



Stellungnahme zur 3. Fortschreibung des Nahverkehrsplanes (2021)

Vorbemerkung

Wir nehmen im Entwurf der Fortschreibung des Nahverkehrsplans (NVP) eine eher zögerliche Weiterentwicklungsintention wahr. Sicherlich ist auch der ÖPNV in Zeiten unsicherer Finanzlage einem Finanzierungsvorbehalt zu unterwerfen. Es wird der Aufgabe eines NVP jedoch nicht gerecht, deshalb verkehrlich sinnvolle und notwendige Maßnahmen gar nicht erst in den Nahverkehrsplan zu schreiben. Der NVP muss aufzeigen, was notwendig und technisch/verkehrlich machbar ist. Die jeweilige Maßnahme muss dann, zum Zeitpunkt ihrer Umsetzung, auch finanzierbar sein, damit sie auch tatsächlich realisiert werden kann.

In der Region Stuttgart mit seiner dichten Besiedelung und daraus resultierender massiver Verkehrsüberlastung kann nur ein massiver Ausbau des ÖPNV ein erfolgversprechende und nachhaltiger Lösungsansatz sein. Eine verlässliche Erreichbarkeit aller Orte und Ziele zu allen Tageszeiten und Wochentagen – auch am Wochenende - ist dabei Grundlage für die Akzeptanz der potentiellen Nutzerinnen und Nutzer und damit den Erfolg. Und erst mit einer hohen Taktfrequenz, wenn Busse und Bahnen häufig genug fahren, werden die im Ballungsraum unvermeidbaren Unpünktlichkeiten und daraus ggf. resultierende Anschlussprobleme im Busverkehr halbwegs erträglich, da in tolerierbarer Wartezeit der nächste Anschluss verfügbar ist.

Andienungszeiten und Taktfrequenz

Im Koalitionsvertrag der neuen Landesregierung wird richtigerweise eine „Mobilitätsgarantie“ ausgesprochen: „Erreichbarkeit von früh bis spät – garantiert: Wir werden eine Garantie für eine verlässliche Bedienung im öffentlichen Nahverkehr umsetzen; alle Orte (geschlossenen Ortschaften) in Baden-Württemberg werden von fünf Uhr früh bis Mitternacht mit dem öffentlichen Nahverkehr erreichbar sein. Zu den gängigen Verkehrszeiten soll im Ballungsraum mindestens ein 15-Minuten-Takt, im Ländlichen Raum ein 30-Minuten-Takt sichergestellt werden. In einer ersten Stufe soll dieser Takt bis 2026 in den Hauptverkehrszeiten des Berufsverkehrs (Anm.: Im VVS 6-10 Uhr und 15-20:30 Uhr; Summe 9,5 Std) erreicht sein, zu den übrigen Zeiten jeweils mindestens ein Stundentakt im Ländlichen Raum und in den Ballungsräumen ein 30-Minuten-Takt.“

- 1. Die garantierte Andienungszeit von 5 Uhr bis 24 Uhr für alle „geschlossenen Ortschaften“ muss in das Basisangebot, hilfsweise in die landkreisweiten Standards übernommen werden und spätestens mit der Neuvergabe der Linienbündel umgesetzt werden.**
- 2. Die erste Ausbaustufe (in der Hauptverkehrszeit im Ballungsraum 15-Minuten-Takt, im ländlichen Raum 30 Minuten; restliche Verkehrszeiten 30/60-Minuten-Takt) ist als Basisangebot in den Nahverkehrsplan zu integrieren. Defizite in dieser Taktung der ersten Stufe sind im Nahverkehrsplan für jede „geschlossene Ortschaft“ bzw. jeden Linienbündelabschnitt aufzuzeigen und spätestens im Rahmen der Neuvergabe der Linienbündel abzubauen.**

Die Region Stuttgart hat zudem einen erweiterten Viertelstundentakt auf seinem S-Bahn-Netz in der Umsetzung. Aktuell gilt er werktags von 6:00 Uhr bis 20:30 Uhr bis Plochingen, ab Ende 2021 bis Filderstadt und Ende 2025 bis Wendlingen. Nach Fertigstellung der Erweiterung nach Neuhausen (2026?) wird er auch dort gelten. Seine Wirkung entfaltet dieser Takt aber nur, wenn auch die Busse im entsprechenden Takt die S-Bahnen an- und abdiene.

- 3. Die im Einzugs- bzw. Andienungsbereich der S-Bahn, Regionalbahnen und Stadtbahnen liegenden „geschlossenen Ortschaften“ (dies sind nahezu alle Kommunen im Landkreis) müssen im Takt der jeweiligen Bahnlinie an die relevanten Haltepunkte der Linie angeschlossen werden. Die Umsetzung sollte parallel zur Einführung geänderter Takte erfolgen. Die Definition des „verlässlichen S-Bahn-Zubringers“ bzw. der „ausreichenden Verkehrsbedienung“ ist entsprechend anzupassen.**
- 4. Dem NVP ist eine Übersichtskarte beizufügen, aus der für jede „geschlossene Ortschaft“ im Landkreis (also ggf. auch für einzelne Ortsteile einer Kommune) dargestellt wird, mit welcher Andienzeit und Taktfrequenz diese an welchen ÖPNV-Knotenpunkt (i.d.R. S-Bahn bzw. Regionalbahn oder Stadtbahnhalte) angeschlossen ist bzw. zukünftig angeschlossen werden soll.**

Ausstattungsqualität der Bushaltestellen

Ohne einen gewissen Komfort wird der Umstieg auf den ÖPNV nicht erfolgreich sein. Ein Wetterschutz im Wartebereich gehört hier zwingend dazu, ebenso wie eine sichere Verwahrmöglichkeit für Fahrräder oder aber z.B. auch Scooter als „Subsysteme“ zur Erschließung der „letzten Meile“.

- 5. Alle Bushaltestellen ab einer definierten Einstiegshäufigkeit (i.d.R. Haltestellen in Fahrtrichtung Zentrum/Knotenpunkt) müssen mit einem Wetterschutz sowie Fahrradabstellmöglichkeiten ausgestattet sein. Das gleiche gilt für dynamische Fahrinformationsanzeigen. Im NVP ist eine entsprechende Defizitanalyse mit Ausbauempfehlung für die Kommunen bzw. Straßenbaulasträger aufzunehmen.**

Barrierefreiheit im ÖPNV

Die Barrierefreiheit im ÖPNV bis zum 1.1.2022 ist eine gesetzliche Frist, die seit vielen Jahren bekannt ist. Bereits in der letzten Fortschreibung des Nahverkehrsplanes wurde auf diese gesetzliche Frist deutlich hingewiesen. Ein weiterer Aufschub ist daher in vielen Fällen eigentlich nicht gerechtfertigt und begründbar.

- 6. Die Begründungen A-1, A-2 und A-4 der Anlage 4.1b sind mit einer letztmaligen Fristsetzung bis 31.12.2027 zu versehen. Danach ist eine weitere Befreiung mit gleicher Begründung auszuschließen.**
- 7. In Fällen der Begründung B-1 ist der Vorhabenträger aufzufordern, sich um eine Lösung zu bemühen bzw. nachzuweisen, dass eine Lösung (z.B. Grunderwerb, Verlegung der Haltestelle etc.) nicht möglich ist. Ohne diesen Nachweis erfolgt keine neuerliche Befreiung bei der nächsten Fortschreibung des NVP.**
- 8. Es ist zu prüfen, ob für Personenaufzüge und Rolltreppen in ÖPNV-Haltestellenanlagen im Landkreis eine Betriebspflicht auferlegt werden kann mit der Konsequenz, dass bei einem Ausfall der Anlage vom Betreiber Personal für die Begleitung und Unterstützung hilfebedürftiger Personen gestellt werden muss.**

Busbeschleunigung und Busbevorrechtigungen

Um die Pünktlichkeit und Verlässlichkeit des Linienbusverkehrs zu verbessern sind Busbevorrechtigungen und Busbeschleunigungsmaßnahmen im Ballungsraum unverzichtbar. Dies können neben Ampelbeeinflussungsanlagen z.B. auch Busspuren, Buskaps, Halteverbote im Straßenraum etc. sein.

- 9. Es sind verbundweit in den Nahverkehrsplänen einheitliche Kriterien für Busbeschleunigungen und Busbevorrechtigungen sowie ein einheitlicher technischer Systemstandard zu definieren.**

Im Nahverkehrsplan Lkr. Esslingen ist eine Defizitanalyse mit Ausbauempfehlungen für die Kommunen bzw. Straßenbaulastträgern aufzunehmen.

Umwelteigenschaften der eingesetzten Busse

- 10. Es ist sicherzustellen, dass im NVP alle relevanten Vorgaben enthalten sind, um die Clean Vehicle Directive (CVD) nach Umsetzung in nationales Recht im Landkreis für die zukünftigen Auftragsnehmer verpflichtend vorschreiben zu können. Ggf. sind bereits im NVP Linien oder Streckenabschnitte zu definieren, die sich für den Einsatz von z.B. Elektrobussen eignen und auf denen bei der Neuvergabe solche Busse vorgeschrieben werden sollen.**
- 11. In den NVP sind Regelungen aufzunehmen, die ein bedarfsangepasstes Platzangebot in den eingesetzten Bussen sicherstellt. Dies gilt sowohl für die Hauptverkehrszeiten (z.B. Gelenkbusse, Verstärkerfahrten) als auch in den Schwachlastzeiten (Kleinbusse, Citybusse).**
- 12. In den NVP sind neben den Regelungen über das zulässige Alter des eingesetzten Fahrzeugmaterials auch Regelungen über das maximal zulässige durchschnittliche Alter der eingesetzten Busse (Flottenalter) zu definieren. Busse für den Schülerbusverkehr dürfen kein höheres Maximalalter haben als Busse im Linienverkehr.**

Fahrradmitnahme in Bussen

Das Fahrrad ist ein ideales Fortbewegungsmittel im Ballungsraum. In Kombination mit dem ÖPNV kann es den motorisierten Individualverkehr in weiten Bereichen ersetzen. Im Landkreis Rems-Murr gibt es mit den Fahrrad2Go-Linien bereits ein interessantes System für eine verbesserte Mitnahme von Fahrrädern im Bus.

- 13. Zumindest auf längeren Steigungsstrecken im Landkreis sollten „Fahrrad2Go-Buslinien“ (z.B. mit Fahrrad-Heckträgern) eingerichtet werden (z.B. Fahrtbeziehung Esslingen-Ostfildern; Nürtingen-Wolfschlugen; Esslingen/Plochingen-Schurwald, ggf. auch Steigungsstrecken im Stadtverkehr). Ggf. sind nur einige wenige Ein- und Ausstiegshaltstellen mit Fahrradmitnahmemöglichkeit zu definieren, um die Haltezeiten nicht zu sehr zu verlängern. Dieses Angebot muss auch und gerade im Berufsverkehr gelten.**
- 14. Die generelle Mitnahme von Fahrrädern in Bussen sollte zukünftig nach den bisherigen Regelungen, aber ohne zeitliche Einschränkung, ermöglicht werden (max. 2 Fahrräder je Bus, Kinderwagen und Rollstühle etc. haben Vorrang).**

Sichtfreiheit für die Fahrgäste

Eine freie Sicht während der Fahrt im Bus ist ein Komfortmerkmal für die Fahrgäste. Die neuen Regelungen des NVP gestatten jedoch das Bekleben von max. 10 Prozent der seitlichen Fensterflächen. Falsch angebracht kann dies zu einer signifikanten Einschränkung der Sicht führen.

- 15. Im NVP sind Regelungen zu treffen, die sicherstellen, dass der Sichtbereich der Fahrgäste im Bereich der seitlichen Fenster nicht durch Beklebungen der Busse eingeschränkt wird.**

Verbesserte Sozialstandards zur Gewinnung und Bindung qualifizierten Personals

Die Qualität des Busverkehrs hat seit der wettbewerblichen Neuvergabe der Linienbündel teilweise spürbar gelitten, auch weil es schwierig war und ist, qualifiziertes Fahrpersonal zu gewinnen. Neben der Entlohnung nach Tarif gibt es noch weitere Faktoren, die einen Arbeitsplatz und Arbeitszeiten attraktiv(er) machen. Auch z.B. der Verkehrsverbund Rhein-Neckar hatte entsprechende Erfahrungen gemacht und seine Sozialstandards angepasst, was zu einer Problemminderung geführt hat.

- 16. Im Nahverkehrsplan bzw. in den Vergaberegulungen sind folgende Regeln zu verankern: Während eines Dienstes darf es maximal 60 Minuten unbezahlte Pausenzeit geben; es ist nur eine Dienstteilung mit mindestens 2 Stunden Unterbrechung erlaubt, die am Wohnort oder am Betriebsstandort des Unternehmens sein muss; hierfür müssen am Betriebsstandort Küche und Ruheräume zur Verfügung stehen.**

Sanktionsmöglichkeiten bei Nichteinhaltung der Regelungen des Nahverkehrsplanes

Im Alltag lässt sich beobachten, dass Regelungen des Nahverkehrsplanes von manchen der beauftragten Unternehmen nicht immer eingehalten werden (z.B. Alter sowie Gestaltung und Ausstattung der Busse; Sprach- und Ortskenntnisse des Fahrpersonals; etc.). Regelungen lassen sich im Zweifelsfalle nur dann durchsetzen, wenn ihre Missachtung auch sanktionierbar ist. Zudem darf das kalkulierte Missachten von Regelungen des Nahverkehrsplanes keine Vorteile im wettbewerblichen Vergabeverfahren ermöglichen.

- 17. Im Nahverkehrsplan sind Sanktionsmöglichkeiten im Falle von kontinuierlichen Verstößen gegen die Regelungen des NVP zu definieren. Es ist sicherzustellen, dass durch eine kalkulierte Missachtung von Regelungen des Nahverkehrsplan kein wirtschaftlicher Vorteil im wettbewerblichen Vergabeverfahren entsteht. Diese Sanktionsmöglichkeiten sind wo rechtlich möglich auch in die Vergaberegulungen bzw. Dienstleistungsverträge zu integrieren.**

Tangentialverbindung von Esslingen auf die Fildern

Der Landkreis Esslingen verfügt mit dem Schienennetz entlang des Neckars und den Abzweigen ins Albvorland sowie der Bahnen auf den Fildern über ein tragfähiges Grundnetz, welches in der Feinerschließung von den Buslinien ergänzt wird. Hinzu kommen einige Schnellbuslinien zur Verknüpfung relevanter Verkehrsknotenpunkte.

Die Verbindung von den Fildern zum Knotenpunkt Esslingen ist jedoch nach wie vor mangelhaft, hat eine deutlich zu lange Fahrtzeit und eine zu geringe Taktfrequenz. Eine schnelle, umstiegsfreie (Schnell)busverbindung mit hoher Taktfrequenz zwischen Esslingen und den Fildern wird von den Anliegerkommunen und vielen Busnutzer*innen seit Jahren gefordert. Diese muss endlich zeitnah, nicht erst mit Neuausschreibung der Linienbündel oder gar Weiterführung der S-Bahn nach Neuhausen, realisiert werden.

- 18. Der Landkreis bemüht sich sehr zeitnah um die Realisierung des nachfolgenden Linienergänzungsvorschlags der 3. Fortschreibung des Nahverkehrsplanes:**
„Einführung einer Schnellbuslinie von Bernhausen Bhf. nach Esslingen a.N. Bhf. (...) nur mit wenigen Zwischenhalten. In diesem Zusammenhang könnte auch geprüft werden, ob auf der Höhe der Fa. Festo ein Schnellbushalt errichtet werden kann. Dadurch wäre dieser expandierende Arbeitsplatzschwerpunkt auch aus Richtung westliche Filder erreichbar. Statt einer eigenen Schnellbuslinie wäre auch eine Verlängerung der Linie X20 (Waiblingen – Esslingen (N)) nach Filderstadt denkbar, wodurch weitere umsteigefreie Direktverbindungen (etwa von Filderstadt zur Hochschule Esslingen) entstehen würden.“

Abstimmungsbedarfe mit anderen Verkehrsverbänden

Für einen bedarfsgerechten und verlässlichen ÖPNV ist eine funktionierende grenzüberschreitende Zusammenarbeit der Verkehrsverbände unerlässlich.

- 19. Im Nahverkehrsplan sind bestehende Regelungsdefizite in der Verknüpfung mit angrenzenden Verkehrsverbänden und Landkreisen aufzuzeigen. Sollten sich Abstimmungsprobleme nicht ausräumen lassen wird das Landesverkehrsministerium um Vermittlung und Moderation gebeten.**

Freizeitbusverkehr

- 20. Wir regen an, Freizeitbusse zukünftig auch für den Schurwald und den Schönbuch zu konzeptionieren, ggf. in Kooperation mit den Landkreisen Rems-Murr und Böblingen.**
- 21. Ferner ist zu prüfen, ob und ggf. durch welche Maßnahmen eines erweiterten Freizeitbuskonzeptes für die Schwäbisch Alb der Verkehrs- und Parkraumdruck**

an den Wochenenden gemildert werden kann. Hierzu könnte ggf. auch eine (erweiterte) Informations- und Werbekampagne gehören.

Betriebliche Mobilitätsberatung

22. Wir regen an, beim VVS eine dauerhafte „betriebliche Mobilitätsberatung“ einzurichten und mit Personalstellen auszustatten. Diese Mobilitätsberatung sollte proaktiv die Unternehmen im Verbundgebiet aufsuchen. Themen könnten neben der Einführung/Stärkung des Jobtickets auch die Optimierung der ÖPNV-Anschlussituation der Firma sein. Zudem sollte vor Ort bei den Mitarbeiter*innen in den Betrieben Mobilitätsberatung angeboten werden.

Anregungen zu Einzellinien bzw. Streckenabschnitten

In der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes werden in den jeweiligen Liniensteckbriefen zahlreiche sinnvolle Optimierungs- und Ergänzungsvorschläge gemacht. Wir begrüßen diese Bemühungen ausdrücklich!

In Ergänzung möchten wir zu einzelnen Linien weitere Anregungen geben, die uns auch im Rahmen einer Umfrage von den Busnutzerinnen und Busnutzern weitergegeben wurden. Auf die Nennung von Linien, in denen eine reine Erhöhung der Taktfrequenzen angeregt wurde, haben wir verzichtet, da dies durchgehend bei nahezu allen Linien der Fall war und wir dazu unter Punkt 1 bis 3 dieser Stellungnahme einen generellen, systematischen Vorschlag hierzu unterbreitet haben.

Schülerbusverkehr Reichenbach und Hochdorf (u.a. Linie 144, 143)

Uns haben zahlreiche Stellungnahmen aus den Orten Reichenbach und Hochdorf erreicht, die eine Verbesserung des Schülerbusverkehrs zu den Gymnasien Ebersbach bzw. Kirchheim/Teck anmahnen. Hintergrund ist die sanierungsbedingte Verlagerung von Schülerströmen weg nach Plochingen zu den genannten beiden Schulen. Hier scheint ein dringlicher Handlungsbedarf zu bestehen, dem bereits zum nächsten Schuljahresbeginn im September 2021 Rechnung getragen werden sollte. Wir bitten die Verwaltung, sehr zeitnah zu berichten, welche Verbesserungen geplant sind.

Hier als Beispiele für viele weitere Rückmeldungen drei Anregungen:

Strecke: Hochdorf - Schlossgymnasium Kirchheim

NEU: Direkte (Schul-)Busverbindung von Hochdorf zur Haltestelle Schlossgymnasium zum Beginn der ersten Stunde (7:30h), Ankunft ca. 7:15h.

Aktuell müssen die Schüler an der Hahnweidstrasse umsteigen. Dies führt immer wieder zu Verspätungen, wenn der Anschlussbus nicht rechtzeitig kommt. Da die Ankunftszeit regulär 07:23h an der Haltestelle Schlossgymnasium sehr knapp bemessen ist.

Ausserdem ist der Anschlussbus i.d.R. sehr voll, so dass die Schüler auch schon auf den nächsten Bus warten mussten, dann ist es nicht mehr möglich rechtzeitig zum Unterricht

zu kommen.

Aus diesem Grund fahren viele Schüler aktuell mit dem Bus von Hochdorf zur Haltestelle Ziegelwasen und dann mit dem mitgeführten Roller über den Fuß/Radweg zur Schule. Dies ist vor allem bei schlechter Witterung und im Winter leider nicht immer möglich. Auch wurden Sie bei der Umsteige Verbindung seitens der Busfahrer durch das Mitführen der Roller auch schon an der Haltestelle stehen gelassen, obwohl es erlaubt ist. Eine direkte Schulbusverbindung zur 1. Stunde ist eine absolut wichtige und richtige Lösung. Strecke: Schlossgymnasium Kirchheim - Hochdorf

NEU: Direkte (Schul-)Busverbindung von der Haltestelle Schlossgymnasium nach Hochdorf nach Ende der 5. Stunde (11:55h) Abfahrt: ca. 12:15h. Aktuell gibt es keine gute Verbindung nach der 5. Stunde, da der Heimweg mit Umsteigen am Bahnhof Kirchheim und in Notzingen verbunden ist. Abfahrt an der Haltestelle Schlossgymnasium 12:23h- Ankunft Hochdorf 13:14h. Das heißt, die Kinder sind 80 min. nach Schulschluss an der Haltestelle in Hochdorf. Das ist nicht praktikabel.

NEU: Direkte (Schul-)Busverbindung von der Haltestelle Schlossgymnasium nach Hochdorf nach Ende der 6. Stunde (12:40h) Abfahrt ca. 12:55h. Nach der 6. Stunde gilt aktuell: Abfahrt Schlossgymnasium 13:02h, Ankunft Hochdorf 13:44h. Auch hier sind die Schüler wieder unverhältnismäßig lange unterwegs.

Die Rückfahrt lösen viele Kinder aktuell so, dass sie nach der 6. Stunde mit dem Roller zum Ziegelwasen fahren und dort den direkten Bus um 12:53h nehmen. Diese Möglichkeit besteht nach der 5. Stunde nicht, da der Bus ab Ziegelwasen erst um 12:53h fährt.

Unser Sohn besucht das Raichberggymnasium in Ebersbach, ab Herbst geht unsere Tochter ebenfalls auf das Raichberggymnasium. Leider gibt es keinen Schulbus, bzw. Linienbus nach Ebersbach. Die Kinder müssen mit dem Ortsbus- Linie 148- zum Bahnhof, von dort mit dem Regionalzug 1 Station nach Ebersbach fahren, von dort sind es dann noch einmal 15-20 min Fußweg. Aufgrund der oft langen Umsteigezeiten sind die Kinder im Schnitt 1h unterwegs. Da der Takt der Linie 148 auf die Züge nach Stuttgart abgestimmt ist, haben die Kinder oft sehr lange Umsteigezeiten. So kommen sie zu. Bsp. nach der 6. Stunde um 13:04 in Reichenbach an, der Bus zum Siegenbergplatz fährt erst um 13:29 weiter.

Daher ist mein Verbesserungsvorschlag ein Linienbus nach Ebersbach. Ein Schulbus, wenigstens zu ersten Stunde nach Ebersbach und zur 6. Stunde zurück würde uns schon viel helfen.

Wir wohnen in Hochdorf. Unsere beiden Kinder besuchen die Gemeinschaftsschule in Deizisau. Morgens ist es immer sehr knapp. Hier fahren unsere Kinder mit der Linie 144 um 7:15 Uhr (Haltestelle Roßwälder Straße) nach Plochingen. Von Plochingen geht es um 7:30 Uhr mit der Linie 143 nach Deizisau. Es fährt mittlerweile ein zweiter Bus um 7:17 Uhr nach Plochingen und auch direkt weiter nach Deizisau. Leider ist der Bus nicht immer pünktlich und deswegen nutzen unsere Kinder den zweiten Bus, der nun extra wegen unseren Kindern weiter nach Deizisau fährt, nicht. Sie nehmen immer den ersten Bus, da in Plochingen nur 3 Minuten nach der regulären Ankunftszeit der Bus nach Deizisau fährt. Dieser kommt, wenn alles gut läuft um 7:39 Uhr in Deizisau an (der zweite Bus somit um 7:41 Uhr). Zwar direkt an der Schule, die um 7:45 Uhr beginnt, jedoch eine viel zu kurze Zeit. Hier ist für die Kinder kaum noch Zeit, um die Schulsachen im Schließfach zu holen/verstauen oder noch auf Toilette zu gehen. Wünschenswert ist hier eine

Verbindung, die morgens nicht schon Stress vorprogrammiert.

Der Heimweg von Deizisau nach Hochdorf ist ebenfalls nicht optimal, hat die gleichen knappen Anschlusszeiten.

Ein anderes Problem der Linie 144 und 143 zu Schulzeiten ist die Überfüllung der Busse. Hier muss sich definitiv etwas ändern. Morgens von Hochdorf Richtung Plochingen, sowie Plochingen /Deizisau und mittags Deizisau/Plochingen

Linie X7 / 77 / 76 (SSB)

Die im Jahr 2020 eingeführte Schnellbuslinie X7 zwischen Degerloch ZOB und Filderstadt-Harthausen ist ein tolles Angebot. Während in Harthausen, Bonlanden oder Plattenhardt dadurch wochentags in Richtung Stuttgart-Degerloch ein „Viertelstundentakt“ in Verbindung mit der Line 77 möglich wird, ballen sich am ZOB in Degerloch die Abfahrtszeiten der drei (!) Linien, X7 – 77 – 76, halbstündlich innerhalb von 3 Minuten. Hier sollten die Abfahrtszeiten so entzerrt werden, dass alle 10 Minuten eine der vorgenannten Linien in Richtung Filderstadt abfährt.

Hoffentlich geplant: Anbindung der Linie 76 / 77 an die Stadionstraße in Echterdingen für den Übergang zur U6.

Der X7, der morgens fährt, ist oft sehr voll!

In dieser Zeit sollte es mehr Busse geben (6:00 - 8:30 Uhr).

Linie 818

Die Abfahrtszeiten der Linie 818 in Richtung Stetten am Leinfelder S-Bahnhof sollte besser an den S-Bahnfahrplan angepasst werden. (2 min. Umsteigezeit sind zu knapp).

Linie 109

Ich würde es begrüßen, wenn die Buslinie 109 auch in Zukunft (nach Wiederöffnung Geiselbachstrasse) bis Obertürkheim - mindestens aber bis Uhlbach - verkehren würde, und dann am besten mit kleinen Elektrobussen.

An Schultagen morgens zur Ankunft der Buslinie 109 passender Anschluss der Buslinien 102/103 am ZOB Esslingen (d.h. Wartezeit max. 10 min) in Richtung Schulen in der Pliensauvorstadt.

Die Umsteigezeit zwischen der Buslinie 111 (Richtung Neckarhalde) und der Buslinie 109 (Richtung Rüdern-Glocke) in Sulzgries-Zentrum sollte ganztägig max. 10 min betragen.

Linie 110 / 111

Die "unnötige" Schleife, die einige Busse um das Bahnhofsgebäude fahren weil sie nicht in der "richtigen" Warteposition am ZOB stehen. Der Bus 110 muss z.B. 4 Ampeln um den Bahnhof passieren, um überhaupt erst in die Berliner Straße zu kommen. Gleiches gilt für den 111er in die andere Richtung.

Die Schleife, die der 110er jetzt über den Hölderlinweg fährt wenn er stadteinwärts von Hohenkreuz Richtung ZOB fährt. Er fährt nicht mehr die Mühlberger Straße entlang, sondern eine Schleife über den Hölderlinweg rüber unterhalb des Hirschlandkopfes. Im Hölderlinweg steigt so gut wie niemand ein und die Fahrtdauer verlängert sich dadurch.

Linie 112

Bis November 2020 war ich mit der Busanbindung des Stadtteils ES-Wiflingshausen mit

der Linie 112 einigermaßen zufrieden, lediglich die ständige Unpünktlichkeit und dass der Bus tagsüber nur stündlich fuhr war eine Einschränkung. Im Nachhinein muss ich jedoch feststellen, dass dies eigentlich nicht so schlimm war - im Vergleich zu dem was der Wechsel der Buslinie 112 im Dezember 2020 gebracht hat. Der komplette Stadtteil Wiflingshausen ist von einer Direktfahrt in die Stadt ES ab 8.30 Uhr morgens abgehängt. Stattdessen kann man jetzt alle 40 Minuten von Wiflingshausen nach Serach fahren und zurück. Die Fahrgäste des 112er müssen in der Kirchackerstraße oder Wäldenbronner Kreuzung auf den 111er oder den 110er Bus umsteigen um in die Stadt, zur Sbahn oder zur Schule zu kommen. Dies stellt eine erhebliche Verschlechterung dar, auch wenn man auch die Wartezeit, Verspätungen etc. bedenkt.

Die Idee eines Bürgerbusses und der Anbindung des Stadtteils Serach an Hohenkreuz bzw. mit Umsteigemöglichkeit in die Stadt ist grundsätzlich zu begrüßen. Aber dadurch einen kompletten Stadtteil von der Anbindung in die Stadt abzuhängen, erscheint mir nicht sehr sinnvoll. Auch und vor allem für die älteren Leute und die Schüler, die eben keine Möglichkeit haben mal kurz auf das eigene Auto umzusteigen und die täglich auf diese Verbindung angewiesen sind, ist dies eine große Verschlechterung. So müssen z.B. Schüler die zur Zollberg RS gehen jetzt innerhalb von 5 km Fahrt 2 x umsteigen! Der "neue" 112er ist immer so gut wie leer. Ich weiß von einigen, die entweder gleich zu den Anschlussstellen des 110er oder 111er laufen, oder den 108er nehmen und von Liebersbronn/Hegensberg über die Wiesen nach Wiflingshausen wandern.

Linie 119 / X10

Der X10 sollte besser mit der Linie 119 abgestimmt sein. Aufgrund einer zu geringen Latenz zwischen Ankunft der Linie X10 aus Neuhausen und Abfahrt der Linie 119 an der Haltestelle Neuhäuser Straße, ist es für uns der Umstieg sehr unattraktiv.

Linie 133

Eine "Schleife" für die Bus-Linie 131 über die Senefelder Str. durch die Riedstr. und zurück über die Senefelder Str. mit einer Haltestelle bei den Altglas-Containern in der Senefelder Str..

Linie 130 / Haltestelle Horbstrasse

Es wäre sehr wünschenswert, wenn das Industriegebiet und die Wohngebiete südlich der Stuttgarter Straße in Ruit (Senefelderstrasse, Riedstrasse, Max-Eythstrasse, Albstrasse, Reußensteinstrasse, Horbstrasse u.a.) an den Busverkehr angeschlossen würden. Die einzige Bushaltestelle - Ruit Horbstrasse - ist besonders für die älteren Einwohner dieses Gebietes weit entfernt. Zudem wird diese Haltestelle Samstag und Sonntag nicht mehr vom Bus Linie 130 angefahren und Werktag abends hält der letzte Bus bereits um 19.33 Uhr. Diese Haltestelle müßte unbedingt auch wieder am Wochenende und abends bis 22.30 Uhr in Betrieb sein.

Stadtlinie Ostfildern

Gut wäre es, wenn in Ostfildern eine Buslinie alle Stadtteile mit einem Bus anfahren würde, vielleicht als Bürgerbus oder eine Linie jeweils 2 x vormittags und 2 x nachmittags.

Linie 816

Erhöhung der Bedienungshäufigkeit von 60 Minuten auf 30 Minuten. Einzige direkte Verbindung zu und von den Mediuskliniken Ruit. Arbeitsplätze am gesamten Streckenverlauf sind bisher nur stündlich erreichbar.
Zusätzliche Haltestelle „Ruit Talwiesen“ am Sportgelände.

Linie 122

Änderung der Bedienungshäufigkeit zwischen 6 und 20 Uhr von 30 auf 15 Minuten
Änderung der Bedienungshäufigkeit zwischen 4 und 6 Uhr und zwischen 20 und 24 Uhr von 60 auf 30 Minuten (Abdienung-S-Bahn)
Zusätzliche Haltestelle für Gewerbegebiet Scharnhausen-West

Busverbindung Nellingen – Berkheim (Festo)

Auf die Abfahrts- und Ankunftszeiten der beiden U-Bahnlinien abgestimmte Busverbindungen von und nach den derzeit von den Buslinien 113 und 138 in angefahrenen Haltestellen in Esslingen-Berkheim.

Mit einer solchen Busverbindung zur Endhaltestelle der U-Bahn in Nellingen könnte ein offensichtlicher Planungsfehler in der Vergangenheit etwas korrigiert werden.

Linie 120

Die Verbindung zwischen Neuhausen Filder und Wolfschlugen sollte häufiger befahren werden. Als Schüler eines Nürtinger Gymnasiums ist es sehr ärgerlich, jeden Morgen den Umweg über Bernhausen in Kauf zu nehmen. Außerdem ist es für die Anbindung des neuen Wohngebietes "in den Akademiegärten" essentiell, um regelmäßigen Kontakt zur Zivilisation zu erhalten.

*Eine umfassende Zusammenstellung aller Anregungen der Busnutzer*innen im Rahmen unserer Umfrage werden wir im Nachgang zu dieser Stellungnahme der Verwaltung zukommen lassen.*

Kontakt für Rückfragen: Kreisrat Rainer Moritz, Mobil 0171 852 44 22, eMail rainermoritz@arcor.de