	Böblingen ZOB	Aidlingen	Calw
764	Dachtel		Ehningen
765	Wiernsheim	Mönsheim	Weissach Porsche
766	Böblingen ZOB	Darmsheim	Weil der Stadt
768	Ehningen	Aidlingen	Lehenweiler
773	Herrenberg	Deckenpfronn	Calw
774/a	Nagold	Jettingen	Herrenberg

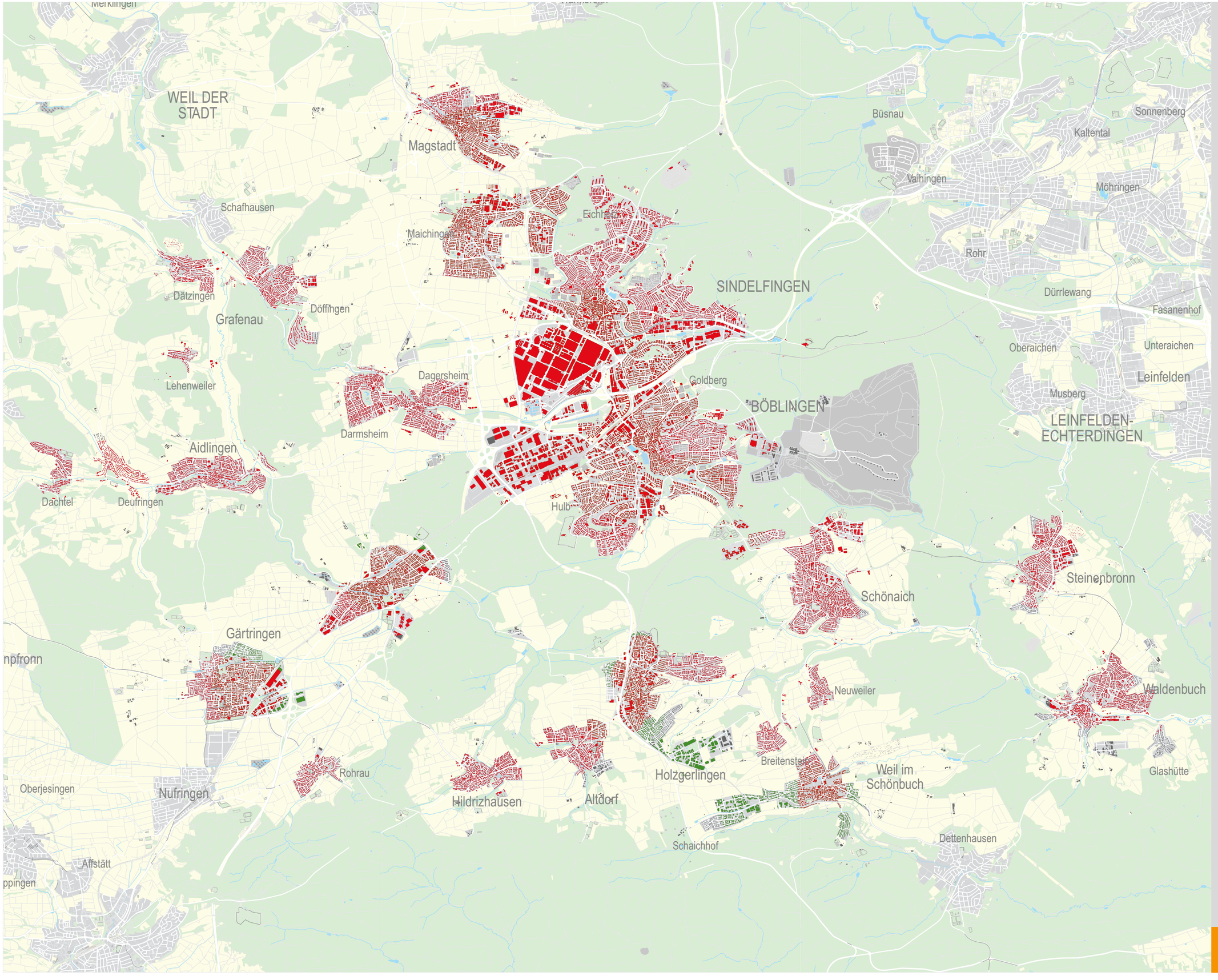
Liniennummer	Linienverlauf		
	von	über	bis
775	Wildberg	Kuppingen	Herrenberg
776	Altingen	Öschelbronn	Gäufelden
777	Nagold	Mötzingen	Altingen
778/a	Nagold	Mötzingen	Bondorf
779	Herrenberg		Vogelsang
780	Herrenberg	Schwarzwaldsiedlung	Holdergraben
781	Herrenberg	Stadtwerke	Daimlerstraße
782	Herrenberg	Ehbühl	Waldfriedhof
783	Herrenberg	Polizeihochschule	Herrenberg
790	Herrenberg	Nebringen	Mötzingen
815	Waldenbuch	Bernhausen	Ruit
826/a	Leinfelden	Waldenbuch	Tübingen
828	Echterdingen	Waldenbuch	Tübingen
880	Bad Liebenzell		Weil der Stadt
7627	Rottenburg	Bondorf	Ergenzingen
N60	Böblingen ZOB	Sindelfingen ZOB	Renningen
N62	Leonberg	Rutesheim	Weissach
N70	Herrenberg	Bondorf	Nagold
N73	Böblingen ZOB	Eichholz	Böblingen ZOB
N74	Böblingen ZOB	Weil im Schönbuch	Schönaich
N75	Böblingen ZOB	Dagersheim	Deufringen
N76	Oberaichen	Steinenbronn	Waldenbuch
N77	Gärtringen	Herrenberg	Deckenpfronn
N80	Herrenberg		Tübingen
RT77	Herrenberg	Mötzingen	Jettingen

P+R-Stationen im Landkreis Böblingen

Ort	Name der Station	Gebühren	Stellplatzangebot	Belegungsgrad
Stationen an den S-Bahn-Linien S1, S6 und S60				
Böblingen	Konrad-Zuse-Straße	ja	48	85%
	Talstraße	ja	30	50%
Ehningen	Bahnhofstraße	ja	194	95%
	Bühlallee	ja	53	94%
Gärtringen	Bahnhofstraße Nord	ja	102	77%
	Bahnhofstraße Süd	ja	75	57%
	Stuttgarter Straße	zeitweise	256	70%
Goldberg	Leibnizstraße	zeitweise	228	45%
	Parkhaus	zeitweise	138	45%
	Vaihinger Straße Ost	zeitweise	37	64%
	Vaihinger Straße West	zeitweise	10	60%
Herrenberg	Bahnhofstraße	ja	129	100%
	Kalkofenstraße	zeitweise	16	100%
	Parkhaus	zeitweise	397	100%
Höfingen		nein	17	88%
Hulb		zeitweise	167	95%
Leonberg	Parkhaus	ja	250	75%
Magstadt		nein	36	95%
Maichingen		nein	44	60%
Maichingen-Nord		nein	54	15%
Malmsheim	Calwer Straße	nein	55	40%
	Renninger Straße	nein	53	56%
Nufringen	Bahnhofstraße	nein	42	100%
	Schulstraße	nein	135	100%
Renningen	Alte Bahnhofstraße	nein	89	65%
	Industriestraße Mitte	nein	22	100%
	Industriestraße Ost	nein	49	85%
	Industriestraße West	nein	33	93%
Renningen-Süd		nein	24	35%
Rutesheim	Bahnhofstraße	nein	45	100%
	Schleife	nein	21	61%
Sindelfingen			37	100%
Weil der Stadt	Bahnhofstraße	zeitweise	117	100%
	Buswendeschleife	zeitweise	20	80%
	Eisenbahnstr. Nord	zeitweise	107	81%
	Eisenbahnstr. Seitenstreifen	zeitweise	51	34%
	Eisenbahnstr. Süd	zeitweise	61	100%
	Raimund-Wolf-Weg	zeitweise	51	98%
Summe S-Bahn			**3.293**	
Stationen ausschließlich an Regionalbahn-Linien (RB14/IC40, RB46, RB60/63)				
Bondorf	Bondorf Bahnhofstraße	nein	17	70%
	Bondorf Parkhaus	nein	258	100%
Gäufelden	Bahnhofstraße Nord	nein	30	86%
	Bahnhofstraße Süd	nein	78	85%
Gültstein		nein	40	80%
Holzgerlingen		nein	51	15%
Weil im Schönbuch Troppel		nein	45	15%
Summe R-Linien			**519**	
Summe Landkreis			**3.812**	

B+R-Stationen im Landkreis Böblingen (Stand: Dezember 2020)

Station	Stellplatzangebot		Belegungsgrad	Boxen
	gesamt	davon überdacht		
Stationen an den S-Bahn-Linien S1, S6 und S60				
Böblingen	220	94	70%	36
Ehningen	141	141	30%	0
Gärtringen	240	240	45%	0
Goldberg	64	64	25%	18
Herrenberg	440	420	55%	21
Höfingen	34	0	5%	4
Hulb	80	48	30%	24
Leonberg	176	176	35%	0
Magstadt (B+R im Bau)	0	0	-	
Maichingen	48	16	45%	0
Maichingen-Nord	11	0	0%	0
Malmsheim	140	140	15%	10
Nufringen	80	80	70%	0
Renningen	96	96	45%	16
Renningen-Süd	15	0	100%	0
Rutesheim	24	24	20%	0
Sindelfingen	25	25	100%	0
Weil der Stadt	105	92	30%	20
Summe S-Bahn	**1.939**	**1.656**		**149**
Stationen ausschließlich an Regionalbahn-Linien (RB14/IC40, RB46, RB60/63)				
Böblingen Heusteigstraße	4	0	50%	0
Bondorf	98	98	55%	0
Gäufelden	28	28	60%	18
Gültstein	24	24	30%	0
Holzgerlingen	96	96	25%	0
Weil im Schönbuch Röte	26	26	20%	4
Weil im Schönbuch Troppel	26	0	0%	
Weil im Schönbuch Untere Halde	9	0	0%	
Summe Regionalbahn-Linien	**311**	**272**		**22**
Summe Landkreis	**2.250**	**1.928**		**171**



Nahverkehrsplan Landkreis Böblingen

Einzugsbereiche der Haltestellen im Mittelbereich Böblingen-Sindelfingen

Schienenhaltestellen:

1000 m / 800 m

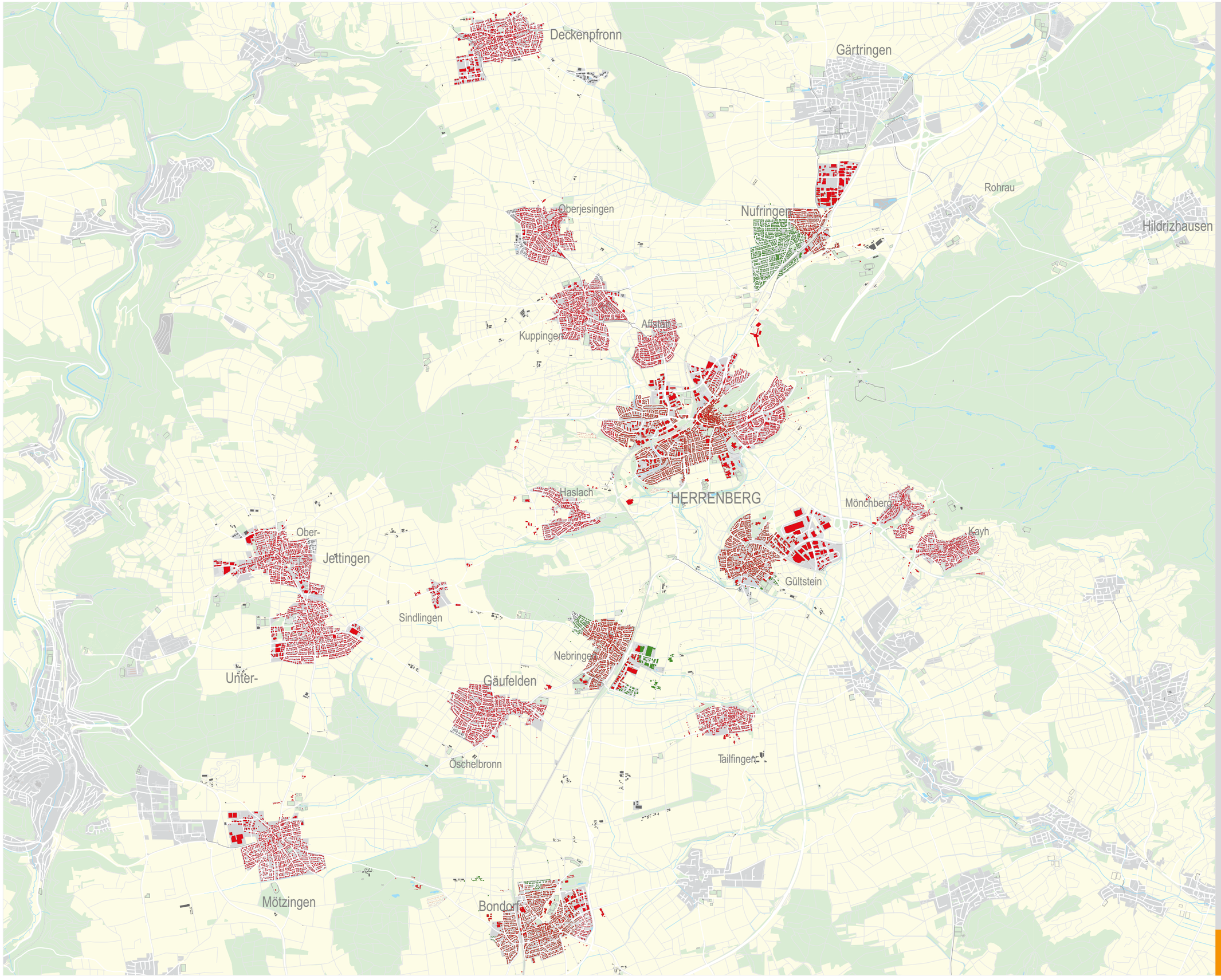
Bushaltestellen:

500 m

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

© April 2020

vvs



Nahverkehrsplan Landkreis Böblingen

Einzugsbereiche der Haltestellen im Mittelbereich Herrenberg

Schienenhaltestellen:

1000 m / 800 m

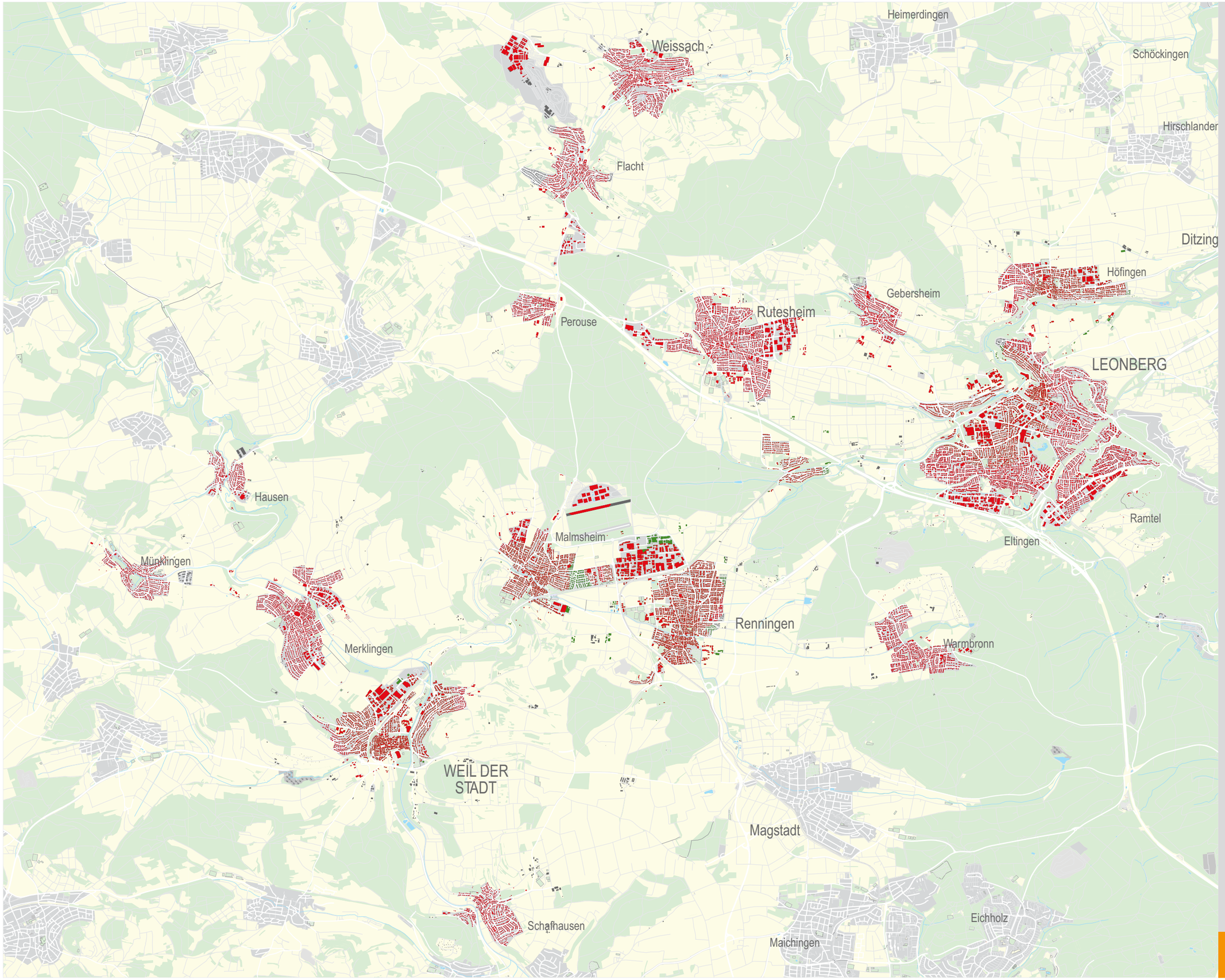
Bushaltestellen:

500 m

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

© April 2020

vvs



Nahverkehrsplan Landkreis Böblingen

Einzugsbereiche der Haltestellen im Mittelbereich Leonberg

Schienenhaltestellen:

1000 m / 800 m

Bushaltestellen:

500 m

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

© April 2020

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord mind. 18 cm	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Aidlingen	Aidlingen	Aidl. Diakon.mutterhaus	3	Rtg Aidlingen						x			A-2	*Zuständigkeit Landkreis:* Der Umbau wird in der Regel im Zusammenhang mit einer Straßensanierung durchgeführt. Vor dem 01.01.2022 ist keine Sanierung der Straße geplant.
Aidlingen	Aidlingen	Aidl. Diakon.mutterhaus	4	Rtg Dagersheim						x			A-2	*Zuständigkeit Landkreis:* Der Umbau wird in der Regel im Zusammenhang mit einer Straßensanierung durchgeführt. Vor dem 01.01.2022 ist keine Sanierung der Straße geplant.
Aidlingen	Aidlingen	Aidl. Katholische Kirche	3	Rtg Hermann-Hesse				x				x	B-1a	Test führte zu starken Behinderungen
Aidlingen	Aidlingen	Aidl. Katholische Kirche	4	Rtg Rathaus								x	B-1a	Test führte zu starken Behinderungen
Aidlingen	Aidlingen	Aidlingen Furthmühle	3	Rtg Aidlingen Stadt	x	x	x	x						
Aidlingen	Aidlingen	Aidlingen Furthmühle	4	Rtg Diakonie	x	x	x	x						
Aidlingen	Aidlingen	Aidlingen Hermann-Hesse-Str.	3	Rtg Kath. Kirche/Rathaus	x	x	x	x						
Aidlingen	Aidlingen	Aidlingen Hermann-Hesse-Str.	4	Rtg Deufringen Aidlinger Straße	x	x	x	x						
Aidlingen	Aidlingen	Aidlingen Lehenweiler	3	Rtg Alle Richtungen					x				B-1d	Wartehaus unter Denkmalschutz
Aidlingen	Aidlingen	Aidlingen Lehenweiler Abzw.	3	Rtg Schafhausener Straße					x				A-2	
Aidlingen	Aidlingen	Aidlingen Lehenweiler Abzw.	4	Rtg Lehenweiler /Dätzingen Abzw					x				A-2	
Aidlingen	Aidlingen	Aidlingen Rathaus	3	Rtg Katholische Kirche								x	B-1a	
Aidlingen	Aidlingen	Aidlingen Rathaus	4	Rtg Furthmühle								x	B-1a	

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord mind. 18 cm	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Aidlingen	Aidlingen	Aidlingen Schafhauser Str.	3	Rtg Lehenweiler / Grafenau						x			A-2	*Zuständigkeit Landkreis:* Der Umbau wird i.d.R. im Zusammenhang mit einer Straßensanierung durchgeführt. Vor dem 01.01. 2022 ist keine Sanierung der Straße geplant.
Aidlingen	Aidlingen	Aidlingen Schafhauser Str.	4	Rtg Aidlingen						x			A-2	*Zuständigkeit Landkreis:* Der Umbau wird i.d.R. im Zusammenhang mit einer Straßensanierung durchgeführt. Vor dem 01.01. 2022 ist keine Sanierung der Straße geplant.
Aidlingen	Dachtel	Dachtel Backhaus	3	Rtg Rath./Aidlinger Str./H.-Hesse-Str					x					
Aidlingen	Dachtel	Dachtel Backhaus	4	Rtg Bergsiedlung					x					
Aidlingen	Dachtel	Dachtel Bergsiedl. (Keplerstr)	3	Rtg Gechingen					x					
Aidlingen	Dachtel	Dachtel Bergsiedl. (Keplerstr)	4	Rtg Dachtel							x		A-1	
Aidlingen	Dachtel	Dachtel Bergsiedlung	3	Rtg Bergs/Kepler					x					
Aidlingen	Dachtel	Dachtel Bergsiedlung	4	Rtg Backhaus					x					
Aidlingen	Deufringen	Deufringen Aidlinger Str.	3	Rtg Rathaus	x	x	x	x						
Aidlingen	Deufringen	Deufringen Aidlinger Str.	4	Rtg Hermann-Hesse-Straße	x	x	x	x						
Aidlingen	Deufringen	Deufringen Rathaus	3	Rtg Bergsiedlung/ Backhaus								x	B-1a	
Aidlingen	Deufringen	Deufringen Rathaus	4	Rtg Aidlinger Straße								x	B-1a	

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord mind. 18 cm	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Altdorf		Altdorf Bachstraße	3	Rtg Holzgerlinger Straße						x			A-2	
Altdorf		Altdorf Friedhof	3	Rtg Würmstraße						x			A-2	
Altdorf		Altdorf Holzgerlinger Str.	3	Rtg Holzgerlingen					x					
Altdorf		Altdorf Holzgerlinger Str.	4	Rtg Alter Friedhof					x					
Altdorf		Altdorf Würmstraße	3	Rtg Bachstraße						x			A-2	

Anlage 4.1a

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord mind. 18 cm	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Böblingen	Böblingen	Böbl. Albert-Einstein-Gymn.	3	Rtg Schulzentrum Murkenbach							x		A-3	
Böblingen	Böblingen	Böbl. Diezenh. (Zentrum) Süd	3	Rtg Diezenhalde (Zentrum)					x					Umbau vsl. im Jahr 2020
Böblingen	Böblingen	Böbl. Diezenh. (Zentrum) Süd	4	Rtg Bühler Str.	x	x	x	x						
Böblingen	Böblingen	Böbl. Diezenhalde (Zentrum)	3	Rtg Freiburger Allee					x					Umbau vsl. im Jahr 2020
Böblingen	Böblingen	Böbl. Geleener Str./Kinderg. Ost	3	Rtg Geleener Straße	x	x	x	x		x			A-4	
Böblingen	Böblingen	Böbl. Geleener Str./Kinderg. West	4	Rtg Süd	x	x	x	x						
Böblingen	Böblingen	Böbl. Hanns-Klemm-Str. Ost	3	Rtg Heinkelstraße					x					Umbau vsl. im Jahr 2021
Böblingen	Böblingen	Böbl. Hanns-Klemm-Str. Ost	4	Rtg Danziger Straße					x					Umbau vsl. im Jahr 2021
Böblingen	Böblingen	Böbl. Hanns-Klemm-Str. West	3	Rtg Hulb					x					Umbau vsl. im Jahr 2021
Böblingen	Böblingen	Böbl. Hanns-Klemm-Str. West	4	Rtg Technologiepark					x					Umbau vsl. im Jahr 2021
Böblingen	Böblingen	Böbl. Leonardo-da-Vinci-Pl.	3	Rtg Goldberg Realschule	x	x	x	x						
Böblingen	Böblingen	Böbl. Parkstr. (Landratsamt)	3	Rtg Böblingen	x	x	x	x						
Böblingen	Böblingen	Böbl. Parkstr. (Landratsamt)	4	Rtg Tübinger Straße	x	x	x	x						
Böblingen	Böblingen	Böbl. Schulzentrum Murkenbach	3	Rtg Albert-Einstein-Gymnasium						x				Umbau vsl. im Jahr 2022
Böblingen	Böblingen	Böbl. Schulzentrum Murkenbach	4	Rtg Heusteigstraße						x				Umbau 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. 18 cm	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Böblingen	Böblingen	Böbl. Thermalbad (Hexenbuckel)	3	Rtg Thermalbad (Stuttgarter Str.)					x					
Böblingen	Böblingen	Böbl.Thermalbad (Stuttg. Str.)	3	Rtg Freibad	x	x	x	x						
Böblingen	Böblingen	Böbl.Thermalbad (Stuttg. Str.)	4	Rtg Thermalbad	x	x	x	x						
Böblingen	Böblingen	Böblingen	1	Bstg 1	x	x	x	x						
Böblingen	Böblingen	Böblingen	2	Bstg 2	x	x	x	x						
Böblingen	Böblingen	Böblingen	3	Bstg 3	x	x	x	x						
Böblingen	Böblingen	Böblingen	4	Bstg 4	x	x	x	x						
Böblingen	Böblingen	Böblingen	5	Bstg 5	x	x	x	x						
Böblingen	Böblingen	Böblingen	6	Bstg 6	x	x	x	x						
Böblingen	Böblingen	Böblingen	7	Bstg 7	x	x	x	x						
Böblingen	Böblingen	Böblingen	8	Bstg 8	x	x	x	x						
Böblingen	Böblingen	Böblingen	9	Bstg 9	x	x	x	x						
Böblingen	Böblingen	Böblingen	10	Bstg 10	x	x	x	x						
Böblingen	Böblingen	Böblingen	11	Bstg 11	x	x	x	x						
Böblingen	Böblingen	Böblingen	12	Bstg 12	x	x	x	x						
Böblingen	Böblingen	Böblingen	13	Bstg 13	x	x	x	x						
Böblingen	Böblingen	Böblingen	14	Bstg 14	x	x	x	x						
Böblingen	Böblingen	Böblingen	15	Bstg 15	x	x	x	x						
Böblingen	Böblingen	Böblingen	16	Bstg 16	x	x	x	x						
Böblingen	Böblingen	Böblingen Abzw. Rauher Kapf	3	Rtg Schönaicher First/ Breitenst Str.	x	x	x	x						
Böblingen	Böblingen	Böblingen Abzw. Rauher Kapf	4	Rtg Kelterweg	x	x	x	x						
Böblingen	Böblingen	Böblingen Alter Friedhof Nord	3	Rtg Schafgasse	x	x	x	x						

Anlage 4.1a

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord mind. 18 cm	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Böblingen	Böblingen	Böblingen Alter Friedhof Süd	4	Rtg Ost	x	x	x	x						
Böblingen	Böblingen	Böblingen Amsterdamer Str.	3	Rtg Geleener Str.	x	x	x	x						
Böblingen	Böblingen	Böblingen Amsterdamer Str.	4	Rtg Ochsentrog /Geleener Straße /Maurener Weg	x	x	x	x						
Böblingen	Böblingen	Böblingen Arbeiterzentrum	3	Rtg Friedrich-List-Platz/ZOB	x	x	x	x						
Böblingen	Böblingen	Böblingen Berliner Straße Ost	3	Rtg Königsberger Straße					x					Umbau vsl. im Jahr 2020
Böblingen	Böblingen	Böblingen Berliner Straße West	4	Rtg Maurener Weg					x					Umbau vsl. im Jahr 2020
Böblingen	Böblingen	Böblingen Breitensteiner Str.	3	Rtg Nord/Reiterhof	x	x	x	x						
Böblingen	Böblingen	Böblingen Breitensteiner Str.	4	Rtg Süd	x	x	x	x						
Böblingen	Böblingen	Böblingen Breslauer Str. Nord	4	Rtg Kremser Str.	x	x	x	x						
Böblingen	Böblingen	Böblingen Breslauer Str. Süd	3	Rtg Otto-Hahn-Gymnasium	x	x	x	x						
Böblingen	Böblingen	Böblingen Bühler Straße	3	Rtg Waldfriedhof					x					Umbau vsl. im Jahr 2021
Böblingen	Böblingen	Böblingen Bühler Straße	4	Rtg Keltenburgstraße					x					Umbau vsl. im Jahr 2021
Böblingen	Böblingen	Böblingen Calwer Str.	3	Rtg Böblingen	x	x	x	x						
Böblingen	Böblingen	Böblingen Calwer Str.	4	Rtg Dagersheim	x	x	x	x						
Böblingen	Böblingen	Böblingen Calwer Str. (Hulb)	3	Rtg Dagersheim					x				A-2	Umbau während des Neubaus Flugfeldklinikum
Böblingen	Böblingen	Böblingen Calwer Str. (Hulb)	4	Rtg Böblingen					x				A-2	Umbau während des Neubaus Flugfeldklinikum
Böblingen	Böblingen	Böblingen Danziger Straße	3	Rtg Hanns-Klemm-Str. Ost					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. 18 cm	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Böblingen	Böblingen	Böblingen Diezenhaldenweg	3	Rtg Tübinger Straße	x	x	x	x						
Böblingen	Böblingen	Böblingen Dornierstraße	3	Rtg Junkersstraße					x					Umbau vsl. im Jahr 2021
Böblingen	Böblingen	Böblingen Dornierstraße	4	Rtg Hulb					x					Umbau vsl. im Jahr 2021
Böblingen	Böblingen	Böblingen E.-Brändström-Str. Nord	4	Rtg Südwest	x	x	x	x						
Böblingen	Böblingen	Böblingen E.-Brändström-Str. Süd	3	Rtg Kreiskrankenhaus	x	x	x	x						
Böblingen	Böblingen	Böblingen Eichendorff-Schule Nord	3	Rtg Herdweg (Postamt)	x	x	x	x						
Böblingen	Böblingen	Böblingen Eichendorff-Schule Süd	4	Rtg Ost	x	x	x	x						
Böblingen	Böblingen	Böblingen Elbenplatz	3	Rtg Klaffensteinstraße	x	x	x	x						
Böblingen	Böblingen	Böblingen Eugen-Bolz-Str. Ost	4	Rtg Reiterhof					x					Umbau vsl. im Jahr 2020
Böblingen	Böblingen	Böblingen Feldbergstr.	3	Rtg Eichendorff-Schule							x		A-3	
Böblingen	Böblingen	Böblingen Freibad	3	Rtg Thermalbad					x					Umbau vsl. im Jahr 2020
Böblingen	Böblingen	Böblingen Freibad	4	Rtg Silberweg/Stuttgarter Str.					x					Umbau vsl. im Jahr 2020
Böblingen	Böblingen	Böblingen Freiburger Allee	3	Rtg Reiterhof					x					Umbau vsl. im Jahr 2020
Böblingen	Böblingen	Böblingen Freiburger Allee	4	Rtg Diezenhalde (Zentrum) Süd					x					Umbau vsl. im Jahr 2020
Böblingen	Böblingen	Böblingen Freudenstädter Str.	3	Rtg Freiburger Allee					x					Umbau vsl. im Jahr 2020
Böblingen	Böblingen	Böblingen Friedrich-List-Platz	4	Halt von Ost	x	x	x	x						
Böblingen	Böblingen	Böblingen Ganssee	3	Rtg Eichendorff-Schule	x	x	x	x						
Böblingen	Böblingen	Böblingen Ganssee	4	Rtg Süd	x	x	x	x						
Böblingen	Böblingen	Böblingen Geleener Str.	3	Rtg Maurener Weg	x	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. 18 cm	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Böblingen	Böblingen	Böblingen Geleener Str.	4	Rtg Südwest	x	x	x	x						
Böblingen	Böblingen	Böblingen Gemeindehaus	3	Rtg Murkenbachweg					x					Umbau vsl. im Jahr 2021
Böblingen	Böblingen	Böblingen Goldberg (Parkplatz)	3	Rtg. Alle Richtungen	x	x	x	x						
Böblingen	Böblingen	Böblingen Hallenbad	3	Rtg Schönaicher First	x	x	x	x						
Böblingen	Böblingen	Böblingen Hallenbad	4	Rtg Sporthalle	x	x	x	x						
Böblingen	Böblingen	Böblingen Heinkelstraße	3	Rtg Hulb					x					Umbau vsl. im Jahr 2021
Böblingen	Böblingen	Böblingen Heinkelstraße	4	Rtg Hanns-Klemm-Straße Ost					x					Umbau vsl. im Jahr 2021
Böblingen	Böblingen	Böblingen Herdweg (Postamt)	3	Rtg Alter Friedhof	x	x	x	x						
Böblingen	Böblingen	Böblingen Herdweg (Postamt)	4	Rtg Ost	x	x	x	x						
Böblingen	Böblingen	Böblingen Herrenberger Straße Nord	3	Rtg Kreistierheim	x	x	x	x						
Böblingen	Böblingen	Böblingen Herrenberger Straße Süd	4	Rtg Kremser Str.	x	x	x	x						
Böblingen	Böblingen	Böblingen Heusteigstraße	3	Rtg Schulzentrum Murkenbach							x		A-3	
Böblingen	Böblingen	Böblingen Heusteigstraße	4	Rtg Reiterhof							x		A-3	
Böblingen	Böblingen	Böblingen Junkersstraße	3	Rtg Daimler						x				
Böblingen	Böblingen	Böblingen Junkersstraße	4	Rtg Hulb	x	x	x	x						Umbau vsl. im Jahr 2021
Böblingen	Böblingen	Böblingen Karlstraße	3	Rtg Parkstraße (Landratsamt)	x	x	x	x						
Böblingen	Böblingen	Böblingen Keltenburgstr.	3	Rtg Diezenhalde (Zentrum)					x					Umbau vsl. im Jahr 2020
Böblingen	Böblingen	Böblingen Klaffensteinstr.	3	Rtg Sporthalle	x	x	x	x						
Böblingen	Böblingen	Böblingen Klaffensteinstr.	4	Rtg Postplatz					x					Umbau vsl. im Jahr 2021
Böblingen	Böblingen	Böblingen Kleiststr.	3	Rtg Goldberg						x				Umbau 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. 18 cm	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Böblingen	Böblingen	Böblingen Kleiststr.	4	Rtg Böblingen						x				Umbau vsl. im Jahr 2022
Böblingen	Böblingen	Böblingen Königsberger Str.	3	Rtg Steinbeisstraße								x	B-1c	
Böblingen	Böblingen	Böblingen Kreiskrankenhaus Nord	4	Rtg West	x	x	x	x						
Böblingen	Böblingen	Böblingen Kreiskrankenhaus Süd	3	Rtg Thermalbad (Stuttgarter Str.)	x	x	x	x						
Böblingen	Böblingen	Böblingen Kreistierheim	3	Rtg Schickardstraße						x				Umbau vsl. im Jahr 2022
Böblingen	Böblingen	Böblingen Kreistierheim	4	Rtg Herrenberger Straße						x				Umbau vsl. im Jahr 2022
Böblingen	Böblingen	Böblingen Kremser Straße Nord	3	Rtg Herrenberger Str.	x	x	x	x						
Böblingen	Böblingen	Böblingen Kremser Straße Süd	4	Rtg Breslauer Str.	x	x	x	x						
Böblingen	Böblingen	Böblingen Maienplatz	3	Rtg Waldburgstraße	x	x	x	x						
Böblingen	Böblingen	Böblingen Maienplatz	4	Rtg West	x	x	x	x						
Böblingen	Böblingen	Böblingen Maurener Weg Ost	4	Rtg Berliner Str.	x	x	x	x						
Böblingen	Böblingen	Böblingen Maurener Weg West	3	Rtg Amsterdamer Str.	x	x	x	x						
Böblingen	Böblingen	Böblingen Murkenbachweg	3	Rtg Tannenberg					x					
Böblingen	Böblingen	Böblingen Nürtinger Straße	3	Rtg Murkenbachweg					x					
Böblingen	Böblingen	Böblingen Ochsentrog	3	Rtg Amsterdamer Straße	x	x	x	x						
Böblingen	Böblingen	Böblingen Ochsentrog	4	Rtg Waldfriedhof	x	x	x	x						
Böblingen	Böblingen	Böblingen Otto-Hahn-Gymnasium	3	Rtg Königsberger Straße					x					Umbau vsl. im Jahr 2021
Böblingen	Böblingen	Böblingen Otto-Lilienthal-Str.	3	Rtg Heinkelstraße					x					Umbau vsl. im Jahr 2021
Böblingen	Böblingen	Böblingen Otto-Lilienthal-Str.	4	Rtg Dornierstr.					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. 18 cm	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Böblingen	Böblingen	Böblingen Panzerkaserne	3	Rtg Waldorfschule					x					Umbau vsl. im Jahr 2021
Böblingen	Böblingen	Böblingen Postplatz	1	Pos 1					x				A-2	Umbau im Rahmen des Masterplans Schloßbergring, Umbau vsl. im Jahr 2021
Böblingen	Böblingen	Böblingen Postplatz	2	Pos 2					x				A-2	Umbau im Rahmen des Masterplans Schloßbergring, Umbau vsl. im Jahr 2021
Böblingen	Böblingen	Böblingen Postplatz	3	Pos 3						x			A-2	Umbau im Rahmen des Masterplans Schloßbergring
Böblingen	Böblingen	Böblingen Postplatz	4	Pos 4						x			A-2	Umbau im Rahmen des Masterplans Schloßbergring
Böblingen	Böblingen	Böblingen Postplatz	5	Pos 5					x				A-2	Umbau im Rahmen des Masterplans Schloßbergring, Umbau vsl. im Jahr 2021
Böblingen	Böblingen	Böblingen Rauher Kapf	3	Rtg Taunusstr.					x					Umbau vsl. im Jahr 2021
Böblingen	Böblingen	Böblingen Reiterhof	3	Rtg Heusteigstraße						x				Umbau vsl. im Jahr 2022
Böblingen	Böblingen	Böblingen Reiterhof	4	Rtg Freudenstädter Straße						x				Umbau vsl. im Jahr 2022
Böblingen	Böblingen	Böblingen Reußensteinstr.	3	Rtg Schulzentrum Murkenbach	x	x	x	x						
Böblingen	Böblingen	Böblingen Schafgasse	3	Rtg Reußensteinstr.					x					Umbau vsl. im Jahr 2021
Böblingen	Böblingen	Böblingen Schafgasse	4	Rtg Klaffensteinstr.					x					
Böblingen	Böblingen	Böblingen Schönaicher First	3	Rtg Taunusstraße	x	x	x	x						
Böblingen	Böblingen	Böblingen Schönaicher First	4	Rtg Hallenbad	x	x	x	x						
Böblingen	Böblingen	Böblingen Schönaicher Str.	3	Rtg Klaffensteinstraße	x	x	x	x						
Böblingen	Böblingen	Böblingen Schönaicher Str.	4	Rtg Hallenbad/Sporthalle					x					Umbau vsl. im Jahr 2020
Böblingen	Böblingen	Böblingen Schönbuchstr.	3	Rtg Tübinger Str.						x				Umbau 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. 18 cm	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Böblingen	Böblingen	Böblingen Schönbuchstr.	4	Rtg Holzgerlingen						x				Umbau vsl. im Jahr 2022
Böblingen	Böblingen	Böblingen Schwabstraße	3	Rtg Feldbergstraße							x		A-3	
Böblingen	Böblingen	Böblingen Schwabstraße	4	Rtg Postplatz							x		A-3	
Böblingen	Böblingen	Böblingen Silberweg	3	Rtg Goldberg	x	x	x	x						
Böblingen	Böblingen	Böblingen Silberweg	4	Rtg Stuttgarter Straße	x	x	x	x						
Böblingen	Böblingen	Böblingen Sindelfinger Str.	3	Rtg Goldberg-Gymnasium	x	x	x	x						
Böblingen	Böblingen	Böblingen Sindelfinger Str.	4	Rtg Böblingen						x				Umbau vsl. im Jahr 2022
Böblingen	Böblingen	Böblingen Steinbeisstr. Ost	4	Rtg Herrenberger Straße	x	x	x	x						
Böblingen	Böblingen	Böblingen Steinbeisstr. West	3	Rtg Berliner Str.	x	x	x	x						
Böblingen	Böblingen	Böblingen Stettiner Str.	3	Rtg Parkstraße (Landratsamt)					x					Umbau vsl. im Jahr 2021
Böblingen	Böblingen	Böblingen Stuttgarter Str.	3	Rtg Silberweg					x					Umbau vsl. im Jahr 2021
Böblingen	Böblingen	Böblingen Stuttgarter Str.	4	Rtg Friedrich-List-Platz	x	x	x	x						
Böblingen	Böblingen	Böblingen Talstraße	3	Rtg Hanns-Klemm-Straße Ost	x	x	x	x						
Böblingen	Böblingen	Böblingen Tannenberg	3	Rtg Ganssee					x					Umbau vsl. im Jahr 2021
Böblingen	Böblingen	Böblingen Taunusstraße	3	Rtg Rauher Kapf					x					Umbau vsl. im Jahr 2021
Böblingen	Böblingen	Böblingen Taunusstraße	4	Rtg Schönaicher First					x					Umbau vsl. im Jahr 2021
Böblingen	Böblingen	Böblingen Technologiepark	3	Rtg Hanns-Klemm-Straße West	x	x	x	x						
Böblingen	Böblingen	Böblingen Technologiepark	4	Rtg Schickardstraße	x	x	x	x						
Böblingen	Böblingen	Böblingen Tübinger Str.	3	Rtg Stettiner/Parkstr.	x	x	x	x						
Böblingen	Böblingen	Böblingen Tübinger Str.	4	Rtg Schönbuch/ Diezenhalden					x					Umbau vsl. im Jahr 2020

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord mind. 18 cm	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Böblingen	Böblingen	Böblingen Waldburgstr.	3	Rtg Elsa-Brändström-Straße	x	x	x	x						
Böblingen	Böblingen	Böblingen Waldburgstr.	4	Rtg Südwest	x	x	x	x						
Böblingen	Böblingen	Böblingen Waldfriedhof	3	Rtg Ochsentrog	x	x	x	x						
Böblingen	Böblingen	Böblingen Waldfriedhof	4	Rtg Bühler Straße	x	x	x	x						
Böblingen	Böblingen	Böblingen Waldorfschule	3	Rtg Eichendorff-Schule							x		A-3	
Böblingen	Böblingen	Goldberg	3	Rtg Leipziger Str.						x			A-2	Umbau in Abhängigkeit mit dem Autobahnausbau
Böblingen	Böblingen	Goldberg	4	Rtg Silberweg						x			A-2	Umbau in Abhängigkeit mit dem Autobahnausbau
Böblingen	Böblingen	Hulb	3	Rtg Dornierstraße					x					Umbau vsl. im Jahr 2021
Böblingen	Dagersheim	Dagersh. Eichenpfädle	3	Rtg Schützenweg	x	x	x	x						
Böblingen	Dagersheim	Dagersh. Eichenpfädle	4	Rtg Schoßhöfe	x	x	x	x						
Böblingen	Dagersheim	Dagersh. Goethestraße	3	Rtg Schützenweg	x	x	x	x						
Böblingen	Dagersheim	Dagersh. Haus d. Vereine	3	Rtg Hauptstraße	x	x	x	x						
Böblingen	Dagersheim	Dagersh. Haus d. Vereine	4	Rtg Calwer Straße (Hulb)	x	x	x	x						
Böblingen	Dagersheim	Dagersheim Aidlinger Str.	3	Rtg Robert-Bosch-Straße						x				Umbau vsl. im Jahr 2022
Böblingen	Dagersheim	Dagersheim Hauptstraße	3	Rtg Alter Friedhof	x	x	x	x						
Böblingen	Dagersheim	Dagersheim Hauptstraße	4	Rtg Haus der Vereine	x	x	x	x						
Böblingen	Dagersheim	Dagersheim Kirche	3	Rtg Aidlinger Straße					x					Umbau vsl. im Jahr 2021
Böblingen	Dagersheim	Dagersheim Kirche	4	Rtg Schützenweg					x					Umbau vsl. im Jahr 2021
Böblingen	Dagersheim	Dagersheim Post	3	Rtg Kirche						x				Umbau vsl. im Jahr 2022
Böblingen	Dagersheim	Dagersheim Schützenweg	3	Rtg Kirche	x	x	x	x						
Böblingen	Dagersheim	Dagersheim Schützenweg	4	Rtg Eichenpfädle						x				Umbau 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. 18 cm	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Bondorf		Bondorf	H	alle Rtg	x	x	x	x						
Bondorf		Bondorf Bahnbrücke	3	Rtg Hochwiesenstraße	x	x	x	x						
Bondorf		Bondorf Bahnbrücke	4	Rtg Mötzingen	x	x	x	x						
Bondorf		Bondorf Hailfinger Str.	3	Rtg Hochwiesenstraße								x	B-1	Die nächste barrierefreie Haltestelle befindet sich in mittelbarer Nähe.
Bondorf		Bondorf Hailfinger Str.	4	Rtg Wartehalle								x	B-1	Die nächste barrierefreie Haltestelle befindet sich in mittelbarer Nähe.
Bondorf		Bondorf Hochwiesenstr.	3	Rtg Nebringer Straße	x	x	x	x						
Bondorf		Bondorf Hochwiesenstr.	4	Rtg Bahnbrücke	x	x	x	x						
Bondorf		Bondorf Im Backenschlag	3	Rtg Hailfinger Straße	x	x	x	x						
Bondorf		Bondorf Im Backenschlag	4	Rtg Wartehalle	x	x	x	x						
Bondorf		Bondorf Nebringer Straße	4	Rtg Hochwiesenstraße							x		A-3	
Bondorf		Bondorf Niederreutin	3	Rtg Goethe-/Hölderlinstraße						x			A-3	*Zuständigkeit Landkreis*
Bondorf		Bondorf Niederreutin	4	Rtg Bondorf						x			A-3	*Zuständigkeit Landkreis*
Bondorf		Bondorf Weildorf	4	Rtg Nebringer Straße							x		A-3	

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord mind. 18 cm	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Deckenpfronn		Deckenpfr. Dorfgem. Tennental	3	Rtg Brühlstraße	x	x	x	x						
Deckenpfronn		Deckenpfr. Dorfgem. Tennental	4	Rtg Grabenstraße	x	x	x	x						
Deckenpfronn		Deckenpfronn Brühlstraße	3	Rtg Gärtringen	x		x	x		x				
Deckenpfronn		Deckenpfronn Brühlstraße	4	Rtg Rathaus	x		x	x		x				
Deckenpfronn		Deckenpfronn Frontalstr.	3	Rtg Tübinger Straße	x	x	x	x						
Deckenpfronn		Deckenpfronn Rathaus	3	Rtg Brühlstraße	x	x	x	x						
Deckenpfronn		Deckenpfronn Rathaus	4	Rtg Gültingen/ Lerchenberg	x		x	x		x			A-2	
Deckenpfronn		Deckenpfronn Siemensstr.	3	Rtg Oberjesingen	x	x	x	x						
Deckenpfronn		Deckenpfronn Tübinger Str.	3	Rtg Rathaus	x	x	x	x						
Deckenpfronn		Deckenpfronn Tübinger Str.	4	Rtg Siemensstr.	x	x	x	x						

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord mind. 18 cm	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Ehningen		Ehningen	3	Rtg Ankunft/Abfahrt	x	x	x	x						
Ehningen		Ehningen IBM	3	Rtg Ehningen	x	x	x	x						
Ehningen		Ehningen IBM	4	Rtg Hildrizhausen	x	x	x	x						
Ehningen		Ehningen Im Letten	3	Rtg IBM					x					
Ehningen		Ehningen Im Letten	4	Rtg Königsberger Straße					x					
Ehningen		Ehningen Königsb. Str.	3	Rtg Im Letten					x					
Ehningen		Ehningen Königsb. Str.	4	Rtg Würmbrücke					x					
Ehningen		Ehningen Würmbrücke	3	Rtg Königsberger Straße					x					
Ehningen		Ehningen Würmbrücke	4	Rtg Ehningen					x					

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord mind. 18 cm	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Gärtringen		Gärtr. Feuerwehrgerätehaus	3	Rtg Schwarzwaldstraße			x	x		x				
Gärtringen		Gärtr. Feuerwehrgerätehaus	4	Rtg Rathaus			x	x		x				
Gärtringen		Gärtringen	3	Rtg Ankunft/Abfahrt			x	x	x					*Die Zuständigkeit wird noch durch den VVS geprüft*
Gärtringen		Gärtringen Grabenstraße	3	Rtg Dorfgemeinschaft Tennental			x	x			x		A-2	
Gärtringen		Gärtringen Rathaus	3	Rtg Feuerwehrgerätehaus			x	x		x				
Gärtringen		Gärtringen Rathaus	5	Ersatz Rtg Feuerwehrgerätehaus			x	x		x				
Gärtringen		Gärtringen Rathaus	6	Ersatz Rtg Gärtringen			x	x		x				
Gärtringen		Gärtringen Schwarzwaldstr.	3	Rtg Grabenstraße				x	x					
Gärtringen	Rohrau	Rohrau Rathaus	3	Rtg Jennerstraße/ Gärtringen	x		x	x	x					
Gärtringen		Gärtringen Riedbrunnen	3	Rtg Schelmenwiesen	x	x	x	x						
Gärtringen		Gärtringen Schelmenwiesen	3	Rtg Bahnhof						x				
Gärtringen		Gärtringen Schelmenwiesen	4	Rtg Riedbrunnen						x				

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord mind. 18 cm	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Gäufelden	Gäufelden	Gäufelden	3	SEV Rtg Bondorf						x			A-2	Geplanter Umbau: 2024 – 2025; Zeitlich nach dem barrierefreien Umbau des Bahnhofs durch die DB zusammen mit der P+R-Anlage
Gäufelden	Gäufelden	Gäufelden	4	SEV Rtg Herrenberg						x			A-2	Geplanter Umbau: 2024 – 2025; Zeitlich nach dem barrierefreien Umbau des Bahnhofs durch die DB zusammen mit der P+R-Anlage
Gäufelden	Nebringen	Bettäcker	3	Ortseingang Richt. Ortsmitte	x	x	x	x						
Gäufelden	Nebringen	Bettäcker	4	Ortsausgang Richt.Jettingen	x	x	x	x						
Gäufelden	Nebringen	Nebringen Postamt	3	Rtg Stuttgarter Str./Tailfinger Straße					x				A-2	Der Umbau ist abhängig vom Ausbau der Öschelbronner Str. durch den LK BB (geplant 2021).
Gäufelden	Nebringen	Nebringen Postamt	4	Rtg Straßenmeisterei					x				A-2	Der Umbau ist abhängig vom Ausbau der Öschelbronner Str. durch den LK BB (geplant 2021).
Gäufelden	Öschelbronn	Öschelbr. Mötzinger Str.	3	Rtg Stuttgarter Straße						x				
Gäufelden	Öschelbronn	Öschelbr. Mötzinger Str.	4	Rtg Radsporthalle						x				
Gäufelden	Öschelbronn	Öschelbronn Post	3	Rtg Ankunft /Abfahrt/Öschelbr. Str.	x	x	x	x						
Gäufelden	Öschelbronn	Öschelbronn Post	4	Rtg Rathaus	x	x	x	x						
Gäufelden	Öschelbronn	Öschelbronn Rathaus	3	Rtg Post						x			A-2	Der Umbau ist abhängig vom Ausbau der Stuttgarter Str. durch den LK BB.
Gäufelden	Öschelbronn	Öschelbronn Rathaus	4	Rtg Stuttgarter Straße						x			A-2	Der Umbau ist abhängig vom Ausbau der Stuttgarter Str. durch den LK BB.

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord mind. 18 cm	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Gäufelden	Öschelbronn	Öschelbronn Stuttg. Str.	3	Rtg Rathaus						x			A-2	Der Umbau ist abhängig vom Ausbau der Stuttgarter Str. durch den LK BB.
Gäufelden	Öschelbronn	Öschelbronn Stuttg. Str.	4	Rtg Postamt						x			A-2	Der Umbau ist abhängig vom Ausbau der Stuttgarter Str. durch den LK BB.
Gäufelden	Öschelbronn	Öschelbronn Tailfinger Str.	3	Rtg Bondorf/Weildorf							x		A-3	
Gäufelden	Tailfingen	Tailfingen Maueräcker	3	Rtg Rathaus Tailfingen					x					
Gäufelden	Tailfingen	Tailfingen Maueräcker	4	Rtg Bahnhofstr.					x					
Gäufelden	Tailfingen	Tailfingen Rathaus	3	Rtg Kirche					x					
Gäufelden	Tailfingen	Tailfingen Rathaus	4	Rtg Bahnhofstraße					x					
Gäufelden	Tailfingen	Tailfingen Schulstraße	3	Rtg Nebringen/Gültstein					x					

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord mind. 18 cm	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Grafenau	Dätzingen	Dätzingen Abzw.	3	Aidlingen						x			A-2	Erschließung Kälberne
Grafenau	Dätzingen	Dätzingen Abzw.	4	Döffingen						x			A-2	Erschließung Kälberne
Grafenau	Dätzingen	Dätzingen Kreuzstraße	3	Rtg Rathaus	x	x	x	x						
Grafenau	Dätzingen	Dätzingen Kreuzstraße	4	Rtg Döffingen						x			A-2	Erschließung Kälberne
Grafenau	Dätzingen	Dätzingen Rathaus	3	Ostelsheim								x	B-1	
Grafenau	Dätzingen	Dätzingen Rathaus	4	Döffingen								x	A-1, A-2	
Grafenau	Dätzingen	Dätzingen Schule	3	Döffingen								x	A-1	
Grafenau	Döffingen	Döffingen Drosselweg	3	Rtg Elsterweg								x	B-1	
Grafenau	Döffingen	Döffingen Elsterweg	3	Rtg Seeger								x	B-1	
Grafenau	Döffingen	Döffingen Kapellenberg	3	Ortsmitte Döffingen								x	A-1	
Grafenau	Döffingen	Döffingen Kapellenberg	4	Ortsausgang Darmsheim								x	A-1	
Grafenau	Döffingen	Döffingen Löchlesberg	3	Ortsausgang Darmsheim								x	A-1	
Grafenau	Döffingen	Döffingen Löchlesberg	4	Ortsmitte Döffingen								x	A-1	
Grafenau	Döffingen	Döffingen Mittenbühl	3	Ortsmitte Döffingen								x	B-1	
Grafenau	Döffingen	Döffingen Mittenbühl	4	Maichingen								x	B-1	
Grafenau	Döffingen	Döffingen Rathaus	3	Ortsausgang								x	A-1	
Grafenau	Döffingen	Döffingen Rathaus	4	Ortsmitte Döffingen								x	A-1	
Grafenau	Döffingen	Döffingen Röte	3	Rtg Mittenbühl	x	x	x	x						
Grafenau	Döffingen	Döffingen Röte	4	Rtg Hallenbad	x	x	x	x						
Grafenau	Döffingen	Döffingen Seeger	3	Rtg Alter Friedhof	x	x	x	x						
Grafenau	Döffingen	Döffingen Seeger	4	Rtg Abzweig	x	x	x	x						
Grafenau	Döffingen	Döffingen Ulrichweg	3	Ortsmitte Döffingen								x	B-1	
Grafenau	Döffingen	Döffingen Ulrichweg	4	Maichingen								x	B-1	

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord mind. 18 cm	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Herrenberg	Affstätt	Affstätt Kirche	3	Rtg Nelkenstraße						x			A-2	Der Umbau erfolgt im Jahr 2022.
Herrenberg	Affstätt	Affstätt Nelkenstr.	3	Rtg Mühlweg					x					Der Umbau erfolgt im Jahr 2021.
Herrenberg	Affstätt	Affstätt Rathaus	3	Rtg Jennerstraße			x	x		x			A-2	Der Umbau erfolgt im Jahr 2022.
Herrenberg	Gültstein	Gültstein Einsteinstraße	3	Rtg Weingartenstraße	x	x	x	x						
Herrenberg	Gültstein	Gültstein Einsteinstraße	4	Rtg Holzsteig	x	x	x	x						
Herrenberg	Gültstein	Gültstein Erholungsheim	3	Rtg Heerstraße					x					Der Umbau erfolgt im Jahr 2021.
Herrenberg	Gültstein	Gültstein Erholungsheim	4	Rtg Kirche			x	x	x					Der Umbau erfolgt im Jahr 2021.
Herrenberg	Gültstein	Gültstein Heerstraße	3	Rtg Holzsteig					x					Der Umbau erfolgt im Jahr 2021.
Herrenberg	Gültstein	Gültstein Heerstraße	4	Rtg Erholungsheim			x	x	x					Der Umbau erfolgt im Jahr 2021.
Herrenberg	Gültstein	Gültstein Holzsteig	3	Rtg Hallenbad			x	x	x					Der Umbau erfolgt im Jahr 2021.
Herrenberg	Gültstein	Gültstein Holzsteig	4	Rtg Heerstraße			x	x	x					Der Umbau erfolgt im Jahr 2021.
Herrenberg	Gültstein	Gültstein Kirche	3	Rtg Erholungsheim			x	x	x					Der Umbau erfolgt im Jahr 2021.
Herrenberg	Gültstein	Gültstein Kirche	4	Rtg Tailfingen			x	x	x					Der Umbau erfolgt im Jahr 2021.
Herrenberg	Haslach	Haslach Aussiedlerhöfe	3	Rtg Randenstraße			x	x		x			A-2	*Zuständigkeit Landkreis:* Der Umbau wird i.d.R. im Zusammenhang mit einer Straßensanierung durch-geführt. Vor dem 01.01.2022 ist keine Sanierung der Straße geplant.

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord mind. 18 cm	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Herrenberg	Haslach	Haslach Aussiedlerhöfe	4	Rtg Schulmeisterbuche			x	x		x			A-2	*Zuständigkeit Landkreis:* Der Umbau wird i.d.R. im Zusammenhang mit einer Straßensanierung durch-geführt. Vor dem 01.01.2022 ist keine Sanierung der Straße geplant.
Herrenberg	Haslach	Haslach Kirche	3	Rtg Sindlinger Straße			x	x	x					Der Umbau erfolgt im Jahr 2021.
Herrenberg	Haslach	Haslach Kirche	4	Rtg Randenstraße			x	x	x					Der Umbau erfolgt im Jahr 2021.
Herrenberg	Haslach	Haslach Randenstraße	3	Rtg Schulmeisterbuche			x		x					Der Umbau erfolgt im Jahr 2021.
Herrenberg	Haslach	Haslach Randenstraße	4	Rtg Kirche			x		x					Der Umbau erfolgt im Jahr 2021.
Herrenberg	Haslach	Haslach Schelmenäcker	3	Rtg Sindlingen Aussiedlerhöfe					x					Der Umbau erfolgt im Jahr 2021.
Herrenberg	Haslach	Haslach Schelmenäcker	4	Rtg Sindlinger Straße					x					Der Umbau erfolgt im Jahr 2021.
Herrenberg	Haslach	Haslach Sindlinger Str.	3	Rtg Schelmenäcker					x					Der Umbau erfolgt im Jahr 2021.
Herrenberg	Haslach	Haslach Sindlinger Str.	4	Rtg Kirche					x					Der Umbau erfolgt im Jahr 2021.
Herrenberg	Herrenberg	Herrenb. Kreiskrankenh. (B28)	3	Rtg Greutäckerst./Holzsteig			x	x	x					Der Umbau erfolgt im Jahr 2020.
Herrenberg	Herrenberg	Herrenb. Kreiskrankenh. (B28)	4	Rtg Hindenburgstraße			x	x	x					Der Umbau erfolgt im Jahr 2020.
Herrenberg	Herrenberg	Herrenberg	A	Bstg A			x	x	x					Der Umbau erfolgt im Jahr 2021.
Herrenberg	Herrenberg	Herrenberg	B	Bstg B			x	x	x					Der Umbau erfolgt im Jahr 2021.
Herrenberg	Herrenberg	Herrenberg	C	Bstg C			x	x	x					Der Umbau erfolgt 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. 18 cm	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Herrenberg	Herrenberg	Herrenberg	D	Bstg D			x	x	x					Der Umbau erfolgt im Jahr 2021.
Herrenberg	Herrenberg	Herrenberg	E	Bstg E			x	x	x					Der Umbau erfolgt im Jahr 2021.
Herrenberg	Herrenberg	Herrenberg	F	Bstg F			x	x	x					Der Umbau erfolgt im Jahr 2021.
Herrenberg	Herrenberg	Herrenberg Adlerstraße	3	Rtg Im Vogelsang				x	x				A-2	Der Umbau erfolgt im Jahr 2021/2022.
Herrenberg	Herrenberg	Herrenberg Affstätter Tal	3	Rtg Stadthalle					x				A-2	Der Umbau erfolgt im Jahr 2021/2022.
Herrenberg	Herrenberg	Herrenberg Akazienweg	3	Rtg Wittenberger Straße					x				A-2	Der Umbau erfolgt im Jahr 2021/2022.
Herrenberg	Herrenberg	Herrenberg Altstadtgarage	3	Rtg Hallenbad					x					Der Umbau erfolgt im Jahr 2020.
Herrenberg	Herrenberg	Alzentalstraße	3	Rtg Hallenbad					x				A-2	Der Umbau erfolgt im Jahr 2021/2022.
Herrenberg	Herrenberg	Alzentalstraße	4	Rtg ZOB					x				A-2	Der Umbau erfolgt im Jahr 2021/2022.
Herrenberg	Herrenberg	Herrenberg Amselweg	3	Rtg Finkenweg					x				A-2	Der Umbau erfolgt im Jahr 2021/2022.
Herrenberg	Herrenberg	Herrenberg Beethovenstraße	3	Rtg Grafenweg				x	x				A-2	Der Umbau erfolgt im Jahr 2021/2022.
Herrenberg	Herrenberg	Herrenberg Beethovenstraße	4	Rtg Hallenbad					x				A-2	Der Umbau erfolgt im Jahr 2021/2022.
Herrenberg	Herrenberg	Herrenberg Benzstraße	3	Rtg Umspannwerk					x				A-2	Der Umbau erfolgt im Jahr 2021/2022.
Herrenberg	Herrenberg	Herrenberg Berliner Straße	3	Rtg Schießtäle					x					Der Umbau erfolgt im Jahr 2020.
Herrenberg	Herrenberg	Herrenberg Berliner Straße	4	Rtg Schulmeisterbuche					x					Der Umbau erfolgt im Jahr 2020.
Herrenberg	Herrenberg	Herrenberg Bronntor	3	Rtg Benzstraße			x	x	x					Der Umbau erfolgt im Jahr 2020.

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord mind. 18 cm	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Herrenberg	Herrenberg	Herrenberg Bronntor	4	Rtg ZOB Bahnhofstr.					x					Der Umbau erfolgt im Jahr 2020.
Herrenberg	Herrenberg	Herrenberg Daimlerstraße	3	Rtg Affstätter Tal					x				A-2	Der Umbau erfolgt im Jahr 2021/2022.
Herrenberg	Herrenberg	Herrenberg Eichenweg	3	Rtg Im Steingraben					x				A-2	Der Umbau erfolgt im Jahr 2021/2022.
Herrenberg	Herrenberg	Herrenberg Finkenweg	3	Rtg Herrenberg								x	B-2	
Herrenberg	Herrenberg	Herrenberg Fröbelschule	3	Rtg Im Seele					x				A-2	Der Umbau erfolgt im Jahr 2021/2022.
Herrenberg	Herrenberg	Herrenberg Grafenweg	3	Rtg Waldfriedhof					x				A-2	Der Umbau erfolgt im Jahr 2021/2022.
Herrenberg	Herrenberg	Herrenberg Grafenweg	4	Rtg Herzogweg					x				A-2	Der Umbau erfolgt im Jahr 2021/2022.
Herrenberg	Herrenberg	Herrenberg Gültsteiner Straße	3						x				A-2	Der Umbau erfolgt im Jahr 2021/2022.
Herrenberg	Herrenberg	Herrenberg Gültsteiner Straße	4						x				A-2	Der Umbau erfolgt im Jahr 2021/2022.
Herrenberg	Herrenberg	Herrenberg Hallenbad	3	Rtg alle Richtungen			x	x	x					Der Umbau erfolgt im Jahr 2020.
Herrenberg	Herrenberg	Herrenberg Hallenbad	4	Rtg Stadtfriedhof					x				A-2	Der Umbau erfolgt im Jahr 2021/2022.
Herrenberg	Herrenberg	Herrenberg Herzogweg	3	Rtg Grafenweg					x				A-2	Der Umbau erfolgt im Jahr 2021/2022.
Herrenberg	Herrenberg	Herrenberg Herzogweg	4	Rtg Seniorenzentrum					x				A-2	Der Umbau erfolgt im Jahr 2021/2022.
Herrenberg	Herrenberg	Herrenberg Hildrizhauser Str.	3	Rtg Seniorenzentrum					x				A-2	Der Umbau erfolgt im Jahr 2021/2022.
Herrenberg	Herrenberg	Herrenberg Hildrizhauser Str.	4	Rtg Hindenburgstr.					x				A-2	Die Haltestelle wird auf die Hildrizhauser Straße verlegt. Der Umbau erfolgt im Jahr 2021/2022.
Herrenberg	Herrenberg	Herrenberg Hindenburgstr.	3	Rtg Mariengarage			x	x	x					Der Umbau erfolgt im Jahr 2020.

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord mind. 18 cm	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Herrenberg	Herrenberg	Herrenberg Hindenburgstr.	4	Rtg ZOB Bahnhofstr.					x					Der Umbau erfolgt im Jahr 2020.
Herrenberg	Herrenberg	Herrenberg Horber Straße	3						x					Der Umbau erfolgt im Jahr 2020.
Herrenberg	Herrenberg	Herrenberg Horber Straße	4						x					Der Umbau erfolgt im Jahr 2020.
Herrenberg	Herrenberg	Herrenberg Im Seele	3	Rtg Adlerstraße				x	x				A-2	Der Umbau erfolgt im Jahr 2021/2022.
Herrenberg	Herrenberg	Herrenberg Im Steingraben	3	Rtg Akazienweg					x				A-2	Der Umbau erfolgt im Jahr 2021/2022.
Herrenberg	Herrenberg	Herrenberg Im Vogelsang	3	Rtg Zeisigweg					x				A-2	Der Umbau erfolgt im Jahr 2021/2022.
Herrenberg	Herrenberg	Herrenberg Kalkofenstr.	1	Bstg 1	x		x	x	x					Der Umbau erfolgt im Jahr 2021.
Herrenberg	Herrenberg	Herrenberg Kalkofenstr.	2	Bstg 2	x		x	x	x					Der Umbau erfolgt im Jahr 2021.
Herrenberg	Herrenberg	Herrenberg Kalkofenstr.	3	Bstg 3	x		x	x	x					Der Umbau erfolgt im Jahr 2021.
Herrenberg	Herrenberg	Herrenberg Käthe-Kollwitz-Str.	3	Rtg Fröbelschule			x	x	x				A-2	Der Umbau erfolgt im Jahr 2021/2022.
Herrenberg	Herrenberg	Herrenberg Königsberger Straße	3	Rtg Sankt Martin					x				A-2	Der Umbau erfolgt im Jahr 2021/2022.
Herrenberg	Herrenberg	Herrenberg Lüglenweg	3						x				A-2	Der Umbau erfolgt im Jahr 2021/2022.
Herrenberg	Herrenberg	Herrenberg Lüglenweg	4						x				A-2	Der Umbau erfolgt im Jahr 2021/2022.
Herrenberg	Herrenberg	Herrenberg Mühlweg	3	Rtg Rathaus			x		x					Der Umbau erfolgt im Jahr 2020.
Herrenberg	Herrenberg	Herrenberg Mühlweg	4	Rtg Vogt-Heß-Schule			x		x					Der Umbau erfolgt im Jahr 2020.
Herrenberg	Herrenberg	Herrenberg Porschestraße	3	Rtg Daimlerstraße			x	x	x				A-2	Der Umbau erfolgt im Jahr 2021/2022.

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord mind. 18 cm	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Herrenberg	Herrenberg	Herrenberg Reinhold-Schick-Pl.	3	Rtg Herrenberg ZOB			x		x					Der Umbau erfolgt im Jahr 2020.
Herrenberg	Herrenberg	Herrenberg Reinhold-Schick-Pl.	4	Rtg Eichenweg			x		x					Der Umbau erfolgt im Jahr 2020.
Herrenberg	Herrenberg	Herrenberg Sankt Martin	3	Rtg Vogt-Heß-Schule			x	x	x				A-2	Der Umbau erfolgt im Jahr 2021/2022.
Herrenberg	Herrenberg	Herrenberg Schießmauer	3	Rtg Mühlweg					x				A-2	Der Umbau erfolgt im Jahr 2021/2022.
Herrenberg	Herrenberg	Herrenberg Schießmauer	4	Rtg Affstätter Tal					x				A-2	Der Umbau erfolgt im Jahr 2021/2022.
Herrenberg	Herrenberg	Herrenberg Schießtäle	3	Rtg ZOB Kalkofenstraße	x	x	x	x						
Herrenberg	Herrenberg	Herrenberg Schulmeisterbuche	3	Rtg Jettingen	x	x	x	x						
Herrenberg	Herrenberg	Herrenberg Schulmeisterbuche	4	Rtg Haslach/Herrenberg	x	x	x	x						
Herrenberg	Herrenberg	Herrenberg Seniorenzentrum	4	Rtg Hildrizhauser Str.					x				A-2	Der Umbau erfolgt im Jahr 2021/2022.
Herrenberg	Herrenberg	Herrenberg Stadthalle	3	Rtg Bronntor				x				x	B-2	
Herrenberg	Herrenberg	Herrenberg Stadtwerke	3	Rtg IBM					x				A-2	Der Umbau erfolgt im Jahr 2021/2022.
Herrenberg	Herrenberg	Herrenberg Straßenmeisterei	3	Rtg Nebringen/ Tailfingen					x					Der Umbau erfolgt im Jahr 2020/2021.
Herrenberg	Herrenberg	Herrenberg Straßenmeisterei	4	Rtg Bahnhofstraße			x	x	x					Der Umbau erfolgt im Jahr 2020/2021.
Herrenberg	Herrenberg	Herrenberg Torgauer Weg	3	Rtg Königsberger Straße								x	B-1	
Herrenberg	Herrenberg	Herrenberg Vogt-Heß-Schule	3	Rtg Berliner Straße			x	x	x				A-2	Der Umbau erfolgt im Jahr 2021/2022.
Herrenberg	Herrenberg	Herrenberg Waldfriedhof	3	Rtg Grafenweg	x	x	x	x						
Herrenberg	Herrenberg	Herrenberg Wittenberger Straße	3	Rtg Torgauer Weg								x	B-1	

Anlage 4.1a

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord mind. 18 cm	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Herrenberg	Herrenberg	Herrenberg Zeisigweg	3	Rtg Amselweg					x				A-2	Der Umbau erfolgt im Jahr 2021/2022.
Herrenberg	Kayh	Kayh Herrenberger Str.	3	Rtg Rathaus			x		x				A-2	Der Umbau erfolgt im Jahr 2021.
Herrenberg	Kayh	Kayh Herrenberger Str.	4	Rtg Abzweigung			x		x				A-2	Der Umbau erfolgt im Jahr 2021.
Herrenberg	Kayh	Kayh Obere Äcker	3	Rtg Lamm	x		x	x	x				A-2	Die Ergänzung der Boden-indikatoren erfolgt mit dem Umbau von Pos. 4
Herrenberg	Kayh	Kayh Obere Äcker	4	Rtg Rathaus				x	x				A-2	Der Umbau erfolgt im Jahr 2021.
Herrenberg	Kayh	Kayh Rathaus	3	Rtg Obere Äcker			x	x	x					Der Umbau erfolgt im Jahr 2021.
Herrenberg	Kayh	Kayh Rathaus	4	Rtg Herrenberger Straße			x	x	x					Der Umbau erfolgt im Jahr 2021.
Herrenberg	Kuppingen	Kuppingen A.-Haut-Gasse	3	Rtg Oberjesingen	x		x	x	x					
Herrenberg	Kuppingen	Kuppingen A.-Haut-Gasse	4	Rtg Affstätt	x		x	x	x					
Herrenberg	Kuppingen	Kuppingen Jennerstr.	3	Rtg Albrecht-Haut-Gasse			x	x	x					Der Umbau erfolgt im Jahr 2021.
Herrenberg	Kuppingen	Kuppingen Jennerstr.	4	Rtg Kirche			x	x	x					Der Umbau erfolgt im Jahr 2021.
Herrenberg	Kuppingen	Kuppingen Jettinger Str.	3	Rtg Weinbergstraße			x	x	x					Der Umbau erfolgt im Jahr 2021.
Herrenberg	Kuppingen	Kuppingen Jettinger Str.	4	Rtg Jennerstraße			x	x	x					Der Umbau erfolgt im Jahr 2021.
Herrenberg	Mönchberg	Mönchberg Abzw.	3	Rtg Herrenberger Straße	x	x	x	x						
Herrenberg	Mönchberg	Mönchberg Abzw.	4	Rtg Weingartenstraße	x	x	x	x						
Herrenberg	Mönchberg	Mönchberg Greutäckerstraße	3	Rtg Weingartenstraße / Däuble								x	B-2	
Herrenberg	Mönchberg	Mönchberg Greutäckerstraße	4	Rtg Herrenberg / Kayh					x					Der Umbau erfolgt 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. 18 cm	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Herrenberg	Mönchberg	Mönchberg Schule	3	Rtg alle Richtungen					x					Der Umbau erfolgt im Jahr 2021.
Herrenberg	Mönchberg	Mönchberg Weingartenstr.	3	Rtg alle Richtungen	x	x	x	x						
Herrenberg	Oberjesingen	Oberjesingen Calwer Str.	3	Rtg Tübinger Straße					x					Der Umbau erfolgt im Jahr 2020.
Herrenberg	Oberjesingen	Oberjesingen Calwer Str.	4	Rtg Zaberstr.					x					Der Umbau erfolgt im Jahr 2020.
Herrenberg	Oberjesingen	Oberjesingen Zaberstraße	3	Rtg Grundschule/ Calwer Str.					x					Der Umbau erfolgt im Jahr 2020.
Herrenberg	Oberjesingen	Oberjesingen Zaberstraße	4	Rtg A.-Haut-Gasse					x					Der Umbau erfolgt im Jahr 2020.

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord mind. 18 cm	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Hildrizhausen		Hildrizhausen Altdorfer Str.	3	Rtg Ehningen								x	B-1a	
Hildrizhausen		Hildrizhausen Altdorfer Str.	4	Rtg Altdorf								x	B-1a	
Hildrizhausen		Hildrizhausen Altes Rathaus	3	Rtg Altdorfer Straße	x	x	x	x						
Hildrizhausen		Hildrizhausen Altes Rathaus	4	Rtg IBM	x	x	x	x						
Hildrizhausen		Hildrizhausen Th.-Heuss-Str.	3	Rtg Ehningen					x					
Hildrizhausen		Hildrizhausen Th.-Heuss-Str.	4	Rtg Altdorf					x					

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord mind. 18 cm	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Holzgerlingen		Holzgerl. Achalmstraße	3	Rtg. Tübinger Str.	x	x	x	x						
Holzgerlingen		Holzgerl. Achalmstraße	4	Rtg. Holzgerlingen Bf	x	x	x	x						
Holzgerlingen		Holzgerl. Birkenstraße	3	Rtg Schönberg			x	x				x	B-1b, B-1c	
Holzgerlingen		Holzgerl. Birkenstraße	4	Rtg Bühlenstraße			x	x				x	B-1b, B-1c	
Holzgerlingen		Holzgerl. Germanenstraße	3	Rtg Hohenzollernstraße/ Böblingen			x	x				x	B-1	
Holzgerlingen		Holzgerl. Germanenstraße	4	Rtg Rathaus			x	x				x	B-1	
Holzgerlingen		Holzgerlingen	3	Rtg Rathaus	x	x	x	x						
Holzgerlingen		Holzgerlingen	4	Rtg Stäuchle	x	x	x	x						
Holzgerlingen		Holzgerlingen Abzw.	3	Rtg Böblingen	x	x	x	x						
Holzgerlingen		Holzgerlingen Abzw.	4	Rtg Schaichhof	x	x	x	x						
Holzgerlingen		Holzgerlingen Altenzentrum	3	Rtg Hohenzollernstraße	x	x	x	x						
Holzgerlingen		Holzgerlingen Altenzentrum	4	Rtg Rathaus	x	x	x	x						
Holzgerlingen		Holzgerlingen Buch	3	Rtg Lindenbrunnen			x	x				x	B-1c	
Holzgerlingen		Holzgerlingen Buch	4	Rtg Schaichhof			x	x				x	B-1c	
Holzgerlingen		Holzgerlingen Bühlenstr.	3	Rtg Birkenstraße	x	x	x	x						
Holzgerlingen		Holzgerlingen Gymnasium	3	Rtg Alle Richtungen			x	x				x	A-1	
Holzgerlingen		Holzgerlingen Hohenzollernstr.	3	Rtg Lilienstr./ Altenzentrum/ Gymnasium	x	x	x	x						
Holzgerlingen		Holzgerlingen Hohenzollernstr.	4	Rtg Germanenstraße/ Böblingen	x	x	x	x						
Holzgerlingen		Holzgerlingen Lilienstraße	3	Rtg Bühlenstraße			x	x				x	B-1b, B-1c	
Holzgerlingen		Holzgerlingen Lilienstraße	4	Rtg Hohenzollernstraße			x	x				x	B-1b, B-1c	

Anlage 4.1a

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord mind. 18 cm	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Holzgerlingen		Holzgerlingen Mittlere Mühle	3	Rtg Seestraße/ Breitenstein			x	x		x			A-2	*Zuständigkeit Landkreis:* Der Umbau wird in der Regel im Zusammenhang mit einer Straßensanierung durchgeführt. Vor dem 01.01.2022 ist keine Sanierung der Straße geplant.
Holzgerlingen		Holzgerlingen Mittlere Mühle	4	Rtg Schönberg	x	x	x	x						
Holzgerlingen		Holzgerlingen Rathaus	3	Rtg Germanenstraße	x	x	x	x						
Holzgerlingen		Holzgerlingen Rathaus	4	Rtg Holzgerlingen	x	x	x	x						
Holzgerlingen		Holzgerlingen Schaichhof	3	Rtg Holzgerlingen			x	x		x			A-2	*Zuständigkeit Bund; Ausführung i.d.R. gemeinsam oder in Absprache mit Landkreis:* Der Umbau wird in der Regel im Zusammenhang mit einer Straßensanierung durchgeführt. Vor dem 01.01.2022 ist keine Sanierung der Straße geplant.
Holzgerlingen		Holzgerlingen Schaichhof	4	Rtg Schaichhof/ Tübingen			x	x		x			A-2	*Zuständigkeit Bund; Ausführung i.d.R. gemeinsam oder in Absprache mit Landkreis: D*er Umbau wird in der Regel im Zusammenhang mit einer Straßensanierung durchgeführt. Vor dem 01.01.2022 ist keine Sanierung der Straße geplant.
Holzgerlingen		Holzgerlingen Schönberg	3	Rtg Mittlere Mühle	x	x	x	x						
Holzgerlingen		Holzgerlingen Schönberg	4	Rtg Birkenstraße	x	x	x	x						
Holzgerlingen		Holzgerlingen Stäuchle	3	Rtg Holzgerlingen			x	x				x	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. 18 cm	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Holzgerlingen		Holzgerlingen Stäuchle	4	Rtg Tübinger Straße			x	x				x	B-1b, B-1c	
Holzgerlingen		Holzgerlingen Tübinger Str.	3	Rtg Stäuchle/Bf/Rathaus			x	x				x	B-1, B-2	
Holzgerlingen		Holzgerlingen Tübinger Str.	4	Rtg Lindenbrunnen/ Mittlere Mühle			x	x				x	B-1, B-2	

Anlage 4.1a

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord mind. 18 cm	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Jettingen	Oberjettingen	Oberjett. Gemeindezentrum	3	Rtg Evangelische Kirche				x	x					
Jettingen	Oberjettingen	Oberjett. Gemeindezentrum	4	Rtg Sindlinger Straße				x	x					Ausbau im Zuge des Partnerschaftsplatzes 2021
Jettingen	Oberjettingen	Oberjett. Herrenberger Str.	3	Rtg Sindlinger Straße				x	x					
Jettingen	Oberjettingen	Oberjett. Herrenberger Str.	4	Rtg Öfele				x	x					
Jettingen	Oberjettingen	Oberjettingen Einkaufszentrum	3	Rtg Kohlplatte/Eisberg				x	x					
Jettingen	Oberjettingen	Oberjettingen Einkaufszentrum	4	Rtg Sindlinger Str.				x	x					
Jettingen	Oberjettingen	Oberjettingen Öfele	3	Rtg Herrenberger Straße				x	x					
Jettingen	Oberjettingen	Oberjettingen Öfele	4	Rtg Schelmenäcker				x	x					
Jettingen	Oberjettingen	Oberjettingen Sindlinger Str.	3	Rtg Gemeindezentrum				x	x					
Jettingen	Oberjettingen	Oberjettingen Sindlinger Str.	4	Rtg Herrenberger Straße				x	x					
Jettingen	Unterjettingen	Unterjett Altes Rathaus	3	Rtg Ev. Kirche				x	x					
Jettingen	Unterjettingen	Unterjett Altes Rathaus	4	Rtg Kohlplatte				x	x					
Jettingen	Unterjettingen	Unterjett. Ev. Kirche	3	Rtg Altes Rathaus				x	x					
Jettingen	Unterjettingen	Unterjett. Ev. Kirche	4	Rtg Gemeindezentrum				x	x					
Jettingen	Unterjettingen	Unterjett. Katholische Kirche	3	Rtg Mötzinger Straße				x	x					
Jettingen	Unterjettingen	Unterjett. Katholische Kirche	4	Rtg Sindlingen Ortsmitte				x	x					
Jettingen	Unterjettingen	Unterjett. Sindl. Aussiedlerh.	3	Rtg Sindlingen Ortsmitte				x	x					
Jettingen	Unterjettingen	Unterjett. Sindl. Aussiedlerh.	4	Rtg Schelmenäcker				x	x					

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord mind. 18 cm	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Jettingen	Unterjettingen	Unterjett.Sindlingen Ortsmitte	3	Rtg Öschelbronner Straße/Mötzingen				x	x					
Jettingen	Unterjettingen	Unterjett.Sindlingen Ortsmitte	4	Rtg Sindlingen Aussiedlerhöfe				x	x					
Jettingen	Unterjettingen	Unterjettingen Imental	3	Rtg Eisberg B28				x	x					
Jettingen	Unterjettingen	Unterjettingen Imental	4	Rtg Kohlplatte				x	x					
Jettingen	Unterjettingen	Unterjettingen Kohlplatte	3	Rtg Altes Rathaus				x	x					
Jettingen	Unterjettingen	Unterjettingen Kohlplatte	4	Rtg Imental				x	x					
Jettingen	Unterjettingen	Unterjettingen Mötzinger Str.	3	Rtg Öschelbronner Str./Immental				x	x					
Jettingen	Unterjettingen	Unterjettingen Mötzinger Str.	4	Rtg Lindenhof				x	x					

Anlage 4.1a

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord mind. 18 cm	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Leonberg	Eltingen	Elt. Gebersh.-/Roseggerstr.	3	Rtg Niederhofen			x	x	x					evtl. Verlegung der Haltestelle
Leonberg	Eltingen	Elt. Gebersh.-/Roseggerstr.	4	Rtg Brennerstr.			x	x	x					
Leonberg	Eltingen	Eltingen Brennerstraße	3	Rtg Gebersheimer Str.			x	x	x					
Leonberg	Eltingen	Eltingen Brennerstraße	4	Rtg Neuköllner			x	x	x					
Leonberg	Eltingen	Eltingen Carl-Schmincke-Str.	3	Rtg. Bahnhof			x	x	x					
Leonberg	Eltingen	Eltingen Carl-Schmincke-Str.	4	Rtg. Glemseck			x	x	x					
Leonberg	Eltingen	Eltingen Elwanger Str.	3	Rtg Geislinger Str. 51					x					
Leonberg	Eltingen	Eltingen Geislinger Str. 21	3	Rtg Stadtmitte			x	x	x					
Leonberg	Eltingen	Eltingen Geislinger Str. 21	4	Rtg Nr 51			x	x	x					
Leonberg	Eltingen	Eltingen Geislinger Str. 3	3	Rtg Innenstadt			x	x	x					
Leonberg	Eltingen	Eltingen Geislinger Str. 3	4	Rtg Geislinger Straße 21			x	x	x					
Leonberg	Eltingen	Eltingen Geislinger Str. 51	3	Rtg Leonberg			x	x	x					
Leonberg	Eltingen	Eltingen Geislinger Str. 51	4	als Endstation			x	x	x					
Leonberg	Eltingen	Eltingen Glemseckstraße	3	Rtg. Ramtel			x	x	x					
Leonberg	Eltingen	Eltingen Glemseckstraße	4	Rtg. Bahnhof			x	x				x	B-1a	
Leonberg	Eltingen	Eltingen Hertichstr. 73	3	Rtg Warmbronn			x	x				x	B-1a	
Leonberg	Eltingen	Eltingen Hertichstr. 73	4	Rtg Leobad			x	x				x	B-1a	
Leonberg	Eltingen	Eltingen Hertichstraße 33	3	Rtg Warmbronn			x	x				x	B-1a	
Leonberg	Eltingen	Eltingen Hertichstraße 33	4	Rtg Leobad			x	x	x					
Leonberg	Eltingen	Eltingen Leobad	3	Rtg Hertichstr.			x	x	x					
Leonberg	Eltingen	Eltingen Leobad	4	Rtg Schminckestr.			x	x	x					
Leonberg	Eltingen	Eltingen Leo-Center (Pos. 1)	1	Rtg Nord Belforter Platz			x	x	x					

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord mind. 18 cm	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Leonberg	Eltingen	Eltingen Leo-Center (Pos. 2)	2	Rtg Süd Brennerstr Mörike-Schule			x	x				x	B-1b	
Leonberg	Eltingen	Eltingen Leo-Center (Pos. 3)	3	Rtg Bf (Linie 651)			x	x	x					
Leonberg	Eltingen	Eltingen Leonberger Str.	3	Rtg LeoCenter			x	x	x					
Leonberg	Eltingen	Eltingen Leonberger Str.	4	Rtg Leobad			x	x				x	B-1a	
Leonberg	Eltingen	Eltingen Mörike-Schule	3	Rtg. Warmbronn			x	x	x					
Leonberg	Eltingen	Eltingen Mörike-Schule	4	Rtg. Bahnhof			x	x	x					
Leonberg	Eltingen	Eltingen Niederhofen	3	Rtg Warmbronn			x	x	x					
Leonberg	Eltingen	Eltingen Niederhofen	4	Rtg Elt. Brennerstr.			x	x	x					
Leonberg	Eltingen	Eltingen Rappenhof	3	Rtg. Glemseck			x	x	x					
Leonberg	Eltingen	Eltingen Rappenhof	4	Rtg. Schumisberg			x	x	x					
Leonberg	Eltingen	Eltingen Schopfloch	3	Rtg Warmbronn			x	x	x					
Leonberg	Eltingen	Eltingen Schopfloch	4	Rtg Niederhofen			x	x	x					
Leonberg	Eltingen	Eltingen Tiroler Straße	3	Rtg. Ramtel			x	x				x	B-1a	
Leonberg	Eltingen	Eltingen Tiroler Straße	4	Rtg. Bahnhof			x	x	x					
Leonberg	Eltingen	Ramtel Leonb. Dreieck	3	Rtg. Bahnhof			x	x	x					
Leonberg	Eltingen	Ramtel Leonb. Dreieck	4	Rtg. Büsnau			x	x	x					
Leonberg	Gebersheim	Gebersheim Carl-Zeiss-Str.	3	Rtg Rathaus			x	x	x					
Leonberg	Gebersheim	Gebersheim Carl-Zeiss-Str.	4	Rtg Leonberg			x	x	x					
Leonberg	Gebersheim	Gebersheim Rathaus	3	Rtg Carl-Zeiss-Straße			x	x				x	B-1a	
Leonberg	Gebersheim	Gebersheim Rathaus	4	Rtg Dieselstraße			x	x				x	B-1a	
Leonberg	Höfingen	Höfingen A.-Schweitzer-Str.	3	Rtg Brandströmstr			x	x	x					
Leonberg	Höfingen	Höfingen A.-Schweitzer-Str.	4	Rtg Lachentorstr			x	x	x					

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord mind. 18 cm	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Leonberg	Höfingen	Höfingen Alter Bahnhofweg	3	vorher Rathaus			x	x				x	B-1a	
Leonberg	Höfingen	Höfingen Am Schlossberg	3	Rtg Rathaus	x	x	x	x						
Leonberg	Höfingen	Höfingen Am Schlossberg	4	Rtg Leonberg	x	x	x	x						
Leonberg	Höfingen	Höfingen Elsa-Brändström-Str.	3	Endstation/Rtg Lachentor/Mercedesstr	x	x	x	x						
Leonberg	Höfingen	Höfingen Haydnstraße	3	Rathaus 2 vorher			x	x	x					
Leonberg	Höfingen	Höfingen Hirschlander Str.	3	Rtg Lachentor/ Mercedesstr			x	x				x	B-1a	
Leonberg	Höfingen	Höfingen Hirschlander Str.	4	Rtg Alter Bfweg/Rathaus	x	x	x	x						
Leonberg	Höfingen	Höfingen Lachentorstr.	3	Rtg A.SchweitzerStr			x	x	x					
Leonberg	Höfingen	Höfingen Lachentorstr.	4	Rtg Hirschlander Straße			x	x	x					
Leonberg	Höfingen	Höfingen Rathaus	3	Rtg Hirschlander/Alter Bfweg	x		x	x	x					
Leonberg	Höfingen	Höfingen Rathaus	4	Rtg Am Schlossberg	x		x	x	x					
Leonberg	Höfingen	Höfingen Varnbülerstraße	3	Rathaus 3 vorher			x	x	x					
Leonberg	Leonberg	Leonb. A.-Schweitzer-Gymnasium	3	Rtg Neuköllner Pl			x	x				x	B-1a	
Leonberg	Leonberg	Leonb. A.-Schweitzer-Gymnasium	4	Rtg Römerstr			x	x	x					
Leonberg	Leonberg	Leonb. Joh.-Kepler-Gymnasium	3	Rtg. Bahnhof			x	x	x					
Leonberg	Leonberg	Leonb. Joh.-Kepler-Gymnasium	4	Rtg. Altstadt			x	x	x					
Leonberg	Leonberg	Leonberg	1	Bstg 1			x	x	x					
Leonberg	Leonberg	Leonberg	2	Bstg 2			x	x	x					
Leonberg	Leonberg	Leonberg	3	Bstg 3			x	x	x					
Leonberg	Leonberg	Leonberg	4	Bstg 4			x	x	x					

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord mind. 18 cm	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Leonberg	Leonberg	Leonberg	5	Bstg 5			x	x	x					
Leonberg	Leonberg	Leonberg	6	Ruftaxi			x	x	x					
Leonberg	Leonberg	Leonberg	1a	Bstg 1a			x	x	x					
Leonberg	Leonberg	Leonberg Altstadt	3	Rtg. Bahnhof			x	x			x		A-4	Höhe des Hochbords: 17cm
Leonberg	Leonberg	Leonberg Altstadt	4	Rtg. Ditzingen	x		x	x	x					
Leonberg	Leonberg	Leonberg Belforter Platz	3	Rtg Altstadt			x	x		x			A-3	
Leonberg	Leonberg	Leonberg Belforter Platz	4	Rtg Bahnhof	x	x	x	x						
Leonberg	Leonberg	Leonberg Bildstöckle	3	Rtg. Schillerhöhe			x	x			x		A-4	Höhe des Hochbords: 17cm
Leonberg	Leonberg	Leonberg Bildstöckle	4	Rtg. Bahnhof			x	x			x		A-4	Höhe des Hochbords: 17cm
Leonberg	Leonberg	Leonberg Blosenbergkirche	3	Bus-Li94>LW	x	x	x	x						
Leonberg	Leonberg	Leonberg Blosenbergkirche	4	Bus-Li94>Ankunft	x	x	x	x						
Leonberg	Leonberg	Leonberg Engelberg	3	Rtg. Bahnhof			x	x			x		A-4	Höhe des Hochbords: 16cm
Leonberg	Leonberg	Leonberg Engelberg	4	Rtg. Schillerhöhe			x	x			x		A-4	Höhe des Hochbords: 17cm
Leonberg	Leonberg	Leonberg Feuerbacher Str.	3	Rtg Strohgäustr/ Gerlingen			x	x				x	B-1a	
Leonberg	Leonberg	Leonberg Feuerbacher Str.	4	Rtg Altstadt			x	x		x				Umbau nach Sanierung des Engelbergtunnels
Leonberg	Leonberg	Leonberg Frauenkreuz	3	Rtg Sindelfingen			x	x	x					geringe Fahrgastfrequenz
Leonberg	Leonberg	Leonberg Frauenkreuz	4	Rtg Warmbronn			x	x	x					geringe Fahrgastfrequenz
Leonberg	Leonberg	Leonberg Gartenstadt	3	Rtg. Rutesheim	x	x	x	x						
Leonberg	Leonberg	Leonberg Gartenstadt	4	Rtg. Bahnhof	x	x	x	x						
Leonberg	Leonberg	Leonberg Glemseck	3	Rtg. Büsnau			x	x		x			A-2	
Leonberg	Leonberg	Leonberg Glemseck	4	Rtg. Leonberg			x	x		x			A-2	
Leonberg	Leonberg	Leonberg Golfplatz	1	Rtg Gerlingen Ramtel			x	x			x		A-4	Höhe des Hochbords: 16cm
Leonberg	Leonberg	Leonberg Golfplatz	2	Rtg Engelberg			x	x			x		A-4	Höhe des Hochbords: 16cm

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord mind. 18 cm	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Leonberg	Leonberg	Leonberg Justinus-Kerner-Str.	3	Rtg. Bahnhof			x	x		x			A-3	
Leonberg	Leonberg	Leonberg Krankenhaus	3	Rtg. Bahnhof			x	x	x					
Leonberg	Leonberg	Leonberg Krankenhaus	4	Rtg. Rutesheim			x	x	x					
Leonberg	Leonberg	Leonberg Römerstr.	3	Rtg. Bahnhof	x		x	x	x					
Leonberg	Leonberg	Leonberg Römerstr.	4	Rtg. Stadtmitte			x	x			x		A-4	Höhe des Hochbords: 17cm
Leonberg	Leonberg	Leonberg Samariterstift	3	Rtg. Bahnhof			x	x	x					
Leonberg	Leonberg	Leonberg Samariterstift	4	Rtg. Blosenbergkirche			x	x	x					
Leonberg	Leonberg	Leonberg Schleiermacherstr.	3	Rtg. Bahnhof			x	x	x					
Leonberg	Leonberg	Leonberg Schumisberg	3	Rtg. Büsnau			x	x	x					geringe Fahrgastfrequenz
Leonberg	Leonberg	Leonberg Schumisberg	4	Rtg. Leonberg			x	x	x					geringe Fahrgastfrequenz
Leonberg	Leonberg	Leonberg Seegarten	3	Rtg Altstadt Törlensweg			x	x	x					
Leonberg	Leonberg	Leonberg Seegarten	4	Rtg Samariterstift			x	x	x					
Leonberg	Leonberg	Leonberg Strohgäustraße	3	Rtg Höfingen	x		x	x	x					
Leonberg	Leonberg	Leonberg Strohgäustraße	4	Rtg Feuerbacherstr	x		x	x	x					
Leonberg	Leonberg	Leonberg Törlensweg	3	Rtg. Bahnhof			x	x		x			A-2	zusammen mit Ausbau Bahnhofstraße
Leonberg	Leonberg	Leonberg Törlensweg	4	Rtg. Altstadt			x	x		x			A-2	zusammen mit Ausbau Bahnhofstraße
Leonberg	Ramtel	Ramtel August-Lämmle-Schule	4	Rtg Gerlinger Str. (Leonberg)			x	x	x					
Leonberg	Ramtel	Ramtel Gerlinger Str.	3	Rtg. Waldfriedhof			x	x	x					
Leonberg	Ramtel	Ramtel Gerlinger Str.	4	Rtg. Bahnhof			x	x	x					
Leonberg	Ramtel	Ramtel Gerlinger Str.	5	Rtg Lämmle-Schule			x	x	x					
Leonberg	Ramtel	Ramtel Göppinger Str.	3	Rtg. Waldfriedhof	x		x	x	x					
Leonberg	Ramtel	Ramtel Göppinger Str.	4	Rtg. Bahnhof			x	x			x		A-4	Höhe des Hochbords: 17cm
Leonberg	Ramtel	Ramtel Hirschberger Str.	3	Rtg. Ramtel			x	x				x	B-1a	

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord mind. 18 cm	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Leonberg	Ramtel	Ramtel Hirschberger Str.	4	Rtg. Bahnhof			x	x	x					
Leonberg	Ramtel	Ramtel Neue Ramtelstr.	3	Rtg. Bahnhofg			x	x	x					geringe Fahrgastfrequenz
Leonberg	Ramtel	Ramtel Neue Ramtelstr.	4	Rtg. Waldfriedhof			x	x	x					geringe Fahrgastfrequenz
Leonberg	Ramtel	Ramtel Waldfriedhof	3	Rtg. Bahnhof			x	x	x					
Leonberg	Warmbronn	Warmbronn Betriebshof	4	Rtg Leonberg			x	x	x					
Leonberg	Warmbronn	Warmbronn Büsnauer Str. 41	3	Rtg Sindelfingen/ Stuttgart			x	x	x					
Leonberg	Warmbronn	Warmbronn Büsnauer Str. 41	4	Rtg Büsnauer Str. 6			x	x	x					
Leonberg	Warmbronn	Warmbronn Büsnauer Str. 6	3	Rtg Frauenkreuz			x	x	x					
Leonberg	Warmbronn	Warmbronn Büsnauer Str. 6	4	Rtg Hauptstr.			x	x	x					
Leonberg	Warmbronn	Warmbronn Hauptstraße 77	3	Rtg Talackerstr.			x	x			x		A-4	Höhe des Hochbords: 17cm
Leonberg	Warmbronn	Warmbronn Hauptstraße 77	4	Rtg Lauerhalde			x	x			x		A-4	Höhe des Hochbords: 17cm
Leonberg	Warmbronn	Warmbronn Lauerhalde	3	Rtg Hauptstr	x		x	x	x					
Leonberg	Warmbronn	Warmbronn Lauerhalde	4	Rtg Eltingen	x		x	x	x					
Leonberg	Warmbronn	Warmbronn Ortsmitte	3	Rtg Hauptstr. 77			x	x	x					
Leonberg	Warmbronn	Warmbronn Talackerstraße	3	Rtg Büsnauer Str.			x	x	x					

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord mind. 18 cm	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Magstadt		Magstadt	3	Rtg Brauereiplatz					x					
Magstadt		Magstadt Brauereiplatz	3	Rtg Renninger Straße	x				x					
Magstadt		Magstadt Brauereiplatz	4	Rtg Magstadt					x					
Magstadt		Magstadt Brühlstr. 22	3	Rtg Ringstraße						x				
Magstadt		Magstadt Brühlstr. 22	4	Rtg Kniebisstraße						x				
Magstadt		Magstadt Esslinger Weg	3	Rtg Johannes-Kepler-Schule						x			A-2	Abhängigkeit Osttangente
Magstadt		Magstadt Esslinger Weg	4	Rtg Waldfriedhof						x			A-2	Abhängigkeit Osttangente
Magstadt		Magstadt Hutwiesenstraße	3	Rtg Oswaldstraße					x					
Magstadt		Magstadt Hutwiesenstraße	4	Rtg Ringstraße					x					
Magstadt		Magstadt J.-Kepler-Schule	3	Rtg Oswaldstr./ Marktplatz/ Planstraße						x				
Magstadt		Magstadt J.-Kepler-Schule	4	Rtg Esslinger Weg/ Hölderlinstraße						x				
Magstadt		Magstadt Kniebisstraße	3	Rtg Brühlstraße 22						x				
Magstadt		Magstadt Kniebisstraße	4	Rtg Renninger Straße						x				
Magstadt		Magstadt Oswaldstraße	3	Rtg Johannes-Kepler-Schule						x				
Magstadt		Magstadt Oswaldstraße	4	Rtg Hutwiesenstraße						x				
Magstadt		Magstadt Renninger Str.	3	Rtg Leonberg/ Renningen						x			A-2	
Magstadt		Magstadt Renninger Str.	4	Rtg Weilemer Str.						x			A-2	
Magstadt		Magstadt Ringstraße	3	Stäbler						x				
Magstadt		Magstadt Ringstraße	4	RBS						x				

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord mind. 18 cm	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Mötzingen		Mötzingen Brühlstraße	3	Rtg Rathaus								x	B-2	
Mötzingen		Mötzingen Brunnenstraße	3	Rtg. Nagold ZOB							x		A-3	
Mötzingen		Mötzingen In der Röte	3	Rtg. Mötzingen Brunnenstr							x		A-3	
Mötzingen		Mötzingen Iselshauser Str.	3	Rtg Hoher Baumweg					x					Haltestelle soll im Zuge der Sanierung der Iselshauser Straße (Kreisstraße) voraussichtlich 2021 umgebaut werden.
Mötzingen		Mötzingen Iselshauser Str.	4	Rtg Nagolder Steig					x					Haltestelle soll im Zuge der Sanierung der Iselshauser Straße (Kreisstraße) voraussichtlich 2021 umgebaut werden.
Mötzingen		Mötzingen Lindenhof	3	Rtg Rathaus								x	B-2	
Mötzingen		Mötzingen Lindenhof	4	Rtg Mötzinger Straße								x	B-2	
Mötzingen		Mötzingen Nagolder Steig	3	Rtg Mötzingen Rathaus							x		A-3	
Mötzingen		Mötzingen Nagolder Steig	4	Rtg Nagold Mötzinger Str.							x		A-3	
Mötzingen		Mötzingen Rathaus	A	Rtg Mötzinger Straße	x		x	x			x		A-4	In Mötzingen existiert kein ganzheitliches Blindensystem. Aus diesem Grund wurde auf eine solitäre Ausweisung von Blindenstreifen an den Haltestellen verzichtet.
Mötzingen		Mötzingen Rathaus	B	Rtg Lindenhof/Goethestr.	x		x	x			x		A-4	(siehe Anmerkung "Mötzingen Rathaus, Pos. A")
Mötzingen		Mötzingen Rathaus	C	Rtg Nagolder Steig/Iselshauer Str.	x		x	x			x		A-4	(siehe Anmerkung "Mötzingen Rathaus, Pos. A")

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord mind. 18 cm	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Nufringen		Ferdinand-Porsche-Straße	3	Rtg Gärtringen Grabenstraße							x		A-3	Die Haltestelle wurde vorerst provisorisch angelegt, die Buslinie befindet sich noch in der Testphase.
Nufringen		Ferdinand-Porsche-Straße	4	Rtg Robert-Bosch-Straße							x		A-3	Die Haltestelle wurde vorerst provisorisch angelegt, die Buslinie befindet sich noch in der Testphase.
Nufringen		Friedhof	3	Rtg Gärtringer Str.					x					
Nufringen		Friedhof	4	Rtg Rohrau Rathaus					x					
Nufringen		Gärtringer Straße	3	Rtg Carl-Benz-Str.					x					
Nufringen		Gärtringer Straße	4	Rtg Friedhof					x					
Nufringen		Robert-Bosch-Straße	3	Rtg Nufringen F.-Porsche-Str.							x		A-3	Die Haltestelle wurde vorerst provisorisch angelegt, die Buslinie befindet sich noch in der Testphase.
Nufringen		Robert-Bosch-Straße	4	Rtg Nufringen Gärtringer Straße							x		A-3	Die Haltestelle wurde vorerst provisorisch angelegt, die Buslinie befindet sich noch in der Testphase.

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord mind. 18 cm	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Renningen	Malmsheim	Malmsh. Rathaus	3	Rtg Wankelstraße			x	x	x					
Renningen	Malmsheim	Malmsh. Rathaus	4	Rtg Perouser Straße			x	x	x					
Renningen	Malmsheim	Malmsheim Calwer Straße	3	Rtg Süd	x	x	x	x						
Renningen	Malmsheim	Malmsheim Calwer Straße	4	Rtg Kirche	x	x	x	x						
Renningen	Malmsheim	Malmsheim Kirche	3	Rtg Calwer Straße			x	x	x					
Renningen	Malmsheim	Malmsheim Kirche	4	Rtg Wankelstraße			x	x	x					
Renningen	Malmsheim	Malmsheim Perouser Str.	3	633p					x					
Renningen	Malmsheim	Malmsheim Perouser Str.	4	Alter Steig					x					
Renningen	Malmsheim	Malmsheim Robert-Bosch-Campus	3	Rtg Alle Richtungen	x	x	x	x						
Renningen	Malmsheim	Malmsheim Viehtrieb	3	Rtg Perouser Str.					x					
Renningen	Malmsheim	Malmsheim Wankelstraße	3	Rtg Kirche					x					
Renningen	Malmsheim	Malmsheim Wankelstraße	4	Rtg Rathaus					x					
Renningen	Malmsheim	Schnallenäcker	3	Malmsheim							x		A-3	neue Haltestelle, vor dem Umbau zunächst Erprobung
Renningen	Malmsheim	Schnallenäcker	4	Renningen							x		A-3	neue Haltestelle, vor dem Umbau zunächst Erprobung
Renningen	Malmsheim	Nelkenstraße	3	Rathaus							x		A-3	neue Haltestelle, vor dem Umbau zunächst Erprobung
Renningen	Malmsheim	Nelkenstraße	4	Schnallenäcker							x		A-3	neue Haltestelle, vor dem Umbau zunächst Erprobung
Renningen	Renningen	Renningen	1	Rtg alle Richtungen			x	x			x		A-3	*Zuständigkeit wird noch durch den VVS geprüft*
Renningen	Renningen	Renningen Ernst-Bauer-Pl.	3	Rtg Post/Renningen	x		x	x	x					
Renningen	Renningen	Renningen Ernst-Bauer-Pl.	4	Rtg Friedhof	x		x	x	x					

Anlage 4.1a

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord mind. 18 cm	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Renningen	Renningen	Renningen Friedhof	3	Rtg Ernst-Bauer-Pl.					x					
Renningen	Renningen	Renningen Friedhof	4	Rtg Süd					x					
Renningen	Renningen	Renningen Hummelbaum	5	Rtg Keltenstraße			x				x		A-3	neue Haltestelle, vor dem Umbau zunächst Erprobung
Renningen	Renningen	Renningen Hummelbaum	6	Rtg Ernst-Bauer-Platz			x				x		A-3	neue Haltestelle, vor dem Umbau zunächst Erprobung
Renningen	Renningen	Renningen Industriestr.	1	Rtg Keltenstr.	x	x	x	x						
Renningen	Renningen	Renningen Industriestr.	2	Rtg Bosch	x	x	x	x						
Renningen	Renningen	Renningen Keltenstraße	5	Rtg. Industriestraße			x				x		A-3	neue Haltestelle, vor dem Umbau zunächst Erprobung
Renningen	Renningen	Renningen Keltenstraße	6	Rtg Hummelbaum			x				x		A-3	neue Haltestelle, vor dem Umbau zunächst Erprobung
Renningen	Renningen	Renningen Kindelberg	3	Rtg Alle Richtungen	x	x	x	x						
Renningen	Renningen	Renningen Raite	3	Rtg Bosch			x	x			x		A-3	neue Haltestelle, vor dem Umbau zunächst Erprobung
Renningen	Renningen	Renningen Raite	4	Rtg Industriestraße			x	x			x		A-3	neue Haltestelle, vor dem Umbau zunächst Erprobung
Renningen	Renningen	Renningen Süd	3	Rtg Kirche				x	x					
Renningen	Renningen	Renningen Süd	4	Rtg Friedhof				x	x					

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord mind. 18 cm	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Rutesheim	Perouse	Perouse Hauptstr.	4	Rtg Neuenbühl	x	x	x	x						
Rutesheim	Perouse	Perouse Hauptstr.	3	Rtg Minigolfplatz	x	x	x	x						
Rutesheim	Perouse	Perouse Waldenserstr.	3	Rtg Rutesheim Schulzentrum					x					
Rutesheim	Perouse	Perouse Waldenserstr.	4	Ankunft					x					
Rutesheim	Perouse	Wilhelm-Kopp-Straße	3	Rtg Hauptstr.(Kreisel)	x	x	x	x						
Rutesheim	Perouse	Wilhelm-Kopp-Straße	4	Rtg Sportst. Aischbach	x	x	x	x						
Rutesheim	Rutesheim	Rutesh. Sporthalle Bühl	3	Rtg Renningen					x					
Rutesheim	Rutesheim	Rutesh. Sporthalle Bühl	4	Rtg Bosch					x					
Rutesheim	Rutesheim	Rutesheim Bosch	3	Rtg Rutesheim Rathaus					x					
Rutesheim	Rutesheim	Rutesheim Bosch	4	Rtg Rutesheim Bf					x					
Rutesheim	Rutesheim	Rutesheim Bosch	5	Rtg Sporthalle					x					
Rutesheim	Rutesheim	Rutesheim Dieselstr.	3	Rtg Gartenstadt/ Schillerstraße	x	x	x	x						
Rutesheim	Rutesheim	Rutesheim Dieselstr.	4	Rtg Rathaus	x	x	x	x						
Rutesheim	Rutesheim	Rutesheim Drescherstr.	3	Rtg Perouse	x	x	x	x						
Rutesheim	Rutesheim	Rutesheim Drescherstr.	4	Rtg Rutesheim	x	x	x	x						
Rutesheim	Rutesheim	Rutesheim Festhalle	3	Rtg Flacht					x					
Rutesheim	Rutesheim	Rutesheim Festhalle	4	Rtg Rutesheim					x					
Rutesheim	Rutesheim	Rutesheim Festhalle	5	Schulstraße								x	B-1a	
Rutesheim	Rutesheim	Rutesheim Gebersheimer Straße	3	Rtg Schillerstraße								x	B-1a	
Rutesheim	Rutesheim	Rutesheim Gewerbegebiet Steige	3	Rtg Drescherstraße	x	x	x	x						
Rutesheim	Rutesheim	Rutesheim Heuweg	3	Rtg S-Bahnhof Rutesheim	x	x	x	x						
Rutesheim	Rutesheim	Rutesheim Heuweg	4	Rtg Rutesheim	x	x	x	x						
Rutesheim	Rutesheim	Rutesheim Keplerstraße	3	Rtg Gewerbegebiet Steige	x	x	x	x						

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord mind. 18 cm	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Rutesheim	Rutesheim	Rutesheim Lessingstraße	3	Rtg Bosch	x	x	x	x						
Rutesheim	Rutesheim	Rutesheim Lessingstraße	4	Rtg Heuweg					x					
Rutesheim	Rutesheim	Rutesheim Minigolfplatz	3	Rtg Rutesheim direkt			x	x	x					
Rutesheim	Rutesheim	Rutesheim Minigolfplatz	4	Rtg Perouse			x	x	x					
Rutesheim	Rutesheim	Rutesheim Minigolfplatz	5	Rtg Rutesheim Umgehungstraße	x	x	x	x						
Rutesheim	Rutesheim	Rutesheim Rathaus	3	Rtg Dieselstraße Bosch	x	x	x	x						
Rutesheim	Rutesheim	Rutesheim Rathaus	4	Rtg Drescherstraße Festhalle	x	x	x	x						
Rutesheim	Rutesheim	Rutesheim Schillerstraße	4	Rtg Dieselstraße								x	B-1a	
Rutesheim	Rutesheim	Rutesheim Schulzentrum	3	alle Richtungen			x	x	x					
Rutesheim	Rutesheim	Rutesheim Siemensstraße	3	Rtg Dieselstraße								x	B-1a	
Rutesheim	Rutesheim	Rutesheim Siemensstraße	4	Rtg Rathaus								x	B-1a	
Rutesheim	Rutesheim	Rutesheim Widdumhof	3	Rtg Rathaus	x	x	x	x						
Rutesheim	Rutesheim	Rutesheim Widdumhof	4	Rtg Drescherstr.	x	x	x	x						

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord mind. 18 cm	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Schönaich		Schönaich Bahnhofstraße	3	Rtg Elsenhalde					x				A-2	Der Umbau ist für das Jahr 2020 vorgesehen.
Schönaich		Schönaich Bahnhofstraße	4	Rtg Neues Rathaus					x				A-2	Der Umbau ist für das Jahr 2020 vorgesehen.
Schönaich		Schönaich Bühläcker	3	Rtg Wolfenmühle						x			A-2	
Schönaich		Schönaich Bühläcker	4	Rtg Zehntscheuer						x			A-2	
Schönaich		Schönaich Daimlerstraße	3	Rtg Maybachstraße					x				A-2, A-3	
Schönaich		Schönaich Eiche	3	Rtg Seestraße					x				A-2	
Schönaich		Schönaich Eiche	4	Rtg Bahnhofstraße					x				A-2	
Schönaich		Schönaich Elsenhalde	3	Rtg Daimlerstraße	x	x	x	x						
Schönaich		Schönaich Elsenhalde	4	Rtg Bahnhofstraße	x	x	x	x						
Schönaich		Schönaich Evangelische Kirche	3	Rtg Neues Rathaus					x				A-2	
Schönaich		Schönaich Evangelische Kirche	4	Rtg Schwabenstraße					x				A-2	
Schönaich		Schönaich Faulhaber	3	Rtg Stadion					x				A-2, A-3	
Schönaich		Schönaich Kelterweg	3	Rtg Elsenhalde	x	x	x	x						
Schönaich		Schönaich Kelterweg	4	Rtg Rauer Kapf	x	x	x	x						
Schönaich		Schönaich Lessingstraße	3	Rtg Steinbass					x				A-2	
Schönaich		Schönaich Lessingstraße	4	Rtg Schillerstraße					x				A-2	
Schönaich		Schönaich Maybachstraße	3	Rtg Steinbass						x			A-2, A-3	
Schönaich		Schönaich Neues Rathaus	3	Rtg Bahnhofstraße					x				A-2	
Schönaich		Schönaich Neues Rathaus	4	Rtg Evangelische Kirche					x				A-2	

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord mind. 18 cm	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Schönaich		Schönaich Roter Berg	3	Rtg Sulzbachtal						x			A-2	*Zuständigkeit Landkreis:* Der Umbau wird i.d.R. im Zusammenhang mit einer Straßensanierung durchgeführt. Vor dem 01.01.2022 ist keine Sanierung der Straße geplant.
Schönaich		Schönaich Roter Berg	4	Rtg Steinbass						x			A-2	*Zuständigkeit Landkreis:* Der Umbau wird i.d.R. im Zusammenhang mit einer Straßensanierung durchgeführt. Vor dem 01.01.2022 ist keine Sanierung der Straße geplant.
Schönaich		Schönaich Schillerstraße	3	Rtg Lessingstraße					x				A-2	
Schönaich		Schönaich Schillerstraße	4	Rtg Evangelische Kirche					x				A-2	
Schönaich		Schönaich Schwabenstraße	3	Rtg Evangelische Kirche	x		x		x				A-2	
Schönaich		Schönaich Schwabenstraße	4	Rtg Seestraße	x		x		x				A-2	
Schönaich		Schönaich Seestraße	3	Rtg Schwabenstraße	x		x		x				A-2	
Schönaich		Schönaich Seestraße	4	Rtg Mittlere Mühle	x		x		x				A-2	
Schönaich		Schönaich Stadion	3	Rtg Elsenhalde					x				A-2, A-3	
Schönaich		Schönaich Steinbass	3	Rtg Roter Berg						x			A-2	
Schönaich		Schönaich Steinbass	4	Rtg Lessingstraße						x			A-2	
Schönaich		Schönaich Sulzbachtal	3	Rtg Kirche						x			A-2	*Zuständigkeit Landkreis:* Der Umbau wird i.d.R. im Zusammenhang mit einer Straßensanierung durchgeführt. Vor dem 01.01. 2022 ist keine Sanierung der Straße geplant.

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord mind. 18 cm	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Schönaich		Schönaich Sulzbachtal	4	Rtg Roter Berg						x			A-2	*Zuständigkeit Landkreis:* Der Umbau wird i.d.R. im Zusammenhang mit einer Straßensanierung durchgeführt. Vor dem 01.01. 2022 ist keine Sanierung der Straße geplant.
Schönaich		Schönaich Wolfenmühle	3	Rtg Rathaus						x			A-2	*Zuständigkeit Landkreis:* Der Umbau wird i.d.R. im Zusammenhang mit einer Straßensanierung durchgeführt. Vor dem 01.01. 2022 ist keine Sanierung der Straße geplant.
Schönaich		Schönaich Wolfenmühle	4	Rtg Bühläcker						x			A-2	*Zuständigkeit Landkreis:* Der Umbau wird i.d.R. im Zusammenhang mit einer Straßensanierung durchgeführt. Vor dem 01.01. 2022 ist keine Sanierung der Straße geplant.
Schönaich		Schönaich Zehntscheuer	3	Rtg Bühläcker						x			A-2	
Schönaich		Schönaich Zehntscheuer	4	Rtg Evangelische Kirche						x			A-2	

Anlage 4.1a

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord mind. 18 cm	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Sindelfingen	Darmsheim	Darmsheim Alter Friedhof	3	Dagersheim						x			A-1	Der Umbau erfolgt vsl. im Jahr 2022.
Sindelfingen	Darmsheim	Darmsheim Alter Friedhof	4	Döffingen						x			A-1	Der Umbau erfolgt vsl. im Jahr 2022.
Sindelfingen	Darmsheim	Darmsheim Döffinger Str.	3	Pflieger								x	A-3	neuer Standort in der Widumstraße, deshalb nur provisorisch angelegt
Sindelfingen	Darmsheim	Darmsheim Döffinger Str.	4	RBS/Hassler								x	A-3	neuer Standort in der Widumstraße, deshalb nur vorerst provisorisch angelegt
Sindelfingen	Darmsheim	Darmsheim Hofstraße	3	Rtg Döffinger Straße								x	A-3, B-1c	neuer Standort in der Olgastraße
Sindelfingen	Darmsheim	Darmsheim Hofstraße	4	Rtg Tessiner Str.								x	A-3	neuer Standort, deshalb vorerst nur provisorisch angelegt
Sindelfingen	Darmsheim	Darmsheim Robert-Bosch-Str.	3	Rtg Tessiner Str.	x	x	x	x						
Sindelfingen	Darmsheim	Darmsheim Robert-Bosch-Str.	4	Rtg. Dornierstr.							x		A-3	neuer Standort, deshalb vorerst nur provisorisch angelegt
Sindelfingen	Darmsheim	Darmsheim Tessiner Str.	3	Rtg Hofstraße								x	B-1c	
Sindelfingen	Darmsheim	Darmsheim Tessiner Str.	4									x	A-3, B-1c	neuer Standort, deshalb vorerst nur provisorisch angelegt
Sindelfingen	Maichingen	Maich. Landhaussiedlung	3	Stuttgart						x			A-1	
Sindelfingen	Maichingen	Maich. Landhaussiedlung	4	Rtg Maichingen						x			A-1	

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord mind. 18 cm	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Sindelfingen	Maichingen	Maich. Stuttg. Str./Eichholz	3	Rtg Waldfriedhof						x			A-2	*Zuständigkeit Landkreis:* Der Umbau wird i.d.R. im Zusammenhang mit einer Straßensanierung durchgeführt. Vor dem 01.01. 2022 ist keine Sanierung der Straße geplant.
Sindelfingen	Maichingen	Maich. Stuttg. Str./Eichholz	4	Rtg Am Schattwald						x			A-2	*Zuständigkeit Landkreis:* Der Umbau wird i.d.R. im Zusammenhang mit einer Straßensanierung durchgeführt. Vor dem 01.01. 2022 ist keine Sanierung der Straße geplant.
Sindelfingen	Maichingen	Maich. Unterrieden Gymasium	3	Rtg Maichingen Bf					x					Der Umbau erfolgt vsl. im Jahr 2020.
Sindelfingen	Maichingen	Maich. Unterrieden Gymasium	4	Südost	x	x	x	x						
Sindelfingen	Maichingen	Maichingen	3	Rtg Solo						x			A-2	Die Haltestelle wird vermutlich 2022 in einem neuen ZOB integriert.
Sindelfingen	Maichingen	Maichingen	4	Rtg M Rathaus						x			A-2	Die Haltestelle wird vermutlich 2022 in einem neuen ZOB integriert.
Sindelfingen	Maichingen	Maichingen	5	748 Rtg Rathaus						x			A-2	Die Haltestelle wird vermutlich 2022 in einem neuen ZOB integriert.
Sindelfingen	Maichingen	Maichingen Allmendstr.	3	Rtg Maichingen							x		A-1	
Sindelfingen	Maichingen	Maichingen Allmendstr.	4	Rtg Essegger Straße							x		A-1	
Sindelfingen	Maichingen	Maichingen Altes Rathaus	3	Rtg Nord					x				A-3	Der Umbau erfolgt vsl. im Jahr 2021.
Sindelfingen	Maichingen	Maichingen Altes Rathaus	4	Rtg Süd					x				A-3	Der Umbau erfolgt vsl. im Jahr 2021.
Sindelfingen	Maichingen	Maichingen Bartenweg	3	Rtg Landhaussiedlung	x	x	x	x						

Anlage 4.1a

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord mind. 18 cm	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Sindelfingen	Maichingen	Maichingen Bartenweg	4	Rtg Guttenbrunnstraße						x			A-3	neuer Standort, deshalb vorerst nur provisorisch angelegt
Sindelfingen	Maichingen	Maichingen Bürgerhaus	3	Nord/Grünäckerstr.					x				A-3	Der Umbau erfolgt vsl. im Jahr 2021.
Sindelfingen	Maichingen	Maichingen Bürgerhaus	4	Süd					x				A-3	Der Neubau der Halteposition erfolgt vsl. im Jahr 2021.
Sindelfingen	Maichingen	Maichingen Hallenbad	3	Sindelfingen						x			A-1	
Sindelfingen	Maichingen	Maichingen Hallenbad	4	Ortsmitte						x			A-1	
Sindelfingen	Maichingen	Maichingen Herrenberger Str.	3	Rtg Hallenbad								x	B-1c	
Sindelfingen	Maichingen	Maichingen Herrenberger Str.	4	Rtg Sindelfinger Str.								x	B-1c	
Sindelfingen	Maichingen	Maichingen Nord	3	Rtg Landhaussiedlung						x			A-2	*Zuständigkeit Landkreis:* Der Umbau wird i.d.R. im Zusammenhang mit einer Straßensanierung durchgeführt. Vor dem 01.01. 2022 ist keine Sanierung der Straße geplant.
Sindelfingen	Maichingen	Maichingen Nord	4	Rtg Solo						x			A-2	*Zuständigkeit Landkreis:* Der Umbau wird i.d.R. im Zusammenhang mit einer Straßensanierung durchgeführt. Vor dem 01.01. 2022 ist keine Sanierung der Straße geplant.
Sindelfingen	Maichingen	Maichingen Rathaus	3	Rtg Hallenbad								x	B-2	
Sindelfingen	Maichingen	Maichingen Rathaus	4	Rtg Maichingen								x	B-2	
Sindelfingen	Maichingen	Maichingen Schlüsseläckerplatz	3	Nord/Grünäckerstr.	x	x	x	x						

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord mind. 18 cm	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Sindelfingen	Maichingen	Maichingen Schlüsseläckerplatz	4	Süd/Teuchelweg	x	x	x	x						
Sindelfingen	Maichingen	Maichingen Sindelfinger Str.	3	Rtg Maichingen								x	B-2	
Sindelfingen	Maichingen	Maichingen Sindelfinger Str.	4	Rtg Mercedes-Benz Tor V								x	B-2	
Sindelfingen	Maichingen	Maichingen Solo	4	Ortsmitte						x			A-1	
Sindelfingen	Maichingen	Maichingen Solo	5	Stuttgart							x		A-1	
Sindelfingen	Maichingen	Maichingen Teuchelweg	3	Maichingen Bf	x	x	x	x						
Sindelfingen	Maichingen	Maichingen Teuchelweg	4	Maichingen Ost	x	x	x	x						
Sindelfingen	Maichingen	Maichingen Ulmenstraße	3	Nordost							x		A-3	Neuer Standort seit Dez. 2019, die Haltestelle wurde vorerst nur provisorsch angelegt.
Sindelfingen	Maichingen	Maichingen Ulmenstraße	4	Südwest							x		A-3	Neuer Standort seit Dez. 2020, die Haltestelle wurde vorerst nur provisorsch angelegt.
Sindelfingen	Maichingen	Maichingen Waldfriedhof	3	Ortsmitte						x			A-3	
Sindelfingen	Maichingen	Maichingen Waldfriedhof	4	Stuttgart						x			A-2	*Zuständigkeit Land Baden-Württemberg; Ausführung i.d.R. gemeinsam oder in Absprache mit dem Landkreis:* Der Umbau wird i.d.R. im Zusammenhang mit einer Straßensanierung durchgeführt. Vor dem 01.01.2022 ist keine Sanierung der Straße geplant.
Sindelfingen	Sindelfingen	Maichingen Berliner Straße	3	Allmendäcker	x	x	x	x						

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord mind. 18 cm	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Sindelfingen	Sindelfingen	Maichingen Berliner Straße	4	Hallenbad					x					Der Umbau erfolgt vsl. im Jahr 2020.
Sindelfingen	Sindelfingen	Sind. Gottlieb-Daimler-Schule	3	Rtg Böblingen							x		A-2	Der Umbau erfolgt im Rahmen des Umbaus der Böblinger Straße.
Sindelfingen	Sindelfingen	Sind. Gottlieb-Daimler-Schule	4	Rtg Sindelfingen							x		A-2	Der Umbau erfolgt im Rahmen des Umbaus der Böblinger Straße.
Sindelfingen	Sindelfingen	Sindelf. Altenheim Burghalde	3	Rtg Badezentrum	x	x	x	x						
Sindelfingen	Sindelfingen	Sindelf. Altenheim Burghalde	4	Rtg Krankenhaus	x	x	x	x						
Sindelfingen	Sindelfingen	Sindelf. Badezentrum	3	Rtg Sommerhofenstraße							x		A-1	
Sindelfingen	Sindelfingen	Sindelf. Badezentrum	4	Rtg Altenheim Burghalde							x		A-1	
Sindelfingen	Sindelfingen	Sindelf. Breuningerland	3	Rtg Hofmeister/Schauwerk	x	x	x	x						
Sindelfingen	Sindelfingen	Sindelf. Breuningerland	4	Rtg Textilzentrum							x		A-2	Der Ausbau ist erst nach der Deckelung der A81an einem anderen Standort möglich.
Sindelfingen	Sindelfingen	Sindelf. Burghaldenfriedhof	3	Rtg Pflegeheim								x	B-1c	
Sindelfingen	Sindelfingen	Sindelf. Burghaldenfriedhof	4	Rtg Stadthalle								x	B-1c	
Sindelfingen	Sindelfingen	Sindelf. Calwer Brücke	3	Rtg Daimlersteg	x	x	x	x						
Sindelfingen	Sindelfingen	Sindelf. Calwer Brücke	4	Rtg Darmsheim	x	x	x	x						
Sindelfingen	Sindelfingen	Sindelf. Eichholz	3	Rtg Friedrich-Ebert-Straße	x	x	x	x						
Sindelfingen	Sindelfingen	Sindelf. Eschenried	3	Rtg Friedrich-Ebert-Straße						x				Der Umbau erfolgt vsl. im Jahr 2022.
Sindelfingen	Sindelfingen	Sindelf. Eschenried	4	Rtg Feldbergstraße						x				Der Umbau erfolgt 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. 18 cm	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Sindelfingen	Sindelfingen	Sindelf. Friedrich-Ebert-Str.	3	Rtg Eichholz	x	x	x	x						
Sindelfingen	Sindelfingen	Sindelf. Friedrich-Ebert-Str.	4	Rtg Eschenried	x	x	x	x						
Sindelfingen	Sindelfingen	Sindelf. G.-u. H.schule Goldb.	3	Rtg Goldberg Realschule	x	x	x	x						
Sindelfingen	Sindelfingen	Sindelf. G.-u. H.schule Goldb.	4	Rtg Goldberg Wasserturm	x	x	x	x						
Sindelfingen	Sindelfingen	Sindelf. Goldb. Realschule	3	Rtg Frankenstraße							x		A-1	
Sindelfingen	Sindelfingen	Sindelf. Goldb. Wasserturm	3	704/709	x	x	x	x						
Sindelfingen	Sindelfingen	Sindelf. Goldb. Wasserturm	4	711/N73	x	x	x	x						
Sindelfingen	Sindelfingen	Sindelf. Goldberg-Gymnasium	3	Rtg Böblingen							x		A-2	Der Umbau erfolgt in Zusammenhang mit dem Ausbau des Radweges.
Sindelfingen	Sindelfingen	Sindelf. Goldberg-Gymnasium	4	Rtg Sindelfingen							x		A-2	Der Umbau erfolgt in Zusammenhang mit dem Ausbau des Radweges.
Sindelfingen	Sindelfingen	Sindelf. Hofmeister/Schauwerk	3	Rtg Breuningerland					x				A-2	
Sindelfingen	Sindelfingen	Sindelf. Hofmeister/Schauwerk	4	Rtg Eschenbrünnlestraße	x	x	x	x						
Sindelfingen	Sindelfingen	Sindelf. Klostergarten	3	Rtg Rotbühl	x	x	x	x						
Sindelfingen	Sindelfingen	Sindelf. Klostergarten	4	Rtg Domo	x	x	x	x						
Sindelfingen	Sindelfingen	Sindelf. Klostergarten	5	Rtg Wolfstraße Altenheim						x			A-1	
Sindelfingen	Sindelfingen	Sindelf. Krankenhaus	3	Rtg Altenheim Burghalde	x	x	x	x						
Sindelfingen	Sindelfingen	Sindelf. Lange Anwanden	3	Rtg Goldmühlestraße						x			A-3	
Sindelfingen	Sindelfingen	Sindelf. Lange Anwanden	4	Rtg ZOB						x			A-3	
Sindelfingen	Sindelfingen	Sindelf. Mahdentalstraße	3	Bus-Li84>SFZO							x		A-1	

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord mind. 18 cm	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Sindelfingen	Sindelfingen	Sindelf. Mahdentalstraße	4	Bus-Li84>VB							x		A-2	
Sindelfingen	Sindelfingen	Sindelf. Marktpl. (Böbl.Str.)	3	Rtg Domo							x		A-2	Ausbau nur mit Marktplatzneugestaltung möglich
Sindelfingen	Sindelfingen	Sindelf. Marktpl. (Rathaus)	3	Bus-Li84>SFZO							x		A-2	Ausbau nur mit Marktplatzneugestaltung möglich
Sindelfingen	Sindelfingen	Sindelf. Marktpl. (Rathaus)	4	Bus-LI84>VB							x		A-2	Ausbau nur mit Marktplatzneugestaltung möglich
Sindelfingen	Sindelfingen	Sindelf. Mercedes-Benz Hst. A	3	Rtg Mercedes-Benz Hst. B								x	B-2	*Zuständigkeit: Daimler AG;* Es handelt sich ausschließlich um eine Haltestelle im Mercedes-Benz Berufsverkehr.
Sindelfingen	Sindelfingen	Sindelf. Mercedes-Benz Hst. B	3	Rtg Mercedes-Benz Hst. I								x	B-2	*Zuständigkeit: Daimler AG;* Es handelt sich ausschließlich um eine Haltestelle im Mercedes-Benz Berufsverkehr.
Sindelfingen	Sindelfingen	Sindelf. Mercedes-Benz Hst. C	3	Rtg Mercedes-Benz Hst. D								x	B-2	*Zuständigkeit: Daimler AG;* Es handelt sich ausschließlich um eine Haltestelle im Mercedes-Benz Berufsverkehr.
Sindelfingen	Sindelfingen	Sindelf. Mercedes-Benz Hst. D	3	Rtg Mercedes-Benz Hst. E								x	B-2	*Zuständigkeit: Daimler AG;* Es handelt sich ausschließlich um eine Haltestelle im Mercedes-Benz Berufsverkehr.

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord mind. 18 cm	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Sindelfingen	Sindelfingen	Sindelf. Mercedes-Benz Hst. E	3	Rtg Mercedes-Benz Tor III								x	B-2	*Zuständigkeit: Daimler AG;* Es handelt sich ausschließlich um eine Haltestelle im Mercedes-Benz Berufsverkehr.
Sindelfingen	Sindelfingen	Sindelf. Mercedes-Benz Hst. F	3	Rtg Mercedes-Benz Hst. A								x	B-2	*Zuständigkeit: Daimler AG;* Es handelt sich ausschließlich um eine Haltestelle im Mercedes-Benz Berufsverkehr.
Sindelfingen	Sindelfingen	Sindelf. Mercedes-Benz Hst. H	3	Rtg Mercedes-Benz Tor I								x	B-2	*Zuständigkeit: Daimler AG;* Es handelt sich ausschließlich um eine Haltestelle im Mercedes-Benz Berufsverkehr.
Sindelfingen	Sindelfingen	Sindelf. Mercedes-Benz Hst. I	3	Rtg Hst. K								x	B-2	*Zuständigkeit: Daimler AG;* Es handelt sich ausschließlich um eine Haltestelle im Mercedes-Benz Berufsverkehr.
Sindelfingen	Sindelfingen	Sindelf. Mercedes-Benz Hst. K	3	Rtg Mercedes-Benz Hst. C								x	B-2	*Zuständigkeit: Daimler AG;* Es handelt sich ausschließlich um eine Haltestelle im Mercedes-Benz Berufsverkehr.
Sindelfingen	Sindelfingen	Sindelf. Mercedes-Benz Hst. K	4	Rtg Mercedes-Benz Hst. C								x	B-2	*Zuständigkeit: Daimler AG;* Es handelt sich ausschließlich um eine Haltestelle im Mercedes-Benz Berufsverkehr.
Sindelfingen	Sindelfingen	Sindelf. Mercedes-Benz Tor I	3	Rtg Mercedes-Benz Hst. F	x	x	x	x						*Zuständigkeit: Daimler AG*

Anlage 4.1a

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord mind. 18 cm	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Sindelfingen	Sindelfingen	Sindelf. Mercedes-Benz Tor I	4	Rtg Goldberg-Gymnasium	x	x	x	x						*Zuständigkeit: Daimler AG*
Sindelfingen	Sindelfingen	Sindelf. Merced.-Benz Tor III	3	Rtg Mercedes-Benz Hst. F					x					*Zuständigkeit: Daimler AG*
Sindelfingen	Sindelfingen	Sindelf. Merced.-Benz Tor III	4	Rtg Sindelfingen					x					*Zuständigkeit: Daimler AG*
Sindelfingen	Sindelfingen	Sindelf. Mercedes-Benz Tor V	3	Rtg Nord	x	x	x	x						*Zuständigkeit: Daimler AG*
Sindelfingen	Sindelfingen	Sindelf. Mercedes-Benz Tor V	4	Rtg Süd	x	x	x	x						*Zuständigkeit: Daimler AG*
Sindelfingen	Sindelfingen	Sindelf. Mercedes-Benz Tor VII	3	Rtg Nord	x	x	x	x						*Zuständigkeit: Daimler AG*
Sindelfingen	Sindelfingen	Sindelf. Mercedes-Benz Tor VII	4	Rtg Süd	x	x	x	x						*Zuständigkeit: Daimler AG*
Sindelfingen	Sindelfingen	Sindelf. Mercedes-Benz Tor XVI	3	Rtg Calwer Brücke	x	x	x	x						*Zuständigkeit: Daimler AG*
Sindelfingen	Sindelfingen	Sindelf. Mönchsbrunnen	3	Bus-Li84>SFZO	x	x	x	x						
Sindelfingen	Sindelfingen	Sindelf. Mönchsbrunnen	4	Bus-Li84>VB						x			A-2	*Zuständigkeit Landkreis:* Der Umbau wird i.d.R. im Zusammenhang mit einer Straßensanierung durchgeführt. Vor dem 01.01. 2022 ist keine Sanierung der Straße geplant.
Sindelfingen	Sindelfingen	Sindelf. Pflegeheim	3	Rtg Krankenhaus	x	x	x	x						
Sindelfingen	Sindelfingen	Sindelf. Pflegeheim	4	Rtg Burghaldenfriedhof	x	x	x	x						
Sindelfingen	Sindelfingen	Sindelf. Schwertstraße	3	Rtg Textilzentrum							x		A-3	
Sindelfingen	Sindelfingen	Sindelf. Stiftsgymnasium	3	Rtg Gottlieb-Daimler-Schule							x		A-2	Ausbau nur in Zusammenhang mit dem Ausbau des Radweges
Sindelfingen	Sindelfingen	Sindelf. Textilzentrum	3	Rtg Viehweide							x		A-1, A-3	

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord mind. 18 cm	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Sindelfingen	Sindelfingen	Sindelf. Textilzentrum	4	Rtg Breuningerland							x		A-1, A-3	
Sindelfingen	Sindelfingen	Sindelf. Viehweide	3	Rtg						x			A-1	
Sindelfingen	Sindelfingen	Sindelf. Wolfstr. Altenheim	3	Rtg Essegger Straße						x			A-1	
Sindelfingen	Sindelfingen	Sindelf. Wolfstr. Altenheim	4	Rtg Obere Vorstadt						x			A-1	
Sindelfingen	Sindelfingen	Sindelfingen	3	Bus Daimler Steg							x		A-2	Verlegung der Haltestelle in die Mercedesstraße im Zuge des Umbaus des Knotenpunktes
Sindelfingen	Sindelfingen	Sindelfingen	4	Bus Böblingen	x	x	x	x						
Sindelfingen	Sindelfingen	Sindelfingen Amundsenstraße	3	Rtg Sindelfinger Straße								x	B-1d	Kollision mit Radweg
Sindelfingen	Sindelfingen	Sindelfingen Amundsenstraße	4	Rtg Calwer Str.								x	B-1d	Rückstau u. Radweg
Sindelfingen	Sindelfingen	Sindelfingen Bachstr.	3	Rtg Stadion						x			A-1	
Sindelfingen	Sindelfingen	Sindelfingen Bachstr.	4	Rtg Mercedes-Benz Tor III/Calwer Str.						x			A-1	
Sindelfingen	Sindelfingen	Sindelfingen Bartenweg	3	Rtg Landhaussiedlung						x				Der Umbau erfolgt vsl. im Jahr 2022.
Sindelfingen	Sindelfingen	Sindelfingen Calwer Str.	3	Rtg ZOB							x		A-1	
Sindelfingen	Sindelfingen	Sindelfingen Calwer Str.	4	Rtg Bachstr.	x	x	x	x						

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord mind. 18 cm	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Sindelfingen	Sindelfingen	Sindelfingen Dachsklinge	3	Rtg Frauenkreuz						x			A-2	*Zuständigkeit Land Baden-Württemberg; Ausführung i.d.R. gemeinsam oder in Absprache mit dem Landkreis:* Der Umbau wird i.d.R. im Zusammenhang mit einer Straßensanierung durchgeführt. Vor dem 01.01.2022 ist keine Sanierung der Straße geplant.
Sindelfingen	Sindelfingen	Sindelfingen Daimlersteg	3	vom ZOB-Sifi	x	x	x	x						
Sindelfingen	Sindelfingen	Sindelfingen Daimlersteg	4	zum ZOB-Sifi	x	x	x	x						
Sindelfingen	Sindelfingen	Sindelfingen Domo	3	Rtg Obere Vorstadt	x	x	x	x						
Sindelfingen	Sindelfingen	Sindelfingen Domo	4	Rtg Stadion								x	A-1, B-1c, B-1d	
Sindelfingen	Sindelfingen	Sindelfingen Dresdener Str.	3	Rtg Gottlieb-Daimler-Schule					x					Der Umbau erfolgt vsl. im Jahr 2020.
Sindelfingen	Sindelfingen	Sindelfingen Dresdener Str.	4	Süd	x	x	x	x						
Sindelfingen	Sindelfingen	Sindelfingen DRK	3	Rtg Goldberg-Gymnasium	x	x	x	x						
Sindelfingen	Sindelfingen	Sindelfingen DRK	4	Rtg Goldberg	x	x	x	x						
Sindelfingen	Sindelfingen	Sindelfingen Drosselweg	3	Bus-Li84>SFZO							x		A-1	
Sindelfingen	Sindelfingen	Sindelfingen Drosselweg	4	Bus-LI84>VB							x		A-1	
Sindelfingen	Sindelfingen	Sindelfingen Eltinger Straße	3	Rtg Essegger Straße								x	A-3	
Sindelfingen	Sindelfingen	Sindelfingen Eschenbrünnlestr.	3	Rtg Hofmeister/Schauwerk							x		A-1	
Sindelfingen	Sindelfingen	Sindelfingen Eschenbrünnlestr.	4	Rtg Leipziger Straße							x		A-1	

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord mind. 18 cm	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Sindelfingen	Sindelfingen	Sindelfingen Essegger Str.	3	Rtg Wolfstraße/ZOB						x			A-1	
Sindelfingen	Sindelfingen	Sindelfingen Essegger Str.	4	Rtg Guttenbrunnstraße							x		A-1	
Sindelfingen	Sindelfingen	Sindelfingen Feldbergstraße	3	Bus-Li84>US						x			A-1	Der Umbau erfolgt vsl. im Jahr 2022.
Sindelfingen	Sindelfingen	Sindelfingen Feldbergstraße	4	Bus-Li84>VB						x			A-1	Der Umbau erfolgt vsl. im Jahr 2022.
Sindelfingen	Sindelfingen	Sindelfingen Feldbergstraße	5	Bus ---> ZOB								x	B-2	
Sindelfingen	Sindelfingen	Sindelfingen Frankenstraße	3	Rtg ZOB Böbl.	x	x	x	x						
Sindelfingen	Sindelfingen	Sindelfingen Goldmühlestr.	3	Rtg Nüßstraße						x			A-1	
Sindelfingen	Sindelfingen	Sindelfingen Goldmühlestr.	4	Rtg Lange Anwanden						x			A-1	
Sindelfingen	Sindelfingen	Sindelfingen Gottscheer Str.	3	Rtg Essegger Straße						x			A-1	
Sindelfingen	Sindelfingen	Sindelfingen Grünäckerstr.	3	Rtg Bartenweg	x	x	x	x						
Sindelfingen	Sindelfingen	Sindelfingen Grünäckerstr.	4	Rtg. Schlüsseläckerplatz	x	x	x	x						
Sindelfingen	Sindelfingen	Sindelfingen Guttenbrunnstr.	3	Rtg Gottscheer Straße						x			A-1	
Sindelfingen	Sindelfingen	Sindelfingen Guttenbrunnstr.	4	Rtg Maichingen						x			A-1	
Sindelfingen	Sindelfingen	Sindelfingen Königsknoll	3	Rtg Stadthalle						x			A-1	
Sindelfingen	Sindelfingen	Sindelfingen Königsknoll	4	Rtg Sonnenbergstr Drosselweg	x	x	x	x						
Sindelfingen	Sindelfingen	Sindelfingen Leipziger Str.	3	Rtg Eschenbrünnlestr.					x					Der Umbau erfolgt 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. 18 cm	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Sindelfingen	Sindelfingen	Sindelfingen Leipziger Str.	4	Rtg Goldberg					x					Der Umbau erfolgt vsl. im Jahr 2021.
Sindelfingen	Sindelfingen	Sindelfingen Leipziger Str.	5	Rtg Eschenbrünnlestr.								x	B-2	
Sindelfingen	Sindelfingen	Sindelfingen Leipziger Str.	6	Rtg Goldberg Wasserturm								x	B-2	
Sindelfingen	Sindelfingen	Sindelfingen Messehalle	3	Bus-Li84>SFZO						x			A-2	*Zuständigkeit Land Baden-Württemberg; Ausführung i.d.R. gemeinsam oder in Absprache mit dem Landkreis:* Der Umbau wird i.d.R. im Zusammenhang mit einer Straßensanierung durchgeführt. Vor dem 01.01.2022 ist keine Sanierung der Straße geplant.
Sindelfingen	Sindelfingen	Sindelfingen Messehalle	4	Bus-Li84>VB						x			A-2	*Zuständigkeit Land Baden-Württemberg; Ausführung i.d.R. gemeinsam oder in Absprache mit dem Landkreis:* Der Umbau wird i.d.R. im Zusammenhang mit einer Straßensanierung durchgeführt. Vor dem 01.01.2022 ist keine Sanierung der Straße geplant.
Sindelfingen	Sindelfingen	Sindelfingen Nüßstraße	3	Rtg Goldberg Wasserturm							x		A-1	
Sindelfingen	Sindelfingen	Sindelfingen Nüßstraße	4	Rtg Goldmühlestraße							x		A-1	
Sindelfingen	Sindelfingen	Sindelfingen Pfarrwiesengymn.	3	Bus-Li84>US						x			A-1	Der Umbau erfolgt vsl. im Jahr 2022.
Sindelfingen	Sindelfingen	Sindelfingen Pfarrwiesengymn.	4	Bus-LI84>VB						x			A-1	Der Umbau erfolgt vsl. im Jahr 2022.
Sindelfingen	Sindelfingen	Sindelfingen Reiterhof	3	Rtg Textilzentrum						x			A-1	Der Umbau erfolgt vsl. im Jahr 2022.
Sindelfingen	Sindelfingen	Sindelfingen Rotbühl	3	Bus-Li84>US						x			A-1	

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord mind. 18 cm	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Sindelfingen	Sindelfingen	Sindelfingen Rotbühl	4	Bus-LI84>VB						x			A-1	
Sindelfingen	Sindelfingen	Sindelfingen Schoßhöfe	3	Rtg Calwer Brücke						x			A-2	*Zuständigkeit Land Baden-Württemberg; Ausführung i.d.R. gemeinsam oder in Absprache mit dem Landkreis:* Der Umbau wird i.d.R. im Zusammenhang mit einer Straßensanierung durchgeführt. Vor dem 01.01.2022 ist keine Sanierung der Straße geplant.
Sindelfingen	Sindelfingen	Sindelfingen Schoßhöfe	4	Rtg Dagersheim						x			A-2	*Zuständigkeit Land Baden-Württemberg; Ausführung i.d.R. gemeinsam oder in Absprache mit dem Landkreis:* Der Umbau wird i.d.R. im Zusammenhang mit einer Straßensanierung durchgeführt. Vor dem 01.01.2022 ist keine Sanierung der Straße geplant.
Sindelfingen	Sindelfingen	Sindelfingen Sommerhofenstr.	3	Rtg Pfarrwiesengymnasium					x				A-1	
Sindelfingen	Sindelfingen	Sindelfingen Sommerhofenstr.	4	Rtg Badezentrum					x				A-1	
Sindelfingen	Sindelfingen	Sindelfingen Sonnenbergstr.	3	Rtg Wilhelm-Haspel-Straße								x	B-1c	
Sindelfingen	Sindelfingen	Sindelfingen Spitzholzstraße	3	Bus-Li84>US						x			A-1	
Sindelfingen	Sindelfingen	Sindelfingen Spitzholzstraße	4	Bus-LI84>VB						x			A-1	
Sindelfingen	Sindelfingen	Sindelfingen Stadion	3	Bus-Li84>US							x		A-1	
Sindelfingen	Sindelfingen	Sindelfingen Stadion	4	Bus-LI84>VB							x		A-1, B-1d	

Anlage 4.1a

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord mind. 18 cm	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Sindelfingen	Sindelfingen	Sindelfingen Stadthalle	3	Bus-Li84>SFZO	x	x	x	x						
Sindelfingen	Sindelfingen	Sindelfingen Stadthalle	4	Bus-LI84>VB	x	x	x	x						
Sindelfingen	Sindelfingen	Sindelfingen Tübinger Allee	3	Rtg Nordost							x		A-3	neuer Standort, deshalb vorerst nur provisorisch angelegt
Sindelfingen	Sindelfingen	Sindelfingen Tübinger Allee	4	Rtg Südwest							x		A-3	neuer Standort, deshalb vorerst nur provisorisch angelegt
Sindelfingen	Sindelfingen	Sindelfingen Tulpenstr.	3	Rtg Stadion								x	A-1, B-1c	
Sindelfingen	Sindelfingen	Sindelfingen Tulpenstr.	4	Rtg Essegger Straße							x		A-1	
Sindelfingen	Sindelfingen	Sindelfingen W.-Haspel-Str.	3	Rtg Viehweide							x		A-1	
Sindelfingen	Sindelfingen	Sindelfingen W.-Haspel-Str.	4	Rtg Eichholz								x	B-2	
Sindelfingen	Sindelfingen	Sindelfingen Waldheim	3	Bus-Li84>SFZO						x			A-2	*Zuständigkeit Landkreis:* Der Umbau wird i.d.R. im Zusammenhang mit einer Straßensanierung durchgeführt. Vor dem 01.01. 2022 ist keine Sanierung der Straße geplant.
Sindelfingen	Sindelfingen	Sindelfingen Waldheim	4	Bus-Li84>VB						x			A-2	*Zuständigkeit Landkreis:* Der Umbau wird i.d.R. im Zusammenhang mit einer Straßensanierung durchgeführt. Vor dem 01.01. 2022 ist keine Sanierung der Straße geplant.
Sindelfingen	Sindelfingen	Sindelfingen Wengertstr.	3	Rtg Altenheim Burghalde							x		A-1	
Sindelfingen	Sindelfingen	Sindelfingen Wettbachplatz	4	Rtg Sifi 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. 18 cm	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Sindelfingen	Sindelfingen	Sindelfingen Zimmerstraße	3	Bus-Li84>US						x			A-1	
Sindelfingen	Sindelfingen	Sindelfingen Zimmerstraße	4	Bus-LI84>VB							x		A-1	
Sindelfingen	Sindelfingen	Sindelfingen ZOB	1	Bstg 1	x		x	x			x		A-2	Der Umbau erfolgt im Rahmen der Umgestaltung der Mercedesstraße.
Sindelfingen	Sindelfingen	Sindelfingen ZOB	2	Bstg 2	x		x	x			x		A-2	Der Umbau erfolgt im Rahmen der Umgestaltung der Mercedesstraße.
Sindelfingen	Sindelfingen	Sindelfingen ZOB	3	Bstg 3	x		x	x			x		A-2	Der Umbau erfolgt im Rahmen der Umgestaltung der Mercedesstraße.
Sindelfingen	Sindelfingen	Sindelfingen ZOB	4	Bstg 4	x		x	x			x		A-2	Der Umbau erfolgt im Rahmen der Umgestaltung der Mercedesstraße.
Sindelfingen	Sindelfingen	Sindelfingen ZOB	5	Bstg 5	x		x	x			x		A-2	Der Umbau erfolgt im Rahmen der Umgestaltung der Mercedesstraße.
Sindelfingen	Sindelfingen	Sindelfingen ZOB	6	Bstg 6	x		x	x			x		A-2	Der Umbau erfolgt im Rahmen der Umgestaltung der Mercedesstraße.
Sindelfingen	Sindelfingen	Sindelfingen ZOB	7	Bstg 7	x		x	x			x		A-2	Der Umbau erfolgt im Rahmen der Umgestaltung der Mercedesstraße.
Sindelfingen	Sindelfingen	Sindelfingen ZOB	8	Bstg 8	x		x	x			x		A-2	Der Umbau erfolgt im Rahmen der Umgestaltung der Mercedesstraße.
Sindelfingen	Sindelfingen	Sindelfingen ZOB	9	Bstg 9	x		x	x			x		A-2	Der Umbau erfolgt im Rahmen der Umgestaltung der Mercedesstraße.

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord mind. 18 cm	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Sindelfingen	Sindelfingen	Sindelfingen ZOB	10	Bus-LI84>US	x		x	x			x		A-2	Der Umbau erfolgt im Rahmen der Umgestaltung der Mercedesstraße.
Sindelfingen	Sindelfingen	Sindelfingen ZOB	11	Bstg 11	x		x	x			x		A-2	Der Umbau erfolgt im Rahmen der Umgestaltung der Mercedesstraße.
Sindelfingen	Sindelfingen	Sindelfingen ZOB	12	Bstg 12	x		x	x			x		A-2	Der Umbau erfolgt im Rahmen der Umgestaltung der Mercedesstraße.
Sindelfingen	Sindelfingen	Sindelfingen ZOB	13	Bstg 13	x		x	x			x		A-2	Der Umbau erfolgt im Rahmen der Umgestaltung der Mercedesstraße.
Sindelfingen	Sindelfingen	Sindelfingen ZOB	14	Ankunft Steig 1-3							x		A-2	Der Umbau erfolgt im Rahmen der Umgestaltung der Mercedesstraße.
Sindelfingen	Sindelfingen	Sindelfingen ZOB	15	Ankunft Steig 4-13							x		A-2	Der Umbau erfolgt im Rahmen der Umgestaltung der Mercedesstraße.

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord mind. 18 cm	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Steinenbronn		Steinenbronn Goldäcker	3	Rtg. Steinenbronn Im Alten See						x			A-2	*Zuständigkeit Land Baden-Württemberg; Ausführung i.d.R. gemeinsam oder in Absprache mit Landkreis:* Der Umbau wird i.d.R. im Zusammenhang mit einer Straßensanierung durchgeführt. Vor dem 01.01.2022 ist keine Sanierung der Straße geplant.
Steinenbronn		Steinenbronn Goldäcker	4	Rtg. Musb. Seebruckenmühle						x			A-2	*Zuständigkeit Land Baden-Württemberg; Ausführung i.d.R. gemeinsam oder in Absprache mit Landkreis:* Der Umbau wird i.d.R. im Zusammenhang mit einer Straßensanierung durchgeführt. Vor dem 01.01.2022 ist keine Sanierung der Straße geplant.
Steinenbronn		Steinenbronn Im Alten See	3	Rtg. Steinenbronn Kirche		x	x	x	x					
Steinenbronn		Steinenbronn Im Alten See	4	Rtg. Steinenbronn Goldäcker		x	x	x	x					
Steinenbronn		Steinenbronn Kirche	3	Rtg. Waldenbuch Hasenhof						x			A-2	*Zuständigkeit Landkreis:* Der Umbau wird i.d.R. im Zusammenhang mit einer Straßensanierung durchgeführt. Vor dem 01.01.2022 ist keine Sanierung der Straße geplant.
Steinenbronn		Steinenbronn Kirche	4	Rtg. Steinenbronn Im Alten See			x	x		x			A-2	*Zuständigkeit Landkreis:* Der Umbau wird i.d.R. im Zusammenhang mit einer Straßensanierung durchgeführt. Vor dem 01.01.2022 ist keine Sanierung der Straße geplant.

Anlage 4.1a

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord mind. 18 cm	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Waldenbuch		Waldenbuch Austraße	3	Rtg Glashütte	x		x	x			x		A-3	
Waldenbuch		Waldenbuch Bonholz	3	Rtg Alte Post	x	x	x	x						
Waldenbuch		Waldenbuch Bonholz	4	Rtg Postamt	x	x	x	x						
Waldenbuch		Waldenbuch Gänswiese	3	Bus - Li 86>WCPA			x			x			A-2	Umbau im Zuge der Gesamtverkehrskonzeption 2021/2022; gemeinsam mit dem RP Stuttgart
Waldenbuch		Waldenbuch Gänswiese	4	Bus - Li 86>VB	x	x	x	x						
Waldenbuch		Waldenbuch Glashütte	3	Bus > WCPA			x			x			A-2	Umbau mit der Sanierung der Buswendeplatte (Pflaster)
Waldenbuch		Waldenbuch Hallenbad	3	Bus - Li 86>WCPA	x	x	x	x						
Waldenbuch		Waldenbuch Hallenbad	4	Bus - Li 86>VB	x	x	x	x						
Waldenbuch		Waldenbuch Hasenhof	3	Bus - Li 86>WCPA			x			x			A-2	*Zuständigkeit Landkreis:* Der Umbau wird in der Regel im Zusammenhang mit einer Straßensanierung durchgeführt. Vor dem 01.01.2022 ist keine Sanierung der Straße geplant.
Waldenbuch		Waldenbuch Hasenhof	4	Bus - Li 86>VB			x			x			A-2	*Zuständigkeit Landkreis:* Der Umbau wird in der Regel im Zusammenhang mit einer Straßensanierung durchgeführt. Vor dem 01.01.2022 ist keine Sanierung der Straße geplant.
Waldenbuch		Waldenbuch Lerchenweg	4	Bus - Li 86>VB	x	x	x	x						

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord mind. 18 cm	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Waldenbuch		Waldenbuch Liebenau	3	Bus - Li 86>WCPA			x			x			A-2	*Zuständigkeit Land Baden-Württemberg; Ausführung i.d.R. gemeinsam oder in Absprache mit Landkreis:* Der Umbau wird in der Regel im Zusammenhang mit einer Straßensanierung durchgeführt. Vor dem 01.01.2022 ist keine Sanierung der Straße geplant.
Waldenbuch		Waldenbuch Liebenau	4	Bus - Li 86>VB	x		x			x			A-2	*Zuständigkeit Land Baden-Württemberg; Ausführung i.d.R. gemeinsam oder in Absprache mit Landkreis:* Der Umbau wird in der Regel im Zusammenhang mit einer Straßensanierung durchgeführt. Vor dem 01.01.2022 ist keine Sanierung der Straße geplant.
Waldenbuch		Waldenbuch Postamt	3	Rtg Tübingen		x	x			x			A-2	Im Zuge der Sanierung der Fahrbahn; gemeinsam mit d. Land Baden-Württemberg
Waldenbuch		Waldenbuch Postamt	4	Richtung Leinfelden		x	x			x			A-2	Im Zuge der Sanierung der Fahrbahn; gemeinsam mit d. Land Baden-Württemberg
Waldenbuch		Waldenbuch Stadion	3	Bus - Li 86>WCPA			x		x					2021

Anlage 4.1a

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord mind. 18 cm	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Weil der Stadt	Hausen (W)	Hausen (W) Würmtalstraße	3	Rtg Münkl / Weil d S			x	x		x			A-2	Ausbau zusammen mit der L 1182
Weil der Stadt	Hausen (W)	Hausen (W) Würmtalstraße	4	Rtg Heimsh / Lehningen			x	x		x			A-2	Ausbau zusammen mit der L 1182
Weil der Stadt	Hausen (W)	Hofäckerstraße	3	Rtg Mühlh. Rathaus						x			A-2	
Weil der Stadt	Hausen (W)	Hofäckerstraße	4	Rtg Lehningen Rathaus						x			A-2	
Weil der Stadt	Merklingen	Merklingen Beethovenstr.	4	Rtg Ortsmitte							x		A-2	
Weil der Stadt	Merklingen	Merklingen Grundschule	3							x			A-2	
Weil der Stadt	Merklingen	Merklingen Hauptstraße	3	Rtg Ortsmitte			x			x			A-2	
Weil der Stadt	Merklingen	Merklingen Hauptstraße	4	Rtg Metzelwiesen			x			x			A-2	
Weil der Stadt	Merklingen	Merklingen Hausener Str.	3	Rtg Würmtalstraße			x			x			A-2	
Weil der Stadt	Merklingen	Merklingen Hausener Str.	4	Rtg Ortsmitte			x			x			A-2	
Weil der Stadt	Merklingen	Merklingen Industriestr.	3	Rtg Beethovenstraße			x				x		A-2	
Weil der Stadt	Merklingen	Merklingen Industriestr.	4	Rtg Hauptstraße							x		A-2	
Weil der Stadt	Merklingen	Merklingen Metzelwiesen	3	Rtg Hauptstraße	x		x	x			x		A-4	
Weil der Stadt	Merklingen	Merklingen Metzelwiesen	4	Rtg Merklinger Straße	x		x				x		A-4	
Weil der Stadt	Merklingen	Merklingen Ortsmitte	3	Rtg Industriestraße			x		x					
Weil der Stadt	Merklingen	Merklingen Ortsmitte	4	Rtg Hauptstraße			x		x					
Weil der Stadt	Merklingen	Merklingen Riemenmühle	3	Rtg Merkl / Hausen			x				x		A-2	
Weil der Stadt	Merklingen	Merklingen Riemenmühle	4	Rtg Münklingen			x	x			x		A-2	
Weil der Stadt	Münklingen	Borsigstraße	3	Rtg Merklingen/Hausen					x					
Weil der Stadt	Münklingen	Borsigstraße	4	Rtg Münklingen					x					
Weil der Stadt	Münklingen	Münklingen Im Tal	3	Rtg Riemenmühle			x		x					

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord mind. 18 cm	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Weil der Stadt	Münklingen	Münklingen Im Tal	4	Rtg Rath / Neuh.Str.			x		x					
Weil der Stadt	Münklingen	Münklingen Neuhauser Str.	3	Rtg Rathaus							x		A-2	
Weil der Stadt	Münklingen	Münklingen Neuhauser Str.	4	Rtg Neuhausen			x				x		A-2	
Weil der Stadt	Münklingen	Münklingen Rathaus	3	Rtg Im Tal			x			x				
Weil der Stadt	Schafhausen	Schafhausen Dätzinger Weg	3	Dätzingen			x	x			x		A-2	
Weil der Stadt	Schafhausen	Schafhausen Dätzinger Weg	4	Ortsmitte			x	x			x		A-2	
Weil der Stadt	Schafhausen	Schafhausen Hohenzollernstr.	3	Ortsausgang							x		A-2	
Weil der Stadt	Schafhausen	Schafhausen Magstadter Str.	3	Ortsmitte			x					x	B-1	
Weil der Stadt	Schafhausen	Schafhausen Magstadter Str.	4	Ortsausgang			x					x	B-1	
Weil der Stadt	Schafhausen	Schafhausen Weiler (BB)	3	Rtg Hohenzollernstr/ Magstadter Straße			x	x		x			A-2	
Weil der Stadt	Schafhausen	Schafhausen Würmbrücke	3	Rtg Weil der Stadt			x		x					
Weil der Stadt	Schafhausen	Schafhausen Würmbrücke	4	Rtg Böblingen			x		x					
Weil der Stadt	Weil der Stadt	Friedhof	1	Rtg Renningen Ihninger Hof			x	x		x			A-2	
Weil der Stadt	Weil der Stadt	Friedhof	2	Rtg Bahnhof			x			x			A-2	
Weil der Stadt	Weil der Stadt	Weil d. Stadt A. Renn. Str. 111	3	Rtg Alte Renninger Straße 49			x	x			x		A-2	
Weil der Stadt	Weil der Stadt	Weil d. Stadt A. Renn. Str. 19	3	Rtg Weil der Stadt			x	x			x		A-2	
Weil der Stadt	Weil der Stadt	Weil d. Stadt A. Renn. Str. 49	3	Rtg Alte Renninger Straße 19			x	x			x		A-2	

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord mind. 18 cm	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Weil der Stadt	Weil der Stadt	Weil der Stadt	1	Bstg 1	x					x			A-2	
Weil der Stadt	Weil der Stadt	Weil der Stadt	2	Bstg 2	x					x			A-2	
Weil der Stadt	Weil der Stadt	Weil der Stadt	3	Bstg 3	x					x			A-2	
Weil der Stadt	Weil der Stadt	Weil der Stadt	4	Bstg 4	x					x			A-2	
Weil der Stadt	Weil der Stadt	Weil der Stadt Blammerbergstr.	3	Rtg Alte Renninger Straße 111			x	x			x		A-2	
Weil der Stadt	Weil der Stadt	Weil der Stadt Grabenstr.	3	Rtg Stadtgarten			x		x					
Weil der Stadt	Weil der Stadt	Weil der Stadt Grabenstr.	4	Rtg Würmbrücke			x		x					
Weil der Stadt	Weil der Stadt	Weil der Stadt Gymnasium	3	Rtg Alle Richtungen			x			x			A-4	
Weil der Stadt	Weil der Stadt	Weil der Stadt J.-Haydn-Str.	3	Möttlingen			x			x			A-2	
Weil der Stadt	Weil der Stadt	Weil der Stadt J.-Haydn-Str.	4	Bahnhof			x			x			A-2	
Weil der Stadt	Weil der Stadt	Weil der Stadt Merklinger Str.	3	Merklingen			x			x			A-2	
Weil der Stadt	Weil der Stadt	Weil der Stadt Merklinger Str.	4	Ortsmitte Weil der Stadt			x			x			A-2	
Weil der Stadt	Weil der Stadt	Weil der Stadt Normannenstr.	3	Rtg Blammerbergstraße			x				x		A-2	
Weil der Stadt	Weil der Stadt	Weil der Stadt Stadtgarten	3	Rtg Bahnhof			x	x		x			A-2	
Weil der Stadt	Weil der Stadt	Weil der Stadt Stadtgarten	4	Rtg Alle Richtungen			x	x		x			A-2	

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord mind. 18 cm	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Weil im Schönbuch	Breitenstein	Breitenstein Rathaus	3	Rtg Alle Richtungen				x				x	B-1	
Weil im Schönbuch	Neuweiler	Neuweiler Abzw.	3	Rtg Hennersdorfer Str/Rathaus				x			x		A-2, A-3	
Weil im Schönbuch	Neuweiler	Neuweiler Abzw.	4	Rtg Nord				x			x		A-2, A-3	
Weil im Schönbuch	Neuweiler	Neuweiler Beethovenstr.	3	Rtg Wolfenmühle				x	x					
Weil im Schönbuch	Neuweiler	Neuweiler Hennersdorfer Str.	3	Rtg Schönaich				x	x					
Weil im Schönbuch	Neuweiler	Neuweiler Hennersdorfer Str.	4	Rtg Weil				x	x					
Weil im Schönbuch	Neuweiler	Neuweiler Rathaus	3	Rtg Hennersdorfer Straße				x	x					
Weil im Schönbuch	Weil im Schönbuch	Weil i. S. Hauptstraße	3	Rtg Rathaus(Backhaus)/ See	x		x					x		
Weil im Schönbuch	Weil im Schönbuch	Weil i. S. Hauptstraße	4	Rtg Troppel	x	x	x					x		
Weil im Schönbuch	Weil im Schönbuch	Weil i. S. Jahnstraße	3	Rtg Rathaus (Backhaus)				x				x	A-3	
Weil im Schönbuch	Weil im Schönbuch	Weil i. S. Kälberstelle	3	Rtg Waldhorn				x				x	A-3	
Weil im Schönbuch	Weil im Schönbuch	Weil i. S. Kälberstelle	4	Rtg Bahnhofstraße				x				x	A-3	
Weil im Schönbuch	Weil im Schönbuch	Weil i. S. Nord	3	Rtg See				x			x		A-2	Der Umbau erfolgt mit der Sanierung der Kreisstraße.
Weil im Schönbuch	Weil im Schönbuch	Weil i. S. Nord	4	Rtg Breitenstein / Neuweiler				x			x		A-2	Der Umbau erfolgt mit der Sanierung der Kreisstraße.
Weil im Schönbuch	Weil im Schönbuch	Weil i. S. Röte	3	Rtg Troppel				x				x	A-2	
Weil im Schönbuch	Weil im Schönbuch	Weil i. S. Röte	4	Rtg Rathaus				x				x	A-2	

Anlage 4.1a

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord mind. 18 cm	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Weil im Schönbuch	Weil im Schönbuch	Weil i. S. Schaichhofsiedlung	3	Rtg Schaichhofstraße				x	x					
Weil im Schönbuch	Weil im Schönbuch	Weil i. S. Schaichhofsiedlung	4	Rtg Schaichhof				x				x	A-3	
Weil im Schönbuch	Weil im Schönbuch	Weil i. S. Schaichhofstr.	3	Rtg Schaichhofsiedlung				x				x	A-3	
Weil im Schönbuch	Weil im Schönbuch	Weil i. S. Schaichhofstr.	4	Rtg Troppel				x				x	A-3	
Weil im Schönbuch	Weil im Schönbuch	Weil i. S. Schule/Hallenbad	3	Alle Richtungen	x	x	x	x						
Weil im Schönbuch	Weil im Schönbuch	Weil i. S. See	3	Rtg Nord				x			x		A-2	Vorschlag Gemeindeverwaltung anstatt die Haltestellen "Weil i.S. See" die Haltestellen "Wilhelmstraße" aufzunehmen.
Weil im Schönbuch	Weil im Schönbuch	Weil i. S. See	4	Rtg Alle Ri außer Nord				x			x		A-2	Vorschlag Gemeindeverwaltung anstatt die Haltestellen "Weil i.S. See" die Haltestellen "Wilhelmstraße" aufzunehmen.
Weil im Schönbuch	Weil im Schönbuch	Weil i. S. See (Seestr.)	3	Rtg Nord				x			x		A-2	Der Umbau erfolgt mit der Sanierung der Kreisstraße.
Weil im Schönbuch	Weil im Schönbuch	Weil i. S. Troppel	3	Rtg Hauptstraße				x				x	A-3	
Weil im Schönbuch	Weil im Schönbuch	Weil i. S. Troppel	4	Rtg Schaichhofstraße				x				x	A-3	
Weil im Schönbuch	Weil im Schönbuch	Weil i. S. Turnhalle	3	Rtg D. Altes Rathaus				x		x			A-2	
Weil im Schönbuch	Weil im Schönbuch	Weil i. S. Turnhalle	4	Rtg Rathaus (Backhaus)				x		x			A-2	
Weil im Schönbuch	Weil im Schönbuch	Weil i. S. Wilhelmstr.	3	Rtg Schule / Hallenbad	x	x	x	x						Vorschlag Gemeindeverwaltung anstatt die Haltestellen "Weil i.S. See" die Haltestellen "Wilhelmstraße" aufzunehmen.

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord mind. 18 cm	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Weil im Schönbuch	Weil im Schönbuch	Weil i. S. Wilhelmstr.	4	Rtg See	x	x	x	x						Vorschlag Gemeindeverwaltung anstatt die Haltestellen "Weil i.S. See" die Haltestellen "Wilhelmstraße" aufzunehmen.
Weil im Schönbuch	Weil im Schönbuch	Weil i. S. Ziegelhütte	3	Rtg Jahnstraße				x				x	A-3	
Weil im Schönbuch	Weil im Schönbuch	Weil i. S. Ziegelhütte	4	Rtg Rathaus (Backhaus)				x				x	A-3	

Anlage 4.1a

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord mind. 18 cm	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Weissach	Flacht	Flacht Hohweg	3	Rtg Flacht Ortsmitte	x	x	x	x						
Weissach	Flacht	Flacht Hohweg	4	Rtg Bachstraße	x	x	x	x						
Weissach	Flacht	Flacht Neuenbühl	3	Rtg Hauptstraße (Kreisel)						x			A-2	*Zuständigkeit Landkreis:* Der Umbau wird i.d.R. im Zusammenhang mit einer Straßensanierung durchgeführt. Vor dem 01.01. 2022 ist keine Sanierung der Straße geplant.
Weissach	Flacht	Flacht Neuenbühl	4	Rtg Sportplatz						x			A-2	*Zuständigkeit Landkreis:* Der Umbau wird i.d.R. im Zusammenhang mit einer Straßensanierung durchgeführt. Vor dem 01.01. 2022 ist keine Sanierung der Straße geplant.
Weissach	Flacht	Flacht Ortsmitte	3	Rtg Sportplatz		x	x					x	B-1a	
Weissach	Flacht	Flacht Ortsmitte	4	Rtg Hohweg		x	x		x				B-1a	Errichtung eines Hochbords ist baulich nicht möglich.
Weissach	Flacht	Flacht Sportplatz	3	Rtg Neuenbühl		x	x		x					
Weissach	Flacht	Flacht Sportplatz	4	Rtg Ortsmitte		x	x		x					
Weissach	Weissach (BB)	Weissach Bachstraße	3	Rtg Marktplatz					x					
Weissach	Weissach (BB)	Weissach Bahnhofstraße	3	Rtg Marktplatz			x	x	x					
Weissach	Weissach (BB)	Weissach Bahnhofstraße	4	Rtg Heimerdingen/Wöhr					x					
Weissach	Weissach (BB)	Weissach Flachter Str.	3	Rtg Strudelbachhalle					x					
Weissach	Weissach (BB)	Weissach Hindenburgstr.	3	Rtg Leonberg					x					
Weissach	Weissach (BB)	Weissach Hindenburgstr.	4	Rtg Porsche					x					
Weissach	Weissach (BB)	Weissach Marktplatz	1	Marktseite					x					
Weissach	Weissach (BB)	Weissach Marktplatz	2	Südseite					x					

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord mind. 18 cm	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Weissach	Weissach (BB)	Weissach Ölmühle	3	Rtg Weissach						x			A-2	*Zuständigkeit Land Baden-Württemberg; Ausführung i.d.R. gemeinsam oder in Absprache mit Landkreis:* Der Umbau wird i.d.R. im Zusammenhang mit einer Straßensanierung durchgeführt. Vor dem 01.01. 2022 ist keine Sanierung der Straße geplant.
Weissach	Weissach (BB)	Weissach Ölmühle	4	Rtg Heimerdingen						x			A-2	*Zuständigkeit Land Baden-Württemberg; Ausführung i.d.R. gemeinsam oder in Absprache mit Landkreis:* Der Umbau wird i.d.R. im Zusammenhang mit einer Straßensanierung durchgeführt. Vor dem 01.01. 2022 ist keine Sanierung der Straße geplant.
Weissach	Weissach (BB)	Weissach Porsche	3	Rtg Hindenburgstraße	x		x	x	x					*Zuständigkeit: Porsche AG*
Weissach	Weissach (BB)	Weissach Porsche	4	Rtg Flachter Straße	x		x	x	x					*Zuständigkeit: Porsche AG*
Weissach	Weissach (BB)	Weissach Strudelbachhalle	3	Rtg Hohweg			x	x	x					
Weissach	Weissach (BB)	Weissach Wöhr-Tours-Depot	3	Rtg Bahnhofstraße			x	x	x				B-1a	Die Errichtung eines Hochbords ist baulich nicht möglich.
Weissach	Weissach (BB)	Weissach Wöhr-Tours-Depot	4	Rtg. Tannenweg					x				B-1a	Die Errichtung eines Hochbords ist baulich nicht möglich.

Erhebung Barrierefreiheit – Erläuterungen zu Anlage 4.1a

Nummerierung	Begründung
Begründungen für einen verzögerten Umbau (A)	
A-1	• die von der Gemeinde einsetzbaren Finanzmittel reichen für den fristgerechten Umbau aller Haltestellen nicht aus • finanziell, baulich und / oder planerisch sehr aufwendig
A-2	• Umbau soll später im Rahmen einer größeren Baumaßnahme erfolgen (z.B. Straßenumbau, Straßenerneuerung) • Umbau verzögert sich, bis ein (Planungs-)Konzept für den Ausbau oder die Errichtung einer (anderen) Infrastruktur vorliegt (z.B. Stadt- oder Verkehrsplanungskonzept) • Umbau vorbehaltlich einer Absprache mit dem Kreis, Land o. Bund • Umbau wird noch untersucht / Umbau soll noch untersucht werden
A-3	• Bustakt oder Fahrgastfrequenz ist gering • ausschließlich Schulbus-, SEV- oder Nachtbus-Haltestelle • Buslinie oder Haltestelle ist noch in der Testphase • Haltestellen-Provisorium
A-4	• die Halteposition wurde bereits barrierefrei ausgebaut, entspricht jedoch nicht den geforderten Mindeststandards
Begründungen für einen zurückgestellten Umbau (B)	
B-1	• Der Ausbau am gegenwärtigen Standort und in unmittelbarer Nachbarschaft ist aus technischen bzw. baulichen Gründen nicht möglich, ein Wegfall der Richtungshaltestelle würde jedoch die ÖV-Erschließung deutlich verschlechtern
B-1a	➔ Zufahrt zu einer Straße oder einem Parkplatz
B-1b	➔ Lage der Halteposition in einer Kurve, Topographie
B-1c	➔ Mangelnde Flächenverfügbarkeit (z.B. aufgrund angrenzender privater Flächen, Grünflächen)
B-1d	➔ Sonstige bauliche bzw. technische Gründe
B-2	• Entfall der Haltestelle wird angeregt / ist geplant • Haltestelle wird nicht mehr angefahren / ist nicht mehr in Betrieb • Haltestelle ist nicht allgemein zugänglich und unterliegt aus diesem Grund nicht §8 Abs.3 PBefG (siehe auch §8 Abs.1 PBefG) • ausschließlich Ruf-Taxi-, Behelfs- oder Bürgerbus-Haltestelle
Sonstiges	
• keine Rückmeldung vom Baulastträger ➔ keine Rückmeldung zum barrierefreien Ausbauzustand / Planungsstand ➔ fehlende Benennung einer konkreten Ausnahmebegründung für einen zurückgestellten oder verzögerten Umbau (gem. §8 Abs.3 PBefG) Da im Nahverkehrsplan gemäß §8 Abs.3 PBefG nur die Haltestellen zwingend benannt werden müssen, bei denen die gesetzliche Frist nicht eingehalten werden kann, ist in diesen Fällen davon auszugehen, dass die Haltestellen bereits barrierefrei ausgebaut sind oder der Umbau fristgerecht bis zum 01.01.2022 erfolgen wird.	

Basisangebot - Strukturanforderung

I. Verbindungsfunktion (Verbindung räumlich getrennter Orte)

Ia. Anbindung an das übergeordnete Verkehrsnetz = Hauptnetz (Verbindung zu einem Bahnhof / einer Station des Schienenverkehrs, d.h. S-Bahn, Regionalbahn oder Stadtbahn)

Einwohner (Summe der Einwohnerzahlen, der an einer Achse liegenden räumlich getrennten Orte)

	Fahrtenpaare Mo-Fr	Fahrtenpaare Sa	Fahrtenpaare So
200 - 400 Ew.	**4**	**0**	**0**
400 - 1.000 Ew.	**15**	**8**	**6**
1.000 - 2.000 Ew.	**19**	**10**	**7**
2.000 - 3.000 Ew.	**22**	**11**	**7**
3.000 - 4.000 Ew.	**25**	**13**	**7**
4.000 - 5.000 Ew.	**29**	**16**	**9**
> 5.000 Ew.	**34**	**19**	**11**

Ib. Weitere Verbindungen = Ergänzungsnetz (beispielsweise Verbindung zu einem weiteren Bahnhof / einer weiteren Station des Schienenverkehrs oder Verbindung zu einem nahegelegenen Mittelzentrum)

	Fahrtenpaare Mo-Fr	Fahrtenpaare Sa	Fahrtenpaare So
Ergänzungsnetz (Mo-So)	**15**	**8**	**6**
Ergänzungsnetz (Mo-Fr) mit vorrangiger Bedeutung für den Berufsverkehr/Bahnzubringer	**15**	**0**	**0**

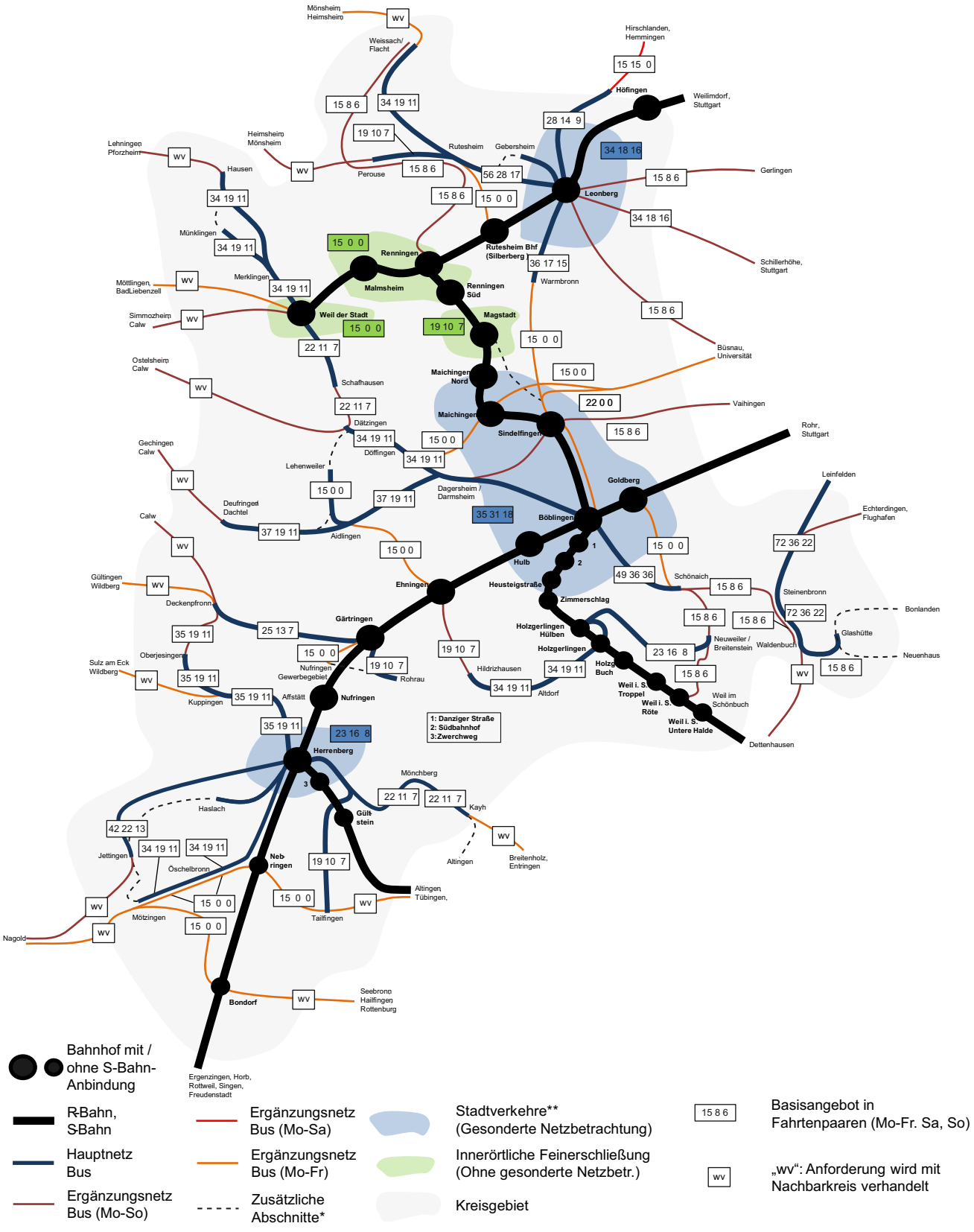
Anlage 4.2a

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 - 30.000 Ew.	**34**	**18**	**16**
40.000 - 70.000 Ew.	**35**	**31**	**18**
> 70.000 Ew.			
Stammlinie (Radial- oder Durchmesserlinie mit umfangreichen Erschließungsaufgaben)	**48**	**36**	**36**
Ergänzungslinie (Tangentiallinie bzw. Radial- oder. Durchmesserlinie mit ergänzenden Erschließungsaufgaben)	**32**	**16**	**16**

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

Basisangebot für den Busverkehr im Landkreis Böblingen



* Zusätzliche Abschnitte, die für die bedarfsgerechte Abwicklung des Schülerverkehrs oder die Bildung sinnvoller Linienwege benötigt werden

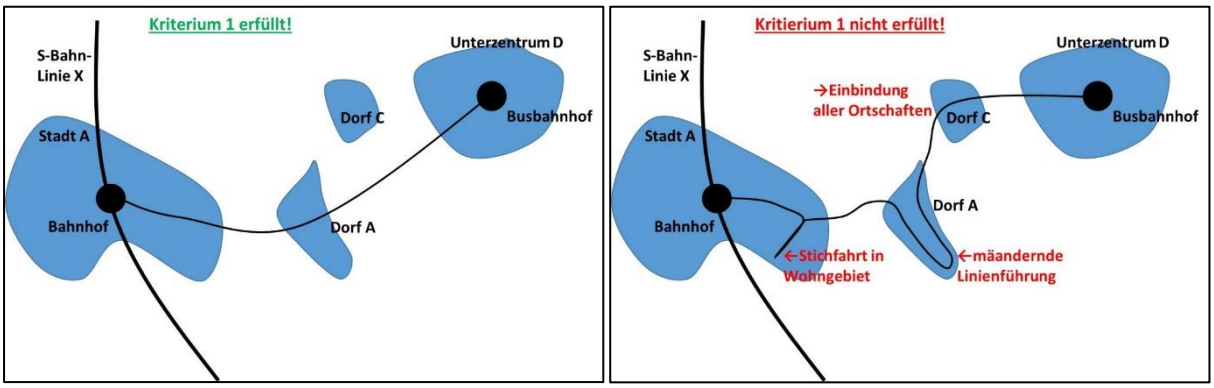
** Das angegebene Basisangebot bei den Stadtverkehren kann auf einzelnen Linien der betrachteten Netze abweichen

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

Kriterium 1: Verzicht von Feinerschließungsaufgaben auf dem Kernabschnitt der Linie

Express- oder Schnellbuslinien verzichten bewusst auf zeitaufwendige Stich- oder Schleifenfahrten sowie mäandrierende Linienführungen. Ziel von Express- oder Schnellbus-Linien ist es nicht, für die Fahrgäste in den betroffenen Gebieten eine möglichst wohnortnahe Haltestelle anzudienen, sondern zwischen Aufkommensschwerpunkten im ÖPNV-Netz (z.B. ÖPNV-Netzknoten sowie Arbeits- bzw. Ausbildungsplatz-Schwerpunkten) eine schnelle Verbindung zu schaffen. Abbildung 1 stellt dieses Kriterium graphisch dar:

Abbildung 1: Kriterium 1 (Verzicht von Feinerschließungsaufgaben auf dem Kernabschnitt der Linie)



Nur in den nachfolgend definierten Ausnahmefällen kann eine mäandernde Linienführung oder eine Stich- bzw. Schleifenfahrt zulässig sein.

- Die betreffende Linie wird auf dem Kernabschnitt zwischen zwei Aufkommensschwerpunkten direkt geführt. Ab einem der beiden Aufkommensschwerpunkte schließt sich noch ein Linienabschnitt ohne Express- oder Schnellbuscharakter an, welcher entweder dem Einsammeln oder der Feinverteilung von Fahrgästen dient.

  Diesem Prinzip entsprechend wurde beispielsweise die SSB-Schnellbuslinie X1 konzipiert: Sie verkehrt zwischen den beiden Aufkommensschwerpunkten Stuttgart Hauptbahnhof und Bad Cannstatt Wilhelmsplatz direkt über die Bundesstraße B14. Um möglichst vielen Fahrgästen eine umsteigefreie Verbindung zu gewährleisten, ist der Haltestelle „Stuttgart Hauptbahnhof“ noch eine Schleifenfahrt durch die Innenstadt vorgelagert. Das ist zulässig, da aus dieser Linienführung keine Reisezeitverlängerung auf dem Kernabschnitt der Linie zwischen Stuttgart Hauptbahnhof und Bad Cannstatt Wilhelmsplatz resultiert.

- Auch auf dem Kernabschnitt der Linie können mäandernde Linienführungen sowie Schleifen- und Stichfahrten zulässig sein, insofern diese dazu dienen, einen weiteren Aufkommensschwerpunkt im ÖPNV oder einen Verknüpfungspunkt mit dem SPNV in den Linienverlauf zu integrieren.

  Ein Beispiel hierfür ist die Linie X60 des VRS. Diese weicht im Bereich Universität vom direkten Weg zwischen Leonberg und dem Flughafen ab und fährt dort in Form einer Stichfahrt die Haltestelle Universität (Schleife) an. Diese Stichfahrt verlangsamt zwar die Fahrt für Fahrgäste von Leonberg zum Flughafen, führt aber dazu, dass ein weiterer Aufkommensschwerpunkt in den Linienverlauf eingebunden werden kann. Bestimmte Aufkommensschwerpunkte können unter Inkaufnahme von Reisezeitverlängerungen in einen Linienweg eingebunden werden, wenn diese Gebiete für die Fahrgäste der Linie relevante Verkehrsziele darstellen. Im Falle der Linie X60 ist dies zweifelsfrei gegeben, da an der Universität Fahrgäste von den S-Bahn-Linien S1, S2 und S3 auf die Busse der Linie X60 umsteigen können und die Universität als solche für viele Fahrgäste aus dem Umland ein wichtiges Verkehrsziel darstellt.

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

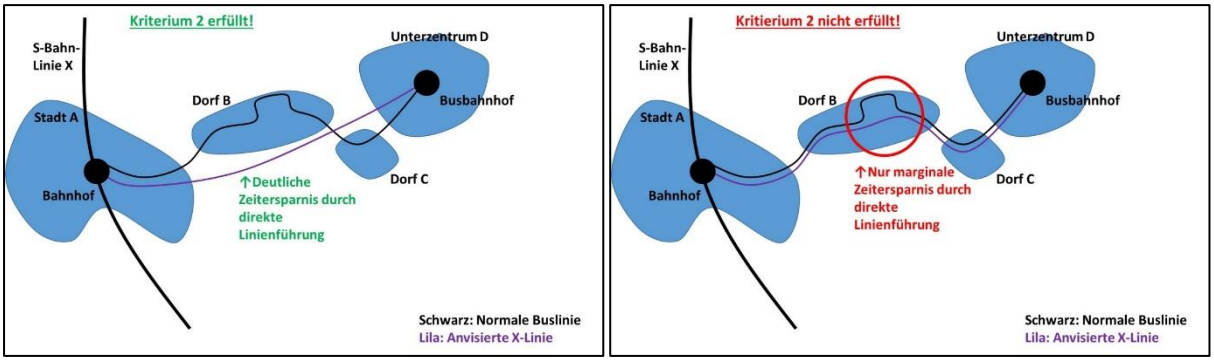
Eine Linienführung ohne Umwege genügt nicht, um eine Liniennummer mit vorangestelltem X zu rechtfertigen. Das Angebot muss ferner – im Vergleich zum weiteren Verkehrsangebot auf relevanten Quell-/Zielverbindungen – eine deutlich kürzere Reisezeit bieten. In diesem Zusammenhang können zwei Ausgangssituationen bestehen:

- Verkehrt auf dem Korridor der (anvisierten) X-Linie eine weitere Buslinie, muss sich die X-Linie auf dem Kernabschnitt von der im selben Korridor verlaufenden Linie durch eine deutlich beschleunigte Linienführung unter Auslassung von Feinerschließungsaufgaben unterscheiden.

- Verkehrt auf dem Korridor der (anvisierten) X-Linie keine weitere Linie, muss durch die X-Linie eine neue Verbindung hergestellt werden. Zudem ist mit Hilfe der X-Linie die Reisezeit zwischen zwei Aufkommensschwerpunkten des ÖPNV deutlich zu reduzieren.

Die nachfolgende Abbildung 2 stellt Kriterium 2 graphisch dar:

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



Kriterium 3: Vertaktetes Angebot mindestens in der Früh- und Spät-HVZ

Über die genaue Linienführung hinaus sind auch Standards hinsichtlich der Vertaktung einzuhalten. So müssen X-Linien montags bis freitags an Schul- und Ferientagen mindestens zu beiden Hauptverkehrszeiten am Vor- und Nachmittag, ein vertaktetes Angebot bereithalten. In dieser Zeit ist mindestens ein 60-Minuten-Takt zu gewährleisten. Angebote, die zwar die obigen Kriterien hinsichtlich der Linienführung einhalten, jedoch hinsichtlich der Vertaktung nicht die dargestellten Mindeststandards aufweisen, können nicht als X-Linien geführt werden.

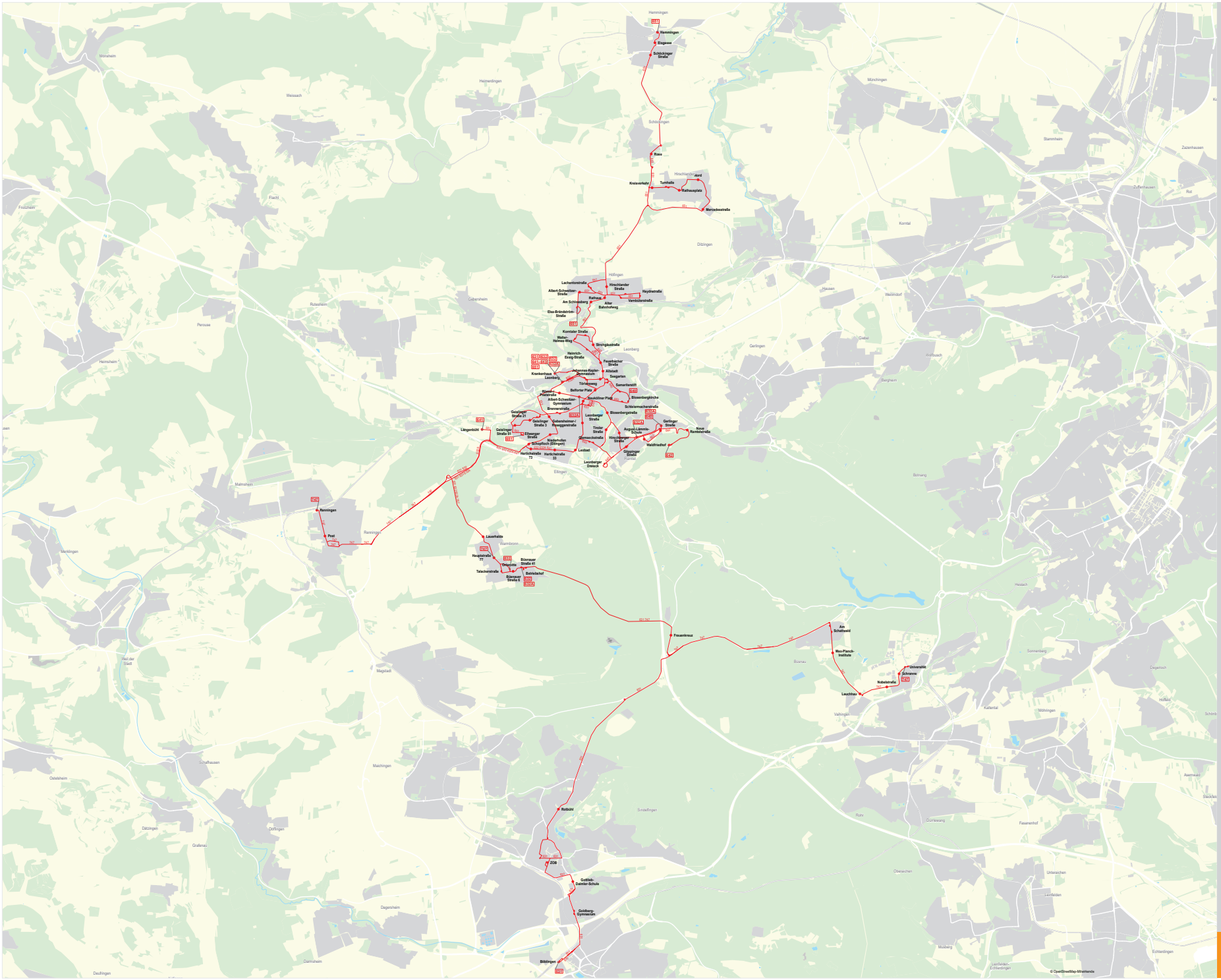
Einordnung der Linien im Landkreis Böblingen in das Linienbündelungskonzept

Linien-nr.	Linienverlauf			Im Bündelungskonzept enthalten
	von	über	bis	
S1	Herrenberg	Stuttgart – Plochingen	Kirchheim (T)	Nein
S6	Weil der Stadt	Renningen – Leonberg	Stuttgart	Nein
S60	Böblingen		Renningen	Nein
RB14 / IC40	Rottweil/ Freudenstadt	Böblingen	Stuttgart	Nein
RB41	Bondorf	Freudenstadt	Karlsruhe	Nein
RB46	Dettenhausen		Böblingen	Nein
RB60	Tübingen		Herrenberg	Nein
RB63	Bad Urach	Tübingen	Herrenberg	Nein
X2	Leonberg		Rotebühlplatz	Nein
X60	Leonberg	Universität	Flughafen/Messe	Nein
X74	Weil der Stadt		Universität	Nein
X77	Altensteig	Nagold	Herrenberg	Ja
84	Vaihingen	Sindelfingen	Universität	Nein
91	Feuerbach		Forsthaus (– Sindelfingen)	Nein
92	Rotebühlplatz	Leonberg	Heslach Vogelrain	Nein
552	Gültlingen	Oberjettingen	Nagold	Nein
620	Ditzingen		Heimerdingen (– Weissach)	Nein
631	Leonberg	Sindelfingen	Böblingen	Ja
632/a	Leonberg	Eltingen	Warmbronn (mit Schülerverkehr)	Ja
634/a	Weissach	Rutesheim	Leonberg (mit Schülerverkehr)	Ja
635	Leonberg		Gerlingen	Nein
636	Weissach	Rutesheim	Renningen	Ja
637	Renningen Am Kindelberg	R.-Bosch-Campus	Malmsheim	Ja
638	Ditzingen	Gerlingen	Leonberg Golfplatz	Nein
640	Blosenbergkirche	Leonberg	Ramtel	Ja
641	Leonberg	Hertich	Längenbühl	Ja
642	Leonberg	Ramtel	Waldfriedhof	Ja
643	Leonberg	Haldengebiet	Leonberg	Ja
651	Leonberg	Höfingen	Hemmingen	Ja
652	Leonberg	Heimsheim	Weissach Porsche	Nein
653	Leonberg	Rutesheim	Weissach / Wiernsheim	Nein
653a	Leonberg	Rutesheim – Wiernsheim	Mönsheim (nur Schülerverkehr)	Nein
655/a	Rutesheim Bahnhof		Rathaus (mit Schülerverkehr)	Ja
663	Weil der Stadt	Münklingen	Hausen	Ja
665	Weil der Stadt Bhf.		Blammerberg	Ja
666	Weil der Stadt	Tiefenbronn	Pforzheim	Ja

Anlage 4.4

Linien-nr.	Linienverlauf			Im Bündelungskonzept enthalten
	von	über	bis	
670	Weil der Stadt	Dätzingen	Calw	Nein
670.2	Weil der Stadt	Calw	Hirsau	Nein
701/a	Diezenhalde	Böblingen ZOB	Eichholz (mit Schülerverkehr)	Ja
702	Sindelfingen ZOB		Mercedes-Benz-Werk	Ja
703	Böblingen ZOB		Mercedes-Benz-Werk	Ja
704/a	Sindelfingen ZOB	Maichingen	Landhaussiedlung (mit Schülerverkehr)	Ja
705	Böblingen ZOB	Flugfeld	Sindelfingen ZOB	Ja
706	Böblingen ZOB	Goldberg	Viehweide	Ja
707	Hulb	Mercedes-Benz-Werk	Sindelfingen ZOB	Ja
708	Eichholz	Sindelfingen ZOB	Goldberg	Ja
709	Böblingen ZOB	Hallenbad	Rauher Kapf	Ja
711	Sindelfingen ZOB	Goldberg	Breuningerland	Ja
715	Sindelfingen ZOB	Fronäcker	Maichingen	Ja
717/a	Viehweide	Sindelfingen ZOB	Darmsheim (mit Schülerverkehr)	Ja
718	Dagersheim	Darmsheim	Maichingen	Ja
720	Böblingen ZOB	Thermalbad	Goldberg	Ja
721/a	Diezenhalde	Böblingen ZOB	Kreiskrankenhaus (mit Schülerverkehr)	Ja
722	Maichingen	Sindelfingen ZOB	Waldorfschule	Ja
723	Böblingen ZOB	Tannenberg	Böblingen ZOB	Ja
724	Goldberg-Schulen	Böblingen ZOB	Rauher Kapf	Ja
725	Böblingen ZOB	Reußensteinstraße	Waldorfschule	Ja
728/a	Diezenhalde	Hulb	Böblingen ZOB (mit Schülerverkehr)	Ja
731/a	Böblingen ZOB		Dagersheim (mit Schülerverkehr)	Ja
732/a	Böblingen ZOB	Dagersheim	Darmsheim (mit Schülerverkehr)	Ja
734	Schönaich	Goldberg	Sindelfingen ZOB	Ja
745	Maichingen		Magstadt	Ja
747	Universität	Wamrbronn	Renningen	Ja
748	Universität		Maichingen	Ja
749	Maichingen	Grafenau	Schafhausen	Ja
752	Ehningen	Altdorf	Holzgerlingen	Ja
753	Rohrau	Gärtringen – Nufringen	Herrenberg	Ja
754	Böblingen ZOB	Weil im Schönbuch	Dettenhausen	Nein
756	Holzgerlingen		Neuweiler	Ja
759	Liebelsberg	Deckenpfronn	Gärtringen	Nein
760	Böblingen ZOB		Waldenbuch	Ja
761	Böblingen ZOB	Schönaich	Weil im Schönbuch	Ja
763/a	Böblingen ZOB	Aidlingen	Calw (mit Schülerverkehr)	Ja
764	Dachtel		Ehningen	Ja
765	Wiernsheim	Mönsheim	Weissach Porsche	Nein

Linien-nr.	Linienverlauf			Im Bündelungskonzept enthalten
	von	über	bis	
766	Böblingen ZOB	Darmsheim	Weil der Stadt	Ja
768	Ehningen	Aidlingen	Lehenweiler	Ja
773	Herrenberg	Deckenpfronn	Calw	Ja
774/a	Nagold	Jettingen	Herrenberg (mit Schülerverkehr)	Ja
775	Wildberg	Kuppingen	Herrenberg	Nein
776	Altingen	Öschelbronn	Gäufelden	Ja
777	Nagold	Mötzingen	Altingen	Ja
778	Nagold	Mötzingen	Bondorf	Ja
778a	Mötzingen		Bondorf (nur Schülerverkehr)	Nein
779	Herrenberg		Vogelsang	Ja
780	Herrenberg	Schwarzwaldsiedlung	Holdergraben	Ja
781	Herrenberg	Stadtwerke	Daimlerstraße	Ja
782	Herrenberg	Ehbühl	Waldfriedhof	Ja
783	Herrenberg	Polizeihochschule	Herrenberg	Ja
790	Herrenberg	Nebringen	Mötzingen	Ja
815	Waldenbuch	Bernhausen	Ruit	Nein
826	Leinfelden	Waldenbuch	Tübingen	Ja
826a	Breitenstein	Weil i.S. – Dettenhausen	Tübingen (nur Schülerverkehr)	Ja
828	Echterdingen	Waldenbuch	Tübingen	Ja
880	Bad Liebenzell		Weil der Stadt	Nein
7627	Rottenburg	Bondorf	Ergenzingen	Nein
N60	Böblingen ZOB	Sindelfingen ZOB	Renningen	Nein
N62	Leonberg	Rutesheim	Weissach	Ja
N70	Herrenberg	Bondorf	Nagold	Ja
N73	Böblingen ZOB	Eichholz	Böblingen ZOB	Ja
N74	Böblingen ZOB	Weil im Schönbuch	Schönaich	Ja
N75	Böblingen ZOB	Dagersheim	Deufringen	Ja
N76	Oberaichen	Steinenbronn	Waldenbuch	Ja
N77	Gärtringen	Herrenberg	Deckenpfronn	Ja



Nahverkehrs-plan Landkreis Böblingen

Linienbündel 1
Verkehrsraum
Leonberg

Linie:

631 Leonberg - Sindelfingen - Böblingen

632 Leonberg - Eltingen - Warmbronn

632A Leonberg - Eltingen - Warmbronn (Schülerverkehr)

640 Leonberg Blosenbergkirche - Bahnhof - Ramtel

641 Leonberg Bahnhof - Hertich - Längenbühl

642 Leonberg Bahnhof - Ramtel - Waldfriedhof

643 Leonberg Bahnhof - Haldengebiet - Bahnhof

651 Leonberg - Höfingen - Hemmingen

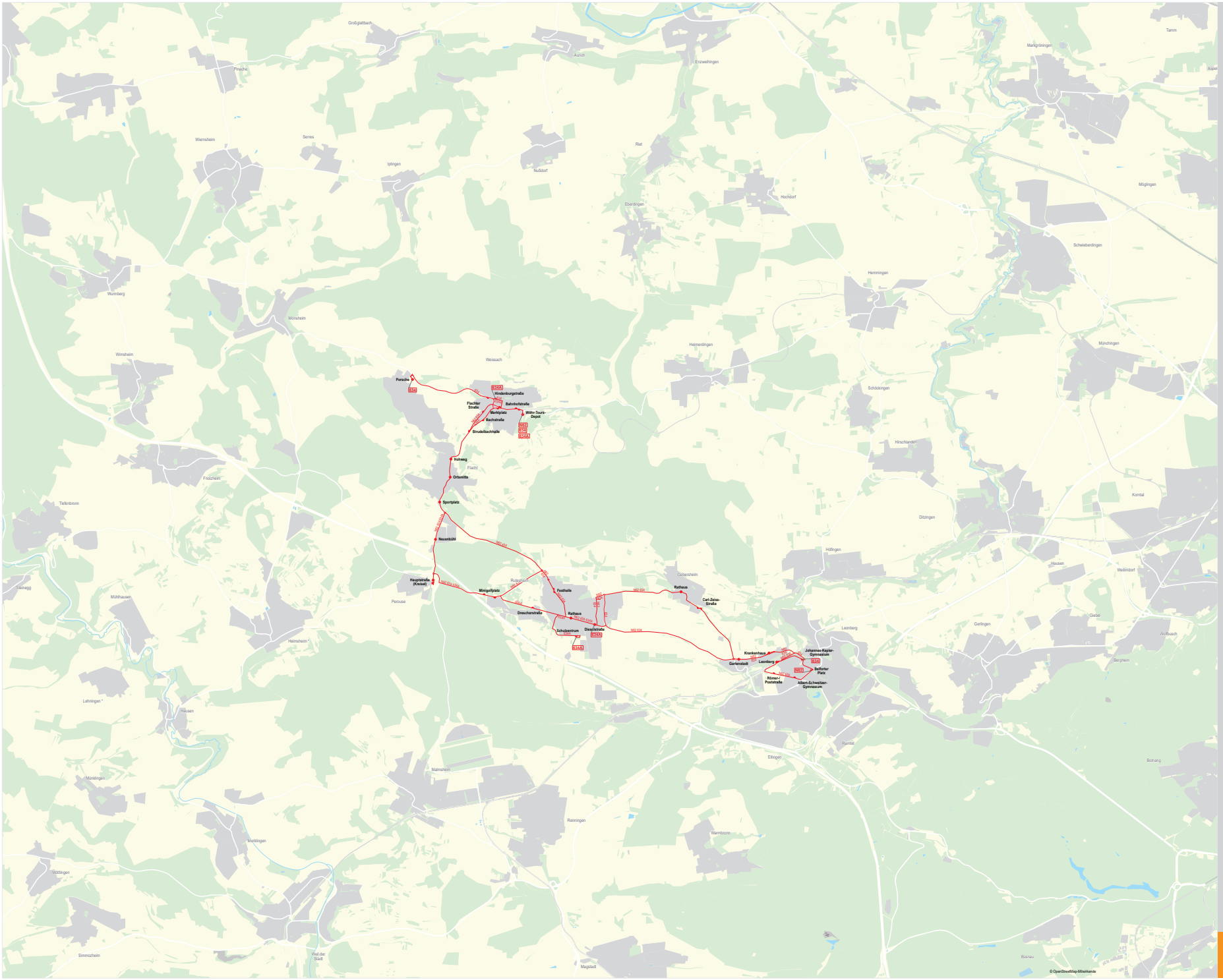
747 Vaihingen Universität - Büsnau - Warmbronn - Renningen

Leistungsvolumen: 866.000 Km

© April 2020

Anlage 4.5

Nahverkehrs-plan Landkreis Böblingen



Linienbündel 2
Verkehrsraum
Strudelbach

Linie:

634 Weissach - Rutesheim - Leonberg

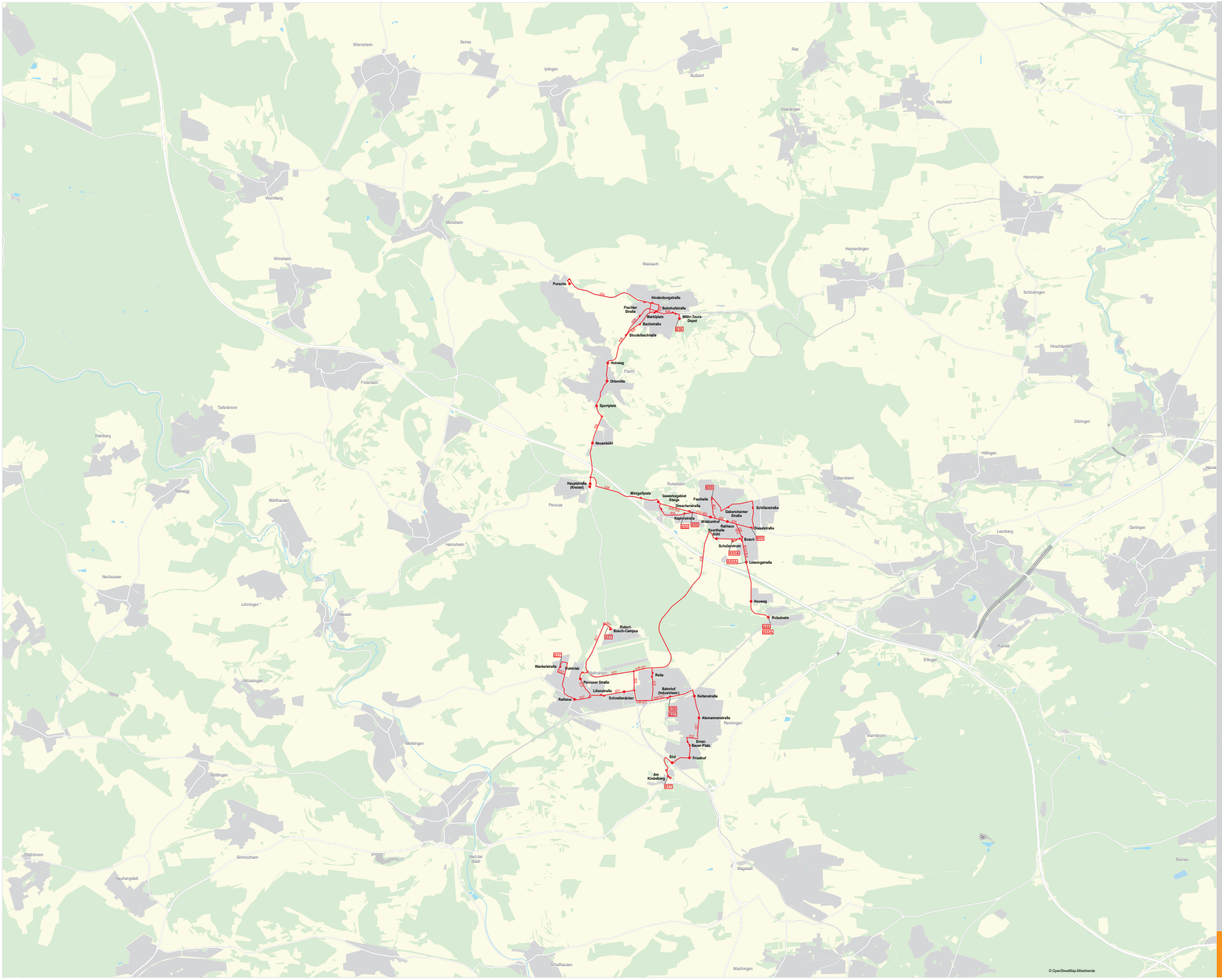
634a Weissach - Rutesheim - Leonberg (Schülerverkehr)

N62 Weissach - Rutesheim - Leonberg

Leistungsvolumen: 601.800 Km

© April 2020

© OpenStreetMap-Mitwirkende



Nahverkehrs-plan Landkreis Böblingen

Linienbündel 3
Verkehrsraum
Nördliches Heckengäu

Linie:

636 Weissach - Perouse - Rutesheim - Renningen

637 Renningen - Robert-Bosch-Campus - Malmsheim

655 Rutesheim Bahnhof – Rathaus

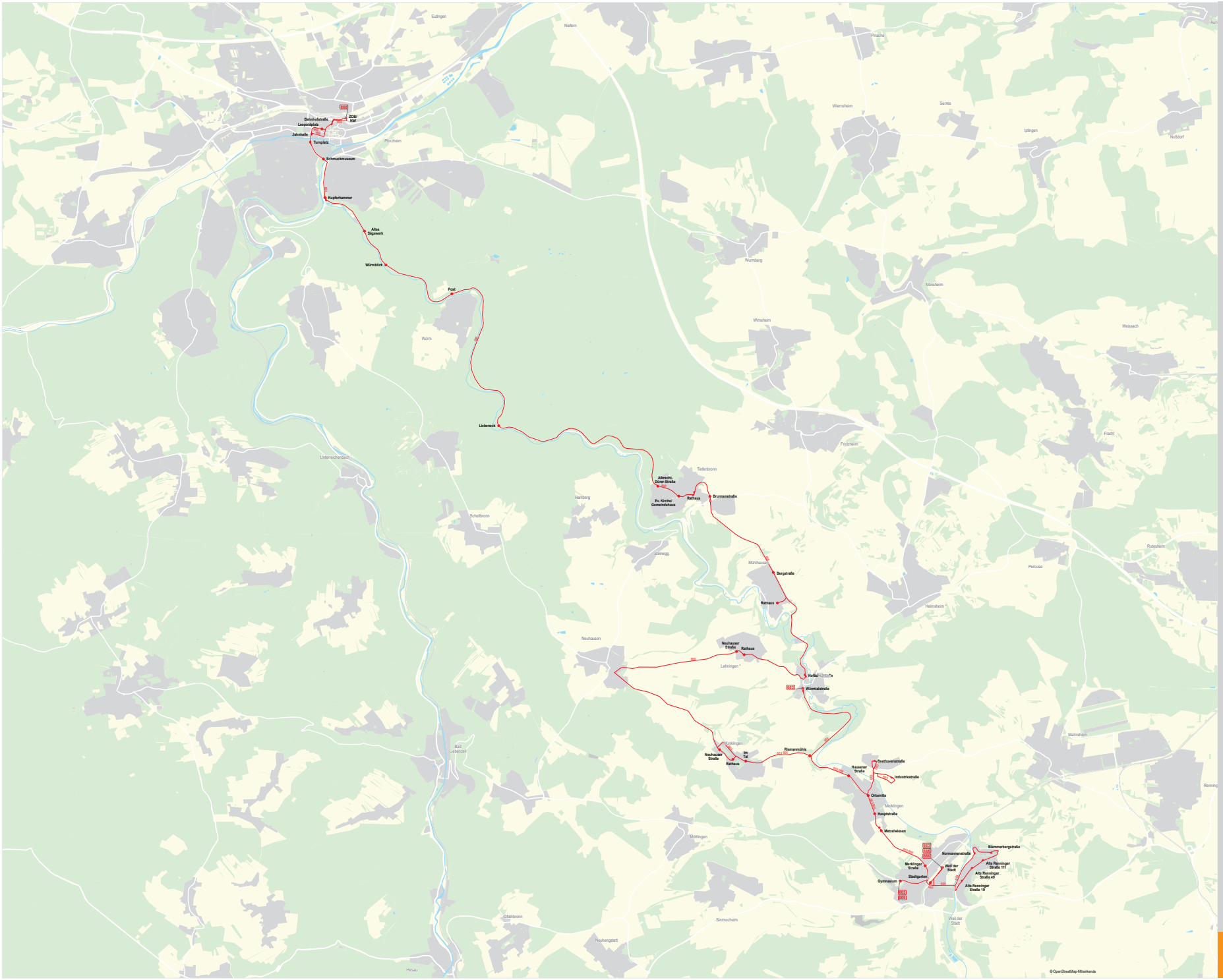
655a Rutesheim Bahnhof – Rathaus (Schülerverkehr)

Leistungsvolumen: 331.900 Km

© April 2020

Anlage 4.7

Nahverkehrs-plan Landkreis Böblingen



Linienbündel 4
Verkehrsraum
Weil der Stadt

Linie:

663 Weil der Stadt - Münklingen - Hausen

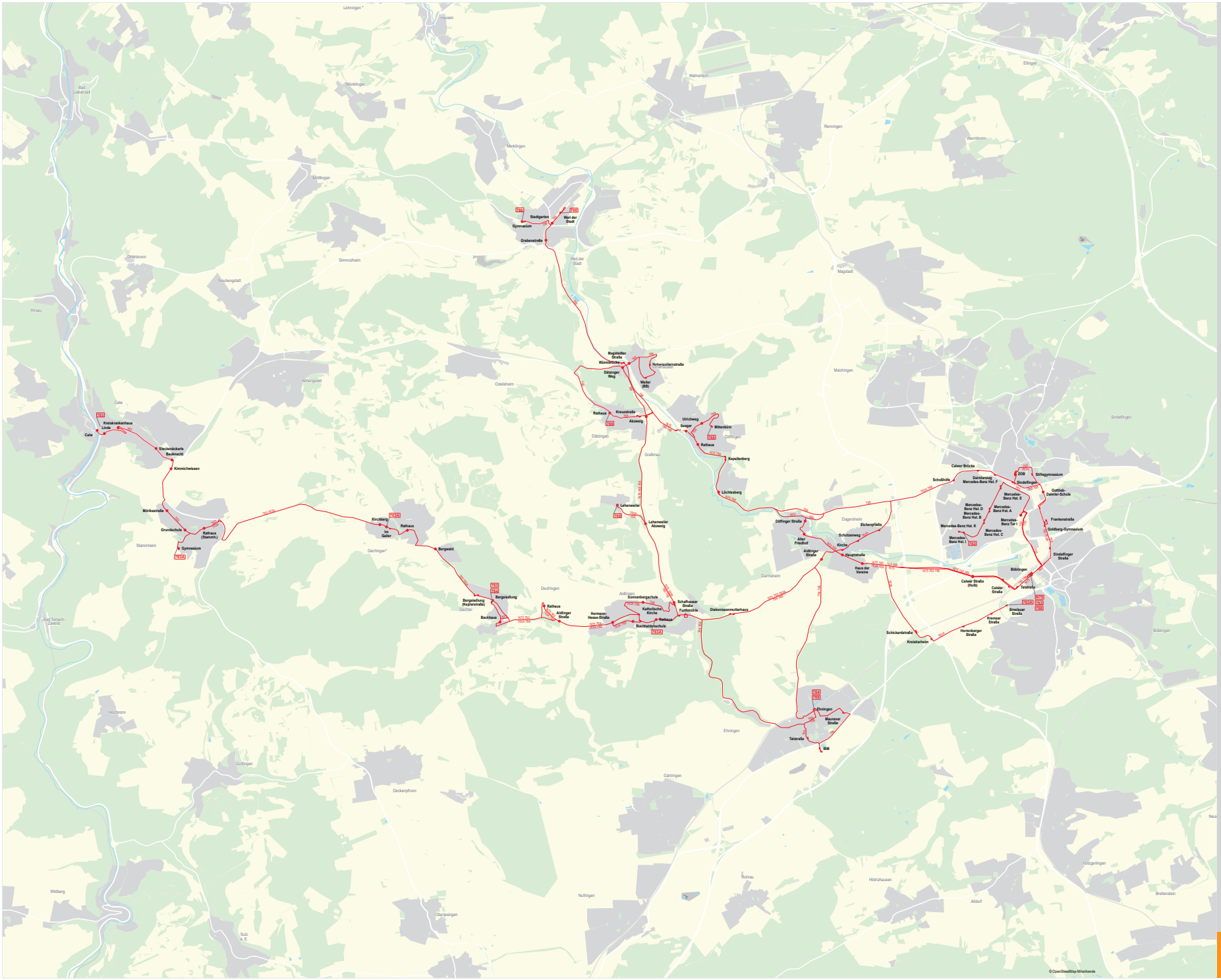
665 Weil der Stadt Bf. - Blammerberg - Bahnhof (- Gymnasium)

666 Weil der Stadt - Tiefenbronn - Pforzheim

Leistungsvolumen: 636.700 Km

© April 2020

vvs



Nahverkehrs-plan Landkreis Böblingen

Linienbündel 5
Verkehrsraum
Mittleres Heckengäu

Linie:

763 (Sindelfingen -) Böblingen - Aidlingen - Calw

763a Böblingen - Calw (Schülerverkehr)

764 Ehingen Bf. - Aidlingen - Dachtel

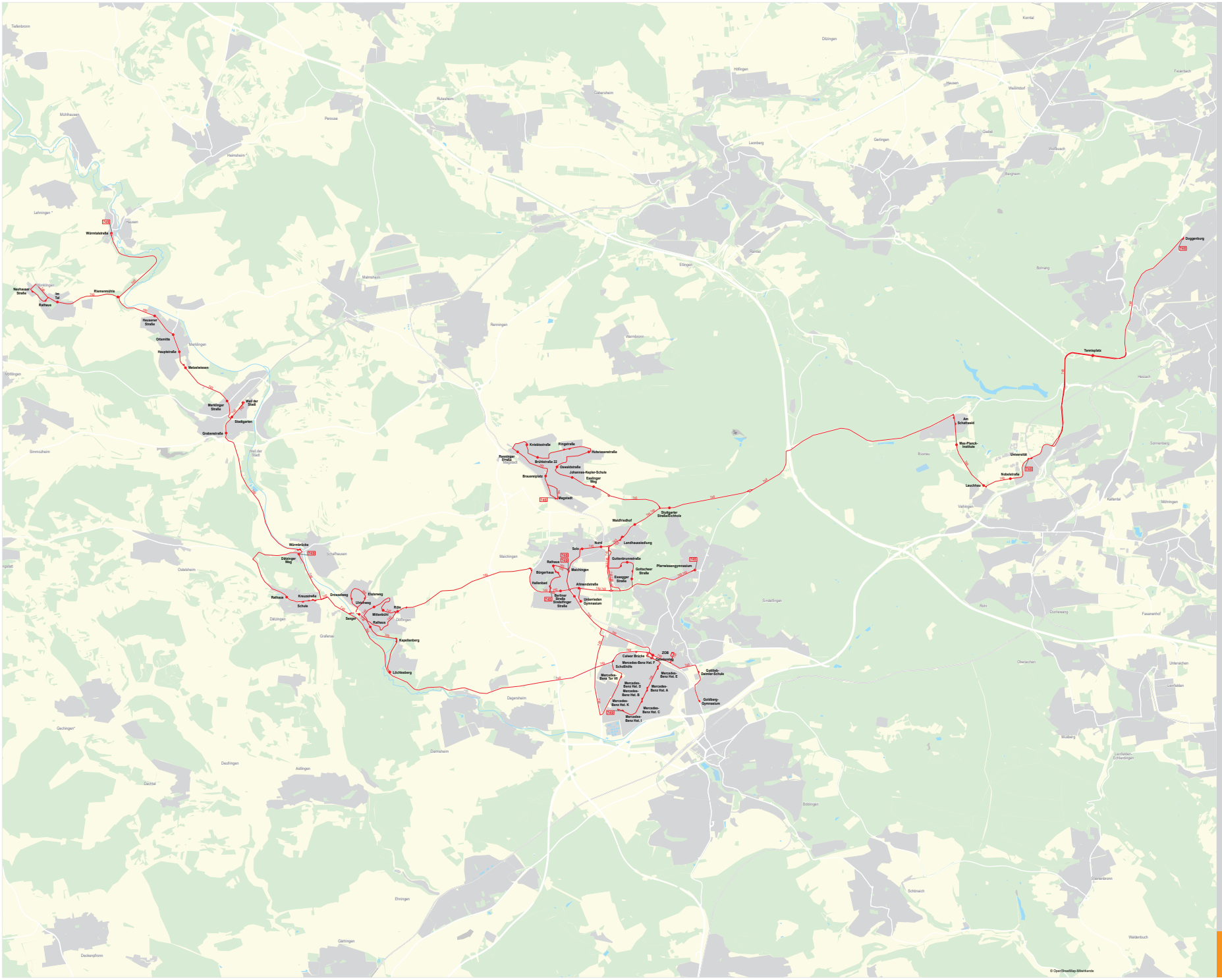
766 Böblingen - Darmsheim - Döffingen - Dätzingen - Weil der Stadt

768 Ehningen - Aidlingen - Lehenweiler

N75 Böblingen - Dagersheim - Darmsheim - Deufringen - Dagersheim - Böblingen

Leistungsvolumen: 1.134.900 Km

© April 2020



Nahverkehrs-plan Landkreis Böblingen

Linienbündel 6
Verkehrsraum
Rankbach

Linie:

745 Magstadt - Maichingen (- Sindelfingen)

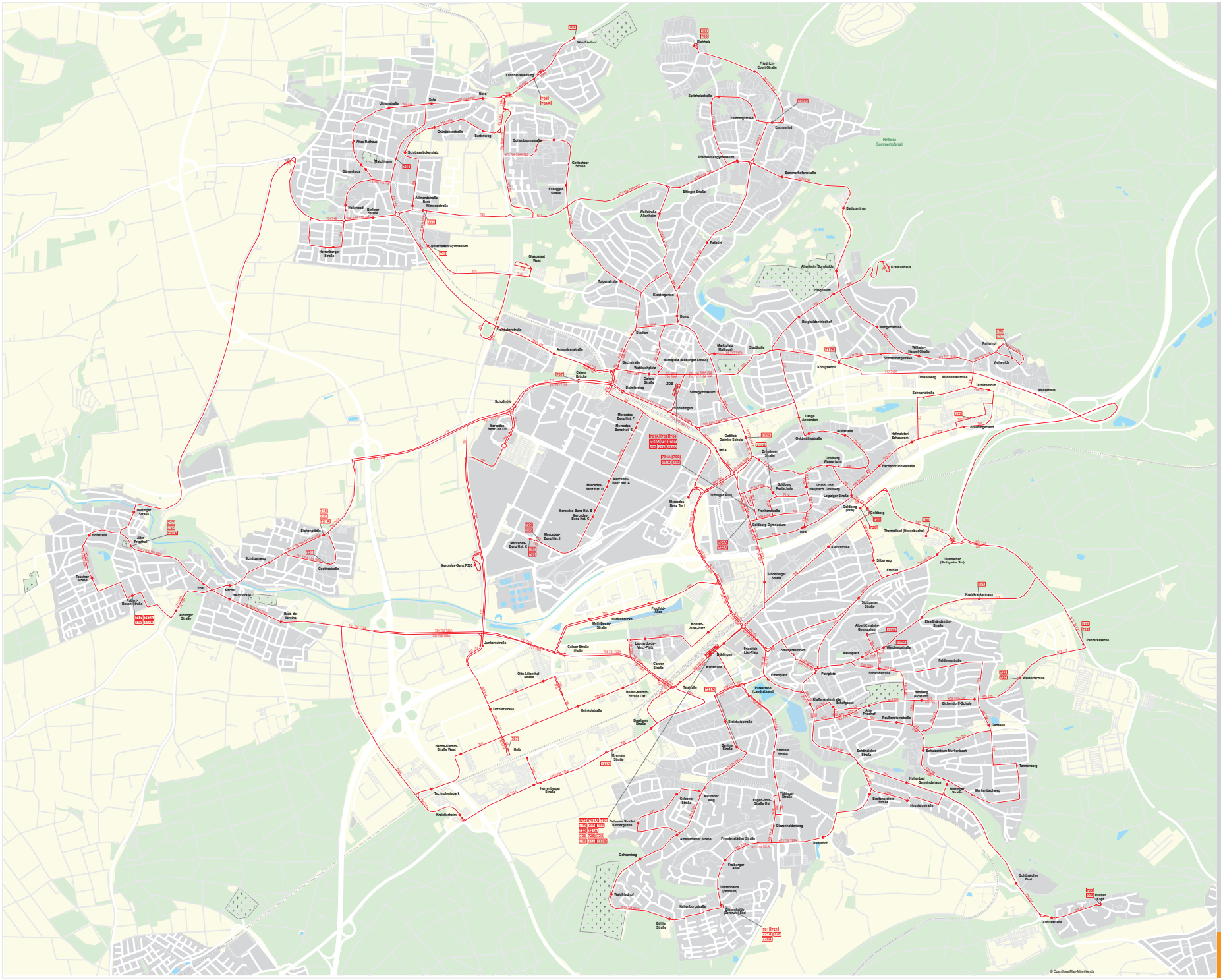
748 Universität - Büsnau - Sindelfingen - Maichingen

749 (Sindelfingen -) Maichingen - Grafenau - Schafhausen

Leistungsvolumen: 499.000 Km

© April 2020

© OpenStreetMap-Mitwirkende



Nahverkehrs-plan Landkreis Böblingen

Linienbündel 7
Verkehrsraum
Böblingen / Sindelfingen

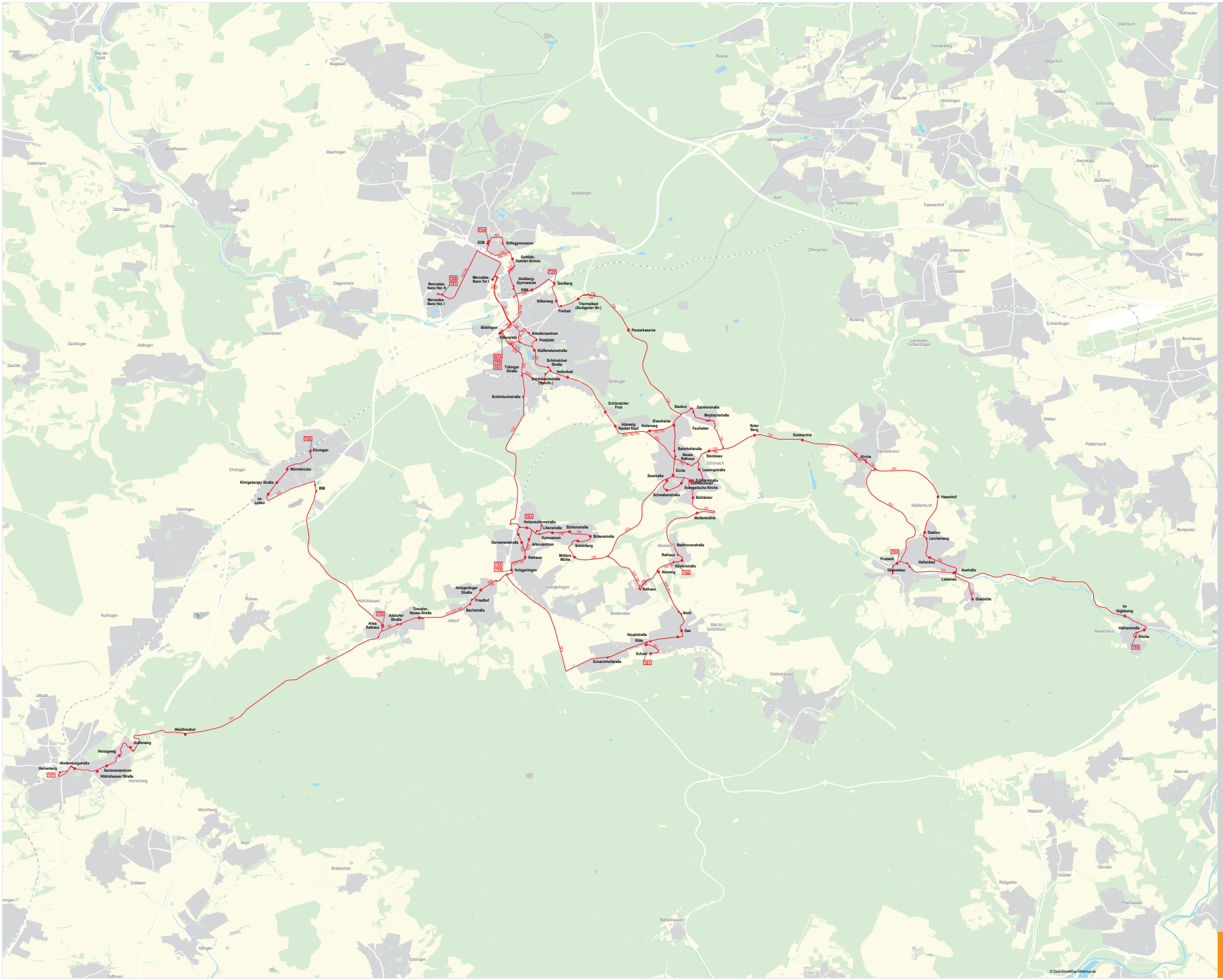
Linie:

701	Böblingen Diezenhalde - ZOB - Sindelf. ZOB - Eichholz
701a	Böblingen Diezenhalde - ZOB - Sindelf. ZOB (Schülerverkehr)
702	Sindelfingen ZOB - M.-Benz-Werk
703	Böblingen ZOB - Sindelf. ZOB - Mercedes-Benz-Werk
704	Sindelf. ZOB - Maichingen - Landhaussiedlung
704a	(Böblingen Goldberg-Schulen -) Sindelf. ZOB - Maichingen - Sindelf. ZOB (Schülerverkehr)
705	Böbl. ZOB - Flugfeld- Sindelf. ZOB
706	Böblingen ZOB - Goldberg - Sindelf. Breuningerl.- Viehweide
707	Böblingen Hulb - Sindelf. M.-Benz Tor III - ZOB
708	Sindelf. Eichholz – Krankenhaus - ZOB - Böblingen Goldberg
709	Böblingen ZOB - Hallenbad - Rauher Kapf
711	Sindelf. ZOB - Böbl. Goldberg - Sindelf. - Breuningerland
715	Sindelfingen ZOB - Fronäcker - Maichingen Bf. West
717	Sindelfingen Viehweide - ZOB - Darmsheim
717a	Sindelfingen Viehweide - ZOB - Darmsheim (Schülerverkehr)
718	Dagersh.- Darmsh. - Maichingen
720	Böblingen ZOB - Altstadt - Thermalbad - Goldberg
721	Böblingen Diezenhalde - ZOB - Altstadt - Kreiskrankenhaus
721a	Böblingen Diezenhalde - ZOB (Schülerverkehr)
722	Maichingen - Sindelfingen ZOB - Böbl. Goldberg - Waldorfschule
723	Böbl. ZOB - Tannenberg - ZOB
724	Böblingen Goldberg Schulen - ZOB -Tannenberg - Rauher Kapf
725	Böbl. ZOB - Waldorfschule
728	Böblingen Diezenhalde - Altstadt - Flugfeld - Hulb - ZOB
728a	Böblingen Diezenhalde - Tannenberg (Schülerverkehr)
731	Böblingen - Dagersheim
731a	Böblingen - Dagersheim (Schülerverkehr)
732	Böbl. - Dagersheim - Darmsheim
732a	Böbl. Goldberg - ZOB - Dagersh.- Darmsheim (Schülerverkehr)
N73	Böblingen ZOB – Diezenhalde – Sindelfingen – Böblingen ZOB

Leistungsvolumen: 2.727.200 Km

© April 2020

Nahverkehrs-plan Landkreis Böblingen



Linienbündel 8
Verkehrsraum Schönbuch

Linie:

734 Böblingen Goldberg - Schönaich - Goldberg - Sindelfingen

751 Herrenberg - Hildrizhausen - Altdorf - Holzgerlingen (Planungslinie)

752 Ehningen - Altdorf - Holzgerlingen

756 Holzgerlingen - Breitenstein - Neuweiler

760 Böblingen - Schönaich

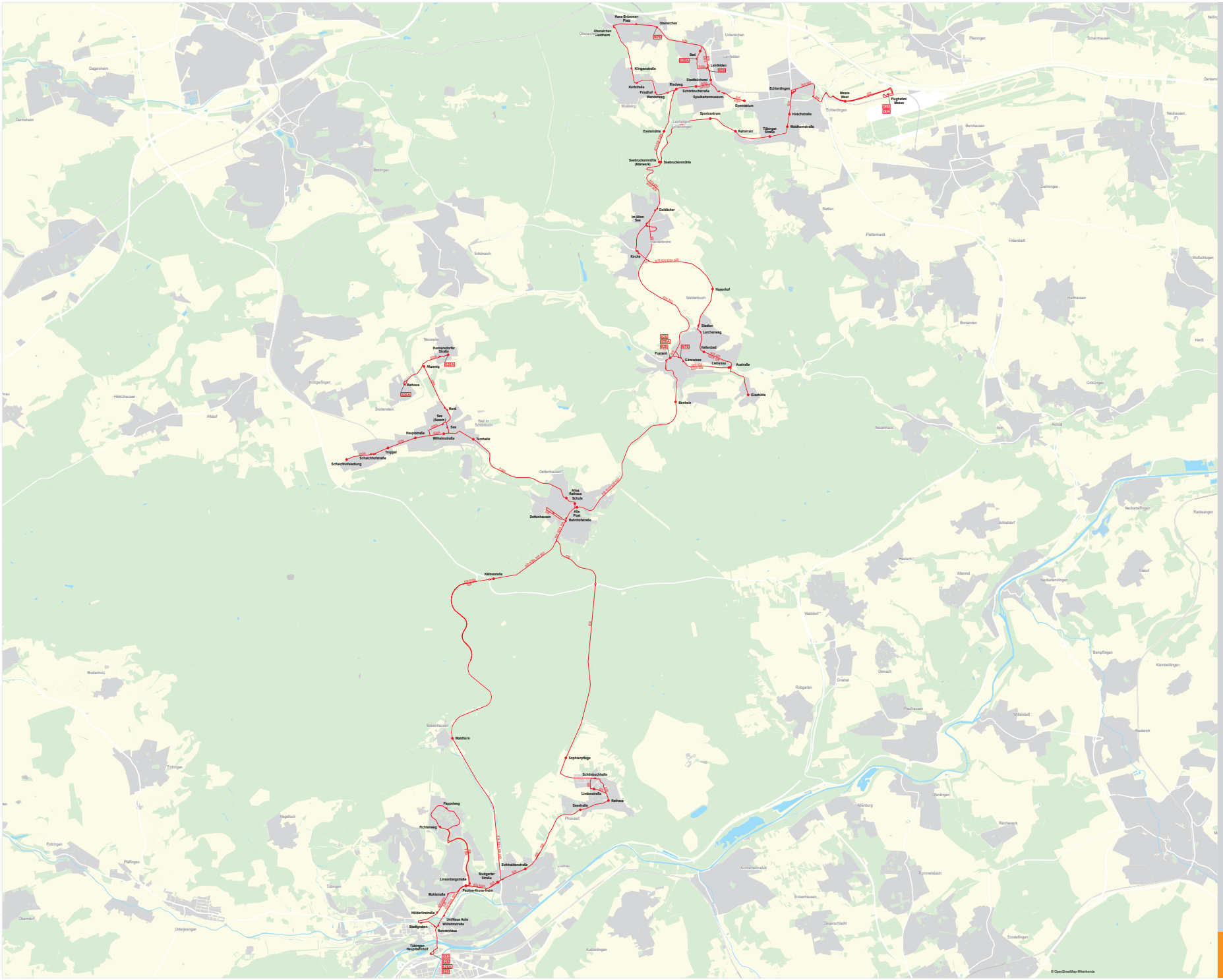
761 (Sindelf. Mercedes-Benz-Werk -) Böblingen ZOB - Schönaich - Weil im Schönbuch

N74 Böblingen - Holzgerlingen - Weil im Schönbuch - Schönaich Böblingen

Leistungsvolumen: 913.792 Km

© Februar 2021

vvs



Nahverkehrs-plan Landkreis Böblingen

Linienbündel 9
Verkehrsraum
Siebenmühlental

Linie:

826 Leinfelden - Waldenbuch - Tübingen

826a Breitenstein - Weil im Schönbuch - Dettenhausen - Tübingen (Schülerverkehr)

828 Flughafen - Echterdingen - Waldenbuch - Tübingen

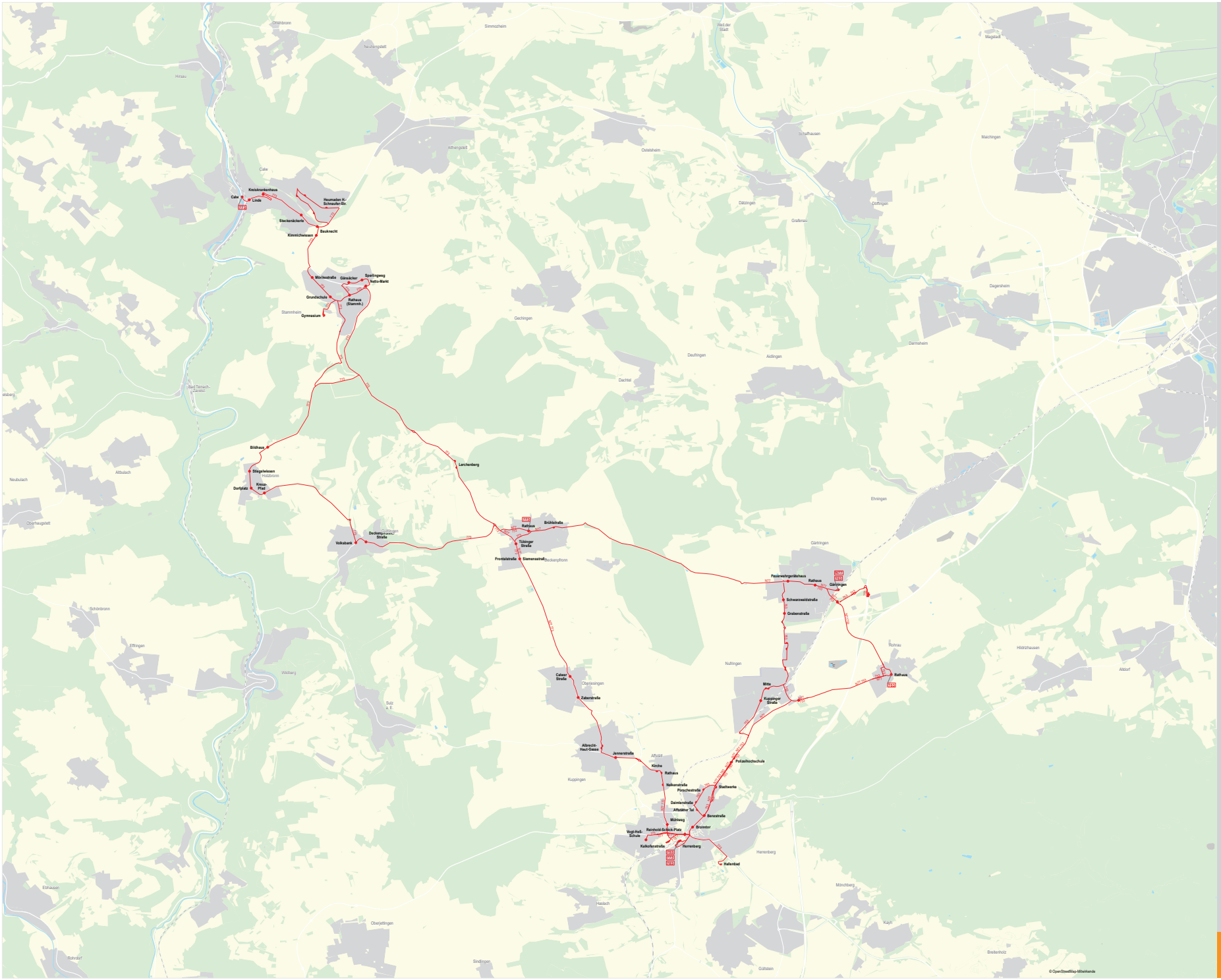
X82 Flughafen - Echterdingen - Waldenbuch - Tübingen (Planungslinie)

N76 Oberaichen - Musberg - Steinenbronn - Waldenbuch

Leistungsvolumen: 1.325.600 Km

© April 2020

Nahverkehrs-plan Landkreis Böblingen



Linienbündel 10
Verkehrsraum
Südliches Heckengäu

Linie:

753 Rohrau - Gärtringen - Nufringen - Herrenberg

773 Herrenberg - Deckenpfronn - Calw

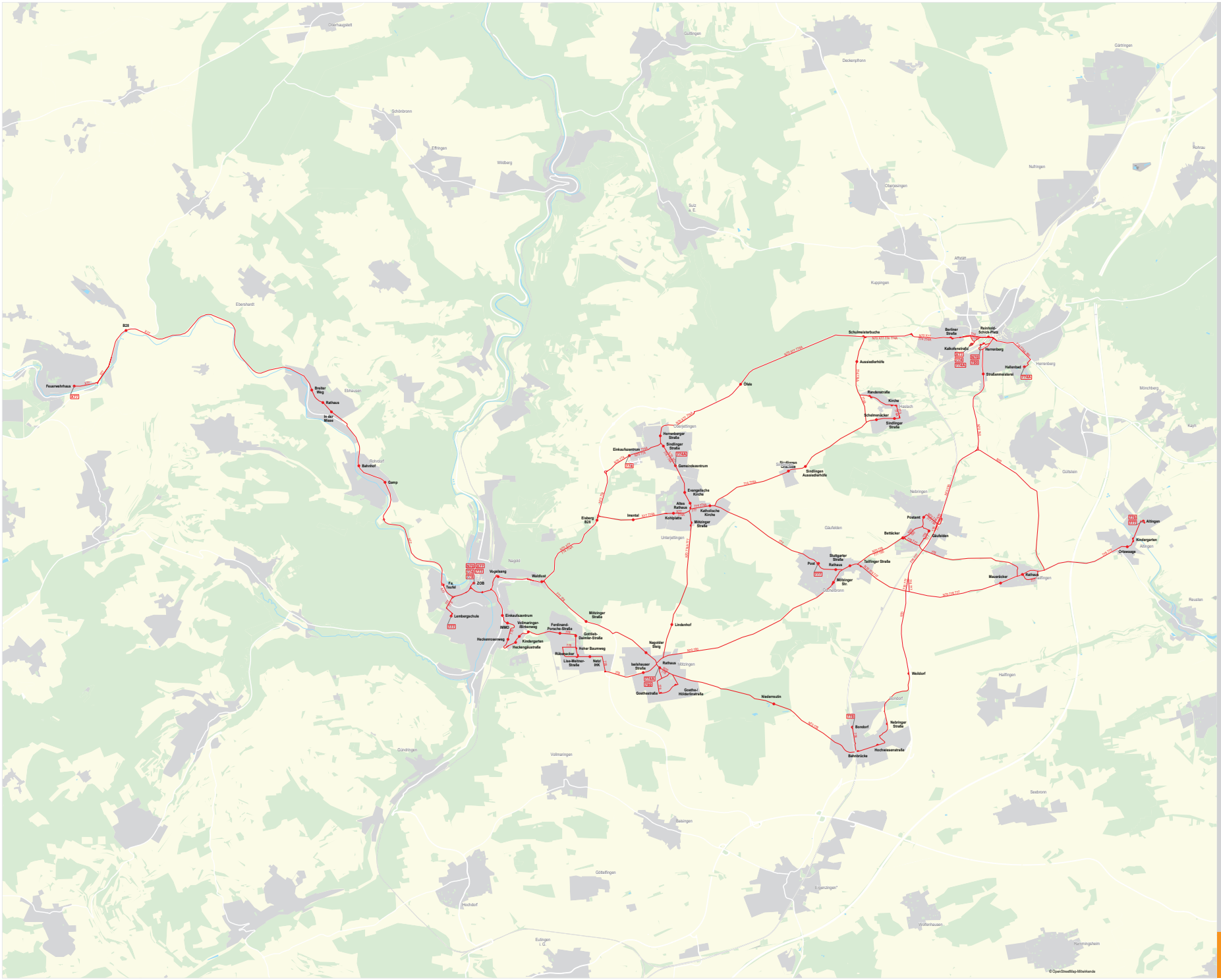
783 Herrenberg ZOB - Polizeihochschule - ZOB

N77 Gärtringen - Herrenberg - Deckenpfronn - Gärtringen

Leistungsvolumen: 481.400 Km

© Februar 2021

vvs



Nahverkehrs-plan Landkreis Böblingen

Linienbündel 11
Verkehrsraum
Oberes Gäu

Linie:

774 Herrenberg - Haslach - Jettingen - Nagold

774a Herrenberg - Haslach - Jettingen - Nagold (Schülerverkehr)

776 Altingen - Gäufelden

777 Altingen - Gäufelden - Nagold

778 Bondorf - Nagold

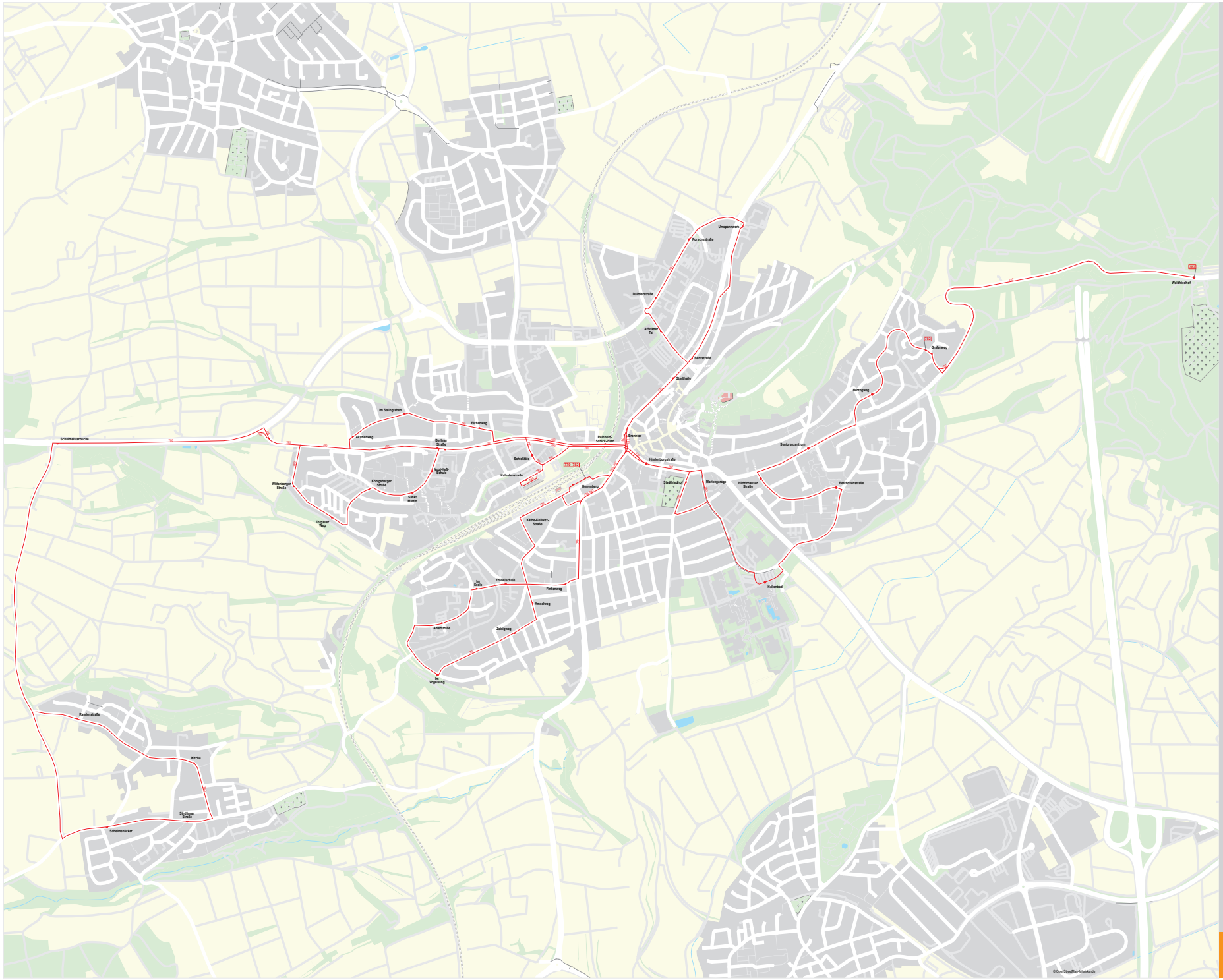
790 Mötzingen - Herrenberg

X77 Herrenberg - Jettingen - Nagold - Altensteig

N70 Herrenberg - Gäufelden - Nagold - Herrenberg

Leistungsvolumen: 1.474.400 Km

© April 2020



Nahverkehrs-plan Landkreis Böblingen

Linienbündel 12
Verkehrsraum
Herrenberg

Linie:

779 Herrenberg ZOB Bahnhofstraße - Vogelsang - ZOB

780 Herrenberg Hallenbad - Schwarzwaldsiedlung - Holdergraben - ZOB

781 Herrenberg ZOB Bahnhofstraße - Stadtwerke - ZOB

782 Herrenberg ZOB Bahnhofstraße - Ehbühl - Waldfriedhof

Leistungsvolumen: 180.500 Km

© April 2020

vvs