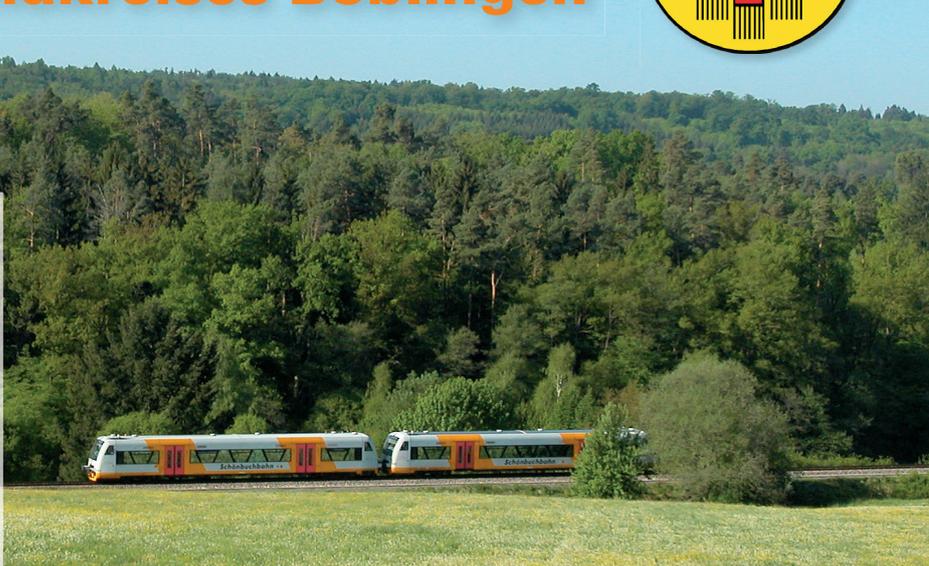
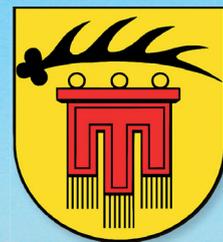


Nahverkehrsplan

des Landkreises Böblingen



Nahverkehrsplan

für den

Landkreis Böblingen

2. Fortschreibung

März 2015;
zuletzt aktualisiert
im September 2017

Inhaltsverzeichnis		Seite
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	8
1.2.4	Der organisatorische Rahmen	10
1.3	Übergreifende Zielvorstellungen zur Verkehrsentwicklung	12
1.3.1	Der Generalverkehrsplan des Landes Baden-Württemberg	12
1.3.2	Der Regionalverkehrsplan der Region Stuttgart	13
1.3.3	Bisherige Nahverkehrspläne	14
1.3.4	Luftreinhalte- und Aktionspläne im Regierungsbezirk Stuttgart	15
2	Struktur des Untersuchungsraums	16
2.1	Raumstrukturelle Grundlagen	16
2.1.1	Vorgaben von Landes- und Regionalplanung	16
2.1.2	Strukturelle Kenngrößen	18
2.2	Netz- und Angebotsstrukturen	21
2.2.1	Straßennetz und Motorisierung	21
2.2.2	Regional bedeutsames Radwegenetz	23
2.2.3	Netz- und Angebotsstruktur im ÖPNV	24
2.2.3.1	Netz- und Angebotsstruktur im Bahnverkehr	26
2.2.3.2	Netz- und Angebotsstruktur im Linienbusverkehr	30
2.2.3.3	Netz- und Angebotsstruktur bei den Rufautoverkehren	33
2.2.4	Kollektiver Individualverkehr	33
2.2.5	Verknüpfungen	34

	Seite	
2.3	Das Leistungsangebot im ÖPNV	37
2.3.1	Flächenhafte Erschließung	37
2.3.2	Erreichbarkeit	38
2.3.3	Der Tarif	39
3	Verkehrsnachfrage	41
3.1	Verkehrsmodell	41
3.2	Verkehrsanalyse 2010	42
3.2.1	Datengrundlage	42
3.2.2	Teilraumbezogene Ergebnisse	43
3.2.3	Streckenbezogene Ergebnisse	45
3.3	Verkehrsprognose 2025	46
3.3.1	Datengrundlage	46
3.3.2	Teilraumbezogene Ergebnisse	47
3.3.3	Streckenbezogene Ergebnisse	50
3.4	Demographische Entwicklung	50
4	Generelle Zielsetzungen	53
4.1	Zielsetzungen zur Gesamtentwicklung (Leitbild)	53
4.1.1	Verkehrsnachfrage	53
4.1.2	Demographische Einflüsse	54
4.1.3	Barrierefreiheit	55
4.1.4	Umweltschutz	60
4.1.5	Wirtschaftlichkeit	61
4.1.6	Finanzierung	62
4.1.6.1	Ausgaben des Landkreises für den ÖPNV	62
4.1.6.2	Finanzierung des Verkehrsangebots	63
4.1.6.3	Finanzierung von Angebotsverbesserungen	64
4.1.7	Infrastruktur	66
4.1.7.1	Gestaltung von Verkehrswegen	66
4.1.7.2	Gestaltung von Haltestellen	67

	Seite	
4.1.7.3	Intermodale Verknüpfungen	68
4.2	Zielsetzungen für das Verkehrsangebot	71
4.2.1	Einzugsbereiche von Haltestellen	72
4.2.2	Beförderungszeiten und -geschwindigkeiten	74
4.2.3	Bedienungshäufigkeiten	75
4.2.4	Qualität (einschließlich Auslastung)	78
4.2.5	Tarif	82
4.3	Linienbündelungskonzept	83
4.3.1	Ausgangslage	83
4.3.2	Notwendigkeit der Linienbündelung	84
4.3.3	Vorgehensweise	85
4.3.4	Einbezogene Linienverkehre	86
4.3.5	Künftige Linienbündel im Landkreis Böblingen	92
4.3.5.1	Bündel 1: Verkehrsraum Leonberg	93
4.3.5.2	Bündel 2: Verkehrsraum Weissach - Leonberg/Renningen	94
4.3.5.3	Bündel 3: Verkehrsraum Nördliches Heckengäu	95
4.3.5.4	Bündel 4: Verkehrsraum Weil der Stadt	96
4.3.5.5	Bündel 5: Verkehrsraum Mittleres Heckengäu	97
4.3.5.6	Bündel 6: Verkehrsraum Maichingen - Magstadt/Grafenau	98
4.3.5.7	Bündel 7: Verkehrsraum Böblingen/Sindelfingen	99
4.3.5.8	Bündel 8: Verkehrsraum Schönbuch	100
4.3.5.9	Bündel 9: Verkehrsraum Leinf.-Echterd. - Waldenbuch - Tübingen	101
4.3.5.10	Bündel 10: Verkehrsraum Deckenpfronn - Gärtringen	102
4.3.5.11	Bündel 11: Verkehrsraum Oberes Gäu	103
4.3.5.12	Bündel 12: Verkehrsraum Herrenberg	104
4.3.5.13	Bündel 13: Verkehrsraum Ammertal/TÜ-Nordwest	105
5	Bewertung	106
5.1	Zielsetzung und Methodik	106
5.2	Ermittelte Angebotsdefizite	106
5.2.1	Einzugsbereiche von Haltestellen	107
5.2.2	Beförderungszeiten und -geschwindigkeiten	112

	Seite
5.2.3	Bedienungshäufigkeiten 114
6	Rahmenvorgaben und Einzelziele 119
6.1	Basisangebot und verkehrlich sinnvoller Status quo 120
6.2	Ausreichende Verkehrsbedienung 121
6.3	Rahmenvorgaben für die Erstellung des Verkehrsangebots 122
6.3.1	Tarif und Verkauf 123
6.3.2	Fahrzeug-Ausstattung 126
6.3.3	Haltstellen-Ausstattung 128
6.3.4	Unternehmensübergreifende Zusammenarbeit, Datenübermittlung und Beteiligung 130
6.3.5	Kundenservice und kundenwirksame Qualität 133
6.3.6	Verkehrserhebungen 135
6.3.7	Marketing und Öffentlichkeitsarbeit 136
6.3.8	Tariftreue 138
6.4	Einzelziele bezüglich der Linienverkehre 139
6.4.1	Gesamter Landkreis 139
6.4.2	Vorgehensweise bei der Leistungsbeschreibung 139
6.4.3	Quantifizierung des Basisangebots 147
6.4.3.1	Linienbezogene Aufteilung der Mindestbedienung 147
6.4.3.2	Durchbindung der Angebotsqualität zum Linienende bzw. zum nächsten Angebotsbrechpunkt 148
6.4.3.3	Aufteilung der Mindestbedienung nach Linien- und Anrufverkehr 149
6.4.4	Bündel 1: Verkehrsraum Leonberg 150
6.4.5	Bündel 2: Verkehrsraum Weissach - Leonberg/Renningen 157
6.4.6	Bündel 3: Verkehrsraum Nördliches Heckengäu 164
6.4.7	Bündel 4: Verkehrsraum Weil der Stadt 171
6.4.8	Bündel 5: Verkehrsraum Mittleres Heckengäu 174
6.4.9	Bündel 6: Verkehrsraum Maichingen - Magstadt/Grafenau 182
6.4.10	Bündel 7: Verkehrsraum Böblingen/Sindelfingen 189
6.4.11	Bündel 8: Verkehrsraum Schönbuch 228
6.4.12	Bündel 9: Verkehrsraum Leinf.-Echterd. - Waldenbuch - Tübingen 240

	Seite	
6.4.13	Bündel 10: Verkehrsraum Deckenpfronn - Gärtringen	245
6.4.14	Bündel 11: Verkehrsraum Oberes Gäu	250
6.4.15	Bündel 12: Verkehrsraum Herrenberg	259
6.4.16	Bündel 13: Verkehrsraum Ammertal/TÜ-Nordwest	261
6.4.17	Bündelfreie Linien	266
6.4.18	Nachtbus-Linien	288
6.5	Einheitliche Standards für S-Bahn-Zubringer	290
7	Zusammenfassung und Ausblick	292
7.1	Inhalt des Nahverkehrsplans	292
7.2	Verkehrliche Weiterentwicklung	294
7.2.1	Ausgangslage	294
7.2.2	Weiterentwicklung des bestehenden Netzes	295
7.2.3	Expressbusse	297
7.2.4	Metropol-Express-Bahn	298
7.2.5	Regionales Verkehrsmanagement	298
7.2.6	Elektromobilität	299
7.3	Anpassung an den veränderten Rechtsrahmen	299

Anhang:

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

1 bis 10

Abkürzungsverzeichnis

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

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

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

1 Grundlagen und Vorgaben zum Nahverkehrsplan

1.1 Einführung

Nach § 5 des 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 desselben Gesetzes von den Aufgabenträgern (hauptsächlich den Stadt- und Landkreisen) wahrzunehmen ist. Die Befugnis von Gemeinden, Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr zu fördern oder durch eigene Verkehrsunternehmen zu erbringen, bleibt dabei unberührt. Der Nahverkehrsplan (NVP) dient den ÖPNV-Aufgabenträgern als Instrument zur Formulierung ihrer Zielvorstellungen. Die Inhalte und die Regelungen zur Aufstellung der jeweiligen Nahverkehrspläne werden vom Landesgesetzgeber ebenfalls im ÖPNV-Gesetz vorgegeben. Als weisungsfreie Pflichtaufgabe stellen die Aufgabenträger diese Pläne zur Sicherung und zur Verbesserung des ÖPNV-Angebots auf.

Der Nahverkehrsplan gibt demnach den Rahmen für die Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs vor und ist auf einen Zeithorizont von fünf Jahren angelegt. Zu seinen Inhalten gehören beispielsweise Zielvorstellungen zur Definition der Netzstruktur, von Verknüpfungspunkten sowie von übergeordneten Vorstellungen zum Fahrplanangebot. Die jeweilige Genehmigungsbehörde hat die Ziele und Rahmenvorgaben des Nahverkehrsplans bei der Erteilung von Liniengenehmigungen nach dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG)² zu berücksichtigen.

¹ Gesetz über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs des Landes Baden-Württemberg (ÖPNVG) vom 8. Juni 1995 GBl. S. 417 1 in der derzeit gültigen Fassung

² Personenbeförderungsgesetz (PBefG) in der derzeit gültigen Fassung

Der Nahverkehrsplan stellt hier einen abwägungsrelevanten Belang dar³. Die Genehmigungsbehörde kann eine konkrete Liniengenehmigung gemäß § 13 Abs. 2a PBefG versagen, wenn der beantragte Verkehr mit einem Nahverkehrsplan nicht in Einklang steht.

1.2 Der rechtliche und organisatorische Rahmen

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

1.2.1 Der europäische Rechtsrahmen

Die EU-Verordnung Nr. 1370/2007

Am 3. Dezember 2007 wurde im EU-Amtsblatt die EU-Verordnung mit der Nr. 1370/2007 veröffentlicht. Sie ersetzte die bisher für den ÖPNV maßgebenden Verordnungen Nr. 1191/69⁴ und Nr. 1893/91 und trat am 3. Dezember 2009 in Kraft. Innerhalb dieser Frist waren die EU-Mitgliedstaaten gehalten, ihre nationale Gesetzgebung dem veränderten EU-Recht anzupassen. Auch das deutsche Personenbeförderungsgesetz (PBefG) wurde mittlerweile überarbeitet und gilt in seiner novellierten Form seit dem 1. Januar 2013.

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

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

⁴ Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des Rates vom 26.06.1969 über das Vorgehen der Mitgliedstaaten bei mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes verbundenen Verpflichtungen auf dem Gebiet des Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehrs, ABl. L 156 vom 28.6.1969, zuletzt geändert durch die Verordnung (EWG) Nr. 1893/91, ABl. L 169 vom 29.6.1991.

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

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

- Beim Schienenpersonennahverkehr sieht die Verordnung die Möglichkeit der Direktvergabe vor, wenn dies nach nationalem Recht nicht untersagt ist. Auf der Basis einer engen Auslegung des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB) hat der Bundesgerichtshof am 8. Februar 2011 diese Vergabevariante jedoch für unzulässig erklärt. Mit der Neufassung dieses Gesetzes zum 26. Juni 2013 durch den Bundesgesetzgeber wurde die Bundesregierung ermächtigt, u. a. für den Bereich Verkehr wieder Sonderregelungen zuzulassen.
- Wird ein Verkehrsangebot überwiegend aus Zuschüssen finanziert und trägt der Betreiber somit kein wesentliches Marktrisiko, liegt ein Beschaffungsauftrag im Sinne des europäischen (Richtlinien 2004/17/EG⁵ und 2004/18/EG⁶) und des deutschen Vergaberechts, insbesondere das GWB und die Vergabe- und Vertragsordnung für Leistungen – Teil A (VOL/A) vor. Die Schwellenwerte und Ausnahmebestimmungen der Verordnung sind dann nicht anzuwenden. Vielmehr gilt die grundsätzliche Pflicht zur Ausschreibung des Vertrages, sofern keine Ausnahmesituation vorliegt (z.B. Vergabe an einen internen Betreiber) oder die

⁵ Richtlinie 2004/17/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 31. März 2004 ABl. L 134 vom 30. April 2004

⁶ Richtlinie 2004/18/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 31. März 2004 ABl. L 134 vom 30. April 2004

Schwellenwerte (206.000 Euro) des nationalen Vergaberechts unterschritten werden.

- Sofern bei einem Verkehrsangebot die zur Kofinanzierung zu erwirtschaftenden Fahrgeldeinnahmen und Fahrgeldersatzleistungen jedoch den Zuschussbedarf überwiegen, hat der öffentliche Auftrag den Charakter einer Dienstleistungskonzession im Europäischen Sinne. In diesem Fall greift das allgemeine Vergaberecht nicht, sondern es finden die Wettbewerbsregeln der EU-Verordnung und deren Schwellenwerte Anwendung. Unterhalb der Schwellenwerte ist dann eine Direktvergabe von Verkehrsverträgen möglich. Die Schwellenwerte liegen derzeit bei einem Vertragswert von 1 Million Euro oder einer Verkehrsleistung von bis zu 300.000 Kilometer 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, ist für das Gebiet des Verkehrs- und Tarifverbundes Stuttgart (VVS) der Erlass einer Allgemeinen Vorschrift zum Ausgleich tarifbedingter Lasten geplant. Die Verkehrsunternehmen können dann auf diesem Wege Mindereinnahmen ausgeglichen bekommen, die ihnen aufgrund der verpflichtenden Anwendung des VVS-Tarifs entstehen.

Berücksichtigung von Belangen des Umweltschutzes

Um den Stellenwert des Umweltschutzes bei staatlichen Planungen zu erhöhen, hat die Europäische Union im Jahr 2001 die Richtlinie 2001/42/EG⁷ 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 Umwelt-

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

auswirkungen hin zu überprüfen. Dies gilt insbesondere auch für Pläne im Bereich Verkehr. Ausgenommen hiervon sind lediglich Planungen für die Nutzung kleinerer Gebiete auf lokaler Ebene sowie geringfügige Änderungen bestehender Planwerke.

Der Bundesgesetzgeber hat im Juni 2005 die Vorgaben der EU-Richtlinie mit dem Gesetz zur Einführung einer Strategischen Umweltprüfung (SUPG)⁸ in die nationale Gesetzgebung übernommen. Ein entsprechendes Landesgesetz wurde im Oktober 2008 verabschiedet⁹. Darin wurde explizit festgelegt, dass Nahverkehrspläne gemäß § 11 ÖPNVG (vgl. Seite 9) einer Strategischen Umweltprüfung zu unterziehen und demnach darin enthaltene Maßnahmenvorschläge auf ihre Umweltauswirkungen hin zu beurteilen sind. Der vorliegende Nahverkehrsplan trägt dem Rechnung.

1.2.2 Das Bundesrecht

Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG)

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

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

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

engenehmigung 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 am 3. Dezember 2007 wurde das PBefG novelliert. Das geänderte Gesetz trat am 01.01.2013 in Kraft.

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

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

Bündelung von Buslinien (§ 9 Abs. 2 PBefG)

Im Hinblick auf den veränderten Rechtsrahmen und die Einführung wettbewerblicher Verfahren bei der Vergabe von Verkehrsleistungen wurde das Bus-Liniennetz im Landkreis in betrieblich zusammenhängende Teilnetze gegliedert, da nur die Zusammenfassung mehrerer Linien ausreichende Spielräume für die Aktivierung von Synergien im Rahmen eines Wettbewerbsverfahrens bietet, gleichzeitig aber gute Voraussetzungen für eine verkehrliche Abstimmung der Linienverkehre untereinander erhält. Innerhalb solcher Linienbündel werden die Laufzeiten der Liniengenehmigungen harmonisiert.

Eine Definition von Linienbündeln ist im Zusammenhang mit der Erarbeitung des 2. NVP-Fortschreibungsentwurfs unter Beteiligung der Verkehrsunternehmen und benachbarter Aufgabenträger vorgenommen worden. Im Rahmen dieser 2. NVP-Fortschreibung wurden die Linienbündel vor dem Hintergrund der inzwischen erfolgten Angebotsänderungen im Busbereich (z. B. der Inbetriebnahme der S60) und der im neuen PBefG vorgesehenen Option der Losbildung 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 werden nach Möglichkeit in den einzelnen Linienbündeln auch wirtschaftlich stärkere und schwächere Linien zusammengefasst.

Das Bundesbehindertengleichstellungsgesetz (BGG)

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

1.2.3 Das Landesrecht

Das ÖPNV-Gesetz des Landes (ÖPNVG)

Der Landtag von Baden-Württemberg hat am 23.05.1995 das Gesetz zur Umsetzung der Bahnstrukturreform und zur Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs in Baden-Württemberg als Artikelgesetz beschlossen. Dazu gehört mit Artikel 1 das Gesetz über die Planung, Organisation und Ausgestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNVG¹⁰).

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1.2.4 Der organisatorische Rahmen

Aufgabenträger in der Region Stuttgart

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

Für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) ist das **Land Baden-Württemberg** Aufgabenträger. Ausgenommen davon sind der „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 Bahnstrecken außerhalb des Netzes der Deutschen Bahn AG, die nicht regional bedeutsam sind, sowie für die übrigen Verkehrsangebote auf der Basis des PBefG (U-Bahn-, Stadtbahn-, Straßenbahn- und Buslinien) sind die **Landkreise** bzw. die **Landeshauptstadt Stuttgart** Aufgabenträger.

Wahrnehmung der Aufgabenträgerschaft des Landkreises

Der Landkreis Böblingen ist gemäß ÖPNVG Aufgabenträger für die Buslinien im Kreisgebiet und nimmt darüber hinaus die Aufgabenträgerschaft für die Schönbuchbahn (R72) und die Ammertalbahn (R73) innerhalb der Kreisgrenzen wahr.

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

Aufstellung des Nahverkehrsplans

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

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

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

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

1.3 Übergreifende Zielvorstellungen zur Verkehrsentwicklung

1.3.1 Der Generalverkehrsplan des Landes Baden-Württemberg

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

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

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

- Verminderung der Verkehrsgefahren für den Menschen.

Nach den Vorstellungen des Landes soll der öffentliche Personennahverkehr im gesamten Landesgebiet im Rahmen eines integrierten Gesamtverkehrssystems als eine vollwertige Alternative zum motorisierten Individualverkehr zur Verfügung stehen. Er soll dazu beitragen, dass die Mobilität der Bevölkerung gewährleistet, die Attraktivität des Wirtschaftsstandortes Baden-Württemberg gesichert und verbessert sowie 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 Schienenpersonennahverkehr (SPNV) zur Verfügung steht.

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

1.3.2 Der Regionalverkehrsplan der Region Stuttgart

Die Aufstellung des Regionalverkehrsplans (RVP) obliegt gemäß dem GVRS dem Verband Region Stuttgart. Er stellt dort neben dem Regionalplan und dem Landschaftsrahmenplan ein weiteres Instrument der regionalen Raumordnung dar. Der Regionalverkehrsplan baut auf dem Generalverkehrsplan des Landes auf und enthält für die Region Stuttgart auf der Basis umfangreicher Voruntersuchungen Aussagen zu 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 zu Bewertung der Konzepte und der Maßnahmen werden die Möglichkeiten der Verkehrsfinanzierung sowie die Finanzierbarkeit für die dringenden Infrastrukturmaßnahmen dargestellt.

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

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

1.3.3 Bisherige Nahverkehrspläne

Der erste NVP des Landkreises Böblingen stammt aus dem Jahr 2000. Grundlage für die vorliegende Nahverkehrsplan-Fortschreibung ist der im Juli 2009 vom Kreistag verabschiedete zweite Nahverkehrsplan des Landkreises Böblingen. Die Fortschreibung erfolgt mit aktualisierten Angebots- und Nachfragedaten.

Schwerpunkt dieser zweiten Nahverkehrsplan-Fortschreibung wird die Konkretisierung des vom Landkreis gewünschten ÖPNV-Angebots sein. Daher wurde nun auch das überarbeitete Linienbündelungskonzept als Bestandteil in den 3. Nahverkehrsplan aufgenommen.

1.3.4 Luftreinhalte- und Aktionspläne im Regierungsbezirk Stuttgart

In verschiedenen Städten und Gemeinden in der Region Stuttgart werden die Grenzwerte für verschiedene Luftschadstoffe gemäß dem Bundes-Immissionsschutzgesetz¹¹ in unzulässiger Weise überschritten oder sind Überschreitungen in den nächsten Jahren als Folge einer bereits festgelegten Verschärfung der Grenzwerte zu erwarten. Das Regierungspräsidium Stuttgart hat deshalb beginnend im Jahr 2005 für nunmehr zwölf Kommunen, 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 Gegenmaßnahmen betrifft in der Regel auch den öffentlichen Nahverkehr bezüglich Verkehrsangebot, Beförderungstarife oder Fahrzeuge. Diese Maßnahmen sind von den jeweils zuständigen Stellen unter Beachtung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit umzusetzen.

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

2 Struktur des Untersuchungsraums

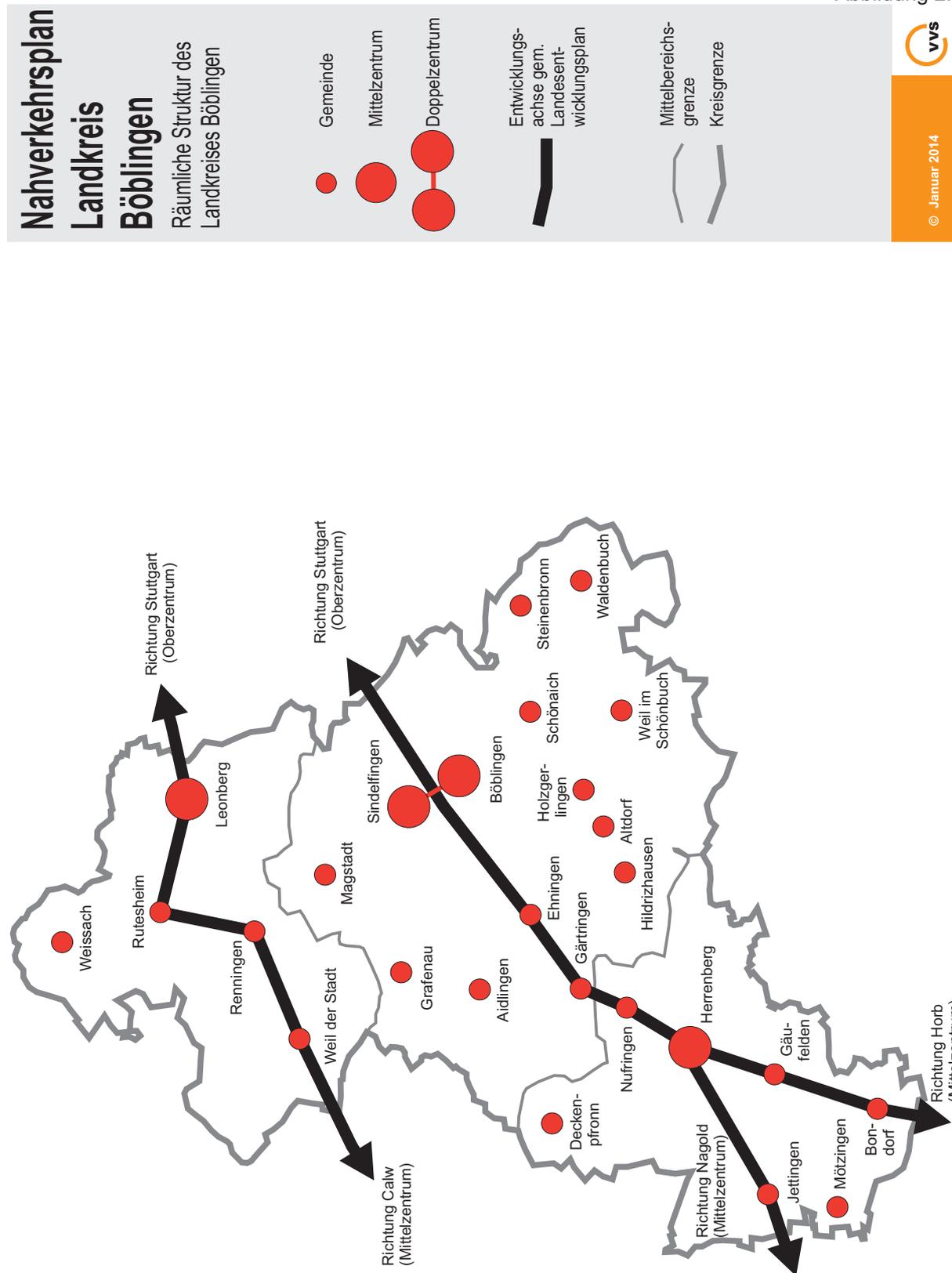
2.1 Raumstrukturelle Grundlagen

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

2.1.1 Vorgaben von Landes- und Regionalplanung

Abb. 2.1 Der Landkreis Böblingen liegt 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.

Abbildung 2.1



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

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

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

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

Im Mittelbereich Böblingen/Sindelfingen werden alle Kommunen der Kategorie 1 zugeordnet. Was den Mittelbereich Herrenberg betrifft, so gehören die Stadt Herrenberg und die Gemeinden Gäufelden und Nufringen zur 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. Die Kategorie 3 ist im Landkreis Böblingen nicht gegeben.

2.1.2 Strukturelle Kenngrößen

Anl. 2.1 Der Landkreis Böblingen umfasst ein Gebiet von 618 km²; die Einwohnerzahl beträgt 370.108 (Stand: 30.09.2013; Quelle: Statistisches Landesamt). Hieraus ergibt sich eine Bevölkerungsdichte von 599 Einwohnern/km².

Der Landkreis Böblingen weist eine vielfältige Siedlungsstruktur auf. Die Städte Böblingen und Sindelfingen bilden ein stark verdichtetes Siedlungsgebiet. Ihre bebauten Flächen, die quasi zusammengewachsen sind, erstrecken sich über etwa 90 km².

Die südlich hiervon gelegenen Gemeinden Altdorf, Holzgerlingen, Schönaich, Steinenbronn, Waldenbuch und Weil im Schönbuch zeigen eine mäßige Verdichtung.

Der südwestliche Teil des Landkreises erfährt seine Prägung durch die Entwicklungsachse in Richtung Horb. Entlang dieser Linie liegen Verdichtungsansätze vor, wobei die bebauten Bereiche der einzelnen Orte räumlich klar voneinander getrennt sind.

Die Siedlungsstruktur des nördlichen Landkreises wird durch die regionale Entwicklungsachse Stuttgart - Leonberg - Calw geformt. Entlang dieser Linie liegt eine mittlere, im Bereich der Kernstadt Leonberg eine starke Konzentration von Bevölkerung und Bebauung vor.

- Anl. 2.2 Im Blick auf das Verkehrsgeschehen ist auch die räumliche Verteilung der Beschäftigten von Interesse. Im Landkreis Böblingen gibt es 159.224 sozialversicherungspflichtig beschäftigte Arbeitnehmer (Stand: 30.06.2013; Quelle: Bundesagentur für Arbeit). Diese umfasst alle Arbeiter, Angestellten und Auszubildenden, die Sozialabgaben entrichten müssen. Wichtigster Arbeitsplatzstandort ist die Stadt Sindelfingen (ca. 57.000 Beschäftigte). Weitere Schwerpunkte sind die Städte Böblingen (ca. 30.000 B) und Leonberg (ca. 14.500 B). Die Gesamtbeschäftigtenzahl des Landkreises ist zwischen dem Jahr 2000 und dem Jahr 2004 angestiegen, danach ist ein deutlicher Rückgang (sogar unter das Niveau des Jahres 2000) eingetreten. Derzeit liegt die Beschäftigtenzahl aber bereits wieder höher als im Jahr 2000. Die meisten Kommunen können für die letzten Jahre leichte Zuwächse verzeichnen.

Anl. 2.3 Eine wichtige Nachfragegruppe im ÖPNV sind Schüler und Auszubildende. Anlage 2.3 zeigt, von wie vielen Kindern bzw. Jugendlichen die in einzelnen Kommunen vorhandenen Schultypen besucht werden (Schuljahr 2011/2012). Die höchsten Zahlen bei den allgemeinbildenden Schulen weisen die Städte Sindelfingen, Böblingen, Herrenberg und Leonberg auf. 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 Wohngebieten, Arbeits- und Ausbildungsstätten, Versorgungszentren, Freizeiteinrichtungen und Naherholungsgebieten besteht, erfordert eine abgestimmte und zusammenhängende Verkehrsplanung.

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

2.2.1 Straßennetz und Motorisierung

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

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

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

- A 8: [Karlsruhe] – [Pforzheim] – [Heimsheim] – Leonberg – [Ulm] – [München];
Länge im Landkreis Böblingen: 8,044 km
- A 81: [Würzburg] – [Stuttgart] – Leonberg – Sindelfingen – Böblingen – Herrenberg – [Rottenburg] – [Singen];
Länge im Landkreis Böblingen: 45,389 km
- B 28: Herrenberg – [Tübingen] – [Reutlingen];
Länge im Landkreis Böblingen: 6,875 km

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

- B 28: Herrenberg – Jettingen – [Nagold];
Länge im Landkreis Böblingen: 7,735 km
- B 295: [Ditzingen] – Leonberg – Renningen – Weil der Stadt – [Calw];
Länge im Landkreis Böblingen: 16,482 km
- B 296: [Calw] – Deckenpfronn – Herrenberg – B28;
Länge im Landkreis Böblingen: 18,842 km
- B 464 – L 1183 – L 1185: [Tübingen] – Holzgerlingen – Böblingen – Sindelfingen – Magstadt – Renningen – B295 (Leonberg);
Länge im Landkreis Böblingen: 31,385 km
- L 1136: [B10] – [Hemmingen] – [Ditzingen] – Leonberg;
Länge im Landkreis Böblingen: 2,639 km

- L 1182: [Tiefenbronn] – Weil der Stadt;
Länge im Landkreis Böblingen: 7,719 km
- L 1183: [Althengstett] – [Ostelsheim] – Grafenau – Sindelfingen – A81;
Länge im Landkreis Böblingen: 12,484 km
- L 1184: Bondorf – Gäufelden – Herrenberg;
Länge im Landkreis Böblingen: 11,746 km
- L 1187: Leonberg – [Stuttgart];
Länge im Landkreis Böblingen: 8,596 km
- L 1361: [Nagold] – [Mötzingen] – Bondorf – [B 28a];
Länge im Landkreis Böblingen: 12,964 km

Die Motorisierung im Landkreis Böblingen hat in den letzten Jahren weiter stark zugenommen: Der PKW-Bestand stieg seit Beschlussfassung des ersten Nahverkehrsplans im Jahr 2000 von 217.452 über 240.987 (Stand 2007; ca. + 11 %) auf 262.524 (Stand 2013; ca. + 9 % gegenüber dem Jahr 2007)¹.

2.2.2 Regional bedeutsames Radwegenetz

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

Durch den Landkreis Böblingen verlaufen in der Kategorie „Verbindungen Oberzentrum / Mittelzentren“ die zwei Radwege [Stuttgart] – Böblingen – Herrenberg – Bondorf – [Horb] („Gäuweg“) und [Stuttgart] - Leonberg - Weil der Stadt - [Pforzheim / Nagoldtal] („Strohgäuweg“), die beide entlang der jeweiligen Landesentwicklungsachsen führen.

¹ Die Zahlen des Statistischen Landesamts ab dem Jahr 2008 enthalten nur noch angemeldete Fahrzeuge ohne vorübergehende Stilllegungen/Außerbetriebsetzungen. Die Zahlen der Vorjahre enthalten alle Zulassungen. Dies muss bei Betrachtung der PKW-Bestandszahl des Jahres 2011 berücksichtigt werden.

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

- [Nagold –] Jettingen – Herrenberg – Gültstein [-Tübingen]
- Renningen – Magstadt – Sindelfingen – Böblingen – Schönaich – Waldenbuch [– Neuffen]
- Böblingen [– Leinfelden-Echterdingen – Lenningen]
- [Vaihingen / Enz – Heimerdingen] – Höfingen – Leonberg
- Böblingen – Schönaich [– Tübingen]

Mit dem Radweg im Siebenmühlental, der von Musberg auf der ehemaligen Bahnlinie nach Waldenbuch zur Burkhardtsmühle verläuft, gibt es im Landkreis Böblingen auch einen Radweg der Kategorie „Verbindungen mit zusätzlicher Bedeutung für den Freizeitverkehr“.

Derzeit wird auch ein Radverkehrskonzept für den Landkreis Böblingen erstellt.

2.2.3 Netz- und Angebotsstruktur im ÖPNV

Das ÖPNV-Netz ist durch den „klassischen“ Linienverkehr mit Bussen und Bahnen gekennzeichnet. Busse und Bahnen werden entsprechend ihrer spezifischen Leistungsmerkmale eingesetzt und ergänzen sich zu einem integrierten Gesamtangebot. Die Schienenverkehrsmittel bedienen die Relationen mit den stärksten Verkehrsnachfragen. Regionalzüge, S-Bahnen und Stadtbahnen bilden so das Rückgrat der Verkehrsbedienung. Dem Busverkehr kommt die Funktion der lokalen Erschließung sowie der Zu- und Abbringerdienste zu bzw. von den Bahnen zu. Dabei überlagern sich Erschließungsaufgaben auf gemeindlicher und überörtlicher Ebene. Entsprechend den vorhandenen Verkehrsbeziehungen und im Sinne einer

verkehrlichen und wirtschaftlichen Angebotsgestaltung erfordert dies eine integrierte Netzgestaltung.

Ergänzend zum klassischen Linienverkehr kommen für die Bedienung schwacher Nachfragebereiche und -zeiten in geringem Umfang flexible Bedienungsformen zum Einsatz wie Rufautos oder ehrenamtliche Ortsbusse (z. B. Bürgerbus in Ehningen).

Im Landkreis Böblingen verkehren insgesamt 8 Bahnlinien (die 5 Regionalbahnlinien R61, R7, R72, R73 und R74 sowie die drei S-Bahnlinien S1, S6 und S60) und ca. 90 Buslinien (inklusive Nachtbusse und Rufautos).

Momentan gibt es im gesamten Landkreis 33 Schienenhaltstellen und 561 Bushaltstellen (Stand: August 2013).

Die Regionalbahnlinien R61 (Strohgäubahn), R72 (Schönbuchbahn) und R73 (Ammertalbahn) werden derzeit mit Dieseltriebwagen betrieben. Im Zusammenhang mit der Elektrifizierung der R72 soll die jetzige Flotte zum Jahr 2017 durch Elektro-Triebwagen ersetzt werden.

Die Busunternehmen im Landkreis Böblingen setzen derzeit im Linienverkehr ca. 320 Busse ein, ungefähr 220 davon (ca. 70 %) sind Niederflurfahrzeuge. In den nächsten 5 Jahren sollen etwa 15 Niederflurbusse hinzukommen.²

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

² Die Zahlen wurden vom VVS eigens für den aktuellen Nahverkehrsplan erhoben. Teilweise wurden von den Unternehmen keine Angaben gemacht. Dies betrifft (vermutlich wegen des zu erwartenden Wettbewerbs) insbesondere die bis zum Jahr 2017 geplanten Fahrzeugzahlen. Daher bestehen die dargestellten Summen zum einen Teil aus neu erhobenen Daten, zum anderen Teil aus Erfahrungswerten der 2. Nahverkehrsplan-Fortschreibung.

Tab. 2.1: Gesamtzahl der täglichen Fahrten aller Verkehrslinien im Landkreis Böblingen (Fahrplan 2012)

Wochentag	Anzahl der Fahrten im Bahnverkehr	Anzahl der Fahrten im Busverkehr	Anzahl der Fahrten (gesamt)
Montag - Freitag	528	3.499	4.027
Samstag	406	1.690	2.096
Sonntag (und an Feiertagen)	324	921	1.245

2.2.3.1 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, RE, RB und S-Bahn) benutzt. Alle anderen Trassen werden ausschließlich von den Zügen einer Zuggattung befahren.

Der Bahnverkehr im Kreis Böblingen gliedert sich wie folgt:

1. Fernverkehr

Auf der Gäubahn, die von Stuttgart über Böblingen nach Südwesten führt, fahren zweistündlich InterCity-Züge (IC) auf der Strecke [Stuttgart] – [Singen] – [Schaffhausen] – [Zürich]. Seit dem 15. Dezember 2013 halten diese Züge auch wieder am Bahnhof Böblingen, womit der Landkreis Böblingen eine direkte Schienenanbindung in die Schweiz erhalten hat. Ab Dezember 2017 wird das IC-Angebot nach Zürich voraussichtlich auf einen Stunden-Takt verdichtet (siehe unten).

2. Regionalexpress-Züge [RE] und Regionalbahnen [RB] der Linie R7

Außerdem starten auf der Gäubahn stündlich Regionalexpress-Züge [RE] der Linie R7 von Stuttgart Hbf, die im Landkreis Böblingen an den Bahnhöfen Böblingen, Herrenberg, Gäufelden und Bondorf halten. Über die Kreisgrenze hinaus fahren die RE-Züge der Linie R7 alternierend weiter nach Singen (Hohentwiel) oder als Flügelzüge nach Rottweil und Freudenstadt, wobei die Züge in letzterem Fall am Bahnhof Eutingen im Gäu getrennt bzw. vereinigt werden. Montags bis freitags wird das Angebot der Linie R7 zwischen Herrenberg und Bondorf im morgendlichen Berufsverkehr und von etwa 12 bis 19 Uhr durch zusätzliche Regionalbahnen, die in Herrenberg Anschluss von und zu den S-Bahnen der Linie S1 haben, auf einen Halbstunden-Takt verdichtet. Ab 2017 wird das Angebot auf der Gäubahn umstrukturiert, sodass der bisherige zweistündliche RE zu einem IC modifiziert und von Singen nach Zürich verlängert wird. Die angefahrenen Bahnhöfe im Landkreis Böblingen sowie die Taktlage bleiben allerdings erhalten. Ebenfalls ab 2017 können die IC-Züge zwischen Stuttgart, Böblingen und Singen zu Nahverkehrskonditionen genutzt werden.

3. 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 R72, R73, R61 und die RB-Züge der R7 sind als Zu- und Abbringer auf die Fahrzeiten der S-Bahn abgestimmt. Eine mindestens halbstündliche Bedienung der S-Bahn-Stationen und die Bedienung aller Unterwegsbahnhöfe stellen wesentliche Merkmale des S-Bahn-Systems dar.

a. S1 ([Kirchheim (T)] – Herrenberg)

Die S1 verkehrt ganztägig, auch samstags und sonntags, im 30-Minuten-Takt. Montags bis freitags wird der Takt von 5:00 bis 8:30 Uhr

sowie von 16:30 bis 18:00 Uhr auf 15 Minuten verdichtet. Im Abschnitt Böblingen – [Stuttgart] wird der 15-Minuten-Takt noch etwas länger aufrecht gehalten, und zwar morgens bis 9:30 Uhr und nachmittags bis 18:30 Uhr. 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 R7 stellt die S1 die schienenseitige Erschließung der Entwicklungsachse [Stuttgart] – Böblingen – Herrenberg – [Horb] dar. Bereits zum Fahrplanwechsel im Dezember 2014 wird der 15-Minuten-Takt der S1 in der nachmittäglichen HVZ weiter ausgeweitet.

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

Auf dem Abschnitt [Stuttgart] – Renningen stellen die Linien S6 ([Stuttgart] – Renningen – Weil der Stadt) und S60 ([Stuttgart] – Renningen – Böblingen) ein gemeinsames Angebot dar. Gefahren wird ein ganztägiger 30-Minuten-Grundtakt, der montags bis freitags von 5:00 bis 8.30 Uhr und zwischen 11.30 und 19:00 Uhr sowie samstags zwischen 8:00 und 14:00 Uhr auf einen 15-Minuten-Takt verdichtet wird. Die S-Bahnen fahren im Abschnitt [Stuttgart] – 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 fährt während des Berufsverkehrs im 15-Minuten-Takt, ansonsten im 30-Minuten-Takt von Renningen weiter nach Weil der Stadt. Während des Berufsverkehrs werden die aus Stuttgart kommenden Züge halbstündlich in Renningen geflügelt, d.h. ein Zugteil fährt weiter nach Böblingen und ein Zugteil weiter nach Weil der Stadt. Die Linien S6/S60 stellen die schienenseitige Erschließung der Entwicklungsachse [Stuttgart] – Leonberg – [Calw] dar. Im Abschnitt Böblingen – Renningen bildet die Linie S60 eine Verbindung zwischen dem nördlichen Teil des Landkreises Böblingen und dem Doppelzentrum Böblingen/Sindelfingen.

4. Nichtbundeseigene Eisenbahnen [NE]

Neben den RE- und RB-Zügen auf der Gäubahn verlaufen durch den Landkreis Böblingen auch drei Nichtbundeseigene Eisenbahnen, die jeweils in der Verantwortung von Zweckverbänden liegen. Im Fall der Schönbuchbahn und Ammertalbahn ist der Landkreis an den Zweckverbänden beteiligt und beeinflusst das Leistungsangebot direkt.

a. R72 (**Schönbuchbahn**): [Dettenhausen] – Böblingen

Die R72 (Schönbuchbahn) fährt montags bis freitags bis ca. 22:30 Uhr im 30-Minuten-Takt und anschließend bis 1:00 Uhr im Stunden-Takt. Samstags findet der Wechsel vom 30- zum 60-Minuten-Takt um ca. 16:30 Uhr statt. An Sonn- und Feiertagen wird den ganzen Tag über ein 60-Minuten-Takt angeboten. In Böblingen haben die Züge der R72 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. Die Strecke wird an einzelnen Sonn- und Feiertagen auch für einen Museumszugbetrieb genutzt.

b. R73 (**Ammertalbahn**): Herrenberg – [Tübingen]

Auf der R73 (Ammertalbahn) wird montags bis freitags bis ca. 23:00 Uhr sowie samstags bis ca. 17:00 Uhr ein 30-Minuten-Takt angeboten (Mo-Fr nach 23:00 Uhr sowie am frühen Samstag ein 60-Minuten-Takt). Samstagabends sowie an Sonn- und Feiertagen verkehren die Züge der R73 i.d.R. stündlich. In Herrenberg haben die Züge der R73 Anschluss von und zu den S-Bahnen der Linie S1 in Richtung Stuttgart. Auch zu den RE- und RB-Zügen der Linie R7 in Richtung Bondorf, Singen und Rottweil können während des 30-Minuten-Taktes der Ammertalbahn attraktive Umsteigezeiten angeboten werden. Die meisten Kurse der Linie R73 fahren ab [Tübingen] weiter über [Reutlingen] nach

[Wendlingen], [Plochingen] oder [Bad Urach]. Im Landkreis Böblingen erschließt die Ammertalbahn den Herrenberger Ortsteil Gültstein.

c. R61 (**Strohgäubahn**): [Korntal] – Weissach

Auf der Strohgäubahn liegt nur der Bahnhof Weissach innerhalb des Landkreises Böblingen. Abgesehen vom historischen Museumszug „Feuriger Elias“ der Gesellschaft zur Erhaltung von Schienenfahrzeugen Stuttgart e.V. (GES) starten derzeit in Weissach unter der Woche drei sowie am Wochenende ein Personenzug in Richtung Korntal, womit die Strohgäubahn für den Landkreis Böblingen nur eine marginale Bedeutung im Personenverkehr hat. Wenn in den nächsten Jahren der Betriebshof in Weissach geschlossen wird, soll der regelmäßige Personenverkehr auf dem Streckenabschnitt Weissach-Heimerdingen eingestellt werden. 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.

2.2.3.2 Netz- und Angebotsstruktur im Linienbusverkehr

Die Linienbusverkehre, welche die Flächenerschließungsfunktion abseits der Schienenachsen sowie Ab- bzw. Zubringerfunktion von und zu den Bahnen wahrnehmen, orientieren 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. Wegen der Bedürfnisse der Berufs- und Ausbildungspendler sind Buslinien mit Beziehungen zum Schienenverkehr zur Optimierung der Umsteigeverkehre an die Fahrpläne der S-Bahnen und Regionalzüge angepasst.

Aus der Nachfrageorientierung ergeben sich für die Verkehre in Böblingen-Sindelfingen, Herrenberg und Leonberg entsprechend hohe Fahrtenzahlen. Im überörtlichen Busverkehr sind für den Mittelbereich Böblingen/Sindelfingen als Relationen mit großen Bedienungshäufigkeiten die Korridore Böblingen – Schönaich, Waldenbuch – Steinenbronn [– Leinfelden-Echterdingen] und Böblingen – Aidlingen [– Calw] von Bedeutung. Für den Mittelbereich Herrenberg bestehen die größten Fahrtenichten 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 – Weisach.

Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2012 verkehrt die S-Bahn Stuttgart an den Wochenenden (freitags auf samstags, samstags auf sonntags und vor Feiertagen) auch nachts. Das neue S-Bahn-Angebot ersetzt das bisherige regionale Nachtbusnetz. Damit bietet die Bahn am Wochenende im VVS-Gebiet erstmals einen S-Bahn-Betrieb rund um die Uhr an. 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.

Parallel zur Neuordnung des regionalen Nachtverkehrs wurde vom Landkreis Böblingen ein flächendeckendes Nachtbusangebot eingerichtet, das an den Bahnhöfen Leonberg, Böblingen, Gärtringen, Herrenberg und Oberaichen an die Nacht-S-Bahnen anbindet. 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 9 Linien: 6 Nachtbus-Linien des Landkreises (N62, N70, N74-N77), eine der Region (N60), eine Linie der Städte Böblingen/ Sindelfingen (N73) für die innerstädtische Feinverteilung und zwei des Landkreises Tübingen (N80, N89). Auf allen

Nachtbuslinien gilt der Gemeinschaftstarif des VVS, auch Zeitkarten werden anerkannt.

Die neun Nachtbuslinien nehmen S-Bahn-Fahrgäste an den S-Bahn-Stationen Leonberg, Herrenberg, Böblingen, Oberaichen und Gärtringen auf und ermöglichen so die Beförderung in die Kommunen. Sie verkehren im Stundenabstand und bedienen mit je drei Fahrten folgende Strecken:

- N60
Böblingen – Sindelfingen – Maichingen – Magstadt – Renningen
- N62
Gerlingen – Leonberg – Gebersheim – Rutesheim – Prouse – Flacht – Weissach
- N70
Herrenberg – Nebringen – Öschelbronn – Bondorf – Mötzingen – Jettingen – [Nagold]
- 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 – Schafhausen – Dätzingen – Aidlingen – Deufringen – Dachtel – Aidlingen – Dagersheim – Böblingen
- N76
[Oberaichen] – [Musberg] – Steinenbronn – Waldenbuch – Oberaichen

- N77
Gärtringen – Rohrau – Herrenberg – Affstätt – Kuppingen – Oberjesingen – Deckenpfronn – Gärtringen
- N80
Herrenberg – Entringen – Unterjesingen – Tübingen

2.2.3.3 Netz- und Angebotsstruktur bei den Rufautoverkehren

Im Spätverkehr sowie am Wochenende werden 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 Rufautoverkehre ergänzt. Zwischen Rutesheim und dem im Landkreis Ludwigsburg befindlichen Heimerdingen existiert eine eigenständige Rufauto-Linie. Ähnlich den Nachtbussen steht bei den Rufautoverkehren überwiegend die Verteilung des aus den Zentren rückströmenden Verkehrs in die Fläche im Vordergrund. Anknüpfungspunkte sind dabei Bahnhöfe, wo bei Bedarf Fahrgäste des Schienenverkehrs aufgenommen und weiterverteilt werden.

Die Stadt Waldenbuch verfügt über ein örtliches Rufauto-Netz (4 Linien), das abseits gelegene Stadtteile sowie Einrichtungen in der Umgebung ganztags an das Stadtzentrum anbindet.

2.2.4 Kollektivierter Individualverkehr

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

Der Carsharing-Anbieter Stadtmobil stellt in den Städten Böblingen, Gärtringen, Herrenberg, Leonberg, Sindelfingen und Waldenbuch Leihwagen zur Verfügung. Außerdem wurde das von der Daimler-Benz AG betriebene CarSharing-System car2go noch 2013 von der Landeshauptstadt Stuttgart auf die Städte Böblingen und Sindelfingen ausgeweitet.

Während es im Bereich Carsharing bereits Angebote gibt, steht mit dem Projekt „E-2-Rad Anschlussmobilität an Bahnhaltepunkten“ ein Projekt zum Ausleihen von Fahrrädern mit elektrischem Hilfsmotor (Pedelects) vor der Umsetzung. In Herrenberg soll im Frühjahr 2015 die erste E-2-Rad-Pedelect-Station eröffnet werden.

Um für die kombinierte Nutzung von Carsharing und E2-Rad Anschlussmobilität und öffentlichen Verkehrsmitteln zu werben, erhalten VVS-Stammkunden vergünstigte Konditionen.

2.2.5 Verknüpfungen

Verknüpfungspunkte innerhalb des ÖPNV-Netzes

Knoten- bzw. Verknüpfungspunkte sind wesentliche Elemente eines Verkehrsnetzes. Sie ermöglichen dem Fahrgast Übergänge zwischen den einzelnen Verkehrsmitteln und Linien. Fahrplanabstimmungen und kurze, zuverlässige Übergänge sind für ihn von Bedeutung.

Die für den Landkreis Böblingen bedeutendsten Verknüpfungspunkte sind die Bahnhöfe der Mittelzentren Böblingen, Herrenberg und Leonberg, wobei zunächst die Übergänge Bus/Schiene, Schiene/Bus sowie Schiene/Schiene 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, R7 und R72 und den Linien des Stadtverkehrs Böblingen-Sindelfingen. Mit dem **Bahnhof/ZOB Sindelfingen** existiert im Stadtbereich Böblingen/Sindelfingen ein weiterer Verkehrsknoten, der aber seit der Inbetriebnahme der S60 überwiegend der Verknüpfung des Stadtverkehrs untereinander und mit der S-Bahn dient.

Im **Bahnhof Herrenberg** wird zum einen der öffentliche Verkehr aus dem Herrenberger Stadtverkehr und den Herrenberger Teilorten, zum anderen aber auch aus dem südlichen Mittelbereich (Jettingen, Gäufelden, Mötzingen, Bondorf) sowie aus [Nagold], [Wildberg], [Ergenzingen] und [Tübingen]) gebündelt und mit den S- und Regionalbahnen S1, R7, R73 //R71 und R74 gelöst// 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-Station Nufringen und einzelne Haltepunkte der Schönbuchbahn sind ohne Verknüpfung mit dem nachgeordneten Netz.

Verknüpfungspunkte zwischen ÖPNV und Individualverkehr

Anl. 2.4 Von Bedeutung sind weiterhin die Übergangsmöglichkeiten zwischen dem Individualverkehr und den öffentlichen Verkehrsmitteln (Park+Ride [P+R] und Bike+Ride [B+R]), wobei dies insbesondere für Schienenverkehrsmittel relevant ist. Im Landkreis Böblingen gibt es an nahezu jeder Bahnstation ein Angebot an P+R-Plätzen, auf denen Pkw-Fahrer ihr Fahrzeug abstellen und mit der S-Bahn oder anderen Züge ihre Fahrt fortsetzen können (siehe dazu Anlage 2.4). Die durchschnittliche Größe einer P+R-Anlage im Landkreis Böblingen liegt im Mittel bei 176 Stellplätzen, die größte befindet sich an der S-Bahn-Station Herrenberg mit 543 Plätzen.

Insgesamt werden im Landkreis Böblingen derzeit 3.869 P+R-Stellplätze (Stand Juni 2013) angeboten, von denen die überwiegende Mehrzahl an S-Bahn-Stationen liegt. Die meisten sind ebenerdig angelegt. Parkhäuser existieren am 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. Es sind dies derzeit 2.018; etwa 92 % davon sind überdacht. Zusätzlich gibt es gegenwärtig 77 abschließbare Fahrradboxen.

Hinweise zum weiteren Ausbau von Abstellanlagen für Individualverkehrsmittel an Bahnhöfen sind in den „Rahmenempfehlungen für den Ausbau von P+R und B+R im Verbundraum“ des VVS vom November 2005 enthalten. Ein neues Ausbauprogramm ist derzeit im Entstehen und soll neue Schwerpunkte setzen.

2.3 Das Leistungsangebot im ÖPNV

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

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

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

Als Datengrundlage dienen die in der Elektronischen Fahrplanauskunft [EFA] des VVS hinterlegten Fahrpläne für alle im Verbundraum verkehrenden Linien (Stand: Dezember 2012 nach Fahrplanwechsel). 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 2012 vom Linienverkehr regelmäßig bedient wurden. Haltestellen, die nur im Schülerverkehr oder von Rufautos angefahren wurden, sind ebenfalls enthalten. Die Darstellung für den Busverkehr erfolgt in Radien von 300, 400 und 500 m. Im Schienenverkehr gilt bei Haltestellen, von denen aus Direktverbindungen ins Oberzentrum Stuttgart bestehen, ein Radius von 1000 m, bei allen anderen Schienenhaltestellen ein Einzugsbereich von 800 m (siehe hierzu auch Kapitel 4.2.1).

Anl. 2.5 - In den Anlagen 2.5 bis 2.7 sind für die Mittelbereiche die Einzugsbereiche
2.7 der Bus- und Schienenhaltestellen dargestellt.

2.3.2 Erreichbarkeit

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

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

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

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

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

entsprechende Fahrmöglichkeiten ausgefiltert und nicht für die Bestandsaufnahme verwendet.

2.3.3 Der Tarif

Der Gemeinschaftstarif des Verkehrs- und Tarifverbunds Stuttgart (VVS) gilt in allen regelmäßig verkehrenden öffentlichen Nahverkehrsmitteln des Landkreises Böblingen. Ausnahmen bestehen lediglich bei Rufauto-Verkehren³. Allerdings strebt der Landkreis gemeinsam mit dem VVS an, die Anrufverkehre künftig vollumfänglich in das VVS-Verkehrsangebot zu integrieren und damit die Erhebung von Komfort-Zuschlägen abzuschaffen.

Die Anwendung des Gemeinschaftstarifs durch die Verkehrsunternehmen wird in einem gesonderten Vertrag (Kooperationsvertrag) geregelt. Diese Verträge konnten gemäß aktuellem EU-Recht bis zum Jahr 2019 fortgeführt werden. Eine Allgemeine Vorschrift gemäß EU-Verordnung Nr. 1370/2007 gibt künftig den Verkehrsunternehmen den VVS-Tarif als sog. Höchsttarif verbindlich vor.

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

Sofern der VVS Übergangstarifregelungen mit anderen Verkehrsverbänden vereinbart hat bzw. noch vereinbart, sind diese Regelungen in allen regelmäßig verkehrenden öffentlichen Nahverkehrsmitteln ebenfalls anzuwenden. Das gleiche gilt für bestehende oder künftige Anschluss-ticketregelungen, bei denen der VVS oder seine Nachbarverbände Fahrpreis-

³ Ausnahme: Bei **Rufauto-Verkehren** gibt es unterschiedliche Arten von Tarifen. Im Landkreis Böblingen hat der Fahrgast in der Regel für eine Fahrt mit dem Rufauto den jeweils gültigen VVS-Einzelfahrpreis zuzüglich eines Komfortzuschlags von 2,50 € zu entrichten.

ermäßigungen für Kunden des jeweiligen Nachbarverkehrsverbundes einräumen.

Das Land Baden-Württemberg plant die Einführung eines Landestarifs. 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.

3 Verkehrsachfrage

3.1 Verkehrsmodell

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

Das Verkehrsmodell basiert auf 1.174 Verkehrszellen, die teilweise außerhalb der Regionsgrenzen liegen und zur Abbildung ein- und ausbrechenden Verkehre dienen. Auf den VVS-Raum entfallen 917 Zellen und auf den Landkreis Böblingen 74. Das Modell ist hinsichtlich seiner Auflösung damit gut geeignet, die zu erwartende Entwicklung des motorisierten Verkehrs im überörtlichen Verkehr im kommenden Jahrzehnt zu beschreiben. Für die verkehrlichen Verflechtungen über die Regionsgrenzen hinaus wurde auf eine landkreisscharfe Matrix zurückgegriffen, die im Zusammenhang mit dem Generalverkehrsplans des Landes erstellt worden war. Da bei deren Erstellung keine Busverkehre berücksichtigt sind, ist auf diesen Relationen eine Auswertung von ÖV-Anteilen nicht möglich bzw. führt nicht zu sinnvollen Ergebnissen.

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

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

3.2 Verkehrsanalyse 2010

3.2.1 Datengrundlage

Der erste Regionalverkehrsplan der Region Stuttgart war auf den Zielhorizont 2010 ausgelegt. Da die Fortschreibung hieran anschließt, wurde als Analysezeitpunkt ebenfalls das Jahr 2010 festgelegt. Passend hierzu bilden die Strukturdaten dieses Jahres die Basis für die Modellierung des Analysezustands. Für den Landkreis 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.

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

3.2.2 Teilraumbezogene Ergebnisse

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

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

Tab. 3.1 Die wichtigsten Ergebnisse der Verkehrsanalyse für den Landkreis Böblingen sind in der Tabelle 3.1 zusammengefasst. Mit einem kreisweiten ÖPNV-Anteil von 15,2 % wird in Anbetracht der sehr weiträumigen Verflechtungen im Berufsverkehr und der hervorragenden Anbindung an das Fernstraßennetz ein noch guter Wert erreicht. Dies dürfte hauptsächlich auf das attraktive öffentliche Verkehrsangebot zurückzuführen sein, das für verdichtete Siedlungsbereiche häufig einen direkten Anschluss an das Schienenverkehrsnetz bereithält. Das gute Angebot auf der Schiene selbst

Tabelle 3.1: Ergebnisse der Verkehrsanalyse 2010

Betrachtungsraum	Verkehrsströme	Aufkommen motorisierter Verkehr [Fahrten/Tag]	...davon mit öffentlichen Verkehrsmitteln [Fahrten/Tag]	ÖV-Anteil
VVS-Gebiet	Gesamtverkehr	5.587.100	1.112.900	19,9 %
	...davon Binnenverkehr	4.992.100	1.035.600	20,7 %
	...davon Quell-/Zielverkehr	595.000	77.300	13,0 %
Landkreis Böblingen	Gesamtverkehr	1.041.400	158.300	15,2 %
	...davon Binnenverkehr	623.600	88.000	14,1 %
	...davon Quell-/Zielverkehr	417.800	70.300	16,8 %
Wichtigste Ziele bzw. Herkünfte des Quell- und Zielverkehrs:				
LH Stuttgart	Quell-/Zielverkehr	161.600	46.900	29,0 %
Lk Ludwigsburg	Quell-/Zielverkehr	70.600	7.200	10,2 %
Lk Calw	Quell-/Zielverkehr	30.600	--*	--*
Lk Tübingen	Quell-/Zielverkehr	15.700	--*	--*
Mittelbereich Böblingen/Sindelfingen	Gesamtverkehr	612.800	91.400	14,9 %
	...davon Binnenverkehr	328.700	47.800	14,5 %
	...davon Quell-/Zielverkehr	284.700	43.700	15,4 %
Wichtigste Ziele bzw. Herkünfte des Quell- und Zielverkehrs:				
LH Stuttgart	Quell-/Zielverkehr	92.200	24.900	26,9 %
MB Leonberg	Quell-/Zielverkehr	39.700	2.500	6,3 %
MB Herrenberg	Quell-/Zielverkehr	35.700	5.700	15,9 %
Lk Calw	Quell-/Zielverkehr	13.200	--*	--*
Mittelbereich Herrenberg	Gesamtverkehr	195.700	25.200	12,9 %
	...davon Binnenverkehr	96.100	9.200	9,6 %
	...davon Quell-/Zielverkehr	99.600	16.000	16,0 %
Wichtigste Ziele bzw. Herkünfte des Quell- und Zielverkehrs:				
MB Böblingen/Sifi.	Quell-/Zielverkehr	35.700	5.700	15,9 %
LH Stuttgart	Quell-/Zielverkehr	20.400	7.200	35,3 %
Lk Calw	Quell-/Zielverkehr	8.500	--*	--*
Lk Tübingen	Quell-/Zielverkehr	7.800	--*	--*
Mittelbereich Leonberg	Gesamtverkehr	311.400	50.000	16,0 %
	...davon Binnenverkehr	120.400	22.700	18,9 %
	...davon Quell-/Zielverkehr	191.000	27.200	14,3 %
Wichtigste Ziele bzw. Herkünfte des Quell- und Zielverkehrs:				
LH Stuttgart	Quell-/Zielverkehr	49.000	14.900	30,3 %
MB Böblingen/Sifi.	Quell-/Zielverkehr	39.700	2.500	6,3 %
Bereich Strohgau	Quell-/Zielverkehr	20.100	3.300	16,2 %
Enzkreis	Quell-/Zielverkehr	13.300	--*	--*

*) nicht sinnvoll auswertbar

LH = Landeshauptstadt / Lk = Landkreis / MB = Mittelbereich

bewirkt zudem bemerkenswert hohe Modal Split-Werte bei den radial auf die Landeshauptstadt Stuttgart ausgerichteten Verkehrsströmen. Die vergleichsweise hohen ÖV-Anteile im Binnenverkehr 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, was auch die Sinnhaftigkeit des Engagements des Landkreises bei den Verkehrsverbindungen in diese Nachbarkreise bestätigt. 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 wieder. Die mit Abstand höchsten Nachfragewerte weist der Abschnitt der Gäubahn auf, der vom regionalen Zugverkehr und von der S-Bahn-Linie 1 gleichzeitig bedient wird. Hier bewegen sich die Querschnittsbelastungen zwischen rund 19.000 (Herrenberg – Nufringen) und 41.000 (Böblingen Goldberg – S-Rohr) Fahrten pro Normalwerktag (Mo-Fr). Die Regionalzugstrecken außerhalb des S-Bahn-Bereichs erreichen Werte zwischen rund 8.000 (Gäubahn Gäufelden – Herrenberg), ca. 6.300 (Schönbuchbahn Böblingen – Herrenberg).

gen Bf. – Böblingen Danziger Straße) und 2.400 (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 6 erreicht dort ihre Maximalbelastung von etwa 22.000 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 2025

3.3.1 Datengrundlage

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

Die Hochrechnung der Gesamtverkehrsmenge auf den Prognosezeitpunkt fußt im Wesentlichen auf der anzunehmenden Veränderung der Strukturdaten. Bezüglich der künftigen Einwohnerzahlen wurde hier auf aktuelle Prognosen des Statistischen Landesamts sowie des Statistischen Amts

der Landeshauptstadt Stuttgart, in Einzelfällen auch auf Angaben einzelner Kommunen, zurückgegriffen. Bei den Arbeitsplatzzahlen wurde im Eckwert von einer weitgehenden Konstanz des Angebots ausgegangen, die Verteilung auf die einzelnen Verkehrszellen aber unter Berücksichtigung der Entwicklung großer Gewerbestandorte sowie sonstiger kommunalen Angaben modifiziert. Auch die Schülervorausrechnung des Statistischen Landesamts floss in die Strukturdatenprognose ein. Für den Landkreis Böblingen wurden somit letztlich 360.100 Einwohner (- 9.500), 210.500 Arbeitsplätze (+ 4.000) und 49.700 Schulplätze (- 6.900) für den Prognosehorizont angenommen.

3.3.2 Teilraumbezogene Ergebnisse

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

Trotz des nur minimalen Anstiegs bzw. der teilweisen Rückgänge bei den Strukturdaten weist die Prognoserechnung für den Landkreis insgesamt ein Verkehrswachstum im motorisierten Verkehr von etwa 2,8 % bis 2025 auf, das sich aus einer stärkeren Zunahme des Quell- und Zielverkehrs (+ 6,1 %) und einer schwachen Zunahme des Binnenverkehrs (+ 0,6 %) zusammensetzt. Der leichte Anstieg des Binnenverkehrs korrespondiert dabei näherungsweise mit der angenommenen Siedlungs- und Beschäftigtenentwicklung, der allerdings die Abnahme des Schülerverkehrs entgegensteht. Eine weiterhin positive Entwicklung mit zusätzlichen 2000 Fahrten auf der Schönbuchbahn erfordert eine Angebotsverbesserung mit einem 15-Minuten-Takt im nachfragestärksten Querschnitt. 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 2025

Betrachtungsraum	Verkehrsströme	Aufkommen motorisierter Verkehr [Fahrten/Tag]	...davon mit öffentlichen Verkehrsmitteln [Fahrten/Tag]	ÖV-Anteil Prognose 2025	ÖV-Anteil Analyse 2010 (aus Tab. 3.1)
VVS-Gebiet	Gesamtverkehr	5.703.400	1.188.100	20,8 %	19,9 %
	...davon Binnenverkehr	4.991.400	1.021.500	20,5 %	20,7 %
	...davon Quell-/Zielverkehr	712.000	166.700	23,4 %	13,0 %
Landkreis Böblingen	Gesamtverkehr	1.070.900	166.100	15,5 %	15,2 %
	...davon Binnenverkehr	627.600	82.000	13,1 %	14,1 %
	...davon Quell-/Zielverkehr	443.300	84.100	19,0 %	16,8 %
Wichtigste Ziele bzw. Herkünfte des Quell- und Zielverkehrs:					
LH Stuttgart	Quell-/Zielverkehr	163.100	48.300	29,6 %	29,0 %
Lk Ludwigsburg	Quell-/Zielverkehr	74.600	7.400	10,0 %	10,2 %
Lk Calw	Quell-/Zielverkehr	31.000	1.900	--*	--*
Lk Tübingen	Quell-/Zielverkehr	17.100	3.800	--*	--*
Mittelbereich Böblingen/Sindelfingen	Gesamtverkehr	646.200	97.900	15,2 %	14,9 %
	...davon Binnenverkehr	332.500	46.500	14,0 %	14,5 %
	...davon Quell/Zielverkehr	313.700	51.400	16,4 %	15,4 %
Wichtigste Ziele bzw. Herkünfte des Quell- und Zielverkehrs:					
LH Stuttgart	Quell-/Zielverkehr	97.800	26.900	27,5 %	26,9 %
MB Leonberg	Quell-/Zielverkehr	44.800	3.300	7,4 %	6,3 %
MB Herrenberg	Quell-/Zielverkehr	36.900	4.700	12,6 %	15,9 %
Lk Calw	Quell-/Zielverkehr	13.600	1.300	--*	--*
Mittelbereich Herrenberg	Gesamtverkehr	195.800	25.000	12,8 %	12,9 %
	...davon Binnenverkehr	96.200	7.600	7,9 %	9,6 %
	...davon Quell-/Zielverkehr	99.700	17.400	17,5 %	16,0 %
Wichtigste Ziele bzw. Herkünfte des Quell- und Zielverkehrs:					
MB Böblingen/Sifi.	Quell-/Zielverkehr	36.900	4.700	12,6 %	15,9 %
LH Stuttgart	Quell-/Zielverkehr	16.400	6.500	39,5 %	35,3 %
Lk Tübingen	Quell-/Zielverkehr	8.400	1.500	--*	--*
Lk Calw	Quell-/Zielverkehr	8.400	200	--*	--*
Mittelbereich Leonberg	Gesamtverkehr	313.900	51.300	16,3 %	16,0 %
	...davon Binnenverkehr	113.900	19.800	17,4 %	18,9 %
	...davon Quell-/Zielverkehr	200.100	31.500	15,7 %	14,3 %
Wichtigste Ziele bzw. Herkünfte des Quell- und Zielverkehrs:					
LH Stuttgart	Quell-/Zielverkehr	48.900	14.900	30,6 %	30,3 %
MB Böblingen/Sifi.	Quell-/Zielverkehr	44.800	3.300	7,4 %	6,3 %
Bereich Strohgau		19.500	2.800	14,5 %	16,2 %
Enzkreis	Quell-/Zielverkehr	13.900	800	--*	--*

*) nicht sinnvoll auswertbar

LH = Landeshauptstadt / Lk = Landkreis / MB = Mittelbereich

Die einzelnen Mittelbereiche nehmen an der Gesamtentwicklung in unterschiedlichem Umfang teil. Während Böblingen/Sindelfingen und Leonberg noch Verkehrszunahmen verzeichnen, zeigt sich der Mittelbereich Herrenberg stabil. Der Rückgang des Schülerverkehrs macht sich mit einem Absinken des ÖV-Verkehrsaufkommens im Binnenverkehr jedoch in allen Bereichen bemerkbar. Eine Kompensation durch eine höhere Inanspruchnahme des öffentlichen Nahverkehrs im Quell- und Zielverkehr gelingt jedoch wiederum nur in den Mittelbereichen Böblingen/Sindelfingen und Leonberg. Im Mittelbereich Herrenberg nimmt die ÖPNV-Nachfrage daher insgesamt leicht ab.

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 6.500 Fahrgäste an Normalwerktagen. Die Belastungen der Gäubahn östlich von Böblingen erhöhen sich in diesem Zusammenhang um gut 6.000 normalwerktägliche Fahrgastfahrten, die S-Bahn-Linie 6 legt um etwa 2.000 Fahrten zu. Positiv entwickelt sich auch die Schönbuchbahn, wo der unterstellte Ausbau am nachfragestärksten Querschnitt eine ebenfalls um 2.000 Fahrten steigende Belastung erwarten lässt. Der überörtliche Busverkehr muss wegen des Absinkens der Schülerzahlen nahezu flächendeckend Fahrgastverluste hinnehmen. Diese Nachfragerückgänge erreichen bis 2025 eine Größenordnung von etwa 10 %.

3.4 Demographische Entwicklung

Aufgrund der anhaltend geringen Geburtenrate in Deutschland bei gleichzeitig steigender Lebenserwartung der Einwohner wird die Zahl junger Menschen mittelfristig zurückgehen, während die Zahl alter und hochbetagter Menschen kontinuierlich ansteigen wird. Diese bundesweit zu er-

wartende demographische Entwicklung wird sich im Landkreis Böblingen ebenfalls bemerkbar machen. Von dieser Entwicklung bleibt auch der ÖPNV nicht unbeeinflusst. Zum einen führt die Abnahme junger Menschen unmittelbar zu einem Rückgang des Schülerverkehrs, der auch in der Verkehrsprognose (vgl. Kap. 3.3) bereits seinen Niederschlag findet. Zum anderen wandeln sich mit dem ansteigenden Durchschnittsalter der Gesamtbevölkerung und der Zunahme der Gruppe der Senioren möglicherweise die Anforderungen an den ÖPNV. Beide Effekte sind bei der Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrsangebots zu berücksichtigen.

Hinsichtlich des Schülerverkehrs sind die Auswirkungen zumindest auch zahlenmäßig abschätzbar. Bis 2012 waren die Schülerzahlen an den weiterführenden allgemein bildenden Schulen, die die Nachfrage im Schülerverkehr im Wesentlichen beeinflussen, noch recht stabil. Parallel zur flächendeckenden Umsetzung des 8-jährigen Gymnasiums schlägt seither auch der schon länger bemerkbare Rückgang der Grundschüler auf die weiterführenden Schularten durch. Zum Schuljahr 2012/2013 sank die Schülerzahl an diesen Schulen schlagartig um etwa 1.000 Schüler (-3,9 %). Bis zum Jahr 2020 wird sich dieser Schwund auf gut 5.000 Schüler (-19,3 %) aufsummieren. Weiterreichende Voraussrechnungen des Statistischen Landesamts liegen derzeit nicht vor. Auch wenn Zunahmen bei den Fahrten von Studierenden und Erwachsenen dem Verkehrsmarkt ein weiteres Wachstum bescheren, so kann es in diesen Teilmärkten auf keinem Fall den Rückgang des Schülerverkehrs kompensieren. Rückgänge im ÖPNV-Verkehrsaufkommen sind deshalb zumindest außerhalb städtischer Bereich kaum zu verhindern. Allerdings sei darauf hingewiesen, dass sinkende Schülerzahlen auch zu Veränderungen bei den Schulstandorten (Schließungen, Verlagerungen, Fusionen, Kooperationen etc.) führen werden. Ebenso beeinflusst die Einführung von Gemeinschaftsschulen die Schullandschaft. In der Folge ist daher auch mit einer Verlagerung von Schülerströmen und fallweise zusätzlichen Schülerverkehren zu rechnen, die die dargestellten Nachfragerückgänge zumindest teilweise ausgleichen.

Die jüngste Bevölkerungsvorausrechnung des Statistischen Landesamts aus dem Jahr 2008 lässt für den Landkreis Böblingen eine Abnahme des Anteils junger Menschen bis 20 Jahre an der Gesamtbevölkerung von 20,2 % (2012) auf 18,6 % (2020) erwarten, dies entspricht einem Auscheiden von rund 6.800 Personen aus dieser Altersklasse. Gleichzeitig steigt zwischen 2012 und 2020 der Anteil der über 60-jährigen von 25,3 % auf 28,7 % (+ 11.300 Personen) an. Im Gegensatz zur Schülerthematik sind die Auswirkungen der Veränderungen in der Altersstruktur der erwachsenen Bevölkerung jedoch deutlich schwerer vorherzusagen, da weniger künftige Mengen als vielmehr das künftige Verhalten, insbesondere das der Senioren, prognostiziert werden. In der Verkehrswissenschaft besteht aber weitgehende Einigkeit, dass kommende Seniorengenerationen ein verändertes Verkehrsverhalten gegenüber den heutigen Senioren an den Tag legen werden. Sie sind überwiegend an eine freizügige Nutzung von Individualverkehrsmitteln gewöhnt und werden diese Praxis wohl bis ins hohe Alter fortführen. Zudem gleicht sich der Führerscheinbesitz älterer Frauen immer mehr der Besitzquote älterer Männer an. Die Marktchancen des ÖPNV bei der Gruppe der Senioren wird dies sicherlich nicht verbessern, obwohl eine ÖPNV-Nutzung möglicherweise vor allem bei zunehmenden altersbedingten körperlichen Beeinträchtigungen in Betracht gezogen wird. Der traditionelle öffentliche Nahverkehr wird aus Kostengründen diesen Herausforderungen wohl nur teilweise gerecht werden können. Zwar kommen die Bemühungen um ein barrierefreies Verkehrsangebot gerade auch älteren Menschen zugute. Den zu erwartenden Wünschen nach einer Verkürzung von Zu- und Abgangswegen zu bzw. von den Haltestellen oder nach Beförderungsangeboten für kurze Wegstrecken müsste jedoch durch eine größere Netzdichte entsprochen werden. Angesichts stagnierender oder gar sinkender Fahrgastzahlen dürfte dies flächendeckend jedoch wirtschaftlich kaum vertretbar sein. Derartige Bedarfe können zukünftig teilweise durch gemeindliche und ggf. ehrenamtliche Initiativen erfüllt werden können (vgl. Kapitel 4.1.2).

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 weiter gesteigert werden.

4.1 Zielsetzungen zur Gesamtentwicklung (Leitbild)

4.1.1 Verkehrsnachfrage

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

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

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

Bei den von Erwachsenen dominierten Verkehrssegmenten spielt zudem der Wettbewerb mit dem privaten Pkw eine herausragende Rolle. Der ÖPNV wird hier nur dann seine Chancen wahren können, wenn er sein Angebot eng an den Anforderungen des Verkehrsmarktes ausrichtet. Dies bedeutet zum einen die Überprüfung und eventuelle Anpassung des Bedienungsangebots an die Nachfragepotenziale als Daueraufgabe, zum anderen das kontinuierliche Bemühen um eine hohe Beförderungsqualität. Die Beförderungstarife sollen akzeptabel und marktorientiert festgesetzt werden. Der Landkreis 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 auch im Landkreis Böblingen ihren Niederschlag finden. Das bedeutet auch hier längerfristig eine schrumpfende Bevölkerung, einen Rückgang der Zahl der Jugendlichen und damit auch der Schüler sowie einen Anstieg des Anteils älterer Menschen. Während die sinkenden Einwohner- und Schülerzahlen sich primär auf das Verkehrsaufkommen und damit ggf. auf die Bedienungshäufigkeiten auswirken können (vgl. Kap. 4.1.1), ergeben sich aus der Alterung der Bevölkerung möglicherweise erhöhte Anforderungen an die Erschließungs- und Beförderungsqualität (vgl. Kap. 3.4). Einem Teil dieser Anforderungen kann sicherlich mit der ohnehin notwendigen Berücksichtigung des Aspekts Barrierefreiheit (vgl. Kap. 4.1.3) entsprochen werden. Wünsche nach einer deutlichen Verkürzung von Zu- und Abgangswegen zur bzw. von der Haltestelle oder die Abdeckung von kurzen, zumeist innerörtlichen Wegen durch ein Beförderungsangebot wird der ÖPNV außerhalb städtischer Bereiche jedoch nur in Einzelfällen erfüllen können. Eine derartige Individualisierung der Beförderungsangebote widerspräche der systemimmanenten Bündelung von Nachfrageströmen und dürfte üblicherweise auch die durch den Zwang zur Wirtschaftlichkeit

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

4.1.3 Barrierefreiheit

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

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

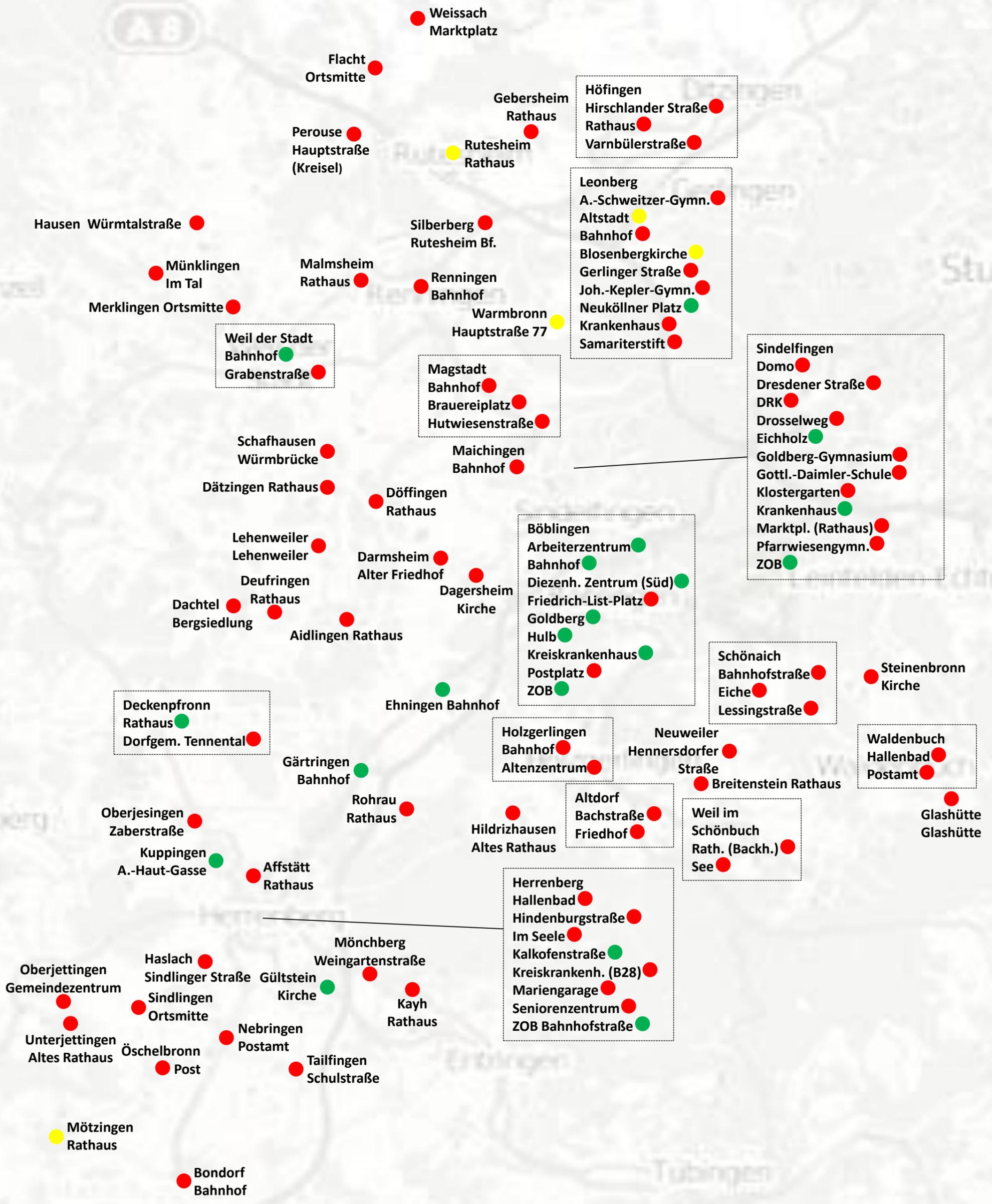
Um den Zugang zum Schienenverkehr so einfach wie möglich zu gestalten, werden neue Schienenhaltepunkte grundsätzlich barrierefrei errichtet. Vorhandene Stationen sollen, soweit die Zugangsanlagen noch Defizite aufweisen, mit entsprechenden Einrichtungen nachgerüstet werden. Auf Gemarkung des Landkreises Böblingen sind mit Ausnahme der Station Gäufelden bei sämtlichen S- und Regionalbahnen die Stationen barrierefrei zu erreichen. An den Stationen Weil der Stadt, Rutesheim, Leonberg, Höfingen und Bondorf müssten zudem die Bahnsteighöhen angepasst werden, um mobilitätseingeschränkten Menschen einen ungehinderten Zugang in die Bahnen zu bieten.

Niederflurfahrzeuge können im Busverkehr das Ein- und Aussteigen erleichtern und beschleunigen. Der Anteil der Niederflur-Busse an allen im Linienverkehr eingesetzten Fahrzeugen beträgt im Landkreis Böblingen rund 73 % (Stand September 2013). Im Zuge der Neu- und Ersatzbeschaffung von Bussen sollen die Verkehrsunternehmen den Anteil an Niederflurfahrzeugen in ihrer Fahrzeugflotte kontinuierlich erhöhen. Im Hinblick auf eine wirtschaftliche Verwendung von Fahrzeugen kann für Verstärker-, Sonder- und Ersatzfahrten von diesem Grundsatz abgewichen werden.

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

Der Um- und Ausbau von Haltestellen fällt in der Regel in kommunale Baulast und entzieht sich daher dem direkten Einfluss des Landkreises. Im Rahmen der Nahverkehrsplanerstellung wurde unter Beteiligung der Kommunen und Verkehrsunternehmen eine Priosierung von Haltestellen,

Priorisierung von Bushaltestellen im Landkreis Böblingen für den barrierefreien Ausbau



- Haltestelle ist noch nicht barrierefrei ausgebaut
- Kommune plant barrierefreien Ausbau in den nächsten Jahren
- Haltestelle ist bereits barrierefrei ausgebaut (Bordsteinhöhe mind. 18 cm)

an denen ein barrierefreier Ein- und Ausstieg besonders notwendig ist, vorgenommen. Dabei kamen folgende Kriterien zum Tragen:

- **Eine barrierefreie Haltestelle je Teilort**

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

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

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

- **Gut frequentierte Haltestellen**

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

Abb. 4.1
und
Anl. 4.1

Der Landkreis Böblingen empfiehlt den jeweiligen Kommunen, Planungen für entsprechende Ausbauten der priorisierten Haltestellen vorzunehmen. Die priorisierten Haltestellen sowie deren derzeitiger Ausbauzustand (Stand Januar 2014) ist der Abbildung 4.1 zu entnehmen.

4.1.4 Umweltschutz

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

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

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

4.1.5 Wirtschaftlichkeit

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

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

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

Um eine hohe Wirtschaftlichkeit zu erzielen, kommen für Räume und Zeiten geringer Verkehrsnachfrage auch Anruf-Verkehre in Betracht. Dies gilt insbesondere für solche Fahrtenangebote, die zur Gewährleistung eines

Mindeststandards sinnvoll erscheinen, bei denen aufgrund der strukturellen Randbedingungen aber gleichwohl keine regelmäßige Inanspruchnahme zu erwarten ist. Um eine bestmögliche Akzeptanz solcher Angebote zu erreichen, sollen die Konditionen für ihre Nutzung verbundweit möglichst einheitlich gestaltet werden.

4.1.6 Finanzierung

4.1.6.1 Ausgaben des Landkreises für den ÖPNV

Wenngleich innerhalb des Verkehrs- und Tarifverbunds Stuttgart mit rund 59 % ein bundesweit respektablem Kostendeckungsgrad erreicht wird, so bedeutet dies umgekehrt, dass ca. 41 % des Aufwands für die Leistungserstellung aus öffentlichen Mitteln gedeckt werden muss. Auch der Haushalt des Landkreises 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,
- Finanzierungsbeteiligung an der Verbundstufe I (Verbundlastenausgleich),
- Betriebskostenumlage des VRS (für die Verbundstufe II und den Ausbau der S-Bahn),
- Zuweisungen an die VVS GmbH im Rahmen des Gesellschafterstatus,
- Verkehrslastenausgleich an die Landeshauptstadt Stuttgart,
- Komplementärmittel für den Ausbau des S-Bahn-Systems (z. B. S60 und für die Nachrüstung behindertengerechter Zugangsanlagen) sowie

- Betriebskostenzuschüsse für Angebotsverbesserungen (z. B. Vereinbarung zur Verkehrsbedienung im Verkehrsraum „Oberes Gäu“, Rufautoverkehr, Buskonzept S60, Nachtbuskonzept, etc.).
- Betriebskostenumlage Zweckverband Schönbuchbahn
- Betriebskostenumlage Zweckverband ÖPNV im Ammertal sowie die
- Vermögensumlage VRS.

Für das Jahr 2013 beliefen sich die Gesamtausgaben auf ca. 30 Mio. €. In Anbetracht der angespannten Haushaltslage ist der Landkreis um eine Stabilisierung seiner Ausgaben bemüht. Die Güte des ÖPNV-Angebots soll dabei jedoch auf dem heutigen Niveau gehalten, partiell ggf. auch noch verbessert werden.

4.1.6.2 Finanzierung des Verkehrsangebots

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

Dieser Kooperationsvertrag entspricht im Wesen einem Bruttovertrag (die Verkehrsunternehmen erhalten ihre durch Benchmarking festgelegten Sollkosten von der öffentlichen Hand erstattet) und wäre gemäß den Vor-

gaben der inzwischen in Kraft getretenen EU-Verordnung 1370/2007 nur durch Vergabeverfahren gemäß VOL/A zu erneuern. Er wird deshalb längstens bis Dezember 2019, dem Ende der von der EU-Verordnung gewährten 10-jährigen Übergangsfrist, fortgeführt.

Derzeit werden deshalb die Mechanismen für die künftige Finanzierung des Verkehrsangebots neu entwickelt. Zentraler Bestandteil hierbei wird eine sog. Allgemeine Vorschrift sein, die nach einem einheitlichen, transparenten Verfahren die Zuweisung von Fahrgeldeinnahmen und Ausgleichsleistungen für aus der Anwendung des VVS-Tarifs resultierende Durchtarifierungs- und Harmonisierungsverluste an die Verkehrsunternehmen erlauben wird. Nur mit diesem Instrument ist die eigenwirtschaftliche Erbringung von Verkehrsleistungen bzw. die Nutzung aller mit der EU-Verordnung zu vereinbarenden Vergabeverfahren überhaupt möglich. Die Beschlussfassung über eine Allgemeine Vorschrift erfolgt allerdings unabhängig vom Nahverkehrsplan.

4.1.6.3 Finanzierung von Angebotsverbesserungen

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

Tab. 4.1 Der VRS erstattet für die Anwendung des Gemeinschaftstarifs derzeit eine Pauschale in Höhe von 14,5 % der Zusatzaufwendungen als Abgeltung für Durchtarifierungs- und Harmonisierungsverluste. Voraussetzung hierfür ist, dass der Gemeinschaftstarif angewendet wird, die Maßnahme als verkehrlich sinnvoll zur Erzielung der vom Landkreis definierten Zielsetzungen und der im Verbundraum üblichen Qualitätskriterien beurteilt wird und der Landkreis der Maßnahme zustimmt. Daneben reicht der VRS die ihm aus dem VVS-Einnahmenpool zufließenden Mehrerlöse für den gewonnenen Neuverkehr an den Finanzierungsträger weiter. Dieser Neuverkehr

und die entsprechenden Mehrerlöse werden im Regelfall zunächst auf der Grundlage empirisch abgesicherter Erkenntnisse durch den VVS prognostiziert; die Richtigkeit der Prognose ist jedoch später durch Nachher-Erhebungen nachzuweisen. In der nachfolgenden Tabelle ist ein Muster-Beispiel für die Finanzierung einer ÖPNV-Verkehrsverbesserungsmaßnahme dargestellt.

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

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

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

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

4.1.7 Infrastruktur

4.1.7.1 Gestaltung von Verkehrswegen

Zügig und behinderungsfrei befahrbare Verkehrswege sind für die Akzeptanz und Attraktivität eines Linienverkehrs unverzichtbar. Planungs- und Straßenbaulastträger sind deshalb aufgefordert, die Belange des Linienverkehrs bei der Gestaltung von Verkehrswegen zu berücksichtigen. Dies schließt insbesondere die ÖPNV-Bevorrechtigung an Lichtsignalanlagen und die Minimierung von Störeinflüssen aus Abbiege- und Querverkehren mit ein. Die Straßen, in welchen Linienbusse verkehren, müssen soweit möglich Vorfahrtsstraßen sein. Dies bietet die größtmögliche Sicherheit und im Interesse der Fahrgäste ein zügiges Erreichen des Fahrtziels oder Umsteigepunkts. Bei Busverkehren ist zudem auf die ausreichende Dimensionierung der Fahrbahnbreiten sowie die verträgliche Gestaltung von Elementen der Verkehrsberuhigung und der straßenbegleitenden Parkierung zu achten. Geschwindigkeitsreduktionen oder andere verkehrsberuhigende Maßnahmen sollten auf ihre Wechselwirkungen mit regelmäßigen Busverkehren hin untersucht werden. Oftmals führen derartige Eingriffe zu einer verminderten Beförderungsgeschwindigkeit und haben für den ÖPNV fatale Folgen. Einerseits verlängert sich die Reisezeit für die Fahr-

gäste, andererseits wird dadurch ggf. ein Fahrzeugmehrbedarf ausgelöst, da bestehende Fahrzeugumläufe nicht mehr gehalten werden können. Insbesondere 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)“¹ verwiesen.

4.1.7.2 Gestaltung von Haltestellen

Ein qualitativ hochwertiger Linienbusverkehr bedarf einer Anpassung der Haltestellen an die fahrzeugtechnischen Möglichkeiten. Insbesondere der im Behindertengleichstellungsgesetz geforderte Einstieg von Menschen mit Behinderung oder mobilitätseingeschränkten Personen „ohne fremde Hilfe“ ist nur in der Kombination eines Niederflureinstiegs und einer angeglichenen Bordsteinkante zu realisieren. Eine gute Anfahrbarkeit der Haltestelle ist dabei eine Grundvoraussetzung, um geringe Spaltbreiten zwischen Fahrzeug und Bordstein gewährleisten zu können. Die Bushaltestelle sollte zudem eine ausreichend große Fahrgastaufstellfläche umfassen, stufenfrei zugänglich und mit taktilen Orientierungshilfen (z. B. Bodenelemente für Sehbehinderte mit Leitstreifen) ausgestattet sein. Sie sollte darüber hinaus mindestens über die im Verbundgebiet notwendigen Informationseinrichtungen verfügen (siehe Kapitel 6.3.3). Je nach Lage und Fahrgastaufkommen sind auch ein Witterungsschutz und Sitzgelegenheiten einzurichten. Von den zuständigen Stellen sind hier ebenfalls die EAÖ 2003 bzw. hinsichtlich der Fahrgastinformation die Vorgaben des VVS zu beachten.

Bei Haltestellen des Schienenverkehrs sind Neubauten grundsätzlich so anzulegen, dass der Zugang barrierefrei möglich ist. Altanlagen sollen entsprechend nachgerüstet werden. Der barrierefreie Ein- und Ausstieg in

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

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

4.1.7.3 Intermodale Verknüpfungen

Öffentliche Verkehrsmittel können in der Regel nur einen Teil der tatsächlichen Wegeketten abdecken. In den meisten Fällen muss zur Start- bzw. ab der Zielhaltestelle ein weiterer Weg überbrückt werden. Zudem können aus wirtschaftlichen Gründen nicht alle Verkehrsangebote mit der gleichen Fahrplandichte verkehren, so dass beim Umsteigen ggf. Wartezeiten auftreten. Je nach Fahrtanlass wird der Umstieg zwischen zwei Verkehrsmitteln gelegentlich auch bewusst vermieden. Die Inanspruchnahme des öffentlichen Verkehrsangebots zumindest für einen Teilweg kann deshalb gesteigert werden, wenn an den Haltestellen eine möglichst gute Verknüpfung mit anderen Mobilitätsformen stattfindet. Während sich dieses Erfordernis im Fußgängerverkehr auf eine möglichst gute Einbettung der Haltestellen in das Fußwegenetz der jeweiligen Umgebung bezieht, spielt für Individualverkehrsmittel deren räumlich günstige Stationierung in Haltestellennähe die entscheidende Rolle. Für private Kraftfahrzeuge und Zweiräder wird hier ein ausreichend bemessenes Parkierungsangebot (Park & Ride, Bike & Ride) benötigt. Zur Förderung klimaschonender Elektromobilität setzt sich der Landkreis dafür ein, dass ein Teil der Stellplätze künftig mit Ladepunkten ausgestattet wird. Trotz der hohen Priorität intermodaler Verknüpfungen ist bei der Neugestaltung von SPNV-Stationen darauf zu achten, dass die Haltestellenbereiche des zu- und abbringenden Bus-

verkehrs nicht zu Gunsten von Abstellplätzen für Fahrräder oder Kraftfahrzeuge an eine ungünstigere Lage positioniert werden. Der zunehmenden Beliebtheit von Fahrzeug-Leihsystemen (Carsharing, Leihfahrräder) ist mit der Stationierung entsprechender Fahrzeuge an Haltestellen Rechnung zu tragen. Im Sinne einer Stärkung eines zum klassischen Individualverkehr alternativen Mobilitätsverhaltens setzt sich der Landkreis für eine möglichst weitreichende Verknüpfung des öffentlichen Nahverkehrs mit anderen Mobilitätsformen ein. Wegen der hohen Akzeptanz des Schienenverkehrs auch bei nur gelegentlichen ÖPNV-Nutzern sind diese Aktivitäten zunächst vorrangig auf Haltestellen des Schienenverkehrs zu konzentrieren.

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

Die Bereitstellung von P+R-Stellplätzen an den einzelnen Bahnstationen ist aufgrund der benötigten Flächen und Zufahrtsmöglichkeiten wie auch aus städtebaulichen Gründen nicht beliebig steigerbar. Für die unbestreitbar notwendige Erhöhung der Kapazitäten ist deshalb ein standortübergreifender Planungsansatz erforderlich, bei dem P+R-Schwerpunkte gestärkt, aber auch Stationen mit Ausbaureserven zur Entlastung benachbarte Standorte ohne Erweiterungsmöglichkeit herangezogen werden. Nach ersten Überlegungen des VVS könnte das vorhandene Stellplatzangebot insbesondere an den S-Bahn-Stationen Gärtringen, Herrenberg und Malmsheim sowie außerhalb des S-Bahn-Bereichs am Bahnhof Bondorf ausgebaut werden. Diese Stationen zeichnen sich bereits heute durch hohe Auslastungsgrade der bestehenden Anlagen aus. Um den P+R-Ausbau finanziell stemmen zu können, sollte die Finanzierung der Anlagen künftig

nicht ausschließlich von den jeweiligen Standortkommunen geschultert werden müssen.

Auch im Bereich des Carsharings wird eine Verbesserung der Verfügbarkeit angestrebt. Neben dem vorhandenen Free-Float-System „Car2Go“ in Böblingen und Sindelfingen sollten insbesondere im Umfeld der vier nachfragestarken Haltestellen-Bereiche Böblingen Bahnhof, Sindelfingen ZOB/Bahnhof, Leonberg Bahnhof und Herrenberg Bahnhof möglichst auch Fahrzeuge eines Carsharing-Anbieters an festen Stellplätzen verfügbar sein. Wünschenswert wäre darüber hinaus, dass alle Kommunen mit über 10.000 Einwohner vor Ort über Carsharing-Angebote verfügen.

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

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

Eine in Kapitel 4.1.1 bereits erwähnte Art der intermodalen Verknüpfung ist die Fahrradmitnahme. Im Schienenpersonennahverkehr des VVS ist diese mit zeitlichen Einschränkungen weitgehend erlaubt. Für den Busverkehr strebt der Landkreis, zusammen mit dem VVS und den anderen

ÖPNV-Aufgabenträgern im Verbund, eine verbundweit einheitliche Regelung zur Fahrradmitnahme an.

4.2 Zielsetzungen für das Verkehrsangebot

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

- die räumliche Erreichbarkeit,
- die Beförderungszeiten sowie die
- 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 Störfall).

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

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

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

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

4.2.1 Einzugsbereiche von Haltestellen

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

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

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

2) Busverkehr

Haltestellen ...	Bus [in m]
in den Mittelzentren Böblingen/Sindelfingen, Leonberg und Herrenberg:	
- zentraler Bereich	300
- hohe Bebauungsdichte	400
- geringe Bebauungsdichte	500
in Kommunen	
generell	500

3) Mindesterschließung

Alle Flächen mit zusammenhängender Bebauung, die **mehr als 200 Einwohner** haben oder vergleichsweise eine entsprechende Zahl von Berufspendlern und/oder Auszubildenden sowie vergleichbar verkehrserzeugende Einrichtungen aufweisen, sollen im Rahmen der o.g. Einzugsbereiche an das ÖPNV-Netz angebunden sein.

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

Anl. 2.5 - In den Anlagen 2.5 bis 2.7 sind für die Mittelbereiche Böblingen/Sindelfingen, Herrenberg und Leonberg die Einzugsbereiche dieser Bushaltestellen sowie der Schienenhaltestellen dargestellt.

4.2.2 Beförderungszeiten und -geschwindigkeiten

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

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

Abb. 4.3: Beförderungszeiten (empfohlene Maximalwerte)

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

¹**Mittelzentren:** Böblingen/Sindelfingen, Leonberg, Herrenberg

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

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

⁴**Beförderungszeit:** Zeitbedarf von Einstiegs- bis zur Zielhaltestelle.

4.2.3 Bedienungshäufigkeiten

Anl. 4.2 Bei den Bedienungshäufigkeiten wird der bisherige Ansatz, der ausschließlich auf der Zentralität und der Einwohnerzahl von Ortsteilen beruhte, modifiziert und durch eine nachfrageabhängige Komponente ergänzt. Zusätzlich wird die Betrachtung der Bedienung größerer zusammenhängender Siedlungsflächen intensiviert. Zwar nimmt die Komplexität der Zielvorgabe dadurch erheblich zu, gleichzeitig erfolgt jedoch eine deutliche Annäherung an die reale Angebotssituation.

Ausgangspunkt der Betrachtungen ist weiterhin die Einwohnerzahl der anzubindenden Siedlungsbereiche, für die im Regelfall eine Vorzugsverbindung zum übergeordneten Verkehrsnetz (Schienenverkehr) vorzusehen ist. Hierzu passend wird ein bestimmtes Angebotsraster als Mindestbedienung festgelegt (Anl. 4.2). Diese Mindestbedienung ist so

gewählt, dass die angestrebte Mindestauslastung der Fahrten über den Gesamttag hinweg sichergestellt wird. Anhand der im Rahmen von VVS-Verkehrsstromerhebungen tatsächlich erhobenen Nachfrage wird dann die Mindestbedienung im Zuge der nachfrageabhängigen Betrachtung überprüft und ggf. aufgestockt. Der als Folge dieser Betrachtung ermittelte Wert stellt dann die Mindestbedienung der untersuchten Relation dar.

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

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

Da Nachfragedaten lediglich für 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 wenigsten 50 % und an Sonn- und Feiertagen wenigsten 30 % des normalwerktäglichen Angebotsniveaus erreicht werden sollen, sorgt für einen dichteren Wochenend-Fahrplan auf nachfragestarken Relationen.

Der beschriebene Ansatz versagt allerdings bei Verbindungen, die fast ausschließlich dem Schülerverkehr dienen, da die hinterlegten Taktkonzepte den dortigen Anforderungen nicht entsprechen. Auch bei Verbindungen in benachbarte Landkreise liefert das Verfahren teilweise keine sinnvollen Ergebnisse, da eine strukturabhängige Betrachtung für die außerhalb der Kreisgrenzen gelegenen Gemeinden nicht sinnvoll ist. Der Landkreis behält sich deshalb vor, das Angebot dort passend zu den aktuellen Anforderungen bzw. in Abstimmung mit den benachbarten Aufgabenträgern individuell festzulegen. Um dem Aspekt der Wirtschaftlichkeit Rechnung zu tragen, wird zugelassen, Verbindungen in Gewerbegebiete oder zu Schulstandorten nur an Normalwerktagen (Mo-Fr) zu betreiben.

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

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

Die für die Stadtverkehre in 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.

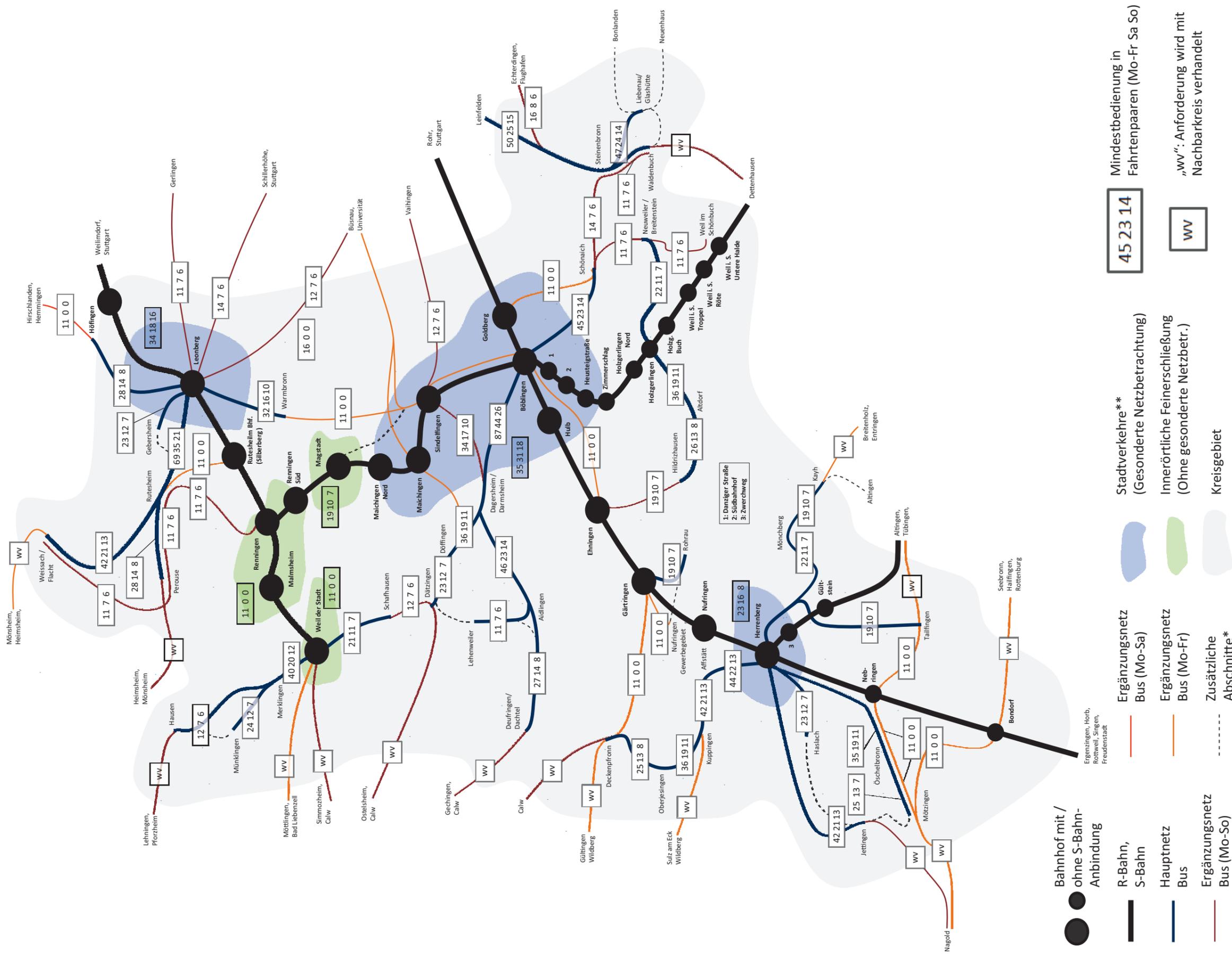
4.2.4 Qualität (einschließlich Auslastung)

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

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

- Zuverlässigkeit und Leichtigkeit der Betriebsabwicklung
- Platzangebot
- Fahrzeugausstattung
- Haltestellenausstattung

Mindestbedienung für den Busverkehr im Landkreis Böblingen



* Zusätzliche Abschnitte, die für die bedarfsgerechte Abwicklung des Schülerverkehrs oder die Bildung sinnvoller Linienwege benötigt werden
 ** Die angegebene Mindestbedienung bei den Stadtverkehren kann auf einzelnen Linien der betrachteten Netze abweichen

Abbildung 4.4

- Tarif und Verkauf
- Kundenservice

Die Aspekte Fahrzeugausstattung, Haltestellenausstattung, Tarif und Verkauf sowie Kundenservice sind vom Verkehrsunternehmen unmittelbar steuerbar. In Kapitel 6.2 (Rahmenvorgaben für die Erstellung des Verkehrsangebots) sind die Vorstellungen des Landkreises als Aufgabenträger bezüglich dieser Merkmale niedergelegt.

Dem Grundsatz nach ist auch das Platzangebot direkt durch das Unternehmen beeinflussbar. Es besteht jedoch ein unmittelbarer Zusammenhang zum Fahrplanangebot und dem entsprechenden Bedienungsaufwand. Eine Ausweitung der Beförderungskapazitäten insbesondere in den Hauptverkehrszeiten ist zumeist mit erheblichen Sprungkosten und einem Verlust an Wirtschaftlichkeit beim Linienbetrieb verbunden. Insoweit ist eine Abwägung zwischen Kundenorientierung und Zusatzaufwand statthaft. Gleichwohl sollten auch zu Spitzenzeiten zumutbare Beförderungsverhältnisse für alle Kunden angeboten werden. Die Beförderungspflicht gemäß PBefG ist zudem in jedem Fall zu erfüllen.

4.2.5 Tarif

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

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

Für Verkehre, die die Grenzen des Verbundgebiets überschreiten, strebt der VVS in Kooperationen mit den benachbarten Verbänden und Landkreisen (also auch mit den Landkreisen Calw und Tübingen sowie mit dem Enzkreis) erleichterte Durchtarifizierungsmöglichkeiten an. Vor dem Hintergrund des wachsenden Umfangs dieser Verkehre befürwortet der Landkreis Böblingen diese Bemühungen.

4.3 Linienbündelungskonzept

4.3.1 Ausgangslage

Die seit dem 3. Dezember 2009 geltenden EU-Verordnung über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße (EU-VO Nr. 1370/2007) regelt den Marktzugang zu Dienstleistungen im öffentlichen Personennahverkehr sowie deren Finanzierung. Die bundesdeutsche Gesetzgebung wurde mit der Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) zum 1. Januar 2013 entsprechend angepasst.

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

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

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

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

4.3.2 Notwendigkeit der Linienbündelung

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

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

4.3.3 Vorgehensweise

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

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

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

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

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

Die vorliegende Gliederung des Busliniennetzes im Landkreis Böblingen in Linienbündel wurde vom Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart (VVS) im Auftrag und in enger Zusammenarbeit mit der Landkreisverwaltung erarbeitet. Die im Landkreis tätigen Verkehrsunternehmen wurden bereits während der Bearbeitungsphase beteiligt. Eine Abstimmung mit anderen Aufgabenträgern erfolgte ebenfalls im Vorfeld im Rahmen der beim VVS angesiedelten Arbeitsgruppe Nahverkehrsplan sowie in weiteren Gesprächen.

4.3.4 Einbezogene Linienverkehre

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

Linie	Laufweg	Im Bündelungskonzept enthalten
S1	Herrenberg – Stuttgart – Plochingen – Kirchheim (T)	nein
S6	Weil der Stadt – Leonberg – Korntal – Stuttgart	nein
R7	Horb – Herrenberg – Stuttgart	nein
S60	Böblingen – Renningen	nein
R61	Hemmingen – Schwieberdingen – Korntal	nein
R72	Dettenhausen – Böblingen	nein
R73	Tübingen – Herrenberg	nein
35 (815 neu)	Waldenbuch – Bonlanden – Bernhausen – Sielmingen – Neuhausen – Scharnhausen – Ruit Krankenhaus	nein
84	Vaihingen Bahnhof – Sindelfingen ZOB – Vaihingen Universität	nein
86/a	Vaihingen – Leinfelden – Waldenbuch (mit Schülerverkehr)	ja
91	Feuerbach – Botnang – Forsthaus I (– Lauchhau – Sindelf. Spitzholz)	nein
92	Stuttgart ZOB – Leonberg – Vaih. Universität – Heslach Vogelrain	nein
94	Leonberg Blosenbergtirche – Bahnhof – Ramtel (– Waldfriedhof)	ja
98	Ditzingen – Gerlingen – Leonberg Golfplatz	nein
552 ^{vgc}	Gütltingen – Sulz am Eck – Oberjettingen – Nagold	nein
553 ^{vgc}	Gündringen – Mötzingen – Bondorf	nein
620	Ditzingen – Heimerdingen (– Weissach)	nein
631	Leonberg – Sindelfingen – Böblingen	ja
632	Leonberg – Eltingen – Warmbronn	ja
633	Weissach – Mönshheim – Wimsheim - Friolzheim – Heimsheim - Renningen	nein
634/a	Weissach – Rutesheim – Leonberg (mit Schülerverkehr)	ja
635	Leonberg – Gerlingen	nein
636	Weissach – Perouse – Rutesheim – Renningen	ja
637	Renningen – Renningen Süd – Malmsheim – Renningen	ja
650	Leonberg – Rutesheim – Flacht – Mönshheim	ja

651	Eltingen – Leonberg – Höfingen – Hemmingen	ja
652	Leonberg – Rutesheim – Friolzheim – Mönshheim (– Wiernsheim)	ja
653	Leonberg – Gebersheim – Rutesheim – Friolzheim – Mönshheim	ja
653/a	Schülerverkehr Mönshheim – Rutesheim – Gebersheim – Leonberg	ja
654	Leonberg – Gebersheim – Rutesheim	ja
655	Rutesheim Bahnhof – Rathaus	ja
655/a	Schülerverkehr Rutesheim Bahnhof – Rutesheim	
657 ¹	Heimerdingen – Rutesheim	nein
663	(Sindelfingen –) Weil der Stadt – Münklingen (– Tiefenbronn)	ja
664	Weil der Stadt Bahnhof – Merklingen Herion-Werk (– Beethovenstr.)	ja
665	Weil der Stadt Blammerbg. – Alte Renninger Str. – Bahnhof (– Gym.)	ja
666	Weil der Stadt – Mühlhausen – Tiefenbronn – Pforzheim	nein
670	Weil der Stadt – Dätzingen – Althengstett – Calw	nein
670.2	Weil der Stadt – Möttlgn./Simmozhm. – Althengstett – Calw – Hirsau	nein
701	Böblingen-Diezenhalde – ZOB – Sindelfingen ZOB – Eichholz	ja
703	Böblingen ZOB – Sindelfingen ZOB – Eichholz	ja
704	(Böbl. ZOB – Goldberg –)Sindelfingen ZOB – Maichingen – Hinterweil	ja
705	Böblingen ZOB – Flugfeld – Sindelfingen ZOB (neu)	ja
706	Böblingen ZOB – Sindelfingen Breuningerland – Viehweide	ja
707	Böbl. Danziger Straße – Hulb – Sindelfingen Mercedes-Benz – ZOB	ja
708	Böbl. Thermalbad – Goldberg – Sindelfingen ZOB – Eichholz	ja
709	(Sindelfingen ZOB –) Böblingen ZOB – Hallenbad – Rauher Kapf	ja
711	Sindelfingen ZOB – Goldberg Wasserturm – Breuningerland	ja
712	Sindelfingen ZOB – Marktplatz – Viehweide (künftig in L. 717 enthalten)	nein
715	Sindelfingen ZOB – Glaspalast – Maichingen Bf. West – Hallenbad	ja
716	Sindelfingen ZOB – Hinterweil – Maichingen – ZOB (künftig in L. 715 enthalten)	nein
717	Viehweide – Marktplatz – Sindelfingen ZOB – Dagersheim – Darmsheim – Alter Friedhof (neuer Verlauf)	ja
718	Sindelfingen ZOB – Darmsheim (künftig in L. 717 enthalten)	nein
720	Böblingen ZOB – Thermalbad – Goldberg (neu)	ja
721	Böblingen-Diezenhalde – ZOB – Kreiskrankenhaus (– Thermalbad)	ja
722	Maichingen – Goldberg – Böblingen Waldorfschule	ja
723	Böblingen ZOB – Schulzentrum Murkenbach – Tannenberg (– ZOB)	ja
724	Böbl. ZOB – Eichendorffsch. – Schulzentr. Murkenbach – Rauh. Kapf	ja
726	Böblingen ZOB – Eugen-Bolz-Straße – Geleener Straße – ZOB (künftig in L. 721 enthalten)	nein
728	Diezenhalde – Böblingen Altstadt (– Konrad-Zuse-Platz – Hanns-Klemm-Straße Ost – Hulb S-Bahn – Herrenberger Straße) – Böblingen ZOB (neuer Verlauf)	ja
729	Böblingen ZOB – Hulb – Herrenberger Straße – ZOB (künftig in L. 728 enthalten)	nein
730	Holzgerlingen – Schönaich (wird eingestellt)	nein
731	Böblingen ZOB – Dagersheim	ja
732	Böblingen ZOB – Dagersheim – Darmsheim – Dagersheim Ost	ja
734	Sindelfingen Mercedes-Benz – Goldberg – Schönaich	ja
745	Magstadt – Maichingen (– Sindelfingen)	ja
746	Vaihingen Universität – Büsnau – Magstadt	ja
747	Vaihingen Universität – Büsnau – Warmbronn	ja
748	Vaihingen Universität – Büsnau – Sindelfingen – Maichingen	ja

¹ Rufautolinie

749	(Sindelfingen –) Maichingen – Grafenau – Ostelsheim)	ja
751	Vaihingen – Böblingen	ja
752	Ehningen – Altdorf – Holzgerlingen	ja
753	Rohrau – Gärtringen	ja
754	Sindelfingen – Böblingen – Dettenhausen – Tübingen	ja
756	Holzgerlingen – Breitenstein – Neuweiler	ja
759	Gärtringen – Deckenpfronn – Wildberg – Liebelsberg	nein
760	(Sindelf. –) Böbl. – Schönaich –Waldenbuch	ja
761	(Sindelf. –) Böbl. – Schönaich – Weil im Schönbuch	ja
763	Sindelfingen – Böblingen – Dätzingen/Aidlingen – Calw	ja
764	Dachtel Bergsiedlung – Deufringen – Aidlingen – Ehningen – IBM – Herdstelle	ja
765	Weissach Porsche – Mönshheim - Wimsheim	ja
766	Sindelfingen – Böblingen – Döffingen – Dätzingen – Weil der Stadt	ja
770	Altensteig - Nagold - Herrenberg	ja
773	Herrenberg – Deckenpfronn – Calw	ja
774	Herrenberg - Haslach - Jettingen - Nagold - Altensteig	ja
775	Herrenberg – Kuppingen – Wildberg	nein
777	Nagold – Mötzingen – Gäufelden – Ammerbuch – Tübingen	ja
778	Bondorf – Mötzingen – Nagold	ja
779	Herrenberg ZOB – Vogelsang – Alzentel – ZOB	ja
780	Herrenberg Hallenbad – Schwarzwaldsiedlung – Hallenbad	ja
781	Herrenberg ZOB – IBM – Daimlerstraße – ZOB	ja
782	Herrenberg ZOB – Ehbühl (– Waldfriedhof) – Altenzentrum – ZOB	ja
783	Herrenberg – Mönchberg	ja
790	Herrenberg – Öschelbronn – Bondorf (– Ergenzingen)	ja
791	Herrenberg – Mönchberg – Kayh – Entringen (– Tübingen)	ja
792	Pfäffingen -Altingen	
794	Tailfingen – Herrenberg	ja
35 (815 neu)	Waldenbuch – Bonlanden – Bernhausen – Sielmingen – Neuhausen – Scharnhausen – Ruit Krankenhaus	nein
826	Leinfelden – Waldenbuch – Tübingen	ja
826/a	Schülerverkehr Tübingen – Dettenhausen – Weil im Schönbuch	
828	Flughafen – Echterdingen – Waldenbuch – Tübingen	ja
880	Weil der Stadt – Simmozheim – Möttlingen – Bad Liebenzell	nein
7627	Rottenburg (N) – Seebronn – Bondorf – Ergenzingen	nein
N60	Böblingen – Sindelfingen – Maichingen – Magstadt - Renningen	nein
N62	Gerlingen – Leonberg – Rutesheim – Weissach	ja
N70	Herrenberg – Bondorf – Mötzingen - Nagold	ja
N73	Böblingen ZOB – Diezenhalde – Sindelfingen – Böblingen ZOB	ja
N74	Böblingen – Holzgerlingen – Hildrizhausen – Weil.i.S. – Böblingen	ja
N75	Böblingen – Dagersh. – Darmsh. - Grafenau – Aidlingen – Böblingen	ja
N76	Oberaichen – Musberg – Steinenbronn – Waldenbuch	ja
N77	Gärtringen – Rohrau – Oberjessingen – Deckenpfronn – Gärtringen	ja
N80	Tübingen – Herrenberg	nein

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

Linie 35 (815neu)

Die Linie 35 soll unter Aufgabe der Bedienung von Stetten und Plattenhardt künftig nach Waldenbuch verkehren, um die Netzlücke zwischen Filderstadt und dem Nahverkehrskorridor Waldenbuch – Dettenhausen – Tübingen zu schließen. Da der Bedienungsschwerpunkt der Linie 35 im Landkreis Esslingen verbleibt, ist sie im dortigen Linienbündelungskonzept enthalten.

Linien 84, 91, 92:

Hierbei handelt es sich um ausbrechende Linien des Busnetzes der Landeshauptstadt Stuttgart. Die Landeshauptstadt strebt unter der Option der Eigenproduktion die Direktvergabe der Verkehrsleistungen auf ihrer Gemarke an die Stuttgarter Straßenbahnen AG (SSB) an und wird in diesem Zusammenhang die Linienverkehre der SSB innerhalb Stuttgarts einschließlich der ausbrechenden Verkehre zusammenfassen. Seitens des Landkreises Böblingen bestehen für diese Linien keine Bedenken gegen die geplante Vorgehensweise. Eine Bündelung der o. g. Linien durch den Landkreis ist vor diesem Hintergrund nicht erforderlich.

Linie 98:

Der Südast der Linie 98 dient der Erschließung des Gerlinger Stadtteils Forchenrain und führt bedingt durch die Straßenführung in diesem Gebiet teilweise über das Gebiet des Landkreises Böblingen. Da die Linie für den Landkreis Böblingen aber nur eine marginale Verkehrsbedeutung hat, erfolgt in Absprache mit der Ludwigsburger Kreisverwaltung eine Einbeziehung in das dortige Bündelungskonzept.

Linien 552^{VGC} und 553^{VGC}:

Der Bedienungsschwerpunkt der beiden Linien liegt eindeutig im Landkreis Calw. Eine Bündelung durch den Landkreis Böblingen wäre daher nicht sachgerecht. Die Linien werden vom Landkreis Calw verantwortet.

Linien 620, 635:

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

Linie 666:

Die Linie verkehrt im Korridor Weil der Stadt – Pforzheim. Der Bedienungsschwerpunkt der Linie liegt überwiegend im benachbarten Enzkreis. In Absprache mit der Pforzheimer Kreisverwaltung erfolgt eine Einbeziehung in das dortige Bündelungskonzept.

Linien 670, 670.2, 880:

Diese Buslinien verbinden den Raum Calw / Bad Liebenzell und die Gemeinden östlich davon 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.

Linien 759, 775:

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

Linie 7627:

Die Linie ist für die ÖPNV-Erschließung im Landkreis Böblingen nur von

nachrangiger Bedeutung im Vergleich zu den Bedienungsaufgaben im Nachbarkreis Tübingen. Eine Bündelung durch den Landkreis Böblingen wäre daher nicht sachgerecht. Die Linie ist in das Bündelungskonzept des Landkreises Tübingen einbezogen und wurde vom Landkreis Tübingen mit Betriebsaufnahme 01.09.2014 EU-weit ausgeschrieben.

Linie N60:

Die Nachtbus-Linie N60 liegt als S-Bahn-Ergänzungsverkehr in der Aufgabenträgerschaft des Verbands Region Stuttgart. Sie bleibt deshalb im Linienebündelungskonzept des Landkreises unberücksichtigt.

Linien N80:

Der Bedienungsschwerpunkt dieser Nachtbuslinie liegt im Landkreis Tübingen, weshalb sie nicht Bestandteil des Linienebündelungskonzeptes des Landkreises Böblingen ist.

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

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

4.3.5 Künftige Linienbündel im Landkreis Böblingen

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

Linienbündel		Linien	Harmonisierungszeitpunkt/ Vergabezeitpunkt
1	Leonberg	94, 630 ¹ , 631, 632, 651, 747	Fahrplanwechsel Dezember 2024
2	Weissach – Leonberg / Renningen	634, 634a, 636, 637, N62	Fahrplanwechsel Dezember 2018
3	Nördliches Heckengäu	650 ² , 652, 653, 653a, 654 ³ , 655, 655a, 765	Fahrplanwechsel Dezember 2018
4	Weil der Stadt	663, 664 ² , 665	Fahrplanwechsel Dezember 2017
5	Mittleres Heckengäu	763, 764, 766, N75	Fahrplanwechsel Dezember 2018
6	Maichingen – Magstadt / Grafenau	745, 746 ² , 748, 749	Fahrplanwechsel Dezember 2017
7	Böblingen / Sindelfingen	701, 703, 704, 705, 706, 707, 708, 709, 711, 715, 717, 720 ¹ , 721, 722, 723, 724, 728, 731, 732, N73	Fahrplanwechsel Dezember 2019
8	Schönbuch	730 ² , 734, 751 ² , 752, 754, 756, 760, 761, N74, N76	Fahrplanwechsel Dezember 2017
9	Leinfelden-Echterdingen - Waldenbuch -Tübingen	86 ³ , 86a ³ , 826, 826a, 828, 829 ¹	Fahrplanwechsel Dezember 2017
10	Deckenpfronn - Gärtringen	753, 773, N77	Fahrplanwechsel Dezember 2017
11	Oberes Gäu	770, 774, 777 ^{West} (künftig: 777), 778, 790, N70	Fahrplanwechsel Dezember 2019
12	Herrenberg	779, 780, 781, 782	Fahrplanwechsel Dezember 2020
13	Ammertal / TÜ-Nordwest	777 ^{Ost} (künftig: 792), 783 ³ , 791, 794	10. Juni 2017

¹ Planungslinie

² kann zum Vergabezeitpunkt entfallen, sofern seitens des VU kein Interesse an einer eigenwirtschaftlichen Fortführung des Angebots besteht

³ entfällt zum Vergabezeitpunkt – Fahrten werden zur klareren Strukturierung des Angebots in eine andere Linie integriert

4.3.5.1 Bündel 1: Verkehrsraum Leonberg

Anl. 4.3 Das Linienbündel 1 fasst jene Buslinien zusammen, deren Schwerpunkt in der Bedienung der Stadt Leonberg liegt. Soweit darüber hinaus überörtliche Relationen aufgenommen werden, tritt diese Bedienungsaufgabe in den Hintergrund. Kristallisationspunkt aller Linien ist der Bahnhof Leonberg, wo Anschlüsse auf die S-Bahn-Linie 6 sowie auf andere 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 BaWü in Ihrem Gebiet selbst wahr und hat dies auch für die Zukunft bekundet. Unabhängig davon wird das Linienbündel gebildet.

Linienbündel	Linien	Laufweg
(1) Leonberg	94	Leonberg Blosenbergekirche – Bahnhof – Ramtel (– Waldfriedhof)
	631	Leonberg – Sindelfingen – Böblingen
	632	Leonberg – Eltingen – Warmbronn
	651	Eltingen – Leonberg – Höfingen – Hemmingen
	747	Vaihingen Universität – Büsnau – Warmbronn
		Jährliche Betriebsleistung: ca. 724.700 Fahrzeugkilometer
		Harmonisierungszeitpunkt: Fahrplanwechsel Dezember 2024

4.3.5.2 Bündel 2: Verkehrsraum Weissach – Leonberg – Renningen

Anl. 4.4 Mit dem Linienbündel 2 werden jene Buslinien zusammengefasst, welche die Gemeinde Weissach an die weiterführenden Schienenverkehrsmittel (S6, S60) innerhalb des Verbundraums anbinden. Dabei sind grundsätzlich abgestimmte Anschlüsse an den Verknüpfungspunkten Leonberg und Renningen herzustellen. Auf dem Abschnitt Rutesheim – Leonberg verkehren im gleichen Korridor und dabei wegen der Anschlussbindung an die S-Bahn-Linie 6 am Bahnhof Leonberg teilweise zeitgleich die Linien des Linienbündels 3. Insbesondere während der Schwachlastzeiten ist dabei eine gemeinsame oder abgestimmte Fahrplangestaltung weiterhin für diesen Korridor zwingend.

Linienbündel	Linien	Laufweg
(2) Weissach – Leonberg / Renningen	633 ²	Weissach – Mönsheim – Rutesheim - Renningen
	634	Weissach – Rutesheim – Leonberg
	634a	Weissach – Rutesheim – Leonberg (Schülerverkehr)
	636	Weissach – Perouse – Rutesheim – Renningen
	637	Renningen – Renningen Süd – Malsheim – Renningen
	N62	Gerlingen – Leonberg – Rutesheim – Weissach
		Jährliche Betriebsleistung: ca. 890.400 Fahrzeugkilometer
	Harmonisierungszeitpunkt: Fahrplanwechsel Dezember 2018	

² kann zum Vergabezeitpunkt entfallen, sofern seitens des VU kein Interesse an einer eigenwirtschaftlichen Fortführung des Angebots besteht

4.3.5.3 Bündel 3: Verkehrsraum Nördliches Heckengäu

Anl. 4.5 In diesem Bündel werden die aus dem Enkreis auf Leonberg zulaufenden Linien zusammengefasst. Die aus Weissach kommenden Linien des Bündels 2 laufen ab Rutesheim im gleichen Korridor und verkehren dabei wegen der Anschlussbindung an die S-Bahn-Linie 6 am Bahnhof Leonberg teilweise zeitgleich. Insbesondere während der Schwachlastzeiten ist dabei eine gemeinsame oder abgestimmte Fahrplangestaltung weiterhin geboten. Auch hinsichtlich der Bedienung des Leonberger Stadtteils Gebersheim und Rutesheim-Nordwest ist eine abgestimmte Aufgabenteilung zwischen den Linien der Bündel 3 und 2 erforderlich. Die betroffenen Landkreise werden sich rechtzeitig vor Ablauf des Harmonisierungszeitpunkts bezüglich des Fahrplanangebots dieser Linien bzw. Wahl und Durchführung des wettbewerblichen Verfahrens zur Bereitstellung öffentlicher Mittel einigen. Außerdem wird die Bedienung vom Porsche Weissach in den Enzkreis hinein neu in dieses Linienbündel aufgenommen.

Linienbündel	Linien	Laufweg
(3) Nördliches Heckengäu	650	Leonberg – Rutesheim – Flacht – Mönshheim
	652	Leonberg – Rutesheim – Friolzheim – Mönshheim (– Wiernsheim)
	653	Leonberg – Gebersheim – Rutesheim – Friolzheim – Mönshheim
	653a	Leonberg – Gebersheim sowie Mönshheim - Rutesheim
	654 ³	Leonberg – Gebersheim – Rutesheim
	655	Rutesheim Bahnhof – Rathaus
	655a	Rutesheim Bahnhof – Rathaus
	765 ⁴	Weissach Porsche – Mönshheim – Wiernsheim
		Jährliche Betriebsleistung: ca. 1.043.400 Fahrzeugkilometer
	Harmonisierungszeitpunkt: Fahrplanwechsel Dezember 2018	

³ entfällt zum Vergabezeitpunkt – Fahrten werden zur klareren Strukturierung des Angebots in eine andere Linie integriert

⁴ Aus früherer Linie 633 übernommen

4.3.5.4 Bündel 4: Verkehrsraum Weil der Stadt

Anl. 4.6 Das Linienbündel umfasst jene Buslinien, die nördlich von Weil der Stadt im Zuge des Würmtals verkehren und am Bahnhof Weil der Stadt mit der S-Bahn-Linie 6 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. Im Hinblick auf die Überlagerung der Linienwege und die Übergangsmöglichkeiten am Bahnhof Weil der Stadt erscheint eine abgestimmte Angebotsgestaltung mit der Linie 666 (Weil d. Stadt - Mühlhausen - Tiefenbronn – Pforzheim) angezeigt.

Linienbündel	Linien	Laufweg
(4) Weil der Stadt	663	(Sindelfingen –) Weil der Stadt – Münklingen (– Tiefenbronn)
	664	Weil der Stadt Bahnhof – Merklingen Herion-Werk (– Beethovenstraße)
	665	Weil der Stadt Blammerberg. – Alte Renninger Straße – Bahnhof (– Gymnasium)
	Jährliche Betriebsleistung: ca. 164.500 Fahrzeugkilometer	
Harmonisierungszeitpunkt: Fahrplanwechsel Dezember 2017		

4.3.5.5 Bündel 5: Verkehrsraum Mittleres Heckengäu

Anl. 4.7 Mit dem Linienbündel 5 werden die Buslinien zusammengefasst, die die Gemeinden Grafenau und Aidlingen an die weiterführenden Schienenverkehrsmittel (S1, S6) innerhalb des Verbundraums anbinden. 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 teilweise eine Aufgabenteilung zwischen den Linien, diese kann durch die Bündelung erhalten und ggf. sogar ausgebaut werden.

Linienbündel	Linien	Laufweg
(5) Mittleres Heckengäu	763	Sindelfingen – Böblingen – Dätzingen/Aidlingen – Calw
	764	Ehingen Bf. – Aidlingen/Dachtel
	766	Sindelf. – Böblingen – Döffingen – Dätzingen – Weil der Stadt
	N75	Böblingen – Dagersh. – Darmsh. - Grafenau – Aidlingen – Böblingen
		Jährliche Betriebsleistung: ca. 781.800
	Harmonisierungszeitpunkt: Fahrplanwechsel Dezember 2017	

4.3.5.6 Bündel 6: Verkehrsraum Maichingen – Magstadt/Grafenau

Anl. 4.8 Das Linienbündel 6 umfasst primär die Buslinien, die in Maichingen an die S-Bahn-Linie S60 angebunden sind. Wegen der Bedeutung des Schülerverkehrs insbesondere auf den Linien 748 und 749 sind im Einzelfall jedoch die Belange dieser Verkehre mit den Anforderungen an Vertaktung und Anschlussbindung abzuwägen. Für diese beiden Linien besteht heute bereits eine aufwandsmindernde betriebliche Koppelung. Diese Synergien sollen auch künftig genutzt werden können. Spätestens mit der geplanten Osttangente in Magstadt wird eine neue Linienführung der Line 746 von Magstadt nach Büsnau erforderlich. In diesem Zusammenhang sollte eine Verknüpfung der Linie 746 am Bahnhof Magstadt erfolgen. Eine bestmögliche Arbeitsteilung zwischen den Linien 745 und 746 lässt eine hohe Wirtschaftlichkeit bei der Produktion erwarten.

Linienbündel	Linien	Laufweg
(6) Maichingen – Magstadt / Gra- fenau	745	Magstadt – Maichingen (- Sindelfingen)
	746 ²	Magstadt – Büsnau – Stuttgart Vaihingen
	748	Vaihingen Universität – Büsnau – Sindelfingen – Maichingen
	749	Sindelfingen – Böblingen – Grafenau (– Ostelsheim)
		Jährliche Betriebsleistung: ca. 564.500
	Harmonisierungszeitpunkt: Fahrplanwechsel Dezember 2017	

² kann zum Vergabezeitpunkt entfallen, sofern seitens des VU kein Interesse an einer eigenwirtschaftlichen Fortführung des Angebots besteht

4.3.5.7 Bündel 7: Verkehrsraum Böblingen/Sindelfingen

Anl. 4.9 Das Linienbündel 7 fasst den gemeinsamen Stadtverkehr der Städte Böblingen und Sindelfingen zu einer Einheit zusammen. Aufgrund der vielfältigen Verflechtungen und Korrespondenzen innerhalb des Netzes sowie zahlreicher Linienüberlagerungen soll der Verkehr auch künftig aus einer Hand erstellt werden sollte. Dieser Ansatz erhält die heutigen Synergien und schafft gleichwohl Spielräume für eine fortlaufende Weiterentwicklung des Stadtverkehrs im Hinblick auf die sich verändernden Anforderungen.

Linienbündel	Linien	Laufweg
(7) Böblingen / Sindelfingen	701	Diezenhalde – Tübinger Straße – Böblingen ZOB – Goldberg-Gymnasium – Sindelfingen ZOB – Rotbühl – Spitzholz – Eichholz
	703	[Böblingen ZOB – Goldberg-Gymnasium] / [Sindelfingen ZOB] – Mercedes Benz Werksgelände (– Rotbühl – Spitzholz – Eichholz)
	704	Sindelfingen ZOB – Obere Vorstadt – Guttенbrunnstraße – Grünäckerstraße – Maichingen Bf. Ost – Herrenberger Straße – Landhaussiedlung (– Waldfriedhof)
	705	Böblingen ZOB – Calwer Straße – Flugfeld-Allee – Sindelfingen ZOB
	706	Böblingen ZOB – Goldberg S-Bahn – Breuningerland – Viehweide
	707	(Danziger Straße –) Hulb S-Bahn – Junkerstraße – Schoßhöfe – Mercedes Benz Tor III (– Sindelfingen ZOB)
	708	Eichholz – Spitzholz – Krankenhaus Sindelfingen – Sindelfingen ZOB – Wasserturm – Goldberg S-Bahn (– Böblingen Thermalbad)
	709	Böblingen ZOB – Böblingen Altstadt – Böblingen Hallenbad – Rauher Kapf
	711	Sindelfingen ZOB – Gottlieb-Daimler-Schule – Dresdener Straße – DRK – Leipziger Straße – Textilzentrum – Breuningerland
	715	Sindelfingen ZOB – Amundsenstraße – Glaspalast – Maichingen Bf. West - Hallenbad
	717	Viehweide – Königsknoll – Marktplatz – Sindelfingen ZOB – Calwer Brücke – Dagersheim Kirche – Darmsheim Robert-Bosch-Straße – Alter Friedhof
	720 ¹	Böblingen ZOB – Böblingen Altstadt – Thermalbad – Goldberg S-Bahn
	721	Diezenhalde – Bühler Straße – Geleener Straße – Berliner Straße – Böblingen ZOB – Böblingen Altstadt – Waldburgstraße – Krankenhaus Böblingen (– Panzerkaserne)
	722	(Maichingen –) Goldberg – Böblingen Waldorfschule
	723	Böblingen ZOB – Böblingen – Altstadt – Eichendorff-Schule – Schulzentrum Murkenbach – Tannenberg
	724	(Sindelfingen Frankenstraße –) Böblingen ZOB – Eichendorff-Schule – Schulzentrum Murkenbach – Rauher Kapf
	728	Diezenhalde – Reiterhof – Schönaicher Straße – Klaffensteinstraße – Böblingen Altstadt (– Konrad-Zuse-Platz – Hanns-Klemm-Straße Ost – Hulb S-Bahn – Herrenberger Straße) – Böblingen ZOB
	731	Böblingen ZOB – Talstraße – Calwer Straße – Dagersheim Kirche – Goethestraße
	732	Böblingen ZOB – Hulb S-Bahn – Dagersheim – Darmsheim (– Gewerbegebiet Häslach) – Dagersheim Ost
	N73	Böblingen ZOB – Diezenhalde – Herdweg – Panzerkaserne – Viehweide – Eichholz – Essegger Straße – Böblingen ZOB
		Jährliche Betriebsleistung: ca. 2.600.000 Fahrzeugkilometer
		Harmonisierungszeitpunkt: Fahrplanwechsel Dezember 2019

¹ Planungslinie

4.3.5.8 Bündel 8: Verkehrsraum Schönbuch

Anl. 4.10 Dieses Linienbündel beinhaltet hauptsächlich Busverbindungen, die die Schönbuchbahn (R72) 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. 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 teilweise auch zur Entlastung der Bahn sowie außerhalb der Betriebszeiten des Schienenverkehrs zur Abrundung des Gesamtangebots bei. Bei allen Linien ist auf attraktive Anschlüsse an die korrespondierenden Schienenverkehrsmittel S1 und R72 zu achten. Die Zusammenfassung der Linien in einem Bündel erleichtert eine effiziente Erstellung der Betriebsleistungen.

Linienbündel	Linien	Laufweg
(8) Schönbuch	730	Holzgerlingen – Schönaich
	734 ²	Sindelfingen Mercedes Benz – Goldberg – Schönaich
	751 ²	Vaihingen – Böblingen
	752	Ehningen – Altdorf – Holzgerlingen
	754 ²	Sindelfingen – Böblingen – Dettenhausen – Tübingen
	756	Holzgerlingen – Breitenstein – Neuweiler
	760	(Sindelf. –) Böbl. – Schönaich – Weil im Schönbuch/Waldenbuch
	761	(Sindelf. –) Böbl. – Schönaich – Weil im Schönbuch (Planung)
	N74	Böblingen – Holzgerlingen – Hildrizhausen – Weil.i.S. – Böblingen
	N76	Oberaichen – Musberg – Steinenbronn – Waldenbuch
		Harmonisierungszeitpunkt: Fahrplanwechsel Dezember 2017

² kann zum Vergabezeitpunkt entfallen, sofern seitens des VU kein Interesse an einer eigenwirtschaftlichen Fortführung des Angebots besteht

4.3.5.9 Bündel 9: Verkehrsraum Leinf.-Echterd. – Waldenbuch – Tübingen

Anl. 4.11 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. 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. Perspektivisch besteht mit der Weiterentwicklung der Schönbuchbahn die Möglichkeit, die betroffenen Linien besser auf die Abfahrtszeiten der Bahn abzustimmen. Die Linie 86 wird derzeit von der Stuttgarter Straßenbahnen AG betrieben und über Leinfelden hinaus bis Stuttgart-Vaihingen weitergeführt. Der nördliche Linienabschnitt erfüllt eigenständige Verkehrsaufgaben und ist daher nicht zwingend dem Korridor Leinfelden-Echterdingen – Tübingen zuzurechnen. Gegen eine Zuordnung dieser Teilleistungen zum Stadtverkehrsnetz der Landeshauptstadt Stuttgart bestehen seitens des Landkreises Böblingen daher keine Bedenken. Die betroffenen Landkreise werden sich rechtzeitig vor Ablauf des Harmonisierungszeitpunkts bezüglich des Fahrplanangebots dieser Linien bzw. Wahl und Durchführung des wettbewerblichen Verfahrens zur Bereitstellung öffentlicher Mittel einigen.

Linienbündel	Linien	Laufweg
(9) Leinfelden-Echterdingen - Waldenbuch - Tübingen	86 ³	Leinfelden – Waldenbuch
	826 826a	(Vaihingen -) Leinfelden – Waldenbuch – Tübingen
	828	Flughafen – Echterdingen – Waldenbuch – Tübingen
		Jährliche Betriebsleistung: ca. 1.370.300 Fahrzeugkilometer
		Harmonisierungszeitpunkt: Fahrplanwechsel Dezember 2017

³ entfällt zum Vergabezeitpunkt – Fahrten werden zur klareren Strukturierung des Angebots in eine andere Linie integriert

4.3.5.10 Bündel 10: Verkehrsraum Deckenpfronn – Gärtringen

Anl. 4.12 Bezugspunkt des hier definierten Linienbündels ist der Raum Deckenpfronn/Gärtringen mit den Anbindungen an den Verkehrsknoten Herrenberg und an die S-Bahn-Station Gärtringen. Die im Bündel enthaltene Linie 773 verbindet die Städte Calw und Herrenberg und tangiert dabei die Gemeinde Deckenpfronn. Da die Linie zwischen Deckenpfronn und Herrenberg verdichtet verkehrt, ist auch eine Verlängerung der Kurzläufer von Deckenpfronn bis Gärtringen denkbar. Am Bahnhof Gärtringen können dann betriebliche Verknüpfungen mit der Linie 753 hergestellt werden. Damit eröffnet sich sowohl die Option einer wirtschaftlicheren Bedienung für die Erschließung des zwischen Nufringen und Gärtringen gelegenen Gewerbegebiets, als auch die Möglichkeit einer flexiblen Zuordnung von Bedienungsaufgaben.

Linienbündel	Linien	Laufweg
(10) Deckenpfronn – Gärtringen	753	Rohrau – Gärtringen
	773	Herrenberg – Deckenpfronn – Calw
	N77	Gärtringen – Rohrau – Oberjesingen – Deckenpfronn – Gärtringen
		Jährliche Betriebsleistung: ca. 361.900 Fahrzeugkilometer
		Harmonisierungszeitpunkt: Fahrplanwechsel Dezember 2017

4.3.5.11 Bündel 11: Verkehrsraum Oberes Gäu

Anl. 4.13 Das Linienbündel „Oberes Gäu“ vereinigt die beiden Regionalverkehrslinien, die das Mittelzentrum Nagold und die Gemeinden im Südwesten des Landkreises Böblingen an die Gäubahn anbinden. Die Buslinie 790 wird dem Bündel zugeschlagen, um für die Gemeinde Gäufelden eine Leistungserbringung aus einer Hand sicherzustellen sowie ggf. Synergien und eine Verlagerung von Verkehrsleistungen zwischen den dort bedienenden Linien zu ermöglichen. Ein Teil der Linien des Bündels erfüllt wichtige Bedienungsaufgaben außerhalb des Verbundraums im Landkreis Calw. Über das Fahrplanangebot dieser Linien werden sich die Landkreise rechtzeitig vor Ablauf des Harmonisierungszeitpunkts abstimmen. Eine danach anstehende Vergabe für das Bündel 11 im Landkreis Böblingen und den Verkehrsraum Südost im Landkreis Calw wird von den Kreisen Calw und Böblingen koordiniert angegangen.

Linienbündel	Linien	Laufweg
(11) Oberes Gäu	770/774	Herrenberg – Haslach – Jettingen – Mötzingen – Nagold – Altensteig
	777	Nagold – Mötzingen – Gäufelden – Altingen
	778	Bondorf – Mötzingen – Nagold
	790	Herrenberg – Öschelbronn (– Bondorf)
	N70	Herrenberg – Bondorf – Mötzingen - Nagold
	Jährliche Betriebsleistung: ca. 1.134.100 Fahrzeugkilometer	
	Harmonisierungszeitpunkt: Fahrplanwechsel Dezember 2019	

4.3.5.12 Bündel 12: Verkehrsraum Herrenberg

Anl. 4.14 Der Stadtbus Herrenberg sorgt für die Feinerschließung der Herrenberger Kernstadt und vermittelt zudem Zuganschlüsse am Bahnhof Herrenberg. Unverzichtbar ist das Stadtbusnetz insbesondere für die ÖPNV-Anbindung des Gewerbegebiets im Norden Herrenbergs, des Wohngebiets Ehbühl und des Waldfriedhofs. Die gegenseitig abhängigen Fahrpläne der Stadtbuslinien berücksichtigen hier die verschiedenen Anforderungen der Nutzergruppen. Zudem betreibt und vermarktet die Stadt Herrenberg ihren Stadtbus als einheitliches System. Dieser Ansatz soll durch die Linienbündelung unterstützt und gesichert werden.

Linienbündel	Linien	Laufweg
(12) Herrenberg	779	Herrenberg ZOB – Vogelsang – Alzental – ZOB
	780	Herrenberg Hallenbad – Schwarzwaldsiedlung – Hallenbad
	781	Herrenberg ZOB – IBM – Daimlerstraße – ZOB
	782	Herrenbg. ZOB – Ehbühl (– Waldfriedhof) – Altenzentrum – ZOB
		Jährliche Betriebsleistung: ca. 130.500 Fahrzeugkilometer
		Harmonisierungszeitpunkt: Fahrplanwechsel Dezember 2020

4.3.5.13 Bündel 13: Verkehrsraum Ammertal/TÜ-Nordwest

Anl. 4.15 Mit dem Bündel „Ammertal/TÜ-Nordwest“ werden die im Korridor Herrenberg – Tübingen verkehrenden Linien zusammengefasst. Bei allen Linien ist eine Berücksichtigung des Verkehrsangebots auf der Ammertalbahn und vielfach eine Anpassung an Zuganschlüsse unverzichtbar. Ein Teil der Linien des Bündels erfüllt wichtige Bedienungsaufgaben außerhalb des Verbundraums insbesondere im Landkreis Tübingen. Die betroffenen Landkreise werden sich rechtzeitig vor Ablauf des Harmonisierungszeitpunkts bezüglich des Fahrplanangebots dieser Linien bzw. Wahl und Durchführung des wettbewerblichen Verfahrens zur Bereitstellung öffentlicher Mittel einigen.

Linienbündel	Linien	Laufweg
(13) Ammertal/ TÜ-Nordwest	783 ³	Herrenberg – Mönchberg
	791	Herrenberg – Mönchberg – Kayh – Entringen (– Tübingen)
	792	Ammerbuch – Tübingen
	794	Tailfingen – Herrenberg
		Jährliche Betriebsleistung: ca. 428.500 Fahrzeugkilometer
		Harmonisierungszeitpunkt: 10. Juni 2017

³ entfällt zum Vergabezeitpunkt – Fahrten werden zur klareren Strukturierung des Angebots in eine andere Linie integriert

5 Bewertung

5.1 Zielsetzung und Methodik

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

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

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

5.2 Ermittelte Angebotsdefizite

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

5.2.1 Einzugsbereiche von Haltestellen

Anl. 2.5 - 2.7 Getrennt nach den Mittelbereichen Böblingen/Sindelfingen, Herrenberg und Leonberg werden für die jeweils zugehörigen Gemeinden und Teilorte auf topographischen Karten die Einzugsbereiche von Haltestellen dargestellt (Anlagen 2.5 bis 2.7). Weil dabei das schlichte Vorhandensein einer Haltestelle nicht zwingend bereits die ÖPNV-Erschließung eines Gebiets sichert, sondern im Sinne des Kap. 4.2.3 auch eine Mindest-Anzahl von Busabfahrten dort gefordert wird, wurden zusätzlich alle Haltestellen aus der Auswertung herausgenommen, an denen an Normalwerktagen (Mo-Fr) weniger als 11 Bus-Abfahrten stattfinden.

Tab. 5.1 Durch die Überlagerung der Einzugsbereiche der verbliebenen, erschließungsrelevanten Haltestellen mit den bestehenden Siedlungsflächen lassen sich Erschließungsdefizite lokalisieren. Sind in diesen Defizitbereichen mehr als 200 Auszubildende, Beschäftigte oder Einwohner betroffen, besteht in jedem Fall Untersuchungsbedarf. In Einzelfallbetrachtungen wurde dann abgewogen, ob sich auch ein Handlungsbedarf ableiten lässt. In vielen Fällen können angesichts begrenzter Potentiale und/oder ungünstiger Möglichkeiten (Straßenverhältnisse) leider keine Maßnahmen des klassischen ÖPNV empfohlen werden. Den betroffenen Kommunen wird aber die Prüfung zur Einführung von lokal gestalteten und betriebenen Mobilitätsdiensten nahe gelegt. Schließlich können derlei Angebote vielerorts mit relativ geringem Umfang Abhilfe schaffen. Die Ergebnisse dieser Abwägung sind in Tabelle 5.1 dargestellt.

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

Gemarkung	Erschließungsdefizit im Bereich ...	Maßnahmenvorschlag / Weiteres Vorgehen
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, so dass 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.
Aidlingen-Lehenweiler	Gesamter Teilort	9 Fahrten Mo-Fr vorhanden; Der Teilort lässt sich nur schwer in zusätzliche Fahrten der Linie 763 einbinden. Über weite Teile des Tages muss den Fahrgästen aus Lehenweiler daher der Weg zur Haltestelle Abzweig Lehenweiler zugemutet werden.
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 zusätzlicher Haltestelle entlang der Gechinger Straße kann nicht empfohlen werden, da es auf dieser Achse nur vereinzelte Fahrten gibt. Den Fahrgästen aus diesem Gebiet muss auch künftig ein etwas weiterer Weg zur Haltestelle Rathaus zugemutet werden.
Ehningen	Wohngebiet Herdstelle (Ehningen-Nordost)	Zur Verbesserung der Erschließung wird die Einrichtung einer Busverbindung Böblingen - Ehningen vorgeschlagen, die ggf. auch aus dem Stadtverkehr Böblingen-Sindelfingen heraus entwickelt werden kann. Da weniger als 1.000 Einwohner betroffen und die benachbarten Siedlungsflächen der Stadt Böblingen von gewerblicher Nutzung geprägt sind, erscheint eine Bedienung an Normalwerktagen im Umfang der Mindestbedienung ausreichend.
Gärtringen	Wohngebiet nordöstlich Schickhardtstraße/Speiremer Weg	Das Defizit lässt sich nicht mit vertretbarem Aufwand (neue Haltestelle, alternative Linienführung bestehender Linien) lösen. Andererseits rechtfertigt das Defizit keinen eigenen Ortsverkehr, sodass den Fahrgästen auch künftig der Fußweg zum Bahnhof Gärtringen zugemutet werden muss.
Gäufelden-Tailfingen	Wohngebiet Maueracker VI (westliches Tailfingen)	Die Anbindung dieses Bereichs an das ÖPNV-Netz könnte mit einer Änderung des Verlaufs der Linie 777 über die Maueracker- und Hauptstraße erfolgen.
Gäufelden-Öschelbronn	Südlicher Siedlungsrand (u.a. Froschberg, Taubenweg, Busardstraße)	Die Einrichtung einer Haltestelle an der Mötzingen Straße auf Höhe der Einmündung des Weißdornwegs könnte das Erschließungsdefizit beheben. Es bestehen zudem erste Überlegungen für eine Neukonzeption des Busnetzes im Bereich Mötzingen/Jettingen, wodurch dort künftig häufiger gefahren werden könnte als heute. So könnte die Linie 777, sofern sie nicht über Unterjettingen geführt wird und die Linie 790, sofern sie von Öschelbronn nach Mötzingen verlängert wird, an dieser neuen Haltestelle abfahren.

Gemarkung	Erschließungsdefizit im Bereich ...	Maßnahmenvorschlag / Weiteres Vorgehen
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 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“ (R72). 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	Einkaufszentrum Real und Gebiet um die westliche Nagolder Straße (westliches Oberjettingen)	Das in Jettingen bedienende Verkehrsunternehmen schlägt vor, im Rahmen einer möglichen Neuordnung der Buslinienverläufe im Oberen Gäu Oberjettingen über die Nagolder Straße anzufahren. Das Erschließungsdefizit könnte dadurch behoben 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	Wohngebiet um die Bietigheimer Straße sowie die westliche Hoffmannstraße	Derzeit sind Fußwegentfernungen von bis zu 600 m zur nächsten Bushaltestelle "Strohgäustraße" zu überwinden. Das Gebiet wurde bereits einmal von einer Buslinie bedient, die mangels Nachfrage wieder eingestellt wurde. Eine Behebung des Erschließungsdefizits zum gegenwärtigen Zeitpunkt erscheint daher nicht dringlich.

Gemarkung	Erschließungsdefizit im Bereich ...	Maßnahmenvorschlag / Weiteres Vorgehen
Leonberg-Gebersheim	Wohngebiet in der nördlichen Dobelstraße / An der Hohlen Eiche = Gebiet um die Haltestelle Greutstraße (Gebersheim-Nord; L. 654)	3 Fahrten Mo-Fr vorhanden; Im Interesse der durchfahrenden Fahrgäste kann auf der überörtlichen Buslinie 654 die Zahl der Stichfahrten zur Bushaltestelle „Greutstraße“ nicht ausgeweitet werden. 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.
Mötzingen	Wohngebiet Röte / Wohngebiet westlich der Brunnenstraße	Die Entfernung von den Haltestellen Iselshäuser Straße und Rathaus zum Ortsrand beträgt im Mötzingen Westen sowie im Wohngebiet Röte teilweise über 500 Meter. Deshalb soll geprüft werden, ob die bisherigen Schulbushaltestellen „In der Röte“ (etwa mittig zwischen Baisinger und Vollmaringer Straße gelegen) und „Brunnenstraße“ (auf Höhe des Ahornwegs) regulär in den Verlauf der Linie 778 integriert werden kann.
Mötzingen	Nordwest (u.a. Siemensstraße, Daimlerstraße)	Für die Linien 774 und 777 könnte an der Einmündung der Siemensstraße in die Nagolder Straße eine neue Bushaltestelle zur Behebung des Defizits entstehen.
Nufringen	Nördlicher Teil des Gewerbegebiets Riem-/Gründen	Das Gebiet soll künftig in den Linienvorlauf der Linie 753 (Gärtringen-Rohrau) integriert werden.
Rutesheim-Perouse	Wohngebiet Im Vallon (westliches Perouse)	Die Einrichtung einer Haltestelle im Verlauf der Linien 652 und 653 an der Heimsheimer Straße auf Höhe der Wilhelm-Kopp-Straße könnte das Defizit beheben.
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.
Schönaich	Um die Haltestellen Stadion, Maybachstraße und Faulhaber (Schönaich-Nord; Linie 730)	2 Fahrten Mo-Fr; das Gewerbegebiet soll künftig in den Linienvorlauf der Linie 734 integriert werden.
Sindelfingen	Gebiet um den Sternbergweg (Sindelfingen-Nordost)	Der Landkreis schlägt der Stadt Sindelfingen vor, eine bestehende Linie im Sindelfinger Nordwesten zwischen den Haltestellen Pfarrwiesengymnasium und Eschenried über Hohenzollern- und Sommerhofstraße 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 Sommerhofstraße 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	Musbergweg (Steinenbronn-Nordost)	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.

Gemarkung	Erschließungsdefizit im Bereich ...	Maßnahmenvorschlag / Weiteres Vorgehen
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 Charlotteweg (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.
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.
Weil der Stadt-Müncklingen	Um die Borsigstraße (Müncklingen-Ost)	Die Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle im Kreuzungsbereich Böblinger Straße / Borsigstraße im Verlauf der Buslinien 663 und 666 wird empfohlen.
Weil der Stadt-Schafhausen	Ortsgebiet östlich der Würm	6 Fahrten Mo-Fr vorhanden. Künftig soll der Schafhausener Osten (Haltestellen Weiler, Hohenzollernstraße, Magstadter Straße) von der Linie 766 im Umfang der Mindestbedienung angefahren werden.
Weil im Schönbuch	Um die Haltestelle Schaichhofsiedlung (Weil-West),	Vereinzelte Fahrten Mo-Fr und am Wochenende vorhanden (Linie 754); Das Fahrgastpotenzial der Schaichhofsiedlung rechtfertigt keine zusätzlichen Fahrten auf der Linie 754, 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-Tropfel 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

Anl. 5.1 - In der VDV-Schrift „Verkehrerschließung und Verkehrsangebot im ÖPNV“
5.4 sind Reisezeitempfehlungen für die Relationen der zentralörtlichen Gliederung dargestellt und erläutert (siehe Kapitel 4.2). Für das Kriterium Beförderungsgeschwindigkeit existieren derartige Empfehlungen nicht. Das Kriterium wurde ergänzt, um ggf. für den Fahrgast ungünstige Auffälligkeiten (z. B. sehr lange Umsteigezeiten) feststellen zu können.

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

Die Rechenergebnisse zeigen, dass es beim Kriterium Beförderungszeit bei einer Gegenüberstellung Ist-Werte/VDV-Sollwerte keine Defizite gibt: Sowohl die Beförderungszeiten zu den zugehörigen Mittelzentren Böblingen, Herrenberg und Leonberg als auch zum Oberzentrum Stuttgart unterschreiten die empfohlenen Maximalwerte. Beim Kriterium Beförderungsgeschwindigkeit ist erwartungsgemäß festzustellen, dass bei Schienenverbindungen oder bei Überland-Busverbindungen mit wenigen Haltestellen relativ hohe Geschwindigkeiten zu erreichen sind. Insbesondere bei innergemeindlichen Verbindungen mit überwiegender Erschließungsfunktion treten Werte unter 20 km/h nicht selten auf. Der Warnwert von 15 km/h wird allerdings nur bei wenigen Ortsteilen unterschritten (Tab. 5.2).

**Tabelle 5.2: Unterschreitungen des Warnwerts bei der Beförderungsgeschwindigkeit
(alphabetisch sortiert nach Kommunen)**

Gemarkung	Betroffene Wochentagestypen	Hintergründe/Maßnahmenvorschläge
Gäufelden-Tailfingen	Mo-Fr, Sa, So+Fe	Die Erschließungsaufgaben der Buslinie 794 in Herrenberg-Gültstein führen zu relativ langen Fahrzeiten für Tailfingen. Die Unterschreitung des Warnwerts wird allerdings durch einzelne, sehr umwegige Fahrtempfehlungen über die Linie 777 ausgelöst. Keine Maßnahme erforderlich.
Herrenberg-Haslach	Sa, So+Fe	Das vorhandene Straßennetz erzwingt relativ lange Fahrstrecken gegenüber der Luftlinie. Die Unterschreitung des Warnwerts am Wochenende wird allerdings durch einzelne, sehr umwegige Fahrtempfehlungen über Hin- und Rückkurse der Linie 774 (teilweise bis Nagold) ausgelöst. Keine Maßnahme erforderlich.
Herrenberg-Kayh	Sa, So+Fe	Die Regelverbindung Kayh - Herrenberg liegt deutlich über dem Warnwert. Dessen Unterschreitung am Wochenende wird durch einzelne, sehr umwegige Fahrtempfehlungen über Entringen mit Umstieg auf die Ammertalbahn ausgelöst. Keine Maßnahme erforderlich.
Herrenberg-Mönchberg	Sa	Die Regelverbindung Mönchberg - Herrenberg liegt deutlich über dem Warnwert. Dessen Unterschreitung an Samstagen wird durch einzelne, sehr umwegige Fahrtempfehlungen über Entringen mit Umstieg auf die Ammertalbahn ausgelöst. Keine Maßnahme erforderlich.
Jettingen-Sindlingen	So+Fe	Die Regelverbindung Sindlingen - Herrenberg liegt deutlich über dem Warnwert. Dessen Unterschreitung an Sonn- und Feiertagen wird allerdings durch einzelne, sehr umwegige Fahrtempfehlungen über Hin- und Rückkurse der Linie 774 (teilweise bis Nagold) ausgelöst. Keine Maßnahme erforderlich.
Waldenbuch-Glashütte	Sa, So+Fe	Am Wochenende ist der kleine Stadtteil Glashütte nur über ein Ruftaxi an das überörtliche Busnetz angebunden. Der dadurch notwendige Umstieg mit großzügig bemessenem Fahrzeitpuffer löst die Unterschreitung des Warnwerts aus. In Anbetracht der Einwohnerzahl von Glashütte ist dieses Bedienungskonzept jedoch vertretbar. Keine Maßnahme vorgesehen.
Weil im Schönbuch-Breitenstein	Mo-Fr, Sa	Die Breitenstein bedienenden Buslinien sind zusätzlich mit innerörtlichen Erschließungsaufgaben (Holzgerlingen, Schönaich) beaufschlagt, wodurch die Beförderungsgeschwindigkeit sinkt. Möglicherweise eröffnet der angestrebte Ausbau der Schönbuchbahn Spielräume für eine beschleunigte Anbindung an diese Bahnlinie. Derzeit jedoch keine Maßnahme vorgesehen.
Weil im Schönbuch-Neuweiler	Mo-Fr, Sa	Die Neuweiler bedienenden Buslinien sind zusätzlich mit innerörtlichen Erschließungsaufgaben (Holzgerlingen, Schönaich) beaufschlagt, wodurch die Beförderungsgeschwindigkeit sinkt. Möglicherweise eröffnet der angestrebte Ausbau der Schönbuchbahn Spielräume für eine beschleunigte Anbindung an diese Bahnlinie. Derzeit jedoch keine Maßnahme vorgesehen.

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

5.2.3 Bedienungshäufigkeiten

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

Anl. 4.2 Die Anforderungen für die Mindestbedienung entlang der Achsen sind in Anlage 4.2 dargestellt.

**Tabelle 5.3: Unterschreitungen der Mindestbedienung und Maßnahmenvorschläge
(sortiert nach Verkehrstagen)**

Montag bis Freitag			
Relation	Defizit (in FP)	Lösungsvorschlag	Zusätzliche FP
Gärtringen-Nufringen Gewerbegebiet	11	Das Nufringer Gewerbegebiet wird von den S-Bahn-Stationen Gärtringen und Nufringen nur teilweise erschlossen. Die zusätzlich notwendige Busanbindung könnte jedoch vergleichsweise aufwandsarm aus der Linie 753 (Gärtringen-Rohrau) heraus entwickelt werden. Wegen der ausschließlich gewerblichen Nutzungen erscheint eine Bedienung an Normalwerktagen (Mo-Fr) ausreichend.	11
Bondorf-Mötzingen	2	Das Defizit soll im Rahmen der Neustrukturierung der Linien 777 (Nagold-Altingen) und 778 (Nagold - Bondorf) behoben werden (siehe Kapitel 6 b).	2
Kuppingen- Oberjesingen	2	Das Defizit soll durch zwei zusätzliche Fahrtenpaare zwischen Herrenberg und Deckenpfronn (Linie 773) behoben werden. Die Behebung des Defizits durch die Einbeziehung vorhandener Rufauto-Fahrten scheidet wegen hoher Fahrgastzahlen im Zulauf auf Herrenberg (über 1.000 Fahrgäste pro Tag und Richtung) aus.	2
Dagersheim-Aidlingen	2	Das Defizit soll durch drei zusätzliche Fahrtenpaare zwischen Böblingen und Aidlingen (Linie 763), behoben werden. Die Behebung des Defizits durch die Einbeziehung vorhandener Rufauto-Fahrten scheidet wegen hoher Fahrgastzahlen zwischen Aidlingen und Dagersheim (über 1.000 Fahrgäste pro Tag und Richtung) aus.	2
Leinfelden- Steinenbronn	3	Das Defizit ist im Zusammenhang mit dem rechnerischen Überangebot auf der Relation Echterdingen - Steinenbronn zu bewerten. In Anbetracht der dadurch grundsätzlich gut abgedeckten Anbindung an die Filder-S-Bahn wird gegenwärtig kein Handlungsbedarf gesehen.	0
Holzgerlingen- Altdorf	3	Das Defizit wird durch drei abendliche Rufauto-Fahrten in Lastrichtung ausgeglichen. Außerdem haben die Fahrgäste aus Altdorf Richtung Böblingen und Stuttgart mit der Buslinie 752 über Ehningen weitere Fahrmöglichkeiten zur S-Bahn-Linie 1.	0

Samstag			
Relation	Defizit (in FP)	Lösungsvorschlag	Zusätzliche FP
Ehningen-Hildrizhausen	10	Im Osten von Ehningen sind über 1.000 Einwohner nicht von der S-Bahn erschlossen, weshalb dort auch am Wochenende eine Busbedienung angeboten werden sollte. Es wird vorgeschlagen, dies im Rahmen der Linie 752 (Holzgerlingen - Hildrizhausen - Ehningen) zu gewährleisten.	10
Dagersheim-Aidlingen	4	Das Defizit kann durch vier zusätzliche Fahrtenpaare zwischen Böblingen und Aidlingen (Linie 763), die nach Möglichkeit bis Dachtel durchgebunden werden sollen, behoben werden. Die Behebung des Defizits durch die Einbeziehung vorhandener Rufauto-Fahrten scheidet wegen hoher Fahrgastzahlen zwischen Aidlingen und Dagersheim (über 1.000 Fahrgäste pro Tag und Richtung) aus.	4
Herrenberg-Gültstein-Tailfingen	3	Das Defizit muss nur teilweise behoben werden, da das Busangebot abends durch drei Rufauto-Fahrten in Lastrichtung ergänzt wird. Da aber maximal 80 Prozent der Mindestbedienung über Rufauto-Fahrten abgedeckt werden dürfen, soll ein zusätzliches Fahrtenpaar im Linienverkehr eingerichtet werden.	1
Kuppingen-Oberjesingen	1	Das Defizit soll durch ein zusätzliches Fahrtenpaar zwischen Herrenberg und Deckenpfronn (Linie 773) behoben werden. Die Behebung des Defizits durch die Einbeziehung vorhandener Rufauto-Fahrten scheidet wegen hoher Fahrgastzahlen im Zulauf auf Herrenberg (über 1.000 Fahrgäste pro Tag und Richtung) aus.	1
Holzgerlingen-Altendorf	2	Das Defizit wird durch vier abendliche Rufauto-Fahrten in Lastrichtung ausgeglichen.	0
Weil der Stadt-Merklingen	1	Das Defizit wird durch drei abendliche Rufauto-Fahrten in Lastrichtung ausgeglichen.	0
Herrenberg-Gültstein-Mönchberg	1	Das Defizit wird durch vier abendliche Rufauto-Fahrten in Lastrichtung ausgeglichen.	0
Herrenberg-Haslach	2	Das Defizit wird durch drei abendliche Rufauto-Fahrten ausgeglichen.	0

Sonn- und Feiertag			
Relation	Defizit (in FP)	Lösungsvorschlag	Zusätzliche FP
Leonberg-Höfingen	8	Da ein Großteil der Höfinger Ortslage nicht von der S-Bahn erschlossen ist, soll die Linie 651 künftig auch sonntags zwischen Leonberg und Höfingen mit acht Fahrtenpaaren verkehren.	8
Ehningen-Hildrizhausen	7	Im Osten von Ehningen sind über 1.000 Einwohner nicht von der S-Bahn erschlossen, weshalb dort auch am Wochenende eine Busbedienung angeboten werden sollte. Es wird vorgeschlagen, dies im Rahmen der Linie 752 (Holzgerlingen - Hildrizhausen - Ehningen) zu gewährleisten.	7
Oberjesingen-Deckenpfronn	1	Die Defizite sollen durch sechs zusätzliche Fahrtenpaare zwischen Herrenberg und Deckenpfronn (Linie 773) behoben werden. Die Behebung des Defizits durch die Einbeziehung vorhandener Rufauto-Fahrten scheidet wegen hoher Fahrgastzahlen im Zulauf auf Herrenberg (über 1.000 Fahrgäste pro Tag und Richtung) aus.	6
Kuppingen-Oberjesingen	4		
Herrenberg-Affstätt-Kuppingen	6		
Weil der Stadt-Merklingen	6	Das Defizit muss nur teilweise behoben werden, da das Busangebot abends durch vier Rufauto-Fahrten in Lastrichtung ergänzt wird. Da aber maximal 80 Prozent der Mindestbedienung über Rufauto-Fahrten abgedeckt werden dürfen, sollen vier zusätzliche Fahrtenpaare, die ab Merklingen ggf. nach Möncklingen oder Hausen weitergeführt werden sollen, angeboten werden.	4
Herrenberg-Gültstein-Tailfingen	1	Das Defizit wird durch vier abendliche Rufauto-Fahrten in Lastrichtung ausgeglichen.	0
Darmsheim-Döffingen	1	Das Defizit wird durch zwei abendliche Rufauto-Fahrten in Lastrichtung ausgeglichen.	0
Gärtringen-Rohrau	1	Das Defizit wird durch zwölf abendliche Rufauto-Fahrten in Lastrichtung ausgeglichen.	0
Merklingen-Möncklingen	1	Das Defizit wird durch vier abendliche Rufauto-Fahrten in Lastrichtung ausgeglichen.	0
Herrenberg-Mönchberg-Kayh	1	Das Defizit wird durch drei abendliche Rufauto-Fahrten in Lastrichtung ausgeglichen.	0

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

6 Rahmenvorgaben und Einzelziele

Das Instrument des Nahverkehrsplans wirkt durch seine Einbindung in das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) insbesondere im Verhältnis zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen. Die im Nahverkehrsplan enthaltenen Rahmenvorgaben und Ziele richten sich deshalb primär an die im Landkreis vorhandenen oder ggf. neu hinzukommenden Betreiber von Linienverkehren. Der Landkreis 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.

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

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

6.1 Basisangebot und verkehrlich sinnvoller Status quo

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 ggf. in Kapitel 5 angepasste Angebotsniveau wird gemeinsam mit den in Kapitel 6.3 festgelegten Beförderungsqualitäten als Basisangebot des Landkreises Böblingen definiert.

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

Das Basisangebot wird durch ein weitergehendes Verkehrsangebot ergänzt: Um das bewährte derzeitige Fahrplanangebot nicht zu gefährden, soll im überörtlichen Bereich auch der aktuelle Angebotsumfang vom Landkreis sichergestellt werden. Voraussetzung dafür ist allerdings, dass eine Mindestauslastung von zehn Fahrgästen je Fahrt am stärksten Querschnitt nicht unterschritten wird und der jeweilige Linienabschnitt prinzipiell Bestandteil der Mindestbedienung gem. Abbildung 4.4 ist. Dieser Angebotsstandard wird im Folgenden als „verkehrlich sinnvoller Status quo“ bezeichnet. Die Sicherstellung von Basisangebot und verkehrlich sinnvollem

Status quo steht allerdings unter dem Vorbehalt einer gesonderten Beschlussfassung durch den Kreistag.

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

6.2 **Ausreichende Verkehrsbedienung**

Für die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr ist der Landkreis als Aufgabenträger zuständig (§ 8 Abs. 3 Satz 1 PBefG i.V.m. § 6 Abs. 1 Satz 1 ÖPNVG BW). Er definiert dazu die Anforderungen an die ausreichende Verkehrsbedienung (§ 8 Abs. 3 Satz 2 PBefG) in diesem NVP.

Die ausreichende Verkehrsbedienung ist in Kapitel 6.4 auf Basis der einzelnen Linie bzw. Verkehrsräume dargestellt. Die ausreichende Verkehrsbedienung wurde folgendermaßen hergeleitet:

Überörtliche Linien: Bei überörtlichen Linien entspricht die ausreichende Verkehrsbedienung dem Verkehrlich sinnvollen Status quo (siehe 6.1).

Überörtliche Linien oder Linienabschnitte, die nicht Bestandteil der Mindestbedienung gem. Abbildung 4.4 sind: Für diese Linien bzw. Linienabschnitte wurde keine ausreichende Verkehrsbedienung festgelegt.

Innerörtliche Linien und Stadtverkehrsnetze: Bei innerörtlichen Linien bzw. Stadtverkehrsnetzen (Kapitel 6.4.4, 6.4.10 und 6.4.15) stellt der Status quo die ausreichende Verkehrsbedienung dar. Über das Basisangebot hinausgehende Verkehrsleistungen sind von den Städten/Kommunen zu finanzieren.

Zudem werden Fahrten, die aufgrund des finanziellen Engagements eines privaten Investors eingerichtet wurden, nicht der ausreichenden Verkehrsbedienung zugeordnet. Eine Ausnahme von dieser Regel wird lediglich dann gemacht, wenn diese privat finanzierten Fahrten Bestandteil des Basisangebots sind.

Die dargestellten Festlegungen schließen eine abschließende Präzisierung oder Korrektur dieser Anforderungen im Rahmen einer den wettbewerblichen Verfahren vorgeschalteten Vorabbekanntmachung nicht aus.

Über die Finanzierung der ausreichenden Verkehrsbedienung trifft der Kreistag eine gesonderte Entscheidung.

6.3 Rahmenvorgaben für die Erstellung des Verkehrsangebots

Das öffentliche Verkehrsangebot im Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart soll sich nicht nur durch eine angemessene Bedienungsqualität, sondern auch durch eine hohe Beförderungsqualität auszeichnen. Die Verbundlandkreise einschließlich des Landkreises 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 mit den Verkehrsunternehmen explizit vereinbart werden.

6.3.1 Tarif und Verkauf

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

Merkmal	Anforderung
Anwendung des Verbundtarifs	<p>Für alle Fahrgastfahrten mit Start und Ziel innerhalb des Verbundraums wenden die Verkehrsunternehmen den VVS-Tarif an. Grundsätzlich ausgenommen hiervon sind die Fernzüge der Deutschen Bahn AG (ICE, IC, EC) oder vergleichbare Produkte anderer Anbieter sowie Angebote des Fernbusverkehrs nach § 42a PBefG. Von diesem Grundsatz kann abgewichen werden, sofern es zu einer entsprechenden Vereinbarung mit dem VVS zur Anwendung des VVS-Tarifs kommt. Mit der Tarifierung werden auch die Beförderungsbedingungen des VVS einschließlich der darin enthaltenen Serviceleistungen (z. B. Fahrradmitnahme, „Halt auf Wunsch“) anerkannt und eingehalten. Ausnahmen von diesen Regelungen können für Ruf- und Linientaxis, Bürgerbusse o. ä. in Absprache mit dem Landkreis und der VVS GmbH zugelassen werden. Von der Anwendung des Gemeinschaftstarifs können – genehmigt durch das Landratsamt – auch Sonderformen des Linienverkehrs gemäß § 43 PBefG ausgenommen werden.</p> <p>Die Verkehrsunternehmen gewährleisten die jederzeitige Einhaltung des Ticketvertriebs nach den hier genannten Standards in den eigenen Fahrzeugen und den Fahrzeugen eingesetzter Subunternehmer.</p> <p>Alle für die Einführung und Anwendung des VVS-Tarifs sowie für Tarifierungen notwendigen Tarifierträge werden von der VVS GmbH im Namen der Verkehrsunternehmen bei den zuständigen Genehmigungsbehörden gestellt. Hierfür wird die VVS GmbH von den Verkehrsunternehmen mit dem Abschluss einer Vergütungsvereinbarung mit der Verbundgesellschaft bevollmächtigt. Die Unternehmen setzen geplante Tarifieränderungen zum Gültigkeitszeitpunkt um.</p>
Fahrausweise	<p>Die Ausgabe von Tickets erfolgt in einem von der VVS GmbH vorgegebenen Format und nur auf Ticketpapier, dessen Verwendung die VVS GmbH genehmigt hat. Die Bestellung des zu nutzenden Ticketpapiers obliegt den Verkehrsunternehmen, während die Bestellorganisation zur Beschaffung des Ticketpapiers für die Vertriebstechnik durch die VVS GmbH erfolgt. Die Papierspezifikationen für sämtliche Vertriebskanäle innerhalb des VVS-Gebietes werden bei Bedarf von der VVS GmbH zur Verfügung gestellt. Der Druckauftrag wird durch die VVS GmbH im Rahmen der Gesamtbestellung für alle Unternehmen erteilt. Die Kosten für die Herstellung und Lieferung des Ticketpapiers</p>

	<p>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.</p> <p>Die Verkehrsunternehmen sind für eine ordnungsgemäße Aufbewahrung zugesandter Tickets oder Wertmarken verantwortlich. Sollten Ticketrohlinge verloren gehen, informieren sie die VVS GmbH unverzüglich. Die Unternehmen haften für den schuldhaften Verlust von Tickets in Höhe ihres tariflichen Nennwerts. Es wird daher der Abschluss einer entsprechenden Versicherung empfohlen. Erkenntnisse über gefälschte oder unrechtmäßig erworbene Tickets geben die Unternehmen der VVS GmbH ebenfalls zeitnah bekannt.</p> <p>Spätestens zwei Monate nach einer Tarifänderung liefern die Unternehmen ihre nicht verkauften Wertmarken und den Ticketbestand an die VVS GmbH zurück. Andernfalls ist die VVS GmbH berechtigt, in begründeten Fällen den vollen Ticketwert der nicht zurück gelieferten Tickets in Rechnung zu stellen.</p>
Verkauf in den Fahrzeugen (Sortiment)	<p>In Linienbussen werden mindestens die Tickets des Gelegenheitsverkehrs, also EinzelTickets, Kurzstreckentickets, 4er-Tickets und TagesTickets incl. Metropol-, Baden-Württemberg-Tickets, verkauft. Ausnahmen von diesen Regelungen können für Ruf- und Linientaxis sowie für reine Schülerfahrten in Absprache mit dem Landkreis und der VVS GmbH zugelassen werden.</p> <p>Im Schienenverkehr kann auf den Verkauf im Fahrzeug verzichtet werden, wenn der Fahrscheinerwerb für Gelegenheitskunden an allen Haltestellen ermöglicht wird.</p>
Verkauf in den Fahrzeugen (Technik)	<p>Linienbusse werden mit den im VVS aktuell notwendigen Verkaufs- und Kontrollgeräten (derzeit personalbediente Fahrscheindrucker sowie Entwerter und Barcode-Lesegeräte, künftig auch e-Ticket-Lesegeräte) ausgestattet. Ausnahmen sind nur kurzfristig für den Ausfall derartiger Fahrzeuge oder der Verkaufsgeräte möglich. In diesen Fällen wird der Verkauf und die Entwertung mittels Notfahrscheinen und Handstempel sichergestellt. Auch für einzelne tarifliche Sonderangebote können in Absprache mit der VVS GmbH Notfahrscheine (Blockverkauf) zum Einsatz kommen.</p> <p>Ausnahmen von diesen Regelungen können für Ruf- und Linientaxis sowie für reine Schülerfahrten in Absprache mit dem Landkreis und der VVS GmbH zugelassen werden.</p> <p>Im Schienenverkehr erfolgt der Ticketverkauf an Ticketautomaten, die in der Regel an allen Haltestellen aufgestellt sind. Dort müssen mindestens sämtliche Tickets des Gelegenheitsverkehrs zu erwerben sein. Entwerter sind in den Fahrzeugen oder auf den Bahnsteigen zulässig. In Abstimmung mit dem Landkreis und der VVS GmbH kann im Ausnahmefall auch alternativ die Installation von Ticketautomaten in den Fahrzeugen zugelassen werden. In diesem Fall sind auch die Entwerter zwingend dort zu installieren.</p>

Verkauf an Haltestellen	Haltestellen des Schienenverkehrs sind grundsätzlich mit Fahrausweisautomaten ausgestattet, wenn in den Fahrzeugen kein Fahrscheinverkauf stattfindet. Zur Stabilisierung der Betriebsabläufe im Busverkehr wird zudem empfohlen, Bushaltestellen mit einem Aufkommen von mehr als 200 Gelegenheitskunden an Normalwerktagen ebenfalls mit Fahrausweisautomaten auszustatten.
Beseitigung von Gerätestörungen	Gerätestörungen in den Fahrzeugen werden möglichst kurzfristig, spätestens jedoch vor dem nächsten Einsatztag behoben. Hierfür wird eine Reserve- oder Ersatzteilhaltung in geeignetem Umfang vorgesehen. Störungen stationärer Verkaufsgeräte werden innerhalb von 24 Stunden beseitigt.
Fahrausweis-kontrolle	Die Einnahmesicherung ist Aufgabe der Verkehrsunternehmen. Die Tickets werden außerhalb des Schienenverkehrs beim Zustieg durch den Fahrer sowie stichprobenartig im Fahrzeug durch Prüfpersonal kontrolliert. Im Schienenverkehr erfolgt die Kontrolle ausschließlich durch Prüfpersonal. 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 Veranstalter 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. März 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). Die Verkehrsunternehmen begleiten diese Umstellung konstruktiv und schließen die notwendigen vertraglichen Vereinbarungen mit der VVS GmbH und eventuellen Zuschussgebern ab. Die Unternehmen halten die damit verbundenen Regularien des Datenaustauschs ein.

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

6.3.2 Fahrzeug-Ausstattung

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

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

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

Merkmal	Anforderung
Niederflur	Im Linienverkehr setzen die Unternehmen ausschließlich Niederflur- oder Low-Entry-Fahrzeuge ein. Zur bedarfsweisen Erleichterung des Ein- und Ausstiegs ist eine manuelle Klapprampe oder eine mindestens gleichwertige Ersatzlösung vorhanden. Für Verstärker-, Sonder- und Ersatzfahrten können vom Landkreis Ausnahmen zugelassen werden.
Klimaanlage	Im Linienverkehr werden Fahrzeuge mit Klimaanlagen für Fahrerplatz und Fahrgastraum eingesetzt. Für Verstärker-, Sonder- und Ersatzfahrten können vom Landkreis Ausnahmen zugelassen werden.

Antrieb	Neu zu beschaffende Linienbusse werden mit energiesparenden und emissionsarmen Antrieben entsprechend den geltenden Vorschriften ausgestattet.
Anzeige von Fahrtziel und Liniennummer	Damit wartende Fahrgäste ankommende Fahrzeuge schnell identifizieren können, wird die Liniennummer vorn, hinten und an der rechten Fahrzeugseite beschildert. Zusätzlich wird das Endziel vorne und an der rechten Fahrzeugseite angezeigt. Einzelheiten werden in den „Normen Fahrgastinformation“ des VVS geregelt. Bei Ruf- oder Linientaxis reicht die Anzeige der Liniennummer in einer Größe von mindestens 10 Zentimetern an der Vorderseite aus.
Ankündigung der Haltestellen	Haltestellen werden rechtzeitig vor dem Halt optisch und akustisch angekündigt. Dieser Service ist auch im Hinblick auf die vom Gesetzgeber geforderte Barrierefreiheit des ÖPNV notwendig. Zur besseren Verständlichkeit werden für die akustische Ankündigung der Haltestellen automatische Ansagen verwendet. Die optische Anzeige besteht mindestens aus dem Namen der nächsten Haltestelle. Werden Monitore eingesetzt, sollen diese für weitergehende Informationen genutzt werden. Details hierzu sind in den „Normen Fahrgastinformation“ des VVS enthalten. In einem Solofahrzeug ist mindestens eine Anzeige enthalten, die ausschließlich der Fahrgastinformation dient. In Gelenkbussen werden 2 Anzeigen, davon eine im Bereich des Nachläufers, benötigt. 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. Die mittlere und hintere Tür erhält (jeweils) den Aufkleber „Einstieg nur vorne“. Unterlagen zu Größe und Anbringungsort der Signets sind im Handbuch „Normen Fahrgastinformation“ des VVS ersichtlich. Linien- und Ruftaxis sind von dieser Regel ausgenommen.
Kommunikationsmöglichkeiten	Um die Fahrgäste in besonderen Situationen aktuell informieren zu können, verfügen die Fahrzeuge im Innenraum über eine Lautsprechanlage mit Mikrofon am Fahrerarbeitsplatz. Bei Störung der Ansagegeräte werden die Haltestellen vom Fahrpersonal über das Mikrofon ausgerufen. Auch ist gewährleistet, dass der Fahrer jederzeit mit der Leitstelle kommunizieren kann.
Ausweisung bestimmter Funktionsbereiche	Über die vorrangige Nutzung bestimmter Bereiche des Fahrzeuginnenraums informieren Piktogramme. Sitzplätze in direkter Nähe zum Fahrer und im Bereich der Türen werden als Sitzplätze für Schwerbehinderte ausgewiesen. Sonderflächen werden als Stellplätze für Kinderwagen, Rollstühle und Fahrräder gekennzeichnet. Die Inneneinrichtung soll die Richtlinie 2001/85/EG erfüllen.

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

6.3.3 Haltestellen-Ausstattung

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

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.
Informations-vitrine	Im Bereich der Haltestelle ist in Blickhöhe eine Vitrine für Aushangfahrpläne, der Tarifinformation und dem Umgebungsplan (Stadtplanausschnitt) angebracht. Die Montage kann dabei am Haltestellenmast, im Fahrgastunterstand oder an benachbarten

	<p>Bauwerken erfolgen. Die Größe der Vitrinen richtet sich nach der Anzahl der Linien, die an der jeweiligen Haltestelle abfahren. Dabei kommen die VVS-weit einheitlichen, modulartig aufgebauten Aushangvitri- ninen mit Platz für 4 oder 6 DIN A4-Aushänge zum Einsatz. Näheres ist in den „Normen Fahrgastinformation“ des VVS geregelt.</p> <p>An Verknüpfungspunkten oder an Haltestellen mit vielen bedienenden Linien können auch DIN A0-Vitrinen erforderlich werden.</p>
Dynamische Anzeigen	<p>An zentralen Haltestellen oder Haltestellen mit hohem Fahrgastaufkommen kann die Ausstattung mit dynamischen Informationsanzeigen sinnvoll sein. Deren Installation und Unterhaltung ist in der Regel durch vertragliche Vereinbarungen mit dem Verkehrsunternehmen, der Markungsgemeinde und der VVS GmbH zu regeln. Darstellung und Inhalte der DFI ist in den Normen Fahrgastinformation festgelegt.</p> <p>Soweit ein Verkehrsunternehmen die Zuständigkeit für eine Haltestelle von einem anderen Verkehrsunternehmen übernimmt, werden im Interesse der Kunden sowie zum Schutz von Fördermitteln dem neu hinzukommenden Verkehrsunternehmen auch die zugehörigen vertraglichen Verpflichtungen übertragen.</p>
Instandhaltung und Pflege	<p>Die Betreuung und Unterhaltung der Haltestellen wird in Absprache mit der VVS GmbH geregelt. An den Haltestellen sind die Verkehrsunternehmen für die Informationsvitri- ninen und die Ausstattung der Haltestellen mit Informationsmedien zuständig. An Haltestellen, wo Linien mehrerer Verkehrsunternehmen verkehren, richtet sich die Zuständigkeit nach der Bedienungshäufigkeit, soweit nicht eine andere Zuordnung (z. B. Bedienungsgebiet, Nähe zum Betriebshof) zweckmäßiger erscheint und zwischen den Verkehrsunternehmen vereinbart ist. Die Instandhaltung und Pflege der Haltestellen-Möblierung (Unterstände, Sitzmöglichkeiten, Haltestellenmast, ...) liegt in der finanziellen Verantwortung der zuständigen Kommune bzw. des zuständigen Straßenbaulastträgers.</p>
Informationsinhalte	<p>Die Aushangmaterialien werden von der VVS GmbH gedruckt und laminiert oder auch digital, z.B. für die Erstellung von Komplettaushängen, zur Verfügung gestellt. Sowohl zum Fahrplanwechsel als auch bei unterjährigen Änderungen der Aushangmaterialien tauschen die Verkehrsunternehmen die Aushänge spätestens bis zum Gültigkeitsbeginn der neuen Aushänge aus. Mit dem Austausch soll jedoch frühestens eine Woche vor dem Gültigkeitsbeginn begonnen werden. Gleichmaßen ist mit Änderungen bei der Linien- und Haltestellenbeschilderung zu verfahren.</p> <p>In Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen kann die VVS GmbH eigenständig Anpassungen an Informationselementen der Haltestelle vornehmen, insbesondere dann, wenn diese nicht den geltenden „Normen Fahrgastinformation“ entsprechen.</p>

Haltestellen-namen	Haltestellen haben zur Erleichterung der lokalen Identifikation einen eindeutigen und leicht verständlichen Haltestellennamen, dabei sind innerhalb des Gebiets der VVS GmbH Regeln zu beachten. Details sind in den „Normen Fahrgastinformation“ des VVS dargelegt. In jedem Fall ist bei der Benennung von Haltestellen eine Abstimmung mit der VVS GmbH notwendig. Bestehende Haltestellen werden nur dann umbenannt, wenn es dem Fahrgast bessere Information und Orientierung bietet.
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 Haltestellen-Möblierung liegt in der finanziellen Verantwortung der zuständigen Kommune bzw. des zuständigen Baulastträgers. Durch Vandalismus und/oder auf andere Weise anonym entstandene Schäden werden von der finanziell verantwortlichen Stelle zur Anzeige gebracht. 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, wird diese vom verursachenden Verkehrsunternehmen angestoßen. Ggf. erfolgt zwischen diesem und dem betreuenden Unternehmen eine Absprache hinsichtlich der durchzuführenden Arbeiten und der Kostentragung. Jede Veränderung der Informationsinhalte wird mit der VVS GmbH abgestimmt.

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

6.3.4 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

und Aufgaben- und Finanzierungsträgern sowie der Verbundgesellschaft. Die sinnvollerweise bei der Verbundgesellschaft konzentrierten, übergeordneten Aufgaben können von dort nur dann mit Erfolg durchgeführt werden, wenn die notwendigen Grundlageninformationen zur Verfügung gestellt werden.

Merkmal	Anforderung
Abstimmungspflicht bei Namen und Nummern	Die Verkehrsunternehmen stimmen die Einführung neuer oder die Änderung bestehender Haltestellen- und Linienbezeichnungen mit der VVS GmbH ab, um eine durchgängige, widerspruchsfreie Fahrgastinformation zu gewährleisten.
Informationspflicht beim Leistungsangebot	<p>Die erbrachten Leistungen im Linienverkehr einschließlich regelmäßiger Verstärkerleistungen werden vollumfänglich und kostenfrei dem Landkreis und der VVS GmbH gegenüber offen gelegt. Ebenso besteht eine Mitteilungspflicht für Veränderungen im Fahrplanangebot – auch für solche geringfügiger Natur.</p> <p>Neben den Fahrplandaten, die die VVS GmbH für die Fahrgastinformation, das Monitoring der Betriebsleistungen sowie die Planung von Verkehrserhebungen nutzt, werden dort auch Geographiedaten (Fahrtrouten, Lage von Haltestellen) benötigt. Die Verkehrsunternehmen stellen diese Informationen der VVS GmbH zeitgerecht zur Verfügung. Wegen der flächendeckenden Aktualisierung der Informationsangebote anlässlich des Fahrplanwechsels erhält das Unternehmen hierfür von der VVS GmbH vorab einen Terminplan. Unterjährige Veränderungen werden spätestens 14 Tage vor der Inkraftsetzung mitgeteilt. Die VVS GmbH veröffentlicht die Daten in ihren Printmedien (Aushangfahrpläne, Fahrplanbücher, Minifahrpläne, Stadtplanausschnitte, Verkehrslinienpläne) und in der Elektronischen Fahrplanauskunft (EFA) im Internet, auf stationären elektronischen Abfahrtstafeln oder auf mobilen Endgeräten.</p> <p>Für den Fahrplanwechsel werden den Verkehrsunternehmen Ausdrücke der Fahrplandaten aus dem laufenden Fahrplan zur Verfügung gestellt. In diesen Tabellen heben die Unternehmen alle Änderungen besonders hervor und übermitteln diese der VVS GmbH. Dies gilt auch für den Fall, dass Fahrplandaten per Datenschnittstelle zur Verfügung gestellt oder von den Unternehmern per Web-Zugriff selbst ins VVS-Fahrplanerfassungssystem (DIVA) eingegeben werden. Zusätzlich informieren die Unternehmen über Neuerungen und Änderungen bezüglich der Lage von Haltestellen - z. B. durch Einzeichnen in einer Karte.</p> <p>Die Gründe für Fahrplanänderungen (sowohl zum Fahrplanwechsel als auch unterjährig) werden der VVS GmbH rechtzeitig mitgeteilt, um die Änderungen im Internet und über Pressemeldungen kommunizieren zu können.</p>

	<p>Für die Nahverkehrspläne geben die Verkehrsunternehmen auf Anfrage über die Anzahl der in einem oder mehreren Teilnetzen eingesetzten Fahrzeuge insgesamt sowie ggf. nach Merkmalen gegliedert Auskunft.</p>
Ermittlung und Weitergabe von Echtzeit-Daten	<p>Sofern die Verkehrsunternehmen über Echtzeit-Daten verfügen, werden diese kostenlos über die definierten Schnittstellen gemäß VDV-Schriften 454 und 453 bereitgestellt. Andernfalls nehmen die Unternehmen am mandantenfähigen Rechnergestützten Betriebsleitsystem (RBL) light des VVS teil. Im Rahmen dieser Teilnahme erhält der VVS von den Verkehrsunternehmen auch betriebliche Daten (z. B. Umläufe). Der Umgang mit solchen Daten wird im Vertrag „Teilnahme am mandantenfähigen RBL light des VVS“ geregelt.</p> <p>Die Ist-Abfahrtszeiten der Verkehrsmittel werden in den Auskunftsmedien des VVS veröffentlicht. In Absprache mit der VVS GmbH stellen die Verkehrsunternehmen sicher, dass die technischen Voraussetzungen für die Ermittlung von Echtzeit-Daten in den Fahrzeugen gegeben sind.</p>
Ereignis-Management-System	<p>Informationen zu geplanten Fahrplanänderungen einschließlich Baustellen mit Auswirkungen auf den Betrieb sowie Verstärkungen bei Großveranstaltungen und alle Betriebsstörungen werden von den Verkehrsunternehmen im Ereignis-Management-System (EMS) der VVS GmbH bereitgestellt, damit die Kunden über Internet, SMS und E-Mail informiert werden können. Dieser Service wird mindestens während der üblichen Bürozeiten angeboten.</p>
Anschluss-Sicherung	<p>Im Zu- und Abbringerverkehr mit Bussen werden in betrieblich vertretbaren Grenzen Anschlüsse an übergeordnete ÖPNV-Verkehrslinien (Regionalzüge, S-Bahn-Linien, Stadtbahn-Linien, im Regionalverkehr auch zu Regionalbahnen und Buslinien) sichergestellt. Insbesondere im Spätverkehr wird der Anschluss-Sicherung höhere Priorität als der Pünktlichkeit eingeräumt. Soweit Buslinien in Anschlussknoten mit Buslinien anderer Verkehrsunternehmen planmäßig verknüpft sind, werden Fahrplanänderungen mit dem Landkreis und der VVS GmbH abgestimmt.</p> <p>Langfristig sollen abgestimmte Standards zur Anschlusssicherung umgesetzt werden, an denen sich die Verkehrsunternehmen beteiligen. Durch die RBL-Systeme und den verkehrsmittelübergreifenden Austausch der Ist-Daten sind die grundlegenden technischen Voraussetzungen geschaffen, eine Bahn-Bus- (bzw. Bus-Bus-) Anschlusssicherung durchzuführen. Zuvor werden die Orte und Fahrten, für die die Anschlusssicherung gilt, sowie die maximalen Wartezeiten der Anschlussverkehrsmittel sorgfältig ausgewählt.</p>

Weiterentwicklung des Verkehrsnetzes	Die Verkehrsunternehmen sind kontinuierlich aufgerufen, Vorschläge zur Optimierung ihrer Linienverkehre zu entwickeln. Auch sollen sie Planungsvorschläge des Landkreises oder der VVS GmbH hinsichtlich der Umsetzbarkeit bewerten und ggf. Alternativen hierzu benennen. Dies schließt insbesondere die Prüfung vorgeschlagener Fahrwege und Fahrzeiten ein.
Mitwirkung bei Erlösberechnungen	Zur Abschätzung lokaler Erlössituationen sind im Einzelfall Daten von Fahrausweisverkäufen auf bestimmten Linien oder an bestimmten Automaten zu ggf. eingegrenzten Zeitbereichen notwendig. Bei Bedarf stellen die Unternehmen solche Informationen dem Landkreis und der VVS GmbH zur Verfügung.

6.3.5 Kundenservice und kundenwirksame Qualität

Auch bei Anwendung des Verbundtarifs bleiben die Verkehrsunternehmen die direkten Vertragspartner der Fahrgäste. In den Verkaufsstellen und vor allem in den Fahrzeugen haben sie zudem direkten Kontakt mit den Kunden. Sie prägen deshalb entscheidend das Bild des öffentlichen Nahverkehrs im Verbundgebiet, wie es von den Fahrgästen wahrgenommen wird. Es ist daher unverzichtbar, dass die Verkehrsunternehmen durch ein qualitativ hochwertiges Beförderungsangebot und ein serviceorientiertes Verhalten im Umgang mit den Kunden die insgesamt hohe Wertschätzung des ÖPNV im Landkreis Böblingen sowie im gesamten VVS-Raum festigen und ausbauen.

Merkmal	Anforderung
Kontaktmöglichkeit	Die Verkehrsunternehmen sind für ihre Kunden montags bis freitags während der üblichen Bürozeiten (mindestens also in der Zeit von 9.00 bis 17.00 Uhr) telefonisch erreichbar. Fundsachen können im gleichen Zeitfenster abgeholt werden. Die Unternehmen veröffentlichen zudem eine E-Mail- und Postadresse, über die Fahrgäste sich schriftlich an das Unternehmen wenden können.
Umgang mit Anregungen und Beschwerden	Auf Kundenschriften (Anfragen oder Beschwerden) soll innerhalb von 2 Wochen nach Posteingang mit der abschließenden Beantwortung oder per Zwischenbescheid reagiert werden. Die Beantwortung erfolgt in der Regel durch das betroffene Busunternehmen, bei Anregungen und Beschwerden grundsätzlicher oder netzübergreifender Art übernimmt der VVS nach Weiterleitung des Schreibens die Beantwortung.

	<p>tung.</p> <p>Servicetelefonnummern des Busunternehmens und des VVS werden an der Haltestelle deutlich sichtbar angebracht (vgl. „Normen Fahrgastinformation“ des VVS).</p>
Internetpräsenzen	<p>In der Regel verfügen die Verkehrsunternehmen über eigene Internetpräsenzen für die Kundeninformation und werbliche Zwecke. Zur Gewährleistung der Aktualität der Fahrgastinformation wird dabei sichergestellt, dass für die unternehmensübergreifenden Informationsbestandteile (z. B. Linienetze, Tarife, ...) auf den Internetauftritt des VVS (www.vvs.de) zurückgegriffen wird.</p>
Fahr- und Verkaufspersonal	<p>Mitarbeiter mit Kundenkontakt zeichnen sich durch</p> <ul style="list-style-type: none"> • höfliches, freundliches und respektvolles Auftreten • kundenorientiertes Verhalten • gute Deutschkenntnisse, • gute Tarifkenntnisse • lokale Netzkenntnisse und • die Kenntnis betrieblicher Besonderheiten (u. a. Veranstaltungsverkehre, Störungsmanagement, Notfallpläne). <p>aus. Die ÖPNV-spezifischen Kenntnisse werden durch Schulungen regelmäßig aufgefrischt.</p> <p>Mitarbeiter im Fahrdienst führen während ihres dienstlichen Einsatzes den VVS-Prospekt „Tickets und Preise“ sowie die 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.</p>
Außenwerbung	<p>Die Einbeziehung der Fahrzeugscheiben in die Außenwerbung erschwert den Blick in das Fahrzeug sowie aus dem Fahrzeug heraus und mindert damit die Beförderungsqualität für die Fahrgäste. Von einer Beklebung der Seitenscheiben ist abzusehen. Gegen die Ausdehnung der Außenwerbung auf das Heckfenster bestehen keine grundsätzlichen Einwände.</p> <p>Eventuelle Außenwerbung wird so gestaltet, dass die Erkennbarkeit der Zugänge sowie der Bedienelemente (Türöffner) auch für sehbehinderte Personen gewährleistet ist.</p>
Innenraum	<p>Die Beleuchtungssituation im Innenraum der Fahrzeuge soll jederzeit auf allen Plätzen das Lesen ermöglichen. Die Sicht des Fahrers darf jedoch durch die Innenbeleuchtung nicht beeinträchtigt werden. Die Sicherheit der Fahrgäste und des Personals ist bei einer Abwägung höher einzustufen.</p> <p>Werbeplakate oder Informationsaufkleber in den Fahrzeugen werden ebenfalls außerhalb der Seitenscheiben angebracht. Ausgenommen hiervon sind Piktogramme für die vorrangigen Innenraumnutzungen oder für Notfalleinrichtungen.</p>

Beschallung	Eine Beschallung der Fahrgäste erfolgt ausschließlich im Rahmen der Fahrgastinformation. Für besondere Verkehrsangebote kann nach Absprache mit dem Landkreis eine Musikbeschallung gestattet werden. Hierfür ist jedoch eine Befreiung von Vorgaben der BOKraft erforderlich.
Sauberkeit der Fahrzeuge	Die Verkehrsunternehmen gewährleisten die Sauberkeit der Fahrzeuge innen wie außen. Der Innenraum ist dann als sauber anzusehen, wenn <ul style="list-style-type: none"> • eventuell vorhandene Abfallbehälter noch aufnahmefähig sind, • sich auf und zwischen den Sitzen sowie am Boden kein Müll befindet, • Sitzflächen nicht verschmutzt sind, • der Boden frei von Getränke- oder Essensresten ist und keine üblen Gerüche vorhanden sind.
Umgang mit Beschädigungen im Fahrzeug	Beschädigungen werden innerhalb von 10 Werktagen repariert; eventuelle Unfallgefahren werden jedoch sofort nach der Entdeckung beseitigt. Farbschmierereien sollen schnellstmöglich, spätestens innerhalb einer Woche entfernt werden.

Darüber hinausgehende 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.

Merkmal	Anforderung
Duldung von Erhebungen	Verkehrserhebungen der VVS GmbH an Haltestellen und in den Fahrzeugen werden von den Verkehrsunternehmen sowie deren Auftragsunternehmen geduldet und unterstützt. Dies gilt auch für Linienabschnitte außerhalb des Verbundgebiets, die zur validen Erfassung des ein- und ausbrechenden Verkehrs in die Erhebungen einbezogen werden müssen. Bei der Erhebungsplanung unterstützen die Unternehmen die VVS GmbH bei Bedarf durch Offenlegung betrieblicher Daten und Besonderheiten. Dies gilt - auf begründete Anforderung hin - auch für Fahrzeugumläufe.

Unentgeltliche Beförderung von Erhebungspersonal	Erheber der VVS GmbH mit gültigem Zählerausweis werden unentgeltlich in den Bussen und Bahnen der Verkehrsunternehmen auf den das VVS-Gebiet berührenden Linienverkehren, ggf. auch über die Verbundgrenze hinweg, befördert.
Automatisierte Erhebung von Nachfragedaten	Aufgrund der angestrebten, kontinuierlichen Nachfrageerhebung für Zwecke der Einnahmenaufteilung strebt die VVS GmbH den netzweiten Einsatz von automatischen Fahrgastzählensystemen (AFZS) an. Eine entsprechende Grundsatzentscheidung steht jedoch noch aus. Sollte diese zugunsten des AFZS-Einsatzes ausfallen, wird erwartet, dass sich die Verkehrsunternehmen an der sukzessiven Einführung eines solchen Systems beteiligen. Details werden dazu in einer separaten Vereinbarung mit der VVS GmbH geregelt werden.
Unterstützung bei der Aufklärung von Implausibilitäten	Um Erhebungsergebnisse zu plausibilisieren, benötigt die VVS GmbH in Einzelfällen Daten zu Ticketverkäufen, die sich auf bestimmte Linien, Automaten und/oder Zeitabschnitte beziehen. Bei Bedarf stellen die Verkehrsunternehmen diese Daten zur Verfügung. Auch darüber hinaus unterstützen die Verkehrsunternehmen die VVS GmbH bei der Ursachenforschung, falls Erhebungen zu unplausiblen Ergebnissen führen.

6.3.7 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 Marketing-Aktivitäten der VVS GmbH zu berücksichtigen und zu unterstützen.

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 Print-Medien 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, Printmedien, elektronischen Medien, Fahrgastfernsehen in Zügen/Bussen, Eventbereich). Der Umfang der Flächeninanspruchnahme ergibt sich aus den jeweiligen Kampagnen und ist mit den Verkehrsunternehmen abzustimmen. Die Überlassung von Werbeflächen erfolgt kostenfrei. Darüber hinaus wird die VVS GmbH die Möglichkeit eingeräumt, redaktionelle Beiträge in den verbundrelevanten Medien des Verkehrsunternehmens zu platzieren (z. B. in Kundenmagazinen und anderen Printprodukten, elektronischen Medien, Fahrgastfernsehen in Fahrzeugen). Die Inhalte werden im Rahmen des jährlichen Marketingplanes abgestimmt.
Unterstützung der VVS GmbH bei der Bewerbung von veränderten Verkehrsangeboten	Die Neuordnung von Verkehrsangeboten sind hervorragende Anlässe, den öffentlichen Nahverkehr wieder verstärkt in das Bewusstsein der Öffentlichkeit zu rücken. Der Umfang der werblichen Aktivitäten ist dabei von der Bedeutung der Maßnahme für das Verbundnetz abhängig. Die Arbeitsteilung zwischen Verkehrsunternehmen und VVS GmbH wird deshalb in jedem Einzelfall neu abgestimmt.
Marketing-Aktivitäten des Verkehrsunternehmens	Soweit die Verkehrsunternehmen eigene Marketing-Maßnahmen durchführen, wird der Marketingplan des Unternehmens bis 31. Oktober eines jeden Jahres für das Folgejahr erarbeitet und mit der VVS GmbH abgestimmt. So kann die VVS GmbH die Aktivitäten der Verkehrsunternehmen in ihrer Marketing-Strategie berücksichtigen und ggf. Konflikte der Marketing-Ansätze verschiedener Unternehmen frühzeitig erkennen.
Presse- und Öffentlichkeitsarbeit	Die Verkehrsunternehmen unterstützen die Presse- und Öffentlichkeitsarbeit der VVS GmbH und teilen mögliche Änderungen im Verkehrsangebot rechtzeitig mit. Über Pressemitteilungen der Verkehrsunternehmen wird die VVS GmbH rechtzeitig vor der Veröffentlichung informiert. Pressemitteilungen, die sowohl Verkehrsunternehmen als auch den Verbund betreffen, werden rechtzeitig vorher abgestimmt. Bei Veröffentlichung erhält die VVS GmbH die Mitteilung in Kopie. Dadurch ist die VVS GmbH auf etwaige Presseanfragen vorbereitet und kann die Informationen gegebenenfalls über weitere Kanäle kommunizieren. Im Gegenzug erhalten die Verkehrsunternehmen alle Pressemitteilungen der VVS GmbH rechtzeitig, sofern sie das jeweilige Bedienungsgebiet betreffen.

6.3.8 Tariftreue

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

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

6.4 Einzelziele bezüglich der Linienverkehre

6.4.1 Gesamter Landkreis

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

6.4.2 Vorgehensweise bei der Leistungsbeschreibung

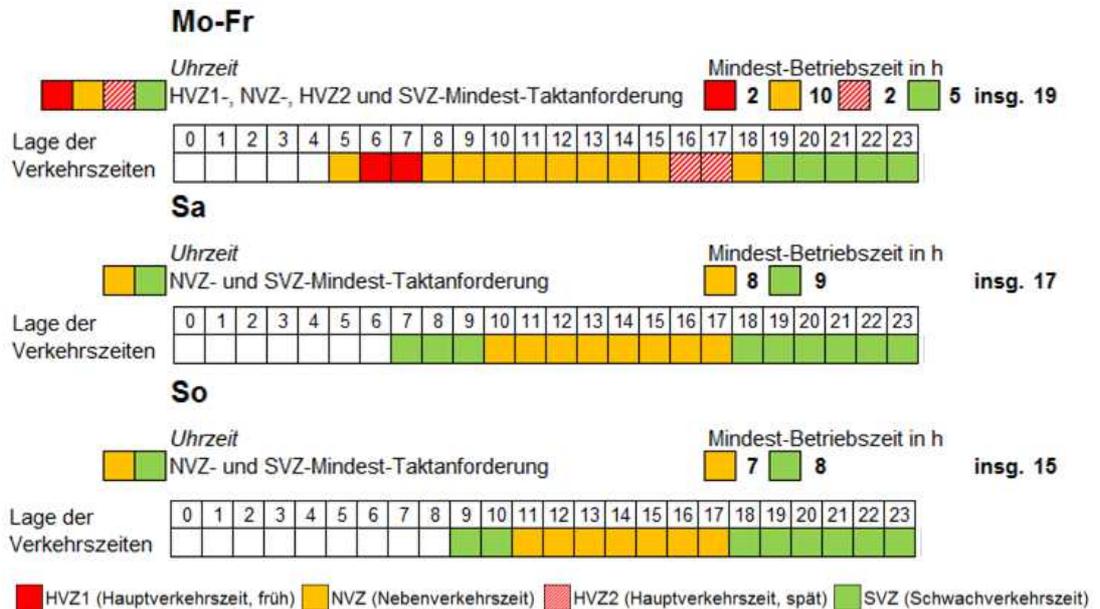
Das Verkehrsangebot auf den überörtlichen Relationen wird im Folgenden in Form von Liniensteckbriefen beschrieben. Die Steckbriefe fassen die wesentlichen Leistungsmerkmale der jeweiligen Linien in tabellarischer Form zusammen. Um möglichst umfassende Informationen zum aktuellen und künftigen Leistungsspektrum der Linie wiederzugeben, erfolgt die Angabe über den Angebotsumfang (Fahrtenpaare, Taktfrequenz und Betriebsleistungen) in den drei Kategorien „**Status quo** (laut Fahrplan 2014)“, „**Basisangebot**“ 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. bei Wiedererteilung Liniengenehmigung erfolgen. Im Folgenden werden anhand eines Muster-Liniensteckbrief die einzelnen Kategorien erläutert.

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

	<p><i>Beim Schülerverkehr, dessen Anforderungen sehr stark mit den Schulzeiten des jeweiligen Standorts zusammenhängt, wurde i.d.R. auf eine Nennung von Fahrtenpaaren verzichtet und stattdessen das Kürzel b.S. (bedarfsgerechter Schülerverkehr) vermerkt. Diese Verkehre sollen auch in Zukunft an den (aktuellen) Anforderungen orientiert und bedarfsgerecht disponiert werden.</i></p> <p><i>In der Spalte „Basisangebot“ wurde auch bei Linien bzw. Linienabschnitten, die in nicht zum VVS gehörende Nachbarlandkreise führen, auf die Angabe von Fahrtenpaaren verzichtet. Stattdessen zeigt das Kürzel w.v. (= wird verhandelt) bei diesen Verbindungen an, dass hier vor der Vergabe mit dem jeweiligen Nachbarlandkreis über das zur Vergabe anstehende Angebotsvolumen noch verhandelt wird.</i></p>
Taktanforderung	<p><i>Getrennt nach den Verkehrszeiten Früh-Hauptverkehrszeit (HVZ1), Nebenverkehrszeit (NVZ), Spät-Hauptverkehrszeit (HVZ2) und Schwachverkehrszeit (SVZ) werden in dieser Zeile Takte angegeben, die gefahren werden sollen. Wie lange die in den jeweiligen Verkehrszeiten angegebenen Takte aufrechtzuhalten sind, ist Abbildung 6.1 zu entnehmen.</i></p> <p><i>Oftmals ergibt sich die Notwendigkeit, dass Linien in ihrem Verlauf mit unterschiedlichen Taktanforderungen versehen werden. In solchen Fällen sind die Taktanforderungen nach den jeweiligen Linienabschnitten unterschieden.</i></p>
Betriebsleistung	<p><i>Hier werden die Fahrzeug-km p.a. der jeweiligen Linie als Orientierung für das Leistungsvolumen wiedergegeben. Bei kreisüberschreitenden Linien beziehen sich diese Angaben nur auf die Abschnitte innerhalb der Landkreisgrenzen.</i></p> <p><i>Auf Linien, bei denen die Abwicklung des Schülerverkehrs einen großen Umfang aufweist, wurde die für den Schülerverkehr notwendige Betriebsleistung abgeschätzt und getrennt ausgewiesen. Diese Angaben dienen allerdings lediglich als Orientierungsgröße. Schließlich soll der Schülerverkehr auch künftig kurzfristig disponiert werden.</i></p>
Anschlüsse	<p><i>In dieser Zeile werden wichtige Anschlussbeziehungen wiedergegeben. Beim primären Anschluss handelt es sich um eine Anschlussrelation an einem Verknüpfungspunkt, die für die Fahrplangestaltung der Linie maßgeblich ist. Der Anschluss wird mit dem Namen der Station, mit der Liniennummer oder den Liniennummern der Anschlusslinien sowie mit der Richtung der im Liniensteckbrief beschriebenen Linie und der Richtung der Anschlusslinie wiedergegeben. Dies kann an folgendem Beispiel der Linie 634 (Leonberg Albert-Schweitzer-Gymnasium-Leonberg Bhf.-Weissach) verdeutlicht werden:</i></p> <p>Primärer Anschluss: (aus Richtung Weissach) Leonberg Bf.: S6 oder S60; Richtung Stuttgart</p>

	<p><i>Der primäre Anschluss der hier beschriebenen Linie ist am Bahnhof Leonberg und zwar in der Relation Weissach (Linie 634)-Stuttgart (Linien S6/S60) oder in Gegenrichtung Stuttgart (Linien S6/S60)-Weissach (Linie 634). Andere Umsteigerelationen zwischen beiden Linien (beispielsweise Weissach-Weil der Stadt oder Albert-Schweitzer-Gymnasium-Stuttgart) sind im Vergleich zum primären Anschluss von nachrangiger Bedeutung.</i></p> <p><i>Die Übergangszeiten am primären Anschluss sind so zu wählen, dass ein Umstieg zum Anschlussverkehrsmittel (unter Berücksichtigung der Zugangswege) auch bei kleinen Verspätungen noch sicher möglich ist, aber auch keine zu lange Wartezeit entsteht. In der Regel sind Übergangszeiten von fünf bis zehn Minuten sinnvoll.</i></p> <p><i>Wenn es noch weitere Haltestellen gibt, an denen die im Liniensteckbrief beschriebene Linie wichtige Anschlüsse aufnimmt bzw. aufnehmen könnte, sind diese als sekundäre Anschlüsse aufgeführt. Aufgrund der Zwänge durch den primären Anschluss sind sekundäre Anschlüsse nicht immer optimal in die Fahrpläne zu integrieren. Deshalb handelt es sich bei den sekundären Anschlüssen auch um kein verbindliches Kriterium, wohl aber um ein Beurteilungskriterium des Fahrplans.</i></p>
Abstimmung mit anderen Linien	<p><i>Ergibt sich für eine Linie das Erfordernis, den Fahrplan (abgesehen von Anschlüssen) mit anderen Linien abzustimmen, findet sich in dieser Zeile ein entsprechender Hinweis. In der Regel geht es dabei darum, dass sich die Linie mit einer anderen auf einem längeren Abschnitt überlappt, sodass die Fahrplanlagen beider Linien im Sinne eines integrierten Gesamtangebots auf dem Überlappungsabschnitt geplant werden sollten.</i></p>
Ergänzender Rufautoverkehr	<p><i>In dieser Zeile wird vermerkt, ob auf der jeweiligen Linie, ergänzend zum zuvor beschriebenen Linienbus-Angebot, auch Rufauto-Fahrten zum Einsatz kommen.</i></p>
Hinweise	<p><i>In dieser Kategorie wird zusammengetragen, was sich voraussichtlich künftig bei der betroffenen Linie im Vergleich zum aktuellen Fahrplan ändern wird. Im Wesentlichen handelt es sich hierbei um geänderte Angebotskonzepte, um Angebotsausweitungen oder um Planungen für neue Haltestellen.</i></p>

Abb. 6.1: Verkehrs- und Taktzeiten



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

In den Liniensteckbriefen ist für jede Linie angegeben, an welchen Verkehrstagen (Mo-Fr, Sa, So) sie zu welchen Verkehrszeiten (HVZ1, NVZ, HVZ2, SVZ) in welchem Taktschema zu bedienen ist. Abbildung 6.1 verdeutlicht, wie diese Vorgaben zu interpretieren sind. Dieses soll am Beispiel der Linie 794 erläutert werden. Diese Linie hat folgende Taktanforderung im Status quo:

Taktanforderung (Mo-Fr: HVZ1/NVZ/HVZ2/SVZ Sa: NVZ/SVZ So: NVZ/SVZ)	Abschnitt Herrenberg Bf. – Tailfingen Schulstraße	30/60/30/120 120/- 120/-
---	--	--------------------------------

In der HVZ1 muss also mindestens halbstündlich gefahren werden. Dieser morgendliche HVZ-Takt (30' = Halbstunden-Takt) muss über mindestens zwei Stunden (siehe „Mindestbetriebszeit in h“) gefahren werden. Die Zeile „Lage der Verkehrszeiten“ gibt zudem an, in welchem Zeitraum der jeweilige Takt zu erbringen ist. Demnach ist der HVZ1-Takt zwischen 6:00 und 8:00 Uhr abzuleisten. In begründeten Ausnahmen kann die Zeitlage der jeweiligen Verkehrszeit allerdings auch in einem gewissen Rahmen

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

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

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

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

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

Bei den Stadtverkehren der Großen Kreisstädte (Böblingen/Sindelfingen, Leonberg und Herrenberg) wird im Gegensatz zum überörtlichen Verkehr zumindest in den Kernbereichen auf die Verwendung von Liniensteckbriefen verzichtet. Die flächige Anordnung der Fahrgastpotenziale und die starke Vernetzung des Straßennetzes erlauben hier 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 und - insbesondere an den Stadträndern - teilweise auch Obergrenzen für die Fahrzeit zum zentralen Verknüpfungspunkt angegeben. Die angegebenen Plandarstellungen nehmen dabei allerdings ausschließlich auf den Status quo (Fahrplan 2014) Bezug. Die Betriebsleistungen des Basisangebots und des Status quo werden im Fließtext in Form der jeweiligen Fahrzeug-Kilometer p.a. gegenübergestellt.

Liniensteckbriefe kommen bei Stadtverkehren fallweise lediglich noch in vereinfachter Form zur Beschreibung der Anbindung räumlich getrennter Stadtteile zur Anwendung.

Darüber hinaus sind für folgende Linien keine Liniensteckbriefe vorgesehen:

- 98 Ditzingen – Gerlingen – Leonberg Golfplatz; nur marginale Verkehrsbedeutung für den Landkreis Böblingen
- 553^{VGC} Gündringen – Vollmaringen – Bondorf; nur marginale Verkehrsbedeutung für den Landkreis Böblingen
- 552^{VGC} Gültlingen – Oberjettingen – Nagold; nur marginale Verkehrsbedeutung für den Landkreis Böblingen
- 657 Heimerdingen – Rutesheim; reine Rufauto-Linie
- 815 Ruit Krankenhaus – Filderstadt Bernhausen – Waldenbuch; von der Stadt Filderstadt gewünschte Linie; Verlängerung noch nicht in Betrieb
- 777^{Ost} Ammerbuch – Tübingen; Nachfolgelinie der bisherigen Linie 777 (Nagold – Tübingen) im Landkreis Tübingen
- N89 Tübingen-Kayh-Tübingen; Nachtbuslinie des Verkehrsverbunds naldo, die den Landkreis Böblingen nur in Kayh berührt

6.4.3 Quantifizierung des Basisangebots

In Abschnitt 4.2.3 wurde die Herleitung der Bedienungshäufigkeiten, die auf den einzelnen Relationen mindestens vorgesehen werden sollen, erläutert. Zusammenfassend dargestellt wurden die Bedienungshäufigkeiten im Landkreis Böblingen in Abbildung 4.4. Diese Bedienungshäufigkeiten bilden die Grundlage für das Basisangebot des Landkreises. Das Basisangebot wird in den Liniensteckbriefen (Kapitel 6.4.4f) jedoch linienbezogen ausgewiesen. Die Weiterentwicklung der Bedienungshäufigkeiten (Abbildung 4.4) zum linienscharfen Basisangebot beinhaltet im Wesentlichen die folgenden drei Schritte.

6.4.3.1 Linienbezogene Aufteilung der Mindestbedienung

In Abbildung 4.4 sind die Bedienungshäufigkeiten auf den einzelnen überörtlichen Relationen eingetragen. Im Basisangebot wird diesem Streckennetz das derzeitige oder geplante Liniennetz hinterlegt. Dort, wo auf einer überörtlichen Relation zwei oder mehrere Linien verkehren (z.B. die Linien 663/664 und 666 zwischen Weil der Stadt und Merklingen), werden die Bedienungshäufigkeiten auf diesem Abschnitt auf die jeweiligen Linien aufgeteilt.

Abb. 6.2: Linienscharfe Aufteilung der Mindestbedienung

Weil d. Stadt — 40 20 12 — Merklingen		Mindest- bedienung								
<table border="1"> <thead> <tr> <th>Linie</th> <th>Funktion</th> <th>Basisangebot</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center;">663/664</td> <td>Anbindung von Merklingen an Weil der Stadt</td> <td style="text-align: center;">22/10/6</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">666</td> <td>Anbindung von Merklingen an Weil der Stadt</td> <td style="text-align: center;">18/10/6</td> </tr> </tbody> </table>	Linie	Funktion	Basisangebot	663/664	Anbindung von Merklingen an Weil der Stadt	22/10/6	666	Anbindung von Merklingen an Weil der Stadt	18/10/6	Basis- angebot
Linie	Funktion	Basisangebot								
663/664	Anbindung von Merklingen an Weil der Stadt	22/10/6								
666	Anbindung von Merklingen an Weil der Stadt	18/10/6								

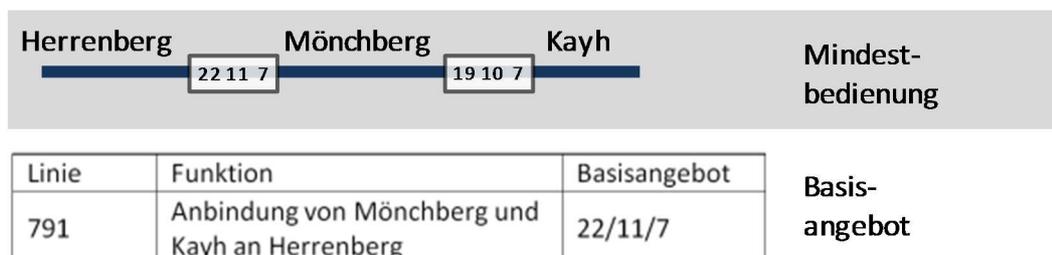
Werte in den Kästen sind in Anlehnung an Abbildung 4.4 und die Liniensteckbriefe zu verstehen als Fahrtenpaare (Mo-Fr Sa So)

Um die Komplexität der Berechnung des Basisangebots nicht zu überfrachten, wurden Linien, die nicht ganztags verkehren (z.B. reine Spätverkehrs- oder Schülerverkehrslinien), nicht in die Aufteilung der Fahrtenpaare einbezogen.

6.4.3.2 Durchbindung der Angebotsquantität zum Linienende bzw. zum nächsten Angebotsbrechpunkt

Die Fahrtenpaare, die als Bedienungshäufigkeiten in Abbildung 4.4 dargestellt sind, variieren von jedem Ort zum nächsten Ort gemäß der jeweiligen Steuergrößen (Einwohnerzahlen der zu erschließenden Orte und Fahrgastzahlen). Auf dieser Basis ließe sich weder ein für den Fahrgast nachvollziehbarer Fahrplan noch ein wirtschaftlicher Umlaufplan erstellen. Deshalb wurden die Fahrtenpaare im Basisangebot nicht – wie im Rahmen der Mindestbedienung auf Abbildung 4.4 dargestellt – von jedem Ort zum nächsten variiert. Vielmehr wurde der Querschnitt einer Linie, der die höchste Anforderung (die meisten Fahrtenpaare) aufweist, für die Bemessung des kompletten Linienwegs herangezogen. Ausnahmen wurden nur dort gemacht, wo sich sinnvolle Angebotsbrechpunkte, also Zwischenendstellen an denen kurz geführte Kurse einer Linie enden können, identifiziert werden konnten.

Abb. 6.3: Durchbindung der Angebotsquantität zum Linienende bzw. zum nächsten Angebotsbrechpunkt



Werte in den Kästen sind in Anlehnung an Abbildung 4.4 und die Liniensteckbriefe zu verstehen als Fahrtenpaare (Mo-Fr Sa So)

Die hinterlegten Angebotsbrechpunkte basieren im Wesentlichen auf den aktuellen Fahrplänen. Dies hat den Vorteil, dass die gewählten Angebotsbrechpunkte auf erprobten Betriebskonzepten beruhen und sich somit eine wirtschaftliche Leistungserbringung des Basisangebots erwarten lässt. Im Rahmen der anstehenden Vergabeverfahren behält sich der Landkreis aber vor, die Angebotsbrechpunkte anzupassen, sofern sich die zugrundeliegenden Rahmenbedingungen geändert haben. Dies kann zum Beispiel der Fall sein, wenn aufgrund von verkehrsberuhigenden Maßnahmen Fahrzeiten gestreckt werden müssen und dadurch bestehende Umläufe nicht mehr eingehalten werden können.

Andere Gründe können geänderte Anschluss-Situationen, Fahrzeitverschiebungen bei Anschluss-Verkehrsmitteln oder geänderte Angebotsquantitäten auf der betroffenen Linie sein. Unabhängig von etwaigen Änderungen der Angebotsbrechpunkte müssen aber mindestens die in Abbildung 4.4 dargestellten Fahrtenpaare (Mindestbedienung) im Basisangebot enthalten sein.

6.4.3.3 Aufteilung der Mindestbedienung nach Linien- und Anrufverkehr

Im Rahmen der Übertragung der Bedienungshäufigkeiten aus der Mindestbedienung zum Basisangebot findet in Anlehnung an die Handhabung im Status quo teilweise noch eine Aufteilung der Fahrtenpaare in Linien- und Anruf-Verkehre statt.

Abb. 6.4: Aufteilung der Mindestbedienung nach Linien- und Anrufverkehr

Altdorf — 36 19 11 — Holzgerlingen			Mindest- bedienung
752	Anbindung von Altdorf und Hildrizhausen an Holzgerlingen	33/17/11	Basis- angebot
752	Ergänzender Anrufverkehr: Abschnitt Holzgerlingen Bf. – Altdorf – Hildrizhausen	3/2/0	

Werte in den Kästen sind in Anlehnung an Abbildung 4.4 und die Liniensteckbriefe zu verstehen als Fahrtenpaare (Mo-Fr Sa So)

Allerdings sind montags bis freitags mindestens 80 Prozent der Fahrten aus der Mindestbedienung durch Linienfahrten abzudecken. Anruf-Verkehre sollen dagegen nur in nachfrageschwachen Zeiten (von Montag bis Freitag ab 19:00 Uhr, sowie am Wochenende) im Rahmen des Basisangebots zum Einsatz kommen. Darüber hinaus soll auf nachfragestarken Achsen, als Grenzwert gilt hier 1.000 Fahrgäste pro Normalwerktag am Querschnitt, sowie in Stadtverkehren (bei Städten mit über 20.000 Einwohnern) das Basisangebot ausschließlich durch Linienfahrten erbracht werden.

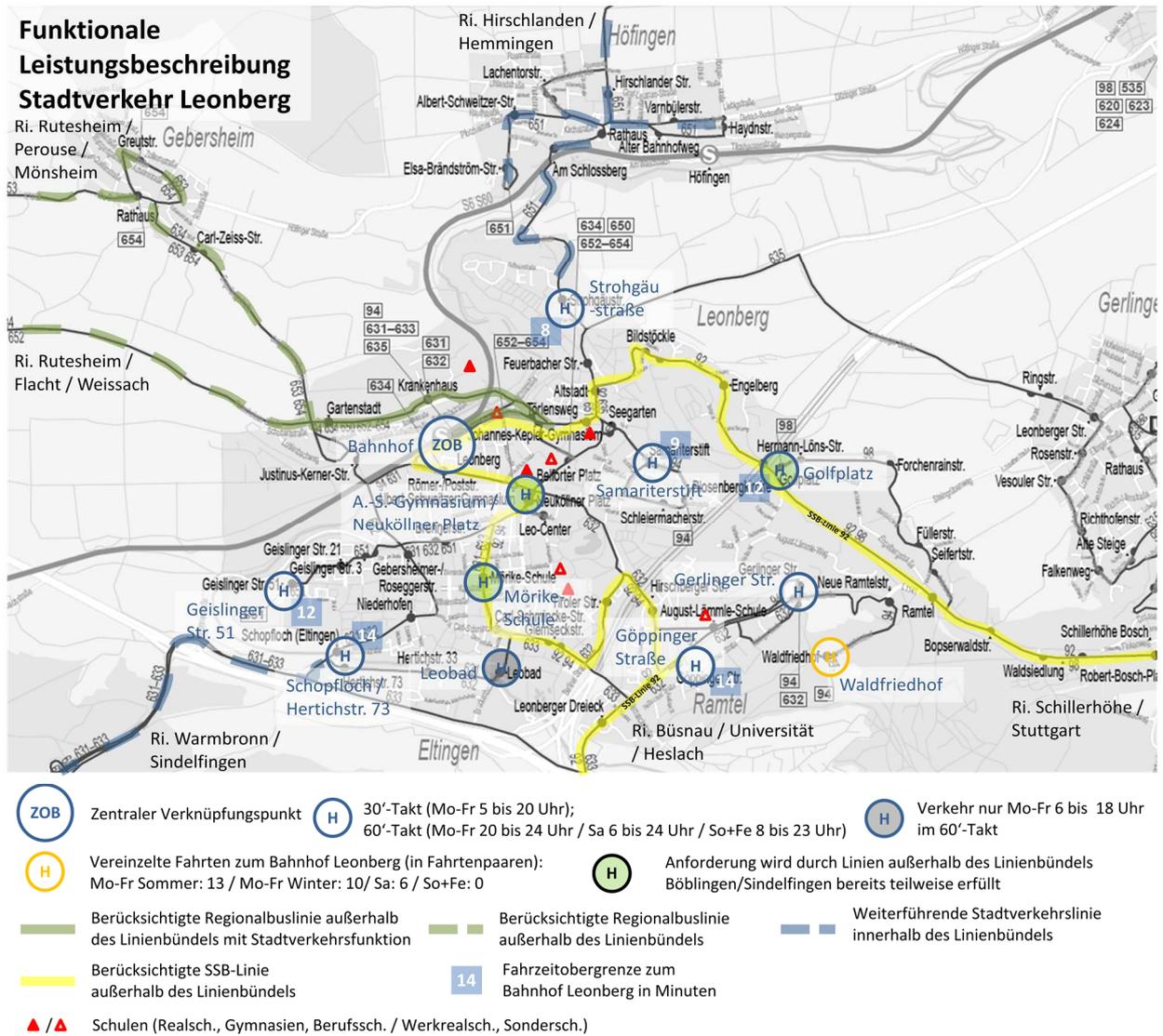
6.4.4 Bündel 1: Verkehrsraum Leonberg

Der Stadtverkehr Leonberg wird derzeit von den Linien 94, 631, 632, 651 und 747 erbracht. Hinzu kommen die regionalen Buslinien 634, 652 und 653 sowie die SSB-Linie 92, die zwar nicht zum Linienbündel gehören, aber dennoch Aufgaben im Stadtverkehr Leonberg wahrnehmen. Charakteristisch für das Linienbündel ist der große Anteil an Linien, die über den Stadtverkehr hinaus auch Aufgaben im überörtlichen Bereich übernehmen. Die Linien 651, 631 und 632, die dieses Charakteristikum aufweisen, werden sowohl funktional (im Bereich des Stadtverkehrs Leonberg) als auch per Liniensteckbrief (für den anschließenden überörtlichen Abschnitt) beschrieben. Im Status quo hat das Bündel 1 inklusive der Zubestellungen der Stadt ca. **649.000 Fz-km p.a.**, im Basisangebot sind es ca. **503.000 Fz-km p.a.** innerhalb der Kreisgrenzen, d.h. jeweils ohne den Abschnitt von Höfingen nach Hemmingen der Linie 651, der dem Landkreis Ludwigsburg zufällt. Die ausreichende Verkehrsbedienung wird durch den Status quo definiert. Über das Basisangebot hinausgehende Verkehrsleistungen sind von der Stadt zu finanzieren.

Wie unter 6.4.2 beschrieben, wird der Stadtverkehr Leonberg funktional mit Hilfe einer Kartendarstellung beschrieben. Für die Stadtverkehrslinien ist folgender Anschluss maßgeblich:

Anschluss	Primärer Anschluss: (aus allen Richtungen) Leonberg Bf.: S6; Richtung Stuttgart
------------------	---

Abb. 6.5: Funktionale Leistungsbeschreibung Stadtverkehr Leonberg



Linie Nr.	631 / 632 <i>Vereinfachter Liniensteckbrief zur Ergänzung der funktionalen Leistungsbeschreibung</i>			
Linienweg	Stadtverkehr Leonberg (siehe Abbildung 6.2) – Warmbronn Ortsmitte/Büsnauer Straße (– Sindelfingen – Böblingen Bf.)			
Abgrenzung der Liniennummern	631: Fahrten, die bis Böblingen und Sindelfingen durchgebunden werden. 632: Fahrten, die nur zwischen Leonberg und Warmbronn verkehren.			
Grafischer Linienverlauf				
		Status quo <small>(laut Fahrplan 2014)</small>	Basisangebot	Ausreichende Verkehrsbedienug
Funktionen (in Fahrtenpaaren Mo-Fr / Sa / So)	Hauptfunktion: - Anbindung von Warmbronn an Leonberg - Anbindung von Warmbronn an Sindelfingen und Böblingen Schülerverkehr: - Anbindung der August-Lämmle-Schule in Leonberg - Anbindung des Kreisberufsschulzentrums in Leonberg	43/30/25 11/0/0 b.S. b.S.	32/16/10 11/0/0 b.S. b.S.	43/30/25 11/0/0 b.S. b.S.
Taktanforderung (Mo-Fr: HVZ1/NVZ/HVZ2/SVZ Sa: NVZ/SVZ So: NVZ/SVZ)	Abschnitt Leonberg Bf. – Warmbronn Ortsmitte/Büsnauer Straße	30/30/30/30 30/30 30/60	30/60/30/60 60/120 120/120	30/30/30/30 30/30 30/60

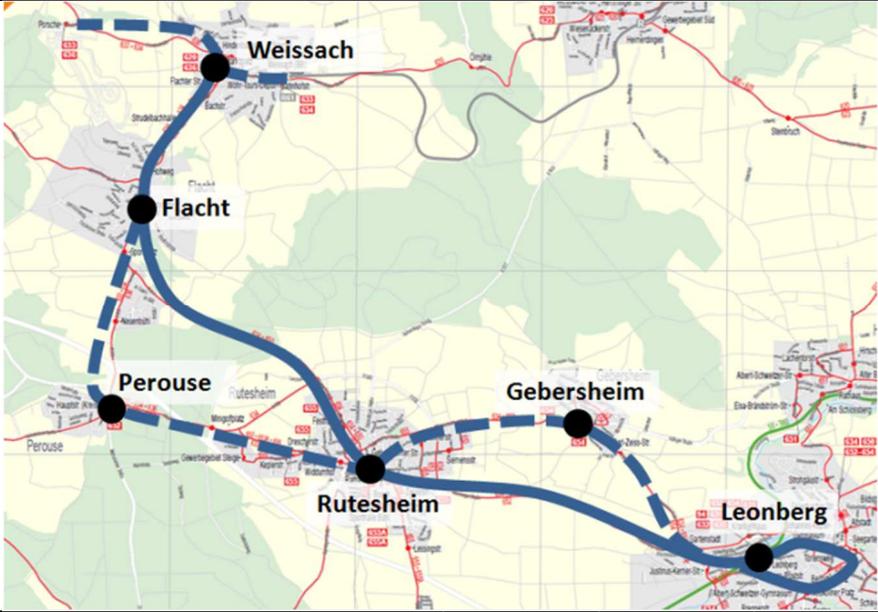
Betriebsleistung im LKr BB (in Fz-km p.a.)	In Stadtverkehren werden die Betriebsleistungen nur für das komplette Linienbündel wiedergegeben.	siehe Einleitungstext Kap. 6.4.4	siehe Einleitungstext Kap. 6.4.4	siehe Einleitungstext Kap. 6.4.4
Ergänzender Anrufverkehr		ja	0/0/0	0/0/0
Anschlüsse	Primärer Anschluss: (aus Richtung Böblingen/Warmbronn) Leonberg Bf.: S6 oder S60; Richtung Stuttgart Sekundärer Anschluss: (aus Richtung Leonberg) Böblingen Bf.: S1 oder R7; Richtung Stuttgart			
Hinweise	- Mit dem Ziel, sonn- und feiertags auch vor 11:00 Uhr Fahrten zwischen Warmbronn und Leonberg anzubieten, soll der Angebotsumfang neu verteilt werden. Um dies bei gleichbleibendem Leistungsvolumen zu erreichen, muss vermutlich der derzeitige Halbstunden-Takt spätabends ausgedünnt werden. (Umsetzung zum Vergabezeitpunkt)			

Linie Nr.	651 <i>Vereinfachter Liniensteckbrief zur Ergänzung der funktionalen Leistungsbeschreibung</i>			
Linienweg	Stadtverkehr Leonberg (siehe Abbildung 6.2) – Höfingen Rathaus – Höfingen Haydnstraße – Höfingen Elsa-Brändström-Straße / – Hirschlanden – Schöckingen – Hemmingen Bf.			
Grafischer Linienverlauf				
		Status quo <small>(laut Fahrplan 2014)</small>	Basisangebot	Ausreichende Verkehrsbedienung
Funktionen (in Fahrtenpaaren Mo-Fr / Sa / So)	Hauptfunktion: <ul style="list-style-type: none"> - Anbindung von Höfingen an Leonberg - Anbindung von Hirschlanden, Schöckingen und Hemmingen an Leonberg Zusätzliche Funktion: Schülerverkehr: <ul style="list-style-type: none"> - Anbindung der Schulstandorte um den Neuköllner Platz in Leonberg 	33/14/0 16/12/0 b.S.	28/14/8 11/11/0 b.S.	33/14/0 16/12/0 b.S.
Taktanforderung (Mo-Fr: HVZ1/NVZ/HVZ2/SVZ Sa: NVZ/SVZ So: NVZ/SVZ)	Abschnitt Leonberg Bf. – Höfingen Rathaus Abschnitt Höfingen Rathaus – Hemmingen Bf.	30/30/30/- 60/- -/-	30/60/30/60 60/120 120/120	30/30/30/60 60/120 120/120
Ergänzender Anrufverkehr		ja	0/0/0	0/0/0

Betriebsleistung im LKr BB (in Fz-km p.a.)	In Stadtverkehren werden die Betriebsleistungen nur für das komplette Linienbündel wiedergegeben.	siehe Einleitungstext Kap. 6.4.4	siehe Einleitungstext Kap. 6.4.4	siehe Einleitungstext Kap. 6.4.4
Anschlüsse	<p>Primärer Anschluss: (aus Richtung Hemmingen) Leonberg Bf.: S6 oder S60; Richtung Stuttgart</p> <p>Sekundäre Anschlüsse: (aus Richtung Hemmingen) Hirschlanden Rathausplatz.: 620 oder 623; Richtung Ditzingen (aus Richtung Leonberg) Hemmingen Bf.: R61; Richtung Korntal</p>			
Hinweise	- Da größere Teile von Höfingen nicht von der S-Bahn erschlossen sind, ist zur Sicherstellung der Erschließung auch ein Fahrtenangebot an Sonn- und Feiertagen notwendig und im Basisangebot bereits berücksichtigt. Hier soll es künftig tagsüber einen Zweistunden-Takt geben. (Umsetzung zum Vergabezeitpunkt)			

Linie Nr.	747			
Linienweg	Warmbronn Hauptstraße 77 – Bünsau – Universität			
Grafischer Linienverlauf				
		Status quo <small>(laut Fahrplan 2014)</small>	Basisangebot	Ausreichende Verkehrsbedienug
Funktionen (in Fahrtenpaaren Mo-Fr / Sa / So)	Hauptfunktion: Anbindung von Warmbronn an die universitären Einrichtungen in Vaihingen-Nord und die dortige S-Bahn-Station	10/2/0	Linie ist nicht Bestandteil des Basisangebots	Linie ist nicht Bestandteil der ausreichenden Verkehrsbedienug.
Taktanforderung (Mo-Fr: HVZ1/NVZ/HVZ2/SVZ Sa: NVZ/SVZ So: NVZ/SVZ)	Gesamte Linie	bedarfsgerechte Fahrten		
Betriebsleistung im LKr BB (in Fz-km p.a.)	In Stadtverkehren werden die Betriebsleistungen nur für das komplette Linienbündel wiedergegeben.	siehe Einleitungstext Kap. 6.4.4		
Ergänzender Anrufverkehr		nein		
Anschlüsse	Keine primären und sekundären Anschlüsse			

6.4.5 Bündel 2: Verkehrsraum Weissach - Leonberg/Renningen

Linie Nr.	634 / 634A			
Linienweg	Leonberg Albert-Schweitzer-Gymnasium – Leonberg Bf. (– Gebersheim) – Rutesheim (– Perouse) – Weissach Wöhr-Tours-Depot / -Weissach Porsche			
Abgrenzung der Liniennummern	634: Hauptlinie 634A: Schülerfahrten zum Schulzentrum Rutesheim, die außerhalb des Taktes der Linie 634 angeboten werden (Verwendung nur für Fahrplantabellen)			
Grafischer Linienverlauf				
		Status quo <small>(laut Fahrplan 2014)</small>	Basisangebot	Ausreichende Verkehrsbedienug
Funktionen (in Fahrtenpaaren Mo-Fr / Sa / So)	<p>Hauptfunktion:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Anbindung von Weissach, Flacht und Rutesheim an den Bahnhof und die Innenstadt von Leonberg <p>Zusätzliche Funktionen: Stadtverkehr Leonberg:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Anbindung der Gartenstadt und des Krankenhauses an den Bahnhof und die Innenstadt von Leonberg <p>Schülerverkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Anbindung des Schulzentrums Rutesheim 	60/33/19 60/33/19 b.S.	42/21/13 42/21/13 b.S.	60/33/19 60/33/19 b.S.

	Berufsverkehr: - Anbindung von Leonberg, Rutesheim, Flacht und Weissach an das Weissacher Porsche-Entwicklungszentrum ¹	21/0/0	21/0/0	21/0/0
Taktanforderung (Mo-Fr: HVZ1/NVZ/HVZ2/SVZ Sa: NVZ/SVZ So: NVZ/SVZ)	Abschnitt Leonberg Albert-Schweitzer-Gymnasium – Leonberg Bf. – Rutesheim – Flacht – Weissach Marktplatz: Abschnitt Weissach Marktplatz – Weissach Porsche:	15/30/15/60 30/60 60/60 30/60/30/- -/- -/-	15/30/30/30 60/60 60/120 30/60/30/- -/- -/-	15/30/15/60 30/60 60/60 30/60/30/- -/- -/-
Betriebsleistung im LKr BB (in Fz-km p.a.)		ca. 533.000 + ca. 22.000 b.S. (634A)	ca. 364.000 + ca. 22.000 b.S. (634A)	ca. 533.000 + ca. 22.000 b.S. (634A)
Ergänzender Anrufverkehr		nein	0/0/0	0/0/0
Anschlüsse	Primärer Anschluss: (aus Richtung Weissach) Leonberg Bf.: S6 oder S60; Richtung Stuttgart			
Abstimmung mit anderen Linien	<p>Mit Linie(n): 652 und 653 Im Abschnitt: Leonberg Albert-Schweitzer-Gymnasium – Rutesheim Rathaus Anmerkung: In Verkehrszeiten, in denen die Linien 634 und 652 / 653 (oder eine der beiden Linien) seltener als alle 30 Minuten verkehren, sind die Fahrpläne auf dem Überlappungsabschnitt „auf Lücke“ zu konzipieren.</p> <p>Mit Linie(n): 652 und 653 Im Abschnitt: Leonberg Albert-Schweitzer-Gymnasium – Perouse Hauptstraße (Kreisel) Anmerkung: In Zeitlagen, in denen in Leonberg nicht mindestens stündlich ein Übergang Perouse/Stuttgart (via S-Bahn) besteht, bedient die Linie 634 auch Perouse.</p> <p>Mit Linie(n): 652 und 653 Im Abschnitt: Leonberg Albert-Schweitzer-Gymnasium – Gebersheim Rathaus Anmerkung: In Zeitlagen, in denen in Leonberg nicht mindestens stündlich ein Übergang Gebersheim/Stuttgart (via S-Bahn) besteht, bedient die Linie 634 auch Gebersheim.</p>			

Hinweise	<ul style="list-style-type: none">- Weissach: Neue Haltestelle „Strudelbachhalle“ für die Fahrtrichtung Leonberg – Weissach (Umsetzungszeitpunkt offen)- Weissach-Flacht: Neue Haltestelle „Bühl“ zwischen Flacht Sportplatz und Rutesheim Festhalle (Umsetzungszeitpunkt offen)- Bessere Anbindung von Rutesheim durch alternierende Abfahrtszeiten der Linien 634 und 652 / 653 ab Leonberg in den Schwachlastzeiten (Umsetzung zum Vergabezeitpunkt)- Bessere Anbindung von Gebersheim und Perouse durch eine alternierende Bedienung der Linien 634 und 652 / 653 in den Schwachlastzeiten (Umsetzung zum Vergabezeitpunkt)
-----------------	--

¹ Busse, die nicht bis Weissach Porsche fahren, bedienen die Haltestelle Wöhr-Tours-Depot

Linie Nr.	636			
Linienweg	Renningen Bf. – Rutesheim – Perouse – Flacht – Weissach Marktplatz (– Weissach Porsche)			
Grafischer Linienverlauf				
		Status quo <small>(laut Fahrplan 2014)</small>	Basis- angebot	Ausreichende Verkehrsb- bedienung
Funktionen (in Fahrtenpaaren Mo-Fr / Sa / So)	Hauptfunktion: - Anbindung von Weissach, Flacht, Rutesheim an die S60 am Bahnhof Renningen Zusätzliche Funktionen: Berufsverkehr: - Anbindung von Renningen, Rutesheim, Flacht und Weissach an das Weissacher Porsche-Entwicklungszentrum	18/8/7	11/7/6	13/7/6
		13/0/0	11/0/0	13/0/0
Taktanforderung (Mo-Fr: HVZ1/NVZ/HVZ2/SVZ Sa: NVZ/SVZ So: NVZ/SVZ)	Abschnitt Renningen Bf – Rutesheim – Perouse – Flacht – Weissach Marktplatz Abschnitt Weissach Marktplatz – Weissach Porsche	60/60/60/120 120/- 120/-	60/120/60/- 120/- 120/-	60/120/60/- 120/- 120/-
		60/60/60/- -/- -/-	60/120/60/- -/- -/-	60/120/60/- -/- -/-
Betriebsleistung im LKr BB (in Fz-km p.a.)		ca. 163.000	ca. 107.000	ca. 126.000
Ergänzender Anrufverkehr		nein	0/0/0	0/0/0

Anschlüsse	Primärer Anschluss: (aus Richtung Weissach) Renningen Bf.: S60; Fahrtrichtung Böblingen Sekundäre Anschlüsse: (aus Richtung Weissach) Perouse Hauptstraße (Kreisel): 652/653; in Richtung Mönshheim/Wiernsheim (aus Richtung Renningen) Rutesheim Rathaus: 652/653; in Richtung Mönshheim/Wiernsheim
Hinweise	<ul style="list-style-type: none">- Renningen: Heutiger Linienabschnitt Renningen – Malsheim – Renningen Süd – Renningen erhält eigene Liniennummer 637 (Umsetzung vsl. zum Vergabezeitpunkt)- Weissach: Neue Haltestelle „Strudelbachhalle“ für die Fahrtrichtung Renningen – Weissach (Umsetzungszeitpunkt offen)

Linie Nr.	637			
Linienweg	Renningen Bf. – Malsheim Rathaus – Renningen Süd – Renningen Alemannenstraße – Renningen Bf.			
Grafischer Linienverlauf				
		Status quo¹ (laut Fahrplan 2014)	Basisangebot	Ausreichende Verkehrsbedienug
Funktionen (in Fahrtenpaaren Mo-Fr / Sa / So)	Hauptfunktion: <ul style="list-style-type: none"> - Ergänzende innerörtliche Erschließung von Renningen und Malsheim [Ringverkehr, daher Bedienung nur in einer Fahrtrichtung] - Anbindung des Malsheimer Bosch-Standorts Zusätzliche Funktionen: Schülerverkehr: <ul style="list-style-type: none"> - Anbindung des Schulzentrums Renningen 	16/0/0 34/0/0 b.S.	11/0/0 19/0/0 b.S.	16/0/0 19/0/0 b.S.
Taktanforderung (Mo-Fr: HVZ1/NVZ/HVZ2/SVZ Sa: NVZ/SVZ So: NVZ/SVZ)	Abschnitt Renningen Bf. – Malsheim Rathaus – Renningen Süd – Renningen Alemannenstraße – Renningen Bf. Abschnitt Renningen Bf. – Renningen Bosch	60/60/60/- -/- -/- 15/60/15/- -/- -/-	60/120/60/- -/- -/- 30/60/30/- -/- -/-	60/60/60/- -/- -/- 30/60/30/- -/- -/-
Betriebsleistung im LKr BB (in Fz-km p.a.)		ca. 100.000	ca. 60.000	ca. 70.000
Ergänzender Anrufverkehr		nein	0/0/0	0/0/0

Anschlüsse	<p>Primärer Anschluss: Renningen Bf.: S6 oder S60; Richtung Stuttgart</p> <p>Sekundärer Anschluss (im Schülerverkehr): Renningen Süd: S60; Abbringer aus Richtung Böblingen</p>
Hinweise	- Die Fahrten sollen aus dem Fahrplan der Buslinie 636 ausgegliedert werden und eine eigenständige Liniennummer erhalten. (Umsetzung zum Vergabezeitpunkt)

¹ Im Status quo wurden auch die zum 1.10.2014 eingerichteten Fahrten zu Bosch Malmsheim berücksichtigt.

Linie Nr.	N62
Linienweg	(Gerlingen –) Leonberg Bf. – Gebersheim – Rutesheim – Perouse – Flacht – Weissach Wöhr-Tours-Depot ¹
Funktionen (Fahrtenpaare im Jahresfahrplan 2014 in den Nächten vor Sams-/ und Sonn- und Feiertagen)	<p>Hauptfunktion:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Nächtliche Abbringung von Fahrgästen aus Gebersheim, Rutesheim, Perouse, Flacht und Weissach ab der S-Bahn-Station Leonberg (3 / 3) ² <p>Zusätzliche Funktionen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Nächtliche Verbindung der Städte Leonberg und Gerlingen (2 / 2) - Nächtliche Abbringung von Fahrgästen aus der Schillerhöhe und den Leonberger Wohngebieten entlang der Stuttgarter Straße ab der Nachtbus-Haltestelle der Linie N3 in Gerlingen oder der S-Bahn-Station Leonberg (2 / 2) ³
Anschlüsse	<p>Primärer Anschluss: (in Richtung Weissach) Leonberg Bf.: S6, aus Richtung Stuttgart</p> <p>Sekundärer Anschluss: (in Richtung Weissach/Leonberg) Gerlingen: N3, aus Richtung Stuttgart (in Richtung Gerlingen) Leonberg Bf.: S6, aus Richtung Stuttgart</p>

¹ Die Brechung von Fahrten in Leonberg ist statthaft.

² Gebersheim und Rutesheim müssen nur in Fahrtrichtung Weissach angebunden werden.

³ Nur in Lastrichtung muss über Schillerhöhe und die Stuttgarter Straße in Leonberg gefahren werden. Die Lastrichtung wird durch den Anschluss in Richtung Stuttgart bestimmt. Derzeit besteht der Anschluss in Gerlingen an die Linie N3, womit die Fahrtrichtung Gerlingen die Lastrichtung ist. Sollte die Linie künftig so konzipiert werden, dass der Anschluss an die S6 in Leonberg statt an die Linie N3 in Gerlingen besteht, würde sich die Lastrichtung umkehren.

6.4.6 Bündel 3: Verkehrsraum Nördliches Heckengäu

Linie Nr.	650 / 652 / 653 / 654			
Linienweg	Leonberg Albert-Schweitzer-Gymnasium – Leonberg Bf. (– Gebersheim) – Rutesheim – Perouse – Heimsheim – Friolzheim – Wimsheim – Mönnsheim Marktplatz / – Mönnsheim Eichenweg / – Wiernsheim Bürgersaal			
Abgrenzung der Liniennummern	650: Liniennummer entfällt zum Vergabezeitpunkt (siehe „Hinweise“). 652: Fahrten, die nicht über Gebersheim geführt werden. 653: Fahrten, die über Gebersheim geführt werden. 654: Liniennummer entfällt zum Vergabezeitpunkt (siehe „Hinweise“).			
Grafischer Linienverlauf				
		Status quo <small>(laut Fahrplan 2014)</small>	Basisangebot	Ausreichende Verkehrsbedienug
Funktionen (in Fahrtenpaaren Mo-Fr / Sa / So)	Hauptfunktion: <ul style="list-style-type: none"> - Anbindung von Friolzheim, Heimsheim, Mönnsheim, Wimsheim an den Bahnhof und die Innenstadt von Leonberg - Anbindung von Perouse und Rutesheim an den Bahnhof und die Innenstadt von Leonberg 	47/29/14 62/29/14	w.v. 28/14/8	w.v. 62/29/14

	<p>Zusätzliche Funktionen: Regionalverkehr: - Anbindung von Wiernsheim an den Bahnhof und die Innenstadt von Leonberg</p> <p>Stadtverkehr Leonberg: - Anbindung von Gebersheim an den Bahnhof Leonberg</p> <p>- Anbindung der Gartenstadt und des Krankenhauses an den Bahnhof und die Innenstadt von Leonberg</p> <p>Schülerverkehr: - Anbindung der Schule Mönshheim</p> <p>- Anbindung der Heckengäuschule Mönshheim</p> <p>Feinerschließung: - Bedienung der Haltestelle „Greutstraße“ in Gebersheim</p> <p>- Bedienung der Haltestellen „Gödelmann“ und „Eichenweg“ in Mönshheim ¹</p>	<p>15/0/0</p> <p>38/29/14</p> <p>62/29/14</p> <p>b.S.</p> <p>b.S.</p> <p>3/0/0</p> <p>15/0/0</p>	<p>w.v.</p> <p>28/14/8</p> <p>28/14/8</p> <p>b.S.</p> <p>b.S.</p> <p>b.S.</p> <p>w.v.</p>	<p>w.v.</p> <p>38/29/14</p> <p>62/29/14</p> <p>b.S.</p> <p>b.S.</p> <p>b.S.</p> <p>w.v.</p>
<p>Taktanforderung (Mo-Fr: HVZ1/NVZ/HVZ2/SVZ Sa: NVZ/SVZ So: NVZ/SVZ)</p>	<p>Abschnitt Leonberg Albert-Schweitzer-Gymnasium – Leonberg Bf. – Gebersheim Rathaus</p> <p>Abschnitt Leonberg Albert-Schweitzer-Gymnasium – Leonberg Bf. – Perouse Hauptstraße (Kreisel)</p> <p>Abschnitt Perouse Hauptstraße (Kreisel) – Heimsheim – Friolzheim – Wimsheim – Mönshheim</p> <p>Abschnitt Mönshheim – Wiernsheim</p>	<p>30/30/30/60 30/60 60/120</p> <p>15/30/15/60 30/60 60/120</p> <p>15/30/15/60 30/60 60/120</p> <p>60/60/60/120 -/- -/-</p>	<p>30/60/30/60 60/120 120/120</p> <p>30/60/30/60 60/120 120/120</p> <p>w.v.</p> <p>w.v.</p>	<p>30/30/30/60 30/60 60/120</p> <p>15/30/15/60 30/60 60/120</p> <p>w.v.</p> <p>w.v.</p>
<p>Betriebsleistung im LKr BB (in Fz-km p.a.)</p>		<p>ca. 485.000 + ca. 3.000 b.S. (654)</p>	<p>ca. 220.000 + ca. 3.000 b.S. (654)</p>	<p>ca. 485.000 + ca. 3.000 b.S. (654)</p>
<p>Ergänzender Anrufverkehr</p>		<p>ja (nur zwischen Leonberg und Gebersheim)</p>	<p>0/0/0</p>	<p>0/0/0</p>

Anschlüsse	<p>Primärer Anschluss: (aus Richtung Mönshheim/Wiernsheim) Leonberg Bf.: S6 oder S60; Richtung Stuttgart</p> <p>Sekundäre Anschlüsse: (aus Richtung Leonberg) Heimsheim See: VPE-Linie 761; Richtung Pforzheim (aus Richtung Leonberg) Wimsheim Rathaus: VPE-Linie 763; Richtung Pforzheim (aus Richtung Mönshheim/Wiernsheim) Perouse Hauptstraße (Kreisel): 636; in Richtung Weissach (aus Richtung Mönshheim/Wiernsheim) Rutesheim Rathaus: 636; in Richtung Renningen (aus Richtung Mönshheim/Wiernsheim) Rutesheim Rathaus: 655; in Richtung Rutesheim Bf. (aus Richtung Mönshheim/Wiernsheim) Wimsheim Rathaus: VPE-Linie 761; Richtung Pforzheim (aus Richtung Leonberg) Wiernsheim Mühlstraße: VPR-Linie 703; Richtung Mühlacker</p>
Abstimmung mit anderen Linien	<p>Mit Linie(n): 634 Im Abschnitt: Leonberg Albert-Schweitzer-Gymnasium – Rutesheim Rathaus Anmerkung: In Verkehrszeiten, in denen die Linien 634 und 652 / 653 (oder eine der beiden Linien) seltener als alle 30 Minuten verkehren, sind die Fahrlagen auf dem Überlappungsabschnitt „auf Lücke“ zu konzipieren.</p> <p>Mit Linie(n): 634 Im Abschnitt: Leonberg Albert-Schweitzer-Gymnasium – Perouse Hauptstraße (Kreisel) Anmerkung: In Zeitlagen, in denen in Leonberg nicht mindestens stündlich ein Übergang Perouse/Stuttgart (via S-Bahn) besteht, bedient die Linie 634 auch Perouse.</p> <p>Mit Linie(n): 634 Im Abschnitt: Leonberg Albert-Schweitzer-Gymnasium – Gebersheim Rathaus Anmerkung: In Zeitlagen, in denen in Leonberg nicht mindestens stündlich ein Übergang Gebersheim/Stuttgart (via S-Bahn) durch die Linien 652/653 besteht, bedient die Linie 634 auch Gebersheim.</p>
Hinweise	<ul style="list-style-type: none"> - Die Liniennummer 650 entfällt. Sofern die einzige Fahrt dieser Linie (um 5:44 von Leonberg über Flacht nach Mönshheim) weiterhin angeboten werden soll, wird sie in die Linie 652 integriert. (Umsetzung zum Vergabezeitpunkt) - Die Liniennummer 654 entfällt. Die Fahrten werden in die Linie 653 integriert. (Umsetzung zum Vergabezeitpunkt) - Zwischen Perouse Hauptstraße und Heimsheim Leonberger Straße soll eine neue Haltestelle Perouse „Im Vallon“ auf Höhe der Wilhelm-Kopp-Straße eingerichtet werden. (Umsetzungszeitpunkt offen) - Bessere Anbindung von Rutesheim durch alternierende Abfahrtszeiten der Linien 634 und 652 / 653 ab Leonberg in den Schwachlastzeiten (Umsetzung zum Vergabezeitpunkt)

	<ul style="list-style-type: none">- Bessere Anbindung von Gebersheim und Perouse durch eine alternierende Bedienung der Linien 634 und 652 / 653 in den Schwachlastzeiten (Umsetzung zum Vergabezeitpunkt)- Künftig soll das Gewerbegebiet Steige und die Keplerstraße in den Fahrweg integriert werden. Aktuell laufen Gespräche zwischen der Firma Seitter und der Stadt Rutesheim. (Umsetzungszeitpunkt offen)- Im Enzkreis ist eine größere Änderung des Fahrwegs geplant. Derzeit laufen diesbezüglich Abstimmungen zwischen der Firma Seitter, dem Enzkreis und den betroffenen Gemeinden. (Umsetzungszeitpunkt offen)
--	--

¹ Alle Busse, die nicht die Haltestellen Gödelmann und Eichenweg bedienen, fahren die Haltestelle Marktplatz an.

Linie Nr.	655			
Linienweg	Rutesheim Bf. – Rutesheim Rathaus – Rutesheim Schillerstraße / – Rutesheim Gewerbegebiet Steige			
Grafischer Linienverlauf				
		Status quo <small>(laut Fahrplan 2014)</small>	Basisangebot	Ausreichende Verkehrsbedienungs*
Funktionen (in Fahrtenpaaren Mo-Fr / Sa / So)	Hauptfunktion: <ul style="list-style-type: none"> - Anbindung der Siedlungsgebiete Heuweg und Silberberg an Rutesheim und Anbindung des Hauptortes Rutesheim an den Bahnhof Rutesheim Zusätzliche Funktionen: Feinerschließung: <ul style="list-style-type: none"> - Bedienung des Gewerbegebiets Steige - Bedienung des Siedlungsbereichs Gebersheimer Straße 	30/16/0	11/0/0	30/16/0
		15/8/0	6/0/0	15/8/0
		15/8/0	5/0/0	15/8/0
Taktanforderung (Mo-Fr: HVZ1/NVZ/HVZ2/SVZ Sa: NVZ/SVZ So: NVZ/SVZ)	Abschnitt Rutesheim Bf. – Rutesheim Rathaus Abschnitt Rutesheim Rathaus – Rutesheim Gewerbegebiet Steige Abschnitt Rutesheim Rathaus – Rutesheim Schillerstraße	30/30/30/- 30/- -/-	60/120/60/- -/- -/-	30/30/30/- 30/- -/-
		60/60/60/- 60/- -/-	120/240/120/- -/- -/-	60/60/60/- 60/- -/-
		60/60/60/- 60/- -/-	120/240/120/- -/- -/-	60/60/60/- 60/- -/-

Betriebsleistung im LKr BB (in Fz-km p.a.)		ca. 81.000	ca. 22.000	ca. 81.000
Ergänzender Anrufverkehr		nein	0/0/0	0/0/0
Anschlüsse	<p>Primärer Anschluss: (aus Richtung Rutesheim Rathaus) Rutesheim Bf.: S6 und S60; Richtung Stuttgart</p> <p>Sekundärer Anschluss: (aus Richtung Rutesheim Bf.) Rutesheim Rathaus: 652/653; Richtung Mönsheim/Wiernsheim</p>			
Hinweise	<p>- Aktuell laufen Gespräche zwischen der Firma Seitter und der Stadt Rutesheim, wie der Stadtbus in seinem Linienverlauf optimiert werden kann. Der aktuelle Stand der Planungen sieht vor, dass die Linie künftig vom Bahnhof Rutesheim aus immer in die Innenstadt auf demselben Rundkurs (in wechselnder Fahrtrichtung ab Rutesheim Rathaus) verkehrt. Künftig soll das Gewerbegebiet Steige und die Keplerstraße in den Fahrweg der Linie 652 integriert werden und eine Umsteigeverbindung in Rutesheim am Rathaus hergestellt werden. (Umsetzungszeitpunkt offen)</p>			

* Die ausreichende Verkehrsbedienung wird durch den Status quo definiert. Über das Basisangebot hinausgehende Verkehrsleistungen sind von den Städten/Kommunen zu finanzieren.

Linie Nr.	765			
Linienweg	Weissach Porsche – Mönshheim – Wimsheim Rathaus			
		Status quo <small>(laut Fahrplan 2014)</small>	Basis- angebot	Ausreichende Verkehrs- bedienung
Funktionen (in Fahrtenpaaren Mo-Fr / Sa / So)	Hauptfunktionen: - Verbindung vom Weissacher Porsche- Entwicklungszentrum nach Mönshheim ¹ - Verbindung vom Weissacher Porsche- Entwicklungszentrum nach Wimsheim ¹	12/0/0	w.v.	w.v.
		8/0/0	w.v.	w.v.
Taktanforderung (Mo-Fr: HVZ1/NVZ/HVZ2/SVZ Sa: NVZ/SVZ So: NVZ/SVZ)	Gesamte Linie	bedarfs- gerechte Fahrten	w.v.	w.v.
Betriebsleistung im LKr BB (in Fz-km p.a.)		Betriebsleistung fällt hauptsächlich im Enzkreis an		
Ergänzender Anrufverkehr		nein	0/0/0	nein
Hinweise	<ul style="list-style-type: none"> - Die in der Linie 765 enthaltenen verkehrlichen Funktionen werden derzeit von der Linie 633 abgedeckt. Künftig sollen sie unter einer eigenen Liniennummer veröffentlicht werden. - Es besteht die Möglichkeit, dass die Linie 765 künftig ab Mönshheim nach Wiernsheim statt nach Wimsheim geführt wird. 			

¹ Fahrten werden im Fahrplan 2016 nur in Lastrichtung veröffentlicht

6.4.7 Bündel 4: Verkehrsraum Weil der Stadt

Linie Nr.	663 / 664			
Linienweg	(Sindelfingen Mercedes-Benz Tor III – / Weil der Stadt Gymnasium –) Weil der Stadt Bf. – Merklingen – Münklingen Neuhausener Straße / – Hausen Würmtalstraße (– Lehningen – Mühlhausen – Tiefenbronn Ev. Kirche/Gemeindezentrum)			
Abgrenzung der Liniennummern	663: Fahrten, die von Weil der Stadt kommend über Merklingen hinaus führen. 664: Fahrten, die von Weil der Stadt kommend in Merklingen enden.			
Grafischer Linienverlauf	 <p>The map illustrates the bus network in the Weil der Stadt area. A thick orange line represents the S6 rail line. Blue lines indicate bus routes: 663 (Weil der Stadt to Münklingen) and 664 (Weil der Stadt to Merklingen). Red lines show connections to Hausen and Lehningen. Station markers are present at Weil der Stadt, Merklingen, Münklingen, Hausen, and Lehningen. A legend in the bottom right of the map area lists route numbers: 663-666, 670, 766, 665, and 670.</p>			
		Status quo <small>(laut Fahrplan 2014)</small>	Basisangebot	Ausreichende Verkehrsbedienug
Funktionen (in Fahrtenpaaren Mo-Fr / Sa / So)	<p>Hauptfunktion:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Anbindung von Merklingen an Weil der Stadt - Anbindung von Münklingen an Weil der Stadt - Anbindung von Hausen an Weil der Stadt <p>Zusätzliche Funktionen: Feinerschließung</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bedienung der Haltestelle „Beethovenstraße“ in Merklingen - Bedienung der Haltestelle „Industriestraße“ in Merklingen 	<p>30/9/0</p> <p>20/9/0</p> <p>14/3/0</p> <p>9/0/0</p> <p>4/0/0</p>	<p>22/10/6</p> <p>14/10/6</p> <p>14/10/6</p> <p>11/0/0</p> <p>11/0/0</p>	<p>30/10/6</p> <p>20/10/6</p> <p>14/10/6</p> <p>11/0/0</p> <p>11/0/0</p>

	<p>Schülerverkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Anbindung des Johannes-Kepler-Gymnasiums in Weil der Stadt <p>Berufsverkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Anbindung des Mercedes-Benz-Werks in Sindelfingen 	b.S.	b.S.	b.S.
		k.A.	0/0/0	0/0/0
Taktanforderung (Mo-Fr: HVZ1/NVZ/HVZ2/SVZ Sa: NVZ/SVZ So: NVZ/SVZ)	<p>Abschnitt Weil der Stadt Bhf. – Merklingen Ortsmitte</p> <p>Abschnitt Weil der Stadt Bhf. – Merklingen Beethovenstraße</p> <p>Abschnitt Weil der Stadt Bhf. – Hausen Würmtalstraße</p> <p>Abschnitt Weil der Stadt Bhf. – Münklingen Neuhauser Straße</p>	<p>30/60/30/- 60/- -/-</p> <p>-/-/-/ -/- -/-</p> <p>30/60/30/- 60/- -/-</p> <p>30/60/30/- 60/- -/-</p>	<p>30/60/60/60 120/120 120/-</p> <p>60/120/60/- -/- -/-</p> <p>60/60/60/- 120/120 120/-</p> <p>60/60/60/- 120/120 120/-</p>	<p>30/60/30/60 60/- 120/-</p> <p>60/120/60/- -/- -/-</p> <p>30/60/30/- 60/- 120/-</p> <p>30/60/30/- 60/- 120/-</p>
Betriebsleistung im LKr BB (in Fz-km p.a.)		ca. 154.000	ca. 109.000	ca. 132.000
Ergänzender Anrufverkehr		ja	0/0/0	0/0/0
Anschlüsse	Primärer Anschluss: (aus Richtung Hausen) Weil der Stadt Bf.: S6; Richtung Stuttgart			
Abstimmung mit anderen Linien	<p>Mit Linie(n): 666</p> <p>Im Abschnitt: Weil der Stadt Bf. – Merklingen – Münklingen Neuhauser Straße, Weil der Stadt Bf. – Merklingen – Hausen Würmtalstraße und Weil der Stadt Bf. – Merklingen Beethovenstraße</p> <p>Anmerkung: Die Fahrten der Linien 663, 664 und 666 müssen zwingend so gelegt werden, dass sich für die Merklinger Ortsmitte, das Gebiet um die Merklinger Beethovenstraße, Hausen und Münklingen ein integriertes Fahrplanangebot ergibt.</p>			
Hinweise	<ul style="list-style-type: none"> - Die exakte Verteilung der Fahrten zwischen Weil der Stadt, Merklingen, Münklingen und Hausen auf die Linien 663, 664 und 666 ist im Vorfeld der Vorabbekanntmachung zu klären. Die Aufteilung hängt unter anderem mit dem noch zu vereinbarem Angebot auf dem kreisüberschreitenden Abschnitt Richtung Pforzheim ab. (Umsetzung zum Vergabezeitpunkt) - Es soll nach Möglichkeiten gesucht werden, die Linie 666 (Weil der Stadt-Pforzheim) zu beschleunigen. In diesem Zusammenhang ist die Übertragung der Stichfahrten zur Beethoven- und Industriestraße in Merklingen von der Linie 666 auf die Linien 663/664 beabsichtigt. (Umsetzung zum Vergabezeitpunkt) - Zwischen den Haltestellen „Riemenmühle“ und „Im Tal“ könnte eine neue Haltestelle Borsigstraße eingerichtet werden. (Umsetzungszeitpunkt offen) 			

Linie Nr.	665			
Linienweg	(Weil der Stadt Gymnasium –) Weil der Stadt Bf. – Weil der Stadt Alte Renninger Straße – Weil der Stadt Blammerberg – Weil der Stadt Bf.			
		Status quo <small>(laut Fahrplan 2014)</small>	Basisangebot	Ausreichende Verkehrsbedienung¹
Funktionen (in Fahrtenpaaren Mo-Fr / Sa / So)	Hauptfunktion: Erschließung der Gebiete Blammerberg und Alte Renninger Straße Zusätzliche Funktion: Schülerverkehr: - Anbindung des Johannes-Kepler-Gymnasiums	13/0/0 k.A.	11/0/0 k.A.	13/0/0 k.A.
Taktanforderung (Mo-Fr: HVZ1/NVZ/HVZ2/SVZ Sa: NVZ/SVZ So: NVZ/SVZ)	Abschnitt Weil der Stadt Bf. – Weil der Stadt Normannenstraße	30/-/60/- -/- -/-	60/120/60/- -/- -/-	30/-/60/- -/- -/-
Betriebsleistung im LKr BB (in Fz-km p.a.)		ca. 12.000*	ca. 17.000	ca. 20.000
Ergänzender Anrufverkehr		nein	0/0/0	0/0/0
Anschlüsse	Primärer Anschluss: (aus Richtung Blammerberg) Weil der Stadt Bf.: S6; Richtung Stuttgart			

Hinweise	- *Bisher sind die Fahrten nur zwischen den Haltestellen Alte Renninger Straße 19 und Weil der Stadt Bhf. in Lastrichtung im Fahrplan veröffentlicht. Künftig soll die Linie als Ringverkehr (Weil der Stadt Bhf. – Alte Renninger Straße – Weil der Stadt Bhf) in den Fahrplan aufgenommen werden. (Umsetzung zum Vergabezeitpunkt)
-----------------	--

¹ Die ausreichende Verkehrsbedienug wird durch den Status quo definiert. Über das Basisangebot hinausgehende Verkehrsleistungen sind von den Städten/Kommunen zu finanzieren.

6.4.8 Bündel 5: Verkehrsraum Mittleres Heckengäu

Linie Nr.	763			
Linienweg	(Sindelfingen ZOB –) Böblingen Bf. – Dagersheim (– Darmsheim – Döffingen – Dätzingen – Lehenweiler) – Aidlingen – Deufringen – Dachtel – Gechingen – Stammheim – Calw Bf.			
Grafischer Linienverlauf				
		Status quo (laut Fahrplan 2014)	Basisangebot	Ausreichende Verkehrsbedienug
Funktionen (in Fahrtenpaaren Mo-Fr / Sa / So)	Hauptfunktion: <ul style="list-style-type: none"> - Direktverbindung von Calw nach Böblingen - Anbindung von Aidlingen an Böblingen - Anbindung von Deufringen und Dachtel an Böblingen Zusätzliche Funktionen: Regionalverkehr: <ul style="list-style-type: none"> - Anbindung von Döffingen, Dätzingen an Böblingen - Anbindung von Lehenweiler an Böblingen - Anbindung von Aidlingen, Deufringen und Dachtel an Döffingen Stadtverkehr	19/10/9 44/18/16 44/18/16 2/9/9 7/9/9 2/9/9	w.v. 46/23/14 46/23/14 0/0/0 11/7/6 b.S.	w.v. 46/23/16 46/23/16 0/0/0 ¹ 11/9/9 b.S.

	Böbligen/Sindelfingen: - Anbindung von Dagersheim an den Bahnhof Böblingen	44/18/16	46/23/14	46/23/16
	Schülerverkehr: - Anbindung des Gymnasiums Stammheim - Anbindung der Gottlieb-Daimler-Schule und des Goldberg-Gymnasiums in Sindelfingen Berufsverkehr: - Anbindung des Mercedes-Benz-Werks Sindelfingen Feinerschließung: - Bedienung der Haltestelle Dachtel Backhaus - Bedienung der Haltestelle Deufringen Rathaus	b.S. b.S. b.S. 35/15/12 39/18/16	b.S. b.S. b.S. 46/23/14 46/23/14	b.S. b.S. b.S. 46/23/14 46/23/16
Taktanforderung (Mo-Fr: HVZ1/NVZ/HVZ2/SVZ Sa: NVZ/SVZ So: NVZ/SVZ)	Abschnitt Böblingen Bf. – Dagersheim – Aidlingen – Deufringen – Dachtel Bergsiedlung Abschnitt Dachtel Bergsiedlung – Gechingen – Stammheim – Calw Bf.	30/30/30/60 30/60 60/60 60/60/60/60 120/120 120/120	30/30/30/60 60/60 60/60 w.v.	30/30/30/60 30/60 60/60 w.v.
Betriebsleistung im LKr BB (in Fz-km p.a.)		ca. 393.000 + ca. 25.000 b.S. ²	ca. 416.000 + ca. 25.000 b.S. ²	ca. 419.000 + ca. 25.000 b.S. ²
Ergänzender Anrufverkehr		ja	0/0/0	0/0/0
Anschlüsse	Primärer Anschluss: (aus Richtung Calw) Böblingen Bf.: S1 oder R7; Richtung Stuttgart Sekundäre Anschlüsse: (aus Richtung Calw) Dagersheim Hauptstraße/Kirche: 717; Richtung Sindelfingen ZOB (aus Richtung Böblingen) Dagersheim Hauptstraße/Kirche: 717; Richtung Darmsheim (aus Richtung Böblingen) Calw Bf.: Nagoldtalbahn / Kulturbahn; Richtung Pforzheim			
Abstimmung mit anderen Linien	Mit Linie(n): 766 Im Abschnitt: Böblingen Bf. – Dätzingen Abzweig/Kreuzstraße Anmerkung: Die Fahrten der Linien 763 und 766 sollten so gelegt werden, dass sich für die Grafenauer Ortsteile Döffingen und Dätzingen ein integriertes Fahrplanangebot ergibt.			

	<p>Mit Linie(n): 731, 732 und 766 Im Abschnitt: Böblingen Bf. – Dagersheim Hauptstraße Anmerkung: Die Fahrten der Linien 731, 732, 763 und 766 sollen so gelegt werden, dass sich für Dagersheim ein integriertes Fahrplankonzept mit möglichst vielen Fahrmöglichkeiten und möglichst vielen Bahnanschlüssen ab Bahnhof Böblingen ergibt.</p>
Hinweise	<ul style="list-style-type: none"> - Für den Fall, dass der Einmündungsbereichs der K 1003 in die K 1063 (Abzweig Lehenweiler) so ausgebaut wird, dass aus Grafenau kommende Busse bis Lehenweiler Ort fahren können, soll die Bedienungskonzept für Lehenweiler unter Berücksichtigung der Linie 766 überdacht werden. (Umsetzungszeitpunkt offen) - Im Rahmen eines Gesamtkonzeptes ist es stattdar, dass in den Liniensteckbriefen der Linien 763 und 766 festgelegte Funktionen (insbesondere die Anbindung von Dätzingen, Döffingen und Lehenweiler) abweichend von den Darstellungen in den Liniensteckbriefen zwischen beiden Linien aufgeteilt werden. (Umsetzungszeitpunkt offen) - Zwischen Böblingen und Aidlingen sollen künftig montags bis freitags zwei und an Samstagen fünf zusätzliche Fahrtenpaare angeboten werden, da das Angebot sonst nicht dem Basisangebot des Landkreises entspricht. (Umsetzung zum Vergabezeitpunkt) - In Zukunft soll verstärkt nach Möglichkeiten gesucht werden, die Busverbindung von Aidlingen nach Grafenau weiter zu stärken. (Umsetzungszeitpunkt offen)

¹ Diese Funktion soll nach Möglichkeit von der Linie 766 wahrgenommen werden.

² Linienwegverlängerungen nach Sindelfingen

Linie Nr.	764			
Linienweg	Dachtel Bergsiedlung – Deufringen – Aidlingen – Ehningen Bf. – Ehningen IBM – Ehningen Herdstelle			
Grafischer Linienverlauf	<p>The map displays the route of line 764 in blue. It starts at Dachtel Bergsiedlung, passes through Deufringen and Aidlingen, then loops around Ehningen Bf. and Ehningen IBM, ending at Ehningen Herdstelle. The map includes labels for various locations like Dachtel, Deufringen, Aidlingen, Damsheim, Ehningen, and Ehningen IBM, as well as street names and landmarks like the Diakonissenmutterhaus.</p>			
		Status quo <small>(laut Fahrplan 2014)</small>	Basisangebot	Ausreichende Verkehrsbedienungs*
Funktionen (in Fahrtenpaaren Mo-Fr / Sa / So)	Hauptfunktion: - Anbindung von Dachtel, Deufringen und Aidlingen an Ehningen Feinerschließung: - Bedienung der Haltestellen „Herdstelle“ und „IBM“ in Ehningen	0/0/0	0/0/0	12/0/0
Taktanforderung (Mo-Fr: HVZ1/NVZ/HVZ2/SVZ Sa: NVZ/SVZ So: NVZ/SVZ)	Abschnitt Dachtel Bergsiedlung – Ehningen Bf.	-/-/- -/- -/-	-/-/- -/- -/-	30/-/30/- -/-/- -/-
Betriebsleistung im LKr BB (in Fz-km p.a.)		0	0	ca. 70.000
Ergänzender Anrufverkehr		nein	0/0/0	nein
Anschlüsse	Primärer Anschluss: (aus Richtung Dachtel) Ehningen Bf.: S1; Richtung Stuttgart Sekundäre Anschlüsse: (aus Richtung Dachtel) Ehningen Bf.: S1; Richtung Herrenberg			

Linie Nr.	766			
Linienweg	(Sindelfingen ZOB –) Böblingen Bf. – Dagersheim – Darmsheim – Döffingen – Dätzingen – Schafhausen – Weil der Stadt Bf. (– Weil der Stadt Gymnasium)			
Grafischer Linienverlauf				
		Status quo <small>(laut Fahrplan 2014)</small>	Basisangebot	Ausreichende Verkehrsbedienug
Funktionen (in Fahrtenpaaren Mo-Fr / Sa / So)	<p>Hauptfunktion:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Anbindung von Döffingen und Dätzingen an Böblingen - Anbindung von Schafhausen an Weil der Stadt und Direktverbindung der Städte Böblingen und Weil der Stadt <p>Zusätzliche Funktionen:</p> <p>Stadtverkehr Böbligen/Sindelfingen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Anbindung von Darmsheim und Dagersheim an den Bahnhof Böblingen 	17/4/0 15/4/0 17/4/0	16/14/10 11/7/6 16/14/10	17/14/10 15/7/6 17/14/10

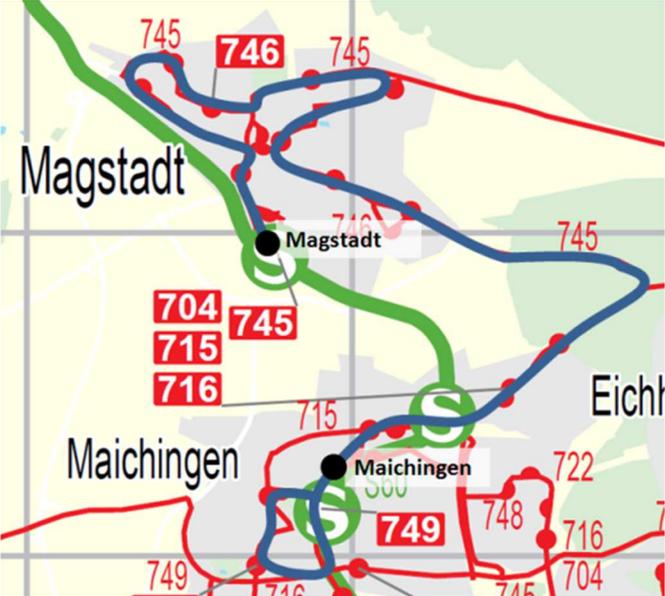
	<p>Schülerverkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Anbindung an die Gottlieb-Daimler-Schule und das Goldberg-Gymnasium in Sindelfingen - Anbindung an das Johannes-Kepler-Gymnasium in Weil der Stadt <p>Feinerschließung:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bedienung der Haltestelle „Hohenzollernstraße“ in Schafhausen - Bedienung der Haltestelle „Rathaus“ in Dätzingen 	b.S.	b.S.	b.S.
		b.S.	b.S.	b.S.
		6/0/0	11/0/0	11/0/0
		17/4/0	11/0/0	17/4/0
Taktanforderung (Mo-Fr: HVZ1/NVZ/HVZ2/SVZ Sa: NVZ/SVZ So: NVZ/SVZ)	<p>Abschnitt Böblingen Bf. – Darmsheim Alter Friedhof – Dätzingen Kreuzstraße/Abzw.</p> <p>Abschnitt Dätzingen Kreuzstraße – Weil der Stadt Bhf.</p>	<p>30/60/30/- 120/- -/-</p> <p>30/60/30/- 120/- -/-</p>	<p>60/60/60/120 60/120 60/120</p> <p>60/120/60/- 120/- 120/-</p>	<p>30/60/30/- 60/120 60/120</p> <p>30/60/30/- 120/- 120/-</p>
Betriebsleistung im LKr BB (in Fz-km p.a.)		ca. 147.000 + 8.000 b.S. ¹	ca. 184.000 + 8.000 b.S. ¹	ca. 207.000 + 8.000 b.S. ¹
Ergänzender Anrufverkehr	<p>Angaben in der Spalte Basisangebot und Ausreichende Verkehrsbedienung: Abschnitt Böblingen Bf. – Döffingen – Dätzingen</p>	ja	0/0/1	0/0/1
Anschlüsse	<p>Primärer Anschluss: (aus Richtung Weil der Stadt) Böblingen Bf.: S1 oder R7; Richtung Stuttgart</p> <p>Sekundärer Anschluss: (aus Richtung Böblingen) Weil der Stadt Bf.: S6; Richtung Stuttgart</p>			
Abstimmung mit anderen Linien	<p>Mit Linie(n): 763 Im Abschnitt: Böblingen Bf. – Dätzingen Abzweig/Kreuzstraße sowie Böblingen Bf. – Lehenweiler Abzw./Lehenweiler Anmerkung: Die Fahrten der Linien 763 und 766 sollten so gelegt werden, dass sich für die Grafenauer Ortsteile Döffingen und Dätzingen ein integriertes Fahrplanangebot ergibt.</p> <p>Mit Linie(n): 749 Im Abschnitt: Böblingen Bf./Maichingen Bf. – Dätzingen Kreuzstraße Anmerkung: Die Fahrten der Linien 766 und 749 sollen so gelegt werden, dass sich für Döffingen und Dätzingen während der Einsatzzeiten der Linie 749 mindestens ein angenäherter Halbstunden-Takt zwischen Böblingen und Dätzingen in beiden Richtungen ergibt.</p>			

	<p>Mit Linie(n): 731, 732 und 763 Im Abschnitt: Böblingen Bf. – Dagersheim Hauptstraße Anmerkung: Die Fahrten der Linien 731, 732, 763 und 766 sollen so gelegt werden, dass sich für Dagersheim ein integriertes Fahrplankonzept mit möglichst vielen Fahrmöglichkeiten und möglichst vielen Bahnanschlüssen ab Bahnhof Böblingen ergibt.“</p> <p>Mit Linie(n): 670 Im Abschnitt: Weil der Stadt Bf. – Schafhausen Würmbrücke Anmerkung: Aufgrund der Bindung an den S-Bahn-Anschluss in Böblingen kann die Linie 766 nur während des 15-Minuten-Taktes der S-Bahn-Linie S6 in Weil der Stadt einen Anschluss auf die S-Bahn herstellen. Insbesondere während diesen Zeiten sind die Fahrzeiten der Linien 670 und 766 so auseinanderzuziehen, dass in Weil der Stadt nicht die gleichen S-Bahnen ab- bzw. angedient werden.</p>
Hinweise	<ul style="list-style-type: none"> - Für den Fall, dass der Einmündungsbereichs der K 1003 in die K 1063 (Abzweig Lehenweiler) so ausgebaut wird, dass aus Grafenau kommende Busse bis Lehenweiler Ort fahren können, soll die Bedienungskonzept für Lehenweiler unter Berücksichtigung der Linie 766 überdacht werden. (Umsetzungszeitpunkt offen) - Im Rahmen eines Gesamtkonzeptes ist es stattdar, dass in den Liniensteckbriefen der Linien 763 und 766 festgelegte Funktionen (insbesondere die Anbindung von Dätzingen, Döffingen und Lehenweiler) abweichend von den Darstellungen in den Liniensteckbriefen zwischen beiden Linien aufgeteilt werden. (Umsetzungszeitpunkt offen) - Die Linie 766 soll künftig nach Möglichkeit obligatorisch über die Haltestelle „Hohenzollernstraße“ in Schafhausen geführt werden, mindestens jedoch elfmal täglich. (Umsetzungszeitpunkt zum Vergabezeitpunkt) - Die Überprüfung der Nachfrage auf der Linie 749 kann erst nach dem Vorliegen der Ergebnisse der VVS-Verkehrsstromerhebung aus 2014, die dann erstmalig auch die verkehrlichen Wirkungen der S60 vollständig abbilden wird, vollzogen werden. In Abhängigkeit von diesen Ergebnissen und unter Berücksichtigung der Erschließungserfordernisse in der Gemeinde Grafenau behält sich der Landkreis zudem vor, in geringem Umfang Umschichtungen zwischen den Linien 749 und 766 vorzunehmen. (Umsetzung bei Vorliegen der Erhebungsergebnisse) - In Zukunft soll verstärkt nach Möglichkeiten gesucht werden, die Busverbindung von Aidlingen nach Grafenau weiter zu stärken. (Umsetzungszeitpunkt offen)

¹ Linienwegverlängerungen nach Sindelfingen

Linie Nr.	N75
Linienweg	Böblingen Bf. – Dagersheim – Darmsheim – Döffingen – (Schafhausen) – Dätzingen – Aidlingen – Deufringen – Dachtel – Böblingen Bf.
Funktionen (Fahrtenpaare im Jahresfahrplan 2014 in den Nächten vor Sams-/ und Sonn- und Feiertagen)	<p>Hauptfunktion:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Nächtliche Abbringung von Fahrgästen aus Dagersheim, Darmsheim, Döffingen, Dätzingen, Aidlingen, Deufringen, Dachtel ab der S-Bahn-Station in Böblingen (3 / 3) [Ringverkehr, daher Bedienung nur in einer Fahrtrichtung] <p>Zusätzliche Funktion:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Nächtliche Abbringung von Fahrgästen aus ab der S-Bahn-Station in Böblingen (1 / 1) [Ringverkehr, daher Bedienung nur in einer Fahrtrichtung]
Anschlüsse	Primärer Anschluss: (in Richtung Dätzingen) Böblingen Bf.: S1, aus Richtung Stuttgart

6.4.9 Bündel 6: Verkehrsraum Maichingen – Magstadt/Grafenau

Linie Nr.	745			
Linienweg	Magstadt Bf. – Maichingen Hallenbad (– Sindelfingen Eschenried)			
Grafischer Linienverlauf				
		Status quo <small>(laut Fahrplan 2014)</small>	Basisangebot	Ausreichende Verkehrsbedienug
Funktionen (in Fahrtenpaaren Mo-Fr / Sa / So)	<p>Hauptfunktion:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Innerörtliche Erschließung von Magstadt (inklusive Bedienung der Haltestellen „Kniebisstraße“, „Ringstraße“ und „Esslinger Weg“) - Verbindung von Magstadt und Maichingen <p>Zusätzliche Funktion: Schülerverkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Anbindung des Gymnasiums Unterrieden in Sindelfingen-Maichingen - Anbindung der Realschule Hinterweil in Sindelfingen-Maichingen - Anbindung des Pfarrwiesengymnasiums in Sindelfingen 	<p>36/17/15</p> <p>36/17/15</p> <p>b.S.</p> <p>b.S.</p> <p>b.S.</p>	<p>20/10/7</p> <p>20/10/7</p> <p>b.S.</p> <p>b.S.</p> <p>b.S.</p>	<p>36/17/15</p> <p>36/17/15</p> <p>b.S.</p> <p>b.S.</p> <p>b.S.</p>

Taktanforderung (Mo-Fr: HVZ1/NVZ/HVZ2/SVZ Sa: NVZ/SVZ So: NVZ/SVZ)	Abschnitt Magstadt Bf. – Maichingen Hallenbad	30/30/30/60 60/60 60/60	60/60/60/120 120/120 120/120	30/30/30/60 60/60 60/60
Betriebsleistung im LKr BB (in Fz-km p.a.)		ca. 240.000 + ca. 5.000 b.S. ¹	ca. 132.000 + ca. 5.000 b.S. ¹	ca. 240.000 + ca. 5.000 b.S. ¹
Ergänzender Anrufverkehr		nein	0/0/0	0/0/0
Anschlüsse	Primärer Anschluss: (aus Richtung Maichingen) Magstadt Bf.: S60; Richtung Böblingen Sekundärer Anschluss: (aus Richtung Maichingen) Magstadt Bf.: S60; Richtung Renningen (aus Richtung Magstadt) Maichingen Bf.: S60; Richtung Böblingen			
Hinweise	<ul style="list-style-type: none"> - Derzeit wird die Buslinie 745 zwischen Maichingen Nord und Maichingen relativ schwach frequentiert. Die Auswertungen der ersten Fahrgasterhebungen lassen eine höhere Nachfrage bei einer Führung in bzw. durch den Bereich Hinterweil erwarten, weshalb alternative Linienführungen geprüft werden sollen. - Es soll geprüft werden, ob zwischen den Linien 745 und 748 ein regelmäßiger Anschluss in der Relation Universität-Magstadt und umgekehrt umgesetzt werden kann. 			

¹ Anbindung der Schulstandorte in Sindelfingen.

Linie Nr.	746			
Linienweg	Universität – Büsnau – Magstadt Bf.			
Grafischer Linienverlauf				
		Status quo <small>(laut Fahrplan 2014)</small>	Basisangebot	Ausreichende Verkehrsbedienug
Funktionen (in Fahrtenpaaren Mo-Fr / Sa / So)	Hauptfunktion: <ul style="list-style-type: none"> - Direktverbindung von der Gemeinde Magstadt zum Universitätsbereich Vaihingen-Nord und dem dortigen S-Bahnhof Zusätzliche Funktionen: Stadtverkehr Stuttgart: <ul style="list-style-type: none"> - Anbindung der Stadtteile Lauchau und Büsnau sowie des Max-Planck-Instituts an die S-Bahn-Station „Universität“ 	11/4/0 11/4/0	Linie ist nicht Bestandteil des Basisangebots	Linie ist nicht Bestandteil der ausreichenden Verkehrsbedienug
Taktanforderung (Mo-Fr: HVZ1/NVZ/HVZ2/SVZ Sa: NVZ/SVZ So: NVZ/SVZ)	Abschnitt Magstadt Bf./Brühlstraße 22 – Universität	60/-/60/- -/- -/-		
Betriebsleistung im LKr BB (in Fz-km p.a.)		ca. 73.000		
Ergänzender Anrufverkehr		nein		
Anschlüsse	Primärer Anschluss: (aus Richtung Universität) Magstadt Bf.: S60; Richtung Böblingen Sekundärer Anschluss: (aus Richtung Universität) Magstadt Bf.: S60; Richtung Renningen			
Hinweise	<ul style="list-style-type: none"> - Künftig können die Busse zwischen Magstadt und Büsnau nicht mehr die Hölzertalstraße befahren, so dass sie über die L1189neu geführt werden müssen (Umsetzungszeitpunkt offen). - Der Linienendpunkt in Magstadt soll nach Möglichkeit an den dortigen Bahnhof verlegt werden (Umsetzung zum Vergabezeitpunkt). 			

Linie Nr.	748			
Linienweg	Universität – Bünsau – Hinterweil – Maichingen Bf.			
Grafischer Linienverlauf				
		Status quo <small>(laut Fahrplan 2014)</small>	Basisangebot	Ausreichende Verkehrsbedienug
Funktionen (in Fahrtenpaaren Mo-Fr / Sa / So)	Hauptfunktion: - Direktverbindung vom Sindelfinger Stadtteil Maichingen zum Universitätsbereich Stuttgart-Vaihingen und den dortigen S-Bahnhof Zusätzliche Funktion: Stadtverkehr Stuttgart: - Anbindung der Stadtteile Lauchau und Bünsau sowie des Max-Planck-Instituts an die S-Bahn-Station „Universität“	11/4/0	11/0/0	11/4/0
		11/4/0	11/0/0	11/4/0
Taktanforderung (Mo-Fr: HVZ1/NVZ/HVZ2/SVZ Sa: NVZ/SVZ So: NVZ/SVZ)	Abschnitt Maichingen Bf. – Universität	60/120/60/- 120/- -/-	60/120/60/- -/- -/-	60/120/60/- 120/- -/-
Betriebsleistung im LKr BB (in Fz-km p.a.)		ca. 74.000	ca. 68.000	ca. 74.000
Ergänzender Anrufverkehr		nein	0/0/0	0/0/0
Anschlüsse	Keine primären und sekundären Anschlüsse			
Abstimmung mit anderen Linien	Mit Linie(n): 84 und 91 Im Abschnitt: Sindelfingen Pfarrwiesengymnasium – Universität Anmerkung: Im oben genannten Abschnitt soll die Linie 84 sinnvoll durch die weiteren dort fahrenden Linien (derzeit Linie 91, künftig zusätzlich oder alternativ die Linie 748) zu einem integrierten Gesamtangebot ergänzt werden. Eine Ablösung der Linie 91 durch die Linie 748 bedarf der Zustimmung durch die SSB. (Umsetzung zum Vergabezeitpunkt des Bündels 6).			

Hinweise	<ul style="list-style-type: none">- Die Übernahme von Aufgaben der SSB-Buslinie 91 im Abschnitt Universität – Sindelfingen ist zu prüfen.- Es soll geprüft werden, ob zwischen den Linien 745 und 748 ein regelmäßiger Anschluss in der Relation Universität-Magstadt und umgekehrt umgesetzt werden kann.
-----------------	---

Linie Nr.	749			
Linienweg	Maichingen Bf. – Döffingen – Dätzingen – Schafhausen Dätzinger Weg / (– Ostelsheim Calwer Straße)			
Grafischer Linienverlauf				
		Status quo <small>(laut Fahrplan 2014)</small>	Basisangebot	Ausreichende Verkehrsbedienug
Funktionen (in Fahrtenpaaren Mo-Fr / Sa / So)	<p>Hauptfunktion:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Anbindung von Döffingen und Dätzingen an Maichingen <p>Zusätzliche Funktionen:</p> <p>Regionalverkehr</p> <ul style="list-style-type: none"> - Anbindung von Schafhausen an Maichingen - Anbindung von Ostelsheim an Maichingen <p>Schülerverkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Anbindung des Goldberg-Gymnasiums und der Gottlieb-Daimler-Schule in Sindelfingen - Anbindung der Realschule Hinterweil <p>Berufsverkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Anbindung des Mercedes-Benz-Werks in Sindelfingen <p>Feinerschließung:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bedienung der Haltestellen „Elsterweg“ und „Mittenbühl“ in Döffingen 	<p>20/5/0</p> <p>18/4/0</p> <p>3/0/0</p> <p>b.S.</p> <p>b.S.</p> <p>k.A.</p> <p>20/5/0</p>	<p>20/5/0</p> <p>18/4/0</p> <p>w.v.</p> <p>b.S.</p> <p>b.S.</p> <p>k.A.</p> <p>20/5/0</p>	<p>20/5/0</p> <p>18/4/0</p> <p>w.v.</p> <p>b.S.</p> <p>b.S.</p> <p>k.A.</p> <p>20/5/0</p>
Taktanforderung (Mo-Fr: HVZ1/NVZ/HVZ2/SVZ Sa: NVZ/SVZ So: NVZ/SVZ)	Abschnitt Maichingen Bf. – Dätzingen Rathaus	60/60/60/120 120/- -/-	60/60/60/120 120/- -/-	60/60/60/120 120/- -/-

Betriebsleistung im LKr BB (in Fz-km p.a.)		ca.142.000	ca. 142.000	ca.142.000
Ergänzender Anrufverkehr		nein	0/0/0	0/0/0
Anschlüsse	Primärer Anschluss: (aus Richtung Schafhausen) Maichingen Bf.: S60; Richtung Böblingen			
Abstimmung mit anderen Linien	<p>Mit Linie(n): 766 Im Abschnitt: Böblingen Bf./Maichingen Bf. – Dätzingen Kreuzstraße Anmerkung: Die Fahrten der Linien 766 und 749 sollen so gelegt werden, dass sich für die Grafenauer Ortsteile Döffingen und Dätzingen während der Einsatzzeiten der Linie 749 mindestens ein angenäherter Halbstunden-Takt zwischen Böblingen und Dätzingen in beiden Richtungen ergibt.</p>			
Hinweise	<p>- Die Überprüfung der Nachfrage auf der Linie 749 kann erst nach dem Vorliegen der Ergebnisse der VVS-Verkehrsstromerhebung aus 2014, die dann erstmalig auch die verkehrlichen Wirkungen der S60 vollständig abbilden wird, vollzogen werden. In Abhängigkeit von diesen Ergebnissen und unter Berücksichtigung der Erschließungserfordernisse in der Gemeinde Grafenau behält sich der Landkreis zudem vor, in geringem Umfang Umschichtungen zwischen den Linien 749 und 766 vorzunehmen. (Umsetzung bei Vorliegen der Erhebungsergebnisse)</p>			

6.4.10 Bündel 7: Verkehrsraum Böblingen/Sindelfingen

Beim Mittelzentrum Böblingen/Sindelfingen (Doppelzentrum) handelt es sich um einen landesweit bedeutsamen Industrie- und Gewerbestandort, der mit zahlreichen Linien gut in das regionale Verkehrsnetz eingebunden ist. Da diese regionalen Bahn- und Buslinien (R7, S1, S60, R72, 84, 91, 734, 745, 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 23 Linien, auf denen derzeit ca. 2.082.000 Fz-km p.a. erbracht werden. Die Linien sind insbesondere an den beiden, jeweils zentrumsnah gelegenen Busbahnhöfen der Städte miteinander verknüpft. Aufgrund dieser verkehrlichen und betrieblichen Zusammenhänge sind die Stadtbuslinien im Bündel 7 zusammengefasst.

In den vergangenen Jahren ist das Stadtbusnetz mehrfach punktuell verändert und auch erweitert worden. Im Hinblick auf die bevorstehende Neuvergabe der Liniengenehmigung haben die Städte Böblingen und Sindelfingen die bestehende Linienstruktur aber nunmehr als Ganzes überprüft und dabei auch kommunalpolitische Zielsetzungen sowie absehbare Siedlungs- und Strukturentwicklungen einfließen lassen. Dabei ist mit gutachterlicher Unterstützung ein Liniennetz entstanden, das mit der Neuvergabe umzusetzen ist. Das neu zu vergebende Betriebsprogramm umfasst 15 Linien, die im Taktverkehr verkehren, und 5 Linien im Sonderverkehr. Neben neuen Linien erhalten bestehende Linien teils einen neuen Verlauf und dadurch teilweise neue Liniennummern. Die wichtigsten Änderungen werden unter „Hinweise“ bei den einzelnen Liniensteckbriefen kurz erläutert¹. In den grafischen Verläufen sind die Schülerfahrten nicht enthalten, sondern nur verbal unter den Funktionen erklärt.

¹ Die in den nachfolgenden Liniensteckbriefen unter „Hinweise“ beschriebenen Neuerungen bei einzelnen Linien sind bei der Auflistung der Fahrtenpaare bereits umgesetzt.

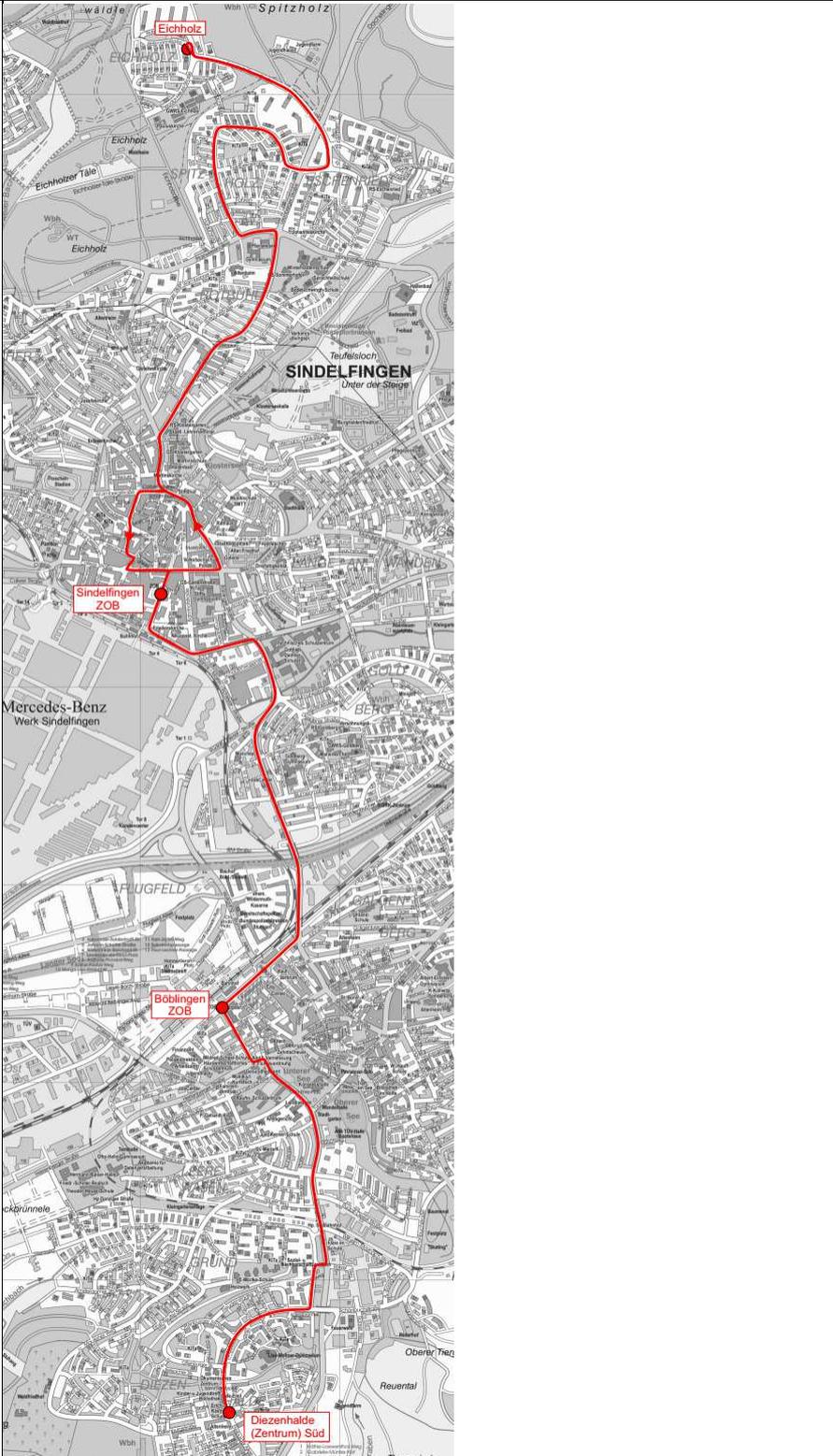
Für die Linien 704, 706, 705, 708, 709, 711, 715, 717, 720, 721, 723 und 731 gelten folgende Betriebszeit- bzw. Taktvorgaben:

Montag bis Freitag				Samstag				Sonntag			
HVZ/ NVZ	05:30 Uhr	-	20:00 Uhr	NVZ	06:00 Uhr	-	19:00 Uhr	NVZ/ SVZ	07:00 Uhr	-	00:00 Uhr
	30 min				30 min				60 min		
SVZ	20:00 Uhr	-	00:00 Uhr	SVZ	19:00 Uhr	-	01:00 Uhr				
	60 min				60 min						

Folgende Besonderheiten sind zu berücksichtigen:

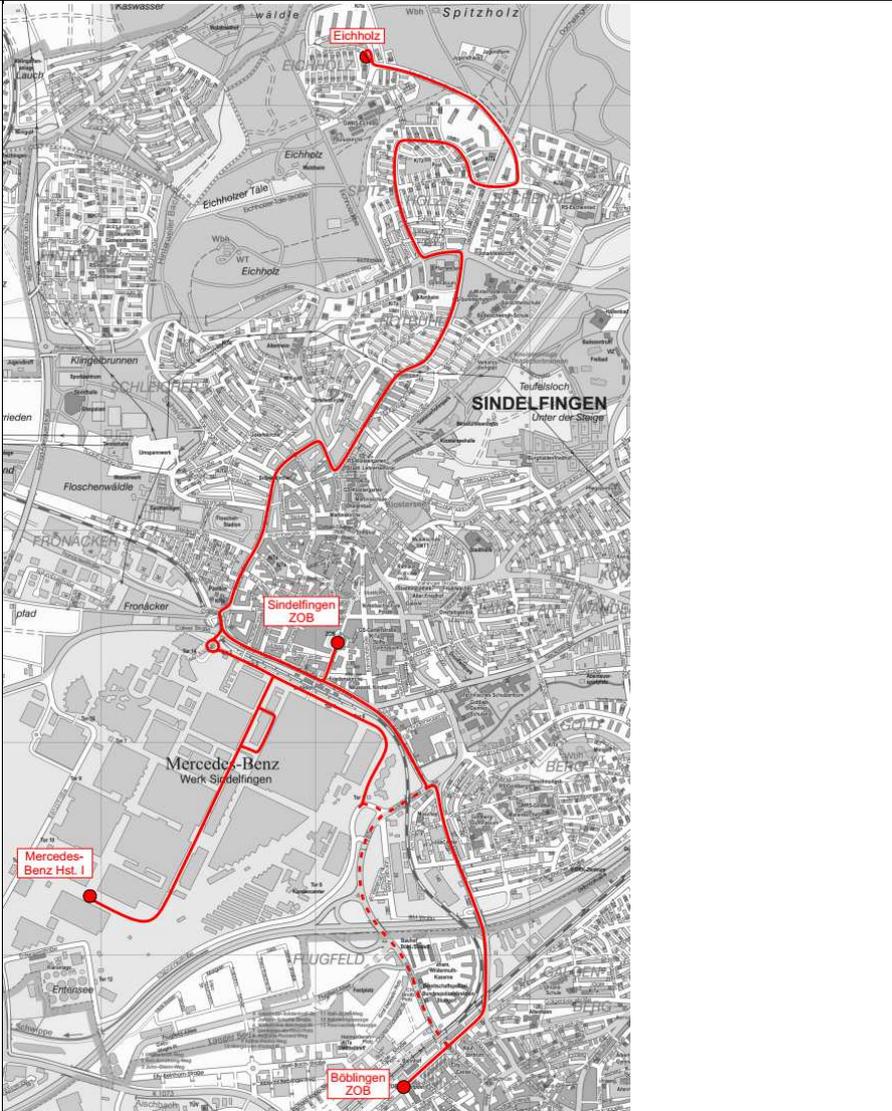
- Die Linie **701** erhält einen höheren Takt: 15-Minutentakt anstatt 30-Minutentakt und einen 30-Minuten-Takt anstatt 60-Minuten-Takt. Zudem verkehrt sie bis 1:30 Uhr an allen Tagen.
- Die Linie **728** verkehrt grundsätzlich gemäß der o.g. Betriebszeit und Taktvorgaben, und nimmt dabei zu unterschiedlichen Wochentagen und Uhrzeiten unterschiedliche Linienwege.
- Die Linie **732** fährt nur an den Betriebstagen Montag – Freitag in der Morgen- und Abendspitze der HVZ.
- Die Nachtbuslinie **N73** fährt in den Nächten auf Samstag, auf Sonn- und auf Feiertage jeweils 4 Kurse pro Nacht.
- Die Linien **703**, **707**, **722** und **724** fahren ohne Taktfahrplan entsprechend ihrer Funktion und des daraus ableitbaren Bedarfs.

Mit der Neukonzeption des Busverkehrs innerhalb des Linienbündels 7 sind dort künftig ca. **2.600.000 Fz-km p.a.** zu erbringen. Dieses Leistungsvolumen ist der Einwohnerzahl des Doppelzentrums angemessen und wird deshalb in Abstimmung mit den Städten Böblingen und Sindelfingen als ausreichende Verkehrsbedienung definiert. Die Kosten für die das Basisangebot des Landkreises (**1.847.000 Fz-km p.a.**) übersteigenden Verkehrsleistungen sind nach den kreisweiten Finanzierungsregelungen von den Städten und dem Landkreis gemeinschaftlich zu tragen.

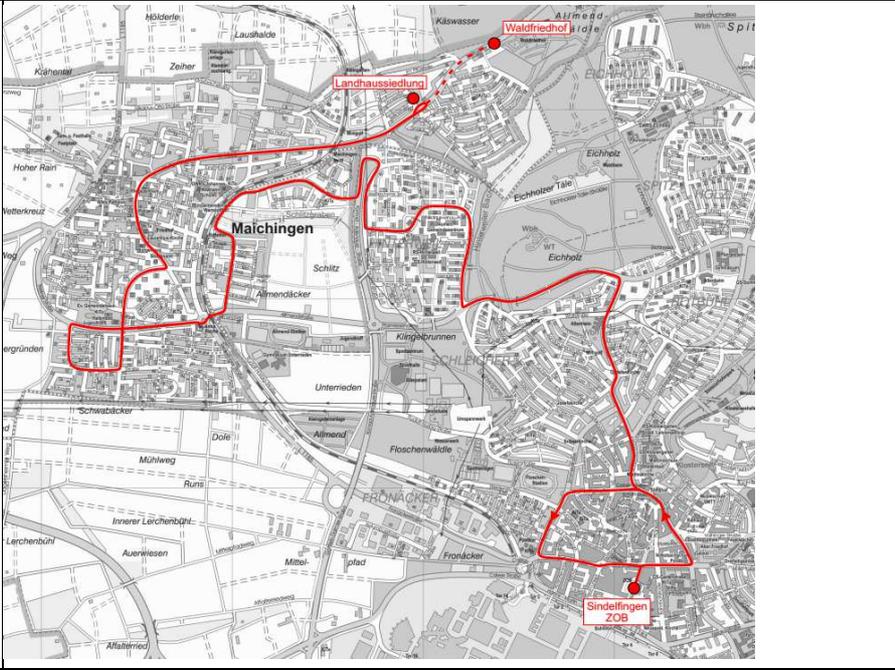
<p>Linie Nr.</p>	<p>701</p>
<p>Linienweg</p>	<p>Diezenhalde – Tübinger Straße – Böblingen ZOB – Goldberg-Gymnasium – Sindelfingen ZOB – Domo – Rotbühl – Spitzholz – Eichholz</p>
<p>Grafischer Linienverlauf</p>	 <p>The map displays the route of line 701 in red. Key stops are marked with red dots and labels: Diezenhalde (Zentrum) Süd, Böblingen ZOB, Sindelfingen ZOB, and Eichholz. The map shows the urban layout of Sindelfingen and Böblingen, including the Mercedes-Benz plant, the airport (Flugfeld), and various residential areas like Spitzholz and Eichholz.</p>

		Ausreichende Verkehrsbedienung
Funktionen (in Fahrtenpaaren Mo-Fr / Sa / So)	Hauptfunktion: - Zentrale Durchmesserlinie durch das Stadtgebiet beider Städte - Verbindung zwischen beiden ZOB; Anbindung Sindelfingen ZOB an Böblingen Bhf. (S1, Fern- und Regionalverkehr) Zusätzliche Funktion: - Erschließung der Sindelfinger Stadtteile Eichholz, Spitzholz, Eschenried und Rotbühl - Erschließung der Böblinger Stadtteile Leere Wasen, Grund, Röhrenweg und Diezenhalde Schülerverkehr: - Anbindung des Goldberg-Gymnasiums und der Gottlieb-Daimler-Schule in Sindelfingen - Anbindung Lise-Meitner-Gymnasium in Böblingen	69/39/37 69/39/37 69/39/37 69/39/37 b.S. b.S.
Taktanforderung (Mo-Fr: HVZ/SVZ Sa: NVZ/SVZ So: NVZ/SVZ))	Gesamte Linie	15/30 30/30 30/30
Betriebsleistung im LKr BB (in Fz-km p.a.)		siehe Gesamtvolumen
Ergänzender Anrufverkehr		nein
Anschlüsse	Primärer Anschluss: Böblingen Bhf.: S1; Richtung Stuttgart Sekundärer Anschluss: Sindelfingen ZOB: Stadtverkehr Böblingen/Sindelfingen Sindelfingen Bhf.: S60; Richtung Böblingen Bhf.	

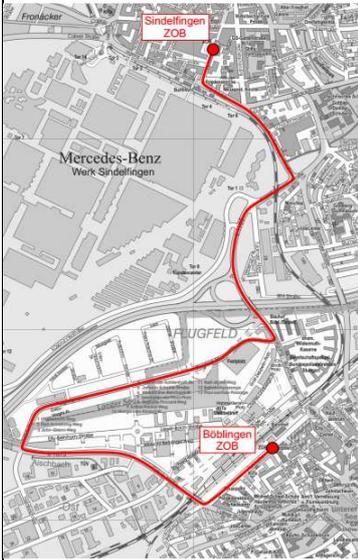
Hinweise	Erweiterung des Angebots am Wochenende im Abschnitt Diezenhalde – Böblingen ZOB. (Umsetzung zum Vergabezeitpunkt)
-----------------	---

Linie Nr.	703
Linienweg	Böblingen ZOB – Goldberg-Gymnasium/Gottlieb-Daimler-Schule – Mercedes-Benz Tor III – Werksgelände (- Sindelfingen ZOB) / (- Rotbühl – Eichholz)
Grafischer Linienverlauf	

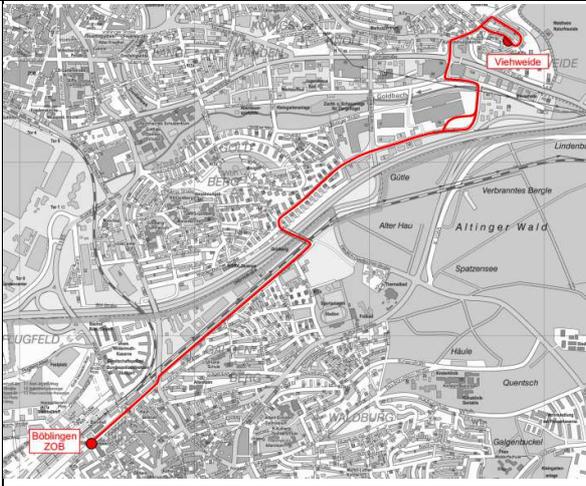
		Ausreichende Verkehrsbedienung
Funktionen (in Fahrtenpaaren Mo-Fr / Sa / So)	Hauptfunktion: <ul style="list-style-type: none"> - Direktverbindung für Beschäftigte des Mercedes-Benz-Werks in Sindelfingen aus Eichholz - Direktverbindung für Beschäftigte des Mercedes-Benz-Werks in Sindelfingen von Böblingen ZOB - Direktverbindung für Beschäftigte des Mercedes-Benz-Werks in Sindelfingen von Sindelfingen ZOB - Kapazitäts erhöhende Direktverbindung zu den Schulstandorten Goldberg-Gymnasium/Gottlieb-Daimler-Schule in Sindelfingen von Böblingen ZOB / von Sindelfingen ZOB 	k.A. k.A. k.A. k.A.
Taktanforderung (Mo-Fr: HVZ/SVZ Sa: NVZ/SVZ So: NVZ/SVZ)	Gesamte Linie	bedarfsgerechte Fahrten
Betriebsleistung im LKr BB (in Fz-km p.a.)		siehe Gesamtvolumen
Ergänzender Anrufverkehr		nein
Anschlüsse	Primärer Anschluss: <ul style="list-style-type: none"> - Sindelfingen ZOB: Stadtverkehr Böblingen/Sindelfingen - Böblingen Bhf.: S1; Richtung Stuttgart - Böblingen ZOB: Stadtverkehr Böblingen/Sindelfingen (jeweils in Abhängigkeit vom konkreten Kurs) 	
Hinweise	Die Linie besteht aus unterschiedlichen Verläufen und wird bedarfsgerecht angeboten. Zukünftig wird das Angebot der Linie entsprechend des neu ermittelten Bedarfs überarbeitet, z.B. werden über die Anpassung der Linienwege Verstärkerfahrten zwischen den beiden ZOB unter Einbindung der Standorte der Gottlieb-Daimler-Schule / des Goldberg-Gymnasiums in Sindelfingen eingerichtet. Die Anbindung des Tor I des Mercedes-Benz Werks wird voraussichtlich über die Linie 705 erfolgen. (Umsetzung zum Vergabezeitpunkt)	

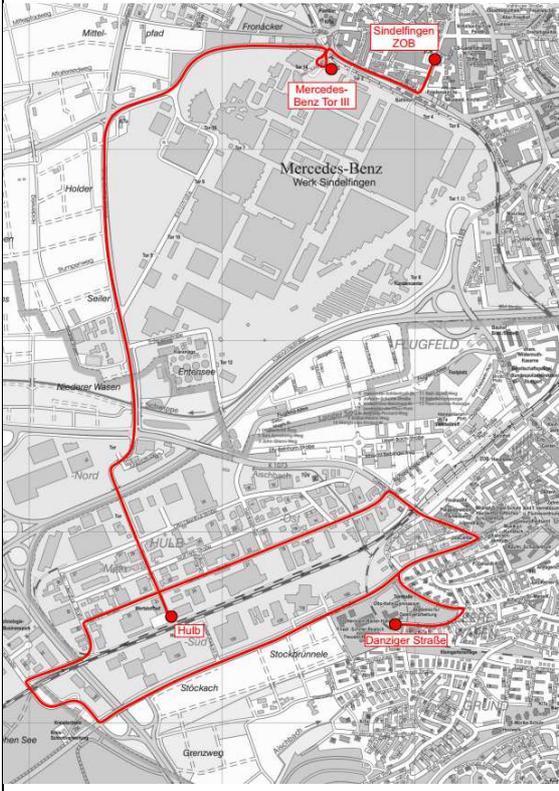
Linie Nr.	704	
Linienweg	Sindelfingen ZOB – Obere Vorstadt – Guttenbrunnstraße – Grünäckerstraße – Maichinger Bahnhof (Ost) – Herrenberger Straße – Landhaussiedlung (– Waldfriedhof)	
Grafischer Linienverlauf		
		Ausreichende Verkehrsbedienung
Funktionen (in Fahrtenpaaren Mo-Fr / Sa / So)	Hauptfunktion: <ul style="list-style-type: none"> - Anbindung der Sindelfinger Stadtteile Schleicher, Hinterweil und des Sindelfinger Teilorts Maichingen (inkl. Allmendäcker und Landhaussiedlung) - Anbindung des Waldfriedhofes an Maichingen Schülerverkehr: <ul style="list-style-type: none"> - Anbindung der Schulen auf dem Goldberg und des Pfarrwiesengymnasiums in Sindelfingen 	33/32/17 4/1/1 b.S.
Taktanforderung (Mo-Fr: HVZ/SVZ Sa: NVZ/SVZ So: NVZ/SVZ)	Abschnitt Sindelfingen ZOB – Landhaussiedlung Abschnitt Landhaussiedlung – Waldfriedhof	30/60 30/60 60/60 bedarfsgerechte Fahrten

Betriebsleistung im LKr BB (in Fz-km p.a.)		siehe Gesamtvolumen
Ergänzender Anrufverkehr		nein
Anschlüsse	<p>Primärer Anschluss: Maichingen Bhf./Maichingen Nord: S60; Richtung Böblingen Sindelfingen ZOB: S60; Richtung Böblingen</p> <p>Sekundärer Anschluss: Maichingen Bhf./Maichingen Nord: S60; Richtung Renningen Sindelfingen ZOB: Stadtverkehr Böblingen/Sindelfingen</p>	
Hinweise	Der bestehende Ringverkehr der Linien 704, 715 und 716 wird aufgelöst. Dadurch wird neu das Wohngebiet Allmendäcker und dort die Haltestelle Maichinger Bhf. Ost angefahren. (Umsetzung zum Vergabezeitpunkt)	

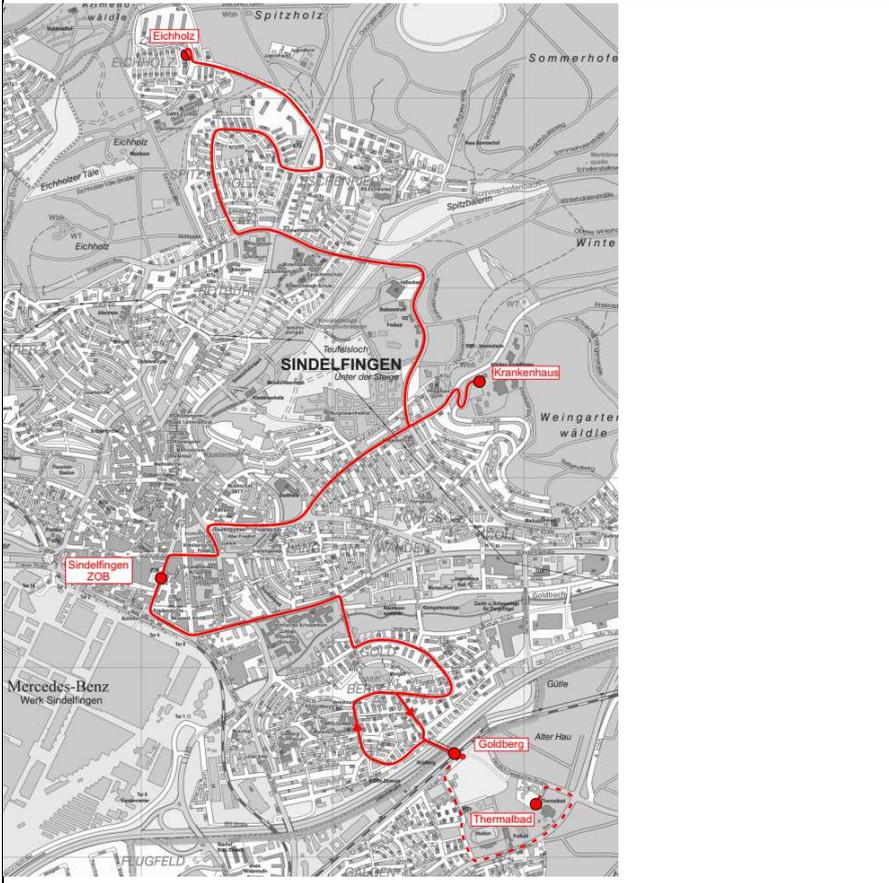
Linie Nr.	705	
Linienweg	Böblingen ZOB – Calwer Straße – Flugfeld-Allee - Sindelfingen ZOB	
Grafischer Linienverlauf		
		Ausreichende Verkehrsbedienung
Funktionen (in Fahrtenpaaren Mo-Fr / Sa / So)	Hauptfunktion: <ul style="list-style-type: none"> - Verbindung zwischen beiden ZOB - Erschließung des Bereichs Tübinger Allee in Sindelfingen - Erschließung des nördlichen Teils des Stadtentwicklungsgebietes Flugfeld 	33/32/17 33/32/17 33/32/17
Taktanforderung (Mo-Fr: HVZ/SVZ Sa: NVZ/SVZ So: NVZ/SVZ)	Gesamte Linie	30/60 30/60 60/60
Betriebsleistung im LKr BB (in Fz-km p.a.)		siehe Gesamtvolumen
Ergänzender Anrufverkehr		nein
Anschlüsse	Primärer Anschluss: Böblingen Bhf.: S1; Richtung Stuttgart Sekundärer Anschluss: Sindelfingen ZOB: Stadtverkehr Böblingen/Sindelfingen	

Hinweise	Erweiterung der Betriebszeiten der Linie 705, die über die Status Quo-Bedienung zum Fahrplanwechsel 2016/17 ab Juni 2017 starten soll. (Umsetzung ab der Realisierung einer Wohnbebauung im Umfeld der Flugfeld-Allee / ab Eröffnung des neuen Kreisklinikums auf dem Flugfeld, frühestens zum Vergabezeitpunkt)
-----------------	--

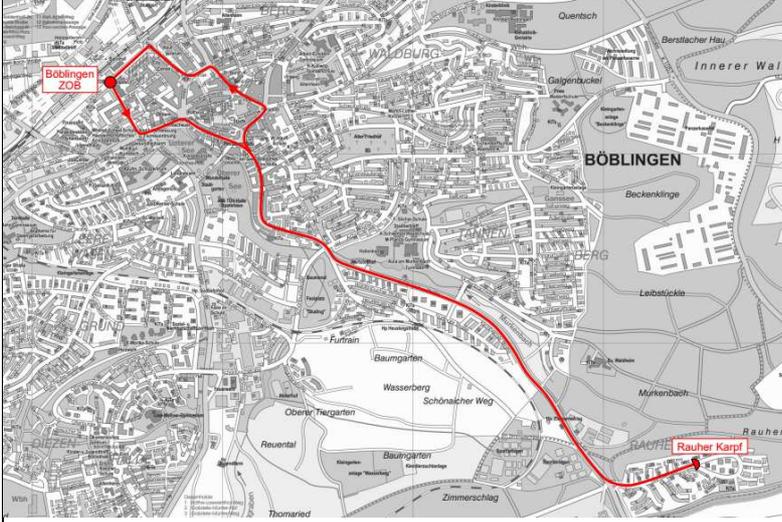
Linie Nr.	706	
Linienweg	Böblingen ZOB – Goldberg – Breuningerland – Viehweide	
Grafischer Linienverlauf		
		Ausreichende Verkehrsbedienung
Funktionen (in Fahrtenpaaren Mo-Fr / Sa / So)	Hauptfunktion: - Anbindung des Sindelfinger Gewerbegebietes Ost und der Stadtteile Viehweide / Goldberg (östlicher Teil) an den Böblinger ZOB bzw. an den S-Bahn-Halt Goldberg - Erschließung des Böblinger Stadtteils Unteres Lauch	33/32/17 33/32/17
Taktanforderung (Mo-Fr: HVZ/SVZ Sa: NVZ/SVZ So: NVZ/SVZ)	Gesamte Linie	30/60 30/60 60/60
Betriebsleistung im LKr BB (in Fz-km p.a.)		siehe Gesamtvolumen
Ergänzender Anrufverkehr		nein
Anschlüsse	Primärer Anschluss: S-Bahn-Halt Goldberg: S1; Richtung Stuttgart	
Abstimmung mit anderen Linien	-	
Hinweise	-	

<p>Linie Nr.</p>	<p>707</p>	
<p>Linienweg</p>	<p>(Danziger Straße –) Hulb – Junkerstraße – Schoßhöfe – Tor III (– Sindelfingen ZOB)</p>	
<p>Grafischer Linienverlauf</p>		
		<p>Ausreichende Verkehrsbedienung</p>
<p>Funktionen (in Fahrtenpaaren Mo-Fr / Sa / So)</p>	<p>Hauptfunktion: - auf Betriebsbedürfnisse abgestimmte Anbindung des Mercedes-Benz-Werkes in Sindelfingen ausgehend vom S-Bahn-Halt Hulb (Übergang S1), vom Haltepunkt Danziger Straße (Übergang Schönbuchbahn)</p>	<p>k.A.</p>
<p>Taktanforderung (Mo-Fr: HVZ/SVZ Sa: NVZ/SVZ So: NVZ/SVZ)</p>	<p>Gesamte Linie</p>	<p>bedarfsgerechte Fahrten</p>
<p>Betriebsleistung im LKr BB (in Fz-km p.a.)</p>		<p>siehe Gesamtvolumen</p>

Ergänzender Anrufverkehr		nein
Anschlüsse	Primärer Anschluss: S-Bahn-Halt Hulb: S1; Richtung Stuttgart Haltepunkt Danziger Straße: R72 Schönbuchbahn; Richtung Dettenhausen	
Hinweise	Die Linie besteht aus unterschiedlichen Verläufen und wird bedarfsgerecht angeboten. Zukünftig wird das Angebot der Linie entsprechend des neu ermittelten Bedarfs überarbeitet, dabei können Einzelverbindungen entfallen. Mehrkilometer werden nicht entstehen. (Umsetzung zum Vergabezeitpunkt)	

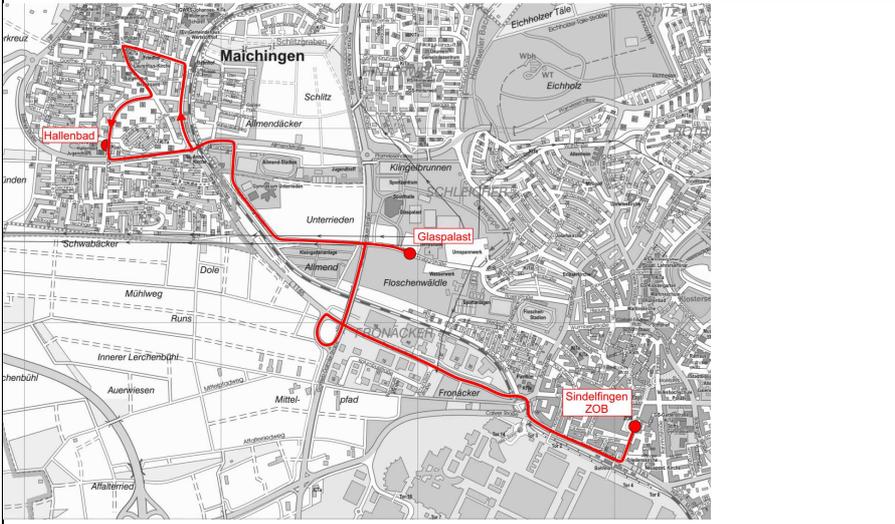
<p>Linie Nr.</p>	<p>708</p>	
<p>Linienweg</p>	<p>Eichholz – Spitzholz – Krankenhaus – Sindelfingen ZOB – Wasserturm – S-Bahn-Halt-Goldberg (– Thermalbad)</p>	
<p>Grafischer Linienverlauf</p>		
		<p>Ausreichende Verkehrsbedienung</p>
<p>Funktionen (in Fahrtenpaaren Mo-Fr / Sa / So)</p>	<p>Hauptfunktion:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Anbindung des Krankenhaus-Standorts und des Badezentrums in Sindelfingen - Erschließung der Sindelfinger Stadtteile Eichholz, Eschenried, Spitzholz, Königsknoll, Lange Anwenden und Goldberg - Durchmesserlinie zum S-Bahn-Halt Goldberg - Anbindung des Thermalbads (Böblingen) aus Sindelfingen 	<p>33/32/17</p> <p>33/32/17</p> <p>33/32/17</p> <p>7/7/7</p>

Taktanforderung (Mo-Fr: HVZ/SVZ Sa: NVZ/SVZ So: NVZ/SVZ)	Abschnitt Eichholz – Sindelfingen ZOB – S-Bahn-Halt Goldberg Abschnitt S-Bahn-Halt Goldberg – Thermalbad (Böblingen)	30/60 30/60 60/60 120/- 120/- 120/-
Betriebsleistung im LKr BB (in Fz-km p.a.)		siehe Gesamtvolumen
Ergänzender Anrufverkehr		nein
Anschlüsse	Primärer Anschluss: S-Bahn-Halt Goldberg: S1; Richtung Stuttgart Sekundärer Anschluss: Sindelfingen ZOB: Stadtverkehr Böblingen/Sindelfingen	
Abstimmung mit anderen Linien	Taktverkehrs-Anbindung des Thermalbads (Böblingen) vom S-Bahn-Halt Goldberg aus wird zukünftig (zusätzlich) über Linie 720 gewährleistet sein.	
Hinweise	Zum Zeitpunkt der Vergabe wird der Verlauf auf dem Goldberg verändert und die Anzahl der Direktverbindungen von Sindelfingen zum Thermalbad (Böblingen) im Abgleich zum aktuell festzustellenden Bedarf reduziert. (Umsetzung zum Vergabezeitpunkt)	

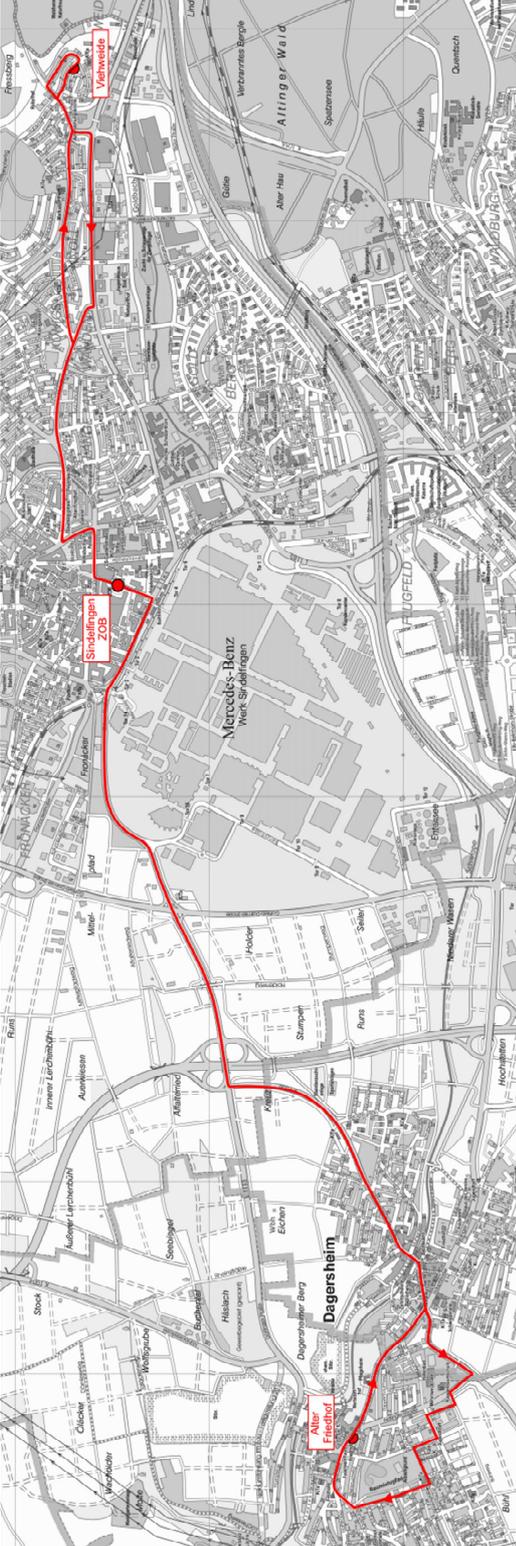
<p>Linie Nr.</p>	<p>709</p>	
<p>Linienweg</p>	<p>Böblingen ZOB – Altstadt – Hallenbad – Rauher Kapf</p>	
<p>Grafischer Linienverlauf</p>		
		<p>Ausreichende Verkehrsbedienung</p>
<p>Funktionen (in Fahrtenpaaren Mo-Fr / Sa / So)</p>	<p>Hauptfunktion:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Erschließung der Böblinger Stadtteile Herdweg (westlicher Teil), Nürtinger Straße und Rauher Kapf - Anbindung an die Altstadt <p>Schülerverkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Anbindung DRK (Behindertenwerkstätten) in Sindelfingen 	<p>33/32/17</p> <p>33/32/17</p> <p>b.S.</p>
<p>Taktanforderung (Mo-Fr: HVZ/SVZ Sa: NVZ/SVZ So: NVZ/SVZ)</p>	<p>Gesamte Linie</p>	<p>30/60</p> <p>30/60</p> <p>60/60</p>
<p>Betriebsleistung im LKr BB (in Fz-km p.a.)</p>		<p>siehe Gesamtvolumen</p>
<p>Ergänzender Anrufverkehr</p>		<p>nein</p>
<p>Anschlüsse</p>	<p>Primärer Anschluss: Böblingen Bhf.: S1, Richtung Stuttgart</p> <p>Sekundärer Anschluss: Böblingen ZOB: Stadtverkehr Böblingen/Sindelfingen</p>	

Hinweise	Zukünftig endet die Linie am Böblinger ZOB, die bisherige Teilstrecke zwischen Böblingen ZOB und dem Goldberg entfällt auf dieser Linie. (Umsetzung zum Vergabezeitpunkt)
-----------------	---

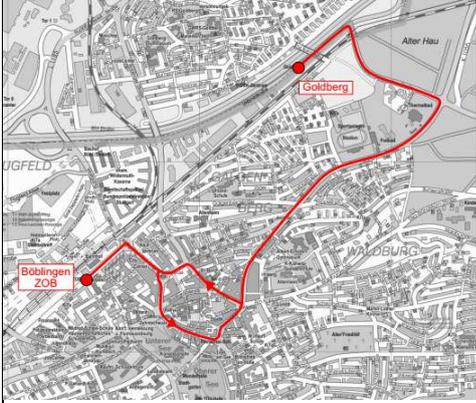
Linie Nr.	711	
Linienweg	Sindelfingen ZOB – Gottlieb-Daimler-Schule – Dresdener Straße – DRK – Leipziger Straße – Textilzentrum – Breuningerland	
Grafischer Linienverlauf		
		Ausreichende Verkehrsbedienung
Funktionen (in Fahrtenpaaren Mo-Fr / Sa / So)	Hauptfunktion: - Verbindung vom Sindelfingen ZOB zum S-Bahn-Halt Goldberg - Erschließung des Sindelfinger Stadtteils Goldberg sowie des Sindelfinger Gewerbegebietes Ost - Anbindung der Gottlieb-Daimler-Schule	33/32/17 33/32/17 33/32/17
Taktanforderung (Mo-Fr: HVZ/SVZ Sa: NVZ/SVZ So: NVZ/SVZ)	Gesamte Linie	30/60 30/60 60/60
Betriebsleistung im LKr BB (in Fz-km p.a.)		siehe Gesamtvolumen
Ergänzender Anrufverkehr		nein
Anschlüsse	Primärer Anschluss: Übergang zum S-Bahn-Halt Goldberg über die Bushaltestelle Leipziger Straße: S1; Richtung Stuttgart Sekundärer Anschluss: Sindelfingen ZOB: Stadtverkehr Böblingen/Sindelfingen	
Hinweise	Zukünftig wird der Verlauf auf dem Goldberg verändert. (Umsetzung zum Vergabezeitpunkt)	

Linie Nr.	715	
Linienweg	Sindelfingen ZOB – Amundsenstraße – Glaspalast – Maichingen Bahnhof (West) – Hallenbad	
Grafischer Linienverlauf		
		Ausreichende Verkehrsbedienung
Funktionen (in Fahrtenpaaren Mo-Fr / Sa / So)	<p>Hauptfunktion:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Erschließung des Sindelfinger Stadtteils Maichingen sowie des Sindelfinger Gewerbegebietes Fronäcker - Anbindung des Bereichs Glaspalast / VfL-Sportwelt <p>Berufsverkehr</p> <ul style="list-style-type: none"> - Anbindung des Mercedes-Benz-Werks in Sindelfingen von Sindelfingen ZOB / bzw. vom Teilort Maichingen aus <p>Schülerverkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Anbindung Schulen in Maichingen und Goldberggymnasium 	<p>33/32/17</p> <p>33/32/17</p> <p>33/32/17</p> <p>b.S.</p>
Taktanforderung (Mo-Fr: HVZ/SVZ Sa: NVZ/SVZ So: NVZ/SVZ)	Gesamte Linie	<p>30/60</p> <p>30/60</p> <p>60/60</p>

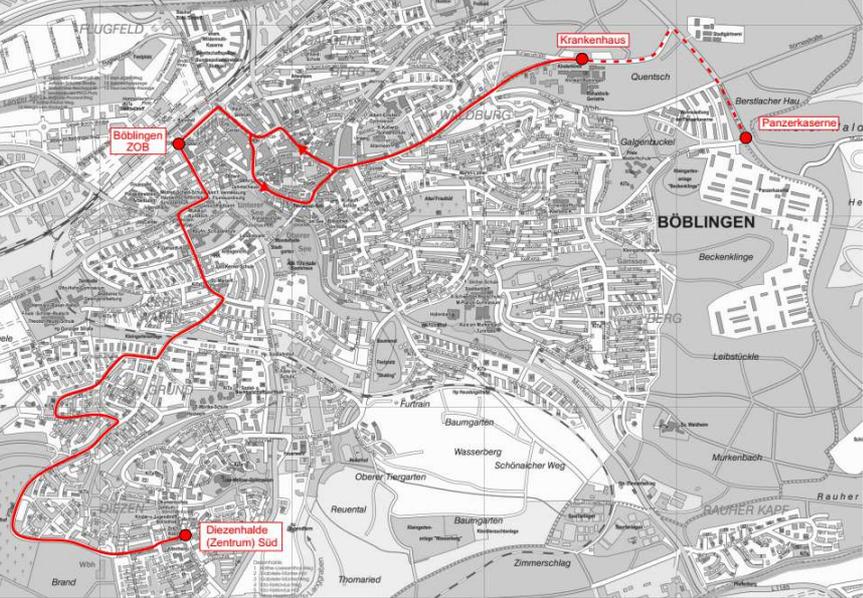
Betriebsleistung im LKr BB (in Fz-km p.a.)		siehe Gesamtvolumen
Ergänzender Anrufverkehr		nein
Anschlüsse	<p>Primärer Anschluss: Maichingen Bhf.: S60; Richtung Böblingen Sindelfingen Bhf.: S60; Richtung Böblingen</p> <p>Sekundärer Anschluss: Sindelfingen ZOB: Stadtverkehr Böblingen/Sindelfingen</p>	
Hinweise	<p>Der bestehende Ringverkehr der Linien 704, 715 und 716 wird aufgelöst. Der Glaspalast / die VfL-Sportwelt erhält mit dieser Linie einen Stadtbusanschluss. Der Verlauf zwischen dem neuen Halt Glaspalast und Maichingen ist noch in Bearbeitung. Mehrkilometer werden nicht entstehen. (Umsetzung zum Vergabezeitpunkt)</p>	

Linie Nr.	717
Linienweg	Viehweide – Königsknoll – Marktplatz – Sindelfingen ZOB – Calwer Brücke – Dagersheim Kirche – Robert-Bosch-Straße (Darmsheim) – Alter Friedhof
Grafischer Linienverlauf	 <p>The map displays the city of Sindelfingen with a red line indicating the proposed bus route. Key locations marked on the map include Viehweide, Sindelfingen ZOB, Mercedes-Benz Werk Sindelfingen, Dagersheim, and Alter Friedhof. The route follows major roads and connects these key points.</p>

		Ausreichende Verkehrsbedienung
Funktionen (in Fahrtenpaaren Mo-Fr / Sa / So)	<p>Hauptfunktion:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Erschließung der Sindelfinger Stadtteile Viehweide, Königsknoll und Lange Anwanden - Erschließung des Sindelfinger Teilorts Darmsheim und des Böblinger Teilorts Dagersheim - Anbindung der beiden vorgenannten Teilorte an den Sindelfingen ZOB <p>Berufsverkehr</p> <ul style="list-style-type: none"> - Anbindung des Mercedes-Benz-Werks in Sindelfingen <p>Schülerverkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Anbindung Stiftsgymnasium und -Schulfahrten zwischen Sindelfingen ZOB und den beiden Teilorten Darmsheim und Dagersheim 	<p>33/32/17</p> <p>33/32/17</p> <p>33/32/17</p> <p>33/32/17</p> <p>b.S.</p>
Taktanforderung (Mo-Fr: HVZ/SVZ Sa: NVZ/SVZ So: NVZ/SVZ)	Gesamte Linie	<p>30/60</p> <p>30/60</p> <p>60/60</p>
Betriebsleistung im LKr BB (in Fz-km p.a.)		siehe Gesamtvolumen
Ergänzender Anrufverkehr		nein
Anschlüsse	<p>Primärer Anschluss: Bushaltestelle Kirche (Dagersheim): Linie 731; Richtung Böblingen</p> <p>Sekundärer Anschluss: Sindelfingen ZOB: Stadtverkehr Böblingen/Sindelfingen</p>	
Abstimmung mit anderen Linien	-	
Hinweise	Die beschriebene Durchmesserlinie besteht aus den derzeitigen Linien 717 und 712 (Fahrplan 2016/17). Die Linie soll in Zukunft als Durchmesserlinie ausgeschrieben werden. (Umsetzung zum Vergabezeitpunkt)	

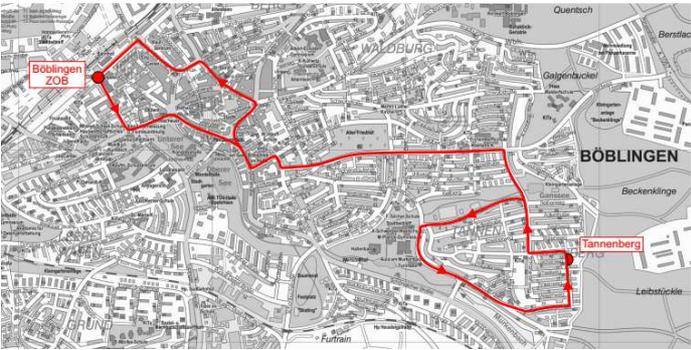
Linie Nr.	720	
Linienweg	Böblingen ZOB – Altstadt – Thermalbad – Goldberg	
Grafischer Linienverlauf		
		Ausreichende Verkehrsbedienung
Funktionen (in Fahrtenpaaren Mo-Fr / Sa / So)	Hauptfunktion: <ul style="list-style-type: none"> - Erschließung der Böblinger Stadtteile Galgenberg/Unteres Lauch und Waldburg - Anbindung der Mineraltherme Böblingen sowie des Sportbereichs Silberweg - Anbindung an den S-Bahn-Halt Goldberg Schülerverkehr: <ul style="list-style-type: none"> - Anbindung Albert-Einstein-Gymnasium vom Böblinger ZOB 	33/32/17 33/32/17 33/32/17 b.S.
Taktanforderung (Mo-Fr: HVZ/SVZ Sa: NVZ/SVZ So: NVZ/SVZ)	Gesamte Linie	30/60 30/60 60/60
Betriebsleistung im LKr BB (in Fz-km p.a.)		siehe Gesamtvolumen
Ergänzender Anrufverkehr		nein

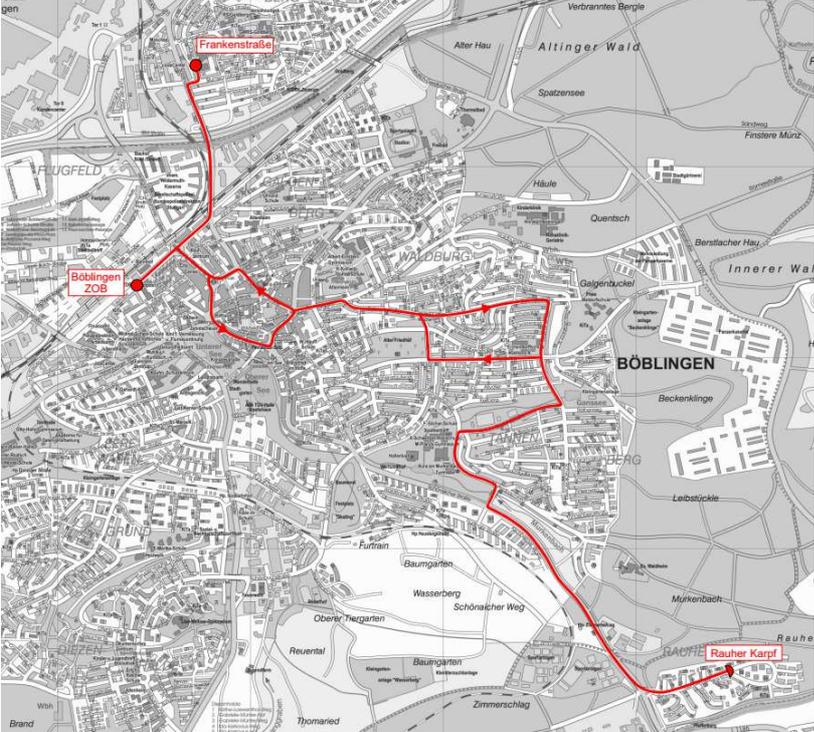
Anschlüsse	Primärer Anschluss: Böblingen ZOB: Stadtverkehr Böblingen/Sindelfingen Sekundärer Anschluss: S-Bahn-Halt Goldberg: S1; Richtung Stuttgart
Hinweise	Zukünftig wird der bestehende Ringverkehr über das Böblinger Krankenhaus und das Thermalbad aufgebrochen. Die heute daran angebundene Durchmesser-Verbindung von der Diezenhalde/Grund zum Krankenhaus bleibt im Rahmen der Linie 721 bestehen. Die Verbindung zum Thermalbad wird über die Linie 720 erfolgen und wird bis zum Halt Goldberg verlängert. Erweiterung des Angebotes am Wochenende im Abschnitt Böblingen ZOB – Thermalbad. (Umsetzung zum Vergabezeitpunkt)

Linie Nr.	721	
Linienweg	Diezenhalde – Bühler Straße – Geleener Straße – Berliner Straße – Böblingen ZOB – Altstadt – Waldburgstraße – Kreiskrankenhaus (– Panzerkaserne)	
Grafischer Linienverlauf		
		Ausreichende Verkehrsbedienung
Funktionen (in Fahrtenpaaren Mo-Fr / Sa / So)	<p>Hauptfunktion:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Durchmesserlinie innerhalb des Stadtgebiets von Böblingen zur Erschließung der Stadtteile Diezenhalde, Grund, Leere Wasen, Altstadt und Waldburg - Anbindung des Kreiskrankenhaus-Standorts in Böblingen - Anbindung der Panzerkaserne in Böblingen <p>Schülerverkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Verstärkerfahrten zur Diezenhalde (Lise-Meitner-Gymnasium) und ab dort verkehren Verstärkerfahrten der Linie 728 zum Schulzentrum Murkenbach 	<p>33/32/17</p> <p>33/32/17</p> <p>7/0/0</p> <p>b.S.</p>

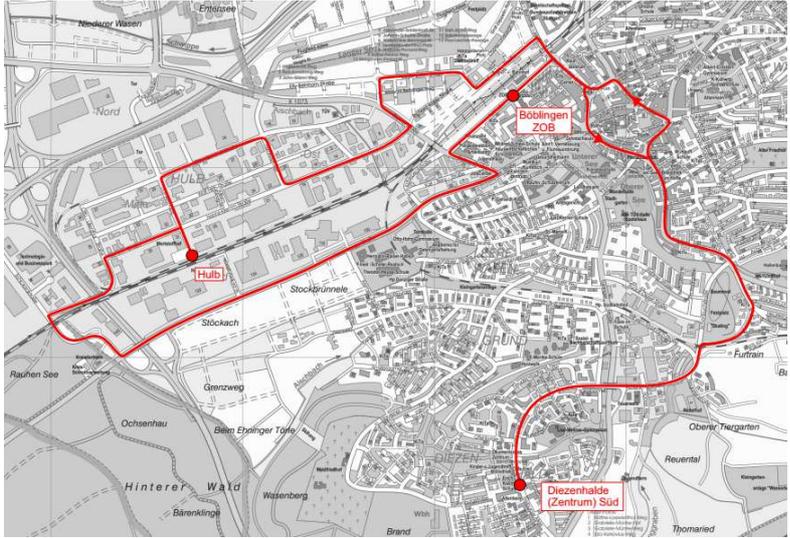
Taktanforderung (Mo-Fr: HVZ/SVZ Sa: NVZ/SVZ So: NVZ/SVZ))	Gesamte Linie	30/60 30/60 60/60
Betriebsleistung im LKr BB (in Fz-km p.a.)		siehe Gesamtvolumen
Ergänzender Anrufverkehr		nein
Anschlüsse	Primärer Anschluss: Böblingen Bhf.: S1; Richtung Stuttgart Sekundärer Anschluss: Böblingen ZOB: Stadtverkehr Böblingen/Sindelfingen	
Hinweise	Zukünftig wird der bestehende Ringverkehr über das Böblinger Krankenhaus und das Thermalbad aufgebrochen. Die heute daran angebundene Durchmesser-Verbindung von der Diezenhalde/Grund zum Krankenhaus bleibt innerhalb der vorbeschriebenen Linie 721 bestehen. Die Verbindung zum Thermalbad wird alternativ über die Linie 720 erfolgen. Erweiterung des Angebotes am Wochenende im Abschnitt ZOB Böblingen – Krankenhaus. (Umsetzung zum Vergabezeitpunkt)	

Ergänzender Anrufverkehr		nein
Anschlüsse	-	
Hinweise	Linie verkehrt Montag bis Samstag an Schultagen der Waldorfschule.	

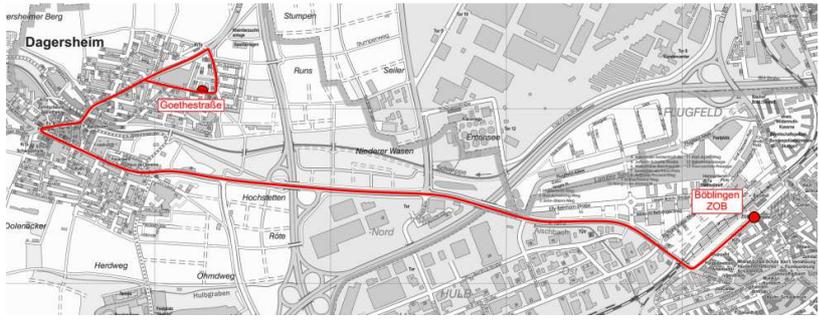
Linie Nr.	723	
Linienweg	Böblingen ZOB – Altstadt – Eichendorff-Schule – Schulzentrum Murkenbach – Tannenberg	
Grafischer Linienverlauf		
		Ausreichende Verkehrsbedienung
Funktionen (in Fahrtenpaaren Mo-Fr / Sa / So)	Hauptfunktion/Schülerverkehr: - Erschließung der Böblinger Stadt- teile Herdweg und Tannenberg - Anbindung an das Schulzentrum Murkenbach	33/32/17 33/32/17
Taktanforderung (Mo-Fr: HVZ/SVZ Sa: NVZ/SVZ So: NVZ/SVZ)	Gesamte Linie	30/60 30/60 60/60
Betriebsleistung im LKr BB (in Fz-km p.a.)		siehe Gesamtvolumen
Ergänzender Anrufverkehr		nein
Anschlüsse	Primärer Anschluss: Böblingen Bhf.: S1; Richtung Stuttgart Sekundärer Anschluss: Böblingen ZOB: Stadtverkehr Böblingen/Sindelfingen	
Hinweise	Im Zuge der Vorabbekanntmachung wird die im Ringverkehr bediente Schleife in der Linienführung verkleinert und die Bedienung der Haltestelle „Reußensteinstraße“ im Gegenzug aufgehoben. (Umsetzung zum Vergabezeitpunkt)	

<p>Linie Nr.</p>	<p>724</p>	
<p>Linienweg</p>	<p>(Frankenstraße –) Böblingen ZOB – Eichendorffsch. – Schulzentrum Murkenbach – Rauher Kapf</p>	
<p>Grafischer Linienverlauf</p>		
		<p>Ausreichende Verkehrsbedienung</p>
<p>Funktionen (in Fahrtenpaaren Mo-Fr / Sa / So)</p>	<p>Hauptfunktion/Schülerverkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Anbindung der Eichendorffschule und des Schulzentrums Murkenbach mit dem Rauhen Kapf - Anbindung des Sindelfinger Stadtteils Goldberg (Haltestelle Frankenstraße) mittags 	<p>b.S. b.S.</p>
<p>Taktanforderung (Mo-Fr: HVZ/SVZ Sa: NVZ/SVZ So: NVZ/SVZ)</p>	<p>Gesamte Linie</p>	<p>bedarfsgerechte Fahrten</p>
<p>Betriebsleistung im LKr BB (in Fz-km p.a.)</p>		<p>siehe Gesamtvolumen</p>
<p>Ergänzender Anrufverkehr</p>		<p>nein</p>

Anschlüsse	-
Hinweise	Linie verkehrt Montag bis Freitag nur an Schultagen.

<p>Linie Nr.</p>	<p>728</p>	
<p>Linienweg</p>	<p>Weg 1: Diezenhalde – Reiterhof – Schönaicher Str. – Klaffensteinstr. – Altstadt – Böblingen ZOB</p> <p>Weg 2: Diezenhalde – Reiterhof – Schönaicher Str. - Klaffensteinstr. – Altstadt – Konrad-Zuse-Platz – Hulb - Herrenberger Straße – Böblingen ZOB</p>	
<p>Grafischer Linienverlauf</p>		
		<p>Ausreichende Verkehrsbedienung</p>
<p>Funktionen (in Fahrtenpaaren Mo-Fr / Sa / So)</p>	<p>Hauptfunktion:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Verbindung der Böblinger Stadtteile Diezenhalde, Unterer Tiergarten, Nürtinger Straße, Herdweg (westlicher Rand), Altstadt an den Böblinger Bhf. (Weg 1) - Verlängerung des Linienwegs zur Anbindung von Flugfeld Süd und Gewerbegebiet Hulb (abweichende Führung über Haltestelle Konrad-Zuse-Platz zur Anbindung an den Böblinger Bhf. (Weg 2)) <p>Schülerverkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Anbindung Schulzentrum Murkenbach und Albert-Einstein-Gymnasium in Böblingen 	<p>34/32/17</p> <p>30/28/-</p> <p>b.S.</p>
<p>Taktanforderung (Mo-Fr: HVZ/SVZ Sa: NVZ/SVZ)</p>	<p>Weg 1</p> <p>Weg 2</p>	<p>-/60</p> <p>-/60</p> <p>60/60</p> <p>30/-</p>

So: NVZ/SVZ)		30/60 -/-
Betriebsleistung im LKr BB (in Fz-km p.a.)		siehe Gesamtvolumen
Ergänzender Anrufverkehr		nein
Anschlüsse	Primärer Anschluss: Weg 1 Böblingen ZOB: Stadtverkehr Böblingen/Sindelfingen Böblingen Bhf.: S1; Richtung Stuttgart Weg 2 Böblingen Bhf. (über Haltestelle Konrad-Zuse-Platz): S1; Richtung Stuttgart S-Bahn-Halt Hulb: S1; Richtung Stuttgart	
Abstimmung mit anderen Linien		
Hinweise	Erweiterung der Linie 728, die ab Juni 2017 mit einem neuem Linienweg innerhalb des Gewerbegebietes Hulb in Böblingen startet. Zum Vergabezeitpunkt wird die Linie zu einer neuen Durchmesserlinie weiterentwickelt. Das Gewerbegebiet Hulb wird dabei über das Flugfeld und den Unteren Tiergarten mit der Diezenhalde verbunden.	

Linie Nr.	731	
Linienweg	Böblingen ZOB – Talstraße – Calwer Straße – Dagersheim Kirche – Goethestraße	
Grafischer Linienverlauf		
		Ausreichende Verkehrsbedienung
Funktionen (in Fahrtenpaaren Mo-Fr / Sa / So)	Hauptfunktion: - Erschließung des Böblinger Teilorts Dagersheim und Anbindung an Böblingen ZOB Schülerverkehr: - Anbindung Dagersheim zum Otto-Hahn-Gymnasium in Böblingen	33/32/17 b.S.
Taktanforderung (Mo-Fr: HVZ/SVZ Sa: NVZ/SVZ So: NVZ/SVZ)	Gesamte Linie	30/60 30/60 60/60
Betriebsleistung im LKr BB (in Fz-km p.a.)		siehe Gesamtvolumen
Ergänzender Anrufverkehr		Nein
Anschlüsse	Primärer Anschluss: Böblingen Bhf.: S1; Richtung Stuttgart Bushalt Kirche (Dagersheim): Linie 717; Richtung Darmsheim Sekundärer Anschluss: Böblingen ZOB: Stadtverkehr Böblingen/Sindelfingen	
Abstimmung mit anderen Linien	-	
Hinweise	-	

Hinweise	<p>Zukünftig wird die Linie in ihrem Linienweg über das Gewerbegebiet Hulb geführt. Die Linie wird weiterhin nur bedarfsgerecht während der morgendlichen und nachmittäglichen Hauptverkehrszeiten verkehren.</p> <p>Ab dem Zeitpunkt, zu dem durch Aufsiedlung des Gewerbegebietes Häslach im Sindelfinger Teilort Darmsheim eine Verkehrsnachfrage besteht, verändert sich der Verlauf des Linienweges zu einem Ringverkehr auf der Route Dagersheim – Darmsheim – Häslach – Dagersheim (gestrichelt dargestellt). (Umsetzung zum Vergabezeitpunkt)</p>
-----------------	---

Linie Nr.	N73	
Linienweg	Böblingen ZOB – Diezenhalde – Herdweg - Panzerkaserne – Viehweide – Eichholz – Essegger Straße – Böblingen ZOB	
Grafischer Linienverlauf		
		Ausreichende Verkehrsbedienung
Funktionen (Fahrtenpaare in den Nächten vor Sams- und Sonn- und Feiertagen)	Hauptfunktion: - Nächtlige Abbringung von Fahrgästen aus Richtung Stuttgart ab Böblingen Bhf.	4/4
Taktanforderung	Gesamte Linie	60

Betriebsleistung im LKr BB (in Fz-km p.a.)		siehe Gesamtvolumen
Ergänzender Anrufverkehr		nein
Anschlüsse	Primärer Anschluss: Böblingen Bhf.: S1; Richtung Stuttgart	

6.4.11 Bündel 8: Verkehrsraum Schönbuch

Linie Nr.	730			
Linienweg	Holzgerlingen Buch – Schönach Faulhaber oder Maybachstraße			
Grafischer Linienverlauf				
		Status quo <small>(laut Fahrplan 2014)</small>	Basisangebot	Ausreichende Verkehrsbedienung
Funktionen (in Fahrtenpaaren Mo-Fr / Sa / So)	Hauptfunktion: - Verbindung der Stadt Holzgerlingen und der Gemeinde Schönach	2/0/0	Linie ist nicht Bestandteil des Basisangebots	Linie ist nicht Bestandteil der ausreichenden Verkehrsbedienung
Taktanforderung (Mo-Fr: HVZ1/NVZ/HVZ2/SVZ Sa: NVZ/SVZ So: NVZ/SVZ)	Abschnitt Böblingen ZOB – Ehningen Bf.	-/-/- -/- -/-		
Betriebsleistung im LKr BB (in Fz-km p.a.)		ca.12.000		
Ergänzender Anrufverkehr		nein		
Anschlüsse	Keine primären und sekundären Anschlüsse			

Linie Nr.	734			
Linienweg	(Sindelfingen –) Böblingen Goldberg – Schönaich Lessingstraße			
		Status quo <small>(laut Fahrplan 2014)</small>	Basisangebot	Ausreichende Verkehrsbedienung
Funktionen (in Fahrtenpaaren Mo-Fr / Sa / So)	Hauptfunktion: - Anbindung von Schönaich an den S-Bahnhof Goldberg ¹ Zusätzliche Funktionen: Berufsverkehr: - Anbindung des Mercedes-Benz-Werks in Sindelfingen Schülerverkehr: - Anbindung des Goldberg-Gymnasiums und der Gottlieb-Daimler-Schule in Sindelfingen	15/0/0 k.A. b.S.	11/0/0 k.A. b.S.	14/0/0 k.A. b.S.
Taktanforderung (Mo-Fr: HVZ1/NVZ/HVZ2/SVZ Sa: NVZ/SVZ So: NVZ/SVZ)	Abschnitt Böblingen Goldberg – Schönaich Lessingstraße	30/-/30/- -/- -/-	30/-/30/- -/- -/-	30/-/30/- -/- -/-
Betriebsleistung im LKr BB (in Fz-km p.a.)		ca. 39.000	ca. 48.000	ca. 60.000
Ergänzender Anrufverkehr		nein	0/0/0	0/0/0
Anschlüsse	Primärer Anschluss: (aus Richtung Schönaich) Böblingen Goldberg: S1; Richtung			

Hinweise	<ul style="list-style-type: none">- Künftig sollen die Fahrten gegen die Lastrichtung auch veröffentlicht werden. (Umsetzung zum Vergabezeitpunkt)- Die Linie soll über das Gewerbegebiet „Vogelsang“ in Schönaich geführt werden, wobei die Anbindung jeweils nur in Lastrichtung erfolgen muss. Da die Lastrichtung bezüglich der Wohnstandorte der Gemeinde Schönaich gegenläufig zu jener des Gewerbegebiets ist (Wohngebiete: morgens Ri. Goldberg, nachmittags in die Gegenrichtung; Gewerbegebiet: nachmittags Ri. Goldberg, vormittags in die Gegenrichtung) sind die Pendler von Schönaich in Richtung Stuttgart kaum von den Fahrzeitverlängerungen, die sich durch die Umwegfahrten über das Gewerbegebiet ergeben, betroffen (Umsetzung zum Vergabezeitpunkt).
-----------------	---

¹ Fahrten werden im Jahresfahrplan 2014 nur in Lastrichtung veröffentlicht (sieben Fahrten morgens von Schönaich Richtung Goldberg und acht Fahrten nachmittags von Goldberg nach Schönaich).

Linie Nr.	751			
Linienweg	Böblingen Bf. – Vaihingen Bf.			
Grafischer Linienverlauf				
		Status quo <small>(laut Fahrplan 2014)</small>	Basisangebot	Ausreichende Verkehrsbedienug
Funktionen (in Fahrtenpaaren Mo-Fr / Sa / So)	Hauptfunktion: <ul style="list-style-type: none"> - Verbindung der Stadt Böblingen mit dem Westen des Stuttgarter Stadtteils Vaihingen Zusätzliche Funktion: <p>Stadtverkehr Stuttgart:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Anbindung des Eiermann-Campus (frühere IBM-Zentrale) und des Gewerbegebiets Untere Waldplätze an den Bahnhof Stuttgart-Vaihingen ¹ 	7/1/0 7/1/0	Linie ist nicht Bestandteil des Basisangebots	Linie ist nicht Bestandteil der ausreichenden Verkehrsbedienug
Taktanforderung (Mo-Fr: HVZ1/NVZ/HVZ2/SVZ Sa: NVZ/SVZ So: NVZ/SVZ)	Abschnitt Böblingen Goldberg – Schönaich Lessingstraße	-/-/- -/- -/-		
Betriebsleistung im LKr BB (in Fz-km p.a.)		ca. 30.000		
Ergänzender Anrufverkehr		nein		
Anschlüsse	Keine primären und sekundären Anschlüsse			

¹ Diese Funktion wird allerdings bereits umfassend von der Linie 84 wahrgenommen.

Linie Nr.	752			
Linienweg	(Ehningen Bf. –) Hildrizhausen – Altdorf – Holzgerlingen Bf. (– Holzgerlingen Gymnasium) / (– Böblingen ZOB – Sindelfingen Mercedes-Benz)			
Grafischer Linienverlauf				
		Status quo <small>(laut Fahrplan 2014)</small>	Basisangebot	Ausreichende Verkehrsbedienug
Funktionen (in Fahrtenpaaren Mo-Fr / Sa / So)	<p>Hauptfunktion:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Anbindung von Hildrizhausen und Altdorf an Holzgerlingen und die Schönbuchbahn - Anbindung von Holzgerlingen, Hildrizhausen, Altdorf an Ehningen (IBM-Standort , Bahnhof) <p>Zusätzliche Funktionen:</p> <p>Schülerverkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Anbindung des Gymnasiums Holzgerlingen <p>Berufsverkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Anbindung des Mercedes-Benz-Werks in Sindelfingen <p>Feinerschließung:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bedienung der Haltestelle „Im Letten“ in Ehningen ¹ - Bedienung der Haltestelle „Würmstraße“ in Altdorf 	<p>33/17/11</p> <p>22/0/0</p> <p>b.S.</p> <p>k.A.</p> <p>25/0/0</p> <p>24/0/0</p>	<p>33/17/11</p> <p>19/10/7</p> <p>b.S.</p> <p>k.A.</p> <p>19/10/7</p> <p>33/17/11</p>	<p>33/17/11</p> <p>22/10/7</p> <p>b.S.</p> <p>k.A.</p> <p>25/10/7</p> <p>33/17/11</p>

	Ergänzung des SPNV: - Anbindung von Holzgerlingen an Böblingen (2 Fahrtenpaare an Sonn- und Feiertagen: Abfahrt in Holzgerlingen Richtung Böblingen gegen 7:10 und 23:10 sowie gegen Abfahrt in Böblingen Richtung Holzgerlingen gegen 7:35 und 23:35 Uhr) ²	0/0/2	0/0/2	0/0/2
Taktanforderung (Mo-Fr: HVZ1/NVZ/HVZ2/SVZ Sa: NVZ/SVZ So: NVZ/SVZ)	Abschnitt Holzgerlingen Bf. – Altdorf – Hildrizhausen Altes Rathaus Abschnitt Hildrizhausen Altes Rathaus – Ehningen Bf.	30/60/30/60 60/120 120/120 30/60/30/- -/- -/-	30/60/30/60 60/60 60/120 30/60/60/120 120/120 120/120	30/60/30/60 60/60 60/120 30/60/30/120 120/120 120/120
Betriebsleistung im LKr BB (in Fz-km p.a.)		ca. 195.000	ca. 200.000	ca. 213.000
Ergänzender Anrufverkehr	Angaben in der Spalte Basisangebot und Ausreichende Verkehrsbedingung: Abschnitt Holzgerlingen Bf. – Altdorf – Hildrizhausen	ja	3/2/0	3/2/0
Anschlüsse	Primärer Anschluss: (aus Richtung Ehningen) Holzgerlingen Bf.: R72; Richtung Böblingen Sekundäre Anschlüsse (aus Richtung Holzgerlingen) Ehningen Bf.: S1; Richtung Stuttgart			
Hinweise	<ul style="list-style-type: none"> - Da weite Teile von Ehningen nicht von der S-Bahn erschlossen sind, soll der Fahrplan im Abschnitt Hildrizhausen-Ehningen auch auf das Wochenende ausgeweitet werden. Samstags sowie sonn- und feiertags soll etwa alle zwei Stunden ein Bus über Hildrizhausen hinaus nach Ehningen fahren (Umsetzung zum Vergabezeitpunkt) - Durch eine Verbindung Aidlingen - Ehningen könnte die stauanfällige K 1066 zwischen Aidlingen und Dagersheim entlastet werden. In Ehningen könnte ein Anschluss zwischen S-Bahn und Bus in der Relation Aidlingen-Stuttgart und umgekehrt eingerichtet werden. Dies könnte über eine Verlängerung von Buslinien mit Endpunkt Ehningen während des Berufsverkehrs über Ehningen hinaus in den Raum Aidlingen/Deufringen erfolgen. Dazu gibt es zwei Varianten: Mit Vergabezeitpunkt wird ohnehin die Einrichtung einer Linie 735 empfohlen. Für die gewünschte Verbindung Aidlingen - Ehningen könnte diese Linie 735 verlängert werden. Dadurch wäre die Verbindung zum Harmonisierungszeitpunkt des Bündels 8 im Dezember 2017 umsetzbar. Sollten die Anrainerkommunen eine Verbindung Aidlingen - Ehningen schon vor Vergabezeitpunkt wünschen, könnte eine Weiterführung der Linie 752 eine vorübergehende sinnvolle Alternative sein. 			

¹ Fahrten sind derzeit teilweise nur in Fahrtrichtung Ehningen Bf. veröffentlicht.

² Für den Fall, dass auf der Schönbuchbahn künftig Fahrten in einer ähnlichen Fahrplanlage angeboten werden, entfällt diese Funktion.

Linie Nr.	754			
Linienweg	(Sindelfingen Mercedes-Benz –) Böblingen Bf. – Holzgerlingen Bf. (– Breitenstein – Neuweiler) – Weil im Schönbuch – Dettenhausen – Bebenhausen – Tübingen Hbf.			
Grafischer Linienverlauf				
		Status quo <small>(laut Fahrplan 2014)</small>	Basisangebot	Ausreichende Verkehrsbedienug
Funktionen (in Fahrtenpaaren Mo-Fr / Sa / So)	Hauptfunktion: <ul style="list-style-type: none"> - Anbindung des Mercedes-Benz-Werks in Sindelfingen Zusätzliche Funktionen: Regionalverkehr: <ul style="list-style-type: none"> - Direktverbindung von Tübingen-Nord/Uni, Lustnau und Bebenhausen nach Holzgerlingen und Böblingen Schülerverkehr: <ul style="list-style-type: none"> - Anbindung der Geschwister-Scholl-Schule in Tübingen 	6/0/0 7/1/0 b.S.	Linie ist nicht Bestandteil des Basisangebots	Linie ist nicht Bestandteil der ausreichenden Verkehrsbedienug
Taktanforderung (Mo-Fr: HVZ1/NVZ/HVZ2/SVZ Sa: NVZ/SVZ So: NVZ/SVZ)	Gesamte Linie	-/-/- -/- -/-		
Betriebsleistung im LKr BB (in Fz-km p.a.)		ca. 83.000		
Ergänzender Anrufverkehr		ja		
Anschlüsse	Keine primären und sekundären Anschlüsse			

Linie Nr.	756			
Linienweg	Holzgerlingen Bf. – Breitenstein – Neuweiler Hennersdorfer Straße			
Grafischer Linienverlauf				
		Status quo <small>(laut Fahrplan 2014)</small>	Basisangebot	Ausreichende Verkehrsbedienung
Funktionen (in Fahrtenpaaren Mo-Fr / Sa / So)	Hauptfunktion: - Anbindung von Breitenstein und Neuweiler an Holzgerlingen und die Schönbuchbahn Zusätzliche Funktionen: Schülerverkehr: - Anbindung des Gymnasiums Holzgerlingen Feinerschließung: - Bedienung der Haltestellen „Birkenstraße“, „Lilienstraße“, und „Hohenzollernstraße“ in Holzgerlingen	22/16/9	22/11/7	22/16/9
		b.S.	b.S.	b.S.
		23/16/9	22/11/7	23/16/9
Taktanforderung (Mo-Fr: HVZ1/NVZ/HVZ2/SVZ Sa: NVZ/SVZ So: NVZ/SVZ)	Abschnitt Holzgerlingen Bf. – Breitenstein – Neuweiler Hennersdorfer Straße	30/60/30/120 60/120 120/120	30/60/60/60 120/120 120/120	30/60/30/120 60/120 120/120
Betriebsleistung im LKr BB (in Fz-km p.a.)		ca. 99.000	ca. 98.000	ca. 99.000
Ergänzender Anrufverkehr		ja (Rufauto-Fahrten werden derzeit unter der Linie 754 angeboten)	0/0/0	0/0/0
Anschlüsse	Primärer Anschluss: (aus Richtung Ehningen) Holzgerlingen Bf.: R72; Richtung Böblingen Sekundäre Anschlüsse (aus Richtung Holzgerlingen) Ehningen Bf.: S1; Richtung Stuttgart			

Linie Nr.	760 / 761			
Linienweg	(Sindelfingen –) Böblingen Bf. – Schönaich – Steinenbronn – Waldenbuch Postamt / – Neuweiler – Breitenstein – Weil im Schönbuch Rathaus (Backhaus)			
Abgrenzung der Liniennummern	760: Derzeit: Liniennummer für alle Fahrten. Ab Vergabezeitpunkt: Fahrten, die nach Waldenbuch führen oder in Schönaich enden. 761: Fahrten, die nach Breitenstein oder Weil im Schönbuch führen (Liniennummer soll zum Vergabezeitpunkt neu eingeführt werden).			
Grafischer Linienverlauf				
		Status quo <small>(laut Fahrplan 2014)</small>	Basisangebot	Ausreichende Verkehrsbedienung
Funktionen (in Fahrtenpaaren Mo-Fr / Sa / So)	Hauptfunktion: <ul style="list-style-type: none"> - Anbindung von Schönaich an die Innenstadt und den Bahnhof Böblingen - Anbindung von Waldenbuch und Steinenbronn an die Innenstadt und den Bahnhof Böblingen - Anbindung von Breitenstein und Neuweiler an Weil im Schönbuch sowie Direktverbindung von Breitenstein, Neuweiler und Weil im Schönbuch nach Schönaich Zusätzliche Funktionen: Regionalverkehr <ul style="list-style-type: none"> - Anbindung von Neuenhaus an Böblingen 	51/27/16 24/9/7 20/9/7 3/0/0	45/23/14 14/7/6 11/7/6 0/0/0	51/27/16 24/9/7 20/9/7 3/0/0

	<p>Stadtverkehr Böblingen-Sindelfingen</p> <ul style="list-style-type: none"> - Anbindung der Wohngebiete entlang der Schönaicher Straße in Böblingen an die Innenstadt und den Bahnhof Böblingen <p>Feinerschließung</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bedienung der Haltestelle „Schwabenstraße“ in Schönaich - Bedienung der Haltestelle „Glashütte“ in Waldenbuch² <p>Schülerverkehr</p> <ul style="list-style-type: none"> - Anbindung des Goldberg-Gymnasiums und der Gottlieb-Daimler-Schule in Sindelfingen <p>Berufsverkehr</p> <ul style="list-style-type: none"> - Anbindung des Mercedes-Benz-Werks in Sindelfingen 	51/27/16	45/23/14	51/27/16
	<p>20/20/16</p> <p>9/0/0</p> <p>b.S.</p> <p>k.A.</p>	20/20/16	11/7/6	20/20/16
	<p>9/0/0</p> <p>b.S.</p> <p>k.A.</p>	9/0/0	6/0/0	9/0/0
	<p>b.S.</p> <p>k.A.</p>	b.S. <p>k.A.</p>	b.S. <p>k.A.</p>	b.S. <p>k.A.</p>
Taktanforderung (Mo-Fr: HVZ1/NVZ/HVZ2/SVZ Sa: NVZ/SVZ So: NVZ/SVZ)	<p>Abschnitt Böblingen Bf. – Schönaich Bahnhofstraße</p> <p>Abschnitt Schönaich Bahnhofstraße – Steinenbronn – Waldenbuch Postamt</p> <p>Abschnitt Schönaich Bahnhofstraße – Neuweiler – Breitenstein – Weil im Schönbuch Rathaus (Backhaus)</p>	<p>15/30/15/60 30/60 60/60</p> <p>30/60/30/120 120/120 120/120</p> <p>60/60/60/120 120/120 120/120</p>	<p>30/30/30/30 60/60 60/120</p> <p>60/120/60/- 120/- 120/-</p> <p>60/120/60/- 120/- 120/-</p>	<p>15/30/15/60 30/60 60/60</p> <p>30/60/30/120 120/120 120/120</p> <p>60/60/60/120 120/120 120/120</p>
Betriebsleistung im LKr BB (in Fz-km p.a.)		ca. 481.000	ca. 377.000	ca. 481.000
Ergänzender Anrufverkehr	Angaben in der Spalte Basisangebot und Ausreichende Verkehrsbedienug: Abschnitt Waldenbuch Postamt – Glashütte	ja	0/7/6	0/7/6
Anschlüsse	<p>Primärer Anschluss: (aus Richtung Schönaich) Böblingen Bf.: S1 oder R7; Richtung Stuttgart</p> <p>Sekundärer Anschluss: (aus Richtung Böblingen) Waldenbuch Postamt: 826 oder 828; nach Tübingen</p>			

Abstimmung mit anderen Linien	Mit Linie(n): 826 Im Abschnitt: Waldenbuch Postamt – Waldenbuch Glashütte Anmerkung: Glashütte wird punktuell von den Linien 760 und 828 angefahren. Die Fahrten nach Glashütte sollten so gelegt werden, dass sich für Glashütte ein der Ortsgröße entsprechendes integriertes Fahrplanangebot ergibt.
Ergänzender Rufautoverkehr	ja
Hinweise	<ul style="list-style-type: none"> - Die bisherige Linie 760 (Böblingen - Waldenbuch/- Weil im Schönbuch) wird in die beiden Linien 760 (Böblingen - Waldenbuch) und 761 (Böblingen - Weil im Schönbuch) aufgespalten. (Umsetzung zum Vergabezeitpunkt) - Eine Aufwertung der Verbindung Waldenbuch-Aichtal-Nürtingen ist in Abstimmung mit dem Landkreis Esslingen zu prüfen. (Umsetzungszeitpunkt offen) - Seit dem Schuljahr 2014/2015 wird in Weil im Schönbuch eine Gemeinschaftsschule eingerichtet. Die Linien 760 und 761 sollen die Schüler aus Schönaich, Waldenbuch und Steinenbronn mit dem neuen Schulstandort verbinden. Vor diesem Hintergrund ist eine Optimierung der Fahrzeiten bezüglich der Erfordernisse des Schülerverkehrs zu prüfen. (Umsetzung zum Schuljahreswechsel 2015/2016)

¹ Im Status quo 3 Fahrtenpaare Neuenhaus - Waldenbuch mit Anschluss in Waldenbuch nach Böblingen

² Die Fahrten müssen die Haltestelle Glashütte mit der Haltestelle Waldenbuch Postamt verbinden. Eine Weiterführung nach Böblingen ist nicht zwingend erforderlich.

Linie Nr.	N74
Linienweg	Böblingen Bf. – Holzgerlingen – Altdorf – Hildrizhausen – Weil im Schönbuch – Neuweiler – Breitenstein – Schönaich – Böblingen Bf.
Funktionen (Fahrtenpaare im Jahresfahrplan 2014 in den Nächten vor Sams-/ und Sonn- und Feiertagen)	Hauptfunktion: <ul style="list-style-type: none"> - Nächtliche Abbringung von Fahrgästen aus Holzgerlingen, Altdorf, Hildrizhausen, Weil im Schönbuch, Neuweiler, Breitenstein und Schönaich ab der S-Bahn-Station Böblingen (3 / 3) [Ringverkehr, daher Bedienung nur in einer Fahrtrichtung]
Anschlüsse	Primärer Anschluss: (in Richtung Weil im Schönbuch) Böblingen Bf.: S1, aus Richtung Stuttgart

Linie Nr.	N76
Linienweg	Oberaichen Bf. – Musberg – Steinenbronn – Waldenbuch – Glashütte – Waldenbuch Gänswiese (– Oberaichen Bf.)
Funktionen (Fahrtenpaare im Jahresfahrplan 2014 in den Nächten vor Sams-/ und Sonn- und Feiertagen)	Hauptfunktion: <ul style="list-style-type: none"> - Nächtliche Abbringung von Fahrgästen aus Musberg, Steinenbronn, Waldenbuch und Glashütte ab der S-Bahn-Station Oberaichen (3 / 3)
Anschlüsse	Primärer Anschluss: (in Richtung Waldenbuch) Oberaichen Bf.: S2 oder S3, aus Richtung Stuttgart

¹ Fahrten müssen nur in Lastrichtung veröffentlicht werden.

6.4.12 Bündel 9: Verkehrsraum Leinfelden-Echterdingen – Waldenbuch – Tübingen

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

	Zusätzliche Funktionen: Feinerschließung: - Bedienung der Haltestellen „Stadion/Lerchenweg“, „Hallenbad“ und „Liebenau“ in Waldenbuch - Bedienung der Haltestelle „Glashütte“ in Waldenbuch Schülerverkehr: - Anbindung des Philipp-Matthäus-Hahn-Gymnasiums in Echterdingen - Anbindung der Immanuel-Kant-Realschule und des Immanuel-Kant-Gymnasiums in Leinfelden - Anbindung des Hegel-Gymnasiums in Vaihingen - Anbindung der Geschwister-Scholl-Schule in Tübingen	44/33/27	47/25/15	47/33/27
		5/0/0	5/0/0	5/0/0
		b.S.	b.S.	b.S.
		b.S.	b.S.	b.S.
		b.S.	b.S.	b.S.
		b.S.	b.S.	b.S.
Taktanforderung (Mo-Fr: HVZ1/NVZ/HVZ2/SVZ Sa: NVZ/SVZ So: NVZ/SVZ)	Abschnitt Leinfelden Bf. – Steinenbronn – Waldenbuch Postamt Abschnitt Waldenbuch Postamt – Dettenhausen – Bebenhausen – Tübingen Hbf.	30/30/30/60 30/60 30/60	15/30/30/30 30/60 60/60	15/30/30/30 30/60 30/60
		30/60/60/60 -/- -/-	w.v.	w.v.
Betriebsleistung im LKr BB (in Fz-km p.a.)		ca. 345.000 + ca. 25.000 b.S. (L. 86A)	ca. 322.000 + ca. 25.000 b.S. (L. 86A)	ca. 345.000 + ca. 25.000 b.S. (L. 86A)
Ergänzender Anrufverkehr		nein	0/0/0	0/0/0
Anschlüsse	Primärer Anschluss: (aus Richtung Tübingen) Leinfelden Bf.: S2 oder S3, Richtung Stuttgart Sekundäre Anschlüsse: (aus Richtung Tübingen) Waldenbuch Postamt: 760, Richtung Böblingen (aus Richtung Tübingen) Dettenhausen Bf.: R72, Richtung Böblingen (aus Richtung Leinfelden) Tübingen Hbf.: R8 oder R73, Richtung Reutlingen			
Abstimmung mit anderen Linien	Mit Linie(n): 828 Im Abschnitt: Echterdingen Bf./Leinfelden Bf. – Tübingen Hbf. Anmerkung: Während der verkehrsschwachen Zeiten genügt es, wenn die Linie 826 oder 828 über Waldenbuch hinaus nach Tübingen geführt wird.			

	<p>Mit Linie(n): 828 Im Abschnitt: Echterdingen Bf./Leinfelden Bf. – Waldenbuch Postamt Anmerkung: Zwar stellt die Linie 826 für Waldenbuch und Steinenbronn die schnellste Verbindung in Richtung Stuttgart dar, doch ist der Umweg über Echterdingen mit der Linie 828 relativ gering. Daher soll nach Möglichkeit darauf geachtet werden, dass die Linien 826 und 828 in Echterdingen bzw. Leinfelden unterschiedliche S-Bahnen an- und abdienen, da so die Anzahl der Fahrmöglichkeiten von Waldenbuch und Steinenbronn in Richtung Stuttgart erhöht werden kann.</p> <p>Mit Linie(n): 760 Im Abschnitt: Waldenbuch Postamt – Waldenbuch Glashütte Anmerkung: Glashütte wird punktuell von den Linien 760 und 826 angefahren. Die Fahrten nach Glashütte sollten so gelegt werden, dass sich für Glashütte ein der Ortsgröße entsprechendes integriertes Fahrplanangebot ergibt.</p>
Hinweise	<ul style="list-style-type: none"> - Die Linie 86 wird auf den Abschnitt Vaihingen – Leinfelden verkürzt. Die bisherigen Fahrten der Linie 86 zwischen Leinfelden und Waldenbuch werden in die Linie 826 integriert. (Umsetzung zum Vergabezeitpunkt) - Perspektivisch besteht mit der Weiterentwicklung der Schönbuchbahn die Möglichkeit, die betroffenen Linien besser auf die Abfahrtszeiten der Bahn abzustimmen. (Umsetzung zum Vergabezeitpunkt)

Linie Nr.	828			
Linienweg	Flughafen/Messe – Echterdingen Bf. – Steinenbronn – Waldenbuch – Dettenhausen – Bebenhausen – Tübingen Hbf.			
Grafischer Linienverlauf				
		Status quo <small>(laut Fahrplan 2014)</small>	Basisangebot	Ausreichende Verkehrsbedienung
Funktionen (in Fahrtenpaaren Mo-Fr / Sa / So)	Hauptfunktion: <ul style="list-style-type: none"> - Direktverbindung von Tübingen und Bebenhausen in den mittleren Filderraum einschließlich Flughafen und Messe sowie Anbindung von Dettenhausen, Waldenbuch und Steinenbronn an Echterdingen Zusätzliche Funktionen: <ul style="list-style-type: none"> Schülerverkehr: <ul style="list-style-type: none"> - Anbindung der Geschwister-Scholl-Schule in Tübingen 	27/15/15	16/8/6	27/15/15
Taktanforderung (Mo-Fr: HVZ1/NVZ/HVZ2/SVZ Sa: NVZ/SVZ So: NVZ/SVZ)	Abschnitt Flughafen/Messe – Waldenbuch Postamt Abschnitt Waldenbuch Postamt – Tübingen Hbf	30/30/30/60 60/60 60/60 30/30/30/60 60/60 60/60	60/60/60/120 120/120 120/- w.v.	30/30/30/60 60/60 60/60 w.v.
Betriebsleistung im LKr BB (in Fz-km p.a.)		ca. 212.000	ca. 120.000	ca. 212.000
Ergänzender Anrufverkehr		nein	0/0/0	0/0/0

Anschlüsse	<p>Primärer Anschluss: (aus Richtung Tübingen) Echterdingen Bf.: S2 oder S3, Richtung Stuttgart</p> <p>Sekundäre Anschlüsse: (aus Richtung Tübingen) Waldenbuch Postamt: 760, Richtung Böblingen (aus Richtung Tübingen) Dettenhausen Bf.: R72, Richtung Böblingen (aus Richtung Flughafen/Messe) Tübingen Hbf.: R8 oder R73, Richtung Reutlingen</p>
Abstimmung mit anderen Linien	<p>Mit Linie(n): 826 Im Abschnitt: Echterdingen Bf./Leinfelden Bf. – Tübingen Hbf. Anmerkung: Während der verkehrsschwachen Zeiten genügt es, wenn die Linie 826 oder 828 über Waldenbuch hinaus nach Tübingen geführt wird.</p> <p>Mit Linie(n): 826 Im Abschnitt: Echterdingen Bf./Leinfelden Bf. – Waldenbuch Postamt Anmerkung: Zwar stellt die Linie 826 für Waldenbuch und Steinenbronn die schnellste Verbindung in Richtung Stuttgart dar, doch ist der Umweg über Echterdingen mit der Linie 828 relativ gering. Daher soll nach Möglichkeit darauf geachtet werden, dass die Linien 826 und 828 in Echterdingen bzw. Leinfelden unterschiedliche S-Bahnen an- und abdienen, da so die Anzahl der Fahrmöglichkeiten von Waldenbuch und Steinenbronn in Richtung Stuttgart erhöht werden kann.</p>
Hinweise	<ul style="list-style-type: none"> - Zwischen den Haltestellen Steinenbronn Goldäcker und Waldenbuch Postamt soll eine neue Haltestelle Steinenbronn Tübinger Straße eingerichtet werden. (Umsetzungszeitpunkt offen) - Perspektivisch besteht mit der Weiterentwicklung der Schönbuchbahn die Möglichkeit, die betroffenen Linien besser auf die Abfahrtszeiten der Bahn abzustimmen. (Umsetzung zum Vergabezeitpunkt)

6.4.13 Bündel 10: Verkehrsraum Deckenpfronn – Gärtringen

<p>Linie Nr.</p>	<p>753 <i>Linie soll künftig neu konzipiert werden</i></p>			
<p>Linienweg</p>	<p>Rohrau Rathaus (– Nufringen Gründen) – Gärtringen Bf.</p>			
<p>Grafischer Linienverlauf</p>				
		<p>Status quo <small>(laut Fahrplan 2014)</small></p>	<p>Basisangebot</p>	<p>Ausreichende Verkehrsbedienungs*</p>
<p>Funktionen (in Fahrtenpaaren Mo-Fr / Sa / So)</p>	<p>Hauptfunktion:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Anbindung von Rohrau an Gärtringen <p>Zusätzliche Funktionen:</p> <p>Berufsverkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Anbindung des Gewerbegebiets Nufringen an den Bahnhof Gärtringen <p>Schülerverkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Anbindung der Ludwig-Uhland-Schule in Gärtringen 	<p>21/12/6</p> <p>0/0/0</p> <p>b.S.</p>	<p>19/10/6</p> <p>11/0/0</p> <p>b.S.</p>	<p>21/12/6</p> <p>11/0/0</p> <p>b.S.</p>
<p>Taktanforderung (Mo-Fr: HVZ1/NVZ/HVZ2/SVZ Sa: NVZ/SVZ So: NVZ/SVZ)</p>	<p>Abschnitt Rohrau Rathaus – Gärtringen Bf.</p> <p>Abschnitt Rohrau Rathaus – Nufringen Gründen</p>	<p>30/60/30/- 60/- 120/-</p> <p>-/-/- -/- -/-</p>	<p>30/60/60/120 120/120 120/-</p> <p>30/-/30/- -/- -/-</p>	<p>30/60/30/- 60/- 120/-</p> <p>30/-/30/- -/- -/-</p>
<p>Betriebsleistung im LKr BB (in Fz-km p.a.)</p>	<p>ca. 31.000 ca. 55.000 ca. 55.000</p>			

Ergänzender Anrufverkehr	Angaben in der Spalte Basisangebot und Ausreichende Verkehrsbedienun: Abschnitt Gärtringen Bf. – Rohrau	ja	0/0/1	ja
Anschlüsse	Primärer Anschluss: (aus Richtung Rohrau) Gärtringen Bf.: S1; Richtung Stuttgart			
Hinweise	<ul style="list-style-type: none"> - Die Linie soll montags bis freitags über das Gewerbegebiet Nufringen geführt werden, wobei die Anbindung jeweils nur in Lastrichtung erfolgen muss. Da die Lastrichtung bezüglich des Ortsteils Rohrau gegenläufig zu jener des Gewerbegebiets ist (Rohrau: morgens Ri. Gärtringen, nachmittags in die Gegenrichtung; Gewerbegebiet: nachmittags Ri. Gärtringen, vormittags in die Gegenrichtung) sind die Einwohner von Rohrau von den Fahrzeitverlängerungen, die sich durch die Einbindung des Gewerbegebiets in den Linienweg ergeben, kaum betroffen. (Umsetzung zum Vergabezeitpunkt) - Im Vorfeld der Vorabbekanntmachung soll noch genauer untersucht werden, ob die Linie von Rohrau über die K1045 und die B14 oder die K1046 geführt wird. Bei ersterer Variante soll im Bereich Gärtringen Kerzenstüble (Kreisverkehr Böblinger Straße/Rohrauer Straße) eine neue Bushaltestelle entstehen. Von dieser aus könnten Fahrgäste bereits von bzw. zur S-Bahn in Gärtringen umsteigen. (Umsetzung zum Vergabezeitpunkt) 			

* Die ausreichende Verkehrsbedienun wird durch den Status quo definiert. Über das Basisangebot hinausgehende Verkehrsleistungen sind von den Städten/Kommunen zu finanzieren.

Linie Nr.	773			
Linienweg	(Herrenberg Vogt-Heß-Schule –) / Herrenberg Bf. – Affstätt – Kuppingen – Oberjesingen – Deckenpfronn (– Gültlingen – Holzbronn – Stammheim – Calw Bf.)			
Grafischer Linienverlauf				
		Status quo <small>(laut Fahrplan 2014)</small>	Basisangebot	Ausreichende Verkehrsbedienung
Funktionen (in Fahrtenpaaren Mo-Fr / Sa / So)	<p>Hauptfunktionen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Anbindung von Deckenpfronn an Herrenberg - Direktverbindung der Städte Herrenberg und Calw <p>Zusätzliche Funktionen: Stadtverkehr Herrenberg</p> <ul style="list-style-type: none"> - Anbindung von Affstätt, Kuppingen und Oberjesingen und den Herrenberger Wohn- und Gewerbegebieten entlang der Mülhstraße an den Bahnhof Herrenberg <p>Schülerverkehr</p> <ul style="list-style-type: none"> - Anbindung der Vogt-Heß-Schule in Herrenberg - Anbindung des Gymnasiums Stammheim 	<p>34/18/7</p> <p>11/7/4</p> <p>34/18/7</p> <p>b.S.</p> <p>b.S.</p>	<p>36/22/13</p> <p>w.v.</p> <p>36/22/13</p> <p>b.S.</p> <p>b.S.</p>	<p>36/22/13</p> <p>w.v.</p> <p>36/22/13</p> <p>b.S.</p> <p>b.S.</p>

Taktanforderung (Mo-Fr: HVZ1/NVZ/HVZ2/SVZ Sa: NVZ/SVZ So: NVZ/SVZ)	Abschnitt Herrenberg Bf. – Deckenpfronn Rathaus Abschnitt Deckenpfronn Rathaus – Calw Bf.	30/60/30/120 60/- 120/-	30/60/30/60 60/60 60/120 w.v.	30/60/30/60 60/60 60/120 w.v.
Betriebsleistung im LKr BB (in Fz-km p.a.)		ca. 173.000	ca. 202.000	ca. 202.000
Anschlüsse	Primärer Anschluss: (aus Richtung Calw) Herrenberg Bf.: S1 oder R7; Richtung Stuttgart Sekundäre Anschlüsse: (aus Richtung Calw) Herrenberg Bf.: R73; Richtung Tübingen (aus Richtung Herrenberg) Calw Bf.: Nagoldtalbahn / Kulturbahn; Richtung Pforzheim			
Abstimmung mit anderen Linien	Mit Linie(n): 775 Im Abschnitt: Herrenberg Bf. – Kuppigen Jennerstraße Anmerkung: Nach Möglichkeit sollten die Linien 773 und 775 unterschiedliche S-Bahnen ab Herrenberg ab- bzw. andienen, da so die Anzahl der Fahrmöglichkeiten für Kuppigen erhöht werden kann.			
Ergänzender Rufautoverkehr	ja			
Hinweise	<ul style="list-style-type: none"> - Zwischen Deckenpfronn und Herrenberg soll montags bis freitags zwei, samstags vier und sonn- und feiertags sechs zusätzliche Fahrtenpaare angeboten werden, damit das Angebot dem Basisangebot des Landkreises entspricht. Sofern es gelingt, das Angebot der Linie 775 an Samstagen zu erhalten und im Überlappingsabschnitt mit der Linie 773 zwischen Herrenberg und Kuppigen sinnvoll zu einem Gesamtangebot zu integrieren, könnte die Ausweitung der Fahrten am Samstag von vier auf ein zusätzliches Fahrtenpaar reduziert werden. (Umsetzung zum Vergabezeitpunkt) - Nach Möglichkeit sollen die in Deckenpfronn endenden Kurse der Linie 773 bis zur Haltestelle Brühlstraße verlängert werden. Ggf. müssen hierfür bauliche Veränderungen am Straßennetz (z.B. Bau eines Kreisverkehrs) vorgenommen werden. 			

Linie Nr.	N77
Linienweg	Gärtringen Bf. – Rohrau – Herrenberg – Affstätt – Kuppingen – Oberjesingen – Deckenpfronn – Gärtringen Bf.
Funktionen (Fahrtenpaare im Jahresfahrplan 2014 in den Nächten vor Sams-/ und Sonn- und Feiertagen)	Hauptfunktion: <ul style="list-style-type: none">- Nächtliche Abbringung von Fahrgästen aus Rohrau, Affstätt, Kuppingen, Oberjesingen, Deckenpfronn ab der S-Bahn-Station Gärtringen (3 / 3) [Ringverkehr, daher Bedienung nur in einer Fahrtrichtung]
Anschlüsse	Primärer Anschluss: (in Richtung Deckenpfronn) Gärtringen Bf.: S1, aus Richtung Stuttgart

6.4.14 Bündel 11: Verkehrsraum Oberes Gäu

Linie Nr.	770 / 774			
Linienweg	Herrenberg Bf. (– Oberjettingen – Unterjettingen) / (– Haslach – Sindlingen – Unterjettingen – Oberjettingen) – Nagold ZOB (– Altensteig Rathaus)			
Abgrenzung der Liniennummer	774: Fahrten in der Relation Herrenberg-Haslach(-Unterjettingen-Oberjettingen-Nagold) mit Halt an allen Unterwegshalten. 770: Fahrten in der Relation Herrenberg-Oberjettingen-Unterjettingen-Nagold(-Altensteig) mit Halt an ausgewählten Unterwegshalten (Schnellbus).			
Grafischer Linienverlauf				
		Status quo (laut Fahrplan 2014)	Basisangebot	Ausreichende Verkehrsbedienung
Funktionen (in Fahrtenpaaren Mo-Fr / Sa / So)	Hauptfunktion: <ul style="list-style-type: none"> - Direktverbindung der Städte Herrenberg und Nagold - Anbindung von Unterjettingen an Herrenberg und Nagold - Anbindung von Oberjettingen an Herrenberg und Nagold - Anbindung von Mötzingen an Herrenberg und Nagold¹ - Anbindung von Sindlingen an Herrenberg Zusätzliche Funktionen: <ul style="list-style-type: none"> Regionalverkehr <ul style="list-style-type: none"> - Anbindung von Rohrdorf, Ebhausen, Berneck und Altensteig an Herrenberg über Nagold Stadtverkehr Herrenberg 	47/23/16 48/23/16 28/15/11 28/14/10 22/9/6 14/12/10 26/12/10	w.v. w.v. 42/21/13 0/0/0 23/12/7 w.v. 23/12/7	w.v. w.v. 42/21/13 0/0/0 23/12/7 w.v. 26/12/10

	<ul style="list-style-type: none"> - Anbindung von Haslach an Herrenberg 	48/23/16	42/21/13	48/23/16
	<ul style="list-style-type: none"> - Anbindung der Herrenberger Wohngebiete entlang der Nagolder Straße an den Bahnhof Herrenberg 	26/12/10	23/12/7	26/12/10
	<p>Feinerschließung</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bedienung der Haltestellen „Kirche“ und „Sindlinger Straße“ in Haslach 	b.S.	b.S.	b.S.
	<p>Schülerverkehr</p> <ul style="list-style-type: none"> - Anbindung des Schulzentrums Längenholz in Herrenberg 			
Taktanforderung (Mo-Fr: HVZ1/NVZ/HVZ2/SVZ Sa: NVZ/SVZ So: NVZ/SVZ)	<p>Abschnitt Herrenberg Bf. – Unterjettingen – Nagold ZOB</p>	15/30/15/60 60/60 60/60	w.v.	w.v.
	<p>Abschnitt Herrenberg Bf. – Haslach Schelmenäcker</p>	30/60/30/60 60/120 120/120	30/60/30/60 60/120 120/120	30/60/30/60 60/120 120/120
	<p>Abschnitt Herrenberg Bf. – Oberjettingen Gemeindezentrum</p>	30/60/30/60 60/120 120/120	15/30/30/30 60/60 60/120	15/30/30/30 60/60 60/120
	<p>Abschnitt Unterjettingen Altes Rathaus – Mötzingen Rathaus¹</p>	30/60/30/60 60/120 120/120	-/-/- -/- -/-	-/-/- -/- -/-
Betriebsleistung im LKr BB (in Fz-km p.a.)		ca. 363.000	ca. 310.000	ca. 353.000 ¹
Ergänzender Anrufverkehr		nein	0/0/0	0/0/0
Anschlüsse	<p>Primärer Anschluss: (aus Richtung Altensteig/Nagold) Herrenberg Bf.: S1 oder R7; Richtung Stuttgart</p> <p>Sekundäre Anschlüsse: (aus Richtung Altensteig/Nagold) Herrenberg Bf.: R73; Richtung Tübingen (aus Richtung Herrenberg) Nagold Vogelsang/Stadtmitte: Nagoldtalbahn; Richtung Pforzheim</p>			
Hinweise	<ul style="list-style-type: none"> - Ab dem 14. Dezember 2014 gilt auf der bisherigen Linie 774 ein neues Fahrplankonzept. Als Schnellbus (künftig: Linie 770) wird im Halbstunden-Takt von Herrenberg über Oberjettingen und Unterjettingen nach Nagold und von dort stündlich weiter nach Altensteig gefahren. Zusätzlich fährt stündlich – zu Spitzenzeiten halbstündlich – ein Regionalbus (Linie 774) von Herrenberg über Haslach, Unterjettingen und Oberjettingen nach Nagold. Die Anbindung von Mötzingen an Herrenberg geht zeitgleich von der Linie 774 auf die Linie 790 über. (Umsetzungszeitpunkt 14. Dezember 2014) 			

	- Um ein signifikantes Erschließungsdefizit am westlichen Ortsausgang von Herrenberg im Basisangebot des Landkreises zu beseitigen, besteht die Option entlang der Nagolder Straße etwa auf Höhe der Einmündung des Akazienweges eine zusätzliche Haltestelle einzurichten. Derzeit wird das betroffene Gebiet allerdings von der Linie 780, die in finanzieller Verantwortung der Stadt Herrenberg betrieben wird, erschlossen. Deshalb besteht aktuell kein Handlungsbedarf.
--	--

¹ Zum 14. Dezember 2014 wird der Verkehrsraum Oberes Gäu neu konzipiert. In diesem Zusammenhang wird die Anbindung von Mötzingen an Herrenberg von der Linie 774 auf die Linie 790 übertragen. Diese Veränderung wurde in den Spalten Basisangebot und Ausreichende Verkehrsbedienung bereits berücksichtigt. Die Spalte Status quo gibt allerdings noch den Zustand des Jahresfahrplans 2014 wieder.

Linie Nr.	777 ^{West}			
Linienweg	Nagold ZOB – Mötzingen – Öschelbronn – Nebringen – Tailfingen – Altingen Bf.			
Grafischer Linienverlauf				
		Status quo² <small>(laut Fahrplan 2015)</small>	Basisangebot	Ausreichende Verkehrsbedienung
Funktionen (in Fahrtenpaaren Mo-Fr / Sa / So)	Hauptfunktionen: <ul style="list-style-type: none"> - Anbindung von Mötzingen, Öschelbronn, Nebringen und Tailfingen an Nagold und Altingen sowie Verbindung von Altingen und Nagold Zusätzliche Funktionen: Schülerverkehr <ul style="list-style-type: none"> - Anbindung der Grund- und Werkrealschule Gäufelden in Nebringen - Anbindung der Gemeinschaftsschule Jettingen - Anbindung der Gemeinschaftsschule Altingen 	18/13/7	11/0/0	18/13/7
		b.S.	b.S.	b.S.
		b.S.	b.S.	b.S.
		b.S.	b.S.	b.S.
Taktanforderung (Mo-Fr: HVZ1/NVZ/HVZ2/SVZ Sa: NVZ/SVZ So: NVZ/SVZ)	Altingen Bf. – Nagold ZOB	60/60/60/- 60/- 120/-	60/120/60/- -/- -/-	60/60/60/- 60/- 120/-
Betriebsleistung im LKr BB (in Fz-km p.a.)		ca. 163.000 + 20.000 b.S. ¹	ca. 79.000 + 20.000 b.S. ¹	ca. 163.000 + 20.000 b.S. ¹
Ergänzender Anrufverkehr		nein	0/0/0	0/0/0
Anschlüsse	Primärer Anschluss: (aus Richtung Nagold) Altingen Bf.: R73; Richtung Tübingen			
Hinweise	<ul style="list-style-type: none"> - Der Linienweg der Linie 777 wird mittelfristig ggf. auf den Abschnitt Nagold – Altingen verkürzt (Linie 777^{West}). Derzeit wird auch der Verkehr zwischen Altingen, Pfäffingen und Tübingen unter der Liniennummer 777 geführt. (Umsetzung zum Vergabezeitpunkt) 			

	<ul style="list-style-type: none">- Es ist zu prüfen, ob in Tailfingen der Bereich Maueräcker in den Linienweg aufgenommen werden kann. (Umsetzung zum Vergabezeitpunkt)- Zum 14. Dezember 2014 wird der Fahrplan der Linie 777 zu einem Stunden-Takt montags bis samstags und einem Zwei-Stunden-Takt an Sonn- und Feiertagen erweitert. (Umsetzungszeitpunkt 14. Dezember 2014)
--	--

¹ Bedarfsgerechter Schülerverkehr in der Relation Öschelbronn-Unterjettingen-Mötzingen

² Im Status quo wurden auch die zum 14. 12. 2014 eingeführten Änderungen im Busnetz Oberes Gäu eingearbeitet.

Linie Nr.	778			
Linienweg	Nagold ZOB – Mötzingen – Bondorf Bf.			
Grafischer Linienverlauf				
		Status quo¹ <small>(laut Fahrplan 2015)</small>	Basisangebot	Ausreichende Verkehrsbedienug
Funktionen (in Fahrtenpaaren Mo-Fr / Sa / So)	<p>Hauptfunktionen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Anbindung von Mötzingen an Nagold und Bondorf sowie Verbindung von Nagold und Bondorf <p>Zusätzliche Funktionen: Feinerschließung</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bedienung der Haltestellen „Gottlieb-Daimler-Straße“ und „Vollmaringer Weg/Birkenweg“ in Nagold - Bedienung der Haltestellen „Goethe-/Hölderlinstraße“ und „Brühlstraße“ in Mötzingen 	14/9/0	11/0/0	14/9/0
		14/9/0	11/0/0	14/9/0
		14/9/0	11/0/0	14/9/0
Taktanforderung (Mo-Fr: HVZ1/NVZ/HVZ2/SVZ Sa: NVZ/SVZ So: NVZ/SVZ)	Abschnitt Nagold ZOB – Bondorf Bf.	60/60/60/- 60/- -/-	60/120/60/- -/ -/-	60/60/60/- 60/- -/-
Betriebsleistung im LKr BB (in Fz-km p.a.)		ca. 63.000	ca. 43.000	ca. 63.000
Ergänzender Anrufverkehr		nein	0/0/0	0/0/0
Anschlüsse	<p>Primärer Anschluss: (aus Richtung Nagold) Bondorf Bf.: R7; Richtung Stuttgart</p> <p>Sekundäre Anschlüsse: (aus Richtung Nagold) Bondorf Bf.: Linie 7627; Richtung Rottenburg</p>			

Hinweise	- Es besteht die Option, den Nagolder Teilort Iselshausen mit in den Linienweg aufzunehmen. (Umsetzungszeitpunkt offen)
-----------------	---

¹ Im Status quo wurden auch die zum 14. 12. 2014 eingeführten Änderungen im Busnetz Oberes Gäu eingearbeitet.

Linie Nr.	790			
Linienweg	(Herrenberg Hallenbad –) / Herrenberg Bf. – Nebringen – Öschelbronn – Mötzingen Rathaus			
Grafischer Linienverlauf				
		Status quo¹ <small>(laut Fahrplan 2015)</small>	Basisangebot	Ausreichende Verkehrsbedienung
Funktionen (in Fahrtenpaaren Mo-Fr / Sa / So)	<p>Hauptfunktion:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Anbindung von Öschelbronn an Herrenberg - Anbindung von Nebringen an Herrenberg - Anbindung von Mötzingen an Herrenberg <p>Zusätzliche Funktionen:</p> <p>Stadtverkehr Herrenberg</p> <ul style="list-style-type: none"> - Anbindung der Herrenberger Wohngebiete entlang der Horber Straße an den Bahnhof Herrenberg <p>Schülerverkehr</p> <ul style="list-style-type: none"> - Anbindung des Schulzentrums Längenholz in Herrenberg <p>Ergänzung des SPNV</p> <ul style="list-style-type: none"> - Anbindung von Bondorf und Nebringen an Herrenberg (Eine Fahrt an Samstagen: Abfahrt in Bondorf Bahnbrücke um 6:20 Uhr Richtung Herrenberg)² 	<p>37/21/11</p> <p>37/21/11</p> <p>0/0/0</p> <p>37/21/11</p> <p>b.S.</p> <p>0/1/0</p>	<p>35/19/11</p> <p>35/19/11</p> <p>35/19/11</p> <p>35/19/11</p> <p>b.S.</p> <p>0/1/0</p>	<p>37/21/11</p> <p>37/21/11</p> <p>37/21/11</p> <p>37/21/11</p> <p>b.S.</p> <p>0/1/0</p>

Taktanforderung (Mo-Fr: HVZ1/NVZ/HVZ2/SVZ Sa: NVZ/SVZ So: NVZ/SVZ)	Abschnitt Herrenberg Bf. – Öschelbronn Post	15/60/30/60 60/60 60/-	30/30/30/60 60/60 60/120	15/60/30/60 60/60 60/120
Betriebsleistung im LKr BB (in Fz-km p.a.)		ca. 256.000	ca. 241.000	ca. 256.000
Ergänzender Anrufverkehr		ja	0/0/0	0/0/0
Anschlüsse	Primärer Anschluss: (aus Richtung Mötzingen) Herrenberg Bf.: S1 oder R7; Richtung Stuttgart Sekundäre Anschlüsse: (aus Richtung Mötzingen) Herrenberg Bf.: R73; Richtung Tübingen			
Hinweise	<ul style="list-style-type: none"> - Die Linie 790 wird zum 14. Dezember 2014 bis nach Mötzingen verlängert. Zeitgleich wird die Linie 774 nicht mehr über Mötzingen geführt. (Umsetzung zum 14. Dezember 2014) - Auf der Linie 790 soll in Nebringen die Einrichtung einer Haltestelle auf Höhe der Hauptschule geprüft werden. (Umsetzungszeitpunkt offen) 			

¹ Im Status quo wurden auch die zum 14. 12. 2014 eingeführten Änderungen im Busnetz Oberes Gäu eingearbeitet.

² Für den Fall, dass auf der R7 künftig Fahrten in einer ähnlichen Fahrplanlage angeboten werden, entfällt diese Funktion.

Linie Nr.	N70
Linienweg	Herrenberg Bf. – Nebringen – Öschelbronn – Bondorf – Mötzingen – Unterjettingen – Oberjettingen – Nagold ZOB
Funktionen (Fahrtenpaare im Jahresfahrplan 2014 in den Nächten vor Sams-/ und Sonn- und Feiertagen)	Hauptfunktion: <ul style="list-style-type: none"> - Nächtliche Abbringung von Fahrgästen aus Nebringen, Öschelbronn, Bondorf, Mötzingen, Unterjettingen, Oberjettingen und Nagold ab dem S-Bahnhof Herrenberg (3 / 3) ¹
Anschlüsse	Primärer Anschluss: (in Richtung Nagold) Herrenberg Bf.: S1, aus Richtung Stuttgart

¹ Fahrten müssen nur in Richtung Nagold veröffentlicht werden

6.4.15 Bündel 12: Verkehrsraum Herrenberg

Der Stadtverkehr Herrenberg umfasst derzeit vier Linien. Das Gebiet der Herrenberger Kernstadt wird allerdings in großen Teilen bereits von den einbrechenden Regionalbuslinien 773, 774, 775, 790, 791, und 794 erschlossen. Im Status quo hat das Bündel 12 inklusive der Zubestellungen der Stadt ca. **116.000 Fz-km p.a.** gegenüber ca. **79.000 Fz-km p.a.** im Basisangebot. Die ausreichende Verkehrsbedienung wird durch den Status quo definiert. Über das Basisangebot hinausgehende Verkehrsleistungen sind von der Stadt zu finanzieren.

Wie unter 6.4.2 beschrieben, wird der Stadtverkehr Herrenberg funktional mit Hilfe einer Kartendarstellung beschrieben. Für die Stadtverkehrslinien ist folgender Anschluss maßgeblich:

Anschluss	Primärer Anschluss: (aus allen Richtungen) Herrenberg Bf.: S1 oder R7; Richtung Stuttgart
------------------	---

Abb. 6.7: Funktionale Leistungsbeschreibung Stadtverkehr Herrenberg



6.4.16 Bündel 13: Verkehrsraum Ammertal/TÜ-Nordwest

Linie Nr.	791 / 783			
Linienweg	Herrenberg Bf. – Gültstein – Mönchberg (– Mönchberg Schule) / (Altingen –) Kayh – Breitenholz – Entringen (– Pfäffingen / Unterjesingen – Tübingen Hbf.)			
Abgrenzung der Liniennummern	<p>783: Derzeit: Liniennummer für Schülerfahrten zwischen Herrenberg und Mönchberg. Fahrten sollen künftig in die Linie 791 integriert werden.</p> <p>791: Künftig einheitliche Liniennummer für alle Fahrten von Herrenberg in Richtung Mönchberg und Kayh.</p>			
Grafischer Linienverlauf				
		Status quo <small>(laut Fahrplan 2014)</small>	Basisangebot	Ausreichende Verkehrsbedienun
Funktionen (in Fahrtenpaaren Mo-Fr / Sa / So)	<p>Hauptfunktion:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Anbindung von Mönchberg an Herrenberg - Anbindung von Kayh an Herrenberg <p>Zusätzliche Funktionen: Regionalverkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Anbindung von Breitenholz an Herrenberg - Anbindung von Kayh an Entringen - Anbindung von Breitenholz an Entringen 	<p>26/10/6</p> <p>22/10/6</p> <p>16/8/0</p> <p>19/9/0</p> <p>30/9/0</p>	<p>22/10/6</p> <p>22/10/6</p> <p>w.v.</p> <p>w.v.</p> <p>w.v.</p>	<p>26/10/6</p> <p>22/10/6</p> <p>w.v.</p> <p>w.v.</p> <p>w.v.</p>

	<p>Stadtverkehr Herrenberg</p> <ul style="list-style-type: none"> - Anbindung der Herrenberger Wohngebiete entlang der Tübinger Straße an den Bahnhof Herrenberg <p>Feinerschließung</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bedienung der Haltestelle „Weingartenstraße“ in Mönchberg - Bedienung der Haltestelle „Schule“ in Mönchberg - Bedienung des Gewerbegebiets Holzsteig in Gültstein - Bedienung der Haltestellen „Linde“ und „Rathaus“ in Entringen <p>Schülerverkehr</p> <ul style="list-style-type: none"> - Anbindung der Vogt-Heß-Schule in Herrenberg - Anbindung der Grund- und Hauptschule Entringen <p>Ergänzung des SPNV</p> <ul style="list-style-type: none"> - Anbindung von Altingen, Entringen, Pfäffingen und Unterjesingen an Tübingen (Eine Fahrt an Samstagen: Abfahrt in Altingen Richtung Tübingen: gegen 5:00 Uhr) ² 	26/10/6	22/10/6	26/10/6
		26/10/6	22/10/6	26/10/6
		2/0/0	0/0/0	2/0/0
		22/10/5	22/10/6	22/10/6
		25/6/0	w.v.	w.v.
		b.S.	b.S.	b.S.
		b.S.	b.S.	b.S.
		0/1/0	0/1/0	0/1/0
Taktanforderung (Mo-Fr: HVZ1/NVZ/HVZ2/SVZ Sa: NVZ/SVZ So: NVZ/SVZ)	Abschnitt Herrenberg Bf. – Kayh Obere Äcker	30/60/30/120 60/- 120/-	60/60/60/120 120/120 120/-	30/60/30/120 60/- 120/-
Betriebsleistung im LKr BB (in Fz-km p.a.)		ca. 110.000	ca. 100.000	ca. 110.000
Ergänzender Anrufverkehr	Angaben in der Spalte Basisangebot und Ausreichende Verkehrsbedienung: Abschnitt Herrenberg Bf. – Mönchberg – Kayh	ja	0/1/1	0/1/1
Anschlüsse	Primärer Anschluss: (aus Richtung Entringen) Herrenberg Bf.: S1 oder R7; Richtung Stuttgart			

	Sekundärer Anschluss: (aus Richtung Herrenberg) Entringen Bf.: R73; Richtung Tübingen
Ergänzender Rufautoverkehr	ja
Hinweise	<ul style="list-style-type: none">- Die Liniennummer 783 entfällt. Die Fahrten werden in die Linie 791 integriert. (Umsetzung zum Vergabezeitpunkt)- Der Landkreis Tübingen erwägt, Fahrten in der Relation Altingen-Kayh-Entringen unter einer separaten Liniennummer zu führen. (Umsetzungszeitpunkt offen)

² Für den Fall, dass auf der Ammertalbahn künftig Fahrten in einer ähnlichen Fahrplanlage angeboten werden, entfällt diese Funktion.

Taktanforderung (Mo-Fr: HVZ1/NVZ/HVZ2/SVZ Sa: NVZ/SVZ So: NVZ/SVZ)	Abschnitt Herrenberg Bf. – Tailfingen Schulstraße	30/60/30/120 120/- 120/-	30/60/60/120 120/120 120/120	30/60/60/120 120/120 120/120
Betriebsleistung im LKr BB (in Fz-km p.a.)		ca. 93.000	ca. 101.000	ca. 101.000
Ergänzender Anrufverkehr	Angaben in der Spalte Basisangebot und Ausreichende Verkehrsbedienun: Abschnitt Herrenberg Bf. – Tailfingen	ja	0/2/1	0/2/1
Anschlüsse	Primärer Anschluss: (aus Richtung Tailfingen) Herrenberg Bf.: S1 oder R7; Richtung Stuttgart Sekundärer Anschluss: (aus Richtung Tailfingen) Herrenberg Bf.: R73; Richtung Tübingen			
Hinweise	- Zwischen Tailfingen und Herrenberg soll samstags ein zusätzliches Fahrtenpaar angeboten werden, damit das Angebot dem Basisangebot des Landkreises entspricht. (Umsetzung zum Vergabezeitpunkt)			

6.4.17 Bündelfreie Linien

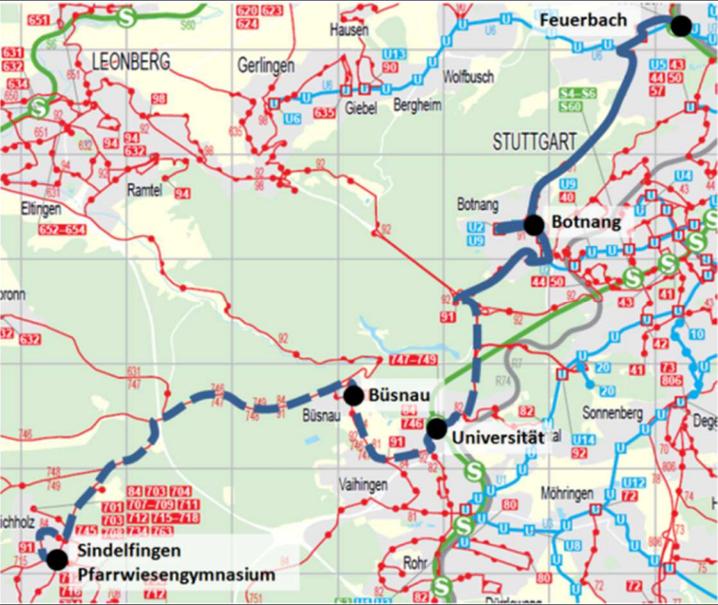
Linie Nr.	35 (815 neu)			
Linienweg	Waldenbuch Postamt – Bonlanden – Bernhausen Bf. – Sielmingen – Neuhausen (F) – Scharnhäuser – Ruit Krankenhaus			
Abgrenzung der Liniennummern	35: Liniennummer bis zur Vergabe 815: Liniennummer ab dem Vergabezeitpunkt			
Grafischer Linienverlauf				
		Status quo (laut Fahrplan 2014)	Basisangebot	Ausreichende Verkehrsbedienungs*
Funktionen (in Fahrtenpaaren Mo-Fr / Sa / So)	Hauptfunktion: <ul style="list-style-type: none"> - Verbindung von Ruit, Scharnhäuser, Neuhausen (F) und Bernhausen - Anbindung von Neuhausen (F) an Bernhausen - Verbindung von Bonlanden (Bereich Filderklinik/Fildorado) und Bernhausen - Verbindung von Waldenbuch, Bonlanden und Bernhausen - Anbindung von Stetten und Plattenhardt an Bernhausen 	18/16/15 19/17/15 20/19/18 0/0/0 20/19/18	11/7/6 11/7/6 23/16/8 0/0/0 23/16/8	18/16/15 19/17/15 20/19/18 15/14/13 5/5/5
Taktanforderung (Mo-Fr: HVZ1/NVZ/HVZ2/SVZ Sa: NVZ/SVZ So: NVZ/SVZ)	Abschnitt Ruit Krankenhaus – Bernhausen Bf. Abschnitt Bernhausen Bf. – Waldenbuch Postamt	60/60/60/60 60/60 60/60 -/-/-/ -/-/ -/-/	60/120/60/- 120/- 120/- -/-/-/ -/-/ -/-/	60/60/60/60 60/60 60/60 60/60/60/- 60/- 60/-/

Betriebsleistung im LKr BB (in Fz-km p.a.)		ca. 34.000	k.A.	ca. 34.000
Ergänzender Anrufverkehr		nein	0/0/0	nein
Anschlüsse	<p>Primärer Anschluss: (aus Richtung Ruit) Bernhausen Bf.: S2; Richtung Stuttgart</p> <p>Sekundäre Anschlüsse: (aus Richtung Ruit) Waldenbuch Postamt: 826 oder 828; Richtung Tübingen (aus Richtung Waldenbuch) Bernhausen Bf.: S2; Richtung Stuttgart (aus Richtung Waldenbuch) Ruit: U7; Richtung Stuttgart</p>			
Abstimmung mit anderen Linien	<p>Mit Linie(n): 36 (816 neu) Im Abschnitt: Neuhausen (F) Bahnhofstraße – Bernhausen Bf. Anmerkung: Die Fahrpläne der Linien 35 (815 neu) und 36 (816 neu) sollten zwischen Neuhausen (F) und Bernhausen so entzerrt sein, dass ein integriertes Gesamtangebot vorhanden ist.</p> <p>Mit Linie(n): 76 Im Abschnitt: Bernhausen Bf. – Bonlanden Hauptstraße Anmerkung: Zu Zeiten, in denen nicht mindestens eine der beiden Linien in Bernhausen alle S-Bahnen ab- bzw. andient, sollten die Fahrpläne der Linien 35 (815 neu) und 76 so entzerrt sein, dass möglichst viele S-Bahnen abgedient werden können.</p>			
Hinweise	<ul style="list-style-type: none"> - Mit Inbetriebnahme der S-Bahnverlängerung von Bernhausen nach Neuhausen (F) muss das Busnetz in diesem Bereich angepasst werden. Ggf. ist hiervon auch die Linie 35 (815 neu) betroffen. - Mit Inbetriebnahme der Anbindung des Flughafens ans Stadtbahn- sowie Fern- und Regionalbahnnetz muss das Busnetz in diesem Bereich angepasst werden. Ggf. ist hiervon auch die Linie 35 (815 neu) betroffen. - Im Zuge der Neuvergabe des Bündels 1 werden die Konzessionen für die Linien 35 (815 neu) bis 38 (818 neu) von der SSB auf ein anderes Verkehrsunternehmen übergehen. Da zweistellige Liniennummern für Buslinien im VVS-Gebiet für SSB-Linien vorbehalten sind, sollen die Linien ab dem Vergabezeitpunkt eine neue dreistellige Liniennummer erhalten. In diesem Zusammenhang soll die Linie 35 in 815 umbenannt werden. 			

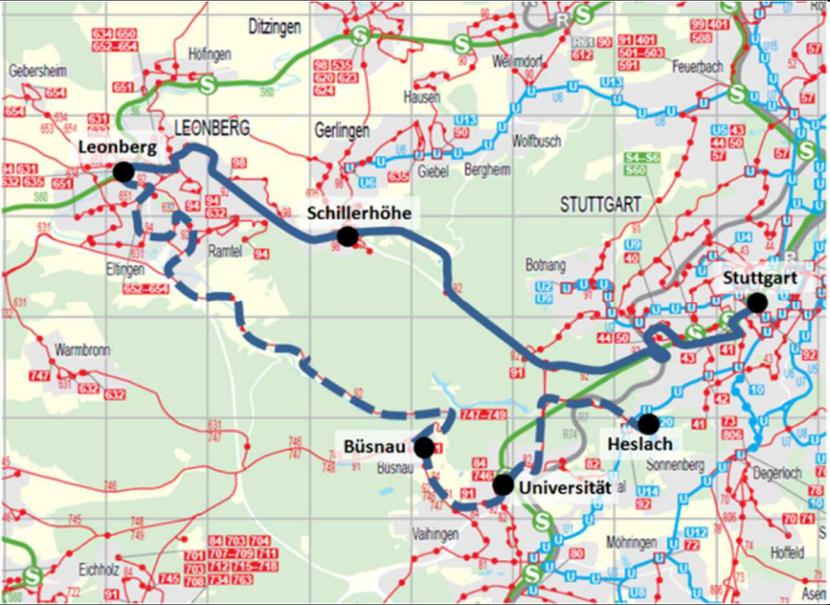
* Die ausreichende Verkehrsbedienung im Landkreis Böblingen wird durch das geplante Angebot definiert. Über das Basisangebot hinausgehende Verkehrsleistungen sind von den Städten/Kommunen mitzufinanzieren.

Linie Nr.	84			
Linienweg	Vaihingen Bf. – Sindelfingen – Universität			
Federführender Aufgabenträger	Landeshauptstadt Stuttgart			
Grafischer Linienverlauf				
		Status quo <small>(laut Fahrplan 2014)</small>	Basisangebot	Ausreichende Verkehrsbedienug
Funktionen (in Fahrtenpaaren Mo-Fr / Sa / So)	<p>Hauptfunktion:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Verbindung von Sindelfingen und Vaihingen - Anbindung von Sindelfingen an die universitären Einrichtungen in Vaihingen-Nord und die dortige S-Bahn-Station <p>Zusätzliche Funktionen:</p> <p>Stadtverkehr Sindelfingen</p> <ul style="list-style-type: none"> - Anbindung der Sindelfinger Wohngebiete entlang der Mahdentalstraße an den ZOB Sindelfingen - Anbindung der Sindelfinger Wohngebiete entlang der Leonberger Straße an den ZOB Sindelfingen <p>Stadtverkehr Stuttgart</p> <ul style="list-style-type: none"> - Anbindung der Stadtteile Lauchau und Buisnau sowie des Max-Planck-Instituts an die S-Bahn-Station „Universität“ 	<p>20/20/19</p> <p>15/14/0</p> <p>20/20/19</p> <p>15/14/0</p> <p>15/14/0</p>	<p>Ausbrechende Linie des Busnetzes der Landeshauptstadt</p> <p>Basisangebot kommt nicht zur Anwendung</p>	<p>20/20/19</p> <p>15/14/0</p> <p>20/20/19</p> <p>15/14/0</p> <p>15/14/0</p>

<p>Taktanforderung (Mo-Fr: HVZ1/NVZ/HVZ2/SVZ Sa: NVZ/SVZ So: NVZ/SVZ)</p>	<p>Abschnitt Vaihingen Bf. – Vaihingen Gründensstraße</p> <p>Abschnitt Vaihingen Gründensstraße – Sindelfingen ZOB</p> <p>Abschnitt Sindelfingen ZOB – Universität</p>	<p>30/30/30/60 60/60 60/60</p> <p>60/60/60/60 60/60 60/60</p> <p>60/60/60/- 60/- 60/-</p>		<p>30/30/30/60 60/60 60/60</p> <p>60/60/60/60 60/60 60/60</p> <p>60/60/60/- 60/- 60/-</p>
<p>Betriebsleistung im LKr BB (in Fz-km p.a.)</p>		<p>ca. 218.000</p>		<p>ca. 218.000</p>
<p>Ergänzender Anrufverkehr</p>		<p>nein</p>		<p>nein</p>
<p>Abstimmung mit anderen Linien</p>	<p>Mit Linie(n): 91 und 748 Im Abschnitt: Sindelfingen Pfarrwiesengymnasium – Universität Anmerkung: Im oben genannten Abschnitt soll die Linie 84 sinnvoll durch die weiteren dort fahrenden Linien (derzeit Linie 91, künftig zusätzlich oder alternativ die Linie 748) zu einem integrierten Gesamtangebot ergänzt werden. Eine Ablösung der Linie 91 durch die Linie 748 bedarf der Zustimmung durch die SSB. (Umsetzung zum Vergabezeitpunkt des Bündels 6)</p>			
<p>Anschlüsse</p>	<p>Keine primären Anschlüsse</p> <p>Sekundäre Anschlüsse: (aus Richtung Universität) Sindelfingen ZOB: Stadtverkehr Böblingen/Sindelfingen in Richtung Böblingen</p>			
<p>Hinweise</p>	<p>- Je nachdem wie der Stadtverkehr Sindelfingen im Bereich Spitzholz künftig ausgestaltet sein wird, soll die Linienführung in diesem Bereich angepasst werden. Neben der derzeitigen Linienführung über die Spitzholzstraße wären auch Führungen über die Leonberger Straße oder die Hohenzollern- und Sommerhofenstraße denkbar. (Umsetzung zum Vergabezeitpunkt des Bündels 7)</p>			

Linie Nr.	91			
Linienweg	Feuerbach Bf. – Botnang – Universität (– Sindelfingen Pfarwiesengymnasium)			
Federführender Aufgabenträger	Landeshauptstadt Stuttgart			
Grafischer Linienverlauf				
		Status quo <small>(laut Fahrplan 2014)</small>	Basisangebot	Ausreichende Verkehrsbedienug
Funktionen (in Fahrtenpaaren Mo-Fr / Sa / So)	Hauptfunktion: - Verbindung von Feuerbach und Botnang	34/21/11	Ausbrechende Linie des Busnetzes der Landeshauptstadt	34/21/11
	Zusätzliche Funktionen: Regionalverkehr - Anbindung des Sindelfinger Nordwestens an die universitären Einrichtungen in Vaihingen-Nord und die dortige S-Bahn-Station	14/0/0	Basisangebot kommt nicht zur Anwendung	14/0/0
	Stadtverkehr Stuttgart - Anbindung von Botnang an die universitären Einrichtungen in Vaihingen-Nord und die dortige S-Bahn-Station	32/0/0		32/0/0
Taktanforderung (Mo-Fr: HVZ1/NVZ/HVZ2/SVZ Sa: NVZ/SVZ So: NVZ/SVZ)	Abschnitt Sindelfingen Pfarwiesengymnasium – Lauchhau	30/-/30/- -/- -/-		30/-/30/- -/- -/-

Betriebsleistung im LKr BB (in Fz-km p.a.)		ca. 55.000		ca. 55.000
Ergänzender Anrufverkehr		nein		nein
Anschlüsse	Keine primären und sekundären Anschlüsse			
Abstimmung mit anderen Linien	<p>Mit Linie(n): 84 und 748 Im Abschnitt: Sindelfingen Pfarrwiesengymnasium – Universität Anmerkung: Im oben genannten Abschnitt soll die Linie 84 sinnvoll durch die weiteren dort fahrenden Linien (derzeit Linie 91, künftig zusätzlich oder alternativ die Linie 748) zu einem integrierten Gesamtangebot ergänzt werden. Eine Ablösung der Linie 91 durch die Linie 748 bedarf der Zustimmung durch die SSB. Eine Ablösung der Linie 91 durch die Linie 748 bedarf der Zustimmung durch die SSB. (Umsetzung zum Vergabezeitpunkt des Bündels 6)</p>			
Hinweise	<p>- Sollte die Linie 748 künftig von Maichingen über Sindelfingen Pfarrwiesengymnasium zur Universität fahren, wäre der Fortbestand der Linie 91 im Landkreis Böblingen zu prüfen. (Umsetzung zum Vergabezeitpunkt des Bündels 6)</p>			

Linie Nr.	92			
Linienweg	Stuttgart Rotebühlplatz – Schillerhöhe – Leonberg – Büsnau – Universität – Heschach Vogelrain			
Federführender Aufgabenträger	Landeshauptstadt Stuttgart			
Grafischer Linienverlauf				
		Status quo <small>(laut Fahrplan 2014)</small>	Basisangebot	Ausreichende Verkehrsbedienug
Funktionen (in Fahrtenpaaren Mo-Fr / Sa / So)	Hauptfunktion: <ul style="list-style-type: none"> - Anbindung von Leonberg an Stuttgart West - Anbindung der Schillerhöhe an Stuttgart - Anbindung von Leonberg an die universitären Einrichtungen in Vaihingen-Nord und die dortige S-Bahn-Station Zusätzliche Funktionen: <ul style="list-style-type: none"> Stadtverkehr Leonberg <ul style="list-style-type: none"> - Anbindung des Bereichs Ramtel an die Innenstadt und den Bahnhof Leonberg - Anbindung der Leonberger Wohngebiete entlang der Stuttgarter Straße mit dem Bahnhof und der Innenstadt von Leonberg Stadtverkehr Stuttgart <ul style="list-style-type: none"> - Bedienung der Haltestellen „Solitude“ und „Bismarckstaffel“ 	27/18/18	Ausbrechende Linie des Busnetzes der Landeshauptstadt	27/18/18
		30/26/26		30/26/26
		20/14/14	Basisangebot kommt nicht zur Anwendung	20/14/14
		20/14/14		20/14/14
		27/18/18		27/18/18
		30/26/26		30/26/26

	- Bedienung der Haltestelle „Rudolf-Sophien-Stift“	20/14/14		20/14/14
	Feinerschließung - Bedienung der Haltestelle „Neuköllner Platz“ in Leonberg	20/14/14		20/14/14
Taktanforderung (Mo-Fr: HVZ1/NVZ/HVZ2/SVZ Sa: NVZ/SVZ So: NVZ/SVZ)	Abschnitt Stuttgart Rotebühlplatz – Schillerhöhe Post	30/60/30/60 30/60 30/60		30/60/30/60 30/60 30/60
	Abschnitt Schillerhöhe Post – Leonberg Bf.	30/60/30/60 60/60 60/60		30/60/30/60 60/60 60/60
	Abschnitt Leonberg Bf. – Heslach Vogelrain	30/60/30/- 60/- 60/-		30/60/30/- 60/- 60/-
Betriebsleistung im LKr BB (in Fz-km p.a.)		ca. 193.000		ca. 193.000
Ergänzender Anrufverkehr		nein		nein
Anschlüsse	<p>Primärer Anschluss: (aus Richtung Stuttgart Rotebühlplatz) Leonberg Bf.: S6/S60 in Richtung Stuttgart</p> <p>Sekundäre Anschlüsse: (aus Richtung Heslach) Leonberg Bf.: S6/S60 in Richtung Stuttgart</p>			
Hinweise	<p>- Je nachdem wie der Stadtverkehr Leonberg im Bereich Ramtel künftig ausgestaltet sein wird, soll die Linienführung in diesem Bereich angepasst werden. Im Sinne kürzerer Reisezeiten in Richtung Universität/Heslach wäre eine geradlinigere Führung im Süden Leonbergs wünschenswert. (Umsetzung zum Vergabezeitpunkt des Bündels 1)</p>			

Linie Nr.	620			
Linienweg	Ditzingen Bf. – Hirschlanden – (Schöckingen –) Heimerdingen Wiesenäckerstraße (– Weissach Marktplatz)			
Federführender Aufgabenträger	Landkreis Ludwigsburg			
Grafischer Linienverlauf				
		Status quo <small>(laut Fahrplan 2014)</small>	Basisangebot	Ausreichende Verkehrsbedienung
Funktionen (in Fahrtenpaaren Mo-Fr / Sa / So)	<p>Hauptfunktion:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Anbindung von Hirschlanden und Heimerdingen an Ditzingen <p>Zusätzliche Funktion:</p> <p>Regionalverkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Verbindung von Weissach mit Heimerdingen, Hirschlanden und Ditzingen - Anbindung von Schöckingen an Ditzingen <p>Feinerschließung</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bedienung der Haltestelle „Nord“ in Hirschlanden - Bedienung der Haltestelle „Gewerbegebiet Nord“ in Heimerdingen <p>Schülerverkehr</p> <ul style="list-style-type: none"> - Anbindung der Realschule in der Glemsau und des Gymnasiums in der Glemsau in Ditzingen 	<p>34/16/10</p> <p>3/0/0</p> <p>4/3/9</p> <p>34/16/10</p> <p>10/0/0</p> <p>k.A.</p>	<p>41/22/20</p> <p>0/0/0</p> <p>7/6/20</p> <p>41/22/20</p> <p>11/0/0</p> <p>k.A.</p>	<p>Verkehrlicher Schwerpunkt der Linie liegt im Landkreis Ludwigsburg</p> <p>Für den Landkreis Böblingen wird keine ausreichende Verkehrsbedienung definiert.</p>

Taktanforderung (Mo-Fr: HVZ1/NVZ/HVZ2/SVZ Sa: NVZ/SVZ So: NVZ/SVZ)	Abschnitt Ditzingen Bf. – Heimerdingen Wiesenäckerstraße	30/30/30/60 60/60 60/60	30/30/30/30 60/60 60/60	
Betriebsleistung im LKr BB (in Fz-km p.a.)		ca. 6.000	0	
Ergänzender Anrufverkehr		nein	0/0/0	
Anschlüsse	Primärer Anschluss: (aus Richtung Heimerdingen) Ditzingen Bf.: S6 oder S60; Richtung Stuttgart Sekundäre Anschlüsse: (aus Richtung Heimerdingen) Hirschlanden Rathausplatz: 651; Richtung Leonberg (aus Richtung Heimerdingen) Ditzingen Bf.: S6 oder S60; Richtung Renningen			
Abstimmung mit anderen Linien	Mit Linie(n): 623 Im Abschnitt: Ditzingen Bf. – Hirschlanden Kreisverkehr Anmerkung: Sofern nicht eine der beiden Linien in einem bestimmten Zeitraum jede S-Bahn ab- und andient, sind die Abfahrtszeiten beider Linien so zu entzerren, dass auf möglichst viele S-Bahnen in und aus Richtung Stuttgart in Ditzingen ein Umstieg von und in Richtung Hirschlanden möglich ist. Außerhalb der Betriebszeiten der Linie 623 fährt die Linie 620 auch über Schöckingen.			
Hinweise	<ul style="list-style-type: none"> - Fahrten, die von Ditzingen aus über Schöckingen nach Heimerdingen geführt werden, verkehren generell unter der Liniennummer 620. Derzeit werden diese Fahrten teilweise unter der Liniennummer 620 und teilweise unter der Liniennummer 623 geführt, was aber lediglich konzessionsrechtliche Gründe hat und nach dem Vergabezeitpunkt nicht weitergeführt werden soll. (Umsetzung zum Vergabezeitpunkt) - Die Linie erfüllt derzeit punktuell noch nicht die Standards der Mindestbedienung und soll deshalb zusätzliche Fahrtenpaare erhalten; siehe Zeile Funktionen. (Umsetzung zum Vergabezeitpunkt) - Die Ausweitung des Angebotsumfangs zwischen Weissach und Heimerdingen ist im Zusammenhang mit dem anstehenden Ausbau der Strohgäubahn bis Heimerdingen denkbar. (Umsetzungszeitpunkt offen) 			

Linie Nr.	633			
Linienweg	Weissach Marktplatz – Mönshheim – Wimsheim – Friolzheim – Heimsheim – Renningen Bf.			
		Status quo <small>(laut Fahrplan 2014)</small>	Basisangebot	Ausreichende Verkehrsbedienung
Funktionen (in Fahrtenpaaren Mo-Fr / Sa / So)	Hauptfunktionen: - Verbindung für Beschäftigte des Mercedes-Benz-Werks in Sindelfingen aus dem Enzkreis zur S60 am Bahnhof Renningen	3/0/0	Linie ist nicht Bestandteil des Basisangebots	Linie ist nicht Bestandteil der ausreichenden Verkehrsbedienung.
Taktanforderung (Mo-Fr: HVZ1/NVZ/HVZ2/SVZ Sa: NVZ/SVZ So: NVZ/SVZ)	Gesamte Linie	bedarfsgerechte Fahrten		
Betriebsleistung im LKr BB (in Fz-km p.a.)		Betriebsleistung fällt hauptsächlich im Enzkreis an		
Ergänzender Anrufverkehr		nein	0/0/0	nein
Anschlüsse	Primärer Anschluss: (aus Richtung Weissach) Renningen Bf.: S6 oder S60; Richtung Böblingen			

Linie Nr.	635			
Linienweg	Leonberg Bf. – Gerlingen Breitwiesen			
Federführender Aufgabenträger	Landkreis Ludwigsburg			
Grafischer Linienverlauf				
		Status quo <small>(laut Fahrplan 2014)</small>	Basisangebot	Ausreichende Verkehrsbedienug
Funktionen (in Fahrtenpaaren Mo-Fr / Sa / So)	Hauptfunktion: - Verbindung der Städte Gerlingen und Leonberg Zusätzliche Funktion: Feinerschließung - Bedienung der Haltestellen „Ringstraße“, „Rosenstraße“, „Rathaus“, „Falkenweg“, „Einkaufszentrum“ und „Lächlestraße“ in Gerlingen ¹	18/14/9 18/14/9	11/7/6 23/16/8	14/7/6 Funktion innerhalb des Landkreises Ludwigsburg, Ausreichende Verkehrsbedienug kommt nicht zur Anwendung
Taktanforderung (Mo-Fr: HVZ1/NVZ/HVZ2/SVZ Sa: NVZ/SVZ So: NVZ/SVZ)	Abschnitt Leonberg Bf. – Gerlingen Breitwiesen	60/60/60/60 60/- 60/-	60/120/60/- 120/- 120/-	60/60/60/- 120/- 120/-
Betriebsleistung im LKr BB (in Fz-km p.a.)		ca. 59.000	ca. 36.000	ca. 44.000
Ergänzender Anrufverkehr		nein	0/0/0	0/0/0
Anschlüsse	Keine primären Anschlüsse Sekundäre Anschlüsse: (aus Richtung Breitwiesen) Leonberg Bf.: S6/S60 in Richtung Renningen (aus Richtung Breitwiesen) Gerlingen Rathaus: 98 in Richtung Leonberg Golfplatz			

¹ In Gerlingen gewährleisten die Linien 635 und 98 gemeinsam die Feinerschließung des Stadtgebiets.

Linie Nr.	666			
Linienweg	Weil der Stadt Bf. – Merklingen (– Münklingen Neuhausener Straße) - Hausen – Lehningen – Mühlhausen – Tiefenbronn – Liebeneck – Würm – Pforzheim Hbf.			
Federführender Aufgabenträger	Enzkreis			
Grafischer Linienverlauf				
		Status quo <small>(laut Fahrplan 2014)</small>	Basis- angebot	Ausreichende Verkehrs- bedienung
Funktionen (in Fahrtenpaaren Mo-Fr / Sa / So)	<p>Hauptfunktion:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Direktverbindung der Städte Pforzheim und Weil der Stadt - Anbindung von Lehningen, Mühlhausen, Tiefenbronn, Liebeneck und Würm (alle Enzkreis/Teillorte der Stadt Pforzheim) an die Innenstadt und den Bahnhof von Weil der Stadt <p>Zusätzliche Funktion: Stadtverkehr Weil der Stadt:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Anbindung von Merklingen und Hausen an Weil der Stadt - Anbindung von Münklingen an Weil der Stadt <p>Feinerschließung</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bedienung der Haltestellen „Beethovenstraße“ in Merklingen 	<p>18/10/6</p> <p>18/10/6</p> <p>18/10/6</p> <p>16/10/6</p> <p>7/0/0</p>	<p>w.v.</p> <p>w.v.</p> <p>18/10/6</p> <p>18/10/6</p> <p>0/0/0</p>	<p>w.v.</p> <p>w.v.</p> <p>18/10/6</p> <p>18/10/6</p> <p>7/0/0¹</p>

Taktanforderung (Mo-Fr: HVZ1/NVZ/HVZ2/SVZ Sa: NVZ/SVZ So: NVZ/SVZ)	Abschnitt Weil der Stadt Bf. – Pforzheim Hbf.	30/60/30/- 120/- 120/-	30/60/60/120 120/120 120/-	30/60/30/- 120/120 120/-
Betriebsleistung im LKr BB (in Fz-km p.a.)		ca. 151.000	ca. 151.000	ca. 151.000
Ergänzender Anrufverkehr		nein	0/0/0	0/0/0
Anschlüsse	Primärer Anschluss: (aus Richtung Hausen) Weil der Stadt Bf.: S6; Richtung Stuttgart			
Abstimmung mit anderen Linien	<p>Mit Linie(n): 664 und 666 Im Abschnitt: Weil der Stadt Bf. – Merklingen – Mönklingen Neuhauser Straße, Weil der Stadt Bf. – Merklingen – Hausen Würmtalstraße und Weil der Stadt Bf. – Merklingen Beethovenstraße Anmerkung: Die Fahrten der Linien 663, 664 und 666 müssen zwingend so gelegt werden, dass sich für die Merklinger Ortsmitte, das Gebiet um die Merklinger Beethovenstraße, Hausen und Mönklingen ein integriertes Fahrplanangebot ergibt.</p>			
Hinweise	<ul style="list-style-type: none"> - Die exakte Verteilung der Fahrten zwischen Weil der Stadt, Merklingen, Mönklingen und Hausen auf die Linien 663, 664 und 666 ist im Vorfeld der Vorabbekanntmachung zu klären. Die Aufteilung hängt unter anderem mit dem noch zu vereinbarem Angebot auf dem kreisüberschreitenden Abschnitt Richtung Pforzheim ab. (Umsetzung zum Vergabezeitpunkt) - Es soll nach Möglichkeiten gesucht werden, die Linie 666 (Weil der Stadt-Pforzheim) zu beschleunigen. In diesem Zusammenhang ist die Übertragung der Stichfahrten zur Beethoven- und Industriestraße in Merklingen von der Linie 666 auf die Linien 663/664 beabsichtigt. (Umsetzung zum Vergabezeitpunkt) - Zwischen den Haltestellen „Riemenmühle“ und „Im Tal“ könnte eine neue Haltestelle Borsigstraße eingerichtet werden. (Umsetzungszeitpunkt offen) 			

¹ Diese Funktion soll nach Möglichkeit auf die Linie 663/664 verlagert werden.

Linie Nr.	670			
Linienweg	Weil der Stadt Bf. – Schafhausen – Dätzingen – Ostelsheim – Althengstett – Heumaden – Calw Bf.			
Federführender Aufgabenträger	Landkreis Calw			
Grafischer Linienverlauf				
		Status quo <small>(laut Fahrplan 2014)</small>	Basisangebot	Ausreichende Verkehrsbedienung
Funktionen (in Fahrtenpaaren Mo-Fr / Sa / So)	Hauptfunktion: <ul style="list-style-type: none"> - Direktverbindung der Städte Calw und Weil der Stadt - Anbindung von Althengstett, Ostelsheim (alle Landkreis Calw), Dätzingen und Schafhausen an die Innenstadt und den Bahnhof Calw - Anbindung von Althengstett, Ostelsheim (alle Landkreis Calw) an die Innenstadt und den Bahnhof von Weil der Stadt Zusätzliche Funktionen: <p>Regionalverkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Anbindung von Dätzingen an Weil der Stadt <p>Stadtverkehr Weil der Stadt:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Anbindung von Schafhausen an den Bahnhof Weil der Stadt <p>Stadtverkehr Calw</p> <ul style="list-style-type: none"> - Anbindung von Heumaden an den Bahnhof Calw 	18/9/8 18/9/8 21/9/8 22/9/8 22/9/8 18/9/8	w.v. w.v. w.v. 11/7/6 11/7/6 w.v.	w.v. w.v. w.v. 22/9/8 22/9/8 w.v.

	Schülerverkehr: - Anbindung des Johannes-Kepler-Gymnasiums in Weil der Stadt - Anbindung des Gymnasiums Stammheim - Anbindung der Schule Althengstett	b.S. b.S. b.S.	b.S. b.S. b.S.	b.S. b.S. b.S.
Taktanforderung (Mo-Fr: HVZ1/NVZ/HVZ2/SVZ Sa: NVZ/SVZ So: NVZ/SVZ)	Abschnitt Weil der Stadt Bf. – Dätzingen Rathaus Abschnitt Dätzingen Rathaus – Calw Bf.	60/60/60/120 120/120 120/120 60/60/60/120 120/120 120/120	60/120/60/- 120/- 120/- w.v.	60/60/60/120 120/120 120/120 w.v.
Betriebsleistung im LKr BB (in Fz-km p.a.)		ca. 78.000	ca. 55.000	ca. 78.000
Ergänzender Anrufverkehr		ja	0/0/0	0/0/0
Anschlüsse	Primärer Anschluss: (aus Richtung Calw) Weil der Stadt Bf.: S6; Richtung Stuttgart Sekundärer Anschluss: (aus Richtung Weil der Stadt) Calw Bf.: Nagoldtalbahn / Kulturbahn; Richtung Pforzheim			
Abstimmung mit anderen Linien	Mit Linie(n): 766 Im Abschnitt: Weil der Stadt Bf. – Schafhausen Würmbrücke Anmerkung: Aufgrund der Bindung an den S-Bahn-Anschluss in Böblingen kann die Linie 766 nur während des 15-Minuten-Taktes der S-Bahn-Linie S6 in Weil der Stadt einen Anschluss auf die S-Bahn herstellen. Insbesondere während diesen Zeiten sind die Fahrzeiten der Linien 670 und 766 so auseinanderzuziehen, dass in Weil der Stadt nicht die gleichen S-Bahnen ab- bzw. angehört werden. Mit Linie(n): 670.2 Im Abschnitt: Weil der Stadt Bf. – Calw Bf. Anmerkung: Auch wenn die Linien 670 und 670.2 über unterschiedliche Wege von Weil der Stadt nach Calw führen, stellen sie doch gemeinsam die Verbindung zwischen beiden Städten dar. Um diese Aufgabe bestmöglich zu erfüllen, sollten beide Linien in Weil der Stadt möglichst nicht die gleichen S-Bahnen ab- bzw. andienen, sondern alternierend fahren.			
Hinweise	- Im Fall einer Reaktivierung der Bahnstrecke Calw - Weil der Stadt ist die Buslinie anzupassen. (Umsetzungszeitpunkt offen)			

Linie Nr.	670.2 <i>Vereinfachter Liniensteckbrief wegen geringer Verkehrsbedeutung im Landkreis Böblingen</i>			
Linienweg	(Weil der Stadt Gymnasium –) Weil der Stadt Bf. – Simmozheim – Neuhengstett – Althengstett – Calw Bf. (– Hirsau Klinik Nordschwarzwald oder Liebenzeller Straße)			
Federführender Aufgabenträger	Landkreis Calw			
Grafischer Linienverlauf				
		Status quo <small>(laut Fahrplan 2014)</small>	Basisangebot	Ausreichende Verkehrsbedienung
Funktionen (in Fahrtenpaaren Mo-Fr / Sa / So)	Hauptfunktion: - Direktverbindung der Städte Calw und Weil der Stadt	39/14/10	w.v.	w.v.
Taktanforderung (Mo-Fr: HVZ1/NVZ/HVZ2/SVZ Sa: NVZ/SVZ So: NVZ/SVZ)	Abschnitt Weil der Stadt Bf. – Calw Bf.	15/30/15/60 60/120 120/120	w.v.	w.v.
Betriebsleistung im LKr BB (in Fz-km p.a.)		ca. 23.000	w.v.	w.v.
Ergänzender Anrufverkehr		nein	0/0/0	0/0/0
Anschlüsse	Primärer Anschluss: (aus Richtung Calw) Weil der Stadt Bf., S6, Richtung Stuttgart Sekundärer Anschluss: (aus Richtung Weil der Stadt) Calw Bf.; Nagoldtalbahn / Kulturbahn; Richtung Pforzheim (aus Richtung Weil der Stadt) Calw Bf.; Nagoldtalbahn / Kulturbahn; Richtung Nagold			

Abstimmung mit anderen Linien	<p>Mit Linie(n): 670 Im Abschnitt: Weil der Stadt Bf. – Calw Bf. Anmerkung: Auch wenn die Linien 670 und 670.2 über unterschiedliche Wege von Weil der Stadt nach Calw führen, stellen sie doch gemeinsam die Verbindung zwischen beiden Städten dar. Um diese Aufgabe bestmöglich zu erfüllen, sollten beide Linien in Weil der Stadt möglichst nicht die gleichen S-Bahnen ab- bzw. andienen, sondern alternierend fahren.</p>
Hinweise	<p>- Im Fall einer Reaktivierung der Bahnstrecke Calw - Weil der Stadt ist die Buslinie anzupassen. (Umsetzungszeitpunkt offen)</p>

Linie Nr.	759			
Linienweg	Gärtringen Bf. – Deckenpfronn – Gültlingen – Wildberg Bf. (– Effringen – Schönbronn – Oberhausgstatt – Altbulach – Neubulach – Liebelsberg)			
Federführender Aufgabenträger	Landkreis Calw			
Grafischer Linienverlauf				
		Status quo <small>(laut Fahrplan 2014)</small>	Basisangebot	Ausreichende Verkehrsbedienung
Funktionen (in Fahrtenpaaren Mo-Fr / Sa / So)	<p>Hauptfunktionen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Anbindung von Deckenpfronn an den Bahnhof Gärtringen - Anbindung von Gültlingen und Wildberg an den Bahnhof Gärtringen - Anbindung von Efringen, Schönbronn, Oberhausgstatt, Altbulach, Neubulach und Liebelsberg an den Bahnhof Gärtringen <p>Zusätzliche Funktion: Feinerschließung</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bedienung der Haltestelle „Grabenstraße“ in Gärtringen 	<p>20/5/0</p> <p>16/2/0</p> <p>8/2/0</p> <p>20/5/0</p>	<p>11/0/0</p> <p>w.v.</p> <p>w.v.</p> <p>11/0/0</p>	<p>20/5/0</p> <p>w.v.</p> <p>w.v.</p> <p>20/5/0</p>

Taktanforderung (Mo-Fr: HVZ1/NVZ/HVZ2/SVZ Sa: NVZ/SVZ So: NVZ/SVZ)	Abschnitt Gärtringen Bf. – Deckenfronn Rathaus	30/60/30/ 180/- -/-	60/120/60/ -/- -/-	30/60/30/ 180/- -/-
Betriebsleistung im LKr BB (in Fz-km p.a.)		ca. 83.000	ca. 48.000	ca. 83.000
Ergänzender Anrufverkehr		nein	0/0/0	0/0/0
Anschlüsse	<p>Primärer Anschluss: Gärtringen Bf., S1, Richtung Stuttgart</p> <p>Sekundäre Anschlüsse: (aus Richtung Gärtringen) Wildberg Bf.: Nagoldtalbahn / Kulturbahn, Richtung Pforzheim (aus Richtung Liebelsberg) Wildberg Bf.: Nagoldtalbahn / Kulturbahn, Richtung Nagold (aus Richtung Gärtringen) Wildberg Bf.: Nagoldtalbahn / Kulturbahn, Richtung Nagold (aus Richtung Liebelsberg) Wildberg Bf.: Nagoldtalbahn / Kulturbahn, Richtung Pforzheim</p>			

Linie Nr.	775
Linienweg	(Herrenberg Hallenbad –) Herrenberg Bf. – Affstätt – Kuppingen – Sulz am Eck (– Gültlingen) – Wildberg Bf. (– Wildberg Bildungszentrum)
Federführender Aufgabenträger	Landkreis Calw
Grafischer Linienverlauf	

		Status quo (laut Fahrplan 2014)	Basisangebot	Ausreichende Verkehrsbedienung
Funktionen (in Fahrtenpaaren Mo-Fr / Sa / So)	Hauptfunktion:			
	- Anbindung von Sulz am Eck an Herrenberg, sowie Direktverbindung der Städte Herrenberg und Wildberg	15/5/0	w.v.	w.v.
	- Anbindung von Sulz am Eck an Wildberg	17/5/0	w.v.	w.v.
	Zusätzliche Funktionen: Stadtverkehr Herrenberg			
	- Anbindung von Affstätt, Kuppingen und den Herrenberger Wohn- und Gewerbegebieten entlang der Mühlstraße an den Bahnhof Herrenberg	15/5/0	11/0/0	15/5/0
Schülerverkehr	- Anbindung des Schulzentrums Längenholz in Herrenberg	b.S.	b.S.	b.S.
	- Anbindung des Bildungszentrums in Wildberg	b.S.	b.S.	b.S.
Taktanforderung (Mo-Fr: HVZ1/NVZ/HVZ2/SVZ Sa: NVZ/SVZ So: NVZ/SVZ)	Abschnitt Herrenberg Bf. – Kuppingen Jettinger Straße	60/60/60/- -/- -/-	60/120/60/- -/- -/-	60/60/60/- 120/- -/-
Betriebsleistung im LKr BB (in Fz-km p.a.)		ca. 29.000	ca. 20.000	ca. 29.000
Ergänzender Anrufverkehr		nein	0/0/0	0/0/0
Anschlüsse	Primärer Anschluss: Herrenberg Bf., S1 oder R7, Richtung Stuttgart Sekundäre Anschlüsse: (aus Richtung Herrenberg) Wildberg Bf.: Nagoldtalbahn / Kulturbahn, Richtung Pforzheim (aus Richtung Herrenberg) Wildberg Bf.: Nagoldtalbahn / Kulturbahn, Richtung Nagold			

Linie Nr.	880 Vereinfachter Liniensteckbrief wegen geringer Verkehrsbedeutung im Landkreis Böblingen			
Linienweg	Weil der Stadt Bf. – Möttlingen – Unterhausgstett – Monakam – Bad Liebenzell Bf. – Bad Liebenzell Brühl			
Federführender Aufgabenträger	Landkreis Calw			
Grafischer Linienverlauf	<p>Das Diagramm zeigt den Linienverlauf der Linie 880. Die Route ist als blaue Linie dargestellt, die von Weil der Stadt im Osten nach Westen über Möttlingen, Unterhausgstett, Monakam und Bad Liebenzell verläuft. Die Stationen sind als schwarze Punkte mit Beschriftungen markiert.</p>			
		Status quo <small>(laut Fahrplan 2014)</small>	Basisangebot	Ausreichende Verkehrsbedienung
Funktionen (in Fahrtenpaaren Mo-Fr / Sa / So)	Hauptfunktion: - Direktverbindung der Städte Bad Liebenzell und Weil der Stadt	13/6/5	w.v.	w.v.
Taktanforderung (Mo-Fr: HVZ1/NVZ/HVZ2/SVZ Sa: NVZ/SVZ So: NVZ/SVZ)	Abschnitt Weil der Stadt Bf. – Bad Liebenzell Bf.	60/-/60/- 120/- 120/-	w.v.	w.v.
Betriebsleistung im LKr BB (in Fz-km p.a.)		ca. 8.000	w.v.	w.v.
Ergänzender Anrufverkehr		nein	0/0/0	0/0/0
Anschlüsse	<p>Primärer Anschluss: (aus Richtung Bad Liebenzell) Weil der Stadt Bf.; S6; Richtung Stuttgart</p> <p>Sekundärer Anschluss: (aus Richtung Weil der Stadt) Bad Liebenzell Bf.; Nagoldtalbahn / Kulturbahn; Richtung Pforzheim (aus Richtung Weil der Stadt) Bad Liebenzell Bf.; Nagoldtalbahn / Kulturbahn; Richtung Nagold</p>			

Linie Nr.	7627 <i>Vereinfachter Liniensteckbrief wegen geringer Verkehrsbedeutung für den Landkreis Böblingen</i>			
Linienweg	(Ergenzingen Junghansring –) Bondorf Bf. – Hailfingen – Seebronn – Rottenburg Bf. (– Rottenburg Kreuzerfeldschule)			
Federführender Aufgabenträger	Landkreis Tübingen			
Grafischer Linienverlauf	<p>Das Diagramm zeigt den Linienverlauf als eine blaue Linie mit vier schwarzen Punkten an den Stationen Bondorf, Hailfingen, Seebronn und Rottenburg. Die Route verläuft von Bondorf nach oben rechts zu Hailfingen, dann nach unten rechts zu Seebronn und schließlich nach unten rechts bis nach Rottenburg.</p>			
		Status quo <small>(laut Fahrplan 2014)</small>	Basisangebot	Ausreichende Verkehrsbedienug
Funktionen (in Fahrtenpaaren Mo-Fr / Sa / So)	Hauptfunktion: - Direktverbindung von Rottenburg nach Bondorf	29/11/0	w.v.	w.v.
Taktanforderung (Mo-Fr: HVZ1/NVZ/HVZ2/SVZ Sa: NVZ/SVZ So: NVZ/SVZ)	Abschnitt Rottenburg Bf. – Bondorf Bf.	30/60/30/60 60/- -/-	w.v.	w.v.
Betriebsleistung im LKr BB (in Fz-km p.a.)		ca. 16.000	w.v.	w.v.
Ergänzender Anrufverkehr		ja	0/0/0	0/0/0
Anschlüsse	<p>Primärer Anschluss: (aus Richtung Bondorf) Rottenburg Bf.: Obere Neckartalbahn / Kulturbahn; Richtung Tübingen</p> <p>Sekundärer Anschluss: (aus Richtung Rottenburg) Bondorf Bf.: R7, Richtung Stuttgart (aus Richtung Rottenburg) Bondorf Bf.: 778; Richtung Nagold</p>			

6.4.18 Nachtbus-Linien

Im Dezember 2012 wurde im Landkreis Böblingen ein neues Nachtbus-Netz eingeführt, welches in den Nächten von Freitag auf Samstag, von Samstag auf Sonntag sowie vor Sonn- und Feiertagen zur Abbringung der Fahrgäste von den zeitgleich eingerichteten Nacht-S-Bahn-Fahrten dient. Zur Erhöhung der Wirtschaftlichkeit werden bei den Nacht-S-Bahn-Linien Anschlüsse nur in Lastrichtung (d.h. aus Richtung Stuttgart) gewährleistet. Auf eine Anschlussgewährung in Richtung Stuttgart, für die nachts nur eine geringe Nachfrage zu erwarten ist, wurde zugunsten der Einbindung weiterer Orte und Teilorte meist verzichtet. Insofern sind in den folgenden Liniensteckbriefen auch die vorgegebenen Anschlüsse, anders als bei den Tageslinien, nur als Anschlüsse aus Richtung Stuttgart (nicht zwingend in Richtung Stuttgart) zu verstehen.

Da das Nachtbusnetz derzeit auch nicht im Basisangebot erfasst ist und gesondert vom Landkreis finanziert wird, sind die Liniensteckbriefe auch weitergehend vereinfacht. So wurde z. B. auf Taktvorgaben verzichtet. Schließlich handelt es sich je Linie nur um (in der Regel drei bis vier) Einzelfahrten, deren Zeitlage (stärker noch als bei den Tageslinien) auf die Ankunftszeiten der S-Bahnen aus Richtung Stuttgart ausgelegt ist. Auch auf eine Einteilung in Status quo, Basisangebot und verkehrlich sinnvollen Status quo wurde bezüglich der Fahrtenpaare und der Betriebsleistung verzichtet. Die angegebenen Fahrtenpaare und Betriebsleistungen bei den Nachtbuslinien beziehen sich auf den Stand gemäß Fahrplan 2014.

Linie Nr.	N60
Linienweg	Böblingen Bf. – Sindelfingen – Maichingen – Magstadt – Renningen Bf.
Federführender Aufgabenträger	Verband Region Stuttgart
Funktionen (Fahrtenpaare im Jahresfahrplan 2014 in den Nächten vor Sams-/ und Sonn- und Feiertagen)	Hauptfunktion: <ul style="list-style-type: none"> - Nächtliche Abbringung von Fahrgästen aus Sindelfingen, Magstadt, Maichingen und dem südlichen Teil von Renningen ab den S-Bahn-Stationen Böblingen und Renningen (3 / 3) ¹
Anschlüsse	Primärer Anschluss: (in Richtung Renningen) Böblingen Bf.: S1, aus Richtung Stuttgart Sekundärer Anschluss: (in Richtung Böblingen) Renningen Bf.: S6, aus Richtung Stuttgart

¹ Bei der nächtlichen Anbindung von Sindelfingen wird die Linie N60 von der Linie N73 ergänzt. Bei künftig möglichen Neukonzeptionen der beiden Linien ist darauf zu achten, dass innerhalb von Sindelfingen unterschiedliche Routen gewählt werden.

Linie Nr.	N80
Linienweg	Herrenberg Bf. – Entringen – Unterjesingen – Tübingen Hbf.
Federführender Aufgabenträger	Landkreis Tübingen
Funktionen (Fahrtenpaare im Jahresfahrplan 2014 in den Nächten vor Sams-/ und Sonn- und Feiertagen)	Hauptfunktion: <ul style="list-style-type: none"> - Nächtliche Verbindung der Städte Tübingen und Stuttgart durch Umstieg in Herrenberg auf die S-Bahn (3 / 3) Zusätzliche Funktionen: <ul style="list-style-type: none"> - Nächtliche Anbindung von den Herrenberger Wohngebieten entlang der Tübinger Straße sowie Entringen und Unterjesingen an die Bahnhöfe von Herrenberg und Tübingen (3 / 3) ¹
Anschlüsse	Primärer Anschluss: (aus Richtung Tübingen) Herrenberg Bf.: S1, Richtung Stuttgart ²

¹ Derzeit wird auch Pfäffingen angebunden, wobei aus umlauftechnischen Gründen nur in Fahrtrichtung Tübingen und nur zum Aussteigen gehalten wird. Auch die Einbindung weiterer Halte im Landkreis Böblingen ist umlauftechnisch nicht machbar.

² Im Gegensatz zu den anderen Nachtbus-Linien ist dieser Anschluss in beide Richtungen (von Stuttgart nach Tübingen und von Tübingen nach Stuttgart) zu gewährleisten.

6.5 Einheitliche Standards für S-Bahn-Zubringer

Am 12. Februar 2014 haben sich die ÖPNV-Partner der Region Stuttgart (Land Baden-Württemberg, Verband Region Stuttgart, Landeshauptstadt Stuttgart und die Verbundlandkreise) in einer gemeinsamen Erklärung auf Ziele und Eckpunkte für die weitere Entwicklung des öffentlichen Verkehrs verständigt. Die Zustimmung des Böblinger Kreistags zu den Regelungen dieses sog. ÖPNV-Pakts erfolgte am 31. März 2014. Gemeinsam mit den anderen Verbundlandkreisen hat sich der Landkreis Böblingen darin u. a. zur Einführung einheitlicher Standards für S-Bahn-Zubringerverkehre bekannt. Die zugesagten Standards umfassen im Wesentlichen folgende Punkte:

- Mindestens halbstündliche Bedienung während der Hauptverkehrs- und Normalverkehrszeiten (Tagesverkehr Montag-Freitag 6 - 20 Uhr).
- Mindestens stündliche Bedienung in den übrigen Verkehrszeiten (Abend 20 - 24 Uhr, Samstag, Sonntag), Anbindung aller Nacht-S-Bahnen.
- Die Umsetzung der durchgängigen halbstündlichen Bedienung auf allen Linien am Samstag ist einer gesonderte 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.

- Der Landkreis Böblingen hat das Ziel, die zugesicherten Standards schrittweise im Zuge der anstehenden Vergabeverfahren umzusetzen. Vorab sind jedoch noch die einzubeziehenden Linien festzulegen und die Finanzierung notwendiger Zusatzleistungen zu regeln. Dies wird im Nachgang zum Nahverkehrsplan in einem gesonderten Verfahren erfolgen.

7 Zusammenfassung und Ausblick

7.1 Inhalt des Nahverkehrsplans

- Kap. 1 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 als Aufgabenträger zuständig ist.
- Kap. 2 Grundlage des Nahverkehrsplans ist eine Bestandsaufnahme der vorhandenen Einrichtungen und des bestehenden Angebots. Für die spätere Bewertung werden hier insbesondere die Kriterien
- flächenhafte Erschließung (Einzugsbereiche der Haltestellen),
 - Bedienungshäufigkeiten und
 - Beförderungszeiten
- detailliert analysiert.
- Kap. 3 In der Analyse der Verkehrsnachfrage werden die Relationen mit den für den Landkreis 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. Dabei überrascht es wenig, dass entlang der Entwicklungsachsen mit ihrem guten Schienenverkehrsangebot bei den Strömen in die Landeshauptstadt Stuttgart die größten ÖPNV-Anteile am Gesamtverkehr erreicht werden. Die angeschlossene Verkehrsprognose zeigt bei abnehmenden Einwohner- und Schülerzahlen sowie einem steigenden Arbeitsplatzangebot ein signifikantes Verkehrswachstum des ÖPNV entlang der bestehenden Hauptachsen und der neuen S-Bahn-Tangentiale S60. Begleitet wird dies von Nachfragerückgängen in der Fläche in der Größenordnung von bis zu 10 % wegen des abnehmenden Schülerverkehrs.

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

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

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

Verkehrsunternehmen. Spätestens im Zusammenhang mit der 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. nutznießenden Dritten verhandelt werden. Eine Beteiligung des Landkreises an solchen Lasten steht dabei unter dem Vorbehalt der Zustimmung der Gremien und der Verfügbarkeit ausreichender Haushaltsmittel.

7.2 Verkehrliche Weiterentwicklung

7.2.1 Ausgangslage

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

Über die sich durch die Mitträgerschaft des Verkehrs- und Tarifverbunds Stuttgart ergebenden Verpflichtungen hinaus hat der Landkreis 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 60 (S60), die vom Verband Region Stuttgart als Aufgabenträger umgesetzt wurde, wurde vom Landkreis initiiert und mitfinanziert.

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

7.2.2 Weiterentwicklung des bestehenden Netzes

In den kommenden Jahren gilt es vorrangig, das bestehende gute Verkehrs- und Tarifangebot im Landkreis Böblingen als Bestandteil des Verkehrsverbunds Stuttgart zu erhalten und maßvoll weiterzuentwickeln. Die aktuell hohe Belastung der öffentlichen Haushalte wird aufwändige Netzerweiterungen oder weitere tarifliche Vergünstigungen nur noch begrenzt erlauben. Insofern sind die verfügbaren Mittel primär auf die Verkehrsachsen zu konzentrieren, die auch zukünftig noch Nachfragezuwächse erwarten lassen. Der Landkreis Böblingen engagiert sich deshalb gemeinsam mit dem Landkreis Tübingen für den Ausbau der Ammertal- wie auch der Schönbuchbahn, um bei steigenden Fahrgastzahlen auch weiterhin attraktive Beförderungsbedingungen anbieten zu können. Vor dem Hintergrund der verstärkt spürbaren demographischen Entwicklung wird jedoch im Busverkehr künftig häufiger zu prüfen sein, ob nicht zur Schließung noch bestehender Angebotslücken oder zur Abdeckung neu entstehender Anforderungen vorhandene Verkehrsleistungen umgeschichtet oder ggf. auch kostengünstige flexible Bedienungsformen eingesetzt werden können. Im Hinblick auf die

erkennbar steigenden Herausforderungen für den Verkehrsbereich hinsichtlich der Aspekte Umweltschutz (Feinstaub, Klima, Energiekosten) und Demographie (Barrierefreiheit, Erschließungsgüte) ist eine Reduzierung des Engagements des Landkreises für den öffentlichen Nahverkehr allerdings in keinem Bereich beabsichtigt.

Ein Schwerpunkt bei der Weiterentwicklung des Verkehrsangebots liegt im Ausbau der Schönbuchbahn, um der stetig steigenden Fahrgastnachfrage auch in Zukunft gerecht zu werden. Deshalb wird eine Taktverdichtung vom 30- zum 15-Minuten-Takt in den Hauptverkehrszeiten zwischen Böblingen und Holzgerlingen geplant. Damit soll der dynamischen Fahrgastnachfrage Rechnung getragen werden. Weiter soll damit der Anschluss an die S-Bahn und deren 15-Minuten-Takt verbessert werden. Daraus resultierend wird eine Steigerung der Fahrgastnachfrage von rund 25 % prognostiziert. Die Schönbuchbahn ist für die Städte Böblingen, Holzgerlingen sowie für Weil im Schönbuch und die Nachbarorte auf der Schönbuchlichtung von herausragender Bedeutung. Der Ausbau und die Elektrifizierung der Schönbuchbahn stellt deshalb ein Leuchtturmprojekt im ÖPNV des Landkreises Böblingen dar.

Ein weiterer Schwerpunkt der künftigen Weiterentwicklung des Verkehrsangebots wird bei den Verbindungen in die benachbarten Landkreise Calw und Enzkreis gesehen, wo die vorhandenen Fahrgastpotenziale derzeit sicherlich noch nicht in vollem Umfang ausgeschöpft werden. Die Überlegungen des Landkreises Calw zur Verbesserung der Verkehrsangebote in den Korridoren Calw – Weil der Stadt und Nagold – Herrenberg werden deshalb vom Landkreis Böblingen grundsätzlich befürwortet. Dies gilt auch für die damit verbundenen Überlegungen zur Ausweitung des VVS-Tarifs in den Landkreis Calw hinein. Hinsichtlich der Verbindungen in den Enzkreis wird zu prüfen sein, ob die großen Gewerbestandorte in Weissach und - neu - in Renningen nicht weiter verbesserte, landkreisüberschreitende Verkehrsangebote rechtfertigen.

Die für das Busnetz beabsichtigten oder vorgeschlagenen Maßnahmen sind im Kapitel 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 Anpassungen an Veränderungen im Schienenverkehrsnetz oder an Veränderungen im Schülerverkehrsaufkommen mit ein.

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

7.2.3 Expressbusse

Aufgrund der absehbar begrenzten finanziellen Möglichkeiten zum weiteren Ausbau des Schienennetzes auch auf Landes- oder regionaler Ebene soll das vorhandene Angebot durch hochwertige Busverkehre, so genannte Expressbusse, besser vernetzt werden. Expressbusse sollen insbesondere auf Relationen zwischen Mittel- und Oberzentren sowie besonderen Verkehrsknotenpunkten in der Region (zentrale Umsteigepunkte zum S-Bahn/Schienenverkehr, Flughafen, aufkommensstarke Beschäftigungsschwerpunkte) und benachbarten Bereichen der Region bestehende Lücken im Schienennetz schließen. Um diesen Buslinien ein möglichst unbeschwertes Vorankommen zu ermöglichen, sollen an neuralgischen und staugeprägten Punkten Busspuren bzw. Ampelvorrangschaltungen entstehen. Von den fünf Expressbus-Linien, die in der ersten Ausbaustufe eingerichtet werden sollen, haben die beiden Linien von Renningen nach Vaihingen (E) und von Leonberg zum S-Bahnhof Flughafen/Messe ihren Ausgangspunkt im Landkreis Böblingen.

7.2.4 Metropol-Express-Bahn

Die derzeitigen Regionalexpress- und Regionalbahn-Linien, die direkt zum Stuttgarter Hauptbahnhof durchgebunden werden, sollen zu einem Metropol-Express-Netz ausgebaut werden. Damit verbunden ist ein genereller Halbstunden-Takt sowie die Weiterführung der Linien über den Stuttgarter Hauptbahnhof hinaus (Durchmesserlinien). Der Metropol-Express soll, ähnlich der S-Bahn, zu einer Marke mit hohem Wiedererkennungswert ausgestaltet werden. Seine volle Entfaltung wird das Konzept zwar erst mit der Verwirklichung von Stuttgart 21 finden, doch ist im Rahmen der geplanten Wettbewerbsverfahren des Landes Baden-Württemberg bereits mit deutlichen Verbesserungen zu rechnen. Im Landkreis Böblingen müssen die Regionalzüge der heutigen Linie R7 („Gäubahn“ Stuttgart-Böblingen-Horb-Freudenstadt/Singen) in das Konzept einbezogen und auf einen Halbstunden-Takt ausgebaut werden. Damit kann die bereits an ihrer Kapazitätsgrenze operierende S-Bahn-Linie S1 entlastet werden. Außerdem wird die Bahn für den südlichen Teil des Landkreises deutlich an Attraktivität gewinnen. Mit der Einbindung der Gäubahn ins Metro-Express-Bahn-Netz soll für den Bahnhof Bondorf auch eine Stärkung der Funktion als Bus-Bahn-Umsteigeknoten geprüft werden.

7.2.5 Regionales Verkehrsmanagement

Da der Mobilitätsbedarf der Bevölkerung einerseits weiter wächst, die Erweiterungsmöglichkeiten der Infrastruktur sowohl im ÖPNV als auch im MIV aber zunehmend an die Grenzen der Finanzierbarkeit stoßen, sollen die Verkehrswege künftig effizienter genutzt werden. Um dieses Ziel zu erreichen, sollen neben der Förderung von ressourcenschonendem Mobilitätsverhalten (z.B. Mitfahrgelegenheiten, betriebliches Mobilitätsmanagement, Fußwege- und Radverkehrsberatung etc.) auch intermodale Verknüpfungen (siehe Kap. 4.1.7.3) und verkehrslenkende Maßnahmen vorangetrieben werden. Auch die regional abgestimmte Verkehrsentwicklung unter dem Dach des Verband Region Stuttgart soll stärker auf den Aspekt Intermodalität abgestellt werden.

7.2.6 Elektromobilität

Um den Ausstoß von Schadstoffen und CO₂-Emissionen und die dadurch entstehenden Belastungen für Mensch und Umwelt möglichst zu begrenzen, strebt der Landkreis eine Ausweitung der Elektromobilität an. Der öffentliche Nahverkehr und mit ihm kooperierende Verkehrsarten können davon nicht ausgenommen werden, sondern sollten die Entwicklung vorbildhaft flankieren. Der Landkreis 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 der Einsatz von Hybridbussen im Bereich der Stadtverkehre zur Verbesserung der Luftqualität beitragen. Da mit individuellen Anschlussverkehrsmitteln in der Regel nur kurze Entfernungen zurückgelegt werden, erscheint auch für diese Angebote ein vollelektrischer Antrieb möglich und empfehlenswert. Mit dem vorhandenen elektrischen Carsharing-System in den Städten Böblingen und Sindelfingen besteht hier bereits ein Ansatz, der auf weitere Städte ausgedehnt werden sollte.

7.3 Anpassung an den veränderten Rechtsrahmen

Eine weitere wichtige Aufgabe für das laufende Jahrzehnt ist die Umstellung der vertraglichen Vereinbarungen der öffentlichen Hand mit den Verkehrsunternehmen auf den Rechtsrahmen, der inzwischen durch die seit Dezember 2009 gültige EU-Verordnung 1370/2007 und das zum Jahresbeginn 2013 novellierte PBefG vorgegeben wird. Nach diesem Rechtsrahmen ist eine Fortführung der Kooperationsverträge mit den Verkehrsunternehmen, über die bisher die Anwendung des Verbundtarifs und - bedarfsweise - die Zubestellung von Verkehrsleistungen geregelt wird, über Dezember 2019 hinaus nicht möglich. Die bisherige Vertragskonstruktion mit dem Charakter eines Brutto-Vertrages wird vielmehr durch differenzierte vertragliche Regelungen abgelöst werden müssen, die sich am Umfang der Betriebsleistungen im jeweiligen Teilnetz und dem Grad der Kostendeckung durch Fahrgeldeinnahmen und Fahrgeldersatzleistungen zu orientieren haben. Eine wichtige Rolle spielt hierbei das Instrument der Allgemeinen Vorschrift,

mit dem Fahrgeldersatzleistungen und ggf. weitere Zuschüsse der öffentlichen Hand nach allgemein gültigen Regelungen unternehmensunabhängig berechnet und ausgezahlt werden können. Einigen dieser künftigen Vertragsvarianten ist zwingend ein wettbewerbliches Vergabeverfahren vorzuschalten.

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

1. Fahrgeldeinnahmen und Leistungen aus Allgemeinen Vorschriften reichen zur Finanzierung des Verkehrsangebots aus.
 - EU-Verordnung und Vergaberecht kommen nicht zur Anwendung.
 - Unternehmen stellt Antrag auf Liniengenehmigung (wie bisher).
 - Beantragen mehrere Unternehmen die Liniengenehmigung > Genehmigungswettbewerb (wie bisher).
Im Wettbewerb ggf. verbindliche Zusicherung besonderer Leistungen notwendig.
 - Das siegreiche Unternehmen erhält die Liniengenehmigung und beantragt die Auszahlung der zustehenden Fahrgeldeinnahmen und sonstigen Leistungen aus den allgemeinen Vorschriften, ein expliziter Vertragsschluss mit dem Aufgabenträger ist nicht erforderlich.
2. Fahrgeldeinnahmen und Leistungen aus Allgemeinen Vorschriften decken mindestens die Hälfte des Aufwands für das Verkehrsangebot.
 - Es kommt die EU-Verordnung zur Anwendung.
 - In einem wettbewerblichen Verfahren wird der Anbieter ausgewählt, der den geringsten Zuschuss benötigt.

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

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

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

Nahverkehrsplan

für den

Landkreis Böblingen

2. Fortschreibung

März 2015

Anhang:

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

Inhaltsverzeichnis		Seite
1	Vorbemerkungen	1
2	Kurzdarstellung des Nahverkehrsplans (NVPs)	2
3	Maßnahmenoptionen aus dem NVP	3
4	Schutzgüter und relevante Umweltthemen	5
5	Umweltrelevanz der Maßnahmenvorschläge des NVP	7
6	Zusammenfassung	10

Prüfung der Umweltauswirkungen

1 Vorbemerkungen

Aus Artikel 2 Buchst. a und Artikel 3 Abs. 2 Buchst. a der EU-Richtlinie 2001/42/EG¹ in Verbindung mit § 14b Abs. 3 des Bundesgesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG)² ergibt sich im Grundsatz die Verpflichtung, Maßnahmenvorschläge eines Nahverkehrsplans einer Strategischen Umweltprüfung (SUP) zu unterziehen. Die Durchführung einer solchen Prüfung ist gemäß §14b Abs. 2 UVPG jedoch nur für solche Maßnahmenvorschläge erforderlich, die für Vorhaben einen Rahmen setzen und bei denen eine Vorprüfung im Einzelfall voraussichtlich erhebliche Umweltauswirkungen erwarten lässt. Bezogen auf die möglichen Inhalte des Nahverkehrsplans trifft dies ausschließlich auf Maßnahmen im Bereich des Schienenverkehrs nach UVPG Anlage 1 Nr. 14.7, 14.8, 14.10 und 14.11 zu.

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

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

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

2 Kurzdarstellung des Nahverkehrsplans

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

3 Maßnahmenoptionen aus dem Nahverkehrsplan

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

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

Betriebliche Maßnahmen

- Einsatz von Fahrzeugen mit bestimmten Merkmalen
- Verschiebung von Fahrten

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

Bauliche Maßnahmen

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

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

4 Schutzgüter und relevante Umweltthemen

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

Tabelle 1

Schutzgüter	Umweltaspekte	Indikatoren
Bevölkerung, Gesundheit des Menschen	Freiflächen	Flächenbedarf
	Straßenverkehrslärm Schienenverkehrslärm	Lärmentwicklung
	Luftverschmutzung	Entwicklung der Emissionen NO _x , Feinstaub
Fauna, Flora, Biologische Vielfalt	FFH-Gebiete	Flächenbedarf
	Naturschutzgebiete	Flächenbedarf
	Vogelschutzgebiete	Flächenbedarf
	Naturdenkmale	Flächenbedarf
	Wald	Flächenbedarf
	Biotope	Flächenbedarf
	Ausgleichsflächen	Flächenbedarf
Boden	Neuversiegelung	Flächenbedarf, Versiegelungsgrad
	Produktionsfunktion	Flächenbedarf, Ertragspotenzial
	Bodenschätze	Flächenbedarf, Vorkommen
	Altlasten	Standorte, Art der Ablagerungen
Wasser	Quellen	Standort
	Fließgewässer, stehende Gewässer	Standort, Notwendige Eingriffe
	Wasserschutzgebiete	Flächenbedarf
	Überschwemmungsgebiete	Flächenbedarf
Luft, Klima	Luftverschmutzung (s. o.), Klimarelevante Emissionen	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 Landschaftsele- mente	Standort, Flächenbedarf, Notwendige Eingriffe

5 Umweltrelevanz der Maßnahmenvorschläge des NVP

Um die Zielsetzungen für das öffentliche Verkehrsangebot zu erreichen, enthält der Nahverkehrsplan des Landkreises 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 (Tabelle 2) werden deshalb für die einzelnen Maßnahmen die Umweltauswirkungen beleuchtet sowie die Notwendigkeit einer vertiefenden Prüfung der Umweltauswirkungen auf der Basis der aktuellen Gesetzeslage dargestellt. Da gleiche Typen von Maßnahmen auch vergleichbare Auswirkungen auf die Umwelt nach sich ziehen, werden diese dabei zweckmäßigerweise gruppenweise betrachtet. Die dargestellte Beurteilung entspricht dabei der Vorprüfung des Einzelfalls gemäß § 14b Abs. 4 UVPG.

Tabelle 2

Maßnahme/ Maßnahmentypus	Auswirkungen auf die Umwelt	Erhebliche Umwelt- auswirkungen bzw. SUP-Pflicht
Anforderungen an die Fahrzeugausstattung (siehe Kapitel 6.3 Rahmenvorgaben)	Verbesserte Komfortausstattungen (insb. Klimaanlage) führen tendenziell zu einer Erhöhung des Energieverbrauchs und der damit verbundenen Emissionen. Durch die absehbare Fortentwicklung der Fahrzeugantriebe werden allerdings auch deutliche Verbrauchsreduzierungen erwartet. In der Summe ergeben sich deshalb keine negativen Auswirkungen auf die Umwelt.	nein
Umstrukturierung von Fahrplänen bestehender Buslinien Linien 636/637, 663/664/666, 734, 760/761, 763, 766, 774, 777, 778, 790 sowie die Stadtverkehre von Böblingen/ Sindelfingen und Leonberg	Die Umstrukturierungen sollen im Prinzip aufwandsneutral und damit ohne Zusatzbelastungen erfolgen. Energieverbrauchs- und emissionsrelevante Mehrleistungen entstehen allenfalls in geringem Umfang.	nein

<p>Angebotsverdichtungen bei bestehenden Bahn- und Buslinien</p> <p>Linien R72, 651, 663/664/666, 752, 763, 773, 777, 778, 794</p>	<p>Zusätzliche Bahn- und Busfahrten erhöhen den Energieverbrauch und verursachen zusätzliche Lärm- und Schadstoffemissionen. Der Energieverbrauch wird jedoch durch nachfrageorientierte Angebotsgestaltung (Angebotsdichte und -form, Transportgefäß) minimiert, außerdem wird die Substitution von IV-Fahrten erwartet. Zudem sind im Verhältnis zur vorhandenen Grundbelastung die zusätzlichen Emissionen minimal.</p>	<p>nein</p>
<p>Änderung/Verlängerung des Linienwegs von bestehenden Buslinien</p> <p>Linien 748, 753 und 777</p>	<p>Soweit Eingriffe in die Linienwege mit Mehrleistungen verbunden sind, erhöht sich der Energieverbrauch und entstehen zusätzliche Lärm- und Schadstoffemissionen. Der Energiemehrverbrauch wird jedoch durch nachfrageorientierte Angebotsgestaltung (Angebotsdichte und -form, Transportgefäß) minimiert, außerdem wird die Substitution von IV-Fahrten erwartet. Im Verhältnis zur vorhandenen Grundbelastung sind die zusätzlichen Emissionen zudem gering.</p>	<p>nein</p>
<p>Einrichtung neuer Bushaltestellen</p> <p>in Gärtringen, Jettingen, Mötzingen, Rutesheim, Schönaich, Steinenbronn, Weil der Stadt</p>	<p>Für die Anlage neuer Bushaltestellen müssen fallweise zusätzliche Flächen versiegelt werden. Diese haben jedoch nur einen geringen Umfang. Zudem handelt es sich in der Regel um Standorte innerhalb von Siedlungsbereichen, so dass keine nennenswerten Auswirkungen auf die Umwelt entstehen.</p>	<p>nein (Der NVP ist hier auch nicht rahmensetzend.³⁾)</p>
<p>Beeinflussung von Signalanlagen durch den ÖPNV</p>	<p>Die Beeinflussung von Signalanlagen erfolgt üblicherweise durch technische Anlagen im bestehenden Straßenraum. Zusätzliche Flächen werden in der Regel nicht in Anspruch genommen. Durch eine intelligente Verkehrssteuerung lassen sich überdies zusätzliche Wartezeiten für den Individualverkehr weitestgehend vermeiden, so dass auch mit zusätzlichen Emissionen nicht zu rechnen ist. Durch einen attraktiveren ÖPNV können zudem IV-Fahrten substituiert werden. Insgesamt entstehen deshalb keine negativen Auswirkungen auf die Umwelt.</p>	<p>nein (Der NVP ist hier auch nicht rahmensetzend.³⁾)</p>
<p>Einrichtung neuer Buslinien</p> <p>Linien 637, 735, 761 und 774 (Schnellbus-Variante)</p>	<p>Zusätzliche Busfahrten erhöhen den Energieverbrauch und verursachen zusätzliche Lärm- und Schadstoffemissionen. Der Energieverbrauch wird jedoch durch nachfrageorientierte Angebotsgestaltung (Angebotsdichte und -form, Transportgefäß) minimiert, außerdem wird die Substitution von IV-Fahrten erwartet. Zudem sind im Verhältnis zur vorhandenen Grundbelastung die zusätzlichen Emissionen minimal.</p>	<p>nein</p>

³ Maßnahme unterliegt nicht dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG).

<p>Zweigleisiger Ausbau und Elektrifizierung der Bahnstrecke Böblingen - Dettenhausen (R72)</p>	<p>Umweltrelevant gemäß UVPG § 14b Abs. 2 bzw. Anlage 1 Die Trasse ist bereits eingleisig vorhanden, so dass keine zusätzliche Zerschneidung von Freiflächen verursacht wird. Allerdings werden angrenzende Flächen für den Trassenausbau benötigt. Steigende Zugzahlen führen zudem zu tendenziell erhöhten Lärmemissionen. Gleichzeitig hätte 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.</p>	<p>nein (Der NVP ist hier nicht rahmensetzend.³⁾)</p>
<p>Elektrifizierung der Bahnstrecke Herrenberg - Tübingen (R73); zweigleisiger Abschnitt, zusätzliche Haltepunkte (u. a. Gültstein Industriegebiet)</p>	<p>Umweltrelevant gemäß UVPG § 14b Abs. 2 bzw. Anlage 1 Die Trasse ist bereits eingleisig vorhanden, so dass grundsätzlich keine zusätzliche Zerschneidung von Freiflächen verursacht wird. Allerdings werden für den zweigleisigen Begegnungsabschnitt (bei Entringen) sowie die Einrichtung neuer Haltestellen angrenzende Flächen benötigt. Steigende Zugzahlen führen zudem zu tendenziell erhöhten Lärmemissionen. Gleichzeitig hätte 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.</p>	<p>nein (Der NVP ist hier nicht rahmensetzend.³⁾)</p>
<p>Reaktivierung der Bahnstrecke Weil der Stadt – Calw für den Personenverkehr; zweigleisige Abschnitte, ggf. neue Trassenführung und neuer Tunnel durch den Hacksberg</p>	<p>Umweltrelevant gemäß UVPG § 14b Abs. 2 bzw. Anlage 1. Die Trasse ist in Teilen bereits eingleisig vorhanden, so dass in diesen Bereichen keine zusätzliche Zerschneidung von Freiflächen verursacht wird. Allerdings würden durch die ggf. veränderte Trassenführung zusätzliche Flächen benötigt. Steigende Zugzahlen führen zu erhöhten Lärmemissionen. Im Gegenzug kann das verbesserte ÖPNV-Angebot IV-Fahrten und entsprechende Emissionen vermeiden.</p>	<p>ja (aber: der NVP ist hier nicht rahmensetzend.³⁾)</p>

Aufgrund der Ergebnisse der Vorprüfung der Einzelfälle wird die Durchführung einer strategischen Umweltprüfung nicht für erforderlich erachtet.

6 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 von Maßnahmenvorschlägen aus dem Kapitel 6 des NVP hinsichtlich der Umweltauswirkungen betrachtet worden.

Die hierbei durchgeführten Vorprüfungen der Einzelfälle zeigen allerdings, dass von den Maßnahmenvorschlägen des aktuellen Entwurfs zum Nahverkehrsplan des Landkreises Böblingen in keinem Fall erhebliche, nachteilige Wirkungen für die Umwelt zu erwarten sind. Eine vertiefende Betrachtung der Umweltfolgen einzelner Vorhaben im Rahmen einer Strategischen Umweltprüfung kann deshalb entfallen.

Nahverkehrsplan

für den

Landkreis Böblingen

2. Fortschreibung

März 2015;
zuletzt aktualisiert
im September 2017

Anlagen

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

Verzeichnis der Anlagen

Anlage	2.1	Einwohner in den Kommunen des Landkreises Böblingen 2000 - 2013 (Quelle: Statistisches Landesamt)
Anlage	2.2	Sozialversicherungspflichtig beschäftigte Arbeitnehmer im Landkreis Böblingen 2000 - 2013 (Quelle: Bundesagentur für Arbeit)
Anlage	2.3	Schülerzahlen in den Kommunen des Landkreises Böblingen (Schuljahr 2011/2012; Quelle: Statistisches Landesamt)
Anlage	2.4	P+R und B+R im Landkreis Böblingen (Stand: Juni 2013)
Anlage	2.5	Einzugsbereiche der Haltestellen im Mittelbereich Böblingen-Sindelfingen
Anlage	2.6	Einzugsbereiche der Haltestellen im Mittelbereich Herrenberg
Anlage	2.7	Einzugsbereiche der Haltestellen im Mittelbereich Leonberg
Anlage	4.1	Hinweise zur baulichen Gestaltung von Bushaltestellen
Anlage	4.2	Mindestbedienung – Strukturanforderung (Tabelle)
Anlage	4.3	Bündel 1: Verkehrsraum Leonberg (Karte)
Anlage	4.4	Bündel 2: Verkehrsraum Weissach – Leonberg/Renningen (Karte)
Anlage	4.5	Bündel 3: Verkehrsraum Nördliches Heckengäu (Karte)
Anlage	4.6	Bündel 4: Verkehrsraum Weil der Stadt (Karte)
Anlage	4.7	Bündel 5: Verkehrsraum Mittleres Heckengäu (Karte)
Anlage	4.8	Bündel 6: Verkehrsraum Maichingen – Magstadt/Grafenau (Karte)
Anlage	4.9	Bündel 7: Verkehrsraum Böblingen/Sindelfingen (Karte)
Anlage	4.10	Bündel 8: Verkehrsraum Schönbuch (Karte)
Anlage	4.11	Bündel 9: Verkehrsraum Leinf.-Echterd. – Waldenbuch – Tübingen (Karte)
Anlage	4.12	Bündel 10: Verkehrsraum Deckenpfronn – Gärtringen (Karte)
Anlage	4.13	Bündel 11: Verkehrsraum Oberes Gäu (Karte)
Anlage	4.14	Bündel 12: Verkehrsraum Herrenberg (Karte)
Anlage	4.15	Bündel 13: Verkehrsraum Ammertal/TÜ-Nordwest (Karte)
Anlage	5.1	Analyse der Beförderungszeiten und Betrachtung der Beförderungsgeschwindigkeiten (Mo - Fr an Schultagen)
Anlage	5.2	Analyse der Beförderungszeiten und Betrachtung der Beförderungsgeschwindigkeiten (Mo - Fr an Ferientagen)
Anlage	5.3	Analyse der Beförderungszeiten und Betrachtung der Beförderungsgeschwindigkeiten (an Samstagen)
Anlage	5.4	Analyse der Beförderungszeiten und Betrachtung der Beförderungsgeschwindigkeiten (an Sonn- und Feiertagen)

Einwohner in den Kommunen des Landkreises Böblingen 2004 - 2013
(Quelle: Statistisches Landesamt)

Kommune	2004	2007	2010	2013*	Dichte 2013 (EW/km ²)
Aidlingen	9.282	9.145	9.033	8.783	331
Altdorf	4.460	4.490	4.544	4.587	264
Böblingen	46.019	46.330	46.488	46.705	1.196
Ehningen	7.616	7.864	7.903	7.949	447
Gärtringen	11.667	12.050	12.116	11.757	582
Grafenau	6.725	6.611	6.516	6.417	489
Hildrizhausen	3.498	3.663	3.593	3.483	285
Holzgerlingen	11.583	12.369	12.722	12.406	926
Magstadt	9.138	8.846	8.793	9.036	474
Schönaich	10.122	9.835	9.679	9.703	686
Sindelfingen	61.390	60.749	60.445	61.563	1.211
Steinenbronn	6.125	6.024	6.089	6.118	631
Waldenbuch	8.843	8.547	8.527	8.454	372
Weil im Schönbuch	10.070	9.993	9.777	9.670	371
Mittelbereich Böblingen/Sindelfingen	206.538	206.516	206.225	206.631	684
Bondorf	5.666	5.836	5.861	5.750	326
Deckenpfronn	2.869	2.963	3.168	3.229	284
Gäufelden	9.481	9.382	9.312	9.161	456
Herrenberg	31.090	31.371	31.292	30.325	461
Jettingen	7.712	7.659	7.571	7.497	356
Mötzingen	3.546	3.659	3.678	3.622	447
Nufringen	5.183	5.278	5.389	5.407	540
Mittelbereich Herrenberg	65.547	66.148	66.271	64.991	422
Leonberg	45.537	45.615	45.098	45.463	931
Renningen	17.432	17.247	17.291	16.902	543
Rutesheim	10.097	10.123	10.249	10.296	631
Weil der Stadt	19.254	19.163	18.864	18.400	426
Weissach	7.688	7.591	7.398	7.425	336
Mittelbereich Leonberg	100.008	99.739	98.900	98.486	609
Landkreis Böblingen	372.093	372.403	371.396	370.108	599

*Stand: 30.09.2013, Vierteljährlicher Bevölkerungsstand Fortschreibung Basis Zensus 09.05.2011

Sozialversicherungspflichtig beschäftigte Arbeitnehmer im Landkreis Böblingen 2000 - 2013
(Quelle: Bundesagentur für Arbeit)

Kommune	2000	2004	2008	2011	2013*
Aidlingen	737	647	636	659	736
Altdorf	305	325	312	383	403
Böblingen	30.654	32.327	30.748	29.788	30.042
Ehningen	2.955	3.244	3.516	5.831	5.730
Gärtringen	1.650	2.343	2.482	2.534	2.622
Grafenau	360	373	425	626	671
Hildrizhausen	298	310	330	339	366
Holzgerlingen	3.275	2.955	3.103	2.966	3.372
Magstadt	2.218	2.161	2.004	2.002	2.403
Schönaich	2.720	2.730	2.828	2.664	2.647
Sindelfingen	59.067	61.195	57.276	56.965	56.965
Steinenbronn	1.261	1.136	1.195	1.094	1.197
Waldenbuch	2.125	2.167	1.987	2.080	2.220
Weil im Schönbuch	1.258	1.267	1.364	1.399	1.504
Mittelbereich Böblingen/Sindelfingen	108.883	113.180	108.206	109.330	110.878
Bondorf	924	809	720	1.465	1.496
Deckenpfronn	602	627	716	762	839
Gäufelden	919	925	957	1.092	1.123
Herrenberg	9.607	9.867	9.602	9.737	10.030
Jettingen	1.153	1.163	1.126	1.106	1.141
Mötzingen	723	561	670	601	639
Nufringen	1.566	1.611	1.879	1.996	2.125
Mittelbereich Herrenberg	15.494	15.563	15.670	16.759	17.393
Leonberg	15.339	14.344	14.796	14.078	14.490
Renningen	5.164	4.493	4.741	4.761	4.887
Rutesheim	2.423	2.228	2.399	2.474	2.375
Weil der Stadt	3.266	3.242	3.272	3.399	3.480
Weissach	3.514	3.786	4.382	4.595	5.721
Mittelbereich Leonberg	29.706	28.093	29.590	29.307	30.953
Landkreis Böblingen	154.083	156.836	153.466	155.396	159.224

* Stand 30.06.2013

Schülerzahlen in den Kommunen des Landkreises Böblingen (Schuljahr 2011/2012)

(Quelle: Statistisches Landesamt)

Kommune	Grundschule	Haupt- und Werkrealschule	Realschule	Gymnasium	Sonstige Schule(n)	Summe allgemeinbildende Schulen	berufliche Schule ¹
Aidlingen	303	154	0	0	0	457	
Altdorf	200	78	0	0	0	278	
Böblingen	1.750	695	1.156	2.835	676	6.599	7.334
Ehningen	289	88	0	0	0	377	
Gärtringen	522	154	390	0	0	1.066	
Grafenau	227	138	0	0	0	365	
Hildrizhausen	134	0	0	0	0	134	
Holzgerlingen	494	123	792	1.156	73	2.638	
Magstadt	331	99	0	0	0	430	
Schönaich	321	84	320	0	16	741	
Sindelfingen	2.173	684	1.569	2.928	514	7.868	7.836
Steinenbronn	203	63	0	0	0	266	
Waldenbuch	287	113	312	0	0	712	
Weil im Schönbuch	421	146	0	0	0	567	
Mittelbereich Böblingen/Sindelfingen	7.655	2.619	4.539	6.919	1.279	22.498	7.836
Bondorf	254	91	0	0	0	345	
Deckenpfronn	123	0	0	0	13	136	
Gäufelden	364	176	0	0	0	540	
Herrenberg	1.177	364	1.616	2.008	208	5.373	1.154
Jettingen	336	162	0	0	0	498	
Mötzingen	160	0	0	0	0	160	
Nufringen	228	35	0	0	0	263	
Mittelbereich Herrenberg	2.642	828	1.616	2.008	221	7.315	1.154
Leonberg	1.478	446	945	1.423	274	4.566	5.934
Renningen	660	180	463	752	0	2.055	
Rutesheim	415	146	545	1.064	36	2.206	
Weil der Stadt	705	266	481	753	46	2.251	
Weissach	265	73	0	0	0	338	
Mittelbereich Leonberg	3.523	1.111	2.434	3.992	356	11.416	5.934
Landkreis Böblingen	13.820	4.558	8.589	12.919	1.856	41.229²	14.924

¹ Öffentliche berufliche Schulen

² Das Statistische Landesamt gibt für den Landkreis Böblingen 41.671 Schüler an allgemeinbildenden Schulen für das Jahr 2011/2012 an. Da die Daten für einzelne, selten vorkommende Schultypen nur auf Landkreisebene, nicht aber auf Gemeindeebene veröffentlicht werden, weicht die Summe der Schülerzahlen der Gemeinden um 452 (1 %) Schüler ab.

P+R und B+R im Landkreis Böblingen (Stand: Juni 2013)

Stationen	PKW		Fahrräder			
	Stellplatzangebot	Belegungsgrad	Stellplatzangebot gesamt	Stellplatzangebot davon überdacht	Belegungsgrad	Boxen
Stationen an den S-Bahn-Linien S1, S6 und S60						
Böblingen ¹	291	15%	0	0	-	
Ehningen ²	247	95%	141	141	30%	
Gärtingen ¹	450	70%	240	240	45%	
Goldberg ¹	515	45%	64	64	25%	
Herrenberg ¹	543	belegt	440	440	55%	21
Höfingen ²	15	überbelegt	34	0	5%	4
Hulb ¹	165	55%	80	48	30%	
Leonberg ¹	128	80%	176	176	35%	
Magstadt (P+R und B+R im Bau)	0	0%	0	0	-	
Maichingen ²	44	70%	38	0	35%	
Maichingen-Nord ² (B+R im Bau)	54	5%	0	0	-	
Malmsheim ²	216	40%	140	140	15%	10
Nufringen ²	174	belegt	80	80	70%	
Renningen ²	87	65%	96	96	45%	
Renningen-Süd	30	30%	15	15	50%	
Rutesheim ²	92	belegt	24	24	20%	
Sindelfingen	0	0%	18	18	überbelegt	
Weil der Stadt ¹	356	80%	105	92	30%	20
Summe S-Bahn	3.407		1.691	1.574		55
Stationen ausschließlich an Regionalbahn-Linien (R7/R74, R72, R73)						
Böblingen Heusteigstraße	0	0%	4	0	50%	
Bondorf ²	261	überbelegt	98	98	55%	
[Dettenhausen ²]	14	80%	16	16	30%	
Gäufelden ²	51	85%	28	28	60%	18
Gültstein ²	40	80%	24	24	30%	
Holzgerlingen ²	51	15%	96	96	25%	
Weil im Schönbuch Röte	-	-	26	26	20%	4
Weil im Schönbuch Troppel ²	45	15%	26	0	0%	
Weil im Schönbuch Untere Halde	-	-	9	0	0%	
Summe Regionalbahn-Linien	462		327	288		22
Summe Landkreis	3.869		2.018	1.862		77

¹ Gebührenpflichtige PKW-Stellplätze

² Gebührenfreie PKW-Stellplätze

Nahverkehrsplan Landkreis Böblingen

Einzugsbereiche der Haltestellen im Mittelbereich Böblingen-Sindelfingen

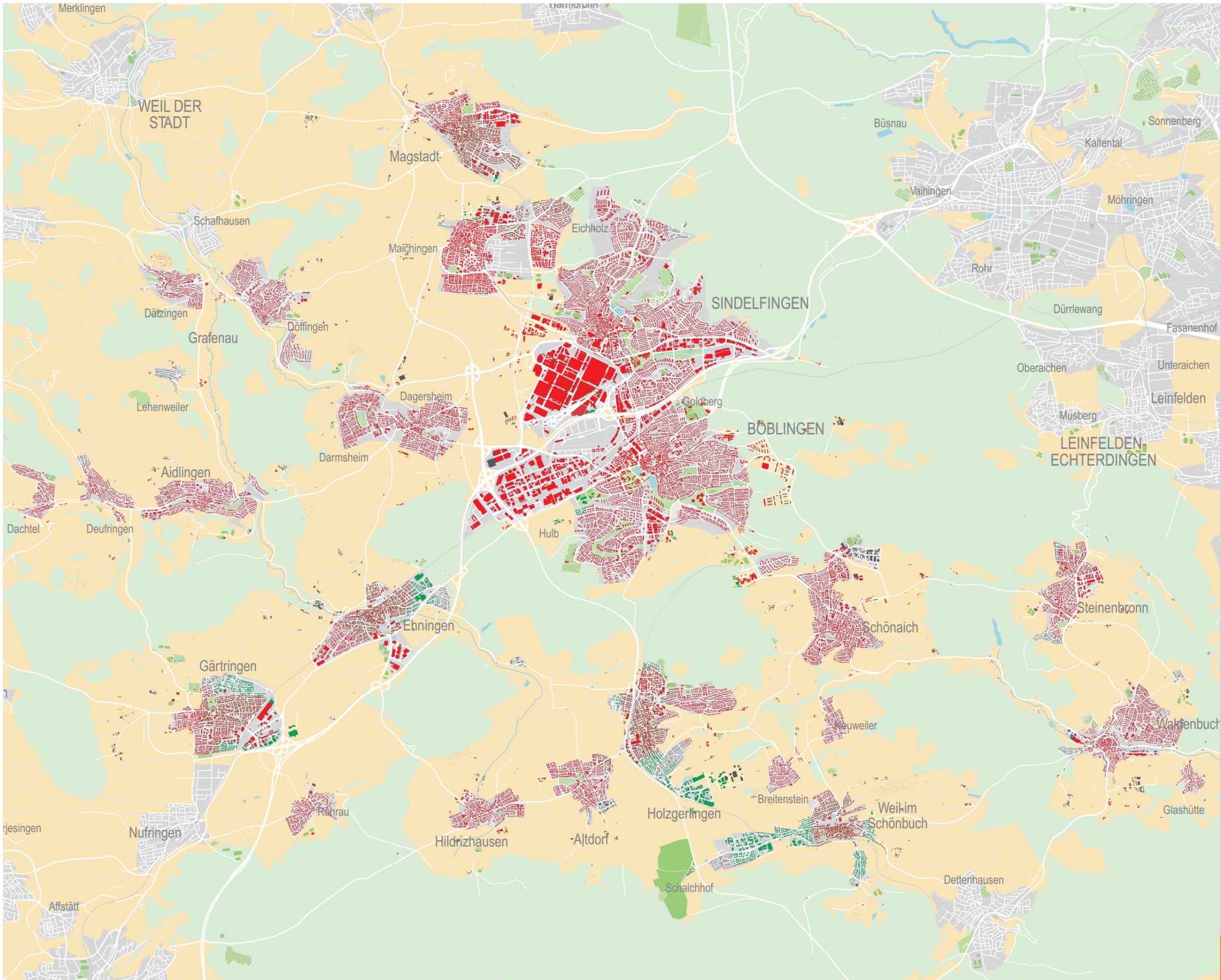
Schienehaltestellen:



Bushaltestellen:



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



Nahverkehrsplan Landkreis Böblingen

Einzugsbereiche der
Haltestellen
im Mittelbereich
Herrenberg

Schienehaltestellen:



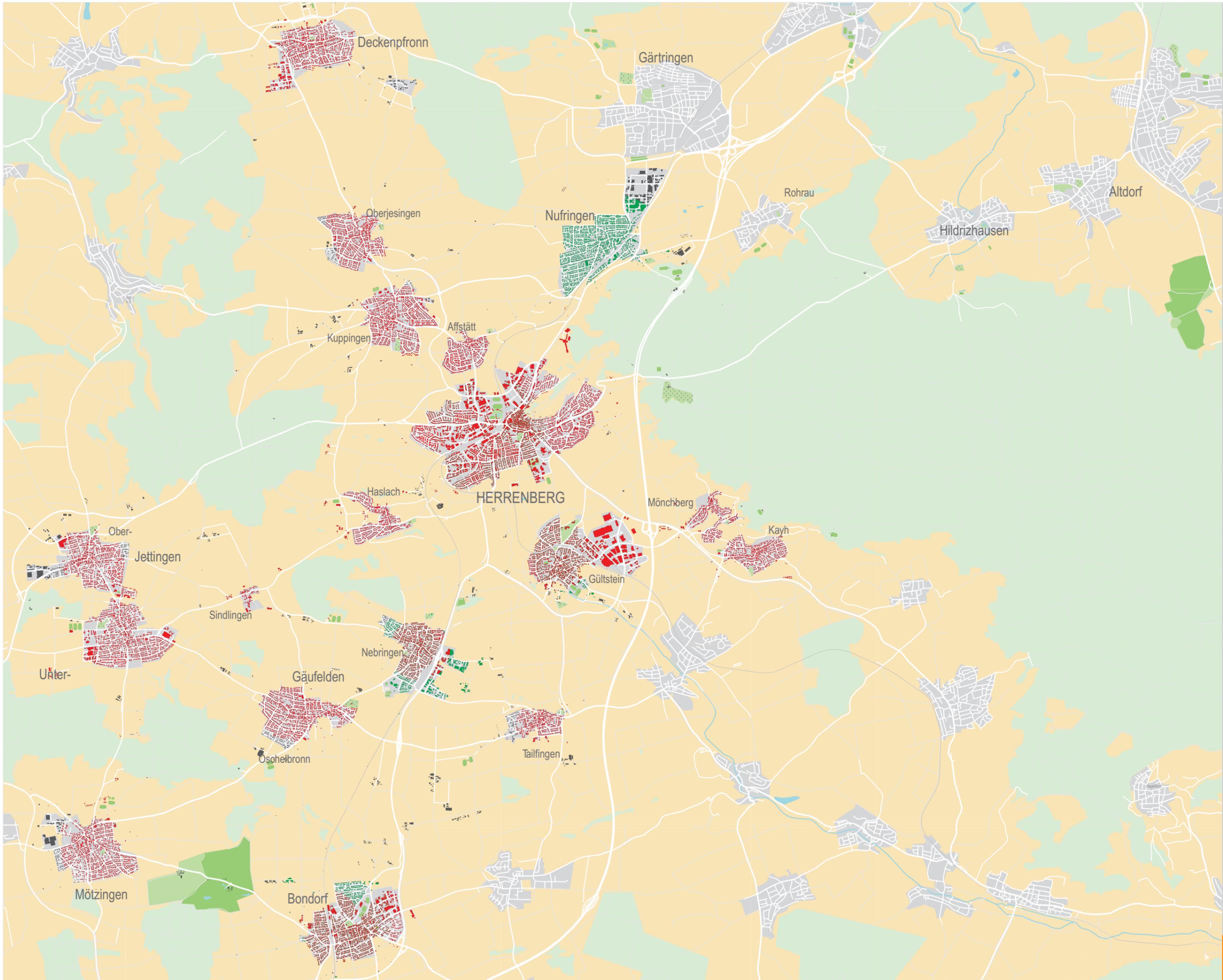
1000 m / 800 m

Bushaltestellen:



500 m

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



Nahverkehrsplan Landkreis Böblingen

Einzugsbereiche der
Haltestellen
im Mittelbereich
Leonberg

Schienehaltestellen:



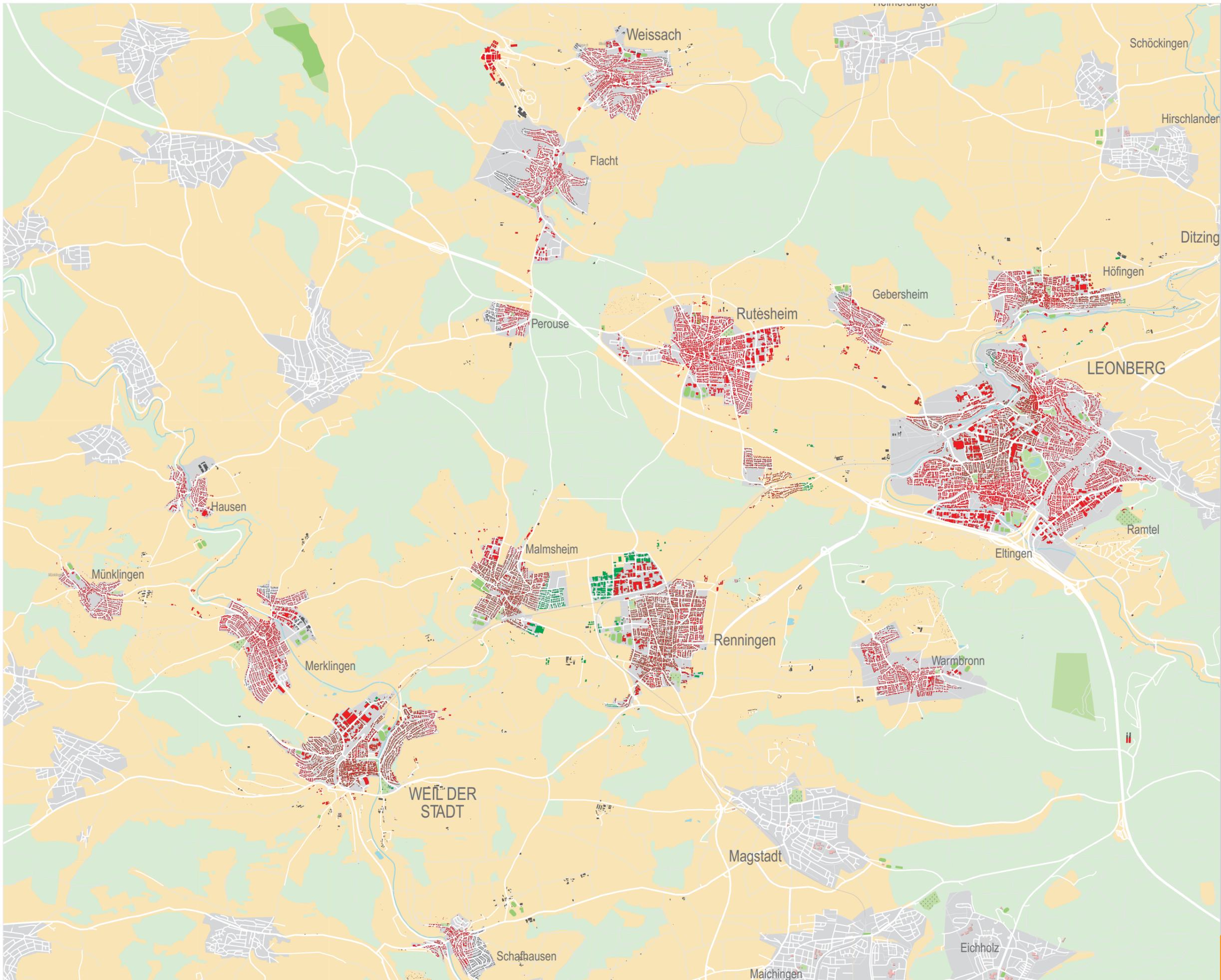
1000 m / 800 m

Bushaltestellen:

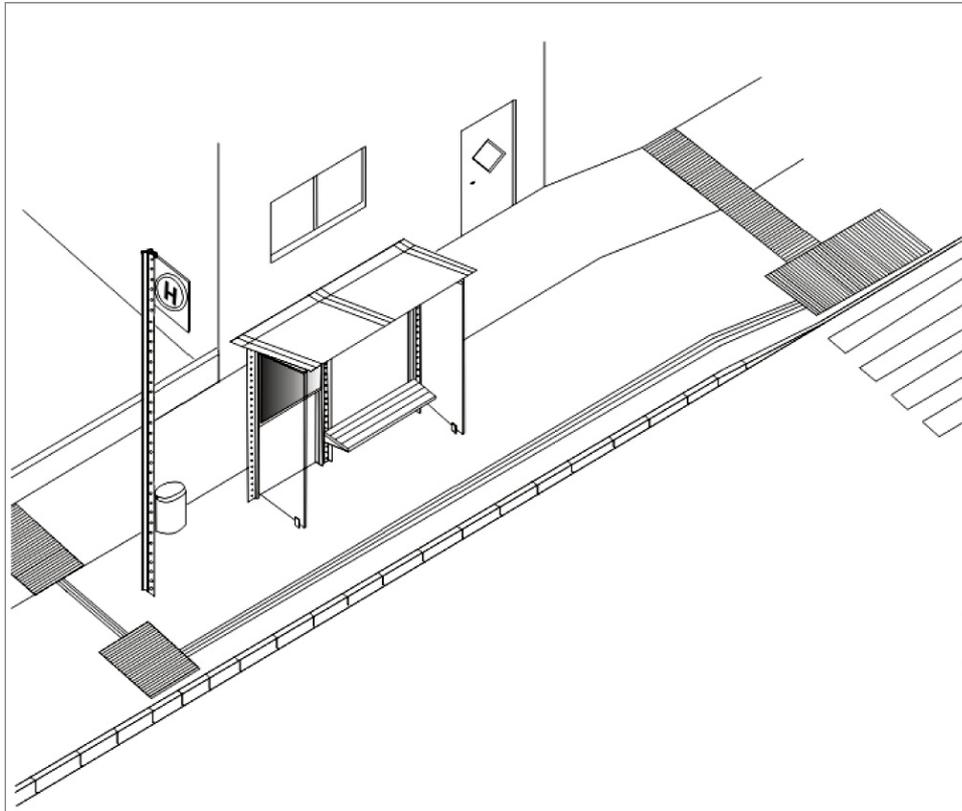


500 m

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



Hinweise zur baulichen Gestaltung von Bushaltestellen



Beispielhafte Haltestellenanlage

- Ausreichende Breite der Warteflächen (gemäß EAÖ 2003)
- Berücksichtigung der Manövrierfläche von Rollstühlen und Kinderwagen bei der Anordnung der Ausstattungselemente
- Hochbord 18 cm
- Spezielle Formsteine als Bordstein (z. B. "Kasseler Bord")
- Gesicherte Überwege im Haltestellenbereich
- Taktile Bodenelemente für Sehbehinderte mit Aufmerksamkeitsfeldern, Leitstreifen und ggf. Einstiegsfeldern
- Wetterschutz oder Fahrgastunterstand
- Fahrgastinformation nach VVS-Standard

Abbildung und Hinweise in Anlehnung an den Leitfaden "Unbehinderte Mobilität" (Heft 54.12/2006) der Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung

Mindestbedienung – Strukturanforderung

I. Verbindungsfunktion (Verbindung räumlich getrennter Orte)**Ia. Anbindung ans 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.	11	7	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)	11	7	6
Ergänzungsnetz (Mo-Fr) mit vorrangiger Bedeutung für den Berufsverkehr/Bahnzubringer	11	0	0
Ergänzungsnetz (Mo-Sa) mit vorrangiger Bedeutung für die Erschließung großer Einzelhandelsstandorte	11	11	0

II. Innerörtliche Erschließung (kann wahlweise von innerörtlichen oder überörtlichen Linien wahrgenommen werden)**Ila. 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 (Tangentallinie bzw. Radial- oder Durchmesserlinie mit ergänzenden Erschließungsaufgaben)	32	16	16

Ilb. Geringfügige Erschließungsdefizite (Abstand zu den Einzugsbereichen < 200 m oder < 1.000 Ew.)

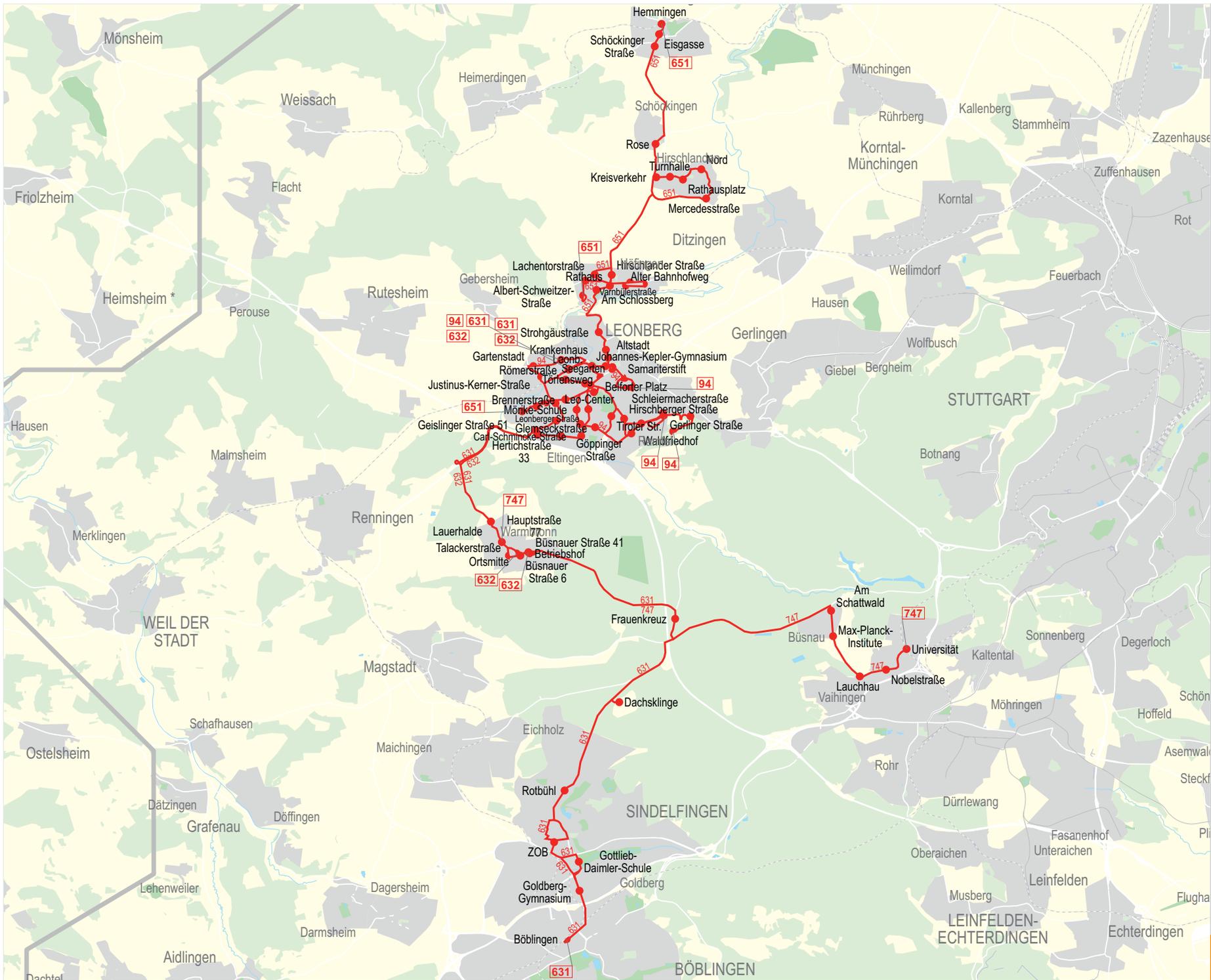
	Fahrtenpaare Mo-Fr	Fahrtenpaare Sa	Fahrtenpaare So
bei angemessenem Aufwand (Zeitverluste für durchfahrende Fahrgäste, sprungfixe Kosten)	11	0	0

Nahverkehrsplan Landkreis Böblingen

Linienbündel 1 Verkehrsraum Leonberg

- Linie:
- 94 Leonb. Blosenbergk. - Bf - Ramtel (- Waldfriedhof)
 - 631 Leonberg - Sindelfingen - Böblingen
 - 632 Leonberg - Eltingen - Warmbronn
 - 651 Leonberg - Höfingen - Hemmingen
 - 747 Vaihingen Universität - Büsnau - Warmbronn

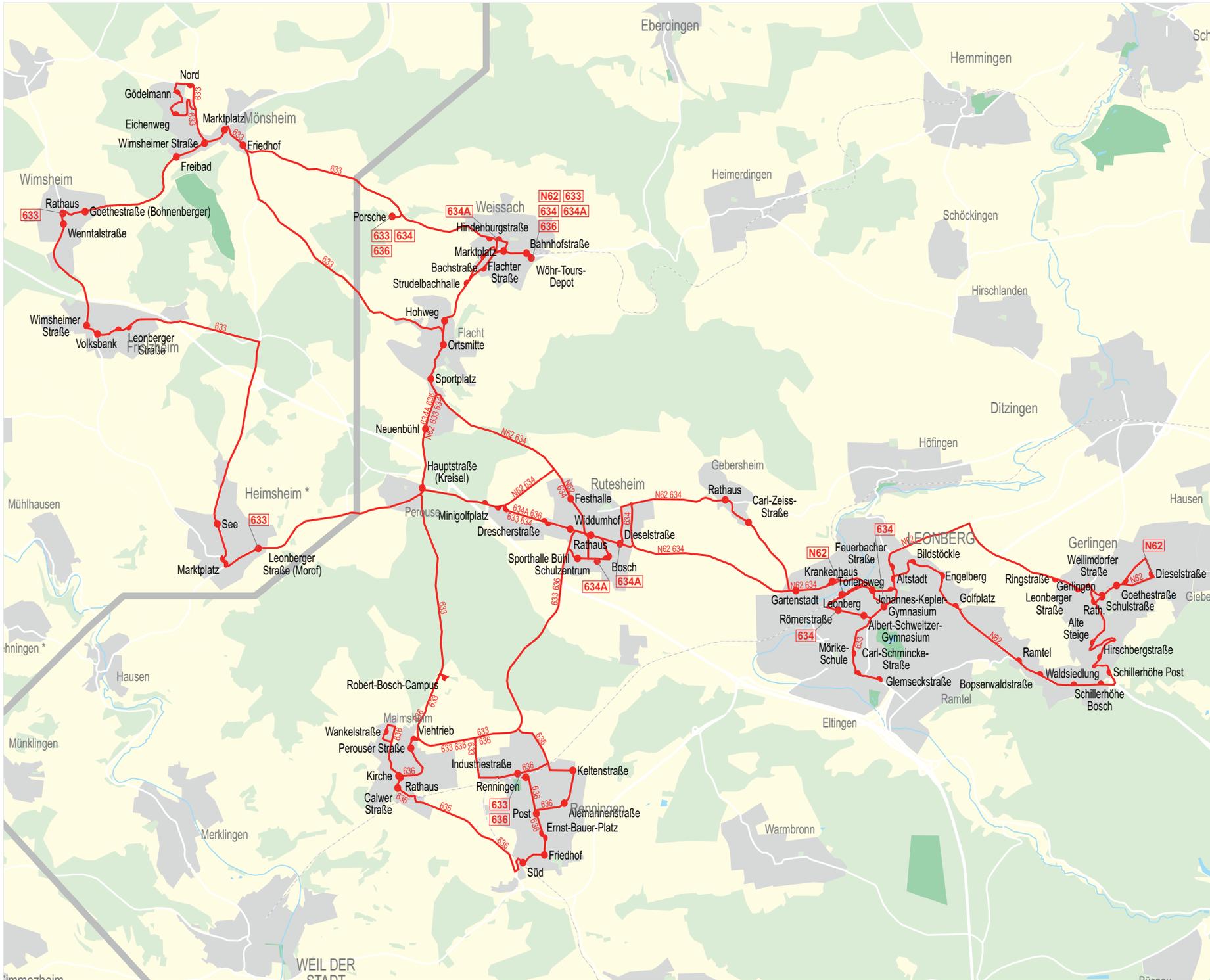
Leistungsvolumen: 724.700 Km



Nahverkehrsplan Landkreis Böblingen

Linienbündel 2 Verkehrsraum Weissach - Leonberg / Renningen

- Linie:
- 633 Weissach - Mönshcim - Frielzheim - Renningen
 - 634 Weissach - Rutesheim - Leonberg
 - 634a Weissach - Rutesheim - Leonberg (Schülerverkehr)
 - 636 Weissach - Perouse - Rutesheim - Renningen
 - 637 Renningen - Malmshcim - Renningen (Planungslinie)
 - N62 Gerlingen - Leonberg - Weissach
- Leistungsvolumen: 890.400 Km



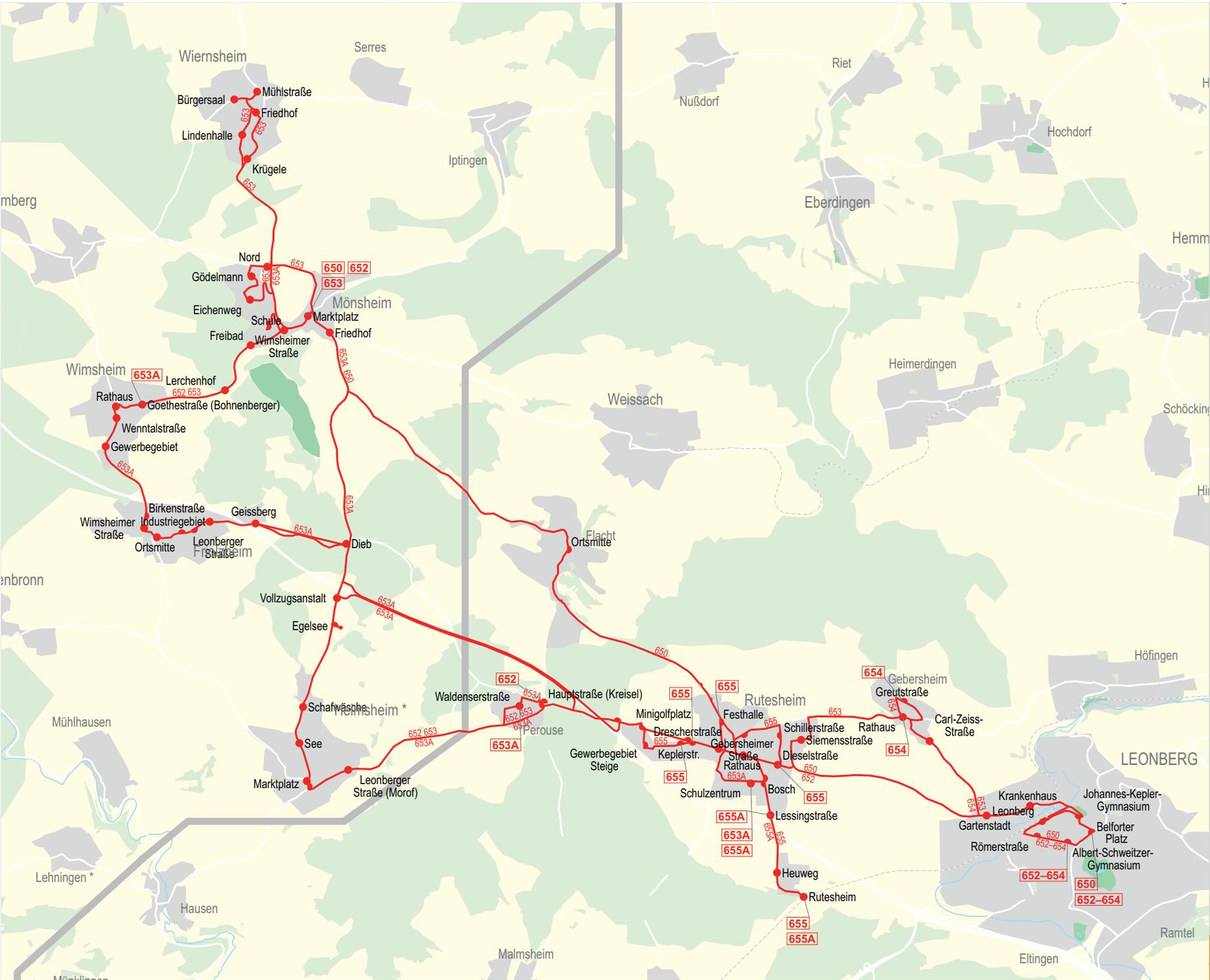
Nahverkehrsplan Landkreis Böblingen

Linienbündel 3 Verkehrsraum Nördliches Heckengäu

Linie:

- 650 Leonberg - Rutesheim - Flacht - Mönshheim
- 652 Leonberg - Rutesheim - Friolzheimer - Mönshheim
- 653 Leonberg - Gebersheim - Rutesheim - Friolzheimer - Mönshheim
- 653a Rutesheim - Friolzheimer - Mönshheim
- 654 Leonberg - Gebersheim - Rutesheim
- 655 Rutesheim Bahnhof - Rathaus
- 655a Rutesheim Bahnhof - Schulzentrum
- 765 Weissach - Mönshheim - Wiernsheim

Leistungsvolumen: 1.043.400 Km

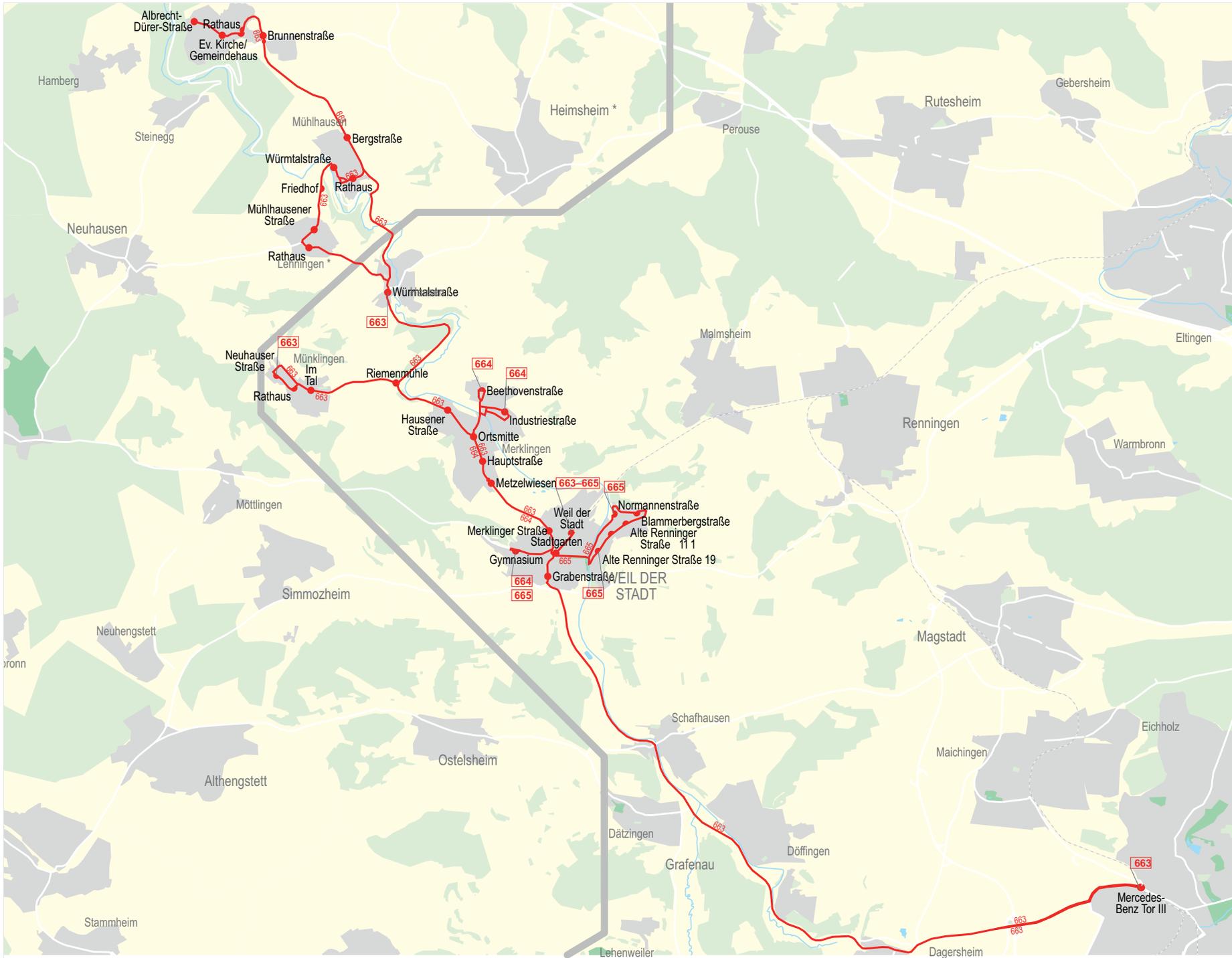


Nahverkehrsplan Landkreis Böblingen

Linienbündel 4 Verkehrsraum Weil der Stadt

- Linie:
- 663 (Sindelf. -) Weil der Stadt - Münklingen (-Tiefenbronn)
 - 664 Weil d. St. Bf - Merklingen Herion-Werk (- Beethovenstr.)
 - 665 Weil d. Stadt Blammerberg - Alte Renningerstr. - Bf (-Gymn.)

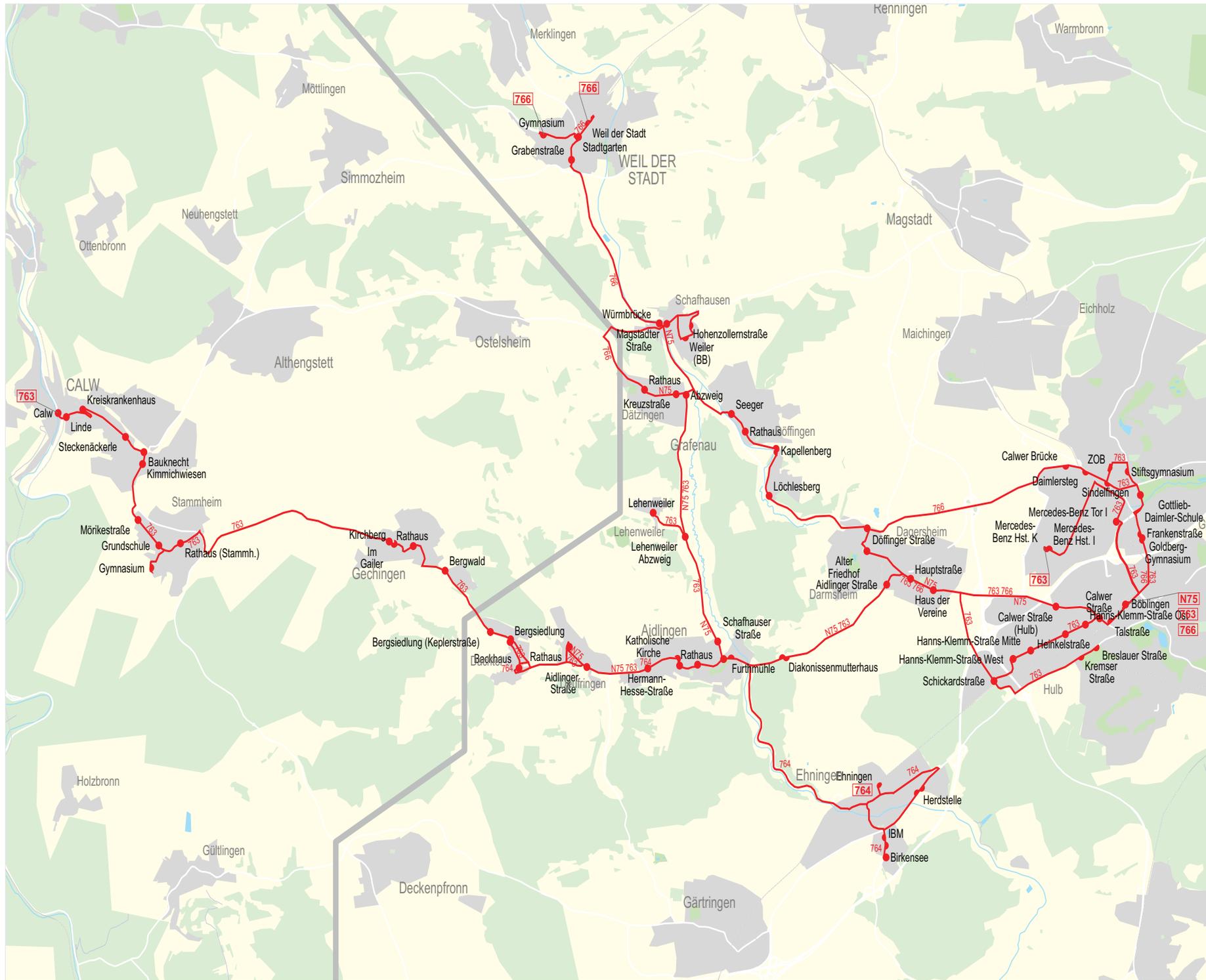
Leistungsvolumen: 164.500 Km



Nahverkehrsplan Landkreis Böblingen

Linienbündel 5 Verkehrsraum Mittleres Heckengäu

- Linie:
- 763 Sindelfingen - Böblingen - Dätzingen / Aidlingen - Calw
 - 764 Aidlingen - Ehningen
 - 766 Sindelfingen - Böblingen - Döffingen - Dätzingen - Weil der Stadt
 - N75 Böblingen - Grafenau - Aidlingen
- Leistungsvolumen: 781.800 Km



Nahverkehrsplan Landkreis Böblingen

Linienbündel 7 Verkehrsraum Böblingen / Sindelfingen

Linie:

- 701 Diezenhalde - Böbl. ZOB - Sindelf. ZOB - Eichholz
- 702 Sindelfingen ZOB - Mercedes-Benz-Werk
- 703 Böblingen ZOB - Eichholz
- 704 Sindelfingen ZOB - Hinterweil - Maichingen - Landhauassiedlung
- 705 Böblingen ZOB - Flugfeld - Sindelfingen ZOB
- 706 Böblingen ZOB - Goldberg - Breuningerland - Viehweide
- 707 Hulb - Mercedes-Benz-Werk Tor II
- 708 Böbl. Thermalb. - Goldberg - Sindelf. ZOB - Eichholz
- 709 Böbl. ZOB - Hallenbad - Rauher Kapf
- 711 Sindelf. ZOB - Goldberg - Breuningerland
- 715 Sindelfingen ZOB - Fronäcker - Maichingen
- 717 Viehweide - Sindelfingen ZOB - Dagersheim - Darmsheim
- 720 Böblingen ZOB - Galgenberg - Thermalbad - Goldberg
- 721 (Panzerkaseme -) Kreiskrankenh. - Böblingen ZOB - Grund - Diezenhalde
- 722 Maichingen - Hinterweil - Sindelfingen ZOB - Goldberg - Waldorfschule
- 723 Böblingen ZOB - Oberer See - Tannenberg
- 724 Goldberg-Schulen - Böblingen ZOB - Tannenberg - Rauher Kapf
- 728 Diezenhalde - Obere Tiergarten - Altstadt - Konrad-Zuse-Platz - Hulb - Böblingen ZOB
- 731 Böblingen ZOB - Dagersheim
- 732 Böblingen ZOB - Dagersheim - Darmsheim
- N73 Böblingen ZOB - Grund - Diezenhalde - Panzerkaseme - Viehweide - Eichholz - Böblingen ZOB

Leistungsvolumen: 2.600.000 Km

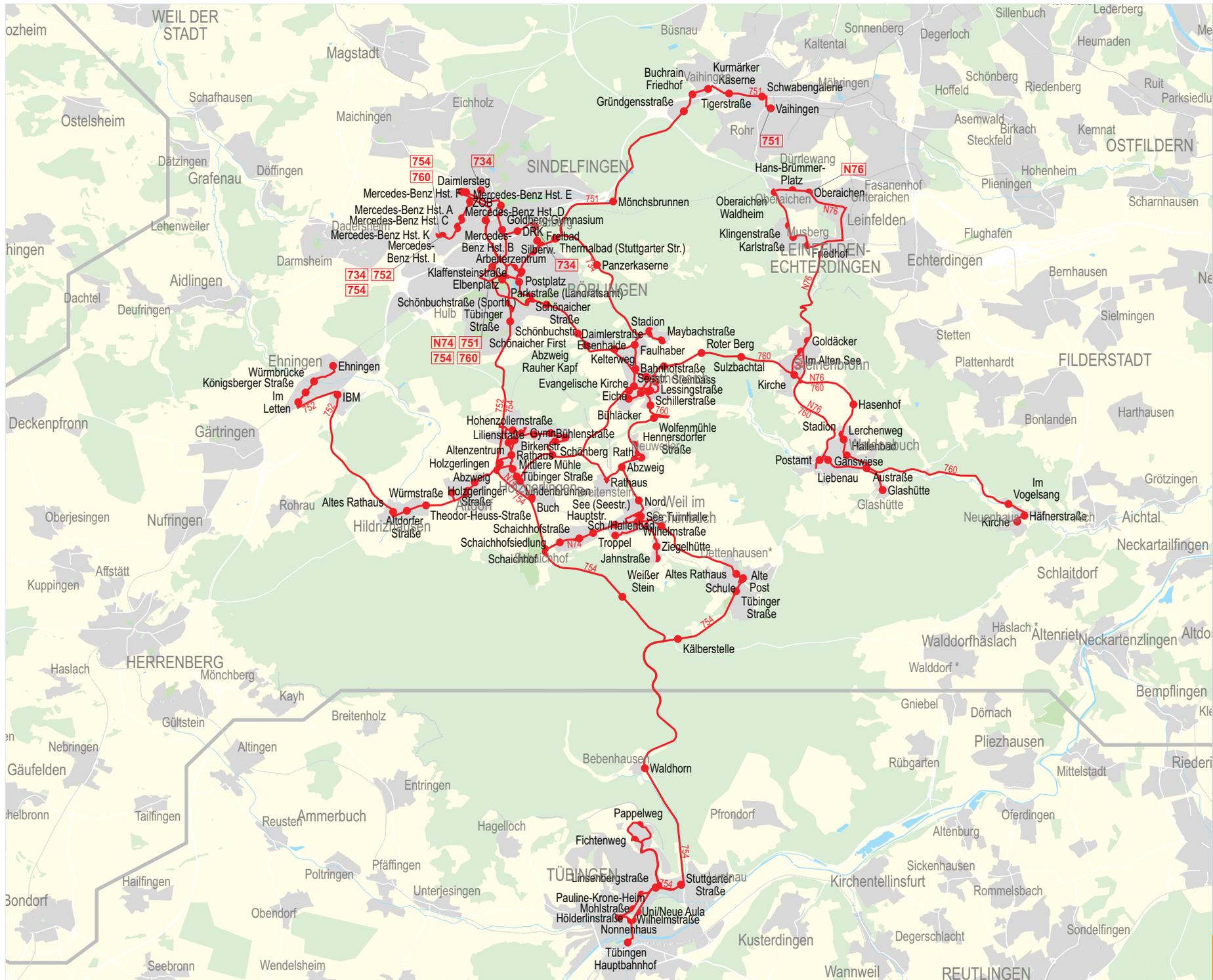


Nahverkehrsplan Landkreis Böblingen

Linienbündel 8 Verkehrsraum Schönbuch

- Linie:
- 730 Holzgerlingen - Schönaich
 - 734 Sindelfingen Mercedese Benz - Goldberg - Schönaich
 - 751 Vaihingen - Böblingen
 - 752 Ehningen - Hildrizhausen - Altdorf - Holzgerlingen
 - 754 Sindelfingen - Böblingen - Holzgerlingen - Weil im Schönbuch - Dettenhausen - Tübingen
 - 756 (Böblingen -) Holzgerlingen - Breitenstein - Neuweiler
 - 760 (Sindelfingen -) Böblingen - Schönaich - Weil im Schönbuch / Waldenbuch
 - 761 Böblingen - Weil im Schönbuch (Planung)
 - N74 Böblingen - Hildrizhausen - Böblingen
 - N76 Oberaichen - Musberg - Steinenbronn - Waldenbuch

Leistungsvolumen: 1.023.400 Km

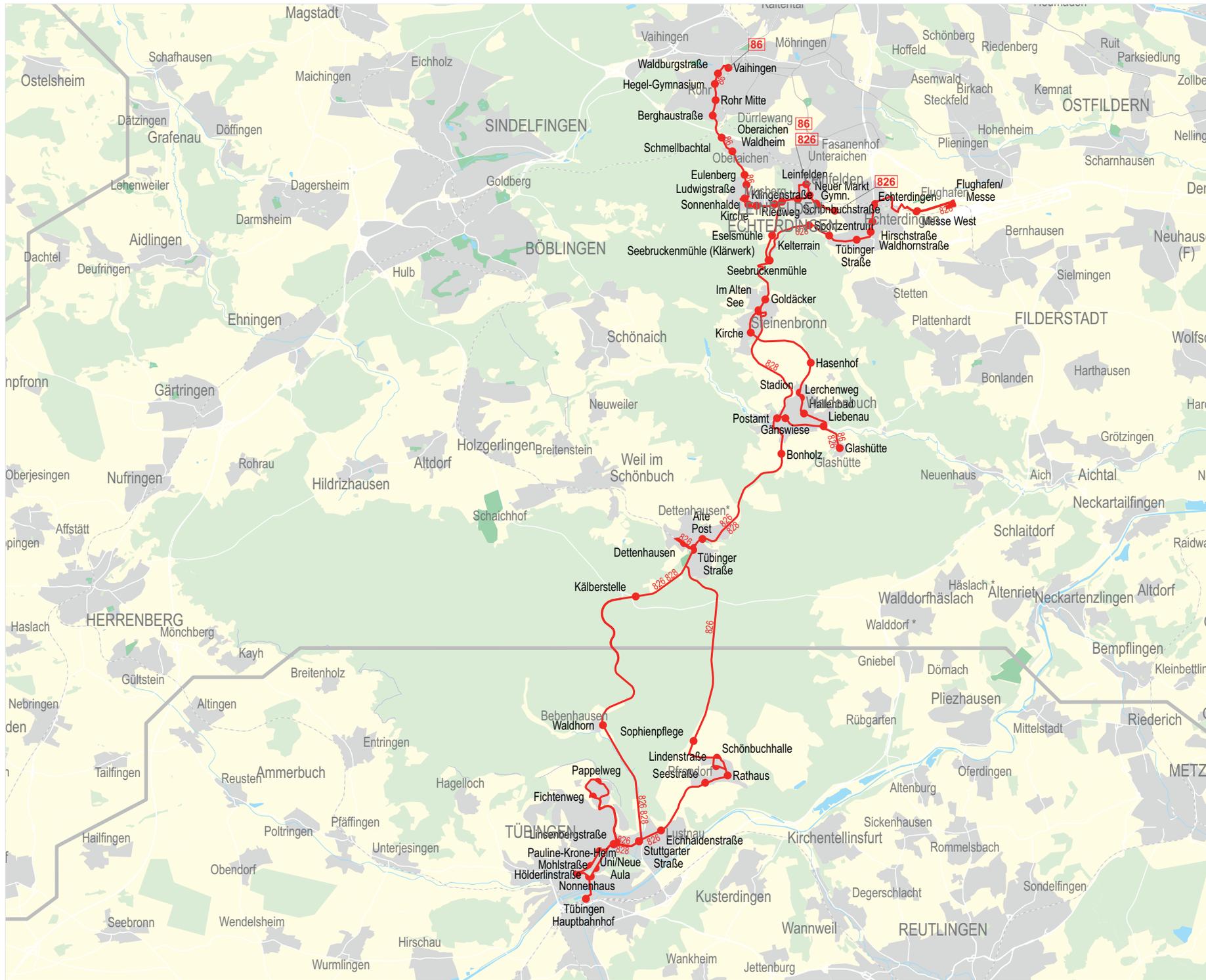


Nahverkehrsplan Landkreis Böblingen

Linienbündel 9 Verkehrsraum Leinfelden-Echterdingen - Waldenbuch - Tübingen

- Linie:
- 86 Leinfelden - Waldenbuch
 - 826 Leinfelden - Waldenbuch - Tübingen
 - 828 Flughafen - Echterdingen - Waldenbuch - Tübingen
 - 829 Waldenbuch - Filderstadt (Planung)

Leistungsvolumen: 1.370.300 Km

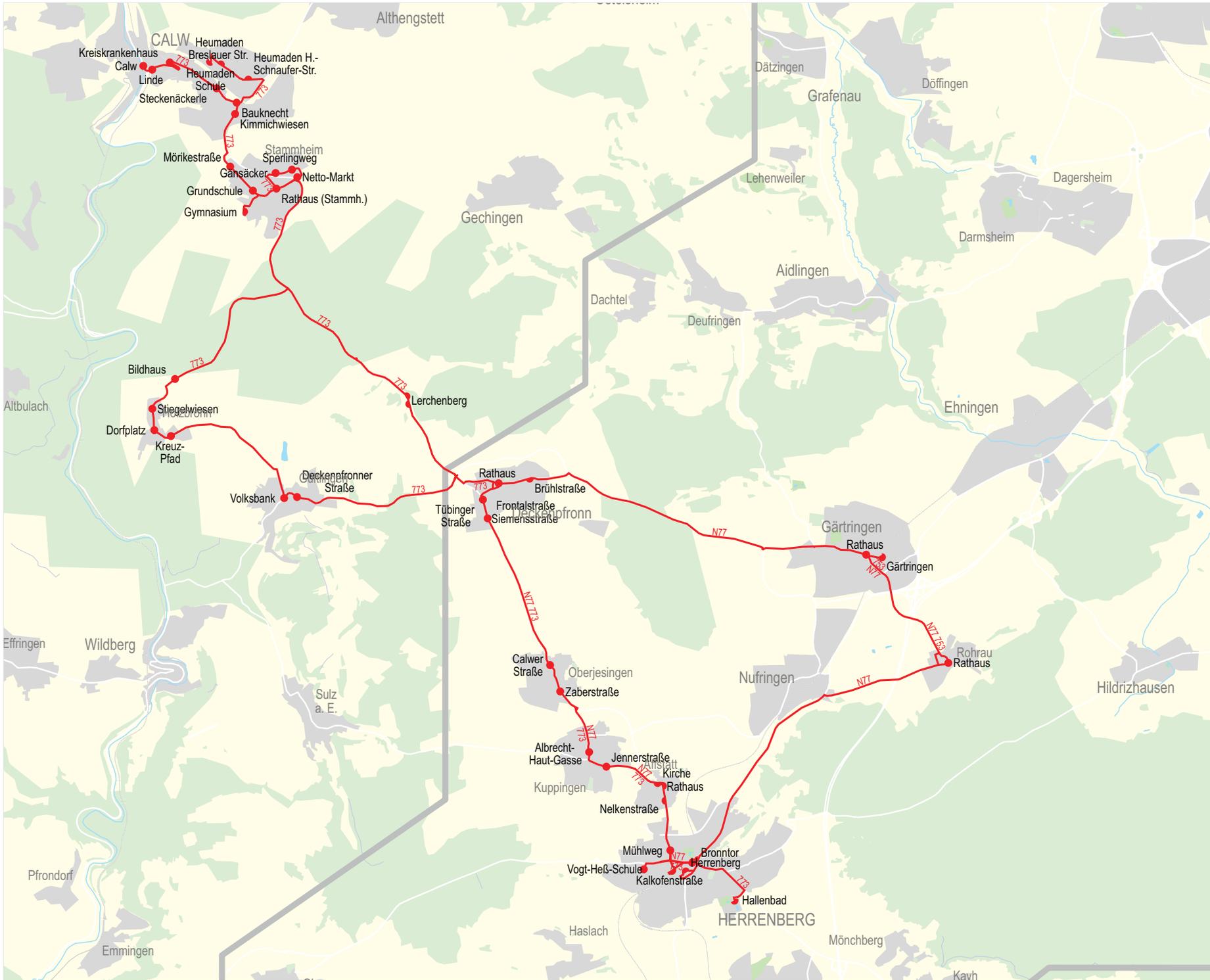


Nahverkehrsplan Landkreis Böblingen

Linienbündel 10 Verkehrsraum Deckenpfronn - Gärtringen

- Linie:
- 753 Rohrau - Gärtringen
 - 773 Herrenberg - Deckenpfronn - Calw
 - N77 Gärtringen - Rohrau - Deckenpfronn

Leistungsvolumen: 361.900 Km

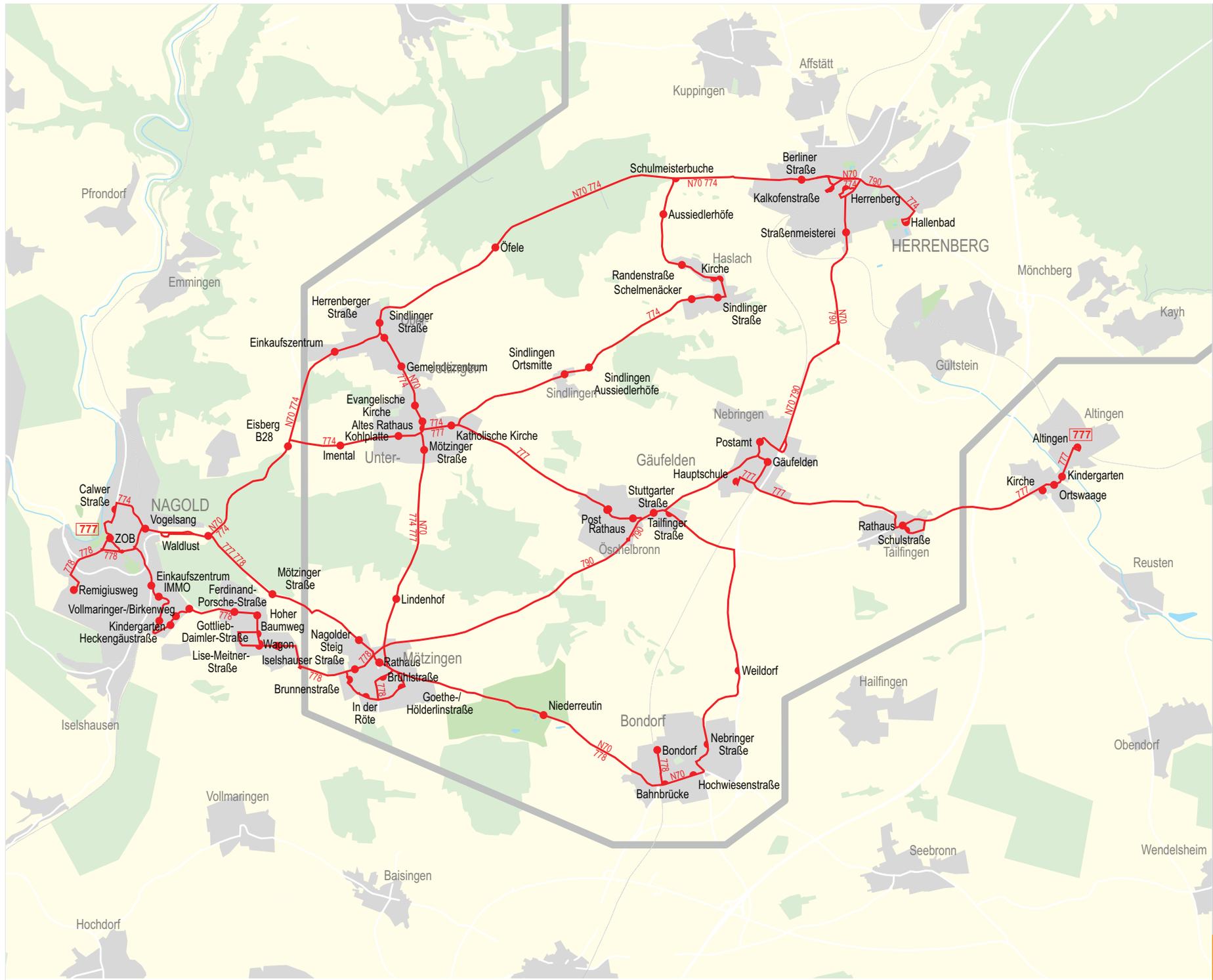


Nahverkehrsplan Landkreis Böblingen

Linienbündel 11 Verkehrsraum Oberes Gäu

- Linie:
- 774 Herrenberg - Mötzingen - Nagold - Altensteig
 - 777 Nagold - Mötzingen - Gäufelden - Altingen
 - 778 Bondorf - Mötzingen - Nagold ZOB
 - 790 Herrenberg - Öschelbronn (- Bondorf)
 - N70 Herrenberg - Nagold

Leistungsvolumen: 1.134.100 Km

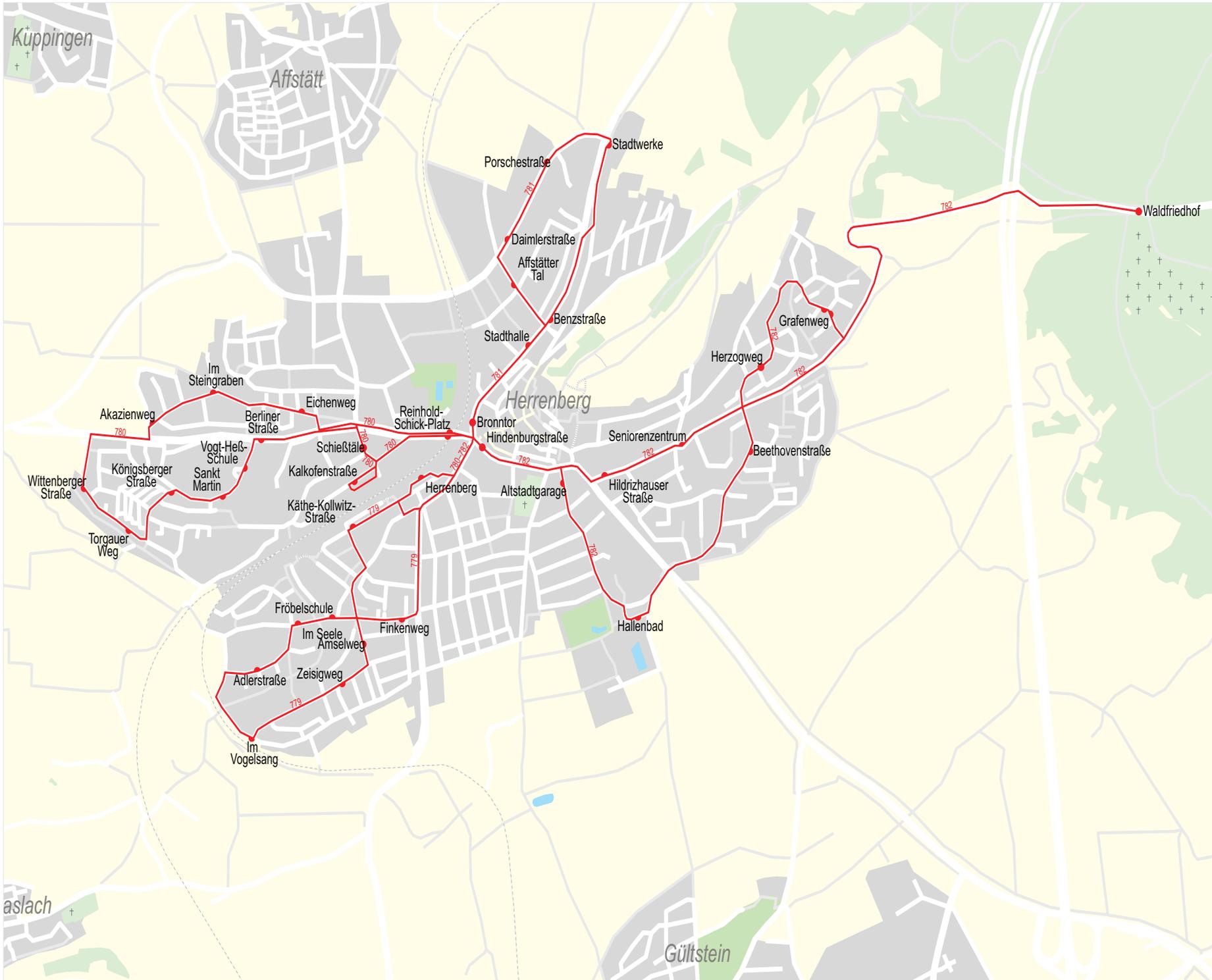


Nahverkehrsplan Landkreis Böblingen

Linienbündel 12 Verkehrsraum Herrenberg

- Linie:
- 779 Herrenb. ZOB Bhfstr. - Vogelsang - Alzental - ZOB
 - 780 Herrenb. Hallenbad - Schwarzwaldsiedlung - Hallenbad
 - 781 Herrenb. ZOB Bahnhofstraße - IBM - Daimlerstr. - ZOB
 - 782 Herrenberg ZOB - Hallenbad - Ehbühl (- Waldfriedhof)

Leistungsvolumen: 130.500 Km

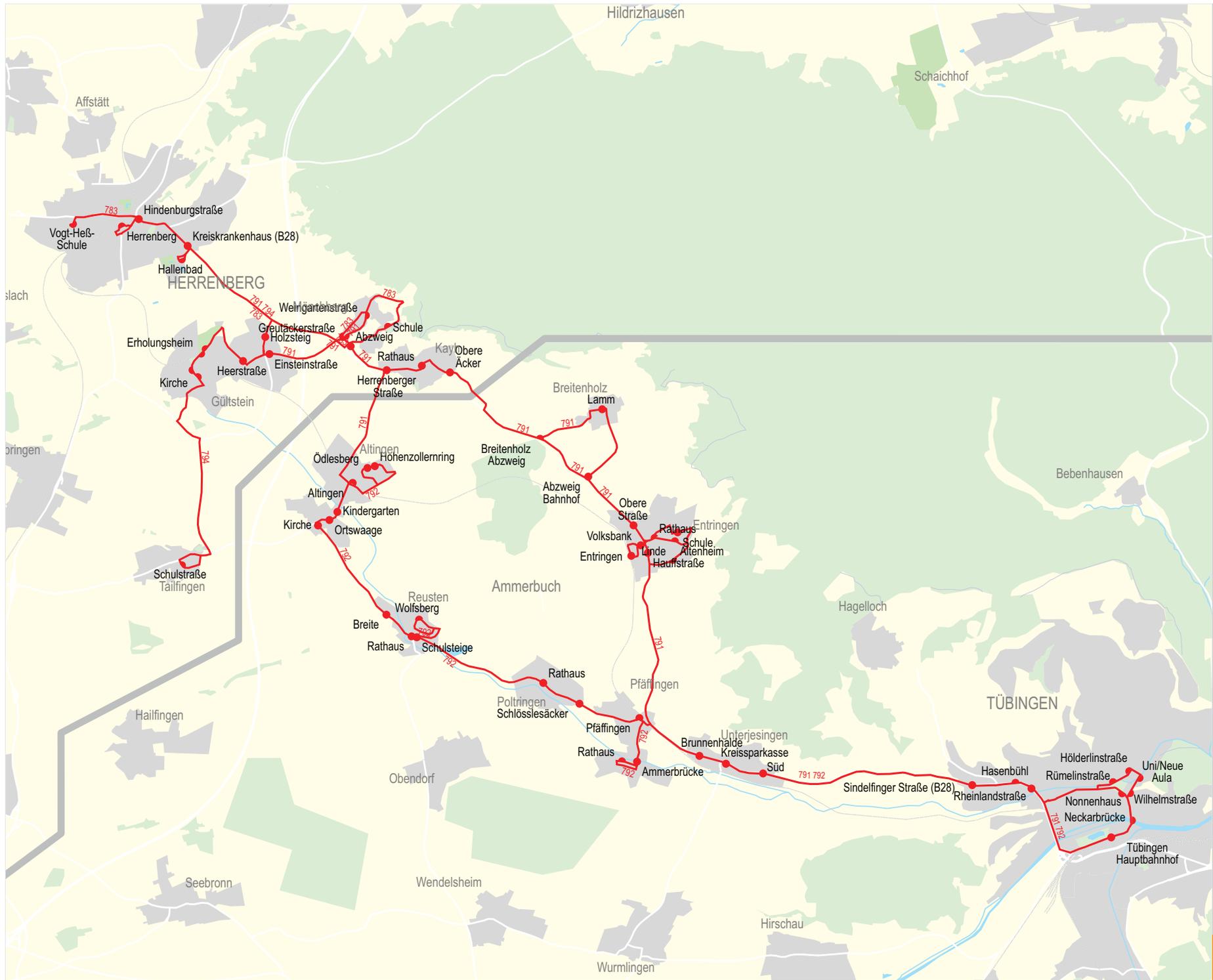


Nahverkehrsplan Landkreis Böblingen

Linienbündel 13 Verkehrsraum Ammertal / Tü-Nordwest

- Linie:
- 783 Herrenberg - Mönchberg
 - 791 Herrenberg - Ammerbuch - Tübingen
 - 792 Ammerbuch – Tübingen
 - 794 Tailfingen - Herrenberg

Leistungsvolumen: 428.500 Km



Nahverkehrsplan Landkreis Böblingen - Analyse der Beförderungszeiten und Betrachtung der Beförderungsgeschwindigkeiten (Mo - Fr an Schultagen)

Betrachtete Kommune			zum Mittelzentrum				zum Oberzentrum			zum nächsten Netzanchluss			
Mittelbereich	Stadt/Gemeinde	Teilort/Stadtteil	Mittelzentrum	Bef Zeit Soll	Bef Zeit Ist	Bef. Geschw.	Oberzentrum	Bef Zeit Soll	Bef Zeit Ist	Bef. Geschw.	Netzanchluss	Bef Zeit Ist	Bef. Geschw.
Böblingen	Aidlingen	Aidlingen	Böblingen	45	15	29,7	Stuttgart	75	48	29,5	Böblingen	15	29,7
Böblingen	Aidlingen	Dachtel	Böblingen	45	23	28,3	Stuttgart	75	56	28,6	Böblingen	23	28,3
Böblingen	Aidlingen	Deuffringen	Böblingen	45	19	30,4	Stuttgart	75	52	29,2	Böblingen	19	30,4
Böblingen	Aidlingen	Lehenweiler	Böblingen	45	21	24,9	Stuttgart	75	53	26,6	Böblingen	21	24,9
Böblingen	Altdorf (BB)	Altdorf (BB)	Böblingen	45	24	15,8	Stuttgart	75	52	24,8	Holzgerlingen	4	23,7
Böblingen	Böblingen	Böblingen	Böblingen	45	0	-	Stuttgart	75	23	44,7	Böblingen	0	-
Böblingen	Böblingen	Dagersheim	Böblingen	45	8	28,0	Stuttgart	75	40	29,7	Böblingen	8	28,0
Böblingen	Ehningen	Ehningen	Böblingen	45	5	63,7	Stuttgart	75	30	44,8	Ehningen	0	-
Böblingen	Gärtringen	Gärtringen	Böblingen	45	8	66,0	Stuttgart	75	33	47,2	Gärtringen	0	-
Böblingen	Gärtringen	Rohrau	Böblingen	45	17	32,6	Stuttgart	75	41	37,5	Gärtringen	4	30,3
Böblingen	Grafenau	Dätzingen	Böblingen	45	30	18,3	Stuttgart	75	58	23,2	Böblingen	30	18,3
Böblingen	Grafenau	Döffingen	Böblingen	45	22	20,2	Stuttgart	75	56	22,7	Böblingen	22	20,2
Böblingen	Hildrizhausen	Hildrizhausen	Böblingen	45	27	16,4	Stuttgart	75	51	27,2	Holzgerlingen	14	15,6
Böblingen	Holzgerlingen	Holzgerlingen	Böblingen	45	15	21,9	Stuttgart	75	43	27,9	Holzgerlingen	0	-
Böblingen	Magstadt	Magstadt	Böblingen	45	10	35,7	Stuttgart	75	39	25,0	Magstadt	0	-
Böblingen	Schönaich	Schönaich	Böblingen	45	16	19,3	Stuttgart	75	46	21,5	Böblingen	16	19,3
Böblingen	Sindelfingen	Darmsheim	Böblingen	45	12	22,9	Stuttgart	75	45	27,0	Böblingen	12	22,9
Böblingen	Sindelfingen	Maichingen	Böblingen	45	7	40,6	Stuttgart	75	37	28,1	Maichingen	0	-
Böblingen	Sindelfingen	Sindelfingen	Böblingen	45	6	19,4	Stuttgart	75	34	28,1	Sindelfingen	0	-
Böblingen	Steinenbronn	Steinenbronn	Böblingen	45	31	17,9	Stuttgart	75	38	22,0	Leinfelden	11	21,2
Böblingen	Waldenbuch	Glashütte	Böblingen	45	41	18,8	Stuttgart	75	55	18,7	Leinfelden	27	16,4
Böblingen	Waldenbuch	Waldenbuch	Böblingen	45	37	17,9	Stuttgart	75	45	21,7	Leinfelden	20	19,8
Böblingen	Weil im Schönbuch	Breitenstein	Böblingen	45	28	14,8	Stuttgart	75	58	19,9	Holzgerlingen	13	12,5
Böblingen	Weil im Schönbuch	Neuweiler	Böblingen	45	28	14,6	Stuttgart	75	58	19,0	Holzgerlingen	14	14,3
Böblingen	Weil im Schönbuch	Weil	Böblingen	45	25	20,5	Stuttgart	75	51	23,8	Weil	0	-
Herrenberg	Bondorf	Bondorf	Herrenberg	45	10	50,5	Stuttgart	75	44	52,5	Bondorf	0	-
Herrenberg	Deckenpfronn	Deckenpfronn	Herrenberg	45	15	28,2	Stuttgart	75	56	32,4	Herrenberg	15	28,2
Herrenberg	Gäufelden	Nebringen	Herrenberg	45	5	47,5	Stuttgart	75	42	50,5	Herrenberg	5	47,5
Herrenberg	Gäufelden	Öschelbronn	Herrenberg	45	11	29,8	Stuttgart	75	54	39,8	Herrenberg	11	29,8
Herrenberg	Gäufelden	Tailfingen	Herrenberg	45	26	11,3	Stuttgart	75	67	30,4	Herrenberg	26	11,3
Herrenberg	Herrenberg	Affstätt	Herrenberg	45	4	22,6	Stuttgart	75	47	38,9	Herrenberg	4	22,6
Herrenberg	Herrenberg	Gültstein	Herrenberg	45	7	23,8	Stuttgart	75	48	39,6	Herrenberg	7	23,8
Herrenberg	Herrenberg	Haslach	Herrenberg	45	8	16,5	Stuttgart	75	53	38,0	Herrenberg	8	16,5
Herrenberg	Herrenberg	Herrenberg	Herrenberg	45	0	-	Stuttgart	75	35	54,1	Herrenberg	0	-
Herrenberg	Herrenberg	Kayh	Herrenberg	45	18	16,3	Stuttgart	75	63	28,4	Herrenberg	18	16,3
Herrenberg	Herrenberg	Kuppingen	Herrenberg	45	5	25,0	Stuttgart	75	49	38,3	Herrenberg	5	25,0
Herrenberg	Herrenberg	Mönchberg	Herrenberg	45	14	17,0	Stuttgart	75	59	30,5	Herrenberg	14	17,0
Herrenberg	Herrenberg	Oberjesingen	Herrenberg	45	9	26,7	Stuttgart	75	53	35,2	Herrenberg	9	26,7
Herrenberg	Jettingen	Oberjettingen	Herrenberg	45	10	42,5	Stuttgart	75	54	41,5	Herrenberg	10	42,5
Herrenberg	Jettingen	Sindlingen	Herrenberg	45	16	17,9	Stuttgart	75	61	35,5	Herrenberg	16	17,9
Herrenberg	Jettingen	Unterjettingen	Herrenberg	45	14	29,0	Stuttgart	75	58	39,5	Herrenberg	14	29,0
Herrenberg	Mötzingen	Mötzingen	Herrenberg	45	22	25,3	Stuttgart	75	65	37,7	Herrenberg	22	25,3
Herrenberg	Nufringen	Nufringen	Herrenberg	45	3	61,8	Stuttgart	75	35	48,8	Nufringen	0	-
Leonberg	Leonberg	Gebersheim	Leonberg	45	6	22,1	Stuttgart	75	38	24,5	Leonberg	6	22,1
Leonberg	Leonberg	Höfingen	Leonberg	45	5	29,7	Stuttgart	75	21	35,0	Leonberg	5	29,7
Leonberg	Leonberg	Leonberg	Leonberg	45	0	-	Stuttgart	75	26	31,0	Leonberg	0	-
Leonberg	Leonberg	Silberberg	Leonberg	45	7	31,5	Stuttgart	75	28	34,9	Silberberg	0	-
Leonberg	Leonberg	Warmbronn	Leonberg	45	14	17,3	Stuttgart	75	42	20,2	Leonberg	14	17,3
Leonberg	Renningen	Malmsheim	Leonberg	45	11	41,1	Stuttgart	75	36	33,4	Malmsheim	0	-
Leonberg	Renningen	Renningen	Leonberg	45	6	58,9	Stuttgart	75	31	35,4	Renningen	0	-
Leonberg	Rutesheim	Perouse	Leonberg	45	16	27,9	Stuttgart	75	47	26,0	Leonberg	16	27,9
Leonberg	Rutesheim	Rutesheim	Leonberg	45	10	26,9	Stuttgart	75	38	27,5	Leonberg	10	26,9
Leonberg	Weil der Stadt	Hausen	Leonberg	45	37	20,1	Stuttgart	75	62	24,5	Weil der Stadt	14	20,2
Leonberg	Weil der Stadt	Merklingen	Leonberg	45	25	28,0	Stuttgart	75	50	29,1	Weil der Stadt	2	63,6
Leonberg	Weil der Stadt	Münklingen	Leonberg	45	33	25,4	Stuttgart	75	58	27,7	Weil der Stadt	11	25,9
Leonberg	Weil der Stadt	Schafhausen	Leonberg	45	30	23,1	Stuttgart	75	55	24,0	Weil der Stadt	3	68,0
Leonberg	Weil der Stadt	Weil der Stadt	Leonberg	45	14	47,7	Stuttgart	75	39	35,6	Weil der Stadt	0	-
Leonberg	Weissach (BB)	Flacht	Leonberg	45	17	27,1	Stuttgart	75	48	25,9	Leonberg	17	27,1
Leonberg	Weissach (BB)	Weissach	Leonberg	45	21	22,0	Stuttgart	75	51	23,2	Leonberg	21	22,0

Nahverkehrsplan Landkreis Böblingen - Analyse der Beförderungszeiten und Betrachtung der Beförderungsgeschwindigkeiten (Mo - Fr an Ferientagen)

Betrachtete Kommune			zum Mittelzentrum				zum Oberzentrum			zum nächsten Netzanschluss			
Mittelbereich	Stadt/Gemeinde	Teilort/Stadtteil	Mittelzentrum	Bef Zeit Soll	Bef Zeit Ist	Bef. Geschw.	Oberzentrum	Bef Zeit Soll	Bef Zeit Ist	Bef. Geschw.	Netzananschluss	Bef Zeit Ist	Bef. Geschw.
Böblingen	Aidlingen	Aidlingen	Böblingen	45	15	29,7	Stuttgart	75	47	29,8	Böblingen	15	29,7
Böblingen	Aidlingen	Dachtel	Böblingen	45	23	28,3	Stuttgart	75	56	28,4	Böblingen	23	28,3
Böblingen	Aidlingen	Deuffringen	Böblingen	45	20	29,6	Stuttgart	75	53	29,0	Böblingen	20	29,6
Böblingen	Aidlingen	Lehenweiler	Böblingen	45	21	24,3	Stuttgart	75	54	26,1	Böblingen	21	24,3
Böblingen	Altdorf (BB)	Altdorf (BB)	Böblingen	45	24	15,8	Stuttgart	75	52	24,8	Holzgerlingen	4	23,7
Böblingen	Böblingen	Böblingen	Böblingen	45	0	-	Stuttgart	75	23	44,7	Böblingen	0	-
Böblingen	Böblingen	Dagersheim	Böblingen	45	9	28,0	Stuttgart	75	40	29,7	Böblingen	9	28,0
Böblingen	Ehningen	Ehningen	Böblingen	45	5	63,7	Stuttgart	75	30	44,8	Ehningen	0	-
Böblingen	Gärtringen	Gärtringen	Böblingen	45	8	66,0	Stuttgart	75	33	47,2	Gärtringen	0	-
Böblingen	Gärtringen	Rohrau	Böblingen	45	16	33,6	Stuttgart	75	41	37,9	Gärtringen	4	30,3
Böblingen	Grafenau	Dätzingen	Böblingen	45	30	17,7	Stuttgart	75	59	23,0	Böblingen	30	17,7
Böblingen	Grafenau	Döffingen	Böblingen	45	23	19,3	Stuttgart	75	56	22,9	Böblingen	23	19,3
Böblingen	Hildrizhausen	Hildrizhausen	Böblingen	45	27	16,4	Stuttgart	75	51	27,5	Holzgerlingen	14	15,6
Böblingen	Holzgerlingen	Holzgerlingen	Böblingen	45	15	21,9	Stuttgart	75	43	27,9	Holzgerlingen	0	-
Böblingen	Magstadt	Magstadt	Böblingen	45	10	35,7	Stuttgart	75	39	25,0	Magstadt	0	-
Böblingen	Schönaich	Schönaich	Böblingen	45	17	18,8	Stuttgart	75	46	21,5	Böblingen	17	18,8
Böblingen	Sindelfingen	Darmsheim	Böblingen	45	13	22,1	Stuttgart	75	45	27,0	Böblingen	13	22,1
Böblingen	Sindelfingen	Maichingen	Böblingen	45	7	40,6	Stuttgart	75	37	28,1	Maichingen	0	-
Böblingen	Sindelfingen	Sindelfingen	Böblingen	45	6	19,4	Stuttgart	75	34	28,1	Sindelfingen	0	-
Böblingen	Steinenbronn	Steinenbronn	Böblingen	45	31	17,9	Stuttgart	75	38	22,0	Leinfelden	12	20,2
Böblingen	Waldenbuch	Glashütte	Böblingen	45	40	19,1	Stuttgart	75	54	18,8	Leinfelden	27	16,1
Böblingen	Waldenbuch	Waldenbuch	Böblingen	45	37	18,2	Stuttgart	75	46	21,4	Leinfelden	20	19,8
Böblingen	Weil im Schönbuch	Breitenstein	Böblingen	45	29	14,3	Stuttgart	75	58	19,9	Holzgerlingen	12	13,0
Böblingen	Weil im Schönbuch	Neuweiler	Böblingen	45	28	14,6	Stuttgart	75	58	19,0	Holzgerlingen	14	14,3
Böblingen	Weil im Schönbuch	Weil	Böblingen	45	25	20,5	Stuttgart	75	51	23,8	Weil	0	-
Herrenberg	Bondorf	Bondorf	Herrenberg	45	9	56,1	Stuttgart	75	44	52,5	Bondorf	0	-
Herrenberg	Deckenpfronn	Deckenpfronn	Herrenberg	45	15	28,2	Stuttgart	75	56	32,4	Herrenberg	15	28,2
Herrenberg	Gäufelden	Nebringen	Herrenberg	45	5	47,5	Stuttgart	75	42	50,5	Herrenberg	5	47,5
Herrenberg	Gäufelden	Öschelbronn	Herrenberg	45	9	32,9	Stuttgart	75	53	41,0	Herrenberg	9	32,9
Herrenberg	Gäufelden	Tailfingen	Herrenberg	45	22	13,2	Stuttgart	75	66	30,9	Herrenberg	22	13,2
Herrenberg	Herrenberg	Affstätt	Herrenberg	45	4	22,6	Stuttgart	75	47	38,9	Herrenberg	4	22,6
Herrenberg	Herrenberg	Gültstein	Herrenberg	45	7	23,8	Stuttgart	75	48	39,6	Herrenberg	7	23,8
Herrenberg	Herrenberg	Haslach	Herrenberg	45	8	16,5	Stuttgart	75	52	38,8	Herrenberg	8	16,5
Herrenberg	Herrenberg	Herrenberg	Herrenberg	45	0	-	Stuttgart	75	35	54,1	Herrenberg	0	-
Herrenberg	Herrenberg	Kayh	Herrenberg	45	19	15,8	Stuttgart	75	63	28,4	Herrenberg	19	15,8
Herrenberg	Herrenberg	Kuppingen	Herrenberg	45	5	25,0	Stuttgart	75	49	38,3	Herrenberg	5	25,0
Herrenberg	Herrenberg	Mönchberg	Herrenberg	45	15	16,5	Stuttgart	75	59	30,5	Herrenberg	15	16,5
Herrenberg	Herrenberg	Oberjesingen	Herrenberg	45	9	26,7	Stuttgart	75	53	35,2	Herrenberg	9	26,7
Herrenberg	Jettingen	Oberjettingen	Herrenberg	45	10	40,3	Stuttgart	75	54	41,5	Herrenberg	10	40,3
Herrenberg	Jettingen	Sindlingen	Herrenberg	45	18	15,8	Stuttgart	75	62	35,0	Herrenberg	18	15,8
Herrenberg	Jettingen	Unterjettingen	Herrenberg	45	14	29,0	Stuttgart	75	59	39,2	Herrenberg	14	29,0
Herrenberg	Mötzingen	Mötzingen	Herrenberg	45	23	24,2	Stuttgart	75	65	37,4	Herrenberg	23	24,2
Herrenberg	Nufringen	Nufringen	Herrenberg	45	3	61,8	Stuttgart	75	35	48,8	Nufringen	0	-
Leonberg	Leonberg	Gebersheim	Leonberg	45	6	22,1	Stuttgart	75	38	24,5	Leonberg	6	22,1
Leonberg	Leonberg	Höfingen	Leonberg	45	5	29,7	Stuttgart	75	21	35,0	Leonberg	5	29,7
Leonberg	Leonberg	Leonberg	Leonberg	45	0	-	Stuttgart	75	26	31,0	Leonberg	0	-
Leonberg	Leonberg	Silberberg	Leonberg	45	7	31,5	Stuttgart	75	28	34,9	Silberberg	0	-
Leonberg	Leonberg	Warmbronn	Leonberg	45	14	17,3	Stuttgart	75	42	20,2	Leonberg	14	17,3
Leonberg	Renningen	Malmsheim	Leonberg	45	11	41,1	Stuttgart	75	36	33,4	Malmsheim	0	-
Leonberg	Renningen	Renningen	Leonberg	45	6	58,9	Stuttgart	75	31	35,4	Renningen	0	-
Leonberg	Rutesheim	Perouse	Leonberg	45	16	27,9	Stuttgart	75	47	26,0	Leonberg	16	27,9
Leonberg	Rutesheim	Rutesheim	Leonberg	45	10	25,6	Stuttgart	75	38	27,5	Leonberg	10	25,6
Leonberg	Weil der Stadt	Hausen	Leonberg	45	37	20,3	Stuttgart	75	62	24,7	Weil der Stadt	14	20,2
Leonberg	Weil der Stadt	Merklingen	Leonberg	45	25	28,0	Stuttgart	75	50	29,1	Weil der Stadt	2	63,6
Leonberg	Weil der Stadt	Münklingen	Leonberg	45	33	25,8	Stuttgart	75	58	27,9	Weil der Stadt	10	27,1
Leonberg	Weil der Stadt	Schafhausen	Leonberg	45	30	23,5	Stuttgart	75	56	23,8	Weil der Stadt	4	58,3
Leonberg	Weil der Stadt	Weil der Stadt	Leonberg	45	14	47,7	Stuttgart	75	39	35,6	Weil der Stadt	0	-
Leonberg	Weissach (BB)	Flacht	Leonberg	45	17	27,1	Stuttgart	75	48	25,9	Leonberg	17	27,1
Leonberg	Weissach (BB)	Weissach	Leonberg	45	21	22,0	Stuttgart	75	51	23,2	Leonberg	21	22,0

Nahverkehrsplan Landkreis Böblingen - Analyse der Beförderungszeiten und Betrachtung der Beförderungsgeschwindigkeiten (an Samstagen)

Betrachtete Kommune			zum Mittelzentrum				zum Oberzentrum				zum nächsten Netzanchluss		
Mittelbereich	Stadt/Gemeinde	Teilort/Stadtteil	Mittelzentrum	Bef Zeit Soll	Bef Zeit Ist	Bef. Geschw.	Oberzentrum	Bef Zeit Soll	Bef Zeit Ist	Bef. Geschw.	Netzananschluss	Bef Zeit Ist	Bef. Geschw.
Böblingen	Aidlingen	Aidlingen	Böblingen	45	19	24,9	Stuttgart	75	51	27,5	Böblingen	19	24,9
Böblingen	Aidlingen	Dachtel	Böblingen	45	27	25,1	Stuttgart	75	60	26,5	Böblingen	27	25,1
Böblingen	Aidlingen	Deuffringen	Böblingen	45	23	26,3	Stuttgart	75	55	27,7	Böblingen	23	26,3
Böblingen	Aidlingen	Lehenweiler	Böblingen	45	11	47,6	Stuttgart	75	44	30,6	Böblingen	11	47,6
Böblingen	Altdorf (BB)	Altdorf (BB)	Böblingen	45	21	18,1	Stuttgart	75	50	26,1	Holzgerlingen	4	27,1
Böblingen	Böblingen	Böblingen	Böblingen	45	0	-	Stuttgart	75	24	42,8	Böblingen	0	-
Böblingen	Böblingen	Dagersheim	Böblingen	45	7	31,7	Stuttgart	75	39	30,0	Böblingen	7	31,7
Böblingen	Ehningen	Ehningen	Böblingen	45	5	63,7	Stuttgart	75	30	44,8	Ehningen	0	-
Böblingen	Gärtringen	Gärtringen	Böblingen	45	8	66,0	Stuttgart	75	33	47,2	Gärtringen	0	-
Böblingen	Gärtringen	Rohrau	Böblingen	45	19	28,4	Stuttgart	75	43	35,3	Gärtringen	5	22,1
Böblingen	Grafenau	Dätzingen	Böblingen	45	26	21,1	Stuttgart	75	55	24,4	Böblingen	26	21,1
Böblingen	Grafenau	Döffingen	Böblingen	45	19	23,9	Stuttgart	75	49	25,6	Böblingen	19	23,9
Böblingen	Hildrizhausen	Hildrizhausen	Böblingen	45	24	18,4	Stuttgart	75	53	26,5	Holzgerlingen	7	29,0
Böblingen	Holzgerlingen	Holzgerlingen	Böblingen	45	13	24,4	Stuttgart	75	42	28,6	Holzgerlingen	0	-
Böblingen	Magstadt	Magstadt	Böblingen	45	11	34,1	Stuttgart	75	39	25,0	Magstadt	0	-
Böblingen	Schönaich	Schönaich	Böblingen	45	16	19,3	Stuttgart	75	47	20,8	Böblingen	16	19,3
Böblingen	Sindelfingen	Darmsheim	Böblingen	45	12	22,9	Stuttgart	75	42	29,0	Böblingen	12	22,9
Böblingen	Sindelfingen	Maichingen	Böblingen	45	8	35,5	Stuttgart	75	37	28,1	Maichingen	0	-
Böblingen	Sindelfingen	Sindelfingen	Böblingen	45	6	19,4	Stuttgart	75	34	28,1	Sindelfingen	0	-
Böblingen	Steinenbronn	Steinenbronn	Böblingen	45	28	19,8	Stuttgart	75	38	22,3	Leinfelden	10	23,3
Böblingen	Waldenbuch	Glashütte	Böblingen	45	53	14,4	Stuttgart	75	59	17,4	Leinfelden	32	13,6
Böblingen	Waldenbuch	Waldenbuch	Böblingen	45	35	19,2	Stuttgart	75	46	21,2	Leinfelden	18	20,9
Böblingen	Weil im Schönbuch	Breitenstein	Böblingen	45	28	14,8	Stuttgart	75	58	19,9	Holzgerlingen	7	20,8
Böblingen	Weil im Schönbuch	Neuweiler	Böblingen	45	29	13,9	Stuttgart	75	58	18,9	Holzgerlingen	9	21,0
Böblingen	Weil im Schönbuch	Weil	Böblingen	45	24	20,9	Stuttgart	75	50	23,8	Weil	0	-
Herrenberg	Bondorf	Bondorf	Herrenberg	45	9	56,1	Stuttgart	75	42	56,2	Bondorf	0	-
Herrenberg	Deckenpfronn	Deckenpfronn	Herrenberg	45	15	28,2	Stuttgart	75	60	30,5	Herrenberg	15	28,2
Herrenberg	Gäufelden	Nebringen	Herrenberg	45	6	39,6	Stuttgart	75	41	51,8	Herrenberg	6	39,6
Herrenberg	Gäufelden	Öschelbronn	Herrenberg	45	10	31,3	Stuttgart	75	53	42,1	Herrenberg	10	31,3
Herrenberg	Gäufelden	Tailfingen	Herrenberg	45	26	11,1	Stuttgart	75	55	37,7	Herrenberg	26	11,1
Herrenberg	Herrenberg	Affstätt	Herrenberg	45	3	22,6	Stuttgart	75	48	38,5	Herrenberg	3	22,6
Herrenberg	Herrenberg	Gültstein	Herrenberg	45	7	23,8	Stuttgart	75	49	38,8	Herrenberg	7	23,8
Herrenberg	Herrenberg	Haslach	Herrenberg	45	15	8,5	Stuttgart	75	60	33,6	Herrenberg	15	8,5
Herrenberg	Herrenberg	Herrenberg	Herrenberg	45	0	-	Stuttgart	75	35	54,1	Herrenberg	0	-
Herrenberg	Herrenberg	Kayh	Herrenberg	45	21	13,9	Stuttgart	75	67	26,7	Herrenberg	21	13,9
Herrenberg	Herrenberg	Kuppingen	Herrenberg	45	5	25,0	Stuttgart	75	50	37,6	Herrenberg	5	25,0
Herrenberg	Herrenberg	Mönchberg	Herrenberg	45	18	13,3	Stuttgart	75	64	28,1	Herrenberg	18	13,3
Herrenberg	Herrenberg	Oberjesingen	Herrenberg	45	10	25,3	Stuttgart	75	54	34,2	Herrenberg	10	25,3
Herrenberg	Jettingen	Oberjettingen	Herrenberg	45	16	26,0	Stuttgart	75	61	37,1	Herrenberg	16	26,0
Herrenberg	Jettingen	Sindlingen	Herrenberg	45	18	15,8	Stuttgart	75	63	34,4	Herrenberg	18	15,8
Herrenberg	Jettingen	Unterjettingen	Herrenberg	45	15	28,0	Stuttgart	75	59	38,8	Herrenberg	15	28,0
Herrenberg	Mötzingen	Mötzingen	Herrenberg	45	21	26,5	Stuttgart	75	65	37,7	Herrenberg	21	26,5
Herrenberg	Nufringen	Nufringen	Herrenberg	45	4	61,8	Stuttgart	75	35	48,8	Nufringen	0	-
Leonberg	Leonberg	Gebersheim	Leonberg	45	8	18,0	Stuttgart	75	37	24,8	Leonberg	8	18,0
Leonberg	Leonberg	Höfingen	Leonberg	45	4	33,4	Stuttgart	75	21	35,0	Leonberg	4	33,4
Leonberg	Leonberg	Leonberg	Leonberg	45	0	-	Stuttgart	75	26	31,0	Leonberg	0	-
Leonberg	Leonberg	Silberberg	Leonberg	45	6	37,2	Stuttgart	75	28	34,9	Silberberg	0	-
Leonberg	Leonberg	Warmbronn	Leonberg	45	12	20,2	Stuttgart	75	40	21,4	Leonberg	12	20,2
Leonberg	Renningen	Malmsheim	Leonberg	45	11	45,0	Stuttgart	75	36	34,4	Malmsheim	0	-
Leonberg	Renningen	Renningen	Leonberg	45	6	64,2	Stuttgart	75	31	36,0	Renningen	0	-
Leonberg	Rutesheim	Perouse	Leonberg	45	17	25,4	Stuttgart	75	46	26,5	Leonberg	17	25,4
Leonberg	Rutesheim	Rutesheim	Leonberg	45	10	25,6	Stuttgart	75	40	26,1	Leonberg	10	25,6
Leonberg	Weil der Stadt	Hausen	Leonberg	45	37	20,3	Stuttgart	75	62	24,7	Weil der Stadt	14	20,2
Leonberg	Weil der Stadt	Merklingen	Leonberg	45	26	27,5	Stuttgart	75	51	28,8	Weil der Stadt	2	63,6
Leonberg	Weil der Stadt	Münklingen	Leonberg	45	32	26,2	Stuttgart	75	57	28,2	Weil der Stadt	9	30,0
Leonberg	Weil der Stadt	Schafhausen	Leonberg	45	33	21,3	Stuttgart	75	57	23,3	Weil der Stadt	3	68,0
Leonberg	Weil der Stadt	Weil der Stadt	Leonberg	45	13	51,3	Stuttgart	75	38	36,6	Weil der Stadt	0	-
Leonberg	Weissach (BB)	Flacht	Leonberg	45	16	28,7	Stuttgart	75	47	26,1	Leonberg	16	28,7
Leonberg	Weissach (BB)	Weissach	Leonberg	45	20	23,1	Stuttgart	75	51	23,4	Leonberg	20	23,1

Nahverkehrsplan Landkreis Böblingen - Analyse der Beförderungszeiten und Betrachtung der Beförderungsgeschwindigkeiten (an Sonn- und Feiertagen)

Betrachtete Kommune			zum Mittelzentrum				zum Oberzentrum			zum nächsten Netzanchluss			
Mittelbereich	Stadt/Gemeinde	Teilort/Stadteil	Mittelzentrum	Bef Zeit Soll	Bef Zeit Ist	Bef. Geschw.	Oberzentrum	Bef Zeit Soll	Bef Zeit Ist	Bef. Geschw.	Netzanchluss	Bef Zeit Ist	Bef. Geschw.
Böblingen	Aidlingen	Aidlingen	Böblingen	45	19	24,9	Stuttgart	75	51	27,5	Böblingen	19	24,9
Böblingen	Aidlingen	Dachtel	Böblingen	45	27	25,1	Stuttgart	75	60	26,5	Böblingen	27	25,1
Böblingen	Aidlingen	Deuffringen	Böblingen	45	23	26,3	Stuttgart	75	55	27,7	Böblingen	23	26,3
Böblingen	Aidlingen	Lehenweiler	Böblingen	45	13	41,9	Stuttgart	75	44	30,6	Böblingen	13	41,9
Böblingen	Altdorf (BB)	Altdorf (BB)	Böblingen	45	20	18,5	Stuttgart	75	50	25,8	Holzgerlingen	4	23,7
Böblingen	Böblingen	Böblingen	Böblingen	45	0	-	Stuttgart	75	24	42,8	Böblingen	0	-
Böblingen	Böblingen	Dagersheim	Böblingen	45	7	34,0	Stuttgart	75	38	31,2	Böblingen	7	34,0
Böblingen	Ehningen	Ehningen	Böblingen	45	5	63,7	Stuttgart	75	29	44,8	Ehningen	0	-
Böblingen	Gärtringen	Gärtringen	Böblingen	45	8	66,0	Stuttgart	75	32	47,2	Gärtringen	0	-
Böblingen	Gärtringen	Rohrau	Böblingen	45	18	27,7	Stuttgart	75	42	34,9	Gärtringen	6	20,2
Böblingen	Grafenau	Dätzingen	Böblingen	45	26	21,1	Stuttgart	75	53	25,3	Böblingen	26	21,1
Böblingen	Grafenau	Döffingen	Böblingen	45	18	24,6	Stuttgart	75	47	26,9	Böblingen	18	24,6
Böblingen	Hildrizhausen	Hildrizhausen	Böblingen	45	22	19,6	Stuttgart	75	52	26,7	Holzgerlingen	7	29,0
Böblingen	Holzgerlingen	Holzgerlingen	Böblingen	45	13	24,4	Stuttgart	75	42	28,3	Holzgerlingen	0	-
Böblingen	Magstadt	Magstadt	Böblingen	45	11	32,6	Stuttgart	75	39	25,0	Magstadt	0	-
Böblingen	Schönaich	Schönaich	Böblingen	45	16	19,9	Stuttgart	75	47	21,1	Böblingen	16	19,9
Böblingen	Sindelfingen	Darmsheim	Böblingen	45	12	24,9	Stuttgart	75	39	30,8	Böblingen	12	24,9
Böblingen	Sindelfingen	Maichingen	Böblingen	45	8	37,9	Stuttgart	75	36	28,5	Maichingen	0	-
Böblingen	Sindelfingen	Sindelfingen	Böblingen	45	5	21,1	Stuttgart	75	33	29,0	Sindelfingen	0	-
Böblingen	Steinenbronn	Steinenbronn	Böblingen	45	27	19,8	Stuttgart	75	37	22,3	Leinfelden	11	22,2
Böblingen	Waldenbuch	Glashütte	Böblingen	45	54	14,1	Stuttgart	75	59	17,3	Leinfelden	32	13,6
Böblingen	Waldenbuch	Waldenbuch	Böblingen	45	34	19,2	Stuttgart	75	47	21,0	Leinfelden	19	19,8
Böblingen	Weil im Schönbuch	Breitenstein	Böblingen	45	27	15,1	Stuttgart	75	58	19,9	Holzgerlingen	9	18,3
Böblingen	Weil im Schönbuch	Neuweiler	Böblingen	45	26	15,2	Stuttgart	75	57	19,2	Holzgerlingen	10	20,0
Böblingen	Weil im Schönbuch	Weil	Böblingen	45	25	20,1	Stuttgart	75	51	23,6	Weil	0	-
Herrenberg	Bondorf	Bondorf	Herrenberg	45	8	59,4	Stuttgart	75	41	57,6	Bondorf	0	-
Herrenberg	Deckenpfronn	Deckenpfronn	Herrenberg	45	16	26,4	Stuttgart	75	64	28,1	Herrenberg	16	26,4
Herrenberg	Gäufelden	Nebringen	Herrenberg	45	4	52,8	Stuttgart	75	40	53,1	Herrenberg	4	52,8
Herrenberg	Gäufelden	Öschelbronn	Herrenberg	45	10	31,3	Stuttgart	75	53	41,7	Herrenberg	10	31,3
Herrenberg	Gäufelden	Tailfingen	Herrenberg	45	26	10,7	Stuttgart	75	95	21,3	Herrenberg	26	10,7
Herrenberg	Herrenberg	Affstätt	Herrenberg	45	4	22,6	Stuttgart	75	56	32,4	Herrenberg	4	22,6
Herrenberg	Herrenberg	Gültstein	Herrenberg	45	9	18,2	Stuttgart	75	51	37,6	Herrenberg	9	18,2
Herrenberg	Herrenberg	Haslach	Herrenberg	45	17	7,3	Stuttgart	75	62	32,5	Herrenberg	17	7,3
Herrenberg	Herrenberg	Herrenberg	Herrenberg	45	0	-	Stuttgart	75	35	54,1	Herrenberg	0	-
Herrenberg	Herrenberg	Kayh	Herrenberg	45	26	11,5	Stuttgart	75	70	25,6	Herrenberg	26	11,5
Herrenberg	Herrenberg	Kuppingen	Herrenberg	45	6	22,7	Stuttgart	75	56	32,4	Herrenberg	6	22,7
Herrenberg	Herrenberg	Mönchberg	Herrenberg	45	12	20,8	Stuttgart	75	58	31,0	Herrenberg	12	20,8
Herrenberg	Herrenberg	Oberjesingen	Herrenberg	45	10	25,3	Stuttgart	75	59	30,8	Herrenberg	10	25,3
Herrenberg	Jettingen	Oberjettingen	Herrenberg	45	19	21,8	Stuttgart	75	63	35,9	Herrenberg	19	21,8
Herrenberg	Jettingen	Sindlingen	Herrenberg	45	19	14,2	Stuttgart	75	65	33,3	Herrenberg	19	14,2
Herrenberg	Jettingen	Unterjettingen	Herrenberg	45	15	28,0	Stuttgart	75	59	38,8	Herrenberg	15	28,0
Herrenberg	Mötzingen	Mötzingen	Herrenberg	45	22	25,3	Stuttgart	75	66	36,8	Herrenberg	22	25,3
Herrenberg	Nufringen	Nufringen	Herrenberg	45	4	61,8	Stuttgart	75	34	48,8	Nufringen	0	-
Leonberg	Leonberg	Gebersheim	Leonberg	45	6	24,0	Stuttgart	75	37	25,1	Leonberg	6	24,0
Leonberg	Leonberg	Höfingen	Leonberg	45	4	33,4	Stuttgart	75	22	33,4	Leonberg	4	33,4
Leonberg	Leonberg	Leonberg	Leonberg	45	0	-	Stuttgart	75	27	29,3	Leonberg	0	-
Leonberg	Leonberg	Silberberg	Leonberg	45	9	22,8	Stuttgart	75	28	34,9	Silberberg	0	-
Leonberg	Leonberg	Warmbronn	Leonberg	45	11	21,0	Stuttgart	75	40	21,2	Leonberg	11	21,0
Leonberg	Renningen	Malmsheim	Leonberg	45	11	45,0	Stuttgart	75	36	34,4	Malmsheim	0	-
Leonberg	Renningen	Renningen	Leonberg	45	5	64,2	Stuttgart	75	31	36,0	Renningen	0	-
Leonberg	Rutesheim	Perouse	Leonberg	45	17	25,4	Stuttgart	75	46	26,2	Leonberg	17	25,4
Leonberg	Rutesheim	Rutesheim	Leonberg	45	13	20,4	Stuttgart	75	43	24,3	Leonberg	13	20,4
Leonberg	Weil der Stadt	Hausen	Leonberg	45	38	20,1	Stuttgart	75	63	24,5	Weil der Stadt	14	20,9
Leonberg	Weil der Stadt	Merklingen	Leonberg	45	26	27,5	Stuttgart	75	51	28,8	Weil der Stadt	2	63,6
Leonberg	Weil der Stadt	Münklingen	Leonberg	45	33	26,2	Stuttgart	75	58	28,2	Weil der Stadt	10	30,0
Leonberg	Weil der Stadt	Schafhausen	Leonberg	45	29	24,3	Stuttgart	75	56	24,2	Weil der Stadt	3	68,0
Leonberg	Weil der Stadt	Weil der Stadt	Leonberg	45	13	51,3	Stuttgart	75	38	36,6	Weil der Stadt	0	-
Leonberg	Weissach (BB)	Flacht	Leonberg	45	19	24,9	Stuttgart	75	48	25,3	Leonberg	19	24,9
Leonberg	Weissach (BB)	Weissach	Leonberg	45	22	20,5	Stuttgart	75	52	22,7	Leonberg	22	20,5