



LANDKREIS
REUTLINGEN

**Nahverkehrsplan
für den
Landkreis Reutlingen**

2021

Anhörungsentwurf

Nahverkehrsplan für den Landkreis Reutlingen 2021

Projektverantwortlich:

Landkreis Reutlingen

Kreisamt für nachhaltige Entwicklung
Haydnstraße 5-7
72766 Reutlingen
nachhaltige-entwicklung@kreis-reutlingen.de
www.kreis-reutlingen.de

Bearbeitung:
Nicole Reichardt

Unterstützt durch:

Nahverkehrsberatung Südwest PartG

Engelhofstraße 6
73252 Lenningen
Tel.: 07026 95 98 62
Jaissle@nahverkehrsberatung.de
www.nahverkehrsberatung.de

Bearbeitung:
Hartmut Jaißle

INHALTSVERZEICHNIS

Vorwort Landrat	XV
1. Einleitung	1
2. Rechtliche Vorgaben, übergeordnete Planungen und rahmende Prozesse	3
2.1. Rechtliche Vorgaben	3
2.1.1. Aufstellung und Inhalte des Nahverkehrsplans	3
2.1.2. Vergabe- und Genehmigungsverfahren für Verkehrsleistungen	4
2.1.3. Definition der ausreichenden Verkehrsbedienung	6
2.2. Übergeordnete Planungen und rahmende Prozesse	7
2.2.1. Generalverkehrsplan Baden-Württemberg 2010	7
2.2.2. Landesentwicklungsplan 2002 Baden-Württemberg	9
2.2.3. Regionalplan Neckar-Alb 2013	10
2.2.4. Zielkonzept 2025 für den Schienenpersonennahverkehr in Baden-Württemberg	13
2.2.5. Elektrifizierungskonzept Land	14
2.2.6. Reaktivierung von Schienenstrecken des Schienenpersonennahverkehrs	15
2.2.7. Bike and Ride-Leitfaden des Landes	15
2.2.8. Planungen zur Regional-Stadtbahn Neckar-Alb	16
2.2.9. Luftreinhalteplan für die Stadt Reutlingen	18
2.2.10. Stadtbuskonzept Reutlingen	19
2.2.11. Planungen zum Bahnhof Merklingen	20
2.2.12. Radverkehrskonzept und Machbarkeitsstudie Radschnellwege	20
2.2.13. Rahmenkonzept Biosphärengebiet Schwäbische Alb	21
2.2.14. Mobilitätsberatung für Tourismusdestinationen – Modellregion Mythos Schwäbische Alb	23
2.2.15. LEADER – Regionales Entwicklungskonzept	24
2.2.16. European Energy Award ®	25
2.2.17. Handlungsstrategie Klimaschutz	26
2.2.18. Inklusiver Landkreis Reutlingen	26
3. Bilanzierung der Maßnahmenumsetzung des Nahverkehrsplans 1999	27
4. Nachfrage und mögliche Nachfrageentwicklungen	29
4.1. Wohn-, Arbeits- und Ausbildungsorte	29
4.2. Bestehende Verkehrsnachfrage	29
4.2.1. Berufspendlerverkehr im Landkreis Reutlingen	29
4.2.2. Aufkommen im motorisierten Individualverkehr	33
4.2.3. Ausbildungsverkehr im Landkreis Reutlingen	34
4.3. Mögliche Nachfrageentwicklung	36
4.3.1. Zukünftige Bevölkerungsentwicklung	36
4.3.2. Entwicklung des Schülerverkehrs	38
5. Bestandsaufnahme	40
5.1. Schienennetz und Schienenverkehrsangebot	40
5.2. Straßengebundene Linienverkehre	42
5.2.1. Regionalbusverkehre	46
5.2.2. Anmeldeverkehre	47
5.2.3. Kreisüberschreitende Linien	48
5.2.4. Stadt- und Ortsverkehre	50
5.2.4.1. Stadtverkehr Reutlingen	50

5.2.4.2.	Stadtverkehr Metzingen	51
5.2.4.3.	Stadtverkehr Bad Urach	52
5.2.4.4.	Ortsverkehr Dettingen	53
5.2.5.	Touristische Verkehre	54
5.2.6.	Eingesetzte Fahrzeuge	55
5.3.	Bedienungsqualität im öffentlichen Verkehr	55
5.4.	Qualität der räumlichen Erschließung	56
5.5.	Verknüpfung von Mobilitätsangeboten	57
5.5.1.	Verknüpfung Bus – Schiene	57
5.5.2.	Verknüpfung Bus – Bus	58
5.6.	Verbundtarif und bwtarif	60
5.7.	Finanzierung	62
5.7.1.	Schülerbeförderung	63
5.7.2.	ÖPNV-Finanzierungsreform	63
5.7.3.	Förderung des ÖPNV	64
5.7.4.	Investitionen/Zuschüsse im Schienenverkehr	64
5.7.5.	Konzepte im Bereich Nahverkehr und Mobilität	64
5.7.6.	Verbundfinanzierung	64
5.8.	Fahrgastinformation	65
5.9.	Ergänzende und multimodale Mobilitätsangebote	65
5.9.1.	Bürgerbus und Bürgerrufauto	66
5.9.2.	Carsharing und Bikesharing	67
5.9.3.	Mitfahren	68
5.9.4.	Multimodale Knotenpunkte	68
5.9.5.	Fahrradmitnahme im ÖPNV und SPNV	69
5.9.6.	Betriebliches Mobilitätsmanagement	69
5.10.	Barrierefreiheit	70
5.11.	Befragung der Städte und Gemeinden	70
6.	Ziele und Rahmenvorgaben	72
6.1.	Allgemeine Ziele des ÖPNV	72
6.2.	Umwelt- und Klimaschutz	73
6.3.	Ziele für das Schienennetz und Schienenverkehrsangebot	74
6.3.1.	Ziele für die Regional-Stadtbahn Neckar-Alb	74
6.3.2.	Ziele für die Ermstalbahn	75
6.3.3.	Ziele für die Schwäbische Alb-Bahn	75
6.4.	Rahmenvorgaben für das Bedienungsangebot des straßengebundenen Linienverkehrs	77
6.4.1.	Rahmenvorgaben für das Bedienungsangebot im Regionalbus- und Anmeldeverkehr	77
6.4.2.	Bedienungshäufigkeiten und Bedienungszeiten	78
6.4.3.	Rahmenvorgaben für den Anmeldeverkehr	86
6.4.4.	Rahmenvorgaben für den Schülerverkehr	87
6.4.5.	Kreisüberschreitende Verkehrsangebote	89
6.4.6.	Rahmenvorgaben für Stadt- und Ortsverkehre	89
6.4.6.1.	Stadtverkehr Reutlingen	90
6.4.6.2.	Stadtverkehr Metzingen	90
6.4.6.3.	Stadtverkehr Bad Urach	91
6.4.6.4.	Ortsverkehr Dettingen	91
6.4.7.	Ziele und Rahmenvorgaben für touristische Verkehre	92
6.4.8.	Anforderungen an Fahrzeuge und Fahrpersonal	94
6.4.8.1.	Anforderungen an Fahrzeuge	94
6.4.8.2.	Anforderungen an das Fahrpersonal	97
6.4.9.	Ziele für die räumliche Erschließung	97

6.4.10.	Verknüpfung der Linien und Systeme	98
6.4.10.1.	Verknüpfung Bus – Schiene	98
6.4.10.2.	Verknüpfung Bus – Bus	98
6.4.10.3.	Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln	99
6.4.11.	Verbundtarif und bwtarif	100
6.5.	Mobilitätsmanagement	100
6.6.	Ergänzende, multimodale und zukunftsfähige Mobilitätsangebote	101
6.6.1.	Mobilität der Zukunft	101
6.6.2.	Bürgerbus und Bürgerrufauto	103
6.6.3.	Mitfahren	104
6.6.4.	Carsharing und Bikesharing	105
6.6.5.	Fahrradmitnahme in Bussen	105
6.6.6.	Multimodale Knotenpunkte	105
6.6.7.	Betriebliches Mobilitätsmanagement	106
6.7.	Barrierefreiheit	107
6.7.1.	Barrierefreiheit im ÖPNV	107
6.7.2.	Barrierefreiheit im SPNV	110
6.7.3.	Barrierefreiheit in der Fahrgastinformation	111
6.8.	Finanzierung von Betriebsleistungen und Investitionen im öffentlichen Nahverkehr	111
7.	Linienbündelungskonzept	114
7.1.	Ziele der Linienbündelung	114
7.2.	Grundsätze des Linienbündelungskonzeptes	114
7.3.	Festlegung der Linienbündel	116
7.3.1.	Linienbündel „Metzingen“	119
7.3.2.	Linienbündel „Bad Urach“	120
7.3.3.	Linienbündel „Sonnenalb“	122
7.3.4.	Linienbündel „Münsingen/St. Johann“	122
7.3.5.	Linienbündel „Südlicher Landkreis“	124
7.3.6.	Linienbündel „Trochtelfingen“	125
7.3.7.	Linienbündel „Stadtverkehr Reutlingen“	126
7.3.8.	Linien außerhalb des Linienbündelungskonzeptes	128
8.	Arbeitsaufträge	132
8.1.	Einrichtung neuer Linien	132
8.2.	Verkehrsangebot	133
8.2.1.	Konkrete Linien, Verbindungen und Verkehrsräume	133
8.2.2.	Weitere Arbeitsaufträge	136
8.3.	Multimodalität	138
8.4.	Barrierefreiheit	140
8.5.	Innovative Mobilitätsangebote	141
8.6.	Tourismus	142
8.7.	Haltestellen	143
8.8.	Modal Split	143
9.	Fazit mit Ausblick	144

TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 2-1: SPNV-Angebotsstandards des Landes	14
Tabelle 4-1: Berufspendlerverflechtungen.....	31
Tabelle 5-1: Kreisüberschreitende Linien Landkreis Tübingen	48
Tabelle 5-2: Kreisüberschreitende Linien Landkreis Esslingen	49
Tabelle 5-3: Kreisüberschreitende Linien Landkreis Sigmaringen.....	49
Tabelle 5-4: Kreisüberschreitende Linien Landkreis Biberach.....	49
Tabelle 5-5: Kreisüberschreitende Linien Alb-Donau-Kreis	50
Tabelle 5-6: Kreisüberschreitende Linien Zollernalbkreis	50
Tabelle 5-7: Freizeitlinien im Landkreis Reutlingen	54
Tabelle 5-8: Verknüpfung Bus – Schiene	58
Tabelle 6-1: Bedienungshäufigkeiten im Regionalverkehr.....	83
Tabelle 6-2: Linien der Achsen-Kategorien I-III und Grundnetz.....	84
Tabelle 6-3: Linien der Achsen-Kategorie Bedarfsnetz	86
Tabelle 6-4: Fahrzeuganforderungen Regionalbusverkehr	94
Tabelle 6-5: Kategorisierung und Priorisierung der Haltestellen des straßengebundenen ÖPNV	108
Tabelle 7-1: Leistungsdaten Linienbündel.....	118
Tabelle 7-2: Fehlende km/Jahr zur Erreichung des Bedienungsstandards.....	118
Tabelle 7-3: Linienbündel „Metzingen“	119
Tabelle 7-4: Linienbündel „Bad Urach“.....	121
Tabelle 7-5: Linienbündel „Sonnenalb“	122
Tabelle 7-6: Linienbündel „Münsingen/St. Johann“	123
Tabelle 7-7: Linienbündel „Südlicher Landkreis“	124
Tabelle 7-8: Linienbündel „Trochtelfingen“	125
Tabelle 7-9: Linienbündel „Stadtverkehr Reutlingen“	126
Tabelle 7-10: Ungebündelte Linien	129
Tabelle 7-11: Linien in Linienbündeln des Landkreises Esslingen.....	130
Tabelle 7-12: Linien in Linienbündeln des Landkreises Tübingen	130
Tabelle 7-13: Linien in Linienbündeln des Alb-Donau-Kreises	131

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 2-1: Geplanter Netzplan der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb im Zielzustand..	17
Abbildung 4-1: Binnenpendler	32
Abbildung 4-2: Auspendler.....	32
Abbildung 4-3: Einpendler.....	33
Abbildung 4-4: Nachfrage im motorisierten Individualverkehr.....	34
Abbildung 4-5: Bevölkerungsentwicklung im Landkreis Reutlingen	37
Abbildung 4-6: Bevölkerungsstatistik nach Altersklassen im Landkreis Reutlingen	37
Abbildung 4-7: Anzahl der Kinder und Jugendlichen zwischen 6 und 18 Jahren im Landkreis Reutlingen	38
Abbildung 5-1: Schienenverkehrsangebot im Landkreis Reutlingen.....	41
Abbildung 5-2: Liniennetzplan.....	44
Abbildung 5-3: Liniennetzplan nach Verkehrsunternehmen (ohne Schienenverkehr).....	45
Abbildung 5-4: Genehmigungslaufzeiten Regionalverkehr	46
Abbildung 5-5: Liniennetzplan Teilbereich Ermstal.....	52
Abbildung 5-6: Liniennetzplan Teilbereich Bad Urach und Dettingen	53
Abbildung 5-7: naldo-Wabentarif.....	61
Abbildung 5-8: naldo-Wabentarif Abo und netzweit gültige Tickets	61
Abbildung 6-1: Abgrenzung der Bedienungszeiten	79
Abbildung 6-2: Achsennetz	82
Abbildung 7-1: Linienbündel.....	117
Abbildung 7-2: Laufzeiten der Linienbündel	119

ANLAGENVERZEICHNIS

Anlage 1:	Einwohner und sozialversicherungspflichtig Beschäftigte
Anlage 2:	Einwohner auf Teilortebene
Anlage 3:	Schulstandorte
Anlage 4:	Berufspendlerverflechtungen
Anlage 5:	Schülerverflechtungen zu allgemeinbildenden Schulen
Anlage 6:	Schülerverflechtungen zu beruflichen Schulen
Anlage 7:	Schülerverflechtungen gesamt
Anlage 8:	Linien des straßengebundenen Linienverkehrs
Anlage 9:	Liniennetzplan Teilbereich Reutlingen
Anlage 10:	Bedienungsqualität der Städte und Gemeinden Schultag 14-16 Uhr
Anlage 11:	Bedienungsqualität der Städte und Gemeinden Ferientag 14-16 Uhr
Anlage 12:	Bedienungsqualität der Städte und Gemeinden Schultag 16-18 Uhr
Anlage 13:	Bedienungsqualität der Städte und Gemeinden Ferientag 16-18 Uhr
Anlage 14:	Bedienungsqualität der Städte und Gemeinden Ferientag 20-23 Uhr
Anlage 15:	Bedienungsqualität der Städte und Gemeinden Samstag 09-14 Uhr
Anlage 16:	Bedienungsqualität der Städte und Gemeinden Sonntag 08-23 Uhr
Anlage 17:	Übersicht Erschließungsmängel
Anlage 18:	B+R-/P+R-Plätze
Anlage 19:	Fahrplan Linie 201
Anlage 20:	Fahrplan Linie 202
Anlage 21:	Fahrplan Linie 203
Anlage 22:	Liniennomenklatur
Anlage 23:	Kategorisierung Bushaltestellen im Landkreis Reutlingen

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

BGG	Gesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz)
BOStrab	Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung)
B+R	Bike and Ride
eea	European Energy Award®
GVP	Generalverkehrsplan
Hbf	Hauptbahnhof
ITF	Integraler Taktfahrplan
IRE	Interregio-Express
Kfz	Kraftfahrzeug
LEADER	Förderprogramm der Europäischen Union zur Weiterentwicklung von ländlichen Regionen
LEP	Landesentwicklungsplan
LGVFG	Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
MIV	Motorisierter Individualverkehr
naldo	Verkehrsverbund Neckar-Alb-Donau GmbH
NVBW	Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖPNVG	Gesetz über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs Baden-Württemberg
Pkw	Personenkraftwagen
P+R	Park and Ride
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
RB	Regionalbahn
RE	Regional-Express

SPNV

Schienerpersonennahverkehr

VO (EG) Nr. 1370/2007

Verordnung (EG) 1370/2007 des Europäischen Parlaments
und des Rates über öffentliche Personenverkehrsdienste auf
Schiene und Straße

In diesem Nahverkehrsplan wird aus Gründen der besseren Lesbarkeit häufig die männliche Sprachform verwendet. Weibliche und andere Geschlechteridentitäten werden dabei ausdrücklich mitgemeint, soweit es für die Aussage erforderlich ist.

BEGRIFFSBESTIMMUNGEN

Begriffe	Erläuterungen
Anmeldeverkehr	Anmeldeverkehre verkehren bei Bedarf nach einem festen Fahrplan mit festen Haltestellen nach vorheriger Anmeldung.
Aufgabenträger	Die Aufgabenträger des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) sind für die Organisation und Finanzierung des ÖPNV zuständig. Für den straßengebundenen Personennahverkehr obliegt die Aufgabenträgerschaft den Landkreisen und kreisfreien Städten. Der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) liegt grundsätzlich in der Verantwortung des Landes.
Ausgleichsleistungen	Als Ausgleichsleistungen werden Leistungen aus öffentlichen Mitteln bezeichnet, die von zuständigen Behörden für die Erbringung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen den Verkehrsunternehmen gewährt werden, z. B. in Form eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages oder für die ermäßigte Schülerbeförderung.
Ausreichende Verkehrsbedien- nung	Zur ausreichenden Verkehrsbedienun- gen gehören der Umfang und die Qualität der Verkehrsbedienun- g sowie Vorgaben zu Fahrzeugen und Fahrpersonal.
Ausschreibung	Unter Ausschreibung wird eine schriftliche Aufforderung zur Abgabe eines Angebotes für die Erbringung der in der Ausschreibung genannten Leistungen verstanden.
Bike and Ride (B+R)	Bike and Ride-Anlagen (B+R) bieten Abstellmöglichkeiten für Fahrräder in Verbindung mit einem Zugangspunkt zum ÖPNV/SPNV.
Bikesharing	Bikesharing beschreibt die gemeinschaftliche Nutzung von Fahrrädern durch mehrere Personen.
Carsharing	Carsharing bezeichnet die gemeinschaftliche Nutzung von Personenkraftwagen (Pkw) durch mehrere Personen.
Daseinsvorsorge	Die Daseinsvorsorge umfasst die Grundversorgung der Bevölkerung mit lebenswichtigen Dienstleistungen und Infrastrukturen, z. B. in den Bereichen Mobilität, Wohnen, Bildung, Energie, Wasserversorgung und Abfallentsorgung.
Direktvergabe	Bis zu einem festgelegten Schwellenwert kann eine Verkehrsleistung direkt, das heißt ohne wettbewerbliches Vergabeverfahren, an ein Unternehmen vergeben werden.
Eigenwirtschaftlichkeit	Bei eigenwirtschaftlichen Verkehren erfolgt die

	Deckung der für den Verkehr notwendigen Kosten durch Beförderungserlöse (Fahrscheinverkauf) und/oder Ausgleichs- bzw. Erstattungsleistungen für den Ausgleich von Tarifmaßnahmen (z. B. im Schülerverkehr) und ohne öffentlichen Dienstleistungsauftrag.
Elektromobilität	Der Begriff „Elektromobilität“ umschreibt die Nutzung von Fahrzeugen, die mit elektrischer Energie angetrieben werden.
Fahrplankilometer	Die Kilometerleistungen, die im Fahrplan veröffentlicht sind, werden als Fahrplankilometer bezeichnet.
Flexible Bedienungsformen	Flexible Bedienungsformen stellen ergänzende Angebote dar. Dazu gehören z. B. Anmeldeverkehre, Bürgerbusse oder Bürgerrufautos.
Freizeitlinien	Als Freizeitlinien werden ergänzende Buslinien definiert, die verschiedene Ausflugsziele bedienen und auf den Freizeitverkehr ausgerichtet sind.
Gemeinwirtschaftlichkeit	Bei gemeinwirtschaftlichen Verkehren erfolgt die Finanzierung der Leistungserbringung durch den Aufgabenträger im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages.
Hauptlastrichtung	Die Hauptlastrichtung ist die Fahrtrichtung mit dem stärksten Verkehrsaufkommen. Sie wechselt häufig mit der Tageszeit.
Individualverkehr	Individualverkehr bezeichnet Fahrten mit dem eigenen Pkw, mit dem Fahrrad oder Fußwege.
Hauptverkehrszeit	In der Hauptverkehrszeit ist das Verkehrsaufkommen am höchsten, vor allem im Berufs- und Schülerverkehr.
Integraler Taktfahrplan	Als Integraler Taktfahrplan (ITF) wird ein Konzept verstanden, bei dem die Taktfahrpläne einzelner Linien über eine systematische Koordination in Knotenbahnhöfen zu einem netzweiten und vertakteten Angebotssystem verknüpft werden.
Intermodalität	Intermodalität definiert die Nutzung verschiedener Verkehrsmittel innerhalb eines Weges (z. B. Fahrrad → Bus → Zug) und ist eine Sonderform des multimodalen Verkehrsverhaltens.
Jedermannverkehr	Der Jedermannverkehr umfasst alle Fahrgäste außerhalb des Schülerverkehrs.
Kneeling	Kneeling ist die technische Eigenschaft zur einseitigen seitlichen Absenkung des Busses, wodurch das Ein- und Aussteigen erleichtert werden soll.
Kombinierte Mobilität	Nutzer der kombinierten Mobilität verknüpfen

	verschiedene Verkehrsmittel miteinander, z. B. beim B+R das Fahrrad mit dem ÖPNV/SPNV.
Linienbündelung	Bei einer Linienbündelung werden zur Nutzung der Synergieeffekte und effizienteren Planung unterschiedliche Linien zu einem Linienbündel zusammengefasst.
Linienbetrieb	Die Durchführung von Fahrten auf einer Linie nach festem Fahrplan und festen Haltestellen wird als Linienbetrieb verstanden.
Mitfahrbank	Eine Mitfahrbank ist eine Bank im öffentlichen Raum, auf die sich potenzielle Mitfahrer setzen können und damit signalisieren, dass sie von Pkw-Fahrern mitgenommen werden möchten.
Mobilitätsmanagement	Mobilitätsmanagement ist ein Instrument zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität durch die Beeinflussung des Verkehrsverhaltens.
Motorisierter Individualverkehr	Als motorisierter Individualverkehr (MIV) wird die Nutzung von Pkws und Krafträdern im Personenverkehr bezeichnet.
Multimodale Knotenpunkte	An multimodalen Knotenpunkten sind verschiedene Verkehrsmittel miteinander verknüpft, z. B. durch Park and Ride-Anlagen (P+R) der MIV mit dem ÖPNV/SPNV.
Multimodalität	Multimodalität beschreibt die Nutzung verschiedener Verkehrsmittel für verschiedene Wege innerhalb eines bestimmten Betrachtungszeitraums, z. B. mit dem Zug zur Arbeit und mit dem Bus zum Supermarkt.
naldo-Freizeit-Netz	Im Rahmen des naldo-Freizeit-Netzes des Verkehrsverbundes Neckar-Alb-Donau (naldo) gibt es vom 1. Mai bis zum 3. Sonntag im Oktober an Sonn- und Feiertagen ein zusätzliches Angebot an Bussen und Bahnen, das auf touristische Verkehre ausgerichtet ist.
Nebenverkehrszeit	In der Nebenverkehrszeit besteht ein mittleres Verkehrsaufkommen.
Niederflur-Fahrzeuge	Niederflur-Fahrzeuge kennzeichnen sich durch einen tiefen Boden im Fahrgastinnenraum und an den Türen.
On-Demand-Verkehre	Bei On-Demand-Verkehren fordert der Fahrgast über eine digitale Anwendung (in der Regel über eine App) ein Fahrzeug an, das ihn zum gewünschten Zeitpunkt am Standort abholt und zum gewünschten Ziel bringt.
Park and Ride (P+R)	P+R-Anlagen bieten Abstellmöglichkeiten für Pkws mit gleichzeitigem Zugang zum ÖPNV/SPNV.

Pedelec	Ein Pedelec besitzt einen Elektromotor, der den Fahrer beim Treten in die Pedale bis zu einer Geschwindigkeit von 25 km/h unterstützt. Verkehrsrechtlich gelten Pedelecs als Fahrräder. Für die Nutzung ist daher kein Führerschein erforderlich.
Schwachverkehrszeit	In der Schwachverkehrszeit besteht ein geringes Verkehrsaufkommen.
Touristische Verkehre	Verkehre zu touristischen Zwecken werden als touristische Verkehre definiert.
Vollflexible Bedienung	Eine vollflexible Bedienung wird auch als „Haustür-zu-Haustür-Bedienung“ bezeichnet und beschreibt die räumliche Flexibilisierung eines Verkehrsangebotes. Dabei kann der Fahrgast den Start und das Ziel innerhalb eines bestimmten Bedienungsgebietes frei wählen.

VORWORT DES LANDRATS

Einer der zentralen Bausteine für den Landkreis Reutlingen als Modellregion für nachhaltige Entwicklung ist eine zukunftsfähige Mobilität. Durch Themen wie autonomes Fahren, Digitalisierung und Vernetzung schreitet die Entwicklung im Bereich Mobilität rasant voran. Mit zukunftsweisenden Projekten wie der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb und der Einführung neuer Buskonzepte wie z. B. dem Teilraumkonzept „Südlicher Landkreis“ setzen wir uns intensiv für ein nachhaltiges, zukunftsfähiges und attraktives Angebot im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) ein.

Die Veränderungen des ÖPNV und seiner Rahmenbedingungen hat der Landkreis im Blick. Wir gestalten die Mobilität der Zukunft aktiv durch innovative und zukunftsweisende Projekte wie z. B. „HyStarter“, „LandMobil“ oder „5Gmob“ mit und befassen uns intensiv mit der Umsetzung eines integrierten und vernetzten Mobilitätskonzeptes. Nur so kann es uns gelingen, mehr Menschen dazu zu bewegen, ihr Mobilitätsverhalten zu überdenken und nicht zuletzt auch im Sinne des Klimaschutzes auf den ÖPNV umzusteigen.

Es freut mich besonders, dass wir mit diesem Nahverkehrsplan einen wichtigen Beitrag zur Weiterentwicklung des ÖPNV im Landkreis Reutlingen leisten können. Der Landkreis setzt mit dem Nahverkehrsplan als einem Kompass für die Entwicklung einer nachhaltigen und zukunftsfähigen Mobilität den Rahmen für die attraktive Weiterentwicklung eines an den Bedürfnissen der Bürgerinnen und Bürger orientierten ÖPNV. Er setzt neue Bedien- und Qualitätsstandards fest und geht dabei auf unterschiedliche Zielgruppen ein. Damit stellt er die Weichen für die Mobilität von Morgen, um möglichst viele Menschen mit einem attraktiven ÖPNV-Angebot nachhaltig zu bewegen.

Mein Dank gilt allen Projektbeteiligten, die ihr Wissen, ihre Anregungen und ihre Ideen in die Erstellung des Nahverkehrsplans miteingebracht haben und hoffentlich in den nächsten Jahren an seiner Umsetzung mitwirken werden.

Reutlingen, den xx.xx.xxxx

Thomas Reumann
Landrat des Landkreises Reutlingen

1. Einleitung

„Die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr ist eine freiwillige Aufgabe der Daseinsvorsorge“¹, die der Landkreis als Aufgabenträger des straßengebundenen ÖPNV wahrnimmt. Nach § 11 Absatz 1 des Gesetzes über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNVG) des Landes Baden-Württemberg sollen die Aufgabenträger hierfür einen Nahverkehrsplan aufstellen. Dieser gibt den Rahmen für die strategische Weiterentwicklung des ÖPNV vor und stellt für den Landkreis ein zentrales Steuerungselement dar.

Der Nahverkehrsplan beinhaltet unter anderem eine Bestandsaufnahme der vorhandenen Strukturen, Verkehrsprognosen sowie Ziele und Rahmenvorgaben für die zukunftsfähige Gestaltung des ÖPNV. Der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) liegt in der Aufgabenträgerschaft des Landes. Aufgrund der Bedeutung des SPNV für die Verkehrsplanung in unserem Landkreis wurde er nachrichtlich im Nahverkehrsplan mit aufgenommen.

Wachsende Mobilitätsbedürfnisse, steigendes Umweltbewusstsein und zunehmende Digitalisierung stellen den ÖPNV vor große Herausforderungen. Hinzu kommen der demographische Wandel und die damit verbundene Veränderung der Bevölkerungsstruktur. Als Rahmenplan geht der Nahverkehrsplan mit der Festlegung von Zielen und Rahmenvorgaben auf diese Herausforderungen ein, um der Bevölkerung langfristig eine nachhaltige und zukunftsfähige Mobilität zu ermöglichen.

Beteiligungsverfahren

Die Aufstellung des Nahverkehrsplans wurde durch einen umfangreichen Abstimmungs- und Beteiligungsprozess begleitet. Ziel des Beteiligungsprozesses war es, zentrale Themen wie z. B. die Definition der ausreichenden Verkehrsbedienung (Anforderungen an Bedienungsqualität, Fahrzeuge und Fahrpersonal) und die Linienbündelung gemeinsam zu erarbeiten und abzustimmen. Zu diesem Zweck wurden zwei Arbeitsgruppen mit Vertretern aus Politik und Vertretern der Verkehrsunternehmen mit folgender Zusammensetzung gebildet:

¹ § 5 ÖPNVG Baden-Württemberg.

- AG Politik: Vertreter der Städte und Gemeinden (Bürgermeister/Fachebene) und Vertreter der Kreistagsfraktionen
- AG Verkehrsunternehmen: Vertreter der Verkehrsunternehmen, Verkehrsverbund Neckar-Alb-Donau GmbH (naldo), Verband Baden-Württembergischer Omnibusunternehmen

Neben den Treffen in den Arbeitsgruppen haben weitere themenspezifische Workshops stattgefunden. Im Rahmen des Workshops „Innovative Angebote im Nahverkehr“ wurden ÖPNV-ergänzende Mobilitätsformen wie z. B. das Mitfahren, Bürgerbusse und Anmeldeverkehre mit Vertretern der Städte und Gemeinden, Sozialverbänden, Kreistagsmitgliedern und der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH (NVBW) diskutiert.

Gemeinsam mit Vertretern von Behinderten- und Sozialverbänden wurden in zwei Workshops zum Thema Barrierefreiheit Ziele und Rahmenvorgaben für die Herstellung der Barrierefreiheit im ÖPNV definiert.

Gemeinsam mit Vertretern von Tourismusverbänden und dem Biosphärengebiet hat der Landkreis Ziele und mögliche Maßnahmen zur besseren Einbindung des ÖPNV in den Tourismus erarbeitet.

Der Entwurf des Nahverkehrsplans wurde am 23.11.2020 vom Ausschuss für technische Fragen und Umweltschutz für das Anhörungsverfahren freigegeben. Die Anhörungsberechtigten konnten bis 01.02.2021 ihre Stellungnahmen abgeben. Diese wurden anschließend vom Landkreis geprüft und, soweit fachlich sinnvoll, im Nahverkehrsplan berücksichtigt.

Am xx.xx.2021 hat der Kreistag den vorliegenden Nahverkehrsplan beschlossen.

2. Rechtliche Vorgaben, übergeordnete Planungen und rahmengebende Prozesse

2.1. Rechtliche Vorgaben

2.1.1. Aufstellung und Inhalte des Nahverkehrsplans

Das ÖPNVG des Landes Baden-Württemberg definiert in § 1 die Zielsetzung zur Gestaltung des ÖPNV. Er soll der Bevölkerung eine Alternative zum motorisierten Individualverkehr (MIV) bieten und dazu beitragen, die Mobilität zu sichern sowie die Standortattraktivität zu erhöhen. Durch die Gestaltung nachhaltiger und zukunftsfähiger Mobilität kann zudem ein wichtiger Beitrag zum Klimaschutz geleistet werden.

Nach § 6 Absatz 1 des ÖPNVG liegt die Zuständigkeit und Aufgabenträgerschaft für den straßengebundenen ÖPNV bei den Landkreisen und kreisfreien Städten als freiwillige Aufgabe der Daseinsvorsorge.

Die Leistungen im ÖPNV sind gemäß § 4 Absatz 5 des ÖPNVG auf die schienengebundenen Verkehre auszurichten. Die Aufgabenträgerschaft für diese Verkehre liegt gemäß § 6 Absatz 2 beim Land, daher kann der vorliegende Nahverkehrsplan keine verbindlichen Zielsetzungen und Rahmenvorgaben für den SPNV enthalten.

Nach § 11 Absatz 1 des ÖPNVG haben die Landkreise und kreisfreien Städte einen Nahverkehrsplan als ÖPNV-Rahmenplan aufzustellen.

Die Mindestinhalte nach § 11 Absatz 3 des ÖPNVG sind:

- *„eine Bestandsaufnahme der vorhandenen Einrichtungen und Strukturen sowie der Bedienung im öffentlichen Personennahverkehr;*
- *eine Bewertung der Bestandsaufnahme (Verkehrsanalyse);*
- *eine Abschätzung des im Planungszeitraum zu erwartenden Verkehrsaufkommens im motorisierten Individualverkehr und im öffentlichen Personennahverkehr (Verkehrsprognose);*
- *Ziele und Rahmenvorgaben für die Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs;*

- *Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen zur Verwirklichung einer möglichst weitreichenden Barrierefreiheit im öffentlichen Personennahverkehr.*²

Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) sieht nach § 8 Absatz 3 für die Aufgabenträger die Erstellung eines Nahverkehrsplans vor, um „die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr“³ zu gewährleisten und dazu „die Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes, dessen Umweltqualität sowie die Vorgaben für die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen“⁴ zu definieren.

Barrierefreiheit

Das Gesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz – BGG) verfolgt das Ziel, „die Benachteiligung von Menschen mit Behinderungen zu beseitigen und zu verhindern sowie ihre gleichberechtigte Teilhabe am Leben in der Gesellschaft zu gewährleisten und ihnen eine selbstbestimmte Lebensführung zu ermöglichen.“⁵ Dabei wird ihren besonderen Bedürfnissen Rechnung getragen.

Die Barrierefreiheit des ÖPNV ist ein wichtiges gesellschaftspolitisches Ziel. Nach § 8 Absatz 3 des PBefG hat der Nahverkehrsplan „die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Die in Satz 3 genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. Im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen.“⁶

2.1.2. Vergabe- und Genehmigungsverfahren für Verkehrsleistungen

Der Rahmen für Vergabe- und Genehmigungsverfahren wird durch das europäische und das nationale Recht gesetzt. Oberhalb der von der EU vorgeschriebenen Schwellenwerte (aktuell 221.000 Euro für Liefer- und Dienstleistungsaufträge) findet das europäische Recht Anwendung – die Verordnung (EG) 1370/2007 des Europäischen Parlaments und

² § 11 Absatz 3 ÖPNVG.

³ § 8 Absatz 3 PBefG.

⁴ § 8 Absatz 3 PBefG.

⁵ § 1 Absatz 1 BGG.

⁶ § 8 Absatz 3 PBefG.

des Rates über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße (VO (EG) Nr. 1370/2007). Unterhalb der Schwellenwerte gilt das nationale Recht (Vergabe- und Vertragsordnung für Leistungen (VOL/A und VOL/B), Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkung (GWB) und das PBefG).

Die 2009 in Kraft getretene VO (EG) Nr. 1370/2007 enthält Regelungen über die Vergabe von Verkehrsleistungen sowie Anforderungen über die beihilferechtskonforme Finanzierung im ÖPNV durch die zuständigen Behörden.⁷ Der nationale Rechtsrahmen wurde mit der Novellierung des PBefG zum 1. Januar 2013 angepasst.

Die VO (EG) Nr. 1370/2007 sieht grundsätzlich eine wettbewerbliche Vergabe von Verkehrsleistungen vor. Gemäß Artikel 5 Absatz 4 Unterabsatz 1 VO (EG) Nr. 1370/2007 können die zuständigen Behörden entscheiden, öffentliche Dienstleistungsaufträge direkt – also ohne Durchführung eines vorherigen wettbewerblichen Vergabeverfahrens – unter Beachtung der jeweiligen Schwellenwerte zu vergeben, sofern dies nicht nach nationalem Recht untersagt ist.

Für das wettbewerbliche Verfahren ist nach VO (EG) Nr. 1370/2007 ein zweistufiges Vergabeverfahren vorgegeben: Bevor eine Vergabe der Verkehrsleistungen durchgeführt werden kann, ist interessierten Unternehmen durch eine Vorabbekanntmachung im EU-Amtsblatt die Möglichkeit zu geben, die Leistung eigenwirtschaftlich zu beantragen. Die Vorabbekanntmachung enthält die einzuhaltenden Standards der ausreichenden Verkehrsbedienung (Qualitäts- und Bedienungsstandards) und ist aus dem Nahverkehrsplan oder einer sonstigen, vom zuständigen Gremium beschlossenen Planung abzuleiten. Sie öffnet ein Zeitfenster von drei Monaten für eigenwirtschaftliche Anträge. Wird von mehreren Verkehrsunternehmen ein eigenwirtschaftlicher Antrag gestellt, erfolgt die Vergabe ebenfalls wettbewerblich. Sofern kein oder kein genehmigungsfähiger eigenwirtschaftlicher Antrag eingegangen ist, erfolgt die Vergabe nach Durchführung eines Vergabeverfahrens im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages.

Bis zur letzten Änderung des PBefG im Jahr 2013 war festgelegt, dass dasjenige Verkehrsunternehmen, das eine Linienverkehrsgenehmigung innehatte, das Recht hatte, diese nach Ablauf wieder zu erhalten („Altunternehmerprivileg“, § 13 PBefG). Eingriffe durch die Politik oder Verwaltung waren daher nur begrenzt oder gar nicht möglich. Die

⁷ Für die Neuregelung der Vergabe von SPNV-Aufträgen wurde die Verordnung novelliert (Verordnung EU 2016/2338, am 24.12.2017 in Kraft getreten), mit dem Ziel, Qualität, Transparenz, Effizienz und Leistungsfähigkeit des öffentlichen SPNV zu verbessern.

seit Dezember 2009 geltende VO (EG) Nr. 1370/2007 und das im Jahr 2013 novellierte PBefG fordern nun mehr Wettbewerb, wodurch zwingend ein wettbewerbliches Vergabeverfahren stattfinden muss.

Bisher wurden die Linien im Landkreis zu einem hohen Anteil eigenwirtschaftlich erbracht. Das bedeutet, dass über die ihnen gesetzlich zustehenden öffentlichen Mittel hinaus keine weitere Subventionierung durch den Aufgabenträger erfolgt. Zu den öffentlichen Mitteln, welche die Eigenwirtschaftlichkeit nicht berühren, zählen z. B. Zuschüsse zum Kauf neuer Busse, der Ausgleich für vergünstigte Tarife für Schüler und Auszubildende (§ 15 ÖPNVG) und der Ausgleich für die unentgeltliche Beförderung Schwerbehinderter (§ 228 SGB IX Neuntes Sozialgesetzbuch).

Gemäß § 8 Absatz 3a PBefG hat die Genehmigungsbehörde die Ziele und Rahmenvorgaben des Nahverkehrsplans zu berücksichtigen. Sie kann nach § 13 Absatz 2a PBefG eigenwirtschaftliche Genehmigungsanträge unter anderem dann versagen, wenn der beantragte Verkehr nicht die im Nahverkehrsplan definierte ausreichende Verkehrsbedien­ung erfüllt. Liegen mehrere Genehmigungsanträge für denselben Verkehr vor, stellt der Nahverkehrsplan einen Maßstab für die Bewertung der Anträge und schließlich die Erteilung der Linienverkehrsgenehmigung dar. Der Nahverkehrsplan soll auch dazu dienen, den Verkehrsunternehmen eine Planungssicherheit zu geben und es ihnen zu ermöglichen, sich rechtzeitig auf die Anforderungen des ÖPNV einzustellen, die der jeweilige Aufgabenträger in seinem Zuständigkeitsbereich festlegt.

2.1.3. Definition der ausreichenden Verkehrsbedien­ung

Bei der Definition der ausreichenden Verkehrsbedien­ung im Sinne des § 8 Absatz 3 PBefG besitzt der Aufgabenträger einen weiten Planungsspielraum. Die Standards sollten so konkret sein, dass die Genehmigungsbehörde eindeutig feststellen kann, ob ein eigenwirtschaftlicher Antrag auf Erteilung einer Linienverkehrsgenehmigung den Vorgaben des Nahverkehrsplans entspricht.

In wirtschaftlicher bzw. finanzieller Hinsicht ist abzuwägen, dass die in einem Nahverkehrsplan festgelegten Standards nur dann verwirklicht werden können, wenn entweder ein Verkehrsunternehmen zur eigenwirtschaftlichen Erbringung bereit ist oder der Aufgabenträger in der Lage ist, den Nahverkehrsplan durch die Bestellung und damit die Finanzierung gemeinwirtschaftlicher Verkehre umzusetzen. Es besteht jedoch keine Pflicht zur Planbefolgung und keine Selbstbindung des Landkreises durch Erstellung des

Nahverkehrsplans (vgl. § 5 ÖPNVG). Der Landkreis hat bei der Umsetzung des Nahverkehrsplans sein pflichtgemäßes Ermessen auszuüben.

2.2. Übergeordnete Planungen und rahmengebende Prozesse

Im Folgenden sind übergeordnete Ziele und Rahmenvorgaben dargestellt, die bei den Planungen des ÖPNV zu berücksichtigen sind.

2.2.1. Generalverkehrsplan Baden-Württemberg 2010

Der Generalverkehrsplan Baden-Württemberg (GVP) wurde im Jahr 2010 beschlossen und umfasst einen Planungshorizont bis 2025. Die Landesregierung legt darin die Grundlagen und Ziele der Verkehrspolitik für eine nachhaltige und zukunftsfähige Mobilität fest.

Das Ziel des GVP ist es, eine durchgehende Vernetzung der Verkehrssysteme *„unter Berücksichtigung gesellschafts-, wirtschafts- und umweltpolitischer Entwicklungen“*⁸ zu schaffen. Die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung und der Wirtschaft sind mit den Zielen einer nachhaltigen Mobilität in Einklang zu bringen.

Im Folgenden sind wichtige und für den Landkreis Reutlingen relevante Kernaussagen des GVP zum ÖPNV zusammenfassend dargestellt:

Schienerpersonennahverkehr/Integraler Taktfahrplan (ITF)

*„Das Land plant, vorrangig Lücken im landesweiten Angebot zu schließen und Kapazitätsengpässe zu beseitigen. [...] Wesentliche Elemente für die Bestimmung des zukünftigen Bedarfs an SPNV-Leistungen sind insbesondere die demographische Entwicklung im Land und eine ausgewogene räumliche Verteilung des Verkehrsangebots.“*⁹

*„Über alle Landesteile hinweg strebt das Land einen Ausbau der Infrastruktur an, um erweiterte Bedienkonzepte im SPNV zu realisieren. Zu den größeren Vorhaben zählen beispielsweise [...] die Regionalstadtbahn Neckar-Alb.“*¹⁰

⁸ Generalverkehrsplan Baden-Württemberg 2010, Seite 11.

⁹ Generalverkehrsplan Baden-Württemberg 2010, Seite 106.

¹⁰ Generalverkehrsplan Baden-Württemberg 2010, Seite 107.

„Im ITF ist grundsätzlich ein Stundentakt von 6 Uhr bis 21 Uhr an Werktagen und ein Zweistundentakt zwischen Samstag 12 Uhr und Sonntag 21 Uhr vorgesehen. Diese Grundversorgung wird durch ein Basissystem (Regionalbahn) sichergestellt.“¹¹

ÖPNV – Flexible Bedienkonzepte

Das Land strebt die Stärkung alternativer Bedienungsformen im straßengebundenen ÖPNV an. Diese bieten die Möglichkeit, den ÖPNV in Zeiten zu ergänzen, in denen kein oder nur ein geringes Angebot und eine geringe Nachfrage existiert.¹²

„Die Aufgabenträger im straßengebundenen ÖPNV sind aufgefordert, die Überlegungen zur Flexibilisierung der Bedienangebote vor allem dort fortzusetzen, wo dadurch bestimmte Zielgruppen besser erreicht und neue Angebote im ÖPNV geschaffen oder vorhandene Angebote aufrecht erhalten werden können, die im regulären Linienverkehr nicht wirtschaftlich betrieben werden könnten.“¹³

Tourismus und ÖPNV

Für Tourismusregionen (z. B. Schwäbische Alb) wird im GVP des Landes eine enge Vernetzung von touristischen Verkehren und dem regulären ÖPNV gefordert. Ziel ist es, den Anteil der Freizeitreisenden, die den ÖPNV nutzen, zu erhöhen.¹⁴

Fahrradmitnahme im ÖPNV

„Im Zuge der landesweiten Ausschreibungen im SPNV soll eine einheitlich kostenlose Fahrradmitnahme im SPNV außerhalb der Hauptverkehrszeiten Montag bis Freitag von 6 bis 9 Uhr umgesetzt werden.“¹⁵ Die Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV sollen nach Möglichkeit die Fahrradmitnahme im Linienverkehr verbessern.¹⁶

Demographischer Wandel und Barrierefreiheit

Der demographische Wandel führt zu Veränderungen der Mobilitätsbedürfnisse und der Verkehrsnachfrage. Insbesondere die *„Anforderungen an die Haltestellendichte, den Fahrplan, den Komfort, die Sicherheit und die Benutzerfreundlichkeit öffentlicher*

¹¹ Generalverkehrsplan Baden-Württemberg 2010, Seite 108.

¹² Vgl. Generalverkehrsplan Baden-Württemberg 2010, Seite 131.

¹³ Generalverkehrsplan Baden-Württemberg 2010, Seite 132.

¹⁴ Vgl. Generalverkehrsplan Baden-Württemberg 2010, Seite 22.

¹⁵ Generalverkehrsplan Baden-Württemberg 2010, Seite 130.

¹⁶ Vgl. Generalverkehrsplan Baden-Württemberg 2010, Seite 30.

*Verkehrsmittel steigen.*¹⁷ Durch die steigende Zahl älterer Menschen gewinnt der barrierefreie Zugang zum ÖPNV (z. B. höhengleiche Einstiege, optische und akustische Fahrgastinformation) zunehmend an Bedeutung. Für sensorisch oder in ihrer Mobilität eingeschränkte Menschen soll die Barrierefreiheit im ÖPNV schrittweise umgesetzt werden.¹⁸

2.2.2. Landesentwicklungsplan 2002 Baden-Württemberg

Der Landesentwicklungsplan (LEP) stellt den Rahmen für die räumliche Entwicklung in Baden-Württemberg dar und setzt dabei das 1998 novellierte Raumordnungsgesetz um. Im LEP definiert das Land wichtige Ziele und Planungsgrundlagen für die Weiterentwicklung des ÖPNV.

Das Land unterteilt die verschiedenen Räume in Kategorien, um den jeweiligen Anforderungen durch spezifische Zielsetzungen gerecht zu werden. Die Städte und Gemeinden im Landkreis Reutlingen sind den Raumkategorien Verdichtungsraum, Randzone um die Verdichtungsräume und dem ländlichen Raum zugeordnet.

Ferner enthält der LEP Landesentwicklungsachsen, die zwischen den Verdichtungsräumen sowie den Oberzentren und Mittelzentren die Verkehrs- und Versorgungsinfrastruktur bündeln. Für die Region Neckar-Alb weist der LEP folgende Entwicklungsachsen aus:

- Reutlingen/Tübingen (– Stuttgart)
- Reutlingen/Tübingen – Metzingen (– Nürtingen)
- Reutlingen/Tübingen (– Riedlingen)
- Reutlingen/Tübingen – Hechingen – Balingen – Albstadt (– Sigmaringen)
- Reutlingen/Tübingen – Hechingen – Balingen (– Rottweil)
- Reutlingen/Tübingen – Rottenburg am Neckar (– Horb am Neckar)

¹⁷ Generalverkehrsplan Baden-Württemberg 2010, Seite 17.

¹⁸ Vgl. Generalverkehrsplan Baden-Württemberg 2010, Seite 17.

Für die Weiterentwicklung der Verkehrs- und Versorgungsinfrastruktur legt der LEP folgende, für den Nahverkehrsplan relevante Grundsätze fest:

- *„Durch ein erweitertes Verkehrsangebot und den weiteren Ausbau der Infrastruktur soll der öffentliche Personennahverkehr einen möglichst hohen Anteil am motorisierten Verkehr übernehmen.“¹⁹ (Grundsatz 2.2.3.5)*
- *„Die Zentralen Orte sollen [...] mit öffentlichen Verkehrsmitteln und durch eine verbesserte Straßeninfrastruktur zeitgünstig, kostengerecht und umweltschonend erreichbar sein.“²⁰ (Grundsatz 2.5.4)*
- *„Das Verkehrswesen ist so zu gestalten, dass es zu der angestrebten Entwicklung des Landes und seiner Teilräume sowie zur Festigung des Netzes der Zentralen Orte und zur Ausgestaltung der Entwicklungsachsen beiträgt.“²¹ (Grundsatz 4.1.1)*
„In den schwächer besiedelten Landesteilen soll ein Grundangebot im öffentlichen Personennahverkehr auf Schiene und Straße gewährleistet sein und durch die Siedlungspolitik unterstützt werden.“²² (Grundsatz 4.1.16)

Darüber hinaus definiert der LEP folgende, für den Landkreis Reutlingen relevante Ziele:

- *„die Stärkung der oberzentralen Funktionen von Reutlingen/Tübingen“*
- *„die Stärkung des Raums Reutlingen/Tübingen [...] als Bindeglied zwischen dem Verdichtungsraum um die Landeshauptstadt Stuttgart und dem Ländlichen Raum der Schwäbischen Alb und des Donauraums, insbesondere entlang der Entwicklungsachsen als Leitlinien der Vernetzung und der Schwerpunktsetzung“²³ (Ziel 6.2.2.3)*

2.2.3. Regionalplan Neckar-Alb 2013

Der Regionalplan 2013 des Regionalverbands Neckar-Alb konkretisiert die Ziele und Grundsätze des LEP 2002 inhaltlich sowie räumlich und formuliert darüber hinausgehende Entwicklungsziele für die Region Neckar-Alb. Insbesondere folgende Festlegungen sind bezüglich des Verkehrs von Bedeutung:

¹⁹ Landesentwicklungsplan 2002 Baden-Württemberg, Seite 17.

²⁰ Landesentwicklungsplan 2002 Baden-Württemberg, Seite 21.

²¹ Landesentwicklungsplan 2002 Baden-Württemberg, Seite 29.

²² Landesentwicklungsplan 2002 Baden-Württemberg, Seite 31.

²³ Landesentwicklungsplan 2002 Baden-Württemberg, Seite 45 f.

Zentrale Orte

Zur Gliederung der Siedlungsstruktur sind zentrale Orte dargestellt. Die zentralörtliche Gliederung in Oberzentrum, Mittelzentren, Unterzentren und Kleinzentren soll die dezentrale Siedlungs- und Wirtschaftsstruktur festigen und die Siedlungsentwicklung unterstützen und koordinieren. Außerdem dient sie zur Bündelung der Verkehrs- und Versorgungsinfrastruktur. Für den Landkreis Reutlingen sind folgende Zentrale Orte im LEP 2002 (Ober- und Mittelzentren) und im Regionalplan 2013 (Unter- und Kleinzentren) festgelegt:

- Oberzentrum: Reutlingen/Tübingen,
- Mittelzentren: Metzingen, Münsingen,
- Unterzentren: Bad Urach, Engstingen, Pfullingen,
- Kleinzentren: Lichtenstein, Pliezhausen, Römerstein, St. Johann, Sonnenbühl, Trochtelfingen, Zwiefalten

Über die im LEP 2002 festgelegten Landesentwicklungsachsen hinaus definiert der Regionalplan 2013 folgende regionale Entwicklungsachsen für den Landkreis Reutlingen:

- Metzingen – Dettingen an der Erms (im Folgenden Dettingen genannt) – Bad Urach – Münsingen (– Ehingen (Donau)),
- Bad Urach – Römerstein (– Laichingen),
- Engstingen – Trochtelfingen (– Gammertingen),
- Engstingen – Münsingen.

ÖPNV/SPNV

Der Regionalplan setzt in den Kapiteln 4.1 Verkehr und 4.1.2 SPNV/ÖPNV folgende Festlegungen für den öffentlichen Verkehr²⁴:

- Zur Verbesserung der Standortgunst der Region Neckar-Alb innerhalb der Metropolregion Stuttgart sind die Verbindungen zum großräumigen Verkehrsnetz in alle Richtungen auszubauen (vgl. Kapitel 4.1 G (4) des Regionalplans). Die bessere Anbindung der Region Neckar-Alb an den Regional- und Fernverkehr über den

²⁴ Im Regionalplan werden Ziele (Z), Grundsätze (G), Vorschläge (V) und nachrichtliche Übernahmen (N) unterschieden.

Bahnknoten Stuttgart und den Filderbahnhof ist durch eine leistungsfähige, kreuzungsfreie, zweigleisige Einschleifung der Neckartalbahn („Wendlinger Kurve“) an die Schnellbahnstrecke Stuttgart – Ulm sowie von Reutlingen – Tübingen über Rottenburg – Horb in Richtung Metropolregion Zürich sicherzustellen (vgl. Kapitel 4.1.2 V (1) des Regionalplans).

- Ausbaumaßnahmen des Schienenverkehrs, insbesondere die Realisierung des Projekts Regional-Stadtbahn Neckar-Alb, sind in Anlehnung an die Machbarkeitsstudie Regional-Stadtbahn Neckar-Alb und an die Standardisierte Bewertung des Regional-Stadtbahn-Netzes besonders zu fördern (vgl. Kap. 4.1.2 G (3) des Regionalplans): Mit der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb sollen die Verkehrserschließung im ÖPNV verbessert und ein wichtiger Beitrag zur Verringerung der CO₂-Emissionen sowie der Feinstaubbelastung geleistet werden.
- Mit der 4. Änderung des Regionalplans, die von der Verbandsversammlung des Regionalverbands am 26.05.2020 beschlossen wurde, wurden außerdem Trassen für den zweigleisigen Ausbau von Schienenstrecken gesichert (vgl. Kap. 4.1.2 Z (4) des Regionalplans). Dies ist insbesondere bei eingleisigen Strecken notwendig, um zusätzliche Züge verkehren lassen zu können und die Übertragung von Verspätungen auf andere Züge zu reduzieren. Im Landkreis Reutlingen betrifft dies die Strecke Metzingen – Bad-Urach.
- Für notwendige Netzerweiterungen sind Trassen für folgende Verbindungen der Regional-Stadtbahn offen zu halten (vgl. Kapitel 4.1.2 Z (4) des Regionalplans):
 - Innenstadtstrecke Reutlingen (zweigleisig)
 - Reutlingen – Engstingen
 - Reutlingen Süd – Eningen unter Achalm (im Folgenden Eningen genannt)
 - Reutlingen – Gomaringen – Nehren (– Mössingen)
- Der Freizeitverkehr auf der Schiene soll als Rückgrat für den Tourismus weiter ausgebaut werden (vgl. Kap. 4.1.2 V (6) des Regionalplans).
- Die flächenhafte Erschließung des Landkreises Reutlingen soll durch Omnibuslinien und deren Abstimmung mit dem Schienenverkehr erreicht werden (vgl. Kapitel 4.1.2 V (7) des Regionalplans). Ziel ist es, ein einheitliches, verknüpftes Verkehrsnetz aufzubauen. Zur Attraktivitätssteigerung gegenüber dem Individualverkehr sollen Schnellbusse eingerichtet und die Omnibusse durch die Einrichtung von Busspuren

sowie deren Bevorrechtigung an Ampelanlagen beschleunigt werden. Zur Einbindung der weniger dicht besiedelten Räume in das öffentliche Nahverkehrssystem soll der ÖPNV durch flexible Angebotsformen (z. B. Anmeldeverkehr, Sammeltaxi) ergänzt werden.

- Dem barrierefreien Zugang an Bahnhöfen und Haltestellen, der Fahrzeuge und der Fahrgastinformation kommt im Hinblick auf die Daseinsvorsorge eine große Bedeutung zu (vgl. Kap. 4.1.2 V (8) des Regionalplans).

2.2.4. Zielkonzept 2025 für den Schienenpersonennahverkehr in Baden-Württemberg

Das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg hat im Sommer 2014 ein Zielkonzept 2025 für den SPNV in Baden-Württemberg herausgegeben, in dem ein Angebotskonzept und Angebotsstandards für den vom Land bestellten und finanzierten SPNV definiert werden. Im Folgenden sind wichtige und für den Landkreis Reutlingen relevante Kernaussagen zusammenfassend dargestellt.

Mit einem landesweiten Stundentakt von 5:00 bis 24:00 Uhr als Mindeststandard auf allen Strecken wird das Ziel verfolgt, den SPNV in allen Regionen des Landes als vollwertige Alternative zum MIV in der öffentlichen Wahrnehmung zu verankern. Die Angebotsverdichtungen über diesen Grundstandard hinaus folgen zukünftig landeseinheitlich klaren, an der Nachfrage und am Potential orientierten differenzierten Standardklassen. Das Angebot wird durch ein systematisches stündliches Expresszugnetz zwischen den Oberzentren in den Verdichtungsräumen und den ländlichen Räumen komplettiert.

Das SPNV-Angebot im Land wird nach den Grundprinzipien des ITF weiterentwickelt. Kennzeichen des ITF sind die regelmäßige Bedienung aller Orte mit Bahnhof/Haltepunkt, die feste, leicht merkbare zeitliche Vertaktung der Angebotslinien sowie systematische Umsteigebeziehungen mit möglichst kurzen Übergangszeiten zwischen den regelmäßig verkehrenden Angebotslinien in Knotenbahnhöfen.

Neue SPNV-Haltestellen auf vorhandenen Strecken sollen zur Steigerung der Nachfrage umgesetzt werden. Voraussetzung ist, dass die nötige Fahrzeit (Umlauf und Anschlüsse) vorhanden und die Wirtschaftlichkeit hergestellt sind.

Das Angebotskonzept sieht folgende Standards nach Nachfrageklassen vor:

SPNV-Angebotsstandards des Landes

Klasse	Fahrgäste pro Tag	Zugangebot	Zugpaare pro Woche
I	bis 5.000	Stundentakt (ggf. Verstärker in der Hauptverkehrszeit)	129 (140)
II	5.000 bis 10.000	2 Zugpaare pro Stunde (ggf. Verstärker zur Hauptverkehrszeit)	244 (284)
III	10.000 bis 15.000	3 Zugpaare pro Stunde	366
IV	mehr als 15.000	4 oder im Einzelfall 5 Zugpaare pro Stunde	460 oder mehr

Tabelle 2-1: SPNV-Angebotsstandards des Landes²⁵

Die Strecke Tübingen – Reutlingen – Stuttgart gehört zur Klasse IV und zum landesweiten Expressnetz. Dieses sieht schnelle Expresszug-Verbindungen zwischen den Oberzentren im Stundentakt vor. Die Strecke Metzingen – Bad Urach ist der Klasse I zuzuordnen.

2.2.5. Elektrifizierungskonzept Land

Mit dem Elektrifizierungskonzept verfolgt das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg das Ziel, in Zukunft eine landesweite Elektrifizierung im SPNV zu erreichen. Das Konzept unterscheidet hierbei zwischen

- Strecken, die in Bau oder Planung sind,
- Strecken mit vordringlichem Bedarf oder Lückenschlüsse und
- Strecken mit langfristigem Bedarf.

Die Umsetzung der Ziele erfolgt stufenweise und ist in verschiedene Projektabschnitte eingeteilt. Im ersten Schritt werden Vorhaben realisiert, die sich bereits in Bau oder Planung befinden. Davon betroffen sind unter anderem die Regional-Stadtbahn Neckar-Alb z. B. mit der Ermstalbahn und der Ammertalbahn sowie die Schönbuchbahn. Der zweite Schritt umfasst Strecken mit vordringlichem Bedarf oder Lückenschluss wie beispielsweise die Zollern-Alb-Bahn 1 (Albstadt-Ebingen – Sigmaringen). Im dritten Schritt werden Strecken mit langfristigem Bedarf und die fahrzeugseitige Elektrifizierung

²⁵ Vgl. Zielkonzept 2025 für den Schienenpersonennahverkehr in Baden-Württemberg, Seite 13.

untersucht. Dies betrifft Strecken, für die eine Elektrifizierung erst langfristig möglich ist. In dieser Kategorie befindet sich beispielsweise die Schwäbische Alb-Bahn.

2.2.6. Reaktivierung von Schienenstrecken des Schienenpersonennahverkehrs

Im Rahmen einer Machbarkeitsuntersuchung prüft das Land die Förderung der Reaktivierung von Schienenstrecken für den SPNV. Die Ergebnisse der Untersuchung bilden die Grundlage für die Auswahl und Förderung der jeweiligen Strecken. Im Landkreis Reutlingen wurden die vorgeschlagenen Strecken Engstingen – Gammertingen, Engstingen – Schelklingen, Reutlingen – Engstingen und Reutlingen – Gomaringen für die Phase 1 der Machbarkeitsuntersuchung berücksichtigt. In dieser Phase soll eine vereinfachte Nachfrageanalyse (grobe Ermittlung des Fahrgastpotentials) durchgeführt werden. Anschließend erfolgen in Phase 2 eine vertiefte Untersuchung des Fahrgastpotentials und eine Abschätzung der notwendigen Infrastrukturkosten.

2.2.7. Bike and Ride-Leitfaden des Landes

Das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg veröffentlichte im November 2019 einen Leitfaden für die Planung und Gestaltung von Bike and Ride-Anlagen (B+R). Dieser gibt einen Überblick über verschiedene Ausgestaltungsmöglichkeiten von B+R-Anlagen und Empfehlungen für die bedarfsgerechte Planung und den nutzerorientierten Betrieb.

Im Leitfaden werden unter anderem folgende Grundanforderungen und Empfehlungen für Qualitätsstandards von B+R-Anlagen definiert:

- Standsicherheit und Diebstahlschutz für Fahrräder sowie ein ausreichendes Platzangebot
- Barrierefreie Zugänglichkeit der Anlagen
- Direkte Zuordnung der B+R-Anlagen zu Haltestellen und gute Erreichbarkeit über das Radverkehrsnetz
- Bedarfsabschätzung für die Ermittlung von Art, Größe und Lage der Anlage
- Mindestens 75 % der B+R-Stellplätze sollen überdacht sein
- Dynamische und bedarfsgesteuerte Beleuchtung

Für den Neu-, Aus- und Umbau von B+R-Anlagen gibt es verschiedene Fördermöglichkeiten des Landes und Bundes, z. B. über das Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG), die Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Verkehr zur Durchführung des LGVFG und die Kommunalrichtlinie des Bundes.

2.2.8. Planungen zur Regional-Stadtbahn Neckar-Alb

Die Regional-Stadtbahn Neckar-Alb ist ein Schienenverkehrsprojekt, bei dem Städte und Gemeinden in der Region Neckar-Alb durch ein Zweisystem-Stadtbahnsystem miteinander verbunden werden. Ziel ist es, umsteigefrei im Halbstundentakt vom Umland in die Zentren zu gelangen. Dabei werden die im Umland bestehenden Eisenbahnstrecken genutzt, ausgebaut und mit den neu zu bauenden Innenstadtbereichen über Straßenbahnstrecken verbunden, die dort die Feinerschließung sicherstellen.

Die Umsetzung der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb wird von den sechs Partnern des Regional-Stadtbahn-Projektes, den Landkreisen Reutlingen und Tübingen, dem Zollernalbkreis, der Stadt Reutlingen und Universitätsstadt Tübingen sowie dem Regionalverband Neckar-Alb gemeinsam verfolgt. Hierzu wurde im Jahr 2019 der Zweckverband Regional-Stadtbahn Neckar-Alb gegründet. Er arbeitet eng mit den Landkreisen, den Städten und Gemeinden in der Region, den Schieneninfrastrukturbetreibern und dem Land Baden-Württemberg zusammen. Grundlage für die Umsetzung des Regional-Stadtbahn-Projektes ist eine Förderung durch den Bund und das Land Baden-Württemberg im Rahmen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG).

Das Projekt der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb umfasst die folgenden Ausbaustrecken:

- Ammertalbahn (Tübingen – Herrenberg)
- Neckar-Alb-Bahn (Metzingen – Reutlingen – Tübingen)
- Ermstalbahn (Bad Urach – Metzingen)
- Obere Neckarbahn (Tübingen – Rottenburg – Horb)
- Zollern-Alb-Bahn 1 (ZAB 1, Tübingen – Albstadt-Ebingen)
- Zollern-Alb-Bahn 2 (ZAB 2, Hechingen – Burladingen)

Es sind die folgenden Neubaustrecken und Reaktivierungen vorgesehen:

- Talgangbahn (Albstadt-Ebingen – Albstadt-Onstmettingen)
- Innerstädtische Neubaustrecken im Oberzentrum Reutlingen-Tübingen
- Gomaringer Spange (Reutlingen – Nehren)
- Echaztalbahn mit Alaufstieg (Pfullingen – Kleinengstingen)

In der nachfolgenden Abbildung ist der geplante Netzplan der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb im Zielzustand dargestellt.

Geplanter Netzplan der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb im Zielzustand

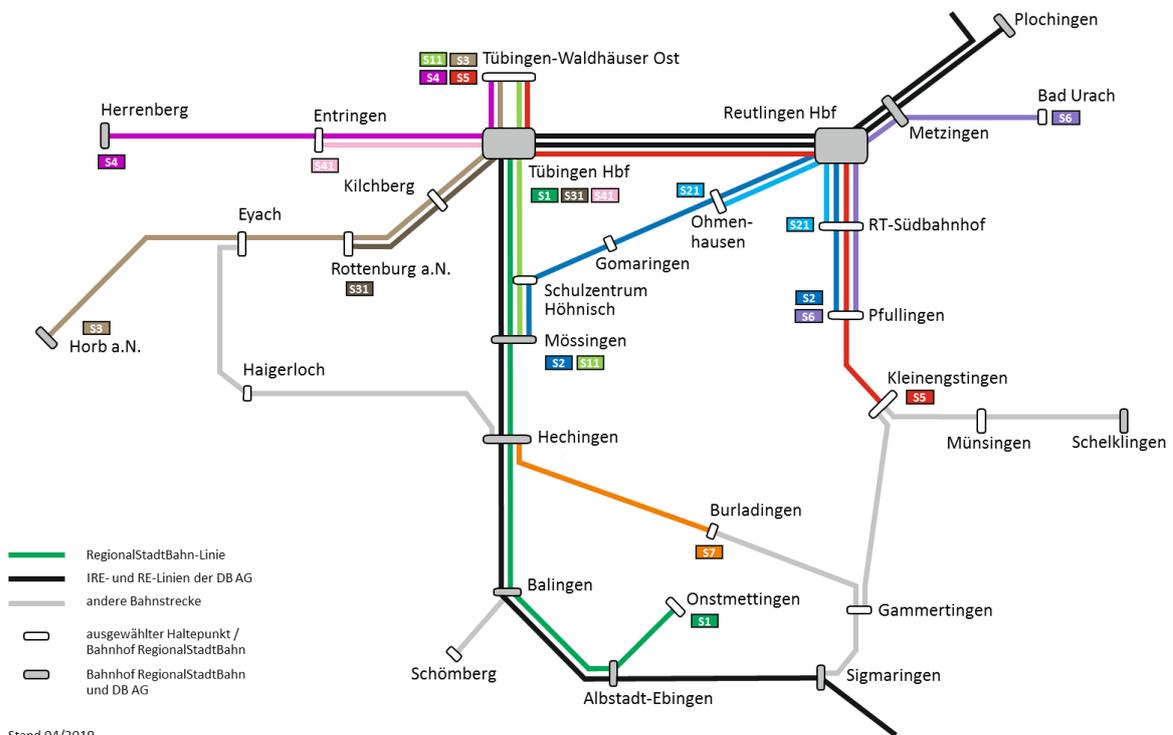


Abbildung 2-1: Geplanter Netzplan der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb im Zielzustand²⁶

In einem ersten Schritt befindet sich aktuell Modul 1 in der Realisierung. Modul 1 beinhaltet auf der Ermstalbahn (Metzingen – Bad Urach) die Elektrifizierung der Strecke, die Verlängerung der bestehenden Bahnsteige sowie den Bau eines zusätzlichen Kreuzungsbahnhofs in Dettingen-Gsaidt. Hierdurch werden der Einsatz längerer Zugverbände und ein Halbstundentakt auf der Ermstalbahn ermöglicht, sodass die Kapazität der Strecke deutlich gesteigert wird. Zudem wird im Rahmen von Modul 1 die

²⁶ www.regional-stadtbahn.de.

Ammertalbahn (Tübingen – Herrenberg) ausgebaut und elektrifiziert sowie vier weitere Haltepunkte auf der Neckartalbahn (Stuttgart – Reutlingen – Tübingen) in den Städten Reutlingen und Tübingen errichtet.

Mit Inbetriebnahme von Modul 1 ist

- an Werktagen außer Samstag in der Zeit von ca. 05:00 bis ca. 23:00 Uhr ein Stundentakt mit einer Verdichtung zum Halbstundentakt in der Zeit von ca. 06:00 bis ca. 20:00 Uhr,
- an Samstagen ein Stundentakt in der Zeit von ca. 05:20 bis ca. 23:00 Uhr und
- an Sonn- und Feiertagen ein Stundentakt in der Zeit von ca. 08:00 bis ca. 23:00 Uhr vorgesehen.

Das bedeutet, auf der Ermstalbahn werden an Werktagen außer Samstag 34 Fahrtenpaare verkehren, an Samstagen 19 Fahrtenpaare und an Sonn- und Feiertagen 17 Fahrtenpaare. Die Inbetriebnahme ist zum Fahrplanwechsel im Dezember 2022 vorgesehen.

In einem weiteren Schritt sollen die übrigen Teilstrecken der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb zur Umsetzung kommen. Dazu gehören im Landkreis die Innenstadtstrecke Reutlingen, der Streckenabschnitt Reutlingen-Südbahnhof – Engstingen und die Gomaringer Spange. Die Strecken im Landkreis Reutlingen werden Teil des Gesamtantrags nach dem GVFG sein.

Im Zuge der Umsetzung der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb sollen zusätzliche Park and Ride-Möglichkeiten (P+R) geschaffen werden (z. B. in Lichtenstein).

2.2.9. Luftreinhalteplan für die Stadt Reutlingen

Im März 2018 ist die vom Regierungspräsidium Tübingen erstellte 4. Fortschreibung des Luftreinhalteplans für die Stadt Reutlingen mit der Gemeinde Eningen in Kraft getreten. Im Luftreinhalteplan sind zwölf Maßnahmen festgesetzt, die zur Einhaltung der Immissionsgrenzwerte im Stadtgebiet führen sollen. Ein Teil der Maßnahmen bezieht sich auf den Busverkehr. Dazu gehören unter anderem die Umsetzung des Stadtbuskonzeptes und die Elektrifizierung der Stadtbusse in der Lederstraße.

Eine weitere Maßnahme ist die Verbesserung von Carsharing und der Ausbau multimodaler Mobilitätsknotenpunkte. Mit Fahrradabstellplätzen und Stellplätzen für Personenkraftwagen (Pkw), Carsharing und Bikeshaaring sollen Umsteigepunkte auf den ÖPNV/SPNV geschaffen werden. Die Auswahl verschiedener Verkehrsmittel soll den Nutzern eine auf die individuellen Bedürfnisse angepasste Mobilität ermöglichen.

Ferner nennt der Luftreinhalteplan Maßnahmen wie ein betriebliches Mobilitätsmanagement für größere Unternehmen in Reutlingen sowie die Planung und Umsetzung der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb.²⁷

Das Regierungspräsidium Tübingen ist derzeit dabei, den Luftreinhalteplan für die Stadt Reutlingen mit der Gemeinde Eningen fortzuschreiben. Die 5. Fortschreibung des Luftreinhalteplans soll weitere Maßnahmen zur Einhaltung der Stickstoffdioxid-Grenzwerte enthalten. Dazu gehören die temporäre verkehrsmengenabhängige Fahrspurreduzierung in der Lederstraße, die technische Kontrolle des LKW-Durchfahrtsverbots auf innerstädtischen Strecken und Geschwindigkeitsbegrenzungen auf Tempo 40 für einige innerstädtische Straßenabschnitte.²⁸

2.2.10. Stadtbuskonzept Reutlingen

Im September 2019 setzten die Städte Reutlingen und Pfullingen sowie die Gemeinden Eningen, Pliezhausen und Walddorfhäslach gemeinsam mit der Reutlinger Stadtverkehrsgesellschaft mbH Hogenmüller & Kull Co. KG ein neues Konzept für den Stadtverkehr um. Mit der Neustrukturierung des Stadtverkehrs soll die Lebensqualität erhöht, eine attraktive Alternative zum MIV geschaffen und neue Fahrgäste für den ÖPNV gewonnen werden. Dies soll durch neue Linien, neue Haltestellen und die Verdichtung des Fahrplans erreicht werden. Ferner schließen Quartiersbuslinien Lücken und binden schwierig befahrbare Wohngebiete an den ÖPNV an.²⁹

²⁷ Vgl. Luftreinhalteplan für den Regierungsbezirk Tübingen, Teilplan Stadt Reutlingen mit Eningen unter Achalm, 4. Fortschreibung, März 2018.

²⁸ Vgl. www.rp.baden-wuerttemberg.de, Luftreinhalteplan für die Stadt Reutlingen.

²⁹ Vgl. www.der-neue-nahverkehr.de.

2.2.11. Planungen zum Bahnhof Merklingen

In Merklingen entsteht an der geplanten Schnellbahnstrecke von Stuttgart nach Ulm ein neuer Regionalbahnhof. Die Inbetriebnahme ist für Ende 2022 geplant.³⁰

Der künftige Bahnhof in Merklingen bietet Fahrgästen stündliche RE-Verbindungen nach Ulm mit einer Fahrzeit von ca. 10 Minuten. Die Fahrzeit nach Stuttgart zum Hauptbahnhof verkürzt sich auf ca. 30 Minuten und zum Flughafen bzw. zur Messe auf ca. 20 Minuten.³¹ Im Zuge der Baumaßnahmen soll zudem eine P+R-Anlage beim geplanten Bahnhalt in Merklingen eingerichtet werden.

2.2.12. Radverkehrskonzept und Machbarkeitsstudie Radschnellwege

Der Landkreis Reutlingen schreibt derzeit das Radverkehrskonzept 2020-2024 fort. Die Fertigstellung des Konzeptes ist bis Ende 2020 vorgesehen. Ziel des Radverkehrskonzeptes ist es, *„den Straßenbaulastträgern des Bundes und des Landes begründete Empfehlungen für die Priorisierung erforderlicher Maßnahmen zum Bau oder zur Verbesserung von Radwegen entlang der Bundes- und Landesstraßen zu geben.“*³²

Grundlage für das Radverkehrskonzept ist ein Netzkonzept, welches das bestehende Radwegenetz aller Straßenbaulastträger, die Routen des RadNetzes Baden-Württemberg und die Landesfernwege abbildet. Es umfasst auch die Maßnahmen der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb sowie die Vorzugstrassen der Radschnellwege im Landkreis. Auf Basis des Netzkonzeptes werden Maßnahmen für die Weiterentwicklung des Radwegenetzes für die kommenden Jahre definiert.

Für die Strecken

- Tübingen – Reutlingen (in Kooperation mit dem Landkreis Tübingen),
- Reutlingen – Bad Urach mit Querverbindung Eningen – Metzingen und
- Reutlingen – Pfullingen – Lichtenstein

liegen Machbarkeitsstudien für Radschnellwege mit folgenden Ergebnissen vor:

³⁰ Vgl. www.vm.baden-wuerttemberg.de, Regionalbahnhof Merklingen.

³¹ Vgl. www.vm.baden-wuerttemberg.de, Regionalbahnhof Merklingen.

³² Radverkehrskonzept 2020-2024, Seite 4.

Die Machbarkeitsstudie für die Strecke Tübingen – Reutlingen zeigt, dass für die Strecke vom Potential (Anzahl der zu erwartenden Radfahrenden) eine Empfehlung für die Umsetzung der Trasse als Radschnellweg vorliegt.

Die Machbarkeitsuntersuchung der Strecke Reutlingen – Pfullingen – Lichtenstein zeigt, dass die Verbindung von Reutlingen nach Pfullingen als umsetzungswürdig eingestuft wird. Für die Strecken Reutlingen – Bad Urach und Metzingen – Eningen – Pfullingen gibt es kein ausreichendes Potential für die Umsetzung eines Radschnellweges.

2.2.13. Rahmenkonzept Biosphärengebiet Schwäbische Alb

Im Mai 2009 wurde das Biosphärengebiet Schwäbische Alb von der UNESCO als Biosphärenreservat anerkannt. Damit war der Auftrag verbunden, ein Rahmenkonzept zu erstellen. Das Rahmenkonzept wurde nach einem breiten Beteiligungsprozess mit Bürgerinnen und Bürgern, Experten, weiteren Akteuren und politisch Verantwortlichen der Region 2012 fertiggestellt. Es stellt den Handlungsrahmen für das Biosphärengebiet dar, das heißt, welche Entwicklungen angestoßen, gefördert und gebündelt werden. Im Themenfeld „Kommunale Entwicklung, Planung und Verkehr“ wurde für den Bereich Mobilität ein Leitbild, Entwicklungsziele und Teilziele sowie ein Leitprojekt definiert.

Leitbild:

„Der öffentliche Personennahverkehr, weitere Mobilitätsangebote und Infrastrukturen für Elektromobilität sind optimal vernetzt und auf die Bedürfnisse der Gäste sowie der Menschen im Gebiet ausgerichtet.“

In allen übergeordneten Themenfeldern wie Flächenverbrauch, Profilbildung, Daseinsvorsorge, Mobilität, Energie und Kommunikation ist das gemeinsam getragene Ziel, besser als die aktuellen rechtlichen Vorgaben oder Absichtserklärungen zu sein.“³³

Entwicklungsziele und Teilziele:

„Den öffentlichen Verkehr, alternative Mobilitätsangebote und Infrastrukturen für Elektromobilität konsequent ausbauen und auf die Bedürfnisse der Menschen der Region sowie der Gäste ausrichten.“

³³ Rahmenkonzept Biosphärengebiet, Band 2: Unsere Strategie, S. 90.

- *Den ÖPNV-Anteil im Freizeitverkehr deutlich steigern.*
- *Die regelmäßige Erreichbarkeit ins Biosphärengebiet und innerhalb des Biosphärengebiets mit öffentlichen Verkehrsmitteln stetig erhöhen.*
- *Die Fahrtzeiten verkürzen und die Taktfrequenz durch abgestimmte Fahrpläne und bessere Anschlussverbindungen erhöhen.*
- *Der Pkw-Verkehr nimmt jährlich nachweislich zugunsten von Öffentlichem Personennahverkehr, Rad- und Fußgängerverkehr ab.*
- *Ein flächendeckendes Verleihsystem und entsprechende Infrastrukturen für Elektromobilität ausbauen.*
- *Einen einheitlichen, kundenorientierten Biosphärentarif im ÖPNV entwickeln und anbieten.*
- *Die Vernetzung von ÖPNV und Radverkehr stärken.*
- *Alternative Mobilitätsangebote ausbauen.³⁴*

Leitprojekt „Mobil im Biosphärengebiet (Erreichbarkeit und Vernetzung)“:

„In diesem Leitprojekt sollen verschiedene Mobilitätsangebote parallel verfolgt werden:

- *Verbesserung der Strukturen und Angebote im ÖPNV wie z. B. der Regionalstadtbahn Neckar-Alb, inklusive der Verbesserung der Schnittstellen (Umsteigepunkte). Der Anteil der ÖPNV-Nutzerinnen und -Nutzer soll durch eine Verbesserung des ÖPNV erhöht werden.*
- *Verbesserung von Strukturen und Angeboten im Fahrradverkehr, für den Freizeit- und Berufsverkehr. Dies schließt die Erhöhung der Mitnahmemöglichkeiten von Rädern im ÖPNV ein.*
- *Entwicklung und Umsetzung alternativer Elektromobilitätsangebote (Pedelec und E-Mobilität), inklusive der Einrichtung von Ladeinfrastrukturen, Leihstationen etc. Damit werden die Verkehrsprobleme im Biosphärengebiet nicht gelöst, aber es können Alternativen entwickelt und eingerichtet werden, die eine verträglichere Abwicklung von Berufs- und Freizeitverkehr ermöglichen.*
- *Die Internet- oder Breitbandversorgung soll flächendeckend ausgebaut werden, um „erzwungene Mobilität“ durch andere Kommunikationsformen zu ersetzen. Die vor-*

³⁴ Rahmenkonzept Biosphärengebiet, Band 2: Unsere Strategie, S. 91.

handenen Einschränkungen (geringe Verbindungsgeschwindigkeit und fehlende Mobilfunkabdeckung) sollen möglichst schnell überwunden werden. Beispielsweise sind Internet- und Breitbandversorgung eine notwendige Voraussetzung, um alternative Mobilitätsangebote wie internetbasierte Mitfahrangebote aufzubauen.

Die erweiterten, verbesserten und neuen Angebotsformen sollen zielgruppenspezifisch entwickelt und umgesetzt werden. Insbesondere die Gäste des Biosphärengebiets stehen dabei, neben den im Gebiet lebenden Menschen, im Mittelpunkt.³⁵

2.2.14. Mobilitätsberatung für Tourismusdestinationen – Modellregion Mythos Schwäbische Alb

Im Auftrag der baden-württembergischen Ministerien der Justiz und für Europa sowie für Verkehr wurde im Mai 2017 ein Gutachten zur Mobilitätsberatung für Tourismusdestinationen und -ziele in Baden-Württemberg erstellt. Das Gutachten soll die Städte und Gemeinden in touristischen Regionen bei der Umsetzung attraktiver Angebote unterstützen, um allen Alters- und Zielgruppen eine nachhaltige und flexible Mobilität zu ermöglichen. Folgende wesentlichen Anforderungen an touristische Mobilitätsangebote wurden formuliert:

- *„Lückenlose und weitgehend barrierefreie Reisekette,*
- *Anbindung der wichtigsten Ausflugsziele rund um die Zieldestination,*
- *geringe Reisezeitverluste gegenüber der Anreise mit dem Pkw,*
- *Kostenneutralität bzw. geringere Mobilitätskosten gegenüber dem Kfz-Verkehr,*
- *unkomplizierte Nutzung ohne großen Informationsaufwand (bspw. Gästekarten),*
- *Serviceangebote (bspw. Gepäcktransport), die den Komfort im Umweltverbund erhöhen und*
- *hohe Transparenz sowie zielgruppenspezifische Informationsbereitstellung (Tarife, Preise).³⁶*

³⁵ Rahmenkonzept Biosphärengebiet, Band 2: Unsere Strategie, S. 93.

³⁶ Mobilitätsberatung für Tourismusdestinationen und -ziele in Baden-Württemberg, Modellregion Mythos Schwäbische Alb (2017), Seite 27.

Aus einem während der Gutachtenerstellung durchgeführten Workshop gingen für den Landkreis Reutlingen folgende Ziele und angestrebte Entwicklungen für den ÖPNV hervor:

- Bestehendes Angebot der Schwäbischen Alb-Bahn ausbauen und den Schienenverkehr auf der Albhochfläche stärken,
- Realisierung der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb vorantreiben,
- Anbindung an Stuttgart sowie an den Flughafen optimieren und ausbauen,
- flexible Bedienungsformen (z. B. Anmeldeverkehr) ausbauen,
- öffentliches Mobilitätsangebot für Freizeitreisende ausbauen,
- Angebote im naldo-Freizeit-Netz um fehlende Bedienungsräume ergänzen und
- alternative Mobilitätslösungen (Bikesharing, Carsharing, Elektromobilität) stärken.³⁷

2.2.15. LEADER – Regionales Entwicklungskonzept

„LEADER“ ist ein Förderprogramm der Europäischen Union zur Weiterentwicklung von ländlichen Regionen. Das LEADER-Regionalentwicklungskonzept für die Region Mittlere Alb wurde 2014 verabschiedet. Das LEADER-Aktionsgebiet umfasst 20 Kommunen aus den Landkreisen Reutlingen, Esslingen, Sigmaringen sowie dem Alb-Donau-Kreis.

Die LEADER-Aktionsgruppe Mittlere Alb erarbeitete unter Beteiligung wirtschaftlicher, sozialer und politischer Interessensgruppen ein regionales Entwicklungskonzept, das die Entwicklungsstrategie für das LEADER-Gebiet abbildet. Aus dem weitreichenden Beteiligungsprozess gingen drei Handlungsfelder hervor. Durch die Maßnahmen im Handlungsfeld A „Lebenswerte Dörfer“ sollen Orte attraktiver gestaltet, die Nah- und Grundversorgung verbessert und Mobilitätsangebote gestärkt und weiterentwickelt werden. Handlungsfeld B beinhaltet „Soziales und kulturelles Leben“ und Handlungsfeld C die „Regionale Wirtschaft“.

Für jedes Handlungsfeld werden verschiedene Ziele und mögliche Maßnahmen zu deren Erreichung definiert. Teilziele des Handlungsfeldes A sind die Schaffung von alternativen Mobilitätsstrukturen, z. B. von Bürgerbussen, sowie die Einführung individueller Mobilitäts-

³⁷ Vgl. Mobilitätsberatung für Tourismusdestinationen und –ziele in Baden-Württemberg, Modellregion Mythos Schwäbische Alb (2017), Seite 55 f.

angebote wie Carsharing, Mobilitätsdienste und Mitfahrdienste.³⁸ Die aktuelle Förderperiode endet im Jahr 2020. Für die nächste Förderperiode 2021-2027 wird sich die Region Mittlere Alb voraussichtlich wieder bewerben.

2.2.16. European Energy Award ®

Der Landkreis Reutlingen nimmt seit 2012 am European Energy Award (eea) teil und wurde 2013 zum ersten Mal offiziell ausgezeichnet. Die Re-Zertifizierung wurde Ende 2017 durchgeführt und zeigte eine deutliche Verbesserung auf 73 % (2017). Der eea ist zum einen eine Auszeichnung für Städte, Gemeinden und Landkreise, die vorbildliche kommunale Energie- und Klimaschutzarbeit leisten, und zum anderen ein Qualitätsmanagement für die systematische und zielorientierte Umsetzung von Energie- und Klimaschutzpolitik.

Grundlage des eea-Prozesses ist ein Instrumentenbaukasten mit einem Maßnahmenkatalog. Dieser deckt alle wichtigen Handlungsfelder der kommunalen Energie- und Klimaschutzpolitik ab.

Im Maßnahmenbereich 1 („Entwicklungsplanung und Raumordnung“) spielt die Mobilitäts- und Verkehrsplanung mit ihrer strategischen Ausrichtung eine wichtige Rolle. Dabei soll die Verkehrsplanung mit dem Ziel einer Reduktion des MIV erfolgen sowie konkrete Aussagen und Strategien zur Förderung und zum Ausbau des ÖPNV und kombinierter Mobilität erarbeitet werden. Der Umsetzung sollen unter anderem ein Aktivitätenprogramm mit Zwischenzielen sowie eine regelmäßige Evaluierung dienen.

Im Maßnahmenbereich 4 („Mobilität“) werden die umgesetzten Maßnahmen und weniger die strategische Ausrichtung bewertet. Darunter wird unter anderem die Qualität des ÖPNV betrachtet, z. B. Taktdichte, flächendeckende Erschließung des Siedlungsgebiets, überörtliche Anbindung, moderne, komfortable Verkehrsmittel (Niederflurbusse etc.), innovative Antriebssysteme und überdachte/beleuchtete Haltestellen. Maßnahmen zur Förderung von kombinierter Mobilität, z. B. die Unterstützung von P+R-Anlagen sowie der Fahrradmitnahme im ÖPNV, sind ebenfalls von hoher Bedeutung.

³⁸ Vgl. Regionales Entwicklungskonzept (LEADER), Seite 9 ff.

2.2.17. Handlungsstrategie Klimaschutz

Im Frühjahr 2018 hat der Kreistag die Handlungsstrategie Klimaschutz als Kompass für die Klimaschutz-Arbeit des Landkreises Reutlingen bis 2025 beschlossen. Die Handlungsstrategie Klimaschutz ist ein in Eigenregie erarbeitetes Klimaschutzkonzept mit einem gemeinsamen Bekenntnis von Verwaltung und Kreistag zum Klimaschutz sowie Handlungsfeldern, Bausteinen und möglichen Maßnahmen zur Erschließung der Klimaschutzpotentiale im Landkreis. Die Strategie umfasst insgesamt sechs Handlungsfelder. Das Handlungsfeld 5 beschäftigt sich mit dem Themenbereich Mobilität. Ziel ist die Schaffung eines attraktiven, nachhaltigen und zukunftsfähigen Mobilitätsangebotes.

Die zehn Top-Projekte der Handlungsstrategie Klimaschutz enthalten mehrere Mobilitätsprojekte, z. B. die Realisierung der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb mit Modul 1 sowie des weiteren Gesamtnetzes, die Umsetzung des Nahverkehrsplans sowie die Schaffung von Personalressourcen für die Etablierung nachhaltiger Mobilitätsformen. Dazu gehören z. B. die Einführung eines landkreisweiten Mitfahrnetzwerkes und der Ausbau der Elektromobilität.

Der Landkreis Reutlingen nimmt seine Vorbildfunktion im Klimaschutz schon seit vielen Jahren aktiv an. Am 20.07.2020 hat der Kreistag dem Beitritt zum Klimaschutzpakt Baden-Württemberg zugestimmt. Damit setzt sich der Landkreis das Ziel, die Verwaltung bis spätestens 2040 weitgehend klimaneutral zu gestalten, das heißt, die Treibhausgas-Emissionen um 80 % bis 90 % gegenüber 1990 zu reduzieren.

2.2.18. Inklusiver Landkreis Reutlingen

Die Inklusionskonferenz des Landkreises Reutlingen greift Fragen der Inklusion auf Basis einer fundierten Planungsgrundlage auf, erarbeitet Lösungsmöglichkeiten, stimmt diese ab und begleitet deren Umsetzung. Dabei sind Menschen mit Behinderung sowie politische, gesellschaftliche, soziale und kulturelle Institutionen vertreten, die als Gesamtnetzwerk die Inklusion im kommunalen Raum mitgestalten. Die Inklusionskonferenz ist ein wichtiger Partner bei der Definition von Zielen und Rahmenvorgaben für einen barrierefreien ÖPNV.

3. Bilanzierung der Maßnahmenumsetzung des Nahverkehrsplans 1999

Der erste Nahverkehrsplan des Landkreises Reutlingen wurde vom Kreistag am 10. Mai 1999 beschlossen. Der Landkreis arbeitete in den vergangenen Jahren kontinuierlich an der Weiterentwicklung des ÖPNV, sodass inzwischen alle Maßnahmen und Ziele umgesetzt wurden, soweit diese sinnvoll erschienen.

Konkret zu nennen sind z. B. die Überplanung der Räume St. Johann in 2006 und „Vordere Alb“ in 2010: In beiden Fällen konnte der Fahrplan auf den Stundentakt der Ermstalbahn angepasst werden. Die integrierte Überplanung zusammenhängender Verkehrsbereiche ermöglichte die Reduzierung von zahlreichen Leerfahrten zugunsten zusätzlicher Fahrtenangebote. So ist in St. Johann-Würtingen ein Rendezvouspunkt entstanden, an dem sich stündlich die Busse von/nach Bad Urach, Münsingen und Pfullingen bzw. Reutlingen treffen. Dadurch sind alle Teilorte von St. Johann mindestens stündlich an alle umgebenden Städte angebunden.

Von Münsingen gibt es seit der Überplanung des Raums St. Johann – zusätzlich zu den Direktfahrten über Engstingen – jede Stunde zwei Fahrmöglichkeiten nach Reutlingen: abwechselnd über Bad Urach (Ermstalbahn) und über Würtingen, jeweils mit Anschluss an den SPNV. Hülben wurde ebenfalls stündlich an die Ermstalbahn in Bad Urach angebunden. In Grabenstetten und Erkenbrechtsweiler wurde ein 2-Stunden-Takt realisiert.

Mit der Umsetzung des Teilraumkonzeptes „Südlicher Landkreis“ und des neuen Regiobusses X2 (Bad Urach – Münsingen) im Jahr 2019 haben sich weitere Verbesserungen ergeben. Auf den Relationen Reutlingen – Engstingen – Riedlingen wird ein 2-Stunden-Takt und zwischen Zwiefalten und Riedlingen durch die Überlagerung der Linien ein Stundentakt angeboten. In Hayingen wurde ein Ringverkehr eingerichtet. Der neue Regiobus X2 verkehrt im Stundentakt zwischen Bad Urach und Münsingen und ist auf die Bahnanschlüsse nach Reutlingen und größtenteils in Münsingen von/zur Schwäbischen Alb-Bahn abgestimmt. Zudem bietet die Linie X2 und die Linie 260 (Reutlingen – Engstingen – Zwiefalten – Riedlingen) eine Fahrradmitnahme an.

Auch der eXpresso, der bereits im Jahr 2003 eingerichtet wurde und seit dem Jahr 2017 als Regiobuslinie fährt, verbessert den Anschluss der Region an den Flughafen und die Messe in Stuttgart. Er fährt im Stundentakt und erreicht den Abflug und die Ankunft der ersten und letzten Flüge des Tages. Des Weiteren ist er auf die Bahnanschlüsse in

Reutlingen in Richtung Tübingen und Metzingen sowie auf die S-Bahn an der Haltestelle Bernhausen-Filderstadt in Richtung Stuttgart abgestimmt.

4. Nachfrage und mögliche Nachfrageentwicklungen

Im Landkreis Reutlingen leben in 26 Städten und Gemeinden auf einer Fläche von etwa 1.093 km³⁹ rund 287.300 Einwohner (Stand: Januar 2020). Mit ca. 115.500 Einwohnern ist die Stadt Reutlingen die größte Stadt im Landkreis, gefolgt von Metzingen mit ca. 23.300 Einwohnern und Pfullingen mit ca. 18.700 Einwohnern (Stand: 2019/2020)⁴⁰.

Zur Ermittlung der Nachfrage und Potentiale im ÖPNV wurde auf vorhandene statistische Daten wie die Einwohnerverteilung, die Pendelbeziehungen von Beschäftigten und Schülern sowie auf Ergebnisse von Straßenverkehrszählungen zurückgegriffen.

4.1. Wohn-, Arbeits- und Ausbildungsorte

Einwohner und Beschäftigte konzentrieren sich stark im nördlichen Bereich des Landkreises. Große Arbeitgeber mit 500 und mehr Beschäftigten befinden sich überwiegend in Reutlingen. Darüber hinaus gibt es im Ermstal einige Unternehmen mit über 500 Beschäftigten und in Hohenstein einen großen Arbeitgeber mit über 500 Beschäftigten.

Zentrale Orte mit besonderer Bedeutung sind neben dem Oberzentrum Reutlingen die Mittelzentren Metzingen und Münsingen sowie die Unterzentren Bad Urach, Engstingen und Pfullingen. Eine Übersicht über die Einwohner und Beschäftigten kann den Anlagen 1 (Einwohner und sozialversicherungspflichtig Beschäftigte⁴¹) und 2 (Einwohner auf Teilortebene⁴²) entnommen werden.

Auch die Schulen sind im nördlichen Landkreis stärker konzentriert. In Anlage 3 (Schulstandorte) sind die Standorte der Schulen im Landkreis Reutlingen abgebildet.

4.2. Bestehende Verkehrsnachfrage

4.2.1. Berufspendlerverkehr im Landkreis Reutlingen

Die Verflechtungen im Berufsverkehr weisen für den Landkreis Reutlingen einen Auspendlerüberschuss auf. Nach den Pendlerdaten der Bundesagentur für Arbeit (Stand:

³⁹ Datenerhebung Landkreis (Stand: September 2020).

⁴⁰ Datenerhebung Landkreis bei den Städten und Gemeinden.

⁴¹ Daten der Bundesagentur für Arbeit (Stand: Juni 2019).

⁴² Datenerhebung Landkreis bei den Städten und Gemeinden (Stand: 2019/2020).

Juni 2019) stehen den etwa 35.000 Auspendlern ca. 30.000 Einpendler gegenüber. Die stärksten Pendlerbeziehungen bestehen mit dem Landkreis Tübingen sowie der Region Stuttgart (hier vor allem bei den Auspendlern). In Richtung Osten und Süden sind nur geringe Pendlerverflechtungen vorhanden. Es gibt außerdem einen hohen Anteil von Binnenpendlern (42.000).

Folgende Städte und Gemeinden weisen mehr Ein- als Auspendler auf:

- Reutlingen (+ 9.500)
- Metzingen (+ 3.000)
- Dettingen (+ 2.500)
- Zwiefalten (+ 100)
- Hohenstein (+ 20)

Alle anderen Städte und Gemeinden des Landkreises Reutlingen weisen ein negatives Pendlersaldo auf.

In der nachfolgenden Tabelle sind die wichtigsten Berufspendlerverflechtungen zusammengefasst. Basis hierfür sind die Pendlerdaten der Bundesagentur für Arbeit. Eine gemeindebezogene Betrachtung der Berufspendlerverflechtungen findet sich in Anlage 4. Nachfolgend sind die größten Pendlerströme dargestellt:

Berufspendlerverflechtungen (Stand: Juni 2019)

nach von	Stadt Metzingen	Stadt Reutlingen	übrige Lkr. Reutlingen	Ulm + Alb-Donau-Kreis	Landkreis Tübingen	Region Stuttgart	übriges naldo-Gebiet	Sonstige	Summe
Stadt Metzingen		1.572	1.945		445	2.143	29	158	6.292
Stadt Reutlingen	2.139		5.756	82	5.944	7.037	362	637	21.957
übrige Lkr. Reutlingen	3.332	13.911	13.729	1.288	4.364	9.675	1.324	1.520	49.143
Ulm + Alb-Donau-Kreis	45	166	785						996
Landkreis Tübingen	670	7.749	1.912						10.331
Region Stuttgart	2.747	5.163	4.333						12.243
übriges naldo-Gebiet	136	1.391	1.471						2.998
Sonstige	267	1.622	1.320						3.209
Summe	9.336	31.574	31.251	1.370	10.753	18.855	1.715	2.315	107.169

ohne Binnenpendler innerhalb der Gemeinden

Tabelle 4-1: Berufspendlerverflechtungen⁴³

Im Landkreis Reutlingen wohnen 121.861 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte. Von ihnen pendeln 35.008 bzw. 29 % zur Arbeit in einen anderen Landkreis (Auspendler). Gleichzeitig pendeln 29.777 Beschäftigte, die in einem anderen Landkreis wohnen, zur sozialversicherungspflichtigen Beschäftigung in den Landkreis Reutlingen (Einpendler). Der Saldo von Aus- und Einpendlern beläuft sich auf -5.231 (Pendlersaldo). Ihren Arbeitsort im Landkreis Reutlingen haben 115.970 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte, von ihnen sind 24 % Einpendler (Stand: Juni 2019).⁴⁴

Auf den nachfolgenden Abbildungen sind die Binnen-, Aus- und Einpendler grafisch dargestellt.

⁴³ Daten der Bundesagentur für Arbeit.

⁴⁴ Statistisches Landesamt Baden-Württemberg.

Binnenpendler

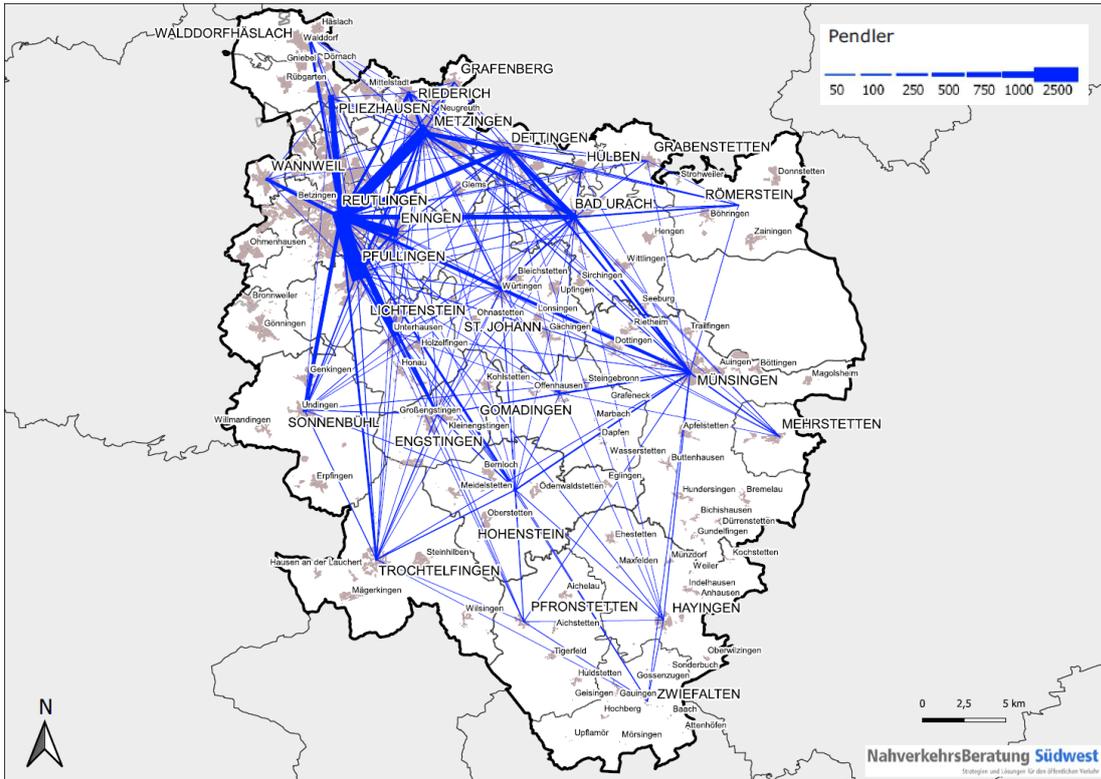


Abbildung 4-1: Binnenpendler

Auspendler

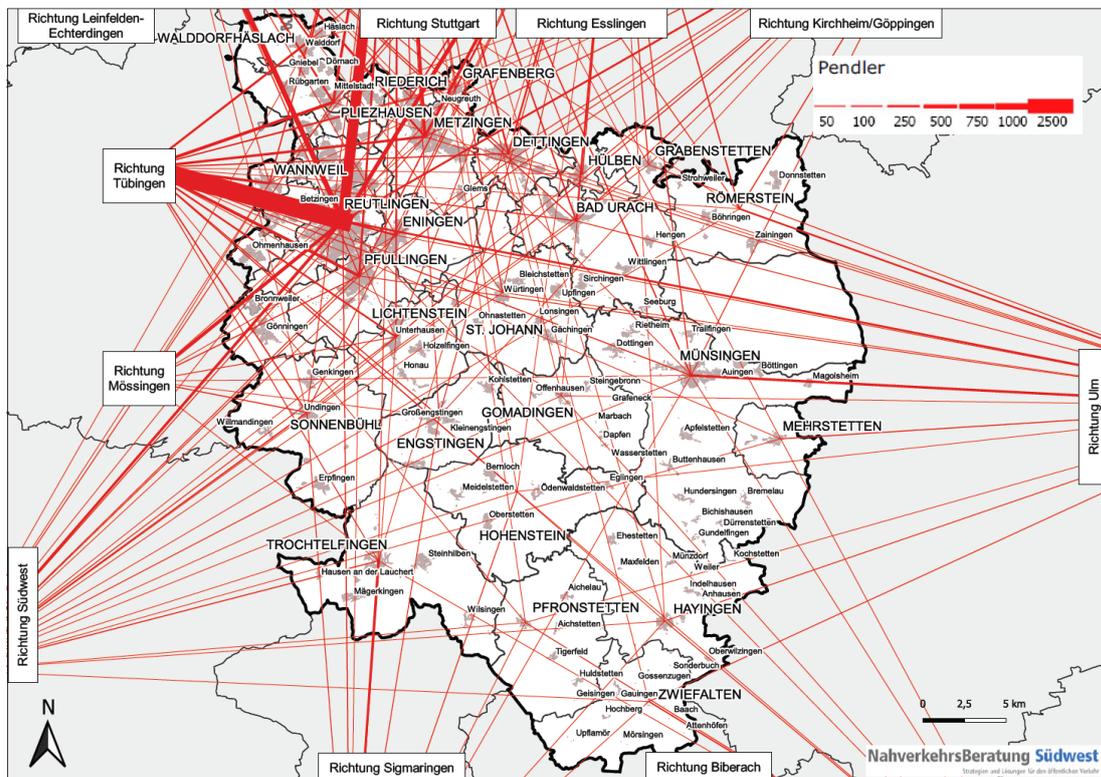


Abbildung 4-2: Auspendler

Einpendler

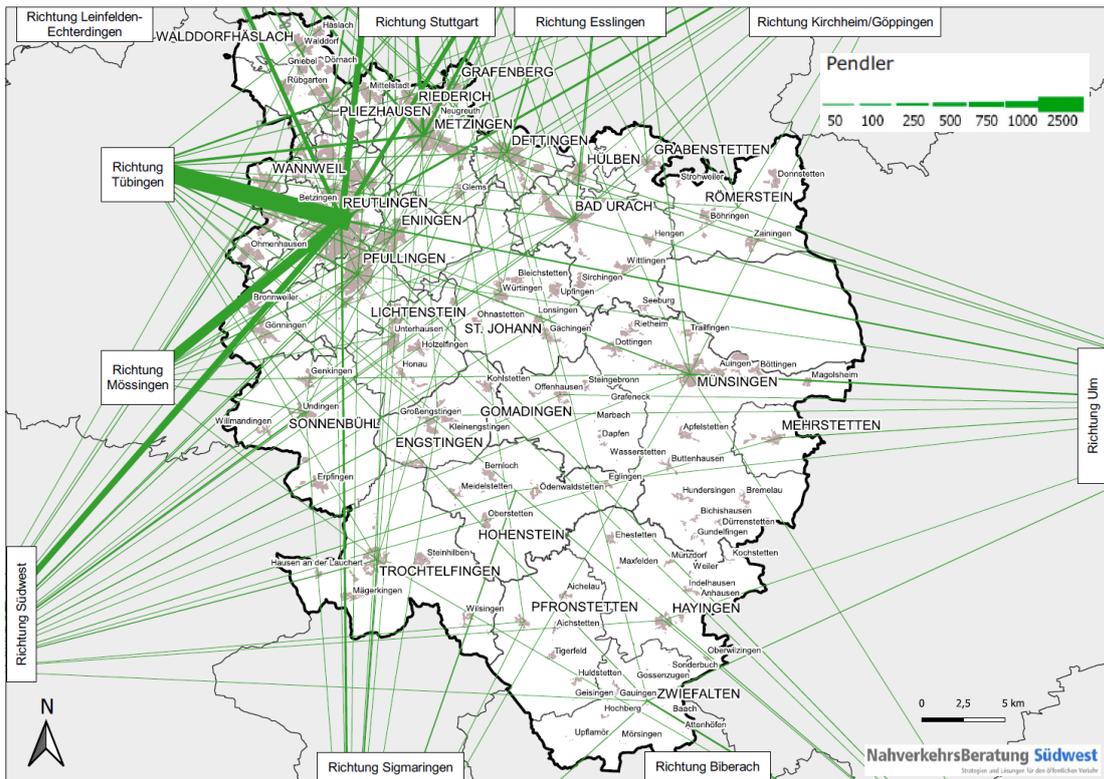


Abbildung 4-3: Einpendler

4.2.2. Aufkommen im motorisierten Individualverkehr

Die Straßenbauverwaltung Baden-Württemberg führt an zahlreichen Stellen im Land über automatische Zählsysteme laufende Verkehrszählungen durch. Diese werden jedoch nicht mehr in Landkartenform zur Verfügung gestellt. Die Abbildung 4-4 gibt den letzten verfügbaren Stand von 2010 wieder. Zwar hat sich die Nachfrage im MIV in den vergangenen Jahren verändert, aber im Wesentlichen entsprechen die in Abbildung 4-4 dargestellten Achsen den heutigen Pendlerströmen. Die erkennbaren Achsen decken sich überwiegend mit den Entwicklungsachsen des Regionalplans sowie den vorhandenen Hauptachsen des öffentlichen Verkehrs. Letztere sind nicht in allen Fällen identisch, da sich die Wegführung des Individualverkehrs und des öffentlichen Verkehrs auf einigen Strecken unterscheiden kann (z. B. Eningen – Stuttgart mit dem Pkw über Metzingen, mit Bus und Zug über Reutlingen).

Nachfrage im motorisierten Individualverkehr

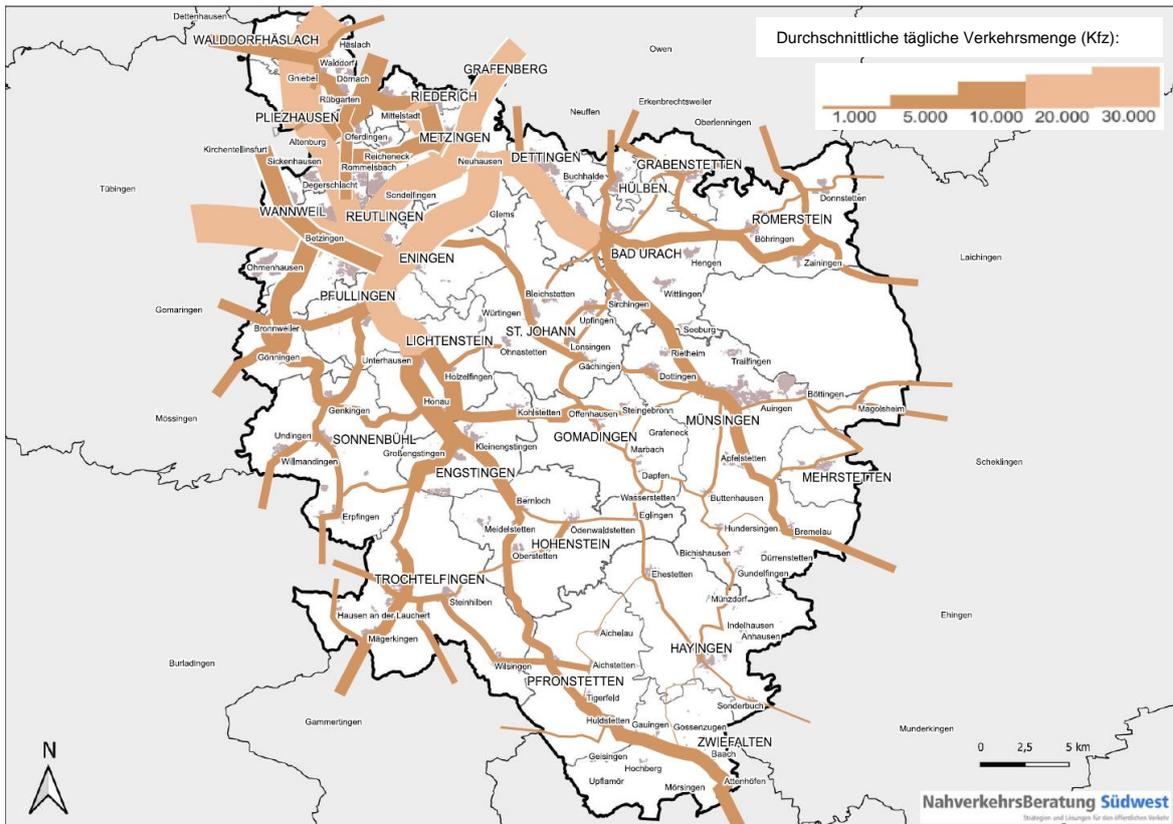


Abbildung 4-4: Nachfrage im motorisierten Individualverkehr⁴⁵

4.2.3. Ausbildungsverkehr im Landkreis Reutlingen

Aufgrund der freien Schulwahl sind Kenntnisse über die Schuleinzugsgebiete von besonderer Bedeutung. Die Schuleinzugsgebiete bilden die Grundlage für die Planung der Schülerverkehre. Im Rahmen der Analyse wurden daher die Schulstandorte näher untersucht.

Öffentlicher Linienverkehr sichert die Verbindungen zwischen den Wohnorten der Schüler und dem jeweiligen Schulstandort der nächstgelegenen Schulart (Grundschule, Werkrealschule, Realschule, Gemeinschaftsschule, Gymnasium, berufliche Schule). Grundschulen sind in der Regel am jeweiligen Wohnort vorhanden, weiterführende und berufliche Schulen erfordern hingegen längere Fahrwege. Eine grobe Darstellung der Schülerverflechtungen zu allgemeinbildenden Schulen und beruflichen Schulen kann den Anlagen 5 (Schülerverflechtungen zu allgemeinbildenden Schulen), 6 (Schülerverflecht-

⁴⁵ Straßenbauverwaltung Baden-Württemberg.

tungen zu beruflichen Schulen) und 7 (Schülerverflechtungen gesamt) entnommen werden.

In den vergangenen Jahren haben sich folgende Änderungen der Schullandschaft ergeben, die in Eningen und Hohenstein zur Verlagerung der Schülerströme geführt haben:

- Achalmschule in Eningen und Hohensteinschule in Hohenstein bieten nur noch die Schulart Grundschule an.

Mit der Veränderung des Schulangebotes der Achalmschule in Eningen haben sich die Schülerströme in Richtung Reutlingen und Pfullingen verlagert. Durch die Schließung der Werkrealschule Hohenstein fahren die Schüler stattdessen nach Engstingen zur Realschule und nach Trochtelfingen zur Gemeinschaftsschule. Der sukzessive Aufbau des Albgymnasiums (Eröffnung im Jahr 2014) in Hohenstein hat zudem zu neuen Schülerströmen dorthin geführt.

Ferner hat es folgende Änderungen gegeben, die zu keinen wesentlichen Auswirkungen auf die Schülerströme geführt haben:

- Uhlandschule in Dettingen wurde geschlossen; die Schüler gehen nun auf die Schillerschule in Dettingen.
- Gerhart-Hauptmann-Schule (Werkrealschule) und Hermann-Hesse-Realschule haben sich zur Minna-Specht-Gemeinschaftsschule Reutlingen zusammengeschlossen.
- BZN Werkrealschule und BZN Realschule bilden neu die Friedrich-Förster-Gemeinschaftsschule im BZN.
- Seit dem Schuljahr 2020/2021 bietet die Schloss-Schule in Pfullingen nur noch die Schulart Grundschule an (zuvor Grund- und Werkrealschule).

Durch den geplanten Umzug des Albgymnasiums in 2022 von Hohenstein nach Sonnenbühl kann es zu weiteren Veränderungen der Schülerströme kommen.

4.3. Mögliche Nachfrageentwicklung

4.3.1. Zukünftige Bevölkerungsentwicklung

Die Altersstruktur der Bevölkerung wird sich durch demografische Entwicklungen verändern. Trotz einer leicht gestiegenen Geburtenrate und verstärkter Migration erhöht sich der Anteil älterer Menschen an der Gesamtbevölkerung, auch aufgrund der gestiegenen Lebenserwartung. Seit 2015 gehen zudem die geburtenstarken Jahrgänge der 1950er- und 1960er-Jahre in Rente. Außerdem werden diese Veränderungen in der Altersstruktur von regionalen Wanderungsbewegungen überlagert. Die dadurch entstehenden Änderungen des Mobilitätsverhaltens und der unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnisse in verschiedenen Lebensabschnitten muss die Nahverkehrsplanung durch bedarfsgerechte Angebote berücksichtigen.

Die nachfolgende Grafik zeigt die prognostizierte Entwicklung der Einwohnerzahl bis zum Jahr 2035 für den Landkreis Reutlingen in 5-Jahres-Schritten auf Basis der Daten des Statistischen Landesamtes Baden-Württemberg. Das Statistische Landesamt Baden-Württemberg hat zunächst noch stärker steigende Bevölkerungszahlen vorausberechnet. Nach der regionalisierten Bevölkerungsvorausrechnung auf Basis des Jahres 2017 liegt die prognostizierte Einwohnerzahl für das Jahr 2025 bei ca. 291.000. Ab dem Jahr 2025 soll der Anstieg der Einwohnerzahlen nur noch leicht ausfallen. Im Jahr 2035 soll die Einwohnerzahl bei rund 292.300 liegen.

Die Wanderungsbewegungen der letzten Jahre, insbesondere die Flüchtlingszugänge 2015/2016 und die Unsicherheiten bezüglich der weiteren Entwicklung der Flüchtlingszahlen, beinhalten Unschärfen in der Bevölkerungsprognose, vor allem auf der lokalen Ebene. Die Vorausberechnung wurde auf Basis des Jahres 2017 erstellt.

Bevölkerungsentwicklung im Landkreis Reutlingen (Stand: 2017)

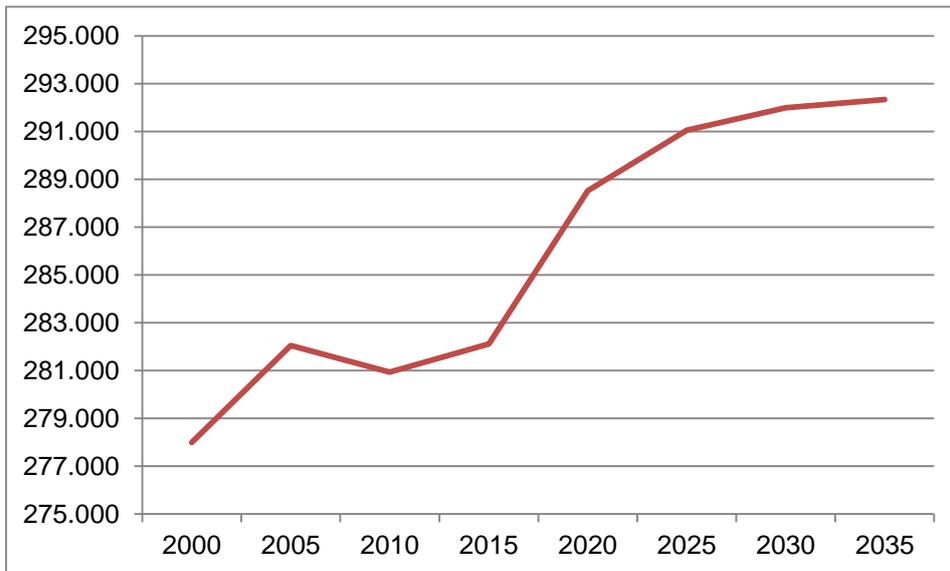


Abbildung 4-5: Bevölkerungsentwicklung im Landkreis Reutlingen⁴⁶

In der Bevölkerungsentwicklung nach Altersklassen (Basisjahr 2017) zeichnet sich eine Erhöhung der Anzahl und des Anteils älterer Personen ab:

Bevölkerungsstatistik nach Altersklassen im Landkreis Reutlingen (Stand: 2017)

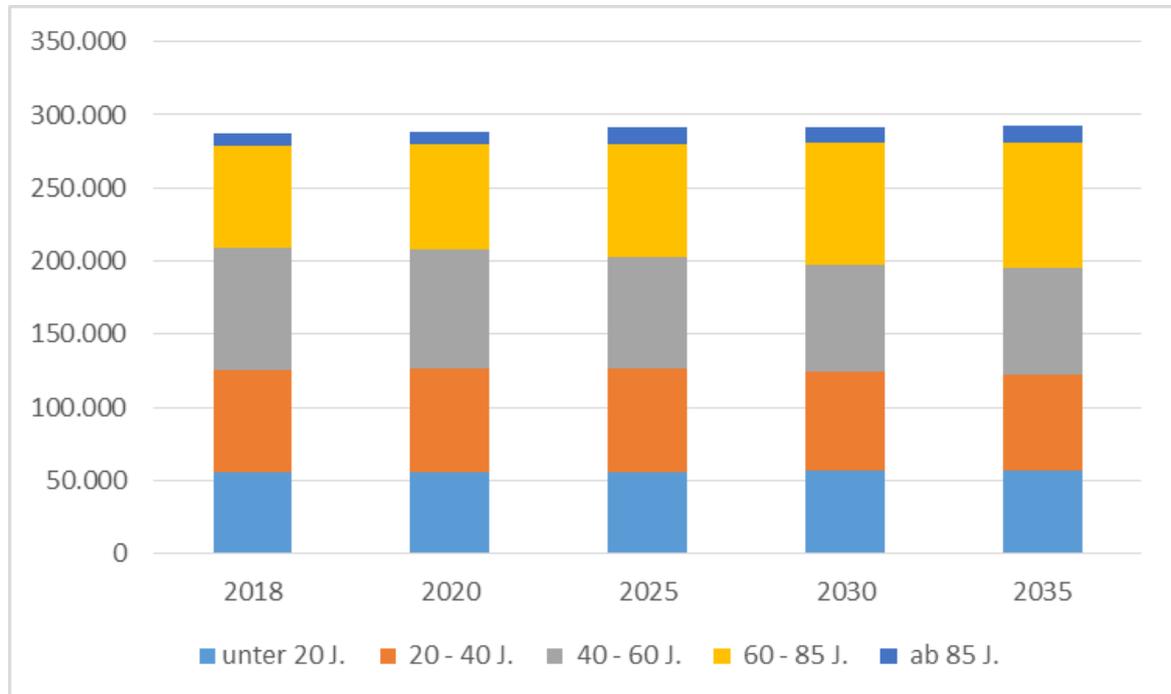


Abbildung 4-6: Bevölkerungsstatistik nach Altersklassen im Landkreis Reutlingen⁴⁷

⁴⁶ Statistisches Landesamt Baden-Württemberg.

⁴⁷ Statistisches Landesamt Baden-Württemberg.

4.3.2. Entwicklung des Schülerverkehrs

Das Statistische Landesamt Baden-Württemberg hat eine aktualisierte Vorausschätzung der Entwicklung der Schülerzahlen veröffentlicht. Demnach sind die Schülerzahlen insgesamt in Baden-Württemberg seit dem Schuljahr 2019/2020 gestiegen und werden im Schuljahr 2030/31 etwa 12 % höher liegen im Vergleich zum Schuljahr 2019/20. Die aktuelle Modellrechnung wurde ausschließlich auf Landesebene erstellt, da sich die Schullandschaft in den letzten Jahren stark verändert hat und durch die Flüchtlingszugänge keine verlässliche Prognose auf Landkreisebene mehr möglich war.

Die Vorausschätzung der Bevölkerungszahlen liegt dagegen auf Kreisebene vor, auch differenziert nach Altersgruppen, aktuell auf Basis des Jahres 2018. Aufgrund der allgemeinen Schulpflicht ist davon auszugehen, dass alle Kinder zwischen 6 und 18 Jahren zugleich auch Schüler sind, sodass diese Daten für die künftige Entwicklung der Schülerzahlen im Landkreis Reutlingen herangezogen werden können:

Anzahl der Kinder und Jugendlichen zwischen 6 und 18 Jahren im Landkreis Reutlingen (Stand: 2018)

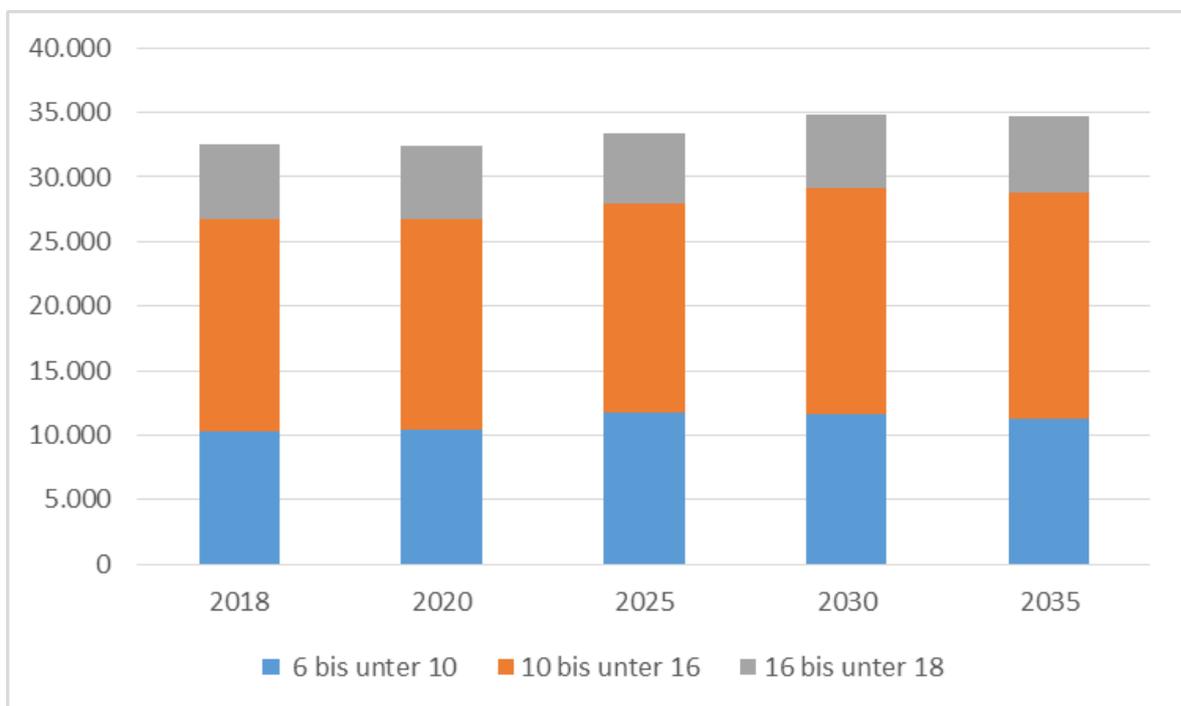


Abbildung 4-7: Anzahl der Kinder und Jugendlichen zwischen 6 und 18 Jahren im Landkreis Reutlingen⁴⁸

⁴⁸ Statistisches Landesamt Baden-Württemberg.

Es ist erkennbar, dass nach Jahren des Rückgangs die Schülerzahlen künftig wieder ansteigen werden, am stärksten im Grundschulbereich: bis 2025 um fast 10 %, danach folgt wieder ein moderater Rückgang. Im Bereich der Sekundarstufe I (10 bis unter 16 Jahre) beträgt die Steigerung bis 2030 ca. 7 %, anschließend bleibt die Zahl bis 2035 etwa konstant. In der Sekundarstufe II (16 bis unter 18 Jahre) kommt die Steigerung erst später an, bis 2035 beträgt sie hier nur ca. 2 %.

5. Bestandsaufnahme

Die nachfolgenden Abschnitte stellen den Ist-Zustand des Verkehrsangebotes im Landkreis Reutlingen in den Bereichen SPNV und ÖPNV dar.

5.1. Schienennetz und Schienenverkehrsangebot

In den 1960er- und 70er-Jahren verringerten sich die Schienenverkehrsleistungen, was zu Stilllegungen einzelner Streckenabschnitte führte. Im Landkreis Reutlingen wurden nur noch die Bahnhöfe in Reutlingen und Metzingen regelmäßig bedient. An den Stationen Reutlingen-Sondelfingen, Reutlingen-West, Reutlingen-Betzingen und Wannweil gab es hingegen nur einzelne Fahrten.

Inzwischen wurden stillgelegte Bahnstrecken wieder reaktiviert sowie das schienengebundene Verkehrsangebot ausgebaut und verbessert. So wurde die Ermstalbahn am 01.08.1999 wieder in Betrieb genommen, modernisiert und beschleunigt sowie mit zusätzlichen Haltepunkten versehen. Auch auf der Schwäbischen Alb-Bahn wurde wieder regelmäßiger Zugverkehr eingeführt, zunächst nur im Touristikverkehr an Sonn- und Feiertagen im Sommer, ab 2006 abschnittsweise auch im Schülerverkehr. Die NVBW hat inzwischen weitere Züge bestellt, sodass nun die gesamte Strecke der Schwäbischen Alb-Bahn zwischen Gammertingen, Engstingen, Münsingen und Schelklingen seit Juni 2019 bzw. Dezember 2019 wieder mit täglichem Zugverkehr bedient wird. Basis des Fahrplans sind die entlang der Strecke vorhandenen Schülerverkehre. Teilweise fahren auch durchgehende Züge von und nach Ulm, welche die Strecke auch für den Jedermannverkehr attraktiver gestalten.

Das Ermstal hat eine große Bedeutung als Verkehrsachse von Münsingen und der Alb in Richtung Metzingen und weiter nach Reutlingen oder Stuttgart. Die B28 weist ein hohes Verkehrsaufkommen auf, insbesondere zur Hauptverkehrszeit jeweils in Lastrichtung, morgens nach Metzingen, abends in Richtung Bad Urach.

Seit der Wiederinbetriebnahme der Ermstalbahn im Jahr 1999 hilft diese dabei, einen Teil dieses Verkehrs auf die Schiene zu verlagern. Die Züge in Metzingen und Bad Urach sind mit dem Busverkehr verknüpft, um attraktive Umsteigeverbindungen zu schaffen. Der 2019 auf der Strecke Bad Urach – Münsingen eingeführte Regiobus X2 unterstreicht dieses Ziel zusätzlich. In Metzingen werden die Züge der Ermstalbahn mindestens bis Reutlingen, meist aber bis Tübingen oder Herrenberg durchgebunden.

Die Schwäbische Alb-Bahn deckt in ihrem Verlauf von Trochtelfingen über Engstingen und Münsingen bis Schelklingen mehrere wichtige Verkehrsachsen ab. Einerseits stellt die Schwäbische Alb-Bahn mehrere Verbindungen mit den Städten Münsingen und Trochtelfingen her und erschließt in diesem Verlauf mehrere Alb-Gemeinden, andererseits bietet sie mit den weiterführenden Streckenangeboten in Richtung Gammertingen und Ulm auch überregionale Verbindungen in die Nachbarlandkreise.

Das derzeitige Schienennetz und die Verbindungen im SPNV sind in der nachfolgenden Abbildung dargestellt. Die Abbildung enthält auch die vom Land bezuschussten Regiobuslinien (gepunktete Linien). Diese verbinden abseits vom Schienennetz liegende Mittel- und Unterzentren miteinander und schließen Lücken im Schienennetz.

Schienenverkehrsangebot im Landkreis Reutlingen (Stand: 2020)



Abbildung 5-1: Schienenverkehrsangebot im Landkreis Reutlingen⁴⁹

⁴⁹ www.bahn.de.

Auf der elektrifizierten Hauptstrecke Stuttgart – Tübingen bietet das Land Baden-Württemberg derzeit folgendes Angebotskonzept (Stand: Juni 2020):

- Interregio-Express-Züge (IRE) Stuttgart – Reutlingen – Tübingen – Rottenburg/Sigmaringen im 2-Stunden-Takt, zwischen Stuttgart und Tübingen im Stundentakt, ohne Halt zwischen Stuttgart und Reutlingen, dadurch mit einer Fahrzeit von nur ca. ½ Stunde.
- Regionalexpress- (RE)/Regionalbahn (RB)-Züge Stuttgart – Bad Cannstatt – Esslingen – Plochingen – Wendlingen – Nürtingen – Metzingen – Reutlingen – Tübingen im Halbstundentakt. Jeder zweite Zug hält auch in Bempflingen und Oberboihingen. Die Züge sind in Stuttgart zum Großteil durchgebunden nach Heilbronn, Osterburken oder Mannheim.
- RB-Züge Metzingen – Reutlingen – Tübingen mit Halt an allen Stationen, in Metzingen und in Reutlingen-Sondelfingen im Stundentakt, sonst im Halbstundentakt.

Die RB-Züge von Metzingen nach Tübingen sind über die elektrifizierte Strecke hinaus mit Dieselfahrzeugen durchgebunden bis Bad Urach und Herrenberg.

5.2. Straßengebundene Linienverkehre

Begriffsbestimmung

Unter straßengebundenen Linienverkehren werden im Nahverkehrsplan die Linien des Regionalbusverkehrs, Anmeldeverkehrs und Stadt- und Ortsverkehrs sowie die Freizeitlinien verstanden. Davon ausgenommen sind die künftigen innerstädtischen Verkehre der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb. Die einzelnen Linienarten unterscheiden sich hinsichtlich ihrer Ausgestaltung, Funktion und Zuständigkeit. Dabei wird zwischen den Hauptgruppen „Regionalverkehre“ (Regionalbuslinien, Anmeldeverkehre und Freizeitlinien), die in der Zuständigkeit des Landkreises liegen, und „Stadt- und Ortsverkehre“, die von den Städten und Gemeinden organisiert und finanziert werden, differenziert. Folgende Merkmale kennzeichnen die genannten Linienarten:

- Die Regionalbus- und Anmeldeverkehre tragen zur Sicherung der Daseinsvorsorge bei. Die Aufgabenträgerschaft für diese Verkehre obliegt dem Landkreis Reutlingen. Neben den klassischen Regionalbuslinien gibt es vom Land bezuschusste Regiobuslinien. Diese sind ebenfalls dem Regionalbusverkehr zuzuordnen.

- Freizeitlinien ergänzen das Verkehrsangebot im Rahmen des naldo-Freizeit-Netzes. Sie erschließen wichtige Ausflugsziele und richten sich gerade auch an Touristen. Die Aufgabenträgerschaft obliegt dem Landkreis Reutlingen.
- Stadt- und Ortsverkehre gibt es in Bad Urach, Dettingen, Metzingen und Reutlingen (mit Eningen, Pfullingen, Pliezhausen und Walddorfhäslach). Diese Verkehre werden von den genannten Städten und Gemeinden als zuständige Behörde nach § 6 Absatz 1 Satz 2 und Absatz 3 Satz 2 ÖPNVG bestellt und organisiert.

Aktuelles Verkehrsangebot

Das Verkehrsangebot des straßengebundenen Linienverkehrs im Landkreis Reutlingen wird durch unterschiedlich große Verkehrsunternehmen, teilweise in Bietergemeinschaft, erbracht. Die Unternehmen besitzen zum Teil eigene Linienverkehrsgenehmigungen, teilweise verkehren sie als Subunternehmen. In der nachfolgenden Abbildung sind die Linien des straßengebundenen Linienverkehrs sowie die Schienenverkehrsverbindungen dargestellt. Die Anmeldeverkehre bedienen größere Korridore, weshalb die nachfolgenden Abbildungen diese Verkehre nicht enthalten. Die Linien der Stadtverkehre in Reutlingen (vgl. Kapitel 5.2.4.1) und Bad Urach (vgl. Kapitel 5.2.4.3) sind zur besseren Übersicht separat dargestellt.

Liniennetzplan (Stand: September 2020)



Abbildung 5-2: Liniennetzplan

In der Anlage 8 sind alle Linien des straßengebundenen öffentlichen Linienverkehrs tabellarisch aufgelistet.

Liniennetzplan nach Verkehrsunternehmen (ohne Schienenverkehr, Stand: September 2020)



- | | |
|--|--|
| — Reutlinger Stadtverkehrsgesellschaft mbH Hogenmüller und Kull Co. KG (RSV) | — Omnibusverkehr Melchinger GmbH |
| — Omnibus-Verkehr Ruoff GmbH (OVR) | — Wilhelm Leibfritz GmbH & Co. KG |
| — Omnibus Kurzenberger GmbH | — Hartmann & Kurz Omnibusverkehr GmbH |
| — Omnibusverkehr Stoss GmbH | — Württembergische Bus-Gesellschaft mbH (WBG) |
| — Hermann Bader GmbH | — Haussmann & Bauer GmbH & Co. KG |
| — DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH (RAB) | — Wilhelm Lutz Omnibusverkehr GmbH |
| — SWEG Südwestdeutsche Landesverkehrs-AG | — Robert Bayer GmbH |
| — Hechinger Verkehrsbetriebsgesellschaft mbH (HVB) | — Edel Reisen & RSV |
| — Kurz & RSV | — RAB & Süddeutsche Verkehrslinien GmbH & Co. KG (SVL) |
| — Stadtwerke Bad Urach (SWBU) & Bottenschein | |

Abbildung 5-3: Liniennetzplan nach Verkehrsunternehmen (ohne Schienenverkehr)

Genehmigungslaufzeiten Regionalverkehr

Die Genehmigungslaufzeiten der einzelnen Linien sind meist unterschiedlich und verteilen sich über mehrere Jahre. In der Regel wurden die Verkehre für zehn Jahre vergeben. Die Ausgestaltung des Verkehrsangebotes der Freizeitlinien erfordert einen größeren Gestaltungsspielraum, weshalb die Verkehrsleistungen für diese Linien meist nur für kürzere Zeiträume vergeben werden.

Die nachfolgende Abbildung gibt einen Überblick über die Genehmigungslaufzeiten der Regionallinien. Die Linie 101 ist ebenfalls in der Abbildung enthalten, da diese Linie Teil des Linienbündels „Bad Urach“ ist (vgl. Kapitel 7.3.2).

Genehmigungslaufzeiten Regionalverkehr (Stand: Juni 2020)

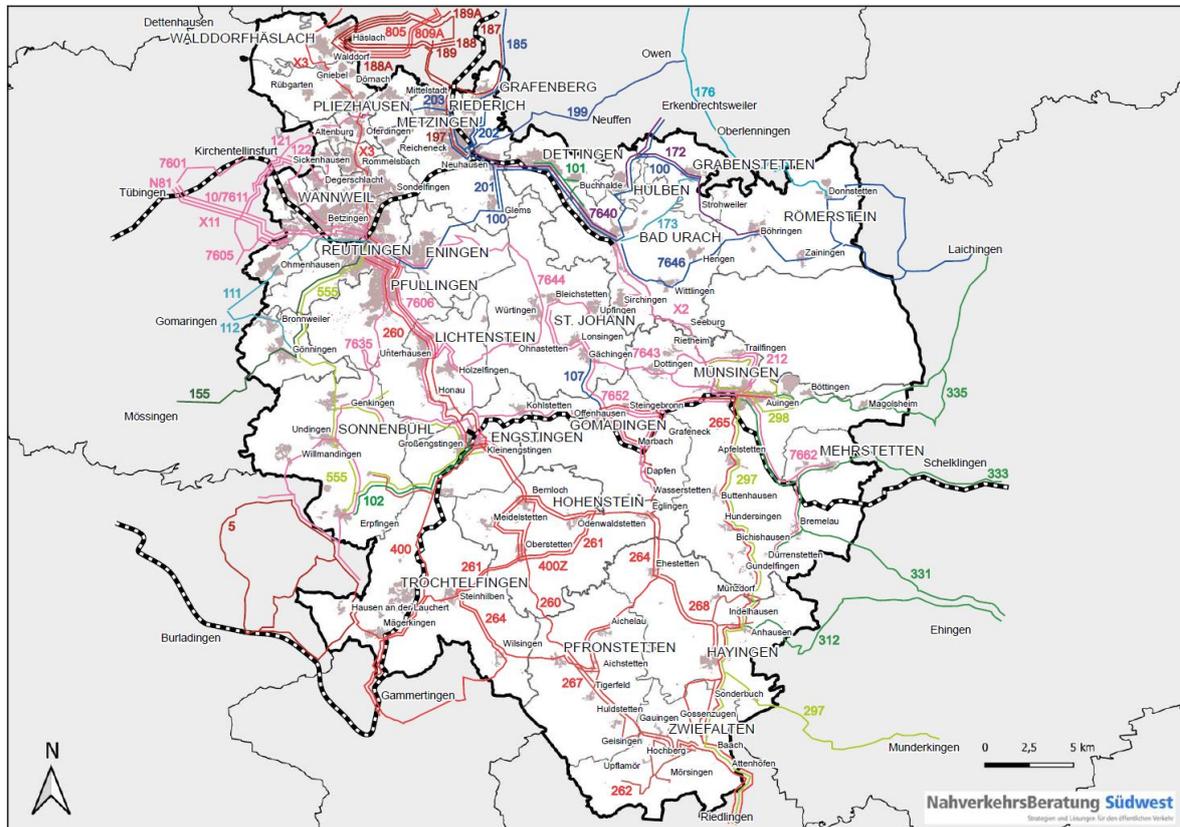


Abbildung 5-4: Genehmigungslaufzeiten Regionalverkehr

In den nachfolgenden Abschnitten werden die einzelnen Linienarten (Regionalbusverkehre, Anmeldeverkehre, Stadt- und Ortsverkehre, touristische Verkehre) sowie kreisüberschreitende Linien näher betrachtet.

5.2.1. Regionalbusverkehre

Im Landkreis Reutlingen gibt es 63 Regionalbuslinien, die zur Sicherung der ausreichenden Verkehrsbedienug beitragen. Sie erfüllen unter anderem eine Zu- und Abbringerfunktion zum SPNV und dienen der überregionalen Erschließung. Zwischen den

Regionalbuslinien sowie zwischen diesen und dem SPNV gibt es wichtige Umsteigebeziehungen, die in Kapitel 5.5 dargestellt sind.

Die Regionalbuslinien verkehren in der Regel über den ganzen Tag verteilt. In den Nächten von Freitag auf Samstag, von Samstag auf Sonntag und vor Feiertagen gibt es zwischen Reutlingen und Tübingen zudem eine zusätzliche Nachtbusverbindung (Linie N81).

Die Linien X2 (Bad Urach – Münsingen) und X3 ((Pfullingen –) Reutlingen – Stuttgart Flughafen/Messe) werden als Regiobuslinien vom Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg bezuschusst und verkehren täglich von 05:00 bis 24:00 Uhr (X3 an Samstagen ab 06:00 Uhr, an Sonn- und Feiertagen ab 07:00 Uhr) im Stundentakt.

Auf allen Regionalbuslinien gilt innerhalb des Landkreises der naldo-Tarif. Dieser findet auf einzelnen Übergangsbereichen bei kreisüberschreitenden Linien ebenfalls Anwendung.

5.2.2. Anmeldeverkehre

Anmeldeverkehre ergänzen den regulären Linienverkehr zu Zeiten mit schwacher Nachfrage. Im Landkreis Reutlingen finden „Ruftaxi-Systeme“ Anwendung. Bei diesen bedient in der Regel ein 4-Sitzer Pkw oder ein 8-Sitzer Kleinbus nach vorheriger Anmeldung eine vorgegebene Linie oder einen Korridor mit vorgegebenen Fahrplänen bzw. Zeitfenstern und Haltestellen.

Im Landkreis Reutlingen gibt es nachfolgende Anmeldeverkehre, die in Verantwortung des Landkreises liegen (Stand: 2020):

- Raum Bad Urach
- Raum Metzingen
- Sonnenbühl – Reutlingen
- St. Johann – Eningen
- Südlicher Landkreis
- Nacht-Anmeldeverkehr Lichtenstein
- Nacht-Anmeldeverkehr Reutlingen – Metzingen – Ermstal/Grafenberg – Kohlberg – Riederich

Neben den vom Landkreis organisierten Anmeldeverkehren haben einige Verkehrsunternehmen zur wirtschaftlicheren Leistungserbringung reguläre Busfahrten auf Anmeldeverkehre umgestellt. Dabei handelte es sich meist um wenig frequentierte Busfahrten, die überwiegend in Tagesrandlagen und am Wochenende angeboten werden.

Die Anmeldeverkehre, die der Landkreis beauftragt, haben einheitliche Anmeldezeiten. Die Erreichbarkeitszeiten sowie Telefonnummern sind allerdings noch unterschiedlich, da die Verkehrsleistungen von verschiedenen Verkehrsunternehmen erbracht werden. Künftig wird eine Vereinheitlichung der Erreichbarkeiten und Rufnummern pro Verkehrsraum angestrebt. Im Anmeldeverkehr gilt außerdem seit Dezember 2019 landkreisweit der naldo-Tarif.

5.2.3. Kreisüberschreitende Linien

Die nachfolgenden Tabellen stellen die kreisüberschreitenden Linien dar, die in die Nachbarlandkreise Tübingen, Esslingen, Sigmaringen, Biberach und in den Alb-Donau-Kreis sowie Zollernalbkreis hineinführen.

Kreisüberschreitende Linien in den Landkreis Tübingen

Linie	Streckenverlauf
Linie N81	Nachtbus Tübingen – Reutlingen
Linie 5/155	Reutlingen – Mössingen
Linie 10/7611	Reutlingen – Mark West – Kusterdingen
Linie 93	Rommelsbach – Kirchentellinsfurt
Linie 7601	Tübingen – Kirchentellinsfurt – Wannweil – Betzingen
Linie 111	Reutlingen – Gomaringen
Linie 112	Gomaringen – Gönningen
Linie 121	Pliezhausen – Kirchentellinsfurt – Kusterdingen
Linie 122	Sickenhausen – Degerschlacht – Kirchentellinsfurt

Tabelle 5-1: Kreisüberschreitende Linien Landkreis Tübingen

Kreisüberschreitende Linien in den Landkreis Esslingen

Linie	Streckenverlauf
Linie X3	Pfullingen – Reutlingen – Stuttgart Flughafen/Messe
Linie 100	Reutlingen – Eningen – Glems – Bad Urach – Hülben – Erkenbrechtsweiler/Grabenstetten
Linie 172	Hülben – Grabenstetten – Böhringen/Erkenbrechtsweiler
Linie 176	Donnstetten – Lenningen
Linie 185	Grafenberg – Nürtingen
Linie 188	Schlaitdorf – Häslach – Nürtingen
Linie 188A	Schülerverkehr WalddorfHäslach – Nürtingen
Linie 189	Nürtingen – Schlaitdorf – Häslach – Neckartenzlingen – Altdorf
Linie 189A	Schülerverkehr Altdorf/Neckartailfingen – Walddorf Gustav-Werner-Schule
Linie 197	Metzingen – Riederich – Neckartenzlingen
Linie 199	Beuren – Neuffen – Metzingen
Linie 805	Walddorf – Bernhausen

Tabelle 5-2: Kreisüberschreitende Linien Landkreis Esslingen

Kreisüberschreitende Linien in den Landkreis Sigmaringen

Linie	Streckenverlauf
Linie 400	Reutlingen – Engstingen – Trochtelfingen – Gammertingen
Linie 400Z	Gammertingen – Feldhausen – Steinhilben – Trochtelfingen

Tabelle 5-3: Kreisüberschreitende Linien Landkreis Sigmaringen

Kreisüberschreitende Linien in den Landkreis Biberach

Linie	Streckenverlauf
Linie 260	Reutlingen – Engstingen – Hohenstein – Zwiefalten – Riedlingen
Linie 265	Münsingen – Lautertal – Zwiefalten – Riedlingen
Linie 297	Münsingen – Riedlingen (Freizeitlinie)

Tabelle 5-4: Kreisüberschreitende Linien Landkreis Biberach

Kreisüberschreitende Linien in den Alb-Donau-Kreis

Linie	Streckenverlauf
Linie 312	Indelhausen – Ehingen
Linie 331	Münsingen – Ehingen
Linie 7662/333	Münsingen – Schelklingen
Linie 335	Münsingen – Laichingen
Linie 297	Münsingen – Hayingen – Munderkingen – Ehingen (Freizeitlinie)
Linie 7646	Bad Urach – Römerstein – Westerheim – Laichingen

Tabelle 5-5: Kreisüberschreitende Linien Alb-Donau-Kreis

Kreisüberschreitende Linien in den Zollernalbkreis

Linie	Streckenverlauf
Linie 5	Hausen an der Lauchert – Burladingen
Linie 7635	Reutlingen – Sonnenbühl – Burladingen – Hörschwag

Tabelle 5-6: Kreisüberschreitende Linien Zollernalbkreis

Einige Linien sind in Linienbündeln der Nachbarlandkreise integriert. Die Planung und Umsetzung der kreisüberschreitenden Verkehre erfolgt in enger Abstimmung mit dem jeweiligen Nachbarlandkreis.

5.2.4. Stadt- und Ortsverkehre

Städte und Gemeinden können als zuständige Behörde nach dem ÖPNVG (§ 6 Absatz 1 Satz 2 und Absatz 3 Satz 2) eigene Verkehre bestellen und finanzieren. Der Nahverkehrsplan enthält eine Darstellung der Stadt- und Ortsverkehre, jedoch – im Hinblick auf die Zuständigkeit der betroffenen Städte und Gemeinden – keine weitergehende Bestandsaufnahme. In Abstimmung mit den Städten und Gemeinden werden in Kapitel 6.4.6 Ziele und Rahmenvorgaben für die Stadt- und Ortsverkehre festgelegt.

Im Landkreis Reutlingen bestehen folgende von den Städten und Gemeinden mitfinanzierte Stadt- und Ortsverkehre:

5.2.4.1. Stadtverkehr Reutlingen

Der Stadtverkehr Reutlingen wird gemeinsam von den Städten Reutlingen und Pfullingen sowie den Gemeinden Eningen, Pliezhausen und Walddorfhäslach als Gruppe von

Behörden organisiert und finanziert. Er besteht aus 38 Stadtverkehrslinien, welche auch die innerörtliche Erschließung der genannten Städte und Gemeinden sicherstellen. Diese verkehren montags bis freitags überwiegend im 20-Minuten-Takt und samstags, sonn- und feiertags im 30-Minuten-Takt.

Ergänzt wird der Stadtverkehr durch sechs Quartiersbuslinien, die durch den Einsatz von Kleinbussen schwierig befahrbare Wohngebiete (z. B. Wohngebiete in Hanglage) in der Feinerschließung anbinden. Die Quartiersbusse verkehren montags bis samstags überwiegend im 60-Minuten-Takt.

In den Nächten von Donnerstag auf Freitag, von Freitag auf Samstag, von Samstag auf Sonntag und vor Feiertagen gibt es zusätzlich neun Nachtbuslinien.

Im September 2019 ist das neue Stadtbuskonzept gestartet (siehe Kapitel 2.2.10).

Der Liniennetzplan für den Teilbereich Reutlingen (Stand: November 2019) kann der Anlage 9 entnommen werden.

5.2.4.2. Stadtverkehr Metzingen

Durch die Verlängerung der Linien 201 (Metzingen Längenfeld – Bahnhof – Glems), 202 (Grafenberg – Neugreuth – Metzingen – Harthölzle) und 203 (Mittelstadt – Riederich – Metzingen – Neugreuth) über ihren früheren Endpunkt am Bahnhof hinaus stellen diese die innerörtliche Bedienung der Stadt Metzingen sicher. Die Stadt Metzingen finanziert als zuständige Behörde die innerörtliche Erschließung.

Nachfolgend genannte innerörtliche Verkehrsleistungen der Linien 201, 202 und 203 sind dem „Stadtverkehr Metzingen“ zuzuordnen:

- Linie 201 zwischen Bahnhof und Längenfeld,
- Linie 202 zwischen Bahnhof und Harthölzle,
- Linie 203 zwischen Bahnhof und Neugreuth Ulmenweg.

Die Linien verkehren überwiegend montags bis samstags etwa im Stundentakt und sind am Bahnhof Metzingen auf den Schienenverkehr in Richtung Tübingen und Stuttgart abgestimmt.

In der nachfolgenden Abbildung ist der Stadtverkehr Metzgingen dargestellt.

Liniennetzplan Teilbereich Ermstal (Stand: Juni 2019)

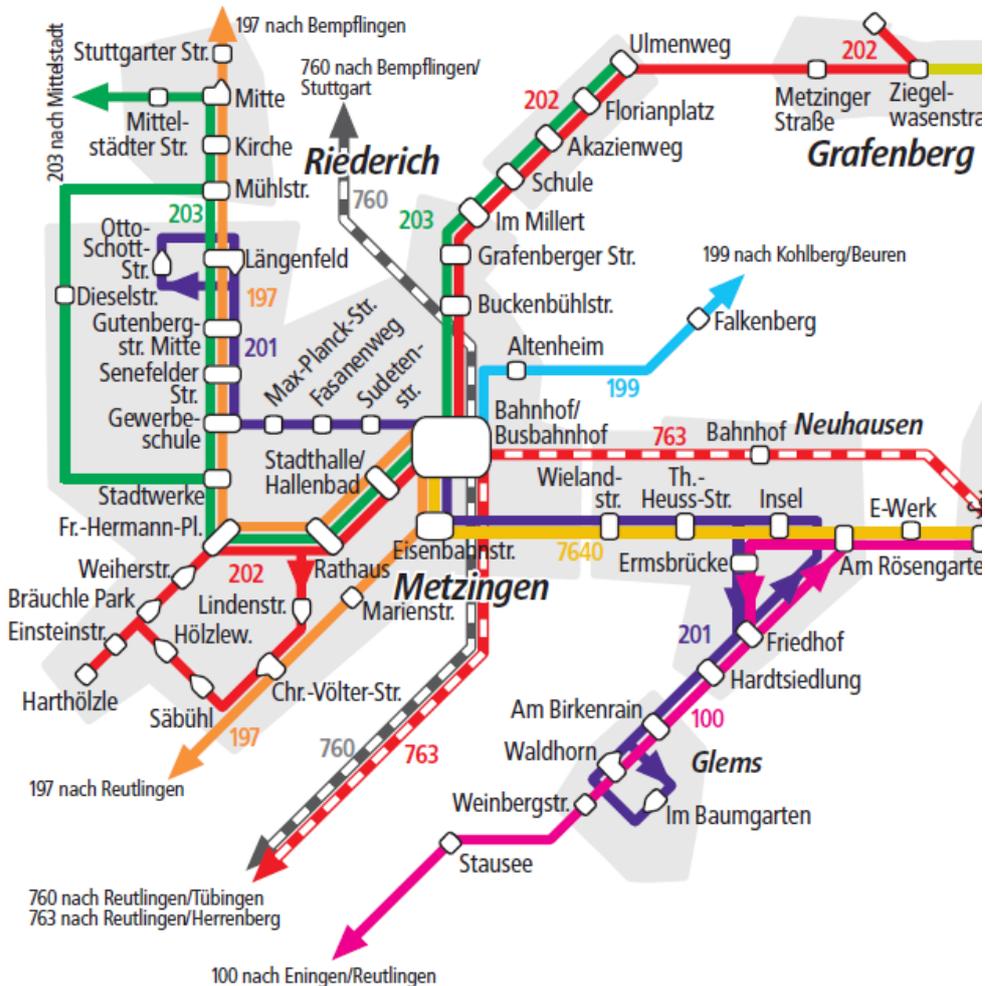


Abbildung 5-5: Liniennetzplan Teilbereich Ermstal⁵⁰

5.2.4.3. Stadtverkehr Bad Urach

Die Stadtverkehrslinie 108 (H.-Reyhing-Weg – Bahnhof – Marktplatz – Am Schönblick) nimmt die innerörtliche Erschließung der Stadt Bad Urach wahr und verkehrt im regelmäßigen Takt, an Werktagen etwa halbstündlich und an Sonn- und Feiertagen stündlich mit einer Anbindung an die Ermstalbahn. Der Stadtverkehr Bad Urach liegt in der Zuständigkeit der Stadt Bad Urach und wird von ihr organisiert und finanziert. In der nachfolgenden Abbildung ist das Bedienungsgebiet des Stadtverkehrs dargestellt.

⁵⁰ www.naldo.de.

Liniennetzplan Teilbereich Bad Urach und Dettingen (Stand: Juni 2019)

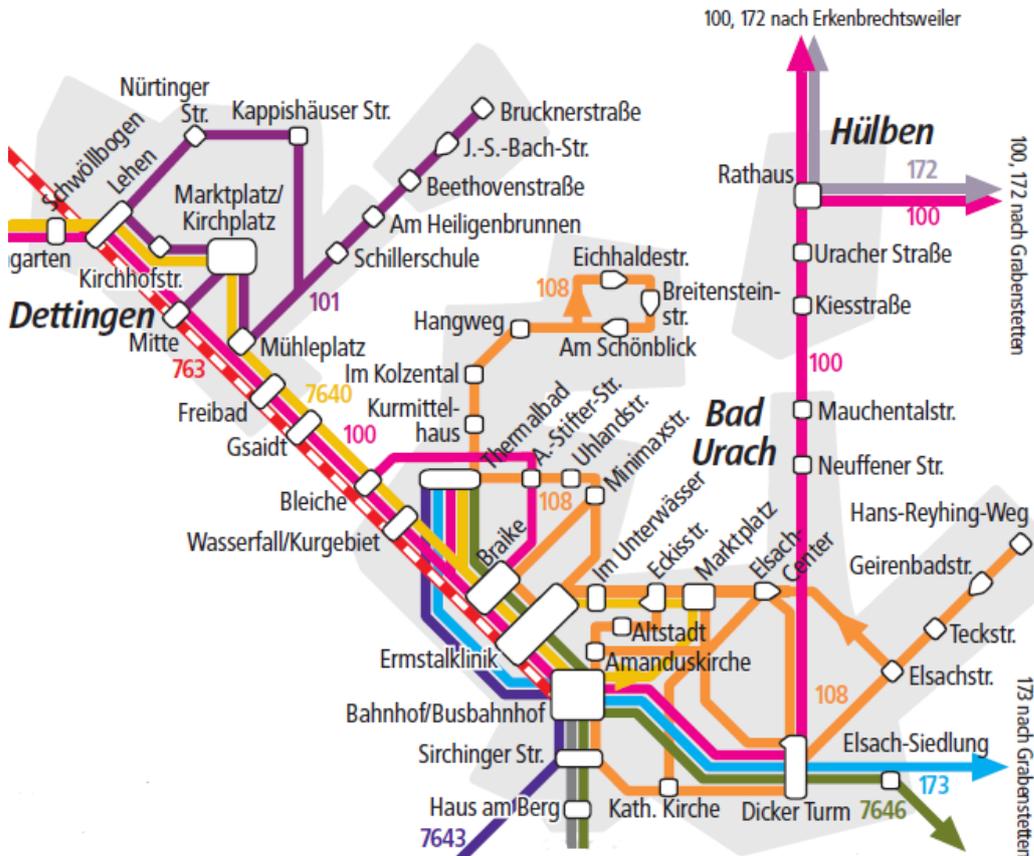


Abbildung 5-6: Liniennetzplan Teilbereich Bad Urach und Dettingen⁵¹

5.2.4.4. Ortsverkehr Dettingen

Die Linie 101 (Dettingen Buchhalde – Dettingen) erfüllt innerörtliche Erschließungsaufgaben in der Gemeinde Dettingen und wird von der Gemeinde organisiert und finanziert. Die Hauptfunktion des Ortsverkehrs Dettingen ist die Anbindung der Schüler aus den entfernteren Wohnbezirken (insbesondere aus dem Wohngebiet Buchhalde) an die Ermstalbahn, sowohl Richtung Bad Urach als auch Richtung Metzingen, sowie an die örtliche Schule. Ein Takt und eine regelmäßige Anbindung an die Ermstalbahn sind daher nur vereinzelt möglich. Der Ortsverkehr Dettingen ist gemeinsam mit dem Stadtverkehr Bad Urach in der Abbildung 5-6 in Kapitel 5.2.4.3 dargestellt.

⁵¹ www.naldo.de.

5.2.5. Touristische Verkehre

Der Tourismus hat für den Landkreis Reutlingen eine große, stetig zunehmende Bedeutung. Im Jahr 2017 wurde das Biosphärengebiet als Deutschlands nachhaltigste Tourismusdestination ausgezeichnet. Das touristische Angebot im Landkreis umfasst neben einem vielfältigen Rad- und Wanderwegeangebot eine Vielzahl an attraktiven Ausflugszielen.

Zur Erschließung wichtiger Ausflugsziele und der Gestaltung des ÖPNV-Angebotes für Touristen gibt es ergänzend zum regelmäßigen Linienverkehr im Rahmen des naldo-Freizeit-Netzes an Sonn- und Feiertagen vom 1. Mai bis zum 3. Sonntag im Oktober zusätzliche Bus- und Bahnangebote. Diese bieten auch die Möglichkeit der kostenlosen Mitnahme von Fahrrädern. Die nachfolgende Tabelle stellt die Freizeitlinien im Landkreis Reutlingen im Jahr 2020 dar.

Freizeitlinien im Landkreis Reutlingen

Verkehrsmittel		Linie	Streckenführung
Bahn	Schwäbische Alb-Bahn	759	Ulm – Münsingen – Engstingen
	Rad-Wander-Shuttle	759/766/ 768	Tübingen – Hechingen – Gammertingen – Engstingen
Bus	Rad-Wander-Bus Linie 400	400	Reutlingen – Engstingen – Trochtelfingen – Gammertingen
	Rad-Busse (einschließlich Zubringer Schloss Lichtenstein)	7606	Reutlingen – Engstingen – Münsingen
		260	Reutlingen – Engstingen – Zwiefalten – Riedlingen
		7635	Reutlingen – Sonnenbühl
	Rad-Wander-Bus Lautertal	297	Münsingen – Hayingen – Rechtenstein – Munderkingen – Ehingen/– Riedlingen
	Biosphärenbus Schwäbische Alb	298	Münsingen – Trailfingen – Auingen
	SonnenalbExpress	555	Reutlingen – Sonnenbühl – Engstingen

Tabelle 5-7: Freizeitlinien im Landkreis Reutlingen

Darüber hinaus gibt es Linien, die im Rahmen ihres regulären Angebotes eine Fahrradbeförderung anbieten (siehe Kapitel 5.9.5).

Zur Mobilität vor Ort können auch Anmeldeverkehre von Touristen genutzt werden. Diese verkehren meist außerhalb der Hauptverkehrszeiten sowie an Ferientagen und haben in der Regel eine Zu- und Abbringerfunktion zu überörtlichen Busverbindungen.

Die AlbCard (Gästekarte Schwäbische Alb), die im Juli 2020 gestartet ist und die kostenlose Nutzung des ÖPNV beinhaltet, leistet einen wichtigen Beitrag für die Nutzung des ÖPNV, gerade auch durch Touristen.

5.2.6. Eingesetzte Fahrzeuge

Die derzeit im Regionalverkehr eingesetzten Fahrzeuge verfügen über unterschiedliche technische Ausstattungen (z. B. Abgasnormen, Barrierefreiheit, Fahrgastinformationssysteme im Bus). Bei den neu vergebenen Verkehrsleistungen der Linie 400, der Linien im Teilraumkonzept „Südlicher Landkreis“ und der Regiobuslinie X2 entspricht die technische Ausstattung der eingesetzten Fahrzeuge bereits weitgehend den in diesem Nahverkehrsplan definierten Standards.

5.3. Bedienungsqualität im öffentlichen Verkehr

In einer Fahrplananalyse wurde das aktuelle Fahrtenangebot (Stand: April 2020) im öffentlichen Nahverkehr untersucht. Die Analyse umfasst alle vorhandenen Fahrmöglichkeiten mit Bahn, Bus und Anmeldeverkehren. Für die Bewertung der Bedienungsqualität wurden verschiedene Zeitintervalle definiert. Unter der Woche umfassen die Zeitintervalle eine Zeitspanne von 2 bzw. 3 Stunden, am Wochenende sind die Zeitintervalle hingegen größer. Von Montag bis Freitag sind die Verkehrsbedürfnisse insbesondere im Hinblick auf den Schüler- und Berufsverkehr in den einzelnen Zeitintervallen sehr unterschiedlich. Aufgrund der hohen Nachfrageschwankungen durch den Schüler- und Berufsverkehr bedarf es einer detaillierteren Betrachtung der einzelnen Zeitintervalle. Daher wurden für die Bewertung des Verkehrsangebotes unter der Woche kürzere Zeitabschnitte gewählt.

Im Rahmen der Analyse wurde das Angebot des öffentlichen Verkehrs in folgenden Zeitintervallen näher betrachtet und grafisch in den Anlagen 10 bis 16 dargestellt:

- Verkehrsschwache Zeit Montag-Freitag am frühen Nachmittag (14-16 Uhr), unterschieden nach Schultagen und schulfreien Tagen
- Hauptverkehrszeit Montag-Freitag am Nachmittag (16-18 Uhr), ebenfalls unterschieden nach Schultagen und schulfreien Tagen
- Abendbedienung Montag-Freitag (20-23 Uhr) an schulfreien Tagen
- Samstag 9-14 Uhr

- Sonn-/Feiertag 8-23 Uhr

Die Anlagen 10 bis 16 bilden die Gesamtzahl der Fahrten (beide Richtungen) für die oben genannten Zeitintervalle grafisch ab. Die Hauptverkehrszeit am Morgen von Montag bis Freitag wurde aufgrund des hohen Anteils des Schülerverkehrs nicht näher betrachtet. Hier sind die Standards bereits überall erfüllt.

Bei der Betrachtung der Anzahl der Fahrten ist die Länge des Zeitintervalls mit zu berücksichtigen, da beispielsweise sonntags im Vergleich zu montags bis freitags aufgrund des längeren Zeitintervalls mehr Fahrten vorhanden sein können.

Zur besseren Darstellung wurde für jede Fahrt die mittlere Uhrzeit angenommen (Mitte zwischen Abfahrt und Ankunft). Da die Angebotsdichte in einem Ort in Relation zu seiner Größe zu betrachten ist, wurden die Orte entsprechend ihrer Größe als unterschiedlich große Kreise in den Grafiken dargestellt.

Entsprechend der Einwohnerzahl und der Arbeitsplätze ist das Angebot im Albvorland erwartungsgemäß deutlich dichter als auf der Albhochfläche. Nur wenige kleinere Ortschaften sind an Schultagen am frühen Nachmittag (14-16 Uhr) ohne Angebot. An schulfreien Tagen sind es am Nachmittag wenige mehr. Im Berufsverkehr (16-18 Uhr) sind an Schultagen alle Orte ab 150 Einwohnern mit mindestens ein bis zwei Fahrten bedient. In den Ferien ist das Fahrtenangebot insbesondere im ländlichen Bereich des Landkreises geringer, jedoch mit Ausnahme weniger Orte fast überall mit ein bis zwei, oft sogar mehr Fahrten vorhanden. Zwischen 20 und 23 Uhr sind fast alle Orte des Landkreises mit mindestens ein bis zwei, meist sogar fünf bis sechs Fahrten angebunden. Auffallend ist das gute Angebot an Sonn- und Feiertagen: in den meisten Orten des Landkreises sind mehr als acht Fahrten vorhanden.

5.4. Qualität der räumlichen Erschließung

Als mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen gelten Bereiche, die nicht mehr als 500 m Luftlinie von der nächsten Bushaltestelle oder nicht mehr als 1.000 m von der nächsten Bahnhaltestelle entfernt sind. Die Erschließung im Landkreis Reutlingen durch den öffentlichen Verkehr erfolgt überwiegend innerhalb der genannten Entfernungen. Im Landkreis sind einzelne Bereiche von den genannten Radien nicht umfasst. Bei den meisten Bereichen handelt es sich um kleine Randbereiche von Wohngebieten. Die Anlage 17 enthält eine detaillierte kartografische Darstellung dieser Bereiche.

Für die Stadt- und Ortsverkehre beinhaltet der Nahverkehrsplan keine Bewertung der Qualität der räumlichen Erschließung, da diese Verkehre in Verantwortung der jeweiligen Städte und Gemeinden liegen.

5.5. Verknüpfung von Mobilitätsangeboten

Im ÖPNV ist nicht für jeden Start- und Zielort eine Direktverbindung möglich. Zur Sicherung einer nachhaltigen und bedarfsgerechten Mobilität bildet die Vernetzung verschiedener Mobilitätsangebote daher eine wichtige Grundlage. Dabei ist zwischen der Verknüpfung des regulären Linienverkehrs und der Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln (z. B. Fahrrad oder Pkw) zu unterscheiden. Nachfolgend sind wichtige Umsteigebeziehungen und Verknüpfungspunkte im Landkreis Reutlingen aufgeführt.

5.5.1. Verknüpfung Bus – Schiene

In der folgenden Tabelle wurden für den Landkreis Reutlingen bedeutende Umsteigebahnhöfe sowie die Qualität der Busanbindungen aus der Umgebung (Takt und Anschlussqualität zum Schienenverkehr) betrachtet:

Verknüpfung Bus – Schiene

Bahnhalt	Busanbindung aus der Umgebung	Takt	Zuganschluss
Metzingen Richtung Stuttgart	Mittelstadt, Riederich, Grafenberg, Neugreuth	ja	ja
	Glems	teilw.	nein
Metzingen Richtung Tübingen	Mittelstadt, Riederich, Grafenberg, Neugreuth	ja	nein
	Glems	teilw.	ja
Bad Urach	Hülben, Grabenstetten, Münsingen, St. Johann	ja	ja
	Römerstein	nein	teilweise
Reutlingen Hbf in beide Richtungen	Echaztal – Engstingen	nein	meist
	Gomaringen	ja	ja
	Sonnenbühl	nein	teilweise
	St. Johann	meist	teilweise
Riedlingen	Zwiefalten	ja	ja

Tabelle 5-8: Verknüpfung Bus – Schiene

Die Übersicht zeigt, dass ein regelmäßiger Takt im Busverkehr in Verbindung mit einem Zuganschluss teilweise erreicht ist.

An den Bahnhaltungen in Dettingen Mitte, Münsingen, Marbach, Kleinengstingen und Engstingen Schulzentrum finden ebenfalls Umstiege zwischen Bus und Bahn in geringem Umfang statt.

In Reutlingen gibt es neben dem Umsteigepunkt am Reutlinger Hauptbahnhof (Hbf) weitere Verknüpfungen an den SPNV-Haltepunkten Reutlingen-Betzingen und Reutlingen West. In Wannweil, Reutlingen-Sondelfingen und den nicht genannten Halten der Ermstalbahn und der Schwäbischen Alb-Bahn sind derzeit keine Umsteigebeziehungen zwischen Bus und Bahn vorhanden.

5.5.2. Verknüpfung Bus – Bus

In der folgenden Tabelle sind wichtige Umsteigehaltstellen für den Busverkehr, die jeweiligen Linien sowie die Anbindung aus der Umgebung aufgeführt.

Verknüpfung Bus – Bus

Haltestelle	Relation/Linie	Anbindung aus der Umgebung
Würtingen Ortsmitte	7643, 7644	In Würtingen Ortsmitte besteht die Umsteigemöglichkeit von der Linie 7644 von Reutlingen auf die Linie 7643 nach Münsingen sowie von Bad Urach nach Reutlingen und umgekehrt von Reutlingen nach Bad Urach. Außerdem können Fahrgäste aus Münsingen in Würtingen nach Reutlingen umsteigen.
Münsingen Bahnhof	265	Anschlüsse im Stundentakt in Richtung Bad Urach
	331, 335, 7606, 7662	Einzelne Anschlüsse in Richtung Bad Urach
Metzingen Bahnhof	197, 199, 201, 202, 203, 7640	Anschlüsse zum Stadtverkehr sowie der Regionalbuslinien untereinander
Bad Urach Bahnhof	265, 7640, 7643, 7646, 108, 100, 172	Anschlüsse von der Münsinger Alb/St. Johann in Richtung Römerstein/Vordere Alb und zum Stadtverkehr Bad Urach
Zwiefalten Rentalhalle	260, 262, 265/268, 267	Anschlüsse von Pfronstetten/Hohenstein/Lautertal/Hayingen in Richtung Riedlingen
Reutlingen Stadtmitte und Omnibusbahnhof	diverse	Umstieg vom Regionalbus zum Reutlinger Stadtverkehr und zu anderen Regionalbuslinien
Pfullingen Laiblinplatz	diverse	Umstieg vom Regionalbus zum Reutlinger Stadtverkehr und zu anderen Regionalbuslinien

Tabelle 5-3: Verknüpfung Bus – Bus

An den meisten in Kapitel 5.5.1 genannten Verknüpfungspunkten zwischen Bus und SPNV sind auch mehrere Buslinien miteinander verknüpft. Weitere, reine Bus-Bus-Verknüpfungen bestehen außerdem in:

- Reutlingen-Rommelsbach Mitte
- Pliezhausen Rathaus
- Großengstingen Marktplatz
- Kleinengstingen Rathaus
- Hayingen (unterschiedliche Haltestellen)
- Hohenstein-Bernloch
- Hohenstein-Eglingen

- Pfronstetten (unterschiedliche Haltestellen)
- Römerstein-Donnstetten Rathaus
- Trochtelfingen (unterschiedliche Haltestellen)

5.6. Verbundtarif und bwtarif

Im Landkreis Reutlingen findet der Tarif des Verkehrsverbundes naldo Anwendung. Das naldo-Tarifgebiet umfasst neben dem Landkreis Reutlingen auch die Landkreise Tübingen und Sigmaringen, den Zollernalbkreis sowie einzelne Übergangsbereiche. naldo ist der flächenmäßig größte Tarifverbund in Baden-Württemberg, er reicht durch Übergangsbereiche mit Nachbarverbänden vom Rand des Großraums Stuttgart (Herrenberg, Leinfelden, Flughafen Stuttgart, Neuffen, Owen, Lenningen) bis an den Bodensee.

Durch den einheitlichen Verbundtarif ist für alle Fahrten nur ein Fahrschein erforderlich, unabhängig von der Nutzung und Anzahl unterschiedlicher Verkehrsunternehmen und Verkehrsmittel. Der Fahrpreis errechnet sich nach der Anzahl der durchfahrenen Waben. Den Verkehrsunternehmen sind diese durch die Durchtarifierung entstehenden Verluste auszugleichen. Der Landkreis Reutlingen wendet hierfür jährlich ca. 370.000 Euro (Stand: 2020) auf. Der Betrag wird jährlich an die im naldo vereinbarte Tarifsteigerungsrate angepasst.

Die nachfolgenden Abbildungen stellen das Fahrscheinangebot des naldo dar (Stand: Januar 2020):

naldo-Wabentarif

naldo-Wabentarif										Preis 2020
WABEN/Preisstufe	Einzelfahrschein		Tagesticket			Schülermonatskarte	Monatskarte	9-Uhr-Monatskarte		
	Erwachsener	Kind	Erwachsener	Kind	Gruppe Mitnahme- regelung	persönlich Freizeit- regelung	übertragbar Mitnahme- regelung	übertragbar Mitnahme- regelung		
WABEN	1	2,60	1,80	4,60	3,60	12,50	45,40	60,50	46,90	
	2	3,60	2,50	6,40	5,00	16,50	62,20	82,90	64,20	
	3	5,20	3,60	9,30	7,20	18,50	91,80	122,40	94,90	
	4	7,00	4,90	12,40	9,80	19,00	121,40	161,80	125,40	
	5 und mehr (Netz)	8,80	6,20	15,50	12,40	20,00	148,80	198,40	153,80	
	Reutlingen (Wabe 220)	2,60	1,80	3,50	2,50	12,50	30,00	60,50	46,90	
STADT	Tarif I	2,00	1,40	3,50	2,80	9,50	36,70	49,00	38,00	
	Tarif II	1,40	1,00	2,40	2,00	6,50	23,40	31,20	24,20	
	Tübingen	2,50	1,30	4,50	2,50	10,70	28,40	53,70	41,60	

Preise in Euro. Gültig ab 1.1.2020

Abbildung 5-7: naldo-Wabentarif⁵²

naldo-Wabentarif Abo und netzweit gültige Tickets

Jahresabo									Preis 2020
WABEN/Preisstufe	Abo 25	Jahres-Abo				9-Uhr-Jahres-Abo			
		persönlich		übertragbar Mitnahmeregelung		persönlich	übertragbar Mitnahmeregelung		
	persönlich netzweit gültig	monatl. Zahlw.	jährl. Zahlw.	monatl. Zahlw.	jährl. Zahlw.	monatl. Zahlw.	übertragbar monatl. Zahlw.		
WABEN	1	41,70	47,90	544,80	52,90	604,80	37,10	41,00	
	2	57,10	65,70	746,40	72,50	829,20	50,90	56,20	
	3	57,10	96,90	1.101,60	107,10	1.224,00	75,10	83,00	
	4	57,10	128,10	1.456,80	141,60	1.617,60	99,30	109,70	
	5 und mehr (Netz)	57,10	157,10	1.785,60	173,60	1.983,60	121,80	134,50	
	Reutlingen (Wabe 220)	27,50	33,00	365,00	52,90	604,80	30,00	41,00	
STADT	Tarif I	33,70	38,80	441,60	42,90	489,60	30,10	33,20	
	Tarif II	21,50	24,70	280,80	27,30	312,00	19,10	21,20	
	Tübingen	21,50	42,60	483,30	47,10	537,00	33,00	36,30	

Preise in Euro. Gültig ab 1.1.2020

Netzweit gültige Tickets (persönlich)				Preis 2020
Tricky Ticket	Senioren-Abo	Senioren-Abo Partnerkarte	Semesterticket	
22,70	50,40	35,30	104,90	

Preise in Euro. Gültig ab 1.1.2020

Abbildung 5-8: naldo-Wabentarif Abo und netzweit gültige Tickets⁵³

⁵² www.naldo.de.

⁵³ www.naldo.de.

BahnCard-Ermäßigungen werden im naldo-Tarif nicht gewährt.

Neben den regulären Wabentarifen bestehen in Bad Urach, Dettingen, Lichtenstein-Unterhausen, Metzingen und Münsingen Stadttarife.

Seit 01.01.2019 gilt innerhalb des Landkreises Reutlingen ein Sondertarif für die Wabe 220 (Reutlingen). Die Wabe 220 umfasst die Städte Reutlingen, Pfullingen und die Gemeinden Eningen, Pliezhausen, Wannweil und Walddorfhäslach. Der Sondertarif für die Wabe 220 wird im Rahmen des Förderprogramms „Modellstädte nachhaltige Mobilität“ bis 31.12.2020 gefördert. Der Gemeinderat der Stadt Reutlingen hat im Oktober 2020 der Weiterführung des Umwelt-Ticket-Pakets bis zum 30.06.2021 zugestimmt. In einer Klausurtagung Anfang 2021 soll über die Ausrichtung im ÖPNV und die Weiterführung vergünstigter Tarife über den 30.06.2021 hinaus beraten werden.

Der Verkauf der naldo-Fahrscheine erfolgt beim Fahrpersonal, an Fahrscheinautomaten, an einzelnen Verkaufsstellen, als Handyticket und als Online-Ticket. Für den Erwerb von Zeitkarten gibt es in Reutlingen, Tübingen und Ulm naldo-Abocenter.

Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2018 wurde zusätzlich der baden-württembergische Landestarif (bwtarif) eingeführt. Der bwtarif ermöglicht verbundübergreifende Fahrten und den Umstieg zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln des öffentlichen Verkehrs mit nur einem Fahrschein. Er gilt in allen Regional- und Nahverkehrszügen, S-Bahnen, Stadtbahnen und Bussen in Baden-Württemberg. Für Fahrten innerhalb eines Verbundgebietes findet weiterhin der jeweilige Verbundtarif Anwendung, für Fahrten darüber hinaus generell (außer in Fernverkehrszügen) der bwtarif.

In der ersten Stufe des bwtarifs (ab Dezember 2018) wurde der Vertrieb von Einzelfahrscheinen und Tageskarten an Fahrkartenautomaten, Verkaufsstellen der Verkehrsunternehmen und im Bus umgesetzt. Am 13. Dezember 2020 tritt die zweite Stufe des bwtarifs, der bwtarif-ZEITKARTEN, in Kraft und ermöglicht den Erwerb von Zeitkarten für verbundübergreifende Fahrten.

5.7. Finanzierung

Die Organisation und Finanzierung des öffentlichen Nahverkehrs ist auf viele Schultern verteilt. Der straßengebundene Linienverkehr finanziert sich neben den Fahrgeldeinnahmen der Fahrgäste wesentlich durch verschiedene Tarif- und Betriebskostenzuschüsse. Der Landkreis Reutlingen ist für die Finanzierung des straßengebundenen ÖPNV

zuständig, soweit dieser nicht eigenwirtschaftlich verkehrt. Stadt- und Ortsverkehre werden allerdings von den jeweiligen Städten und Gemeinden finanziert.

5.7.1. Schülerbeförderung

Für die Schülerbeförderung entstehen im Landkreis Reutlingen jährliche Aufwendungen in Höhe von rund 7.093.000 Euro (Stand: 2020). Diese fallen unter anderem für Schülermonatskarten, Abo25-Fahrscheine zum Schulbesuch, Pkw-Fahrten und die Sonderbeförderung zu den Sonderpädagogischen Bildungs- und Beratungszentren (SBBZ), Grundschulförderklassen und Sonderschulkindergärten an. Die Aufwendungen werden durch elterliche Eigenanteile, Kostenübernahme Dritter (z. B. Jobcenter), Erstattungen anderer Landkreise und Zuweisungen vom Land gedeckt. Dem Landkreis entsteht ein jährliches Defizit von aktuell rund 448.000 Euro (Stand: 2020), das durch den Kreishaushalt gedeckt wird.

5.7.2. ÖPNV-Finanzierungsreform

Ursprünglich erhielten die Verkehrsunternehmen direkt vom Land Ausgleichszahlungen für ihre Einnahmeverluste durch rabattierte Zeitkarten im Schülerverkehr auf der Grundlage von § 45a PBefG. Diese Leistungen haben sich zu einer wichtigen Finanzierungssäule des ÖPNV entwickelt. Die Ausgleichszahlungen wurden unternehmensindividuell nach der mittleren Reiseweite und der Anzahl der verkauften Schülermonatskarten berechnet. Seit 2007 wurden die zuvor jährlich mit großem Aufwand neu errechneten Zuschussbeträge pauschal festgeschrieben. Im Januar 2018 wurden in einer ersten Stufe der ÖPNV-Finanzierungsreform in Baden-Württemberg Mittel in Höhe der bisherigen Ausgleichsleistungen (rund 200 Millionen Euro pro Jahr) unter Beibehaltung der bisherigen Verteilung zwischen den Kreisgebieten (Status Quo-Verteilung) vollständig kommunalisiert. Die bisher nach § 45a PBefG ausbezahlten Mittel werden nun auf Grundlage von § 15 ÖPNVG ausbezahlt. Der Landkreis als Aufgabenträger leitet diese im Rahmen einer allgemeinen Vorschrift in der bisherigen Höhe an die jeweiligen Verkehrsunternehmen weiter. In der zweiten Stufe der ÖPNV-Finanzierungsreform erhöhen sich vom Jahr 2021 an die Mittel stufenweise in Baden-Württemberg insgesamt um 50 Millionen Euro auf 250 Millionen Euro (ab 2023). Die Mittel des Landkreises werden sich ebenfalls erhöhen. Der Kreistag wird über deren Verwendung entscheiden.

5.7.3. Förderung des ÖPNV

Der Landkreis hat für die Förderung des ÖPNV im Haushaltsplan 2020 über 3.400.000 Euro, z. B. für Betriebsleistungen der Regionalbuslinien, Regiobuslinien, Anmeldeverkehre und Freizeitlinien, eingeplant. Daneben werden im Landkreis derzeit noch viele weitere Buslinien eigenwirtschaftlich, das heißt ohne Zuschüsse eines öffentlichen Aufgabenträgers oder einer zuständigen Behörde, betrieben.

5.7.4. Investitionen/Zuschüsse im Schienenverkehr

Der Landkreis unterstützt seit Jahren aktiv das Projekt Regional-Stadtbahn Neckar-Alb. Im Juli 2018 hat der Kreistag den Anteil des Landkreises an den Kosten für die Ausschreibungs- und Ausführungsplanung und den Bau von Modul 1 in Höhe von 5,01 Millionen Euro beschlossen. Mit Inbetriebnahme von Modul 1 zum Fahrplanwechsel im Dezember 2022 werden alle zusätzlichen, über dem Zielkonzept 2025 des Landes liegenden Fahrten vom Landkreis finanziert. Bisher gewähren der Landkreis und die Anliegergemeinden Zuschüsse für den Unterhalt der Infrastruktur der Ermstalbahn.

Im Rahmen der Wiederaufnahme des regelmäßigen Zugverkehrs auf der Strecke Engstingen – Gammertingen beteiligt sich der Landkreis mit einem Zuschuss an den Investitionskosten zum Aufbau der Infrastruktur in Höhe von rund 210.000 Euro.

5.7.5. Konzepte im Bereich Nahverkehr und Mobilität

Für Planungen und Konzepte in den Bereichen ÖPNV, SPNV und nachhaltige Mobilität wie z. B. für die Regional-Stadtbahn Neckar-Alb oder die Überplanung von Verkehrsräumen sind im Haushaltsjahr 2020 415.000 Euro vorgesehen.

5.7.6. Verbundfinanzierung

Der Verkehrsverbund naldo ist ein Tarifverbund, in dem sich die Landkreise Reutlingen, Sigmaringen, Tübingen und der Zollernalbkreis sowie die Verkehrsunternehmen der Region zusammengeschlossen haben. Zur Abdeckung der Durchtarifierungs- und Harmonisierungsverluste finanziert der Landkreis im naldo seit Verbundstart im Jahr 2002 Ausgleichsleistungen für verbundbedingte Belastungen (vgl. Kapitel 5.6). Daneben

beteiligt sich der Landkreis am Eigenaufwand des Verkehrsverbundes. Im Haushalt 2020 waren hierfür insgesamt 610.000 Euro eingeplant.

5.8. Fahrgastinformation

Die Fahrgastinformation erfolgt neben dem gesetzlich vorgeschriebenen Fahrplanausgang an den Haltestellen auch über digitale Medien, z. B. über die elektronische Fahrplanauskunft Baden-Württemberg (EFA-BW) und die naldo-App, sowie über gedruckte „Minifahrpläne“, die für jede Linie vorliegen. Außerdem werden zahlreiche themenbezogene Flyer angeboten, sowohl zu den einzelnen Tarifen als auch zum Verkehrsangebot. Am bekanntesten und umfangreichsten ist die Broschüre zum naldo-Freizeit-Netz.

Einige Haltestellen sind mit einem dynamischen Fahrgastinformationssystem ausgestattet, das den Fahrgästen Auskunft über künftige Abfahrtszeiten, entweder auf Basis von Fahrplandaten oder auf Basis von Echtzeitinformationen, gibt.

5.9. Ergänzende und multimodale Mobilitätsangebote

Bei der Nutzung verschiedener Verkehrsmittel wird zwischen einem multimodalen und einem intermodalen Mobilitätsverhalten unterschieden. Multimodalität bezeichnet die Nutzung verschiedener Verkehrsmittel innerhalb eines bestimmten Betrachtungszeitraums (häufig innerhalb einer Woche). Die Kombination unterschiedlicher Verkehrsmittel für die einzelnen Abschnitte eines Weges, z. B. mit dem Pkw zum P+R-Parkplatz, anschließend Nutzung der Bahn oder des Busses, wird als Intermodalität bezeichnet. Im Gegensatz zum multimodalen Verhalten bezieht sich Intermodalität nicht auf einen festgelegten Zeitraum, sondern auf einen einzelnen Weg. Intermodales Verhalten ist demnach eine Sonderform des multimodalen Verkehrsverhaltens.⁵⁴ Daher wird im Folgenden der Begriff Multimodalität verwendet. Die nachfolgenden Textabschnitte stellen den Ist-Zustand der ergänzenden und multimodalen Mobilitätsangebote dar.

⁵⁴ Forschungsgesellschaft für das Straßen- und Verkehrswesen (2017): Multi- und Intermodalität: Hinweise zur Umsetzung und Wirkung von Maßnahmen im Personenverkehr; Teilpapier 1: Definitionen, Seite 7.

5.9.1. Bürgerbus und Bürgerrufauto

Bürgerbusse lassen sich durch folgende Kriterien beschreiben:

- Der Fahrbetrieb wird ehrenamtlich durchgeführt,
- der Betrieb findet regelmäßig statt und
- das Angebot kann von allen Bürgern genutzt werden.

Bürgerbusse basieren auf dem Prinzip der Freiwilligkeit und sind in der Regel über einen Bürgerbusverein organisiert. Die Initiative geht meist von der Bevölkerung und den Städten und Gemeinden aus, um die innerörtliche Feinerschließung der Wohngebiete zu verbessern. Die Bedienung durch den Bürgerbus kann regelmäßig auf Grundlage eines festen Fahrplans mit festen Haltestellen (Linienbetrieb) oder nach Anmeldung mit einer vollflexiblen Bedienung („Haustür-zu-Haustür-Bedienung“) erfolgen.

Als Fahrzeuge kommen in der Regel Kleinbusse bis maximal acht Fahrgastplätze oder Großraum-Pkws zum Einsatz. Bürgerrufautos unterscheiden sich von Bürgerbussen durch den Einsatz kleinerer Fahrzeuge. Rechtlich gesehen lassen sich Bürgerbusse und Bürgerrufautos entweder als nach dem PBefG genehmigter Linienverkehr oder als genehmigungsfreier Verkehr betreiben.

Im Landkreis Reutlingen bestehen derzeit folgende Bürgerbus- und Bürgerrufauto-Angebote, die teilweise im Linienbetrieb oder vollflexibel betrieben werden (Stand: Januar 2020):

- Bürgerbus Pfullingen (seit Mai 2011), www.bt-pfullingen.de/aktivitaeten/buergerbus/
- Bürgerauto Eningen (seit April 2015), www.eningen.de/aktuelles/und-was-geht-sonst/buergerauto-eningen.html
- Bürgerauto Münsingen mit Gomadingen und Mehrstetten (seit August 2015), <https://www.muensingen.de/Startseite/Verwaltung/Muensinger+Buergerauto.html>
- Bürgerrufauto Trochtelfingen (seit Januar 2017), www.buergerbus-bw.de/fileadmin/nvbw/buergerbusflyer-zum-ausdruck-duplex-4-17.pdf
- Bürgerbus Wannweil (seit Februar 2018), www.wannweil.de/nahverkehr/buergerbus/buergerbus.htm

- Bürgerrufauto Lichtenstein (seit Februar 2019), www.gemeinde-lichtenstein.de/startseite/gemeinde/buergerrufauto.html

5.9.2. Carsharing und Bikesharing

Carsharing und Bikesharing kennzeichnen sich durch die organisierte gemeinschaftliche Nutzung von Fahrzeugen. Beim kommerziellen Carsharing und Bikesharing bieten Mobilitätsdienstleister den Verleih von Fahrzeugen an. Anders als bei klassischen Autovermietungen zahlt der Carsharing-Teilnehmer in der Regel im Rahmen einer Vereinbarung einen Grundbetrag und bei der Nutzung eines gebuchten Fahrzeugs einen Zeit- und Kilometerarif. Beim Bikesharing erfolgt die Abrechnung meist über einen Zeittarif. Die Carsharing-Fahrzeuge haben zum Teil fest zugewiesene Parkplätze, die sich häufig an Mobilitätsknotenpunkten mit Umsteigemöglichkeiten auf den ÖPNV/SPNV oder auch an E-Ladestationen befinden. Die Nutzer von Bike- oder Carsharing erhalten über ein Medium (z. B. App oder Chipkarte) Zugang zum gebuchten Fahrzeug.

In der Region Neckar-Alb ist der Carsharing-Anbieter teilAuto Neckar-Alb präsent. teilAuto Neckar-Alb stellt an folgenden Standorten im Landkreis Reutlingen Carsharing-Fahrzeuge zur Verfügung (Stand: Juli 2020):

- Reutlingen
- Pfullingen
- Eningen
- Metzingen
- Bad Urach
- Wannweil

In Kooperation mit naldo gibt es seit 2012 Vergünstigungen für naldo-Abokunden.

Andere Verleihsysteme, wie zum Beispiel Bikesharing, sind im Landkreis Reutlingen derzeit noch nicht verbreitet.

5.9.3. Mitfahren

Neben den klassischen ÖPNV-Angeboten können Mitfahrgelegenheiten zur Ergänzung des ÖPNV und Reduzierung des MIV beitragen. Eine Stichproben-Recherche in 2019 auf verschiedenen Mitfahrportalen zeigte, dass im Landkreis Reutlingen Fahrtenangebote auf verschiedenen Webseiten vorliegen.

In den Jahren zuvor hat der Landkreis versucht, eine landkreisweite Mitfahrplattform einzuführen. Dafür schloss der Landkreis 2016 eine Kooperation mit dem Anbieter flinc!. Neben Mitfahrmöglichkeiten waren auf flinc! durch die Kooperation mit der Deutschen Bahn Fahrplandaten des ÖPNV und SPNV abgebildet. Kurz vor Start mit der Mitfahrplattform flinc! wurde der Landkreis über mögliche interne Umstrukturierungen informiert, sodass ein Start vorerst verschoben wurde. Ende 2018 gab flinc! schließlich bekannt, die öffentliche Plattform zum 31.12.2018 zu schließen. Der Landkreis hat seitdem weitere Mitfahrplattformen untersucht und prüft, unter anderem im Rahmen des Förderprogramms „LandMobil – unterwegs in ländlichen Räumen“ mit dem Modellvorhaben „Integriertes Mobilitätskonzept zur Sicherung der Anschlussmobilität im ländlichen Raum“ (im Folgenden „LandMobil“ genannt), welche Mitfahrplattform für den Landkreis geeignet ist (vgl. Kapitel 6.6.1).

In allen Stadtteilen von Münsingen und allen Ortsteilen von Gomadingen, Mehrstetten und St. Johann gibt es seit 2019 Mitfahrbänke, die im Rahmen eines Gemeinschaftsprojektes eingerichtet und über LEADER Mittlere Alb gefördert wurden. Eine Mitfahrbank ist eine Bank im öffentlichen Raum, auf die sich potenzielle Mitfahrer setzen können, um zu signalisieren, dass sie mitgenommen werden möchten. Jede Mitfahrbank des genannten Gemeinschaftsprojektes ist mit einem Schild und einem bewegbaren Zeichen ausgestattet, durch das der Reisende seinen Mitfahrwunsch und das gewünschte Fahrziel kenntlich machen kann.

5.9.4. Multimodale Knotenpunkte

An multimodalen Knotenpunkten sind verschiedene Verkehrsmittel miteinander verknüpft, z. B. beim P+R der MIV mit dem ÖPNV/SPNV. Der Ausstattungsgrad (z. B. Parkplätze für Pkws, Abstellmöglichkeiten für Fahrräder) und Umfang der jeweiligen Mobilitätsangebote (z. B. Pkw, Fahrrad, SPNV, Bus, Mitfahrgelegenheit) ist an den Knotenpunkten je nach Bedarf unterschiedlich.

In Anlage 18 sind die B+R- und P+R-Plätze im Landkreis Reutlingen aufgeführt, die sich in der Nähe von Haltestellen des ÖPNV/SPNV befinden.

5.9.5. Fahrradmitnahme im ÖPNV und SPNV

Im SPNV und auf einzelnen Buslinien im naldo können montags bis freitags vor 06:00 Uhr und nach 09:00 Uhr sowie samstags, sonn- und feiertags ganztägig Fahrräder kostenlos mitgenommen werden.

Im Landkreis Reutlingen gibt es einzelne Buslinien, auf denen täglich eine Fahrradbeförderung möglich ist. Dazu gehören:

- Linie X2 Bad Urach – Münsingen
- Linie X3 Reutlingen – Stuttgart Flughafen/Messe
- Linie 260 Reutlingen – Engstingen – Riedlingen
- Linie 5 Reutlingen – Gönningen

Im Rahmen des naldo-Freizeit-Netzes bieten viele Freizeitlinien, z. B. Rad-Wanderbus Lautertal, SonnenalbExpress und Biosphärenbus, ebenfalls eine Fahrradbeförderung an.

Die Fahrzeuge sind mit Heckträgern oder Fahrradanhängern ausgestattet. Teilweise können Fahrräder auch auf der Mehrzweckfläche des Busses transportiert werden. Bei einzelnen Linien (z. B. X2 und X3) ist die Be- und Entladung der Heckträger oder Fahrradanhänger nur an den Start- und Endpunkten möglich.

5.9.6. Betriebliches Mobilitätsmanagement

Ein betriebliches Mobilitätsmanagement hat zum Ziel, Pendler vom MIV auf den öffentlichen Verkehr zu verlagern. Im Landkreis gibt es bereits einige Unternehmen und Behörden, die ein betriebliches Mobilitätsmanagement oder Einzelmaßnahmen durchführen, z. B. durch das Angebot eines JobTickets oder Fahrradleasingmodelle für Mitarbeitende. Auch der Landkreis und andere Verwaltungen (z. B. das Land Baden-Württemberg und die Stadt Reutlingen) bieten für die Beschäftigten solche Maßnahmen zur Unterstützung einer umwelt- und klimafreundlichen Mobilität an.

5.10. Barrierefreiheit

Im Landkreis Reutlingen gibt es rund 775 Bushaltestellen mit unterschiedlicher baulicher Gestaltung und Ausstattung. Für die Herstellung der Barrierefreiheit an den Bushaltestellen sind die jeweiligen Straßenbaulastträger zuständig. Die Kostentragung richtet sich nach dem Straßengesetz und der Ortsdurchfahrtenrichtlinie (ODR).

Im Landkreis Reutlingen sind bereits über 90 Haltestellen barrierefrei gestaltet (vgl. Anlage 23). Zur schrittweisen Umsetzung der Barrierefreiheit an den verbleibenden Bushaltestellen enthält der Nahverkehrsplan für den Aus- bzw. Umbau der Haltestellen die Vorgehensweise zur Priorisierung mit zeitlichen Angaben für die Realisierung des barrierefreien Aus- bzw. Umbaus (vgl. Kapitel 6.7.1).

Im Juni 2020 hat der Landkreis im Rahmen eines Pilotprojektes, gefördert vom Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg, mit der Vor-Ort-Erfassung der Bushaltestellen im Landkreis zur Feststellung des Ist-Zustandes begonnen. Mit Hilfe dieser Daten sollen künftig Informationen zur barrierefreien Reisekette über die elektronische Fahrplanauskunft abrufbar sein.

In Kapitel 6.4.8 sind Vorgaben i. S. Barrierefreiheit zu Fahrzeugen und Fahrpersonal festgelegt. Diese Anforderungen kommen bei der Neuvergabe von Verkehrsleistungen zur Anwendung. Sie haben zunächst keinen Einfluss auf bestehende Linienverkehre. Bei einigen wichtigen Linien mit langer Laufzeit der Linienverkehrsgenehmigung (z. B. Linie 400 und Linien des Teilraumkonzeptes „Südlicher Landkreis“) wurde bereits im Rahmen der Neuvergabe auf die barrierefreie Nutzung der Fahrzeuge geachtet.

5.11. Befragung der Städte und Gemeinden

Zur Einschätzung des aktuellen und zukünftigen ÖPNV-Bedarfs wurde 2016 eine Befragung der Städte und Gemeinden durchgeführt. Im Folgenden sind die häufigsten Anregungen aus der Befragung aufgeführt:

- Verdichtung des Taktes, Schließung von Taktlücken, Ausbau der Bedienungszeiten (abends, am Wochenende, in den Ferien)
- Bessere Feinerschließung innerorts/der Ortsteile
- Optimierung von Anschlüssen (Bahn, eXpresso, Stadtverkehr)
- Bessere Abstimmung bei parallelen Linien

- Optimierung des Schülerverkehrs (hohe Auslastung der Busse)
- Schnellbuslinien: eXpresso-Erweiterung nach Engstingen, Regiobus Bad Urach – Münsingen
- Bessere Anbindung an die Nachbarlandkreise
- Ausbau der Anmeldeverkehre
- Neuordnung südlicher Landkreis

Anregungen für neu zu schaffenden Linien gingen für folgende Strecken ein:

- (Mark West –) Gönningen – Sonnenbühl
- Probetrieb Nacht-Anmeldeverkehr (Lichtenstein)
- Metzingen – Eningen (– Pfullingen)
- Hülben – Neuffen (Anbindung nach Stuttgart)
- Pfronstetten – Gammertingen
- Pliezhausen – Tübingen
- Queranbindung Sonnenbühl – Engstingen

Einige wichtige der in 2016 genannten Anregungen wurden bereits umgesetzt. Dazu gehört beispielsweise die Neuordnung des südlichen Landkreises, die Einführung eines Regiobusses von Bad Urach nach Münsingen, der Nacht-Anmeldeverkehr Lichtenstein, die Weiterentwicklung des Anmeldeverkehrs sowie eine neue Linie von Pliezhausen nach Kirchentellinsfurt (mit direktem Zuganschluss nach Tübingen).

Anregungen, die noch nicht umgesetzt wurden, werden, soweit sie fachlich sinnvoll sind, als Arbeitsaufträge (vgl. Kapitel 8) berücksichtigt.

6. Ziele und Rahmenvorgaben

Die zentrale Funktion des Nahverkehrsplans ist die Festlegung von Zielen und Rahmenvorgaben für die zukunftsfähige Gestaltung des ÖPNV. Ziel des Nahverkehrsplans ist es, den ÖPNV zu stärken sowie attraktive und leistungsfähige Mobilitätsangebote zu schaffen.

Die Rahmenvorgaben definieren zudem den Mindeststandard der ausreichenden Verkehrsbedienung bei der Neuvergabe von Linienverkehrsgenehmigungen. Das bedeutet ganz konkret, dass die Genehmigungsbehörde (Regierungspräsidium Tübingen) bei eigenwirtschaftlichen Anträgen auf Erteilung einer Linienverkehrsgenehmigung die Vereinbarkeit mit dem Nahverkehrsplan prüfen muss und ggf. die Genehmigung versagen kann, wenn der Antrag die Anforderungen des Nahverkehrsplans nicht erfüllt. Der Landkreis hat als Aufgabenträger allerdings die Möglichkeit, in seiner Stellungnahme gegenüber der Genehmigungsbehörde einer Genehmigung dennoch zuzustimmen.

Die nachfolgenden Textabschnitte definieren die Ziele und Rahmenvorgaben unter anderem in den Bereichen Umwelt- und Klimaschutz, SPNV und straßengebundener Linienverkehr, für ergänzende und multimodale Mobilitätsangebote sowie für die Umsetzung eines barrierefreien ÖPNV. Des Weiteren enthält Kapitel 6.8 Regelungen zur Finanzierung von Betriebsleistungen und Investitionen im öffentlichen Nahverkehr.

6.1. Allgemeine Ziele des ÖPNV

Einbeziehung neuer technischer Entwicklungen

Neue technische Entwicklungen und die damit verbundenen wachsenden Qualitätsanforderungen und -erwartungen der Kunden, z. B. durch die Einführung technikgestützter Anschlusssicherungs- und Informationssysteme auf Basis von Echtzeitdaten, sind bei den Planungen im ÖPNV einzubeziehen. Fahrgastinformationssystemen kommt auch im Hinblick auf die Realisierung eines barrierefreien ÖPNV eine bedeutende Rolle zu.

Integrierte Verkehrsplanung

Ziel des Landkreises ist es, alle öffentlichen Verkehrsmittel effizient einzusetzen und zu kombinieren, um Fahrzeiten möglichst kurz und zuverlässig zu gestalten und so die Attraktivität für die Nutzer auch im Vergleich zum MIV zu erhöhen. Voraussetzung dafür ist unter anderem, dass Verkehre sich ergänzen statt parallel zu fahren, das Liniennetz

abgestimmt ist und Anschlüsse und Anschlusssicherungen an den Verknüpfungspunkten funktionieren. Dort, wo SPNV besteht oder geplant ist, stellt dieser das Rückgrat der Bedienung dar. Busverkehre werden hier als Zu- und Abbringerverkehre eingesetzt. In dünner besiedelten Räumen und zu Schwachverkehrszeiten werden Linien- und Anmeldeverkehre miteinander vernetzt. Die bestehenden und geplanten Anmeldeverkehre im Landkreis erhalten einheitliche Strukturen und werden in den nächsten Jahren schrittweise attraktiver gestaltet und vereinheitlicht. Der Anmeldeverkehr „Südlicher Landkreis“ bildet den Anfang dieses Prozesses.

6.2. Umwelt- und Klimaschutz

Um die globale Erderwärmung auf 1,5°C gegenüber dem vorindustriellen Niveau zu begrenzen, sind wichtige Schritte aller Akteure notwendig. Der Klimaschutzplan 2050 für Deutschland setzt dafür das Ziel, im Bereich Verkehr 40 % der Treibhausgasemissionen gegenüber 1990 einzusparen.

Dieser Herausforderung stellt sich der Landkreis und legt verschiedene Ziele und Rahmenvorgaben für eine umweltfreundliche Mobilität im Nahverkehrsplan fest. Für die zukunftsfähige Ausrichtung des ÖPNV und SPNV enthält der Nahverkehrsplan in Kapitel 6.3 und 6.4 verschiedene Ziele und Rahmenvorgaben, z. B. für die Gestaltung des Verkehrsangebotes (Bedienungs- und Qualitätsstandards). Ziel ist ferner die Verlagerung von Fahrten mit dem MIV auf Verkehrsmittel des Umweltverbundes (insbesondere Fußverkehr, Radverkehr und Carsharing) und eine Stärkung alternativer Antriebstechnologien. Zur Stärkung ergänzender, multimodaler und zukunftsfähiger Mobilitätsangebote verfolgt der Landkreis Reutlingen unter anderem folgende Ziele:

- Einsatz alternativer Antriebsformen (vgl. Kapitel 6.6.1 und Arbeitsauftrag Nr. 8.5.1 und 8.5.2)
- Erhöhung des Besetzungsgrades von Pkws (derzeit 1,2 Personen pro Fahrzeug) und Bündelung von Fahrten durch die Förderung von Mitfahrangeboten (vgl. Kapitel 6.6.3 und Arbeitsauftrag Nr. 8.3.1)
- Stärkung und Förderung von Sharing-Angeboten zur Ergänzung des öffentlichen Verkehrs (vgl. Kapitel 6.6.4 und Arbeitsauftrag Nr. 8.3.2)
- Stärkung und kontinuierlicher Ausbau der Fahrradmitnahme in Bussen zur Förderung kombinierter Mobilität (vgl. Kapitel 6.6.5 und Arbeitsauftrag Nr.8.3.5)

- Attraktive Gestaltung von Umsteigepunkten zwischen den Verkehrsmitteln (vgl. Kapitel 6.6.6 und Arbeitsauftrag Nr. 8.3.4)
- Förderung und Unterstützung eines effizienten Betrieblichen Mobilitätsmanagements (vgl. Kapitel 6.6.7 und Arbeitsauftrag Nr. 8.3.3)

Die Erreichung der Ziele verfolgt der Landkreis mit verschiedenen Projekten (vgl. Kapitel 6.6.1).

6.3. Ziele für das Schienennetz und Schienenverkehrsangebot

Nach § 6 Absatz 2 des ÖPNVG liegt die Aufgabenträgerschaft für den schienengebundenen Personennahverkehr beim Land Baden-Württemberg. Für die künftigen Straßenbahnstrecken der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb im Landkreis Reutlingen ist der Landkreis zuständiger Aufgabenträger. Die Städte und Gemeinden können auch in diesem Bereich Verkehrsleistungen fördern (§ 6 Absatz 1 ÖPNVG).

Bei der Planung und Weiterentwicklung des ÖPNV ist das Angebot des SPNV zu berücksichtigen. Parallelverkehre zum Schienenverkehr sollen grundsätzlich vermieden werden. Als weiteres Ziel wird festgelegt, dass Zu- und Abbringerverkehre zum SPNV bei einer Erhöhung des Angebotes im Schienenverkehr ausgebaut werden sollen.

Für den Landkreis Reutlingen sind in den folgenden Abschnitten die Ziele für die Regional-Stadtbahn Neckar-Alb, die Ermstalbahn sowie die Schwäbische Alb-Bahn dargestellt.

6.3.1. Ziele für die Regional-Stadtbahn Neckar-Alb

Das Projekt Regional-Stadtbahn Neckar-Alb ist das größte Infrastrukturprojekt der Region Neckar-Alb.

Der Landkreis und die Projektpartner verfolgen gemeinsam das Ziel, die in Kapitel 2.2.8 genannten Strecken in der Region Neckar-Alb umzusetzen.

Ziele des Projektes:

- Schaffung eines attraktiven, elektrifizierten und zukunftsfähigen Mobilitätsangebotes, das Emissionen vermeidet und die Lebensqualität der Einwohner verbessert

- Umsteigefreie, getaktete ÖPNV-Verbindungen für Einwohner und Arbeitskräfte in der Region Neckar-Alb, die deren Lebenswirklichkeit aufnehmen und abdecken (steigende Mobilität, Wohnen/Arbeiten/Ausbildung/Freizeit an unterschiedlichen Orten) und eine verlässliche Alternative zum MIV darstellen
- Bessere Vernetzung der Städte und Gemeinden der Region Neckar-Alb mit dem Oberzentrum Reutlingen-Tübingen
- Dichter Taktverkehr auf allen Strecken der Region
- Entlastung von staubelasteten Straßen
- Impulse für die Siedlungsentwicklung (Raum für Arbeitsplätze und Einwohner) und Stärkung des Standortfaktors ÖPNV

Die Umsetzung dieser Ziele führt zu einer deutlichen Attraktivitätssteigerung des gesamten ÖPNV in der Region Neckar-Alb und bringt die Schieneninfrastruktur auf ein zukunftsfähiges Niveau.

6.3.2. Ziele für die Ermstalbahn

Der Verkehr auf der Ermstalbahn wird mit Inbetriebnahme von Modul 1 Teil der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb. Baumaßnahmen entlang der Strecke und Vorbereitungen zur Elektrifizierung finden bereits statt. Dabei wird auch die Barrierefreiheit an den Haltepunkten hergestellt. Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2022 erfolgt die Ausweitung des Verkehrsangebotes auf einen Halbstundentakt in der Hauptverkehrszeit (Montag – Freitag) und eine Verlängerung der täglichen Betriebszeiten.

Vor Inbetriebnahme der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb werden die Zu- und Abbringerverkehre und ggf. Parallelverkehre überprüft.

6.3.3. Ziele für die Schwäbische Alb-Bahn

Dem weiteren Erhalt und Ausbau der Schwäbischen Alb-Bahn zu einer „Regionalbahn-Achse Gammertingen – Münsingen (– Ulm)“ kommt insbesondere im Hinblick auf eine künftige Anbindung der Strecke an das Netz der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb eine wichtige Bedeutung zu. Bahnsteige und Infrastruktur sollen spätestens bis zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb als leistungsfähiger Zubringer ertüchtigt und ausgebaut werden. Auch im touristischen Verkehr hat die Schwäbische Alb-

Bahn eine feste Rolle, denn sie verbindet viele touristisch reizvolle Gebiete entlang des Verkehrsweges und bietet mit der Möglichkeit zur Fahrradmitnahme vielfältige multimodale Vernetzungen. Der Landkreis Reutlingen setzt sich weiterhin für den Erhalt und Ausbau des Verkehrs und der Infrastruktur ein.

Für die Weiterentwicklung der Schwäbischen Alb-Bahn werden unter anderem folgende lang- und mittelfristige Ziele gemeinsam mit der SAB Schwäbischen Alb-Bahn GmbH als Eisenbahnverkehrsunternehmen und der Erms-Neckartal-Bahn AG (ENAG) als Eisenbahninfrastrukturunternehmen verfolgt:

- Ausweitung des Fahrtenangebotes bis zur Inbetriebnahme des Streckenabschnittes Reutlingen – Engstingen der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb wie folgt:
 - 2-Stunden-Takt täglich zwischen Ulm Hbf und Gammertingen
 - Stundentakt täglich zwischen Münsingen und Gammertingen
 - Verdichtung des Stundentaktes zwischen Münsingen und Gammertingen in der Hauptverkehrszeit auf einen Halbstundentakt
- Erhöhung der Streckengeschwindigkeit auf durchgehend 60 km/h und auf dafür geeigneten Abschnitten auf bis zu 80 km/h. Dafür werden unter anderem Streckenbegradigungen, die Sanierung der höhengleichen Eisenbahnkreuzungen und die konsequente technische Sicherung von Bahnübergängen mit Lichtzeichen und Halbschranken erforderlich.
- Einsatz weiterer geeigneter Sicherungstechnik und die Durchführung von Baumaßnahmen zur Beschleunigung der Betriebsabläufe
- Reduzierung der Fahrzeit zwischen Münsingen und Engstingen sowie zwischen Engstingen und Gammertingen auf jeweils unter 27 Minuten zur Realisierung eines Stundentaktes auf der Strecke Münsingen – Gammertingen
- Schaffung von Systemknoten in Münsingen und Engstingen
- Abstimmung der Schwäbischen Alb-Bahn-Züge auf umliegende Verkehre wie z. B. Regiobus X2 (Bad Urach – Münsingen) und der Linien 400 (Gammertingen – Trochtelfingen – Engstingen – Reutlingen) und 7606 (Reutlingen – Engstingen – Münsingen) zur Stärkung der verkehrsträgerübergreifenden Mobilität
- Vermeidung schienenparalleler Busverkehre

- Integration der Schwäbischen Alb-Bahn in den ITF sowie Deutschlandtakt unter Berücksichtigung der lokalen Bedürfnisse des Schüler- und Berufsverkehrs
- Barrierefreier Ausbau der Strecke, Bahnsteighöhe von 55 cm
- Einsatz von barrierefreien Fahrzeugen
- Einsatz von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben, Einbeziehung in das Projekt HyStarter (siehe Kapitel 6.6.1)
- Erhaltung der Freizeitverkehre und Stärkung der Fahrten mit historischen Fahrzeugen auf der Gesamtstrecke

Der Landkreis wirkt im Rahmen seiner Möglichkeiten auf die Erreichung der Ziele hin.

6.4. Rahmenvorgaben für das Bedienungsangebot des straßengebundenen Linienverkehrs

6.4.1. Rahmenvorgaben für das Bedienungsangebot im Regionalbus- und Anmeldeverkehr

Für den Landkreis Reutlingen werden einheitliche Bedienungsstandards festgelegt. Diese geben den Umfang der Verkehrsbedienung auf den jeweiligen Achsen und Linien vor.

Zur Festlegung der Bedienungsstandards werden Achsen definiert und in unterschiedliche Kategorien eingeteilt. Diese unterscheiden sich durch den vorgesehenen Takt und die jeweiligen Zeiträume für die Bedienung durch den ÖPNV. Die im Nahverkehrsplan aufgenommenen Achsen entsprechen den Entwicklungsachsen des Regionalplans (vgl. Kapitel 2.2.3). Für die Kategorisierung der Achsen bilden die folgenden, im Rahmen der Bestandsaufnahme dargestellten Kriterien die Grundlage:

- Pkw-Aufkommen
- Heutiges Angebot des öffentlichen Verkehrs
- Einwohnerzahlen
- Schülerströme
- Pendlerströme

6.4.2. Bedienungshäufigkeiten und Bedienungszeiten

Im Folgenden werden die Bedienungshäufigkeiten und -zeiten sowie das Achsennetz näher beschrieben. Diese wurden im Rahmen des Beteiligungsprozesses in der AG „Verkehrsunternehmen“ und „Politik“ diskutiert und abgestimmt.

Der Nahverkehrsplan definiert für die einzelnen Achsenkategorien Mindestbedienungsstandards. Bei der Festlegung der Bedienungshäufigkeiten werden verschiedene Zeitbereiche unterschieden:

- Hauptverkehrszeit (Berufs- und Schülerverkehr)
- Nebenverkehrszeit (tagsüber, während der üblichen Ladenöffnungszeiten)
- Schwachverkehrszeit (Verkehr am Abend, an Wochenenden und Feiertagen)

Die Zeitbereiche werden wie folgt festgelegt:

Hauptverkehrszeit:

- Montag bis Freitag 06:00 bis 08:00 Uhr
- Montag bis Freitag 16:00 bis 18:00 Uhr

Nebenverkehrszeit:

- Montag bis Freitag 05:00 bis 06:00 Uhr
- Montag bis Freitag 08:00 bis 16:00 Uhr
- Montag bis Freitag 18:00 bis 20:00 Uhr
- Samstag 09:00 bis 14:00 Uhr

Schwachverkehrszeit:

- Montag bis Freitag 20:00 bis 23:00 Uhr
(Nächte Freitag auf Samstag bis 24:00 Uhr)
- Samstag 07:00 bis 09:00 Uhr
- Samstag 14:00 bis 20:00 Uhr
- Samstag 20:00 bis 24:00 Uhr

- Sonn- und Feiertag 08:00 bis 20:00 Uhr
- Sonn- und Feiertag 20:00 bis 23:00 Uhr

Von den genannten Zeiten kann für die Erbringung von Verkehrsleistungen aufgrund örtlicher Besonderheiten, beispielsweise Betriebszeiten großer Arbeitgeber oder Ladenöffnungszeiten, abgewichen werden.

Die Abgrenzung der Bedienungszeiten ist in nachfolgender Abbildung dargestellt.

Abgrenzung der Bedienungszeiten

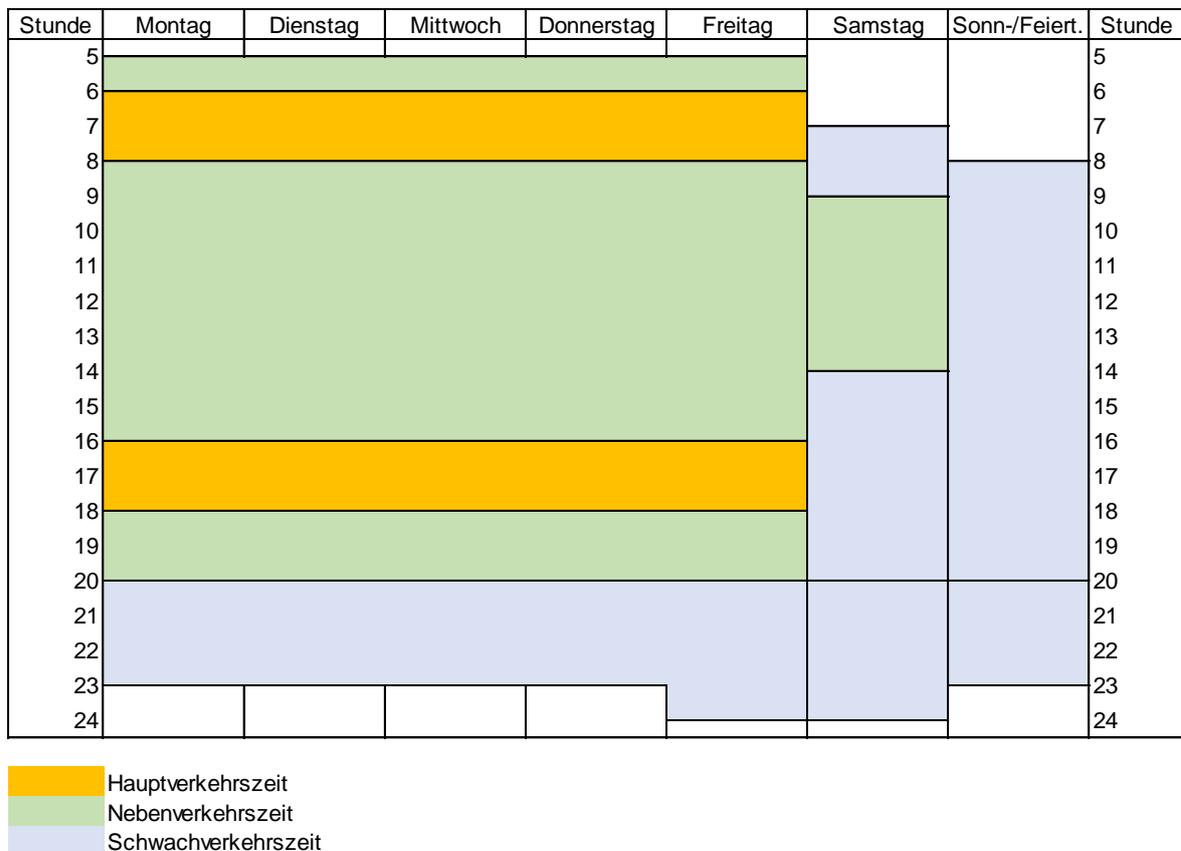


Abbildung 6-1: Abgrenzung der Bedienungszeiten

Achsennetz

Das Achsennetz umfasst die Achsen der Kategorien I-III, Grundnetz, Bedarfsnetz sowie Freizeitlinien und Stadtverkehre.

- **ÖPNV-Achse Kategorie I**

Die ÖPNV-Achsen der Kategorie I weisen ein hohes Nachfragepotential auf. Für diese Achsen ist deshalb zwischen 05:00 und 20:00 Uhr montags bis freitags ein

Halbstundentakt sowie samstags, sonn-/feiertags und in der Zeit von 20:00 bis 23:00 Uhr (freitags bis 24:00 Uhr) ein Stundentakt vorgesehen. Eine hohe Taktdichte, direkte und schnelle Verbindungen sowie eine hohe Qualität des ÖPNV sollen zur Gewinnung von neuen Fahrgästen und zur Bindung bestehender Nutzer beitragen.

- **ÖPNV-Achse Kategorie II**

Die ÖPNV-Achsen der Kategorie II weisen ebenfalls ein relevantes Nachfragepotential auf und erfüllen eine wichtige Verknüpfungsfunktion. Auf diesen Achsen ist täglich ein Stundentakt vorgesehen. Zu den Hauptverkehrszeiten können Verstärkerfahrten nach Bedarf eingerichtet werden.

- **ÖPNV-Achse Kategorie III**

Die ÖPNV-Achsen der Kategorie III tragen zur Verflechtung der ÖPNV-Verbindungen und zur Flächenerschließung bei. Auf den Achsen der Kategorie III ist zu den Hauptverkehrszeiten ein Stundentakt und zu den Nebenverkehrszeiten ein 2-Stunden-Takt vorgesehen. An Samstagen sowie an Sonn- und Feiertagen sollen ca. vier Fahrtenpaare ein Grundangebot schaffen, deren zeitliche Lage je nach individuellem Bedarf festgelegt werden kann. Dabei ist der Einsatz flexibler Bedienungsformen (Anmeldeverkehre) möglich.

- **Grundnetz**

Auf Achsen der Kategorie „Grundnetz“ soll ein am konkreten Bedarf orientiertes Angebot bestehen. In nachfrageschwachen Zeiten können flexible Bedienungsformen (Anmeldeverkehre) zur Sicherung der Daseinsvorsorge beitragen. Im Grundnetz sind ca. acht Fahrtenpaare montags bis freitags und ca. vier Fahrtenpaare an Samstagen sowie Sonn- und Feiertagen vorgesehen, deren zeitliche Lage je nach individuellem Bedarf festgelegt werden kann.

- **Bedarfsnetz**

Außerhalb der Achsen und des Grundnetzes soll ebenfalls ein Grundangebot zur Versorgung der Bevölkerung vorgehalten werden. Die Ausgestaltung des Angebotes orientiert sich jeweils individuell am vorhandenen Bedarf. Einheitliche Vorgaben werden hierfür nicht im Nahverkehrsplan festgelegt. Alle Siedlungsbereiche ab 150 Einwohner sollen mindestens in dieser Kategorie angebunden sein. Siedlungsbereiche mit einer geringeren Einwohnerzahl werden ebenfalls bedient, sofern sie ent-

lang eines ohnehin bedienten Linienweges liegen oder ihre Bedienung planerisch und wirtschaftlich sinnvoll erscheint.

- **Freizeitlinien**

Viele Ausflugsziele sind durch den regulären Linienverkehr angebunden. Um weitere wichtige Ausflugsziele mit dem ÖPNV erreichen zu können, wurden in den vergangenen Jahren zusätzliche Freizeitlinien eingerichtet. Für diese gibt der Nahverkehrsplan keine einheitlichen Standards vor, da die Freizeitlinien touristischen Zwecken dienen und individuell zu betrachten sind.

- **Stadt- und Ortsverkehre**

Stadt- und Ortsverkehre bestehen in Bad Urach, Dettingen, Metzingen und Reutlingen (mit Eningen, Pfullingen, Pliezhausen und Walddorfhäslach). Sie werden eigenverantwortlich durch die jeweiligen Städte und Gemeinden organisiert und finanziert. Der Nahverkehrsplan trifft hier Aussagen zur ausreichenden Verkehrsbedienung nur im Einvernehmen mit den betroffenen Städten und Gemeinden. Für die Stadt- und Ortsverkehre gelten daher abweichende Regelungen, die in Kapitel 6.4.6 erläutert sind.

Nachfolgend ist das Achsennetz dargestellt. Die Achsen unterscheiden sich durch die jeweiligen Bedienungshäufigkeiten und stellen einen Zielzustand dar. Zur besseren Übersicht sind die Stadtverkehrslinien nicht detailliert dargestellt und die Freizeitlinien nicht im Achsennetz abgebildet.

Für die Erreichung dieses Zielstandards sind Zusatzleistungen im Busverkehr in Höhe von ca.150.000 km/Jahr sowie weitere knapp 450.000 km/Jahr mit Anmeldeverkehren erforderlich. Die Bedienungshäufigkeiten und Qualitätsstandards sollen schrittweise bei der Neuvergabe von Verkehrsleistungen umgesetzt werden. Der schraffierte Bereich ist noch vor Inbetriebnahme der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb zu überprüfen und ggf. anzupassen (vgl. Arbeitsauftrag Nr. 8.2.1.3).

Achsennetz

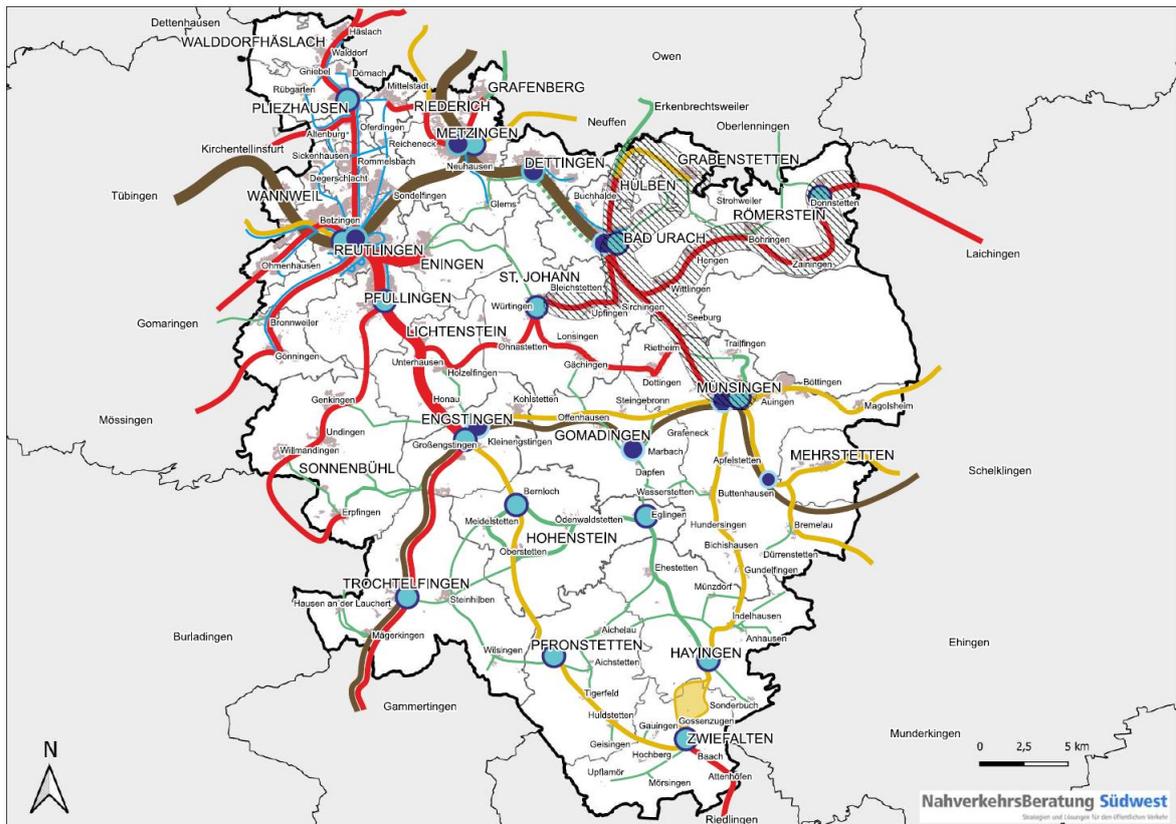


Abbildung 6-2: Achsennetz

Auf den einzelnen Achsenkategorien gelten folgenden Bedienungshäufigkeiten:

Bedienungshäufigkeiten im Regionalverkehr

		Achse Kat. I	Achse Kat. II	Achse Kat. III	Grundnetz
Montag - Freitag					
NVZ	05:00 - 06:00	½-Std.-Takt	1-Std.-Takt	2-Std.-Takt*	ca. 8 Fahrtenpaare bedarfsorientiert*
HVZ	06:00 - 08:00	½-Std.-Takt	1-Std.-Takt + V	1-Std.-Takt	
NVZ	08:00 - 16:00	½-Std.-Takt	1-Std.-Takt	2-Std.-Takt*	
HVZ	16:00 - 18:00	½-Std.-Takt	1-Std.-Takt + V	1-Std.-Takt	
NVZ	18:00 - 20:00	½-Std.-Takt	1-Std.-Takt	2-Std.-Takt*	
SVZ	20:00 - 23:00 Fr bis 24:00	1-Std.-Takt	1-Std.-Takt*	*	
Samstag					
SVZ	07:00 - 9:00	1-Std.-Takt	1-Std.-Takt*	ca. 4 Fahrtenpaare bedarfsorientiert*	ca. 4 Fahrtenpaare bedarfsorientiert*
NVZ	09:00 - 14:00	1-Std.-Takt	1-Std.-Takt*		
SVZ	14:00 - 20:00	1-Std.-Takt	1-Std.-Takt*		
SVZ	20:00 - 24:00	1-Std.-Takt	1-Std.-Takt*		
Sonn-/Feiertag					
SVZ	8:00 - 20:00	1-Std.-Takt	1-Std.-Takt*	ca. 4 Fahrtenpaare bedarfsorientiert*	ca. 4 Fahrtenpaare bedarfsorientiert*
SVZ	20:00 - 23:00	1-Std.-Takt	1-Std.-Takt*		
Nacht vor Samstag, Sonntag und Feiertag					
Nacht	---	3 Fahrten	---	---	---

V = Verdichterfahrten nach Bedarf
 HVZ = Hauptverkehrszeiten
 NVZ = Nebenverkehrszeiten
 SVZ = Schwachverkehrszeiten
 * = flexible Bedienungsformen möglich

Tabelle 6-1: Bedienungshäufigkeiten im Regionalverkehr

Auf den ÖPNV-Achsen der Kategorien I und II sollen möglichst vertaktete Fahrtenangebote umgesetzt werden, wobei insbesondere Montag bis Freitag und im Schulverkehr Taktabweichungen erforderlich sein können. Die Linienführung soll möglichst auf direktem Weg erfolgen, um mit dem MIV konkurrenzfähige Fahrzeiten zu erreichen. Im konkreten Einzelfall ist zwischen Schnelligkeit und Erschließungswirkung abzuwägen. Bei nachfragestarken Linien ist auch eine Aufspaltung in einen direkt fahrenden Linienteil und einen Linienteil mit stärkerer Erschließungsfunktion möglich.

In der nachfolgenden Tabelle sind die einzelnen Linien den jeweiligen Achsenkategorien zugeordnet. Die rechte Spalte enthält die Linien, die ggf. gemeinsam den Standard für die

Bedienung erfüllen sollen. Bei der Zuordnung der Linien zu den einzelnen Achsen wurden bestehende Verkehrssysteme berücksichtigt. Daher enthält diese Übersicht auch Stadtverkehre und die Angebote des SPNV.

Zuordnung der Linien zu den Achsen der Kategorien I-III und Grundnetz (Stand: 2020)

Achse	Linie
Achsen der Kategorie I	
Reutlingen – Lichtenstein – Engstingen	260, 400, 7606, 7644
Reutlingen – Eningen	1, 11
Achsen der Kategorie II	
Reutlingen – Pliezhausen – Walddorfhäslach	3, 33, X3
Metzingen – Riederich – Mittelstadt	203
Metzingen – Grafenberg	202
Reutlingen – Gomaringen	111
Reutlingen – Gönningen – Mössingen	5/155
Reutlingen – Sonnenbühl	7635
Bad Urach – Hülben	100
Münsingen – Bad Urach	X2
Engstingen – Trochtelfingen – Gammertingen	Schwäbische Alb-Bahn, 400
Pliezhausen – Kirchentellinsfurt	121
Reutlingen – Lichtenstein – St. Johann (Fortsetzung der Achse Kategorie I Reutlingen – Lichtenstein)	7644
Bad Urach – Römerstein (– Laichingen)	7646/30
Bad Urach – St. Johann – Münsingen	7643
Zwiefalten – Riedlingen	260, 265
Achsen der Kategorie III	
Tübingen – Industriegebiet Mark West – Reutlingen	7611/10

Metzingen – Neckartenzlingen	197
Hülben – Grabenstetten (Fortsetzung der Achse Kategorie II Bad Urach – Hülben)	172
Münsingen – Engstingen	Schwäbische Alb-Bahn, 7606
Münsingen – Magolsheim – Laichingen	335
Münsingen – Mehrstetten – Schelklingen	7662 und 333 (z. Zt. Umstieg)
Münsingen – Bremelau – Ehingen	331
Münsingen – Hayingen – Zwiefalten	265
Engstingen – Hohenstein – Pfronstetten – Zwiefalten	260
Grundnetz	
Grafenberg – Nürtingen	185
Hülben – Erkenbrechtsweiler	172
Münsingen – Trailfingen	X2
Hohenstein (alle Teilorte) – Ehestetten – Hayingen	261

Tabelle 6-2: Linien der Achsen-Kategorien I-III und Grundnetz

Die angegebenen Linien sollen die Funktion der Achsen auf den entsprechenden Abschnitten erfüllen. Sind mehrere Linien angegeben, so sollen diese den Standard gemeinsam erfüllen. Die Linienangaben stellen lediglich nachrichtlich den Ist-Zustand (Stand: 2020) dar, nach Überplanungen können auch andere Linien die Standards erfüllen. Nicht veröffentlichte Schülerfahrten sind nicht aufgeführt. Diese sind flexibel an die Anforderungen des Schülerverkehrs anzupassen.

Die nachfolgende Tabelle stellt die Zuordnung der Relationen und Linien zu den Achsen „Bedarfsnetz“ dar. Für diese Achsen und Linien enthält der Nahverkehrsplan keine konkreten Vorgaben zum Umfang der Bedienung.

Zuordnung der Linien zu den Achsen „Bedarfsnetz“ (Stand: 2020)

Achse	Linie
Bedarfsnetz	
Gönningen – Gomaringen	112
Sonnenbühl – Engstingen	102
Hohenstein – Trochtelfingen	400Z
Steinhilben – Pfronstetten – Ehestetten – Marbach – Münsingen	264
Anbindung Geisingen Ort	267
Anbindung Gauingen Ort	267
Mörsingen – Upflamör – Hochberg – Zwiefalten	262
Anbindung Anhausen	268
Anbindung Münzdorf	265, 268
Anbindung Dürrenstetten	7662, 265
Römerstein-Donnstetten – Lenningen	176
(Hülben –) Grabenstetten – Römerstein-Böhringen	172
Bad Urach – Grabenstetten direkt	173
Ringverkehr Hayingen	268
(Bad Urach –) Dettingen – Glems – Eningen (– Reutlingen)	100
Reutlingen – Eningen – St. Johann-Würtingen	7644
Hausen an der Lauchert – Mägerkingen	400

Tabelle 6-3: Linien der Achsen-Kategorie Bedarfsnetz

6.4.3. Rahmenvorgaben für den Anmeldeverkehr

Aufgrund der größeren Flexibilität können Anmeldeverkehre im Vergleich zum klassischen Linienverkehr einen größeren Korridor abdecken. Der Anmeldeverkehr verkehrt nach Fahrplan und fährt nur angemeldete Haltestellen an. Liegen mehrere Anmeldungen für eine Fahrt vor, werden die Fahrtenwünsche gebündelt. Durch die Durchführung der

Fahrten nur bei tatsächlich vorhandenem Fahrtbedürfnis und der Bündelung der Fahrtenwünsche kann ein effizientes und attraktives Angebot geschaffen werden.

Um den Anmeldeverkehr im Landkreis Reutlingen attraktiv und zukunftsfähig zu gestalten, werden folgende Rahmenvorgaben festgelegt:

- Anwendung des naldo-Tarifs (bereits seit Dezember 2019 umgesetzt)
- Vereinheitlichung der Anmeldefristen auf höchstens 60 Minuten (bei Fahrten am Morgen und barrierefreier Beförderung können abweichende Regelungen gelten)
- Einfache und einheitliche Erreichbarkeit (telefonisch, online) sowie Erreichbarkeitszeiten
- Ermöglichung einer barrierefreien Beförderung

Bei regelmäßiger Abfrage bestimmter Fahrten kann ggf. die Fahrt in den regulären Linienverkehr integriert werden. Dies ist im Einzelfall zu prüfen.

Es ist jeweils zu prüfen, ob der Anmeldeverkehr separat oder zusammen mit dem zugehörigen Bus-Linienbündel vergeben werden soll. Die Zuordnung der Anmeldeverkehre zu einem Linienbündel ist ebenfalls im Einzelfall zu prüfen.

Darüber hinaus setzt sich der Landkreis das Ziel, mit dem Anmeldeverkehr insbesondere am Abend auch die jüngere Generation für den ÖPNV zu gewinnen und das Angebot entsprechend zu gestalten.

6.4.4. Rahmenvorgaben für den Schülerverkehr

Schüler stellen einen wichtigen zu befördernden Personenkreis im öffentlichen Nahverkehr des Landkreises Reutlingen dar. Für sie bestehen spezielle Anforderungen bezüglich Routen und Bedienungszeiten. Um den Anforderungen des Schülerverkehrs gerecht zu werden, können daher Abweichungen von den in den Kapitel 6.4.2 definierten Vorgaben erforderlich sein. Zwischen den Belangen des Schülerverkehrs und des Jedermannverkehrs ist im Einzelfall abzuwägen.

Eine ÖPNV-Bedienung soll von Wohn- bzw. Teilorten zum jeweiligen Schulstandort der nächstgelegenen Schulart ab einem Fahrgastaufkommen von zehn „Fahrschülern“ am bestehenden Linienweg angeboten werden. Bei Veränderungen der Schullandschaft ist die Notwendigkeit neuer Linienwege im Einzelfall zu prüfen. Die Zahl der notwendigen

„Fahrschüler“ kann sich aus einzelnen Wohn- und Teilorten sowie durch eine gemeinsame Anbindung mehrerer Wohn- und Teilorte ergeben.

Grundschulen sollen möglichst umsteigefrei bedient werden. In besonders gelagerten Fällen kann aber auch hier ein Umstieg erforderlich sein. Bei weiterführenden Schulen sind Umstiege generell möglich. Dabei soll die maximale Umsteigezeit 15 Minuten nicht übersteigen.

An Schultagen sollen folgende Mindestangebote bereitgehalten werden:

Ab 10 Fahrschülern:

- Eine Fahrt zum Beginn des Vormittagsunterrichts
- Eine Fahrt nach Ende des Vormittagsunterrichts
- Eine Fahrt zu Beginn des Nachmittagsunterrichts (falls angeboten und keine Mittagsverpflegung vorhanden ist)
- Eine Fahrt nach Ende des Nachmittagsunterrichts (falls angeboten)

Ab 30 Fahrschülern:

- Eine weitere Fahrt zum Beginn des Vormittagsunterrichts
- Eine weitere Fahrt nach Ende des Vormittagsunterrichts
- Eine weitere Fahrt nach Ende des Nachmittagsunterrichts (falls angeboten)

Die Standards gelten für den gesamten Schulstandort. Befinden sich mehrere Schulen am selben Standort, müssen sich diese über die gewünschte zeitliche Lage der einzelnen Fahrten einigen.

Die Satzung des Landkreises Reutlingen über die Erstattung von Schülerbeförderungskosten vom 01.01.2012 legt unter dem Gesichtspunkt der Kostenerstattung die maximal zumutbaren Wartezeiten vor und nach dem Unterricht fest. Daneben wird als Qualitätsziel im Nahverkehrsplan festgelegt, dass die Wartezeiten (zwischen Ankunft des ÖPNV/SPNV und Unterrichtsbeginn bzw. zwischen Unterrichtsende und Abfahrt des ÖPNV/SPNV, jeweils abzüglich notwendiger Fußwegzeit) in der Regel 25 Minuten nicht überschreiten sollen.

Bei vertakteten Linien mit großer Bedeutung im Jedermannverkehr, insbesondere auf Achsen der Kategorien I und II, sind zur Aufrechterhaltung eines durchgehenden Taktes auch längere Wartezeiten akzeptabel. Eine Abwägung der Ziele eines durchgehenden Taktes und kurzer Wartezeiten erfolgt im Einzelfall.

Durch eine linienübergreifende Organisation ist ein wirtschaftlicher Einsatz von Fahrzeugen, die nur kurze Zeit in der Spitze des Schülerverkehrs eingesetzt werden, zu ermöglichen. Darüber hinaus werden die Schulträger und Schulen gebeten, über gestaffelte Unterrichtszeiten und/oder die Verteilung der Schüler, z. B. durch einen teilweisen Unterrichtsbeginn zur 2. Stunde, einen Beitrag zum Abbau von Kapazitätsengpässen und zur wirtschaftlichen Gestaltung des Schülerverkehrs im ÖPNV/SPNV zu leisten. Der Landkreis ist mit den Schulträgern und Schulen im Gespräch mit dem Ziel, dass im Fall zukünftiger Kooperationen von Schulträgern zu gemeinsamen Schulstandorten das bestehende ÖPNV-Netz im Rahmen dieser Entscheidungen Berücksichtigung findet.

Bei Ausschreibungen und Vergaben von Verkehrsleistungen wirkt der Landkreis nach sorgfältig erhobenen Schülerzahlen und unter Berücksichtigung der vorhandenen Sitz- und Stehplätze bei den eingesetzten Fahrzeugen auf ausreichende Kapazitäten hin.

Beim SPNV setzt sich der Landkreis für ein ausreichendes Platzangebot ein und geht auf das betroffene Verkehrsunternehmen bzw. das Land als Aufgabenträger für den SPNV zu.

6.4.5. Kreisüberschreitende Verkehrsangebote

Die Ziele und Bedienungsstandards für kreisüberschreitende Linien sind im Achsennetz in Kapitel 6.4.2 dargestellt. Die Planung und Umsetzung der Verkehrsleistungen erfolgt in enger Abstimmung mit dem jeweiligen Nachbarlandkreis. Aufgrund der unterschiedlichen Vorgaben der Nahverkehrspläne der Nachbarlandkreise kann es zugunsten der besseren Planbarkeit des Verkehrsangebotes erforderlich sein, vom Standard des Nahverkehrsplans abzuweichen.

6.4.6. Rahmenvorgaben für Stadt- und Ortsverkehre

Kreisangehörige Städte und Gemeinden können keinen eigenen Nahverkehrsplan aufstellen. Zur Sicherung der ausreichenden Verkehrsbedienung für die Stadt- und

Ortsverkehre kann der Nahverkehrsplan Ziele und Rahmenvorgaben enthalten, die mit den jeweiligen Städten und Gemeinden abzustimmen sind.

6.4.6.1. Stadtverkehr Reutlingen

Ziele, Bedienungsstandards sowie Anforderungen an Fahrzeuge und Fahrpersonal für den Reutlinger Stadtverkehr sind im Stadtbuskonzept der Städte Reutlingen und Pfullingen sowie der Gemeinden Eningen, Pliezhausen und Walddorfhäslach definiert, auf das verwiesen wird und das in seiner jeweils aktuellen Fassung die ausreichende Verkehrsbedienung für den Stadtverkehr Reutlingen vorgibt. Die vorgenannten Gemeinden stellen diese ausreichende Verkehrsbedienung als zuständige Behörde nach § 6 Absatz 1 Satz 2 ÖPNVG sicher.

Für Regionalbuslinien und Anmeldeverkehre, die durch/nach Reutlingen und die genannten Gemeinden führen, gelten die allgemein definierten Bedienungsstandards sowie Anforderungen an Fahrzeuge und Fahrpersonal.

6.4.6.2. Stadtverkehr Metzingen

Der Stadtverkehr Metzingen besteht derzeit aus den Regionalbuslinien 201 (Metzingen Längenfeld – Bahnhof – Glems), 202 (Grafenberg – Neugreuth – Metzingen – Harthölzle) und 203 (Mittelstadt – Riederich – Metzingen – Neugreuth), die über ihren früheren Endpunkt am Bahnhof hinaus verlängert wurden, um das Gewerbegebiet Längenfeld sowie die Wohngebiete Harthölzle und Neugreuth neu bzw. besser an den öffentlichen Verkehr anzubinden. Zur Optimierung des Verkehrsangebotes (z. B. Erschließung des geplanten Kombibades mit dem ÖPNV) sind Änderungen erforderlich. Die Stadt Metzingen prüft deshalb, ob und ggf. mit welchen Standards ein eigenes Stadtverkehrsnetz unabhängig vom Regionalverkehr aufgebaut werden kann. Bis zu einer Entscheidung darüber wird das bestehende Verkehrsangebot (Fahrplan 2020) als ausreichende Verkehrsbedienung festgelegt. Die Fahrpläne der Linien 201, 202 und 203 sind den Anlagen 19-21 zu entnehmen.

Die Funktion des Stadtverkehrs als Zu- und Abbringer ist im Hinblick auf die Inbetriebnahme der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb zu überprüfen.

Für den Stadtverkehr Metzingen gelten die in Kapitel 6.4.8 definierten Anforderungen an Fahrzeuge und Fahrpersonal.

6.4.6.3. Stadtverkehr Bad Urach

Für den Stadtverkehr Bad Urach wird folgende ausreichende Verkehrsbedienug festgelegt:

- Halbstundentakt Montag bis Freitag 06:00-19:00 Uhr, Samstag 7:00-18:00 Uhr, mit Inbetriebnahme der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb Ausweitung des Halbstundentaktes entsprechend dem Fahrplan der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb
- Stundentakt zu den übrigen Betriebszeiten der Ermstalbahn bzw. der künftigen Regional-Stadtbahn Neckar-Alb

Zur Sicherstellung des Schülerverkehrs innerhalb der Kernstadt kann von diesen Vorgaben in Einzelfällen abgewichen werden.

Die Funktion des Stadtverkehrs als Zu- und Abbringer zur Ermstalbahn und zur Regiobuslinie X2 soll auch bei Inbetriebnahme der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb beibehalten werden.

Für den Stadtverkehr Bad Urach gelten die in Kapitel 6.4.8 definierten Anforderungen an Fahrzeuge und Fahrpersonal.

6.4.6.4. Ortsverkehr Dettingen

Für den Ortsverkehr Dettingen wird folgende ausreichende Verkehrsbedienug festgelegt:

- Halbstundentakt Montag bis Freitag 6:00-19:00 Uhr, Samstag 7:00-18:00 Uhr, mit Inbetriebnahme der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb Ausweitung des Halbstundentaktes entsprechend dem Fahrplan der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb
- Stundentakt zu den übrigen Betriebszeiten der Ermstalbahn bzw. der künftigen Regional-Stadtbahn Neckar-Alb

Die Funktion des Ortsverkehrs als Zu- und Abbringer ist im Hinblick auf die Inbetriebnahme der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb zu überprüfen.

Für den Ortsverkehr Dettingen gelten die in Kapitel 6.4.8 definierten Anforderungen an Fahrzeuge und Fahrpersonal.

6.4.7. Ziele und Rahmenvorgaben für touristische Verkehre

In den vergangenen Jahren hat sowohl die Zahl der Ankünfte und Übernachtungen als auch die Zahl der Tagesreisenden zugenommen. Der Tourismus mit einem Bruttoumsatz von ca. 570 Millionen Euro/Jahr⁵⁵ ist ein wichtiger Wirtschaftsfaktor im Landkreis.

Der ÖPNV war im ländlichen Raum des Landkreises bisher überwiegend durch den Schülerverkehr geprägt. Insbesondere mit dem Start des Teilraumkonzeptes „Südlicher Landkreis“ und des neuen Regiobusses X2 (Bad Urach – Münsingen) entstanden neue attraktive Anbindungen und Verknüpfungen von Verkehren, die nun auch am Wochenende und abends die Mobilität der Gäste unterstützen. Gleichwohl stellt die Sicherstellung eines nachfragegerechten und zugleich wirtschaftlichen ÖPNV-Angebotes, insbesondere im ländlichen Raum, der auch von Touristen geschätzt wird, den Landkreis Reutlingen als Aufgabenträger vor zahlreiche Herausforderungen.

Bei touristischen Verkehren gilt es sowohl die Bedürfnisse von Übernachtungsgästen als auch die Bedürfnisse von Tagesreisenden zu berücksichtigen.

Die ganz überwiegende Mehrheit der Tagesreisenden in Deutschland greift auf den MIV zurück, weniger als eine von zehn Tagesreisen werden mit dem ÖPNV unternommen.

Im ländlichen Raum nutzen mehr als 80 % der Übernachtungsgäste das eigene Auto, das Motorrad oder das Wohnmobil, um zum Urlaubsort zu gelangen. Dies zeigt, dass für die An- und Abreise der ÖPNV bisher eine untergeordnete Rolle spielt, obwohl die Möglichkeit einer Anreise mit dem ÖPNV zu vielen Unterkünften möglich ist. Für die Mobilität vor Ort spielt der ÖPNV eine größere Rolle. Fast ein Viertel der deutschen Touristen bewegt sich im Rahmen der Haupturlaubsreise (ab einer Dauer von fünf Tagen) mit Bus und Bahn fort. Außerdem werden gerne verschiedene Verkehrsmittel kombiniert.⁵⁶

Die Bereitschaft, öffentliche Verkehrsmittel zur An- und Abreise zu nutzen, ist in hohem Maße abhängig davon, ob es vor Ort ein umfassendes und gästeorientiertes Mobilitätsangebot gibt.

Bei Reisen innerhalb Deutschlands steht für viele Menschen die Rücksichtnahme auf Umwelt und soziale Gerechtigkeit weit oben auf der Wunschliste. Sie achten auch darauf,

⁵⁵ dwif-Studie 2016.

⁵⁶ Vgl. dwif e.V. - Nachhaltige Mobilitätskonzepte für Touristen im öffentlichen Verkehr mit Fokus auf Regionen im Bereich von Großschutzgebieten, Seite 174 ff.

ökologische Schäden im Zielgebiet zu minimieren.⁵⁷ Damit ergibt sich gerade für den Landkreis Reutlingen als Modellregion für nachhaltige Entwicklung und Tourismusregion die Herausforderung, nachhaltige Mobilitätskonzepte zu entwickeln.

Ziele:

Zur Reduzierung des MIV und zur attraktiven Gestaltung des ÖPNV wird bei künftigen Planungen stets das Leitprinzip einer nachhaltigen touristischen Mobilität mit betrachtet und in die Umsetzungen einbezogen.

Wichtige Ziele des Landkreises für die attraktive Gestaltung touristischer Verkehre sind:

- Verbesserung der Anbindung touristischer Ziele und Übernachtungsziele
- Verzahnung von Alltags- und Freizeitmobilität (z. B. stärkere Integration touristischer Verkehre in den regulären Linienverkehr)
- Ausweitung der Fahrradmitnahme
- Förderung der Multimodalität
- Stärkung des Bewusstseins für die Nutzung des ÖPNV

Folgende Maßnahmen sollen zur Umsetzung der Ziele beitragen:

- Musterempfehlung für touristische Anbieter über Informationen zum ÖPNV-Angebot (vgl. auch Kapitel 8.6)
- Gemeinsame Bewerbung der Mobilitätsangebote, auch durch Ausflugsziele und Beherbergungsbetriebe (z. B. auf Homepage)
- Analyse und ggf. Verbesserung der Anbindung wichtiger touristischer Ziele (vgl. auch Kapitel 8.6)
- Identifizierung wichtiger Startpunkte für Ausflüge im Gebiet und ggf. Verbesserung der Anbindung (vgl. auch Kapitel 8.6)
- Ausbau ergänzender Mobilitätsangebote, Ausbau Carsharing und Bikesharing (vgl. auch Kapitel 8.3)

⁵⁷ Vgl. FUR Forschungsgemeinschaft Urlaub und Reisen e.V., Reiseanalyse 2014.

- Prüfung der Möglichkeit der Fahrradmitnahme bei Neuvergaben von Verkehrsleistungen und wo immer es möglich ist, Umsetzung der Mitnahmemöglichkeit (vgl. auch Kapitel 6.6.5)

6.4.8. Anforderungen an Fahrzeuge und Fahrpersonal

6.4.8.1. Anforderungen an Fahrzeuge

Die Beförderungsqualität wird wesentlich durch die Ausstattung und das Erscheinungsbild der Fahrzeuge geprägt. Sie nimmt Einfluss auf die Entscheidung der Fahrgäste zur Nutzung des Verkehrsmittels und wirkt sich auf deren Zufriedenheit aus. Daher setzt der Landkreis auf den Einsatz moderner und komfortabler Fahrzeuge. Im tagesdurchgehenden Taktverkehr wird mit einem Teil der Fahrzeugflotte ein großer Teil der Betriebsleistung erbracht, während in den Spitzenzeiten, insbesondere im Schülerverkehr, zusätzliche Fahrzeuge erforderlich sind, die nur eine geringe Fahrleistung erbringen. Vor diesem Hintergrund wird im Regionalbusverkehr zwischen zwei Fahrzeugkategorien unterschieden:

- **A-Fahrzeuge**
Fahrzeuge für den Einsatz auf den Taktkursen der Achsen
- **B-Fahrzeuge**
Fahrzeuge, die den Spitzenbedarf abdecken, vornehmlich Verstärker- und Verdichterverfahren im Schülerverkehr

Die folgende Tabelle zeigt die wesentlichen Anforderungen der A- und B-Fahrzeuge. Diese Fahrzeugstandards werden bei der Neuvergabe von Verkehrsleistungen schrittweise umgesetzt.

Fahrzeuganforderungen Regionalbusverkehr

Ausstattung / Kriterien	A-Fahrzeug	B-Fahrzeug
Durchschnittsalter aller Fahrzeuge	10 Jahre	15 Jahre
Höchstalter aller Fahrzeuge	15 Jahre	20 Jahre
Mind. einzuhaltende EU-Abgasnorm	Euro V; ab 01.01.2022 mind. Euro VI oder äquivalent durch Nachrüstung	Euro IV

Niederflur- oder Low-Entry-Bauweise mit podestfreiem Boden (Mittelgang) zwischen Tür 1 und 2. Das Fahrzeug muss für eine barrierefreie Anfahrt eines Hochbordes von 18 cm Höhe geeignet sein.	ja	spätestens ab 01.01.2022
Kneeling-Technik	ja	spätestens ab 01.01.2022
Visuelle Fahrgastinformation (außen) zur Anzeige von Fahrtziel und Liniennummer	digital, bei Dunkelheit beleuchtet	digital
Digitale visuelle Haltestellenanzeige und akustische Haltestellenansage innen	ja	spätestens ab 01.01.2022
Elektronischer Fahrscheindrucker, der den Verkauf aller naldo-Fahrscheine sowie des bwtarifs ermöglicht	ja	ja
Lokal kompatible Systeme zur Beeinflussung von Lichtsignalanlagen, zur Ansteuerung von Echtzeitdaten sowie zur Anschlusssicherung	spätestens ab 01.01.2022	nein
Gut erreichbare Haltewunschtasten in jeder 2. Sitzreihe, an den Behinderterplätzen und im Bereich der Mehrzweckfläche	ja	ja
Ausklappbare Rampe	ja	spätestens ab 01.01.2022
Rufeinrichtungen (Taster) für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste an der 2. Tür sowie im Wageninneren an der Mehrzweckfläche	ja	ja
Kontrastreiche und taktile Gestaltung des Fahrgastinnenraums	ja	ja
Behindertengerechte Sitzplätze in der Nähe der Türen und ausreichende Abstellflächen	ja	spätestens ab 01.01.2022
Zulässige Scheibenbeklebung	max. 25 %	max. 25 %
Klimaanlage	ja	nein
Heizungsanlage	ja	ja

Tabelle 6-4: Fahrzeuganforderungen Regionalbusverkehr

Fahrzeuge, die in das Stadtgebiet Reutlingen einfahren, müssen den Anforderungen des jeweils aktuellen Luftreinhalteplans der Stadt Reutlingen entsprechen. Zudem sind die Festlegung der EU-Abgasnorm und der Einsatz alternativer Antriebsformen (z. B.

Elektromobilität oder Wasserstoffantrieb) bei künftigen Umsetzungen in Abhängigkeit vom technischen Fortschritt grundsätzlich zu prüfen. Den Einsatz höherer Abgasnormen bei B-Fahrzeugen begrüßt der Landkreis ausdrücklich. Für die Beschaffungen von Fahrzeugen gelten ab dem 2. August 2021 die Anforderungen der EU-Richtlinie 2019/1161 („Clean Vehicle Directive“). Die EU-Richtlinie gibt verbindliche Mindestziele für die Beschaffung emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge für zwei Referenzzeiträume (2021-2025 und 2026-2030) vor.

Der Einbau von Fahrgastzählssystemen ist auf Anforderung des Aufgabenträgers vom Verkehrsunternehmen durchzuführen.

Die Möglichkeit zur Mitnahme von Fahrrädern wird bei künftigen Vergaben stets geprüft und wo möglich umgesetzt.

Für die vom Land geförderten Regiobusse gelten die Anforderungen des Förderprogramms „Regiobuslinien“ in der jeweils gültigen Fassung.

Für Fahrzeuge, die im Anmeldeverkehr eingesetzt werden, finden folgende Mindestanforderungen Anwendung:

- Höchstalter von 8 Jahren
- Mindestens einzuhaltende EU-Abgasnorm: Euro VI
- Klima- und Heizungsanlage im Fahrgastinnenraum
- Kenntlichmachung als Anmeldeverkehr-Fahrzeug (z. B. Schild, Magnetfolien)

Beim Anmeldeverkehr wird die Festlegung der EU-Abgasnorm ebenfalls bei künftigen Vergaben in Abhängigkeit vom technischen Fortschritt geprüft.

Auf Anforderung ist ein für die Beförderung von im Rollstuhl sitzenden Fahrgästen ausgestattetes Fahrzeug einzusetzen.

Freizeitlinien erfüllen einen touristischen Zweck und sind daher individuell zu betrachten. Deshalb werden für diese Linien keine einheitlichen Standards festgelegt.

6.4.8.2. Anforderungen an das Fahrpersonal

Für das Fahrpersonal im Regionalbus- und Anmeldeverkehr gelten folgende Anforderungen:

- Höfliches, freundliches und serviceorientiertes Verhalten gegenüber Fahrgästen
- Besondere Rücksichtnahme auf und Unterstützung von sensorisch oder in ihrer Mobilität eingeschränkten Fahrgästen
- Gute Ortskenntnisse
- Gute Kenntnisse über Beförderungsbedingungen, Tarife, Fahrpläne und Linienwege
- Ausreichende Kenntnisse der deutschen Sprache
- Fahrkenntnisse zur Vermeidung von großen Abständen zwischen Wagenkante und Bordstein beim Heranfahen an Haltestellen

6.4.9. Ziele für die räumliche Erschließung

Als zumutbarer Weg zur Haltestelle werden folgende Entfernungen (Luftlinie) angesetzt:

- Bahnhaltstellen 1.000 m
- Bushaltstellen 500 m

Ein Siedlungsbereich gilt als erschlossen, wenn 80 % der Einwohner innerhalb der genannten Luftlinienentfernungen wohnen. Bei großen Höhendifferenzen oder bei für Fußgänger nicht überwindbaren Hindernissen ist der erschlossene Bereich je nach örtlicher Situation anzupassen. Auch ein Anschluss durch flexible Bedienungsformen ist möglich. Dabei sind die in Kapitel 6.4.2 definierten Rahmenvorgaben für die Bedienung zu beachten.

Die räumlichen Erschließungsmängel sind in der Anlage 17 dargestellt. Eine mögliche Beseitigung der Erschließungsmängel ist in Arbeitsauftrag Nr. 8.2.2.4 zur Untersuchung vorgesehen.

6.4.10. Verknüpfung der Linien und Systeme

6.4.10.1. Verknüpfung Bus – Schiene

Die Regional- und Stadtbusverkehre sowie die Anmeldeverkehre haben im Landkreis Reutlingen eine wichtige Bedeutung als Zu- und Abbringer zum Schienenverkehr. Die IRE- und RE-Züge der Bahnstrecke Tübingen – Reutlingen – Stuttgart verbinden den Landkreis nach außen und binden ihn an die Metropolregion Stuttgart und den Schienenpersonenfernverkehr an. Die Ermstalbahn und ihre durchgehenden Verbindungen über Reutlingen nach Herrenberg, zukünftig als Regional-Stadtbahn Neckar-Alb, sowie die Schwäbische Alb-Bahn schaffen wichtige Verbindungen innerhalb des Landkreises und der Region.

An den in Kapitel 5.5.1 aufgeführten Verknüpfungspunkten sind kurze Umsteigezeiten anzustreben. Sie sollen in die Hauptlastrichtung 15 Minuten nicht überschreiten, andererseits aber auch für Menschen mit eingeschränkter Mobilität ausreichend bemessen und gegen leichte Verspätungen abgepuffert sein. Abhängig von der örtlichen Situation sollen mindestens 3-7 Minuten für den Weg Bahnhof – Busbahnhof vorgesehen werden. Dazu sollen auch die Bahnhöfe so angefahren werden können, dass Fußwege möglichst kurz sind. Zwischen den verknüpften Verkehrsmitteln sollte möglichst eine Sichtbeziehung bestehen, sodass z. B. der Busfahrer mit Blick auf den ankommenden Zug von seiner Halteposition aus direkt sieht, ob ggf. auch sensorisch oder in ihrer Mobilität eingeschränkte umsteigewillige Fahrgäste kommen.

Bei der Fahrplangestaltung ist darauf zu achten, dass sich der Bus am Schienennah- und -regionalverkehr orientiert, der wiederum seine Taktvorgaben vom Fernverkehr erhält.

6.4.10.2. Verknüpfung Bus – Bus

An den Bus-Bus-Verknüpfungspunkten (Kapitel 5.5.2) soll ein sicheres und komfortables Umsteigen möglich sein. Es sind jeweils Übergänge in die Hauptlastrichtung herzustellen. Die Umsteigezeiten im Jedermannverkehr sollten zehn Minuten nicht überschreiten. Im Verspätungsfall sollte zur Anschlusssicherung bei wichtigen Umsteigebeziehungen eine Kommunikation zwischen den Bussen möglich sein. An stark frequentierten Umsteigepunkten können dynamische Fahrgastinformationssysteme helfen, das Umsteigen verlässlich und komfortabel zu gestalten.

6.4.10.3. Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln

Die direkte, umweg- und barrierefreie Erreichbarkeit der Haltestellen des öffentlichen Verkehrs durch Fuß- und Radwegeverbindungen erhöhen die Attraktivität der ÖPNV-Angebote. Schwachstellen in der umweg- und barrierefreien Erreichbarkeit der Haltestellen sollen durch den Straßenbaulasträger gezielt beseitigt werden. An wichtigen Punkten sollen Wegweiser zu den ÖPNV/SPNV-Zugangsstellen führen.

B+R und P+R

Die fußläufigen Einzugsbereiche von Bushaltestellen und Haltestellen des Schienenverkehrs sind insbesondere im ländlichen Raum räumlich beschränkt. Deutlich größere Einzugsbereiche bestehen, wenn für den Weg zur Haltestelle das Fahrrad oder Auto genutzt wird. Eine wachsende Bedeutung kommt hier der Nutzung von Pedelecs zu. So beträgt die unterstellte Fußwegzeit bei einem Einzugsradius von 500 m acht Minuten. Legt man die gleiche Zugangszeit bei Nutzung eines Pedelecs zugrunde, so wächst der Einzugsradius auf 2.500 m (bei durchschnittlich 20 km/h) an. Die erschlossene Fläche erhöht sich damit auf das 25-fache. Gebiete, die nur im Grundangebot oder nicht direkt erschlossen sind, können durch die Förderung von B+R und P+R auch an den ÖPNV und SPNV angebunden werden. Für einen Umstieg auf den ÖPNV/SPNV ist es wichtig, dass vor allem zentrale Haltestellen durch B+R- und P+R-Anlagen angeschlossen sind.

Um der wachsenden Bedeutung von Pedelecs Rechnung zu tragen, sollen geeignete, das heißt insbesondere vor Vandalismus geschützte, sichere Abstellmöglichkeiten (z. B. Fahrradboxen) und Pedelec-Lademöglichkeiten geschaffen werden.

Zuständig für den Ausbau von B+R- und P+R-Anlagen und der Schaffung von Abstellmöglichkeiten sind in der Regel die Städte und Gemeinden.

Die Wahl für oder gegen die Nutzung des öffentlichen Verkehrs entscheidet sich oft anhand der Verbindungen der „ersten oder letzten Meile“, das heißt anhand der Frage, wie der Weg vom/zum Bahnhof oder der jeweiligen Bushaltestelle zum Start-/Zielort zurückgelegt werden kann. B+R- und P+R-Anlagen bieten niederschwellige Alternativen, diese Strecken zu überbrücken.

6.4.11. Verbundtarif und bwtarif

Der naldo-Verkehrsverbund arbeitet gemeinsam mit den Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen stetig an der Weiterentwicklung des Tarifs. Der Landkreis setzt sich weiterhin dafür ein, geeignete attraktive Tariflösungen für Verkehre mit dem Verkehrsverbund zu erarbeiten.

Innerhalb des Landkreises ist der naldo-Tarif anzuwenden. Außerdem kommt der bwtarif zur Anwendung, siehe auch Kapitel 5.6.

6.5. Mobilitätsmanagement

Mobilitätsmanagement verfolgt das Ziel, durch Maßnahmen wie Information, Kommunikation sowie Koordination das individuelle Mobilitätsverhalten der Bevölkerung zu beeinflussen. Dadurch soll die Nutzungshäufigkeit umweltfreundlicher Fortbewegungsmittel (Fuß, Fahrrad, ÖPNV/SPNV) erhöht, das Aufkommen des Pkw-Verkehrs reduziert und die Effizienz von bestehenden Verkehrssystemen verbessert werden.

Dazu werden folgende Ziele festgelegt:

- Verständliche und ansprechende Darstellung des Angebotes (z. B. durch einfache Fahrpläne). Dies liegt in der Zuständigkeit von naldo und den Verkehrsunternehmen.
- Einheitlicher Standard der Haltestellenausstattung (Mast, Schild, Darstellung der Liniennummern und Fahrtziele, Fahrplanaushang) (vgl. Arbeitsauftrag Nr. 8.7.1). Die Ausstattung der Haltestellen liegt in der Zuständigkeit der Verkehrsunternehmen und der Straßenbaulastträger.
- Umfassende Nutzung elektronischer Informationssysteme (Internetauskunft, Apps etc.). Hierfür sind unter anderem die NVBW, naldo und die Verkehrsunternehmen verantwortlich.
- Beschwerdemanagement, unter anderem durch den Landkreis und die Verkehrsunternehmen.
- Regelmäßige Schulungen für Fahrpersonal (unter anderem auch zu den Bedürfnissen von Menschen mit Behinderung) durch Verkehrsunternehmen.

- Bereitstellung von Echtzeitinformationen, zuständig: NVBW (Datendrehscheibe), naldo und Verkehrsunternehmen.
- Verbundeinheitliches durchgängiges System der Liniennummerierung (siehe Anlage 22). Dies liegt in der Zuständigkeit des Landkreises in Abstimmung mit naldo.

Der Landkreis wirkt im Rahmen seiner Möglichkeiten auf die Erreichung der Ziele hin.

6.6. Ergänzende, multimodale und zukunftsfähige Mobilitätsangebote

Die demographische Entwicklung sowie die fortschreitende Digitalisierung führen zu einem sich stetig verändernden Mobilitätsverhalten. Um eine nachhaltige, zukunftsfähige Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen unter Einbeziehung der unterschiedlichen Bedürfnisse zu schaffen, bedarf es eines integrierten, vernetzten Verkehrskonzeptes. Ziel des Verkehrskonzeptes ist die Bündelung und Vernetzung von vorhandenen Mobilitätsangeboten und die Weiterentwicklung der Mobilität im Landkreis.

Ziel des Landkreises ist es, gerade auch die Mobilität im ländlichen Raum zu verbessern und alternative Angebotsformen als Ergänzung zum ÖPNV zu entwickeln und zu verknüpfen. Die Planung multimodaler Mobilitätsknoten kann nicht Teil des Nahverkehrsplans sein. Sie wird jedoch als Arbeitsauftrag in den Nahverkehrsplan aufgenommen (vgl. Arbeitsauftrag Nr. 8.3.4).

Für den Umstieg vom MIV auf den öffentlichen Verkehr ist es notwendig, an den Mobilitätsknotenpunkten gut ausgestattete B+R- und P+R-Anlagen bereitzustellen und ergänzende Angebote zum ÖPNV wie z. B. Car- oder Bikesharing zu schaffen.

6.6.1. Mobilität der Zukunft

Die Mobilität der Zukunft ist multimodal und umweltfreundlich und hat zum Ziel, den sich verändernden Bedürfnissen der Bevölkerung gerecht zu werden und möglichst viele Menschen zu einem veränderten Mobilitätsverhalten zu bewegen. Der Landkreis verfolgt dieses Ziel mit Projekten in verschiedenen Bereichen und gestaltet so die Mobilität der Zukunft aktiv mit.

Mit dem Projekt „5G für öffentliche Mobilität“ (im Folgenden als „5Gmob“ bezeichnet), das im Rahmen des 5G-Innovationsprogramms vom Bundesministerium für Verkehr und

digitale Infrastruktur gefördert wird, verfolgt der Landkreis die Vision für einen zukünftigen ÖPNV, bei dem autonome Shuttlebusse in dichter Taktung in der Fläche verkehren und als Zu- und Abbringer zu lokalen Zentren und Hauptverkehrsachsen dienen sollen. Ein hoher Automatisierungsgrad soll insbesondere durch die Einsparung von Personalkosten eine wirtschaftliche Umsetzung auch in dünn besiedelten Räumen ermöglichen. Dafür hat der Landkreis in einer ersten Projektphase zusammen mit weiteren kommunalen Akteuren, der Hochschule Reutlingen und Unternehmen aus der Wirtschaft ein Konzept erarbeitet. Im Falle einer Auswahl des Landkreises für die zweite Projektphase soll die Fernsteuerung autonomer Kleinbusse mit Hilfe des 5G-Netzes im Industrie- und Gewerbepark „RT_UNLIMITED“ erprobt und anschließend in der Outletcity Metzingen modellhaft umgesetzt werden. Aufbauend auf diesen Erfahrungen sind Machbarkeitsstudien für weitere Shuttle-Verkehre, so z. B. in Mehrstetten zur Anbindung des Ortskerns an einen neuen Bahnhof oder die Beförderung von Gästen zur Gartenschau in Bad Urach angedacht.

Im Hinblick auf die fortschreitende Digitalisierung und den Wunsch nach räumlicher und zeitlicher Flexibilität werden On-Demand-Verkehre weiter an Bedeutung gewinnen. Der Landkreis unterstützt künftig die Umsetzung von On-Demand-Verkehren und bezieht die Entwicklungen in diesem Bereich in die Entscheidungsprozesse für die Weiterentwicklung von Verkehren mit ein. Ziel ist es, Entwicklungen und Innovationen frühzeitig im ÖPNV zu berücksichtigen, um eine zukunftsfähige, nachhaltige Mobilität zu gewährleisten.

Um die Themen Elektromobilität, Ladeinfrastruktur und Radverkehr effektiv voranzubringen, hat der Landkreis im Juli 2020 die Förderung von Personalstellen im Umfang von je 50 % in den Bereichen „Erstberatung Elektromobilität“ und „Management Ladeinfrastruktur“ sowie von 100 % für die „Koordination Radverkehr“ im Rahmen der Landesförderung von Personalstellen zur Nachhaltigen Mobilität beantragt und zwischenzeitlich entsprechende Förderbescheide erhalten. Durch die Ausweitung der Beratung und Koordinierung sollen Kommunen und Unternehmen im Landkreis in die Lage versetzt werden, sich in Sachen nachhaltige Mobilität zukunftsfähig weiterzuentwickeln. Insbesondere sollen die Zahlen der zugelassenen Fahrzeuge mit Elektroantrieb und der E-Ladestationen im Landkreis wesentlich gesteigert werden. Im Bereich Radverkehr hat der Landkreis zum Ziel, die Umsetzung der RadSTRATEGIE Baden-Württemberg durch die Koordinierung der Umsetzung der dafür notwendigen RadNETZMaßnahmen voranzubringen.

Mit dem Projekt „HyStarter: Wasserstoffregion Reutlingen“ (im Folgenden als „HyStarter“ bezeichnet) unterstützt der Landkreis das Thema Wasserstoff und Brennstoffzelle. Ziel ist

es, im Rahmen des Projektes „HyStarter“ bis Mitte 2021 ein Akteursnetzwerk und ein Konzept für eine regionale Wasserstoffwirtschaft aufzubauen. Die Akteure aus Forschung, Energieerzeugung, Industrie, Handwerk, Verkehr und Landwirtschaft entwickeln dabei erste umsetzungsfähige Projekte, die im Anschluss an die erste Förderphase als HyStarter-Region im Förderprogramm für HyExperts und HyPerformer weitergeführt und umgesetzt werden sollen. Damit möchte der Landkreis die nachhaltige Regionalentwicklung im Sinne der Energiewende weiter vorantreiben, Zukunftstechnologien stärken, den Klimaschutzprozess konsequent weitergehen und damit den Wirtschaftsstandort Reutlingen auch zukünftig sichern. Das Projekt bietet auch die Chance für einen Umstieg auf alternative Antriebe im öffentlichen Verkehr, z. B. durch den Einsatz von Wasserstoffbussen.

Im Rahmen des vom Bundesministerium für Ernährung und Landwirtschaft bewilligten Modellvorhabens „LandMobil“ entwickelt und erprobt der Landkreis in zwei Modellkommunen im ländlichen Raum die Verknüpfung von ÖPNV, Bikesharing, Carsharing und Mitfahren. Mit einem Fördersatz von 80 % bezuschusst der Bund neben einer Personalstelle mit einem Zeitanteil von 50 % in 2021 und 2022 die Einführung eines kommunalen Bikesharings und Carsharings sowie eines lokalen Mitfahrnetzwerkes. Über die Online-Plattform „Mitfahren-BW“ werden die unterschiedlichen Mobilitätsangebote gebündelt über die Gemeindegrenzen hinaus in Form eines „intermodalen Routenplans“ (z. B. kombinierte Wege ÖPNV/SPNV, Fahrrad, zu Fuß, Pkw, Mitfahrmöglichkeiten) dargestellt. Die Erkenntnisse aus dem Modellvorhaben werden für die Weiterentwicklung eines integrierten und vernetzten Mobilitätskonzeptes genutzt und sollen übertragbare Lösungen für andere Kommunen im ländlichen Raum schaffen. Die Ergebnisse des Modellvorhabens stellt der Landkreis in Form einer Handlungsempfehlung anderen Kommunen zur Verfügung.

6.6.2. Bürgerbus und Bürgerrufauto

Gemeinschaftsverkehre wie Bürgerbusse und -rufautos können den ÖPNV sinnvoll ergänzen und die Mobilität stärken. Das bürgerschaftliche Engagement und die lokale Organisation fördern außerdem den Zusammenhalt und das Mobilitätsbewusstsein der Bürger in der Region.

Die Zuständigkeit für Bürgerbus- und Bürgerrufauto-Konzepte liegt bei den Städten und Gemeinden. Die im Nahverkehrsplan definierten Mindestbedienungsstandards für Regionalbus- und Anmeldeverkehre finden hier deshalb keine Anwendung.

Aufgrund der großen Bedeutung der Bürgerbusse und -rufautos zur Ergänzung des ÖPNV berät der Landkreis die Städte und Gemeinden bei der Einführung neuer Konzepte mit dem Ziel der Ausweitung der Angebote. Er prüft auch, ob Konkurrenzsituationen z. B. mit dem bestehenden Linienverkehr bei konkreten Projekten vorhanden sind. Auch das Land Baden-Württemberg unterstützt entsprechende Initiativen. Sobald sich Ideen für die Einführung eines Bürgerbusses oder -rufautos verfestigen, ist die Kontaktaufnahme mit dem Land sinnvoll. Zentraler Ansprechpartner für weitere Fragen ist das Kompetenzzentrum für neue ÖPNV-Angebotsformen der NVBW (Wilhelmstraße 11, 70182 Stuttgart, buergerbus@nvbw.de).

6.6.3. Mitfahren

Durch die Kombination der klassischen Fahrgemeinschaft mit modernen Informations- und Kommunikationsmedien wie Smartphones, Navigationssystemen und sozialen Netzwerken ergeben sich neue Möglichkeiten des Mitfahrens.

Hierbei können freie Kapazitäten bei ohnehin stattfindenden Autofahrten sinnvoll genutzt werden. Im Landkreis Reutlingen gibt es 610 Pkw/1.000 Einwohner bzw. 1,4 Fahrzeuge/Haushalt. Damit liegt der Landkreis über dem baden-württembergischen Landeschnitt.⁵⁸ Durchschnittlich liegt der Besetzungsgrad von Pkws in Deutschland bei 1,42 Personen. Im Berufspendelverkehr sogar nur bei 1,2 Personen pro Pkw.⁵⁹ Eine Bündelung von Fahrten reduziert die Anzahl der Pkws und leistet so einen positiven Beitrag zum Klimaschutz.

Auszubildende, Berufseinsteiger und langjährige Dauerspender sind bevorzugte Zielgruppen eines Mitfahrnetzwerkes. Aber auch Abendfahrten (Kultur, Nachtleben) oder Vereinsfahrten (z. B. Fußballspiele) bieten gute Potentiale zur Bündelung der Fahrten. Für Menschen in höherem Alter eröffnen sich dadurch ebenfalls neue Mobilitätsangebote.

Ziel ist es, den Besetzungsgrad von Pkws im Landkreis Reutlingen durch die Förderung von Mitfahrangeboten sukzessive zu erhöhen. Bereits in der Vergangenheit beschäftigte sich der Landkreis intensiv mit der Einführung einer Mitfahrplattform (vgl. Kapitel 5.9.3). Dieses Thema greift der Landkreis nun mit dem Modellvorhaben „LandMobil“ erneut auf (vgl. Kapitel 6.6.1) und führt in einer ausgewählten Pilotgemeinde ein Mitfahrnetzwerk ein. Die Erfahrungen aus dem Projekt sollen nach Möglichkeit auf den Landkreis ausgerollt

⁵⁸ Statistisches Landesamt.

⁵⁹ www.umweltbundesamt.de.

werden. Im Rahmen eines Arbeitsauftrages (Nr. 8.3.1) prüft der Landkreis, welche bestehenden Mitfahrplattformen für den Aufbau eines Mitfahrnetzwerkes für den Landkreis geeignet sind.

6.6.4. Carsharing und Bikesharing

Beim Car- und Bikesharing teilen sich mehrere Personen ein Fahrzeug. Durch eine Nutzung der Fahrzeuge durch mehrere Personen kann ein höherer Auslastungsgrad erreicht werden.

Car- und Bikesharing können insbesondere im ländlichen Raum den ÖPNV ergänzen und dadurch die Mobilität verbessern. Für den Umstieg auf Carsharing-Fahrzeuge sind ausreichend Stellplätze, ggf. mit Lademöglichkeiten für E-Fahrzeuge, in der Nähe von Haltestellen des öffentlichen Verkehrs von hoher Bedeutung. Deshalb verfolgt der Landkreis das Ziel, Sharing-Modelle zur Ergänzung des ÖPNV zu fördern.

Mit dem Förderprogramm „LandMobil“ (vgl. Kapitel 6.6.1) entwickelt und erprobt der Landkreis im Rahmen eines Modellvorhabens im ländlichen Raum auch ein kommunales Bike- und Carsharing. Die Mobilitätsangebote sollen anschließend miteinander verknüpft und damit eine multimodale Reisekette geschaffen werden.

6.6.5. Fahrradmitnahme in Bussen

Zur Förderung der kombinierten Mobilität ist es Ziel des Landkreises, die Mitnahme von Fahrrädern in Bussen zu stärken und kontinuierlich zu erweitern. Bei der Überplanung und Neuvergabe von Verkehrsleistungen prüft der Landkreis die Möglichkeit zur Fahrradmitnahme und setzt sie, wo immer möglich, um (vgl. auch Arbeitsauftrag Nr. 8.3.5).

6.6.6. Multimodale Knotenpunkte

An ÖPNV-Knotenpunkten ist es wichtig, zur Sicherung der Anschlussmobilität entsprechende Infrastruktur, z. B. für das Parken von Fahrrädern und Pkws, vorzuhalten, um so die Erreichbarkeit von Haltestellen zu verbessern. Den multimodalen Knotenpunkten kommt insbesondere im Hinblick auf die „erste und letzte Meile“, also die noch verbleibende Strecke z. B. vom/zum Bahnhof oder Busbahnhof zum Start/Zielort, eine besondere Bedeutung zu. An ausgewählten Standorten sollen den Nutzern deshalb

alternative Verkehrsangebote gebündelt zur Verfügung gestellt werden. Neben der Sicherstellung der Barrierefreiheit dieser zentralen Knotenpunkte ist unter anderem folgende Ausstattung sinnvoll:

- Ausreichende Anzahl von Pkw-Abstellplätzen für Nutzer des ÖPNV (P+R)
- Witterungsgeschützte und sichere Abstellplätze für Fahrräder und Pedelecs (B+R)
- E-Ladestationen für Pedelecs und Elektroautos
- Digitale Fahrgastinformationssysteme (möglichst mit Echtzeitinformationen)
- Taxistandplätze
- Carsharing, Bikesharing und Verleih von E-Motorrollern
- Schließfächer (funktionsfähig und sauber)
- Informationen zum Mobilitätsangebot
- Überdachte Sitzgelegenheiten

Ziel ist es, den Umstieg zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln attraktiv zu gestalten, um weitere Nutzergruppen zu erschließen.

Die Umsetzung der Ausstattung von multimodalen Knotenpunkten liegt in der Regel in der Zuständigkeit der Städte und Gemeinden. Im Rahmen eines Arbeitsauftrages (Nr. 8.3.4) analysiert der Landkreis die Knotenpunkte und erarbeitet eine Handlungsempfehlung für Kommunen. Darüber hinaus prüft er, wie die Mobilität durch die Bereitstellung verschiedener Verkehrsangebote (vgl. Arbeitsaufträge Nr. 8.3.1 und 8.3.2) an multimodalen Mobilitätsknotenpunkten verbessert werden kann.

6.6.7. Betriebliches Mobilitätsmanagement

Für Verwaltungen und Unternehmen stellt ein Betriebliches Mobilitätsmanagement einen wichtigen Faktor für eine effektive und umweltfreundliche Gestaltung der Mobilität dar. Einige Verwaltungen und Unternehmen haben bereits Maßnahmen für ein Betriebliches Mobilitätsmanagement umgesetzt, z. B. mit flexiblen Arbeitszeiten oder finanziellen Anreizen wie z. B. der Einführung eines JobTickets, eines Fahrradzuschusses oder mit der Schaffung von Fahrradabstellanlagen.

Der Landkreis will mit der Umsetzung eines innovativen Mobilitätskonzeptes für den Neubau des Landratsamtes vorangehen. Im Hinblick auf Anfragen wird der Landkreis

prüfen, welche Beratungs- und Unterstützungsleistungen er für die Einführung eines Betrieblichen Mobilitätsmanagements in Behörden und Unternehmen anbieten kann (Arbeitsauftrag Nr. 8.3.3).

6.7. Barrierefreiheit

Der barrierefreie Zugang zum öffentlichen Verkehr ist für Menschen mit Behinderungen oder Einschränkungen eine Grundvoraussetzung zur Sicherstellung ihrer Mobilität. Durch die demographische Entwicklung und den damit verbundenen steigenden Anteil von älteren Menschen gewinnt die barrierefreie Mobilität zunehmend an Bedeutung. Gleichmaßen profitieren aber beispielsweise auch Eltern mit Kinderwagen, Reisende mit Gepäck oder Fahrgäste mit Einkaufstaschen von einer barrierefreien Nutzung des öffentlichen Verkehrs. Somit bietet die Barrierefreiheit im öffentlichen Verkehr mehr Komfort und Zugänglichkeit für viele Fahrgäste. Eine barrierefreie Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel kann nur im Zusammenspiel zwischen den Haltestellen, den eingesetzten Fahrzeugen und der Fahrgastinformation hergestellt werden. Daher setzt der Landkreis Reutlingen Ziele und Rahmenvorgaben zur schrittweisen Erreichung eines barrierefreien ÖPNV und wirkt auf die schrittweise Umsetzung hin.

Der Landkreis hat im Juni 2020 mit der Erfassung des Ist-Zustandes der Bushaltestellen im Landkreis begonnen (vgl. auch Kapitel 5.10). Ziel ist es, mit Hilfe dieser Daten Informationen zur barrierefreien Reisekette über die elektronische Fahrplanauskunft bereitzustellen.

6.7.1. Barrierefreiheit im ÖPNV

Menschen mit sensorischen, körperlichen und seelischen Einschränkungen eine gleichberechtigte Teilhabe zu gewährleisten und ihnen eine selbstbestimmte Lebensführung zu ermöglichen, ist ein wichtiges gesellschaftspolitisches Ziel (§ 1 BGG). Nach dem BGG sollen auch bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel und akustische und visuelle Fahrgastinformationen für Menschen mit Behinderungen grundsätzlich ohne fremde Hilfe auffindbar, zugänglich und nutzbar sein (§ 4 BGG). Diese Vorgabe des BGG wird durch das PBefG konkretisiert: Nach § 8 Absatz 3 PBefG hat der Nahverkehrsplan *„die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. [...] Im Nahverkehrsplan*

werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen.“ Um dieses Ziel zu erreichen, enthält der vorliegende Nahverkehrsplan Ziele und Rahmenvorgaben für die Fahrzeuge und das Fahrpersonal, die Haltestellen im ÖPNV und die Fahrgastinformation.

Der Nahverkehrsplan legt für die barrierefreie Nutzung der Fahrzeuge Kriterien für deren bauliche und technische Ausstattung fest (vgl. Kapitel 6.4.8.1). Diese Vorgaben werden sukzessive bei der Neuvergabe von Verkehrsleistungen umgesetzt. Die barrierefreien Fahrten sind im Fahrplan kenntlich zu machen.

Der barrierefreie Ausbau der Haltestellen im ÖPNV liegt in der Zuständigkeit der Straßenbaulastträger. Um der gesetzlichen Zielbestimmung des § 8 Absatz 3 PBefG Rechnung zu tragen, enthält der Nahverkehrsplan zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen zur Verwirklichung einer vollständigen Barrierefreiheit an Haltestellen des ÖPNV. Die gesetzliche Frist, eine vollständige Barrierefreiheit bis zum 1. Januar 2022 zu erreichen, gilt nicht, sofern im Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden (vgl. § 8 Absatz 3 PBefG).

Für einen strukturierten barrierefreien Ausbau der Haltestellen werden die Haltestellen des straßengebundenen ÖPNV in Kategorien eingeteilt und deren Ausbau priorisiert. Es werden zwei Kategorien gebildet, die sich in ihrer Dringlichkeit des barrierefreien Ausbaus und des zeitlichen Rahmens für die Realisierung unterscheiden.

Kategorisierung und Priorisierung der Haltestellen des straßengebundenen ÖPNV

Kategorie	Definition	Umsetzungsstufe
Kategorie A	Haltestellen, die bereits barrierefrei ausgebaut sind oder eine hohe Bedeutung haben	Barrierefreier Ausbau möglichst bis 01.01.2022 angestrebt
Kategorie B	Weitere Haltestellen, die nicht unter Kategorie A fallen	Barrierefreier Ausbau sobald wie möglich, spätestens jedoch bis Ende 2025 angestrebt

Tabelle 6-5: Kategorisierung und Priorisierung der Haltestellen des straßengebundenen ÖPNV

Der barrierefreie Ausbau von Haltestellen der Kategorie A besitzt eine hohe Priorität und ist daher vorrangig umzusetzen. Der Kategorie A sind beispielsweise zuzuordnen:

- Bereits barrierefrei ausgebaute Haltestellen
- Haltestellen in der Nähe von sozialen/medizinischen Einrichtungen (z. B. Krankenhäuser, Einrichtungen für Senioren, Pflegeheime, Behinderteneinrichtungen, Ärztezentren)
- Haltestellen in der Nähe von Gemeindebedarfseinrichtungen (z. B. Rathäuser, Schulen, Stadtbücherei)
- Haltestellen in der Nähe von Einrichtungen der Grundversorgung (z. B. Lebensmittel- und Fachmärkte, Banken, Poststellen)
- Haltestellen mit hohem Fahrgastaufkommen
- Zentrale Haltestellen
- Haltestellen mit Verknüpfungsfunktion (Umstieg Bus → Bus, Bus → Schiene)

Kategorie B umfasst alle Haltestellen, die nicht der Kategorie A zuzuordnen sind.

Folgende Rahmenvorgaben werden gesetzt:

- Grundsätzlich sollte mindestens eine Haltestelle pro Ort/Teilort unabhängig von der Kategorisierung barrierefrei sein.
- Bei topographischen oder räumlichen Gründen, die der Realisierung einer vollständigen Barrierefreiheit entgegenstehen, ist die Verlegung der Haltestelle zu prüfen. Sofern die Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit nicht möglich ist, soll geprüft werden, ob eine weitreichende Barrierefreiheit erreicht werden kann.
- Neue Haltestellen sollen von Beginn an barrierefrei sein. Dies betrifft auch die Haltestellen der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb auf Streckenabschnitten nach der Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung (BOStrab)).
- Bei allen anstehenden Baumaßnahmen im Straßenraum und Gehwegbereich sollen Haltestellen unabhängig von der Kategorisierung barrierefrei gestaltet werden.

Im August 2020 ging der Landkreis auf die Städte und Gemeinden mit dem Ziel der Zuordnung der Bushaltestellen in die beiden Kategorien zu. Das Ergebnis der Kategorisierung ist der Anlage 23 zu entnehmen. Hinweis: Einige Städte und Gemeinden ordneten Haltestellen mit hoher Bedeutung der Kategorie A zu, auch wenn deren barrierefreier Ausbau nicht bis zum 01.01.2022 erfolgen kann. In diesen Fällen wurde das von den

Städten und Gemeinden mitgeteilte zeitliche Realisierungsziel in Anlage 23 mit aufgenommen. Andere Städte und Gemeinden ordneten Haltestellen gemäß dem zeitlichen Realisierungsziel für die Herstellung der Barrierefreiheit in Kategorie B zu, auch wenn diese Haltestellen eine höhere Bedeutung haben.

Eine barrierefreie Nutzung des ÖPNV ist nur möglich, wenn die Beschaffenheit der Fahrzeuge und der Haltestelleninfrastruktur gemeinsam den hierfür erforderlichen Anforderungen entsprechen und aufeinander abgestimmt sind. Im Zuge der Planungen für den barrierefreien Ausbau von Haltestellen sollte eine Abstimmung zwischen dem Straßenbaulastträger und dem Verkehrsunternehmen erfolgen. Wissen von Experten (z. B. Kompetenzteam der Inklusionskonferenz) ist im Landkreis Reutlingen vorhanden und kann den Entscheidungsträgern zur Verfügung gestellt werden.

6.7.2. Barrierefreiheit im SPNV

Das Land hat zur schnelleren und kostengünstigeren Erreichung der Barrierefreiheit im Schienenverkehr im Jahr 2018 ein Konzept vorgestellt. Dafür sollen unterschiedliche Bahnsteighöhen in solchen Bahnhöfen vorhanden sein, in denen Züge mit Einstiegshöhen von 76 cm und 55 cm zusammentreffen. So kann mittelfristig eine vollständige Barrierefreiheit hergestellt werden. Die Herstellung der Barrierefreiheit im SPNV fällt für Fahrzeuge mit der Bestellung der Verkehre in die Zuständigkeit des Landes. Die Herstellung der Barrierefreiheit an Haltestellen des SPNV liegt in der Zuständigkeit des jeweiligen Eisenbahninfrastrukturunternehmens. Der Landkreis setzt sich dafür ein, dass Haltestellen sukzessive barrierefrei ausgebaut und barrierefreie Fahrzeuge des Schienenverkehrs eingesetzt werden.

Für die nach der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung betriebenen Streckenabschnitte der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb werden folgende Ziele festgelegt:

- Die Haltestellen sollen von Beginn an barrierefrei sein. Hierzu ist mindestens der mittlere Teil des Bahnsteiges auf einer Höhe von 55 cm über Schienenoberkante auszubauen.
- Ein barrierefreier Zugang soll an Haltestellen sichergestellt werden.
- Barrierefreie Fahrzeuge sollen eingesetzt werden.

6.7.3. Barrierefreiheit in der Fahrgastinformation

Eine barrierefreie Fahrgastinformation ist für sensorisch oder in ihrer Mobilität eingeschränkte Menschen eine wichtige Grundlage zur Nutzung des ÖPNV. Daher soll bei der Fahrgastinformation durch naldo und die Verkehrsunternehmen die Barrierefreiheit entsprechend berücksichtigt werden. Die Fahrpläne müssen eine ausreichende, gut lesbare Schriftgröße haben, leicht verständlich und an den Aushängen spiegelfrei sein. Die Vereinfachung der Fahrplandarstellung wird im Rahmen eines Arbeitsauftrages untersucht (siehe Arbeitsauftrag Nr. 8.4.2). An den Haltestellen sind die Fahrpläne in ausreichend niedriger Höhe anzubringen.

Die digitale Fahrgastinformation wird auch in Zukunft weiter an Bedeutung gewinnen. Menschen mit sensorischen oder körperlichen Einschränkungen sollen bei der Planung und Durchführung der Fahrten ausreichend Informationen zur Verfügung stehen. Die Weiterentwicklung bestehender Informationssysteme hin zur Darstellung einer barrierefreien Reisekette ist anzustreben. Der Landkreis steht hier in engem Kontakt mit dem Land Baden-Württemberg.

Die Bereitstellung von Fahrgastinformationen erfolgt über den Verkehrsverbund naldo.

6.8. Finanzierung von Betriebsleistungen und Investitionen im öffentlichen Nahverkehr

Die Gestaltung von Verkehren erfolgt auf der Grundlage des Nahverkehrsplans. Es besteht keine generelle Verpflichtung des Landkreises, für die Erfüllung der in diesem Nahverkehrsplan definierten Bedienungs-, Erschließungs- und Qualitätsstandards zu sorgen. Ausgleichsleistungen für die Erfüllung der definierten Standards werden im Rahmen der haushaltsrechtlich zur Verfügung stehenden Mittel gewährt.

Betriebsleistungen im ÖPNV

Es gilt der Vorrang der Eigenwirtschaftlichkeit (§ 8 Absatz 4 PBefG). Vor einer Vergabe der Verkehrsleistungen durch den Landkreis erfolgt eine Prüfung, inwieweit die Leistungen auch eigenwirtschaftlich erbracht werden können.

Sollte eine eigenwirtschaftliche Leistungserbringung nicht möglich sein, gewährt der Landkreis zur Erfüllung der Standards des Nahverkehrsplans entsprechende Ausgleichsleistungen für Betriebsleistungen. Bei der Vergabe von Verkehrsleistungen werden die

Interessen des Mittelstandes (§ 8a Absatz 4 PBefG) angemessen berücksichtigt.

Anmeldeverkehre können zur Erfüllung des Standards des Nahverkehrsplans beitragen. Aufgrund der Besonderheiten von Anmeldeverkehren (siehe Kapitel 6.4.3) kann der Landkreis auch über den Standard des Nahverkehrsplans hinausgehende Betriebsleistungen im Anmeldeverkehr finanzieren, soweit dies als planerisch und wirtschaftlich sinnvoll erachtet wird.

Der Freizeitverkehr soll nach Möglichkeit in den regulären Linienverkehr integriert werden. Als ergänzende Zusatzangebote können Freizeitlinien zur Erfüllung touristisch geprägter Mobilitätsbedürfnisse beitragen. Der Landkreis finanziert Ausgleichsleistungen für Freizeitlinien, soweit dies als planerisch und wirtschaftlich sinnvoll erachtet wird.

Bei kreisüberschreitenden Linien entscheidet der Landkreis in Abstimmung mit den betroffenen Kommunen und dem Nachbarlandkreis über die Finanzierung der Betriebsleistungen. Dabei erfolgt eine Orientierung am definierten Achsennetz mit den zugehörigen Bedienungsstandards.

Nachrichtlich: Städte und Gemeinden können als zuständige Behörde nach dem ÖPNVG Verkehre sicherstellen und finanzieren (§ 6 Absatz 1 Satz 2 und Absatz 3 Satz 2 ÖPNVG).

Betriebsleistungen im SPNV

Das Land ist nach § 6 Absatz 2 ÖPNVG Aufgabenträger für den SPNV. Im SPNV kann der Landkreis Ausgleichsleistungen für Betriebsleistungen, die über den vom Land definierten und finanzierten Standard hinausgehen, gewähren.

Mit Inbetriebnahme von Modul 1 der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb übernimmt der Landkreis unter Berücksichtigung des noch zu vereinbarenden Kostenschlüssels die Finanzierung der Betriebsleistungen, die über den vom Land definierten und finanzierten Standard hinausgehen.

Betriebsleistungen im ÖPNV nach BOStrab

Für Betriebsleistungen im Bereich BOStrab kann der Landkreis Ausgleichsleistungen gewähren. Die Finanzierung richtet sich nach dem noch zu vereinbarenden Kostenschlüssel des Gesamtprojektes der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb.

Investitionen im Bereich ÖPNV nach BOStrab und im SPNV

Zum Ausbau, Neubau und zur Sicherung des Erhalts oder zur Reaktivierung von Schienenstrecken im ÖPNV, die nach BOStrab betrieben werden, und Schienenstrecken im SPNV, die nach der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung betrieben werden, kann der Landkreis angemessene Ausgleichsleistungen für Investitionen in die Infrastruktur gewähren. Voraussetzung hierfür ist eine tragfähige Gesamtkonzeption. Über die konkreten Modalitäten und die Höhe der Mitfinanzierung wird im Einzelfall in Abstimmung mit den betroffenen Städten und Gemeinden und dem Kreistag entschieden.

Soweit es sich um Strecken der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb handelt, richtet sich die Finanzierung nach dem noch zu vereinbarenden Kostenschlüssel des Gesamtprojektes der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb.

7. Linienbündelungskonzept

7.1. Ziele der Linienbündelung

Der Landkreis Reutlingen zeichnet sich durch eine heterogene Bevölkerungsstruktur aus, durch die sich eine heterogene Bedienungsstruktur ergibt. Während auf der Schwäbischen Alb und im Bereich Reutlingen große Netze linienübergreifend bedient werden, gibt es in anderen Teilräumen kleinräumige, isoliert betriebene Bedienungsgebiete. Bezüglich der Wirtschaftlichkeit bestehen im Landkreis Reutlingen große Unterschiede zwischen wirtschaftlich starken und schwachen Linien.

Durch ein Linienbündelungskonzept können unterschiedliche Linien zusammengefasst werden, die verkehrlich in einem Gebiet zusammenhängen. Dies ermöglicht den Ausgleich zwischen wirtschaftlich starken und schwachen Linien. Durch die linienübergreifende Planung der Verkehre können zudem Synergieeffekte beim Einsatz von Fahrzeugen und Fahrpersonal genutzt werden.

Die Linienbündelung dient außerdem dazu, die Genehmigungslaufzeiten innerhalb der einzelnen Linienbündel zu harmonisieren. Durch die Festlegung der Linienbündel und Harmonisierung der Genehmigungslaufzeiten kann die Genehmigungsbehörde die Linienverkehrsgenehmigungen auf diese Zeitpunkte befristen. Nach § 13 PBefG darf die Genehmigung nur erteilt werden, wenn der beantragte Verkehr keine einzelnen Linien aus einem im Nahverkehrsplan im Sinne des § 8 Absatz 3 PBefG festgelegten Linienbündel herauslösen würde.

Allerdings ist nicht in allen Fällen eine Bündelung von Linien erforderlich. Besteht ein isoliertes Verkehrsgebiet und betrieblich günstige Voraussetzungen, können Verkehrsleistungen auch weiterhin einzeln vergeben werden.

7.2. Grundsätze des Linienbündelungskonzeptes

Die Linienbündel im Landkreis Reutlingen werden anhand der betrieblichen, wirtschaftlichen, verkehrlichen und räumlichen Verbundenheit der Linien unter Berücksichtigung gesetzlicher Vorgaben auf der Basis folgender Kriterien gebildet:

- Flächenhafte Erschließung eines Raums
- Durchgehendes Verkehrsbedürfnis, insbesondere im Schülerverkehr

- Enge Verbundenheit von Zu-/Abbringer- und Hauptlinie
- Betriebliche Verflochtenheit von parallelen oder aneinander angrenzenden Linien durch den linienübergreifenden Fahrzeugeinsatz
- Ausgleich wirtschaftlich starker und schwacher Linien innerhalb eines Bündels
- Schaffung von Synergien durch die Verzahnung von zwei oder mehreren Linien
- Schaffung einheitlicher Standards an die Produktion (z. B. Fahrzeuganforderungen)

Größe der Linienbündel

Je größer ein Linienbündel ist, desto größer sind die planerischen Freiheitsgrade zur Verkehrsgestaltung und zur Anpassung an sich ändernde Rahmenbedingungen und desto leichter kann auf Veränderungen der Nachfragestruktur (z. B. der Schullandschaft und der Schülerströme) reagiert werden. Gerade vor dem Hintergrund der stetigen Weiterentwicklung der Schullandschaft ist es wichtig, Veränderungen der Schülerströme innerhalb eines Bündels auffangen zu können.

Bei zu großen Linienbündeln besteht allerdings die Gefahr, dass es mittelständischen Verkehrsunternehmen nicht mehr möglich ist, die Leistungen alleine zu erbringen. Im Rahmen von Kooperationen können Verkehrsunternehmen auch gemeinsam ein Linienbündel betreiben.

Bei Ausschreibungen gibt es grundsätzlich die Möglichkeit, Lose zu bilden. Dies hängt allerdings von der technischen und wirtschaftlichen Umsetzbarkeit ab. Bei der Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages berücksichtigt der Landkreis angemessen die Interessen des Mittelstandes (§ 8a PBefG).

Harmonisierungszeitpunkte

Linienbündel sollten frühestens auf den Zeitpunkt des Auslaufens der am längsten bestehenden Linienverkehrsgenehmigung innerhalb des Bündels harmonisiert und nach Möglichkeit sollte der Startzeitpunkt der einzelnen Bündel gestaffelt werden. Dadurch wird einerseits vermieden, dass die Unternehmen gleichzeitig Genehmigungsanträge bzw. Angebote für mehrere Linienbündel stellen und ggf. mehrere Kooperationen aufbauen müssen. Auf der anderen Seite kann der Aufgabenträger die Planungen und Vergaben der einzelnen Bündel sukzessive bearbeiten.

Aufgrund der großen Bedeutung des Schülerverkehrs ist eine Bündelung grundsätzlich zum 1. August sinnvoll. Dieser Zeitpunkt liegt am Anfang der Sommerferien. So besteht bei Einführung neuer Betriebskonzepte die Möglichkeit, diese langsam einzuspielen, bevor im September das neue Schuljahr beginnt. Für Schulen gibt es dann die Möglichkeit, ggf. erforderliche Anpassungen der Stundenpläne und Unterrichtszeiten an das neue Konzept vorzunehmen.

7.3. Festlegung der Linienbündel

Einteilung der Linienbündel

Auf Basis der unter Kapitel 7.2 genannten Kriterien werden folgende Linienbündel gebildet:

- Linienbündel „Metzingen“
- Linienbündel „Bad Urach“
- Richtung Südwesten das Linienbündel „Sonnenalb“
- Richtung Osten das Linienbündel „Münsingen/St. Johann“
- Richtung Südosten das Linienbündel „Südlicher Landkreis“
- Richtung Süden das Linienbündel „Trochtelfingen“
- Linienbündel „Stadtverkehr Reutlingen“

Die nachfolgende Abbildung stellt die einzelnen Linienbündel dar:

Linienbündel

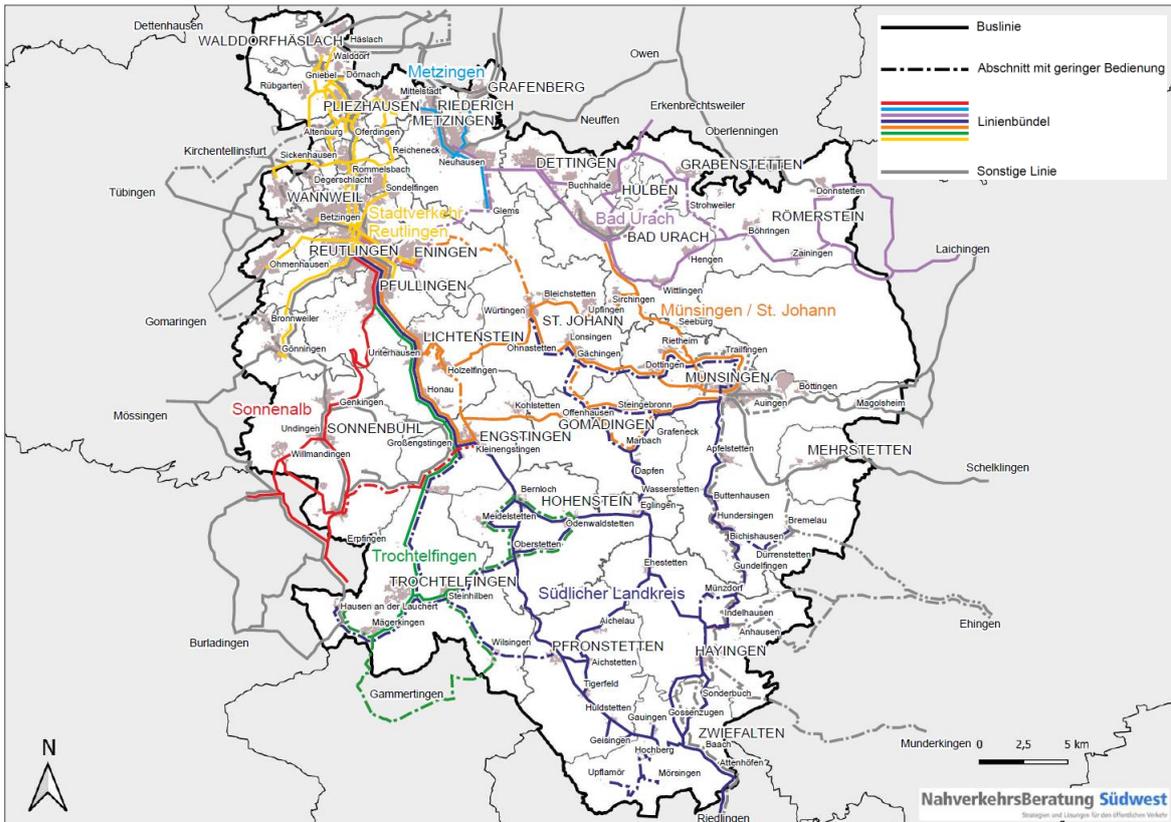


Abbildung 7-1: Linienbündel

Leistungsdaten Linienbündel

Die Darstellung der Bündelgrößen umfasst die Jahresfahrleistung (veröffentlichte Fahrplankilometerleistung). Im Zuge der Detailplanung der Linienbündel kann sich unter Berücksichtigung der Ziele und Rahmenvorgaben des Nahverkehrsplans die Kilometerleistung innerhalb der Linienbündel ändern. Die Entwicklung der Schülerzahlen und der Schullandschaft kann ebenfalls den Umfang der zu erbringenden Verkehrsleistung der Linienbündel beeinflussen. Die Möglichkeit der Vergabe in Losen wird bei den Planungen des jeweiligen Linienbündels geprüft.

Die nachfolgende Tabelle stellt die einzelnen Linienbündel des Landkreises mit deren Jahres-Kilometerleistung und der jeweils am längsten laufenden Linienverkehrsgenehmigung dar. Das Linienbündel „Stadtverkehr Reutlingen“ wird in Kapitel 7.3.7 beschrieben. Da dieses Linienbündel in der Zuständigkeit der Städte Reutlingen und Pfullingen sowie der Gemeinden Eningen, Pliezhausen und Walddorfhäslach liegt, wird es bei der Darstellung der Leistungsdaten sowie der Laufzeitenstaffelung nicht näher betrachtet.

Leistungsdaten Linienbündel

Bündel	km/a	längstlaufende Genehmigung bis
Metzingen (inklusive Stadtverkehr)	445.000	31.07.2025
Bad Urach (inklusive Ortsverkehr Dettingen)	850.000	31.12.2025
Sonnenalb	400.000	31.05.2027
Münsingen/St. Johann	1.310.000	31.07.2027
Südlicher Landkreis	1.080.000	31.07.2029
Trochtelfingen	500.000	30.11.2029
Summe	4.585.000	

Tabelle 7-1: Leistungsdaten Linienbündel

Zur Erfüllung der Standards des Nahverkehrsplans sind zusätzliche Verkehrsleistungen erforderlich. In der nachfolgenden Tabelle sind die erforderlichen Zusatzleistungen (fehlende km pro Jahr) zur Erreichung der vorgesehenen Bedienungsstandards für jedes Linienbündel dargestellt.

Fehlende km/Jahr zur Erreichung des Bedienungsstandards

Bündel	fehlende km pro Jahr	
	Regionalbus	Anmeldeverkehr
Metzingen	7.263	34.585
Bad Urach	49.359	115.745
Sonnenalb	32.265	76.788
Münsingen/St. Johann	36.993	136.293
Südlicher Landkreis	16.562	30.669
Trochtelfingen	11.704	48.880
Summe	154.146	442.958

Tabelle 7-2: Fehlende km/Jahr zur Erreichung des Bedienungsstandards

Laufzeitenstaffelung

Vor dem Hintergrund der obigen Überlegungen werden die Linienbündel, soweit möglich, nicht unmittelbar nach Auslaufen der am längsten laufenden Linienverkehrsgenehmigung vergeben, sondern erst zeitlich versetzt (z. B. zum 01.08.). Das Linienbündel „Trochtelfingen“ besteht aus zwei eng miteinander verknüpften Linien. Deshalb erfolgt die Vergabe der Verkehrsleistung für dieses Linienbündel abweichend hiervon unmittelbar nach dem

Auslaufen der Linienverkehrsgenehmigung zum 01.12. Um die Laufzeiten der Linienverkehrsgenehmigungen zu harmonisieren, sind für einzelne Linien Übergangslösungen bis zum Start des Linienbündels zu schaffen. Die nachfolgende Abbildung stellt die einzelnen Linienbündel sowie deren Harmonisierungszeitpunkte dar.

Laufzeiten der Linienbündel

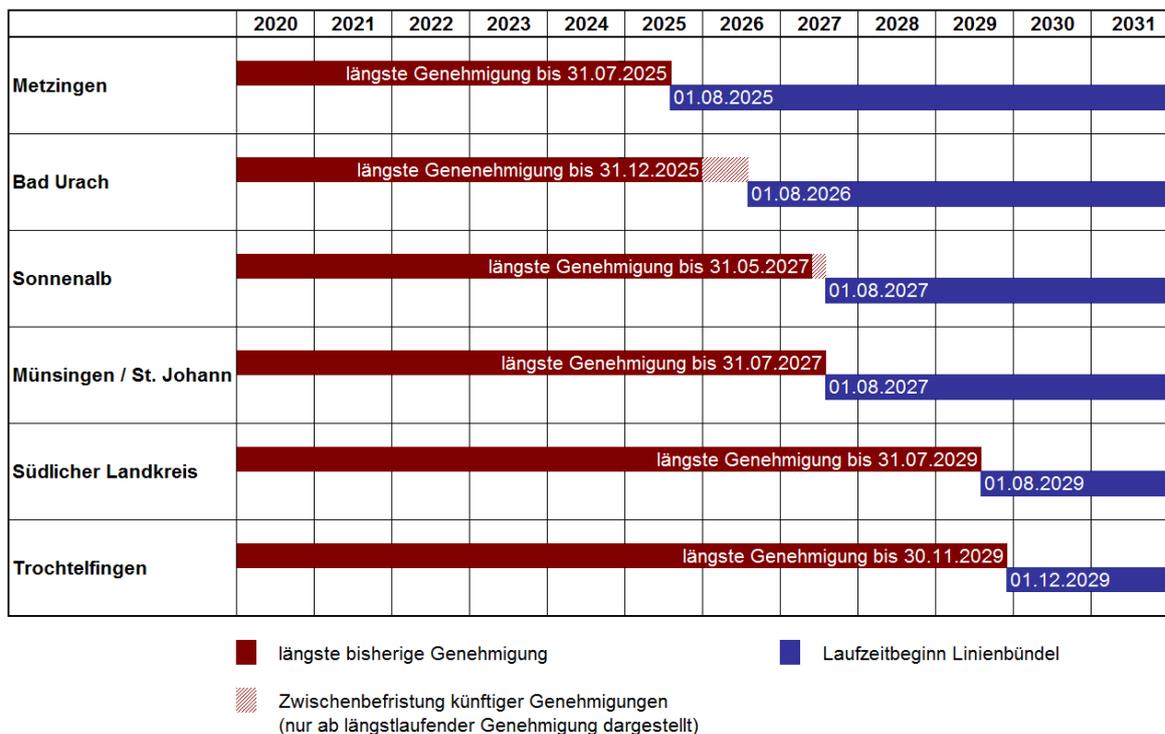


Abbildung 7-2: Laufzeiten der Linienbündel

In den folgenden Abschnitten werden die einzelnen Linienbündel erläutert.

7.3.1. Linienbündel „Metzingen“

In der nachfolgenden Tabelle ist das Linienbündel „Metzingen“ mit den dazugehörigen Linien und deren Genehmigungslaufzeiten dargestellt.

Linienbündel „Metzingen“

Linie	Linienweg	Genehmigungs-laufzeit
201	Glems – Metzingen	31.07.2025
202	Grafenberg – Metzingen	31.07.2025
203	Mittelstadt – Riederich – Metzingen	28.03.2025

Tabelle 7-3: Linienbündel „Metzingen“

Nach Inbetriebnahme von Modul 1 der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb verbleiben um Metzingen drei Strecken (Glems – Metzingen, Grafenberg – Metzingen und Mittelstadt – Riederich – Metzingen), die weder durch Schienenverkehre noch durch Linien der Nachbarlandkreise abgedeckt sind. Sie werden zum Linienbündel „Metzingen“ zusammengefasst. Das Linienbündel „Metzingen“ setzt sich somit aus den Regionalbuslinien 201, 202 und 203 zusammen, die zur innerörtlichen Erschließung auch die Funktion eines Stadtverkehrs für Metzingen übernommen haben. Die Stadt Metzingen prüft derzeit den Aufbau eines eigenen Stadtbussystems.

Das Linienbündel „Metzingen“ umfasst inklusive Stadtverkehrsanteil ca. 445.000 km/Jahr. Bei Umsetzung eines eigenen Stadtverkehrs der Stadt Metzingen entfällt der Stadtverkehrsanteil auf den Linien 201, 202 und 203 in Höhe von ca. 62.000 km/Jahr. Zur Erreichung des im Nahverkehrsplan definierten Standards sind jährlich Zusatzleistungen in Höhe von etwa 7.000 km im Bus- und 35.000 km im Anmeldeverkehr erforderlich.

Harmonisierungszeitpunkt

Zur Harmonisierung der Genehmigungslaufzeiten sollen alle neu zu erteilenden Linienverkehrsgenehmigungen und ggf. zu vergebenden Aufträge dieses Linienbündels auf den 31.07.2025 befristet werden.

7.3.2. Linienbündel „Bad Urach“

In der nachfolgenden Tabelle ist das Linienbündel „Bad Urach“ mit den dazugehörigen Linien und deren Genehmigungslaufzeiten dargestellt.

Linienbündel „Bad Urach“

Linie	Linienweg	Genehmigungs- laufzeit
100	Reutlingen – Eningen – Glems – Bad Urach – Hülben – Erkenbrechtsweiler/Grabenstetten	31.12.2025
101	Ortsverkehr Dettingen	30.09.2021
172	Hülben – Böhringen/Erkenbrechtsweiler	31.07.2026
173	Grabenstetten – Bad Urach	31.05.2024
5341 (zu 7646)	Schülerverkehr Römerstein und Wittlingen	31.12.2025
7640	Bad Urach – Metzingen	31.12.2026
7646	Bad Urach – Laichingen (– Ulm)	31.12.2025

Tabelle 7-4: Linienbündel „Bad Urach“

Das Linienbündel „Bad Urach“ umfasst alle Linien um Bad Urach, außer den Linien Richtung Süden (nach St. Johann und Münsingen), da diese dem Linienbündel „Münsingen/St. Johann“ zuzuordnen sind (nähere Begründung siehe Kapitel 7.3.4).

Die Linien 100, 172 und 173 sind im Raum Hülben/Grabenstetten betrieblich miteinander verwoben. Durch die Bündelung der Linien können Synergieeffekte bei der Erbringung der Verkehrsleistung und beim Fahrzeugeinsatz genutzt werden.

Das Linienbündel „Bad Urach“ umfasst ca. 850.000 km/Jahr, davon entfallen 90.000 km/Jahr auf den Ortsverkehr Dettingen. Die Linie 7640 wurde bei der Angabe der Kilometer und der am längsten laufenden Genehmigung nicht berücksichtigt, da diese voraussichtlich nur bis zur Inbetriebnahme von Modul 1 der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb verkehrt. Zur Erreichung des im Nahverkehrsplan definierten Standards sind jährlich Zusatzleistungen in Höhe von etwa 50.000 km im Bus- und 116.000 km im Anmeldeverkehr erforderlich.

Harmonisierungszeitpunkt

Zur Harmonisierung der Genehmigungslaufzeiten sollen alle neu zu erteilenden Linienverkehrsgenehmigungen und ggf. zu vergebenden Aufträge dieses Linienbündels auf den 31.07.2026 befristet werden.

7.3.3. Linienbündel „Sonnenalb“

In der nachfolgenden Tabelle ist das Linienbündel „Sonnenalb“ mit den dazugehörigen Linien und deren Genehmigungslaufzeiten dargestellt.

Linienbündel „Sonnenalb“

Linie	Linienweg	Genehmigungs- laufzeit
102	Erpfingen – Engstingen	31.07.2021
7635	Reutlingen – Sonnenbühl – Burladingen	31.05.2027
5309 (zu 7635)	Schülerverkehr Sonnenbühl	31.05.2027

Tabelle 7-5: Linienbündel „Sonnenalb“

In Sonnenbühl bestehen umsteigefreie Verbindungen über Pfullingen nach Reutlingen sowie im Schülerverkehr zusätzlich nach Engstingen. Die Linien des Linienbündels „Sonnenalb“ sind umlauftechnisch miteinander verwoben und bedienen alle Sonnenbühl. Mit der Bündelung können Synergieeffekte bei der Erbringung der Verkehrsleistung und beim Fahrzeugeinsatz genutzt werden.

Das Linienbündel „Sonnenalb“ umfasst ca. 400.000 km/Jahr. Zur Erreichung des im Nahverkehrsplan definierten Standards sind jährlich Zusatzleistungen in Höhe von etwa 32.000 km im Bus- und 77.000 km im Anmeldeverkehr erforderlich.

Harmonisierungszeitpunkt

Zur Harmonisierung der Genehmigungslaufzeiten sollen alle neu zu erteilenden Linienverkehrsgenehmigungen und ggf. zu vergebenden Aufträge dieses Linienbündels auf den 31.07.2027 befristet werden.

7.3.4. Linienbündel „Münsingen/St. Johann“

In der nachfolgenden Tabelle ist das Linienbündel „Münsingen/St. Johann“ mit den dazugehörigen Linien und deren Genehmigungslaufzeiten dargestellt.

Linienbündel „Münsingen/St. Johann“

Linie	Linienweg	Genehmigungs- laufzeit
X2	Münsingen – Bad Urach	31.07.2027
107	Gächingen – Gomadingen	31.05.2025
212	Münsingen – Trailfingen – Münsingen	31.07.2027
5301 (zu 7606)	Schülerverkehr Holzelfingen	31.05.2027
7606	Münsingen – Engstingen – Reutlingen	31.05.2027
7643	Bad Urach – St. Johann – Münsingen	31.05.2027
7644	St Johann – Reutlingen	31.05.2027

Tabelle 7-6: Linienbündel „Münsingen/St. Johann“

Die Linien des Linienbündels „Münsingen/St. Johann“ sind betrieblich miteinander verwoben und werden daher in einem Bündel zusammengefasst.

In St. Johann-Würtingen besteht seit einigen Jahren ein stündliches Rendezvous der Busse von/nach Reutlingen, Münsingen und Bad Urach. Neben der verkehrlichen Verbundenheit sind die Linien des Bereichs auch betrieblich verknüpft. Die Linien von St. Johann nach Reutlingen (7644), Münsingen und Bad Urach (7643) müssen daher im gleichen Linienbündel sein.

Die Linien 7606 (Münsingen – Engstingen – Reutlingen) sowie X2 (Münsingen – Bad Urach) sollen ebenfalls dem Linienbündel zugeordnet werden, um ein für den Fahrgast komfortables Gesamtangebot gestalten und Parallelfahrten vermeiden zu können.

Die Linie 107 (St. Johann-Gächingen – Gomadingen), die Gächingen (Linie 7643) mit Gomadingen (Linie 7606) verbindet, ist ebenfalls diesem Bündel zuzuordnen. Dasselbe gilt für die Schülerverkehrslinie Holzelfingen (Linie 5301). Diese zahlreichen Verknüpfungen mit den Linien 7643 und X2 erfordern die Zuordnung der Linie 212 zu diesem Linienbündel.

Das Linienbündel „Münsingen/St. Johann“ umfasst ca. 1.310.000 km/Jahr. Zur Erreichung des im Nahverkehrsplan definierten Standards sind jährlich Zusatzleistungen in Höhe von etwa 37.000 km im Bus- und 136.000 km im Anmeldeverkehr erforderlich.

Harmonisierungszeitpunkt

Zur Harmonisierung der Genehmigungslaufzeiten sollen alle neu zu erteilenden Linienverkehrsgenehmigungen und ggf. zu vergebenden Aufträge dieses Linienbündels auf den 31.07.2027 befristet werden.

7.3.5. Linienbündel „Südlicher Landkreis“

In der nachfolgenden Tabelle ist das Linienbündel „Südlicher Landkreis“ mit den dazugehörigen Linien und deren Genehmigungslaufzeiten dargestellt.

Linienbündel „Südlicher Landkreis“

Linie	Linienweg	Genehmigungs- laufzeit
260	Reutlingen – Zwiefalten – Riedlingen	31.07.2029
261	Hayingen – Hohenstein – Engstingen	31.07.2029
262	Upflamör – Zwiefalten	31.07.2029
264	Münsingen – Eglingen – Ehestetten – Steinhilben	31.07.2029
265	Münsingen – Zwiefalten – Riedlingen	31.07.2029
267	Pfronstetten – Zwiefalten	31.07.2029
268	Ringverkehr Hayingen	31.07.2029
A25	Anmeldeverkehr Münsingen – Hohenstein/Lautertal	13.09.2022
A26	Anmeldeverkehr Südlicher Landkreis – Richtung Norden/Süden	13.09.2022
A27	Anmeldeverkehr Münsingen – Dürrenstetten/Lautertal	13.09.2022
5345	Schülerverkehr Gomadingen – St. Johann	29.10.2027

Tabelle 7-7: Linienbündel „Südlicher Landkreis“

Die Linienverkehrsgenehmigungen der Linien 260 bis 268 und A25 bis A27 wurden im Jahr 2019 neu vergeben. Der Schülerverkehr Gomadingen – St. Johann (Linie 5345) konnte noch nicht in die Überplanung und das Vergabeverfahren des Teilraumkonzeptes „Südlicher Landkreis“ einbezogen werden, da dieser noch bis 29.10.2027 genehmigt ist. Zum Harmonisierungszeitpunkt soll die Linie in das Linienbündel „Südlicher Landkreis“ integriert werden.

Das Linienbündel „Südlicher Landkreis“ umfasst ca. 1.080.000 km/Jahr. Zur Erreichung des im Nahverkehrsplan definierten Standards sind jährlich Zusatzleistungen in Höhe von etwa 17.000 km im Bus- und 31.000 km im Anmeldeverkehr erforderlich.

Harmonisierungszeitpunkt

Die Linien 260 bis 268 und A25 bis A27 sind bereits gebündelt bis zum 31.07.2029 bzw. 13.09.2022 genehmigt. Die Linie 5345 wird zum 01.08.2029 ebenfalls Teil des Linienbündels. Die neu zu erteilenden Linienverkehrsgenehmigungen und ggf. zu vergebenden Leistungen sollen auf den 31.07.2029 befristet werden.

7.3.6. Linienbündel „Trochtelfingen“

In der nachfolgenden Tabelle ist das Linienbündel „Trochtelfingen“ mit den dazugehörigen Linien und deren Genehmigungslaufzeiten dargestellt.

Linienbündel „Trochtelfingen“

Linie	Linienweg	Genehmigungslaufzeit
400	Reutlingen – Gammertingen	30.11.2029
400Z	Zweigstrecken von Linie 400	30.11.2029

Tabelle 7-8: Linienbündel „Trochtelfingen“

Das Linienbündel „Trochtelfingen“ umfasst die Achse Reutlingen – Engstingen – Trochtelfingen – Gammertingen sowie im Abschnitt Engstingen – Trochtelfingen auch die umgebenden Verkehre beidseits der Strecke. Diese als Linie 400Z bezeichneten Zweigstrecken stellen den Anschluss von/zu der Linie 400 her. Außerdem sichert sie den Schülerverkehr zu den zentralen Schulstandorten Trochtelfingen und Gammertingen. Die Verbindung von Reutlingen ins Laucherttal nach Trochtelfingen und Gammertingen ist eher separat zu betrachten.

Das Linienbündel „Trochtelfingen“ umfasst ca. 500.000 km/Jahr. Zur Erreichung des im Nahverkehrsplan definierten Standards sind jährlich Zusatzleistungen in Höhe von etwa 12.000 km im Bus- und 49.000 km im Anmeldeverkehr erforderlich.

Harmonisierungszeitpunkt

Zur Harmonisierung der Genehmigungslaufzeiten sollen alle neu zu erteilenden Genehmigungen und ggf. zu vergebenden Aufträge dieses Linienbündels auf den 30.11.2029 befristet werden.

7.3.7. Linienbündel „Stadtverkehr Reutlingen“

Der Stadtverkehr Reutlingen ist auf das umliegende Verkehrsangebot abgestimmt, stellt aber zugleich ein eigenständiges zusammengehöriges Verkehrssystem dar. In Abstimmung mit den Städten Reutlingen und Pfullingen sowie den Gemeinden Eningen, Pliezhausen und Walddorfhäslach sollen die Stadtverkehrslinien zu einem Linienbündel „Stadtverkehr Reutlingen“ zusammengefasst werden. Dieses Linienbündel enthält nachfolgende Linien:

Linienbündel „Stadtverkehr Reutlingen“

Linie	Linienweg	Genehmigungs- laufzeit
Linie N1	Reutlingen Hbf./Gartenstraße – Eningen – Reutlingen Hbf./Listplatz	08.09.2029
Linie N2	Reutlingen Hbf./Gartenstraße – Pfullingen – Reutlingen Hbf./Listplatz	
Linie N3	Reutlingen Hbf./Listplatz – Hohbuch – Markwasen – Klinikum – Hbf./Listplatz	
Linie N4	Reutlingen Hbf./Listplatz – Betzingen – Ohmenhausen – Bronnweiler – Gönningen – Reutlingen Hbf./Gartenstraße	
Linie N5	Reutlingen Hbf./Listplatz – Betzingen – Wannweil – Betzingen – Reutlingen Hbf./Gartenstraße	
Linie N6	Reutlingen Hbf./Listplatz – Voller Brunnen – Orschel-Hagen – Sickenhausen – Degerschlacht – Reutlingen Hbf./Listplatz	
Linie N7	Reutlingen Hbf./Listplatz – Orschel-Hagen – Sondelfingen – Reutlingen Hbf./Listplatz	
Linie N8	Reutlingen Hbf./Listplatz – Rommelsbach – Oferdingen – Pliezhausen – Mittelstadt – Sondelfingen – Reutlingen Hbf./Listplatz	
Linie N9	Reutlingen Hbf./Listplatz – Kirchsteig – Rommelsbach – Altenburg – Rübgarten – Walddorfhäslach – Pliezhausen – Oferdingen – Rommelsbach – Reutlingen Hbf./Listplatz	

Linie 1	Eningen – Reutlingen Hbf./Listplatz – Oferdingen – Pliezhausen – Walddorfhäslach
Linie 2	Pfullingen – Reutlingen Hbf./Listplatz – Betzingen – Ohmenhausen
Linie 3	Reutlingen Klinikum – Hbf./Listplatz – Rommelsbach – Altenburg – Rübgarten/Walddorfhäslach
Linie 4	Reutlingen Leonhardsplatz – Hbf./Listplatz – Kreuzeiche – Hochschulen – Hohbuch
Linie 5	Reutlingen Leonhardsplatz – Hbf./Listplatz – Gönningen
Linie 6	Reutlingen Markwasen – Hbf./Listplatz – Sondelfingen – Mittelstadt
Linie 7	Reutlingen Im Efeu – Hbf./Listplatz – Betzingen Bergäcker – Wildermuth
Linie 8	Reutlingen Burgholz – Hbf./Listplatz – Klinikum – Markwasen
Linie 9	Reutlingen Leonhardsplatz – Hbf./Listplatz – Degerschlacht – Sickenhausen – Altenburg
Linie 10	Reutlingen Hbf./Listplatz – Betzingen – Ind.-Geb. Mark West – Jettenburg – Tübingen
Linie 11	Eningen – Reutlingen Betzenried – Hbf./Listplatz – Bösmannsacker – Hohbuch
Linie 12	Reutlingen Hbf./Listplatz – Betzingen – Ind.-Geb. Mark West
Linie 21	Pfullingen – Reutlingen Betzenried – Hbf./Listplatz – Orschel-Hagen
Linie 22	Ohmenhausen – Reutlingen Kreuzeiche – Hbf./Listplatz – Im Laisen – Orschel-Hagen
Linie 23	Reutlingen Orschel-Hagen – Storlach – Betzingen – Ind.-Geb. Mark West
Linie 24	Reutlingen Orschel-Hagen – Sondelfingen – Rommelsbach BZN
Linie 32	Walddorfhäslach – Gniebel – Dörnach – Bildungszentrum Nord
Linie 33	Pliezhausen – Rübgarten – Gniebel – Dörnach – Walddorf
Linie 61	Mittelstadt – Reicheneck – Rommelsbach BZN
Linie 62	Reutlingen Am Schieferbuckel – Degerschlacht – Sickenhausen – Rommelsbach BZN
Linie 81	Reutlingen Hbf./Listplatz – Eichendorffstraße – Herderstraße – Hbf./Gartenstraße
Linie 82	Reutlingen Hbf./Gartenstraße – Leonardsplatz – R.-Wagner-Straße – Burgholz/Achalm

Linie 91	Rommelsbach – Oferdingen – Altenburg – Rommelsbach	
Linie 92	Betzingen – Degerschlacht – Sickenhausen – Rommelsbach	
Linie 93	Kirchentellinsfurt – Sickenhausen – Rommelsbach – Mittelstadt	
Linie 94	Sondelfingen – Orschel-Hagen – Rommelsbach	
Linie 300	Häslach – Walddorf	
Linie 105	Dörnach – Gniebel – Pliezhausen – Mittelstadt	13.01.2026

Tabelle 7-9: Linienbündel „Stadtverkehr Reutlingen“

Alle Linien (außer Linie 105) wurden bereits als Gesamtleistung zum 09.09.2019 vergeben. Die Zuordnung der Linie 105 zum Linienbündel „Stadtverkehr Reutlingen“ erfolgt nachträglich.

Harmonisierungszeitpunkt

Zur Harmonisierung der Genehmigungslaufzeiten sollen alle neu zu erteilenden Linienverkehrsgenehmigungen und ggf. zu vergebenden Aufträge dieses Linienbündels auf den 08.09.2029 befristet werden.

7.3.8. Linien außerhalb des Linienbündelungskonzeptes

Nicht bei allen Linien ist eine Bündelung im Landkreis Reutlingen sinnvoll. Dies kann verschiedene Gründe haben:

- Die Linie hat ihre Hauptfunktion in einem der Nachbarlandkreise und führt nur mit ihrem Endpunkt oder mit wenigen Haltestellen in den Landkreis Reutlingen herein, ohne innerhalb des Landkreises wesentliche Aufgaben zu erfüllen (z. B. Neuffen – Metzingen). In der Regel sind diese Linien einem Linienbündel des entsprechenden Nachbarlandkreises zugeordnet.
- Eine Linie hat verbindende Funktion zwischen zwei Landkreisen und wurde in Abstimmung beider beteiligter Landkreise einem der beiden zur Bündelung zugeordnet (z. B. Linie N81 Reutlingen – Tübingen).
- Die Linie passt nicht zu einem vorhandenen Bündel und ist groß genug, um als Einzellinie weiterhin bestehen zu bleiben. Das trifft z. B. auf die Regiobuslinie X3 von Pfullingen – Reutlingen nach Flughafen/Messe Stuttgart zu.

Die nachfolgende Tabelle enthält die Linien, die nicht dem Linienbündelungskonzept des Landkreises und auch keinem Linienbündel eines anderen Landkreises zugeordnet sind:

Ungebündelte Linien

Linie	Streckenverlauf
Linie X3	Pfullingen – Reutlingen – Stuttgart Flughafen/Messe
Linie 5	Burladingen – Melchingen – Hausen an der Lauchert – Burladingen
Linie 108	Stadtverkehr Bad Urach
Linie 297	Münsingen – Hayingen – Rechtenstein – Munderkingen – Ehingen/– Riedlingen (Rad-Wander-Bus Lautertal)
Linie 298	Münsingen – Trailfingen – Auingen (Biosphärenbus Schwäbische Alb)
Linie 555	Reutlingen – Gönningen – Sonnenbühl – Engstingen (SonnenalbExpress)
Linie 7662	Münsingen – Mehrstetten – Dürrenstetten

Tabelle 7-10: Ungebündelte Linien

Die Linie X3 ist aufgrund der Streckenlänge und Kilometerleistung bereits wie ein eigenes Linienbündel zu betrachten. Die verkehrliche Funktion der Linie 5 (Burladingen – Stetten – Melchingen – Salmendingen – Ringingen – Burladingen) liegt überwiegend im Zollernalbkreis. Bei den Linien 297, 298 und 555 handelt es sich um Freizeitlinien, die verkehrlich unabhängig vom regulären Linienverkehr zu betrachten sind. In Abstimmung mit der Stadt Bad Urach wird die Linie 108 ebenfalls keinem Linienbündel zugeordnet, da für diese Linie betrieblich günstige Voraussetzungen vorliegen. Sie liegt planerisch und vergabe-rechtlich in der Zuständigkeit der Stadt Bad Urach. Die Linie 7662 soll zusammen mit der Schwäbischen Alb-Bahn und der Linie 333 Mehrstetten – Schelklingen in Abstimmung mit dem Alb-Donau-Kreis und der Schwäbischen Alb-Bahn zu einem Bus-Schiene-Gesamtkonzept weiterentwickelt werden.

Einige Linien gehören außerdem zu Linienbündeln der Nachbarlandkreise. Diese sind in den nachfolgenden Tabellen dargestellt:

Linien in Linienbündeln des Landkreises Esslingen

Linie	Streckenverlauf	Linienbündel
Linie 176	Donnstetten – Lenningen	Linienbündel ES 8
Linie 185	Grafenberg – Nürtingen	Linienbündel ES 9
Linie 187	Neckartenzlingen – Bempflingen – Grafenberg – Großbettlingen	Linienbündel ES 10
Linie 188	Nürtingen – Walddorfhäslach – Altdorf	Linienbündel ES 10
Linie 188A	Schülerverkehr Walddorfhäslach – Nürtingen	Linienbündel ES 10
Linie 189	Schlaitdorf – Neckartenzlingen – Häslach – Neckartailfingen – Schlaitdorf	Linienbündel ES 10
Linie 189A	Schülerverkehr Altdorf/Neckartailfingen – Walddorf Gustav-Werner-Schule	Linienbündel ES 10
Linie 197	Metzingen – Riederich – Neckartenzlingen	Linienbündel ES 10
Linie 199	Beuren – Neuffen – Metzingen	Linienbündel ES 9
Linie 805	Walddorfhäslach – Bernhausen	Linienbündel ES 11
Linie 809A	Sielmingen – Bonlanden – Walddorfhäs- lach	Linienbündel ES 11

Tabelle 7-11: Linien in Linienbündeln des Landkreises Esslingen

Linien in Linienbündeln des Landkreises Tübingen

Linie	Streckenverlauf	Linienbündel
Linie X11	Tübingen – Mark West	Linienbündel Ost
Linie N81	Tübingen – Reutlingen	Linienbündel Ost
Linie 111	Reutlingen – Gomaringen	Linienbündel Südost
Linie 112	Gomaringen – Gönningen	Linienbündel Südost
Linie 121	Pliezhausen – Kusterdingen	Linienbündel Ost
Linie 122	Sickenhausen – Degerschlacht – Kirchentellinsfurt	Linienbündel Ost
Linie 155	Gönningen – Mössingen	Linienbündel Süd
Linie 7601	(Tübingen –) Kirchentellinsfurt – Wannweil – Betzingen (– Reutlingen)	Linienbündel Ost
Linie 7605	Kirchentellinsfurt – Kusterdingen – Jettenburg – Mark West	Linienbündel Ost
Linie 7611	Reutlingen – Mark West – Kusterdingen – Tübingen	Linienbündel Ost

Tabelle 7-12: Linien in Linienbündeln des Landkreises Tübingen

Linien in Linienbündeln des Alb-Donau-Kreises

Linie	Streckenverlauf	Linienbündel
Linie 312	Indelhausen – Ehingen	Linienbündel Ehingen/Allmendingen
Linie 333	Mehrstetten – Schelklingen	Linienbündel Schelklingen/Laichingen
Linie 335	Münsingen – Laichingen	Linienbündel Schelklingen/Laichingen

Tabelle 7-13: Linien in Linienbündeln des Alb-Donau-Kreises

Die Linie 331 (Münsingen – Ehingen) ist derzeit noch nicht im Linienbündel „Ehingen/Allmendingen“ des Alb-Donau-Kreises enthalten, soll aber nachträglich integriert werden.

8. Arbeitsaufträge

Zur Weiterentwicklung des ÖPNV und zur Schaffung einer nachhaltigen und zukunftsfähigen Mobilität enthält der Nahverkehrsplan Arbeitsaufträge. Diese gingen aus einer Befragung der Städte und Gemeinden in 2016 sowie den Arbeitsgruppen und Workshops im Rahmen des Nahverkehrsplanprozesses hervor und wurden durch weitere Arbeitsaufträge der Landkreisverwaltung ergänzt. Die Arbeitsaufträge werden sukzessive in Abhängigkeit von Faktoren wie z. B. der Laufzeit der Linienverkehrsgenehmigungen, den finanziellen Rahmenbedingungen und den personellen Ressourcen bearbeitet. Die Landkreisverwaltung wird im Rahmen des jährlichen ÖPNV-Berichtes den aktuellen Sachstand und die anstehenden Arbeitsaufträge für das kommende Jahr als Arbeitsprogramm im Ausschuss für technische Fragen und Umweltschutz vorstellen.

8.1. Einrichtung neuer Linien

Die Prüfung der Einrichtung neuer Linien erfolgt unter Beteiligung der betroffenen Städte und Gemeinden.

8.1.1 Eningen – Metzingen

Hintergrund:

Derzeit gibt es keine direkte Verbindung von Eningen nach Metzingen. Die Kommunen sehen für diese Verbindung ein hohes Potential. Mit der Gemeinde Eningen und der Stadt Metzingen finden bereits Gespräche statt.

Ziel:

Prüfung des Fahrgastpotentials, der Ausgestaltung und Finanzierung sowie ggf. Einrichtung der Linie.

Prüfung durch:

Landkreis Reutlingen

8.1.2 (Mark West – Ohmenhausen –) Gönningen – Sonnenbühl-Genkingen

Hintergrund:

Die Gönninger Steige wird derzeit nur im Rahmen des naldo-Freizeit-Netzes bedient.

Ziel:

Prüfung des Fahrgastpotentials im Jedermannverkehr, der Ausgestaltung und Finanzierung sowie ggf. Einrichtung der Linie.

Prüfung durch:

Landkreis Reutlingen

8.1.3 Engstingen – Sonnenbühl

Hintergrund:

Derzeit gibt es insbesondere an schulfreien Tagen kein Fahrtenangebot zwischen Engstingen und Sonnenbühl.

Ziel:

Prüfung des Fahrgastpotentials, der Ausgestaltung und Finanzierung sowie ggf. Einrichtung der Linie.

Prüfung durch:

Landkreis Reutlingen

8.1.4 Walddorfhäslach – Dettenhausen

Hintergrund:

Seit September 2019 wird die Linie 300 (Walddorf – Häslach) nicht mehr bis Dettenhausen weitergeführt.

Ziel:

Prüfung des Fahrgastpotentials, der Ausgestaltung und Finanzierung sowie ggf. Wiederaufnahme der Anbindung.

Prüfung durch:

Landkreis Reutlingen in Abstimmung mit Landkreis Tübingen

8.2. Verkehrsangebot

Die Prüfung des Verkehrsangebotes erfolgt unter Beteiligung der betroffenen Städte und Gemeinden sowie ggf. unter Einbeziehung des Linienverkehrsgenehmigungsinhabers.

8.2.1. Konkrete Linien, Verbindungen und Verkehrsräume

8.2.1.1 Regiobus Merklingen – Münsingen/– Bad Urach

Hintergrund:

Nach derzeitigem Planungsstand des Landes Baden-Württemberg wird der Bahnhof Merklingen zum Fahrplanwechsel im Dezember 2022 in Betrieb genommen. Der Landkreis Reutlingen befindet sich zu einer entsprechenden Regiobusanbindung bereits mit dem Alb-Donau-Kreis in Kontakt.

Ziel:

Prüfung und ggf. Einrichtung einer Regiobuslinie Merklingen – Münsingen/– Bad Urach.

Prüfung durch:

Landkreis Reutlingen und Alb-Donau-Kreis

8.2.1.2 Zu- und Abbringer zum Bahnhof Mehrstetten

Hintergrund:

Nach derzeitigem Planungsstand des Landes Baden-Württemberg wird der Bahnhof Mehrstetten zum Fahrplanwechsel im Dezember 2022 in Betrieb genommen. Es ist zu prüfen, wie der Bahnhof an das übrige ÖPNV-Netz angeschlossen werden kann. Ziel ist ein integriertes Bus-/Schiene-Konzept Münsingen – Mehrstetten – Schelklingen.

Ziel:

Prüfung und ggf. Einrichtung von Zu-/Abbringerverkehren vom/zum Bahnhof Mehrstetten.

Prüfung durch:

Landkreis Reutlingen und Alb-Donau-Kreis

8.2.1.3 Anpassung der umliegenden Buslinien vor Inbetriebnahme der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb

Hintergrund:

Vor Inbetriebnahme der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb bedarf es einer Anpassung der umliegenden Verkehrsräume. Die Inbetriebnahme von Modul 1 ist nach derzeitigem Stand für Dezember 2022 geplant.

Ziel:

Verknüpfung der umliegenden Buslinien als Zu- und Abbringer zur Regional-Stadtbahn Neckar-Alb.

Umsetzung durch:

Landkreis Reutlingen und Anliegergemeinden

8.2.1.4 Weiterführung Tübingen – Kirchentellinsfurt – Pliezhausen – Walddorfhäslach

Hintergrund:

Zwischen Pliezhausen und Kirchentellinsfurt besteht seit Juli 2019 die neue Buslinie 121, die von Montag bis Freitag im Stundentakt mit Zuganschluss in Kirchentellinsfurt von/nach Tübingen verkehrt.

Ziel:

Nach der Testphase der Linie 121 werden eine mögliche Ausweitung des Fahrplanangebotes und eine Verlängerung nach Walddorfhäslach geprüft.

Prüfung durch:

Landkreis Reutlingen und Landkreis Tübingen

8.2.1.5 Überplanung des eXpresso vor Inbetriebnahme von Stuttgart 21

Hintergrund:

Mit Inbetriebnahme von Stuttgart 21 gibt es eine regelmäßige, schnelle Zugverbindung von Reutlingen zum Flughafen Stuttgart. Nach derzeitigem Stand ist die Inbetriebnahme von Stuttgart 21 für 2025 geplant.

Ziel:

Prüfung einer möglichen Weiterentwicklung des eXpresso vor Inbetriebnahme von Stuttgart 21 zur weiterhin schnellen Anbindung des Nordraums an den Filderraum und ggf. Umsetzung.

Prüfung durch:

Landkreis Reutlingen in Abstimmung mit den Projektbeteiligten des eXpresso

8.2.1.6 Weiterführung Metzingen – Mittelstadt – Pliezhausen

Hintergrund:

Die Linien 105 (Pliezhausen – Mittelstadt) und 203 (Mittelstadt – Riederich – Metzingen) begegnen sich in Mittelstadt und sind bislang nur teilweise aufeinander abgestimmt. Die Linienverkehrsgenehmigungen der Linien 105 und 203 laufen bis 01/2026 und 03/2025. Eine Veränderung der Linien ist erst nach Ablauf der Linienverkehrsgenehmigungen möglich.

Ziel:

Prüfung der Möglichkeit zur Verknüpfung der Linien 105 und 203 zu einer durchgehenden Linie, Prüfung des Fahrgastpotentials, der möglichen Ausgestaltung und Finanzierung der Linie.

Prüfung durch:

Landkreis Reutlingen in Abstimmung mit Stadt Reutlingen und betroffenen Gemeinden

8.2.1.7 Linienführung der Linie 7644 (Reutlingen – Holzelfingen/Eningen – Würtingen)

Hintergrund:

Die Anbindung an Pfullingen und Reutlingen soll auf der Linie 7644 verbessert werden. Die Linienverkehrsgenehmigung der Linie 7644 läuft noch bis Mai 2027. Eine Anpassung der Linienführung ist erst mit Ablauf der Linienverkehrsgenehmigung möglich.

Ziel:

Prüfung der Linienführung der Linie 7644.

Prüfung durch:

Landkreis Reutlingen

8.2.1.8 Anbindung von Neckartenzlingen an die Stadt Reutlingen

Hintergrund:

Prüfung der Anbindung von Neckartenzlingen an den Landkreis Reutlingen. In diesem Zusammenhang bittet die Gemeinde Neckartenzlingen auch um die Prüfung der Verlängerung der Stadtbuslinie 6 von Mittelstadt nach Neckartenzlingen.

Ziel:

Prüfung des Fahrgastpotentials, der möglichen Ausgestaltung und Finanzierung der Angebotsverbesserung.

Prüfung durch:

Landkreis Reutlingen in Abstimmung mit der Stadt Reutlingen und dem Landkreis Esslingen

8.2.1.9 Anbindung von Grafenberg an den Bahnhof in Bempflingen

Hintergrund:

Im Rahmen der Bürgerbeteiligung im Jahr 2016 wurde die Anbindung von Grafenberg an den Bahnhof in Bempflingen angeregt.

Ziel:

Prüfung des Fahrgastpotentials, der möglichen Ausgestaltung und Finanzierung der Angebotsverbesserung.

Prüfung durch:

Landkreis Reutlingen in Abstimmung mit dem Landkreis Esslingen

8.2.2. Weitere Arbeitsaufträge

8.2.2.1 Umsetzung der Bedienungs- und Qualitätsstandards

Ziel:

Schrittweise Umsetzung der in Kapitel 6.4.2 und 6.4.8 definierten Bedienungs- und Qualitätsstandards (Verkehrsangebot, Anforderungen an Fahrzeuge und Personal) bei der Neuvergabe von Verkehrsleistungen.

Umsetzung durch:

Landkreis Reutlingen

8.2.2.2 Umsetzung einer einheitlichen Telefonnummer pro Verkehrsraum im Anmeldeverkehr

Hintergrund:

Im Anmeldeverkehr gibt es derzeit aufgrund verschiedener Verkehrsunternehmen verschiedene Telefonnummern für die Bestellung der Verkehre.

Ziel:

Erhöhung der Nutzerfreundlichkeit.

Umsetzung durch:

Landkreis Reutlingen

8.2.2.3 Umsetzung des Linienbündelungskonzeptes

Hintergrund:

Die in Kapitel 7 beschriebene Linienbündelung soll entsprechend dem Ablauf der vorhandenen Linienverkehrsgenehmigungen schrittweise unter Berücksichtigung der Standards des Nahverkehrsplans umgesetzt werden.

Ziel:

Schrittweise Umsetzung des Linienbündelungskonzeptes (Kapitel 7).

Umsetzung durch:

Landkreis Reutlingen

8.2.2.4 Beseitigung der Erschließungsmängel

Hintergrund:

Die Erschließungsmängel (vgl. Kapitel 6.4.9) sollen schrittweise bei der Überplanung von Linien im Zuge von auslaufenden Linienverkehrsgenehmigungen beseitigt werden.

Ziel:

Prüfung, ob und ggf. wie die Erschließungsmängel behoben werden können und ggf. Beseitigung.

Umsetzung durch:

Landkreis Reutlingen

8.2.2.5 Umsetzung der Liniennomenklatur

Hintergrund:

Die Umsetzung der Liniennomenklatur (siehe Anlage 22) soll die durch die Verkehrsunternehmen geprägte Liniennummerierung sowie die uneinheitlichen Linienbezeichnungen ablösen und schrittweise bei der Neuvergabe von Verkehrsleistungen erfolgen. Eine Abstimmung mit dem Verkehrsverbund naldo ist bereits erfolgt.

Ziel:

Einfach merkbare Liniennummern; durch Einteilung der Nummernbereiche bessere Übersicht über die Linienbündel.

Umsetzung durch:

Landkreis Reutlingen

8.3. Multimodalität

8.3.1 Mitfahrnetzwerk

Hintergrund:

Durchschnittlich liegt der Besetzungsgrad von Pkws in Deutschland bei 1,42 Personen. Im Berufspendelverkehr sogar nur bei 1,2 Personen pro Pkw.⁶⁰ Eine Bündelung von Fahrten reduziert die Anzahl der Pkws und leistet einen positiven Beitrag zum Klimaschutz durch die Vermeidung von Emissionen.

Ziel:

Im Rahmen des Modellvorhabens „LandMobil“ soll die Einführung eines Mitfahrnetzwerkes für eine ausgewählte Pilotgemeinde erfolgen. Außerdem wird geprüft, welche bestehenden Mitfahrplattformen für den Aufbau eines Mitfahrnetzwerkes geeignet sind und welche weiteren Projekte das Mitfahren fördern können.

Prüfung durch:

Landkreis Reutlingen

8.3.2 Carsharing und Bikesharing

Hintergrund:

Im Landkreis Reutlingen gibt es derzeit noch kein klassisches Bikesharing-Modell. Ein Carsharing-Angebot ist bislang überwiegend in den städtischen Bereichen vorhanden.

Ziel:

Im Rahmen des Modellvorhabens „LandMobil“ soll die Einführung eines kommunalen Bike- und Carsharing-Modells in ausgewählten Pilotgemeinden erprobt und übertragbare Lösungen geschaffen werden.

Prüfung durch:

Landkreis Reutlingen

⁶⁰ www.umweltbundesamt.de.

8.3.3 Betriebliches Mobilitätsmanagement

Hintergrund:

Der berufsbedingte MIV soll reduziert werden. Behörden und Unternehmen können dazu durch ein Betriebliches Mobilitätsmanagement einen wichtigen Beitrag leisten.

Ziel:

Der Landkreis geht mit einem Betrieblichen Mobilitätsmanagement für den Neubau des Landratsamtes voran. Darüber hinaus wird geprüft, welche Beratungs- und Unterstützungsleistungen für die Einführung eines Betrieblichen Mobilitätsmanagements der Landkreis Behörden und Unternehmen anbieten kann.

Prüfung durch:

Landkreis Reutlingen

8.3.4 Multimodale Mobilitätsknotenpunkte

Hintergrund:

Multimodale Knotenpunkte können zur Förderung der Multimodalität, zur Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel sowie zur Verbesserung der Anschlussmobilität beitragen.

Ziel:

Analyse der Knotenpunkte und Erarbeitung einer Handlungsempfehlung für Kommunen.

Umsetzung durch:

Landkreis Reutlingen und Kommunen

8.3.5 Fahrradmitnahme

Hintergrund:

Zur Förderung der kombinierten Mobilität soll die Fahrradmitnahme ermöglicht werden.

Ziel:

Prüfung der Möglichkeit zur Fahrradmitnahme bei der Neuvergabe von Verkehrsleistungen und Umsetzung wo immer dies möglich ist.

Prüfung durch:

Landkreis Reutlingen

8.4. Barrierefreiheit

8.4.1 Verbesserung der Fahrplandarstellung

Hintergrund:

Für sensorisch eingeschränkte Personen und zur besseren Lesbarkeit bedarf es einer einfachen und spiegelfreien Darstellung des Fahrplans.

Ziel:

Es ist zu prüfen, inwiefern die Darstellung und Lesbarkeit der Fahrpläne an den Haltestellen verbessert werden kann. Das Ergebnis wird den Verkehrsunternehmen mit der Bitte um Verbesserung zugeleitet.

Prüfung durch:

Landkreis Reutlingen in Abstimmung mit Behindertenbeauftragten, Inklusionskonferenz sowie Vertretern von Sozialverbänden, dem Verkehrsverbund naldo und den Verkehrsunternehmen

8.4.2 Symbole für Buslinien

Hintergrund:

Orientierungshilfen können insbesondere für Menschen mit Seh- und Leseschwächen die Nutzung des ÖPNV erleichtern. Dafür sollen den Buslinien Symbole zugewiesen werden, die auf den Anzeigetafeln des Busses sichtbar sind.

Ziel:

Es ist zu prüfen, wie ein Symbolsystem für die Buslinien gestaltet werden kann. Dies soll anschließend im Rahmen der Planungen für die Vergabe von Verkehrsleistungen berücksichtigt werden.

Prüfung durch:

Landkreis Reutlingen in Abstimmung mit Behindertenbeauftragten, Inklusionskonferenz sowie Vertretern von Sozialverbänden und Verkehrsunternehmen

8.4.3 Umsetzung der Fahrzeuganforderungen

Hintergrund:

Zur Erreichung einer vollständigen Barrierefreiheit (§ 8 Absatz 3 PBefG) werden in Kapitel 6.4.8 Anforderungen an Fahrzeuge unter Berücksichtigung der Barrierefreiheit definiert.

Ziel:

Schrittweise Umsetzung der Fahrzeuganforderungen bei der Neuvergabe der Verkehrsleistungen.

Umsetzung durch:

Landkreis Reutlingen

8.5. Innovative Mobilitätsangebote

8.5.1 Einsatz alternativer Antriebsformen

Hintergrund:

Im Hinblick auf den Klimawandel und die Notwendigkeit eines zukunftsfähigen ÖPNV gewinnt der Einsatz alternativer Antriebsformen wie z. B. elektrische Antriebe und Wasserstoff zunehmend an Bedeutung.

Ziel:

Prüfung der Möglichkeit des Einsatzes alternativer Antriebsformen bei der Neuvergabe von Verkehrsleistungen wie z. B. batterieelektrische Fahrzeuge oder Brennstoffzellenfahrzeuge.

Prüfung durch:

Landkreis Reutlingen

8.5.2 Ausweitung der Elektromobilität

Hintergrund:

Die Kreisverwaltung hat im Oktober 2020 vom Land die Förderung von zwei Personalstellen mit einem Zeitanteil von je 0,5 in den Bereichen „Erstberatung Elektromobilität“ und „Management Ladeinfrastruktur“ bewilligt/erhalten.

Ziel:

Ausweitung der Elektromobilität im Landkreis.

Prüfung durch:

Landkreis Reutlingen

8.5.3 Autonomisierung des ÖPNV

Hintergrund:

Die Autonomisierung des ÖPNV ist ein wichtiger Baustein für die Mobilität der Zukunft. Das entwickelte Konzept „5Gmob“ soll im Falle der Auswahl durch den Bund zur Umsetzung beantragt werden.

Ziel:

Prüfung der Möglichkeit der Autonomisierung des ÖPNV und ggf. Erprobung.

Prüfung durch:

Landkreis Reutlingen

8.6. Tourismus

8.6.1 Musterempfehlung über Informationen zum ÖPNV-Angebot

Hintergrund:

Im Workshop Tourismus wurde angeregt, zur besseren Bewerbung des ÖPNV gegenüber den Fahrgästen eine Musterempfehlung über Informationen zum ÖPNV-Angebot für Tourismusanbieter, Gastronomie und Beherbergungsbetriebe zu erarbeiten.

Ziel:

Ausgestaltung einer Musterempfehlung über Informationen zum ÖPNV-Angebot.

Prüfung durch:

Landkreis Reutlingen in Abstimmung mit Vertretern aus dem Bereich Tourismus

8.6.2 Identifizierung wichtiger Startpunkte für Ausflüge im Gebiet

Hintergrund:

Um touristische Verkehre besser gestalten zu können, sollen wichtige Startpunkte für Ausflüge im Gebiet identifiziert werden.

Ziel:

Identifizierung wichtiger Startpunkte für Ausflüge im Gebiet und, falls erforderlich und möglich, bessere Einbindung in Verkehrsangebote.

Prüfung durch:

Landkreis Reutlingen in Abstimmung mit Vertretern aus dem Bereich Tourismus und den Verkehrsunternehmen

8.6.3 Verbesserung der Anbindung von wichtigen touristischen Zielen

Hintergrund:

Verbesserung der Anbindung von wichtigen touristischen Zielen durch den ÖPNV.

Ziel:

Prüfung der Anbindung wichtiger touristischer Ziele und, falls erforderlich, bessere Einbindung in Verkehrsangebote.

Prüfung durch:

Landkreis Reutlingen, ggf. in Abstimmung mit umliegenden Landkreisen und den Verkehrsunternehmen

8.7. Haltestellen

8.7.1 Haltestelleninfrastruktur

Hintergrund:

Im Landkreis Reutlingen gibt es bislang kein einheitliches Erscheinungsbild der Bushaltestellen.

Ziel:

Es ist zu prüfen, wie ein einheitliches Haltestellendesign (Haltestellenmast, -schild und Fahrplankasten), ggf. auch verbundweit, umgesetzt werden kann.

Prüfung durch:

Landkreis Reutlingen, ggf. naldo-Landkreise und naldo

8.8. Modal Split

8.8.1 Erhebung eines Modal Splits für den Landkreis

Hintergrund:

Der Entwurf zur Änderung des ÖPNVG enthält eine Neufassung des § 11 ÖPNVG. Diese sieht für eine Verkehrsanalyse die Erhebung eines Modal Splits vor. Dieser soll die Grundlage für die Bewertung der Bestandsaufnahme und Definition von Zielen bilden.

Ziel:

Erhebung eines Modal Splits unter Berücksichtigung der Neufassung des ÖPNVG und künftiger Verwaltungsvorschriften.

Prüfung durch:

Landkreis Reutlingen

9. Fazit mit Ausblick

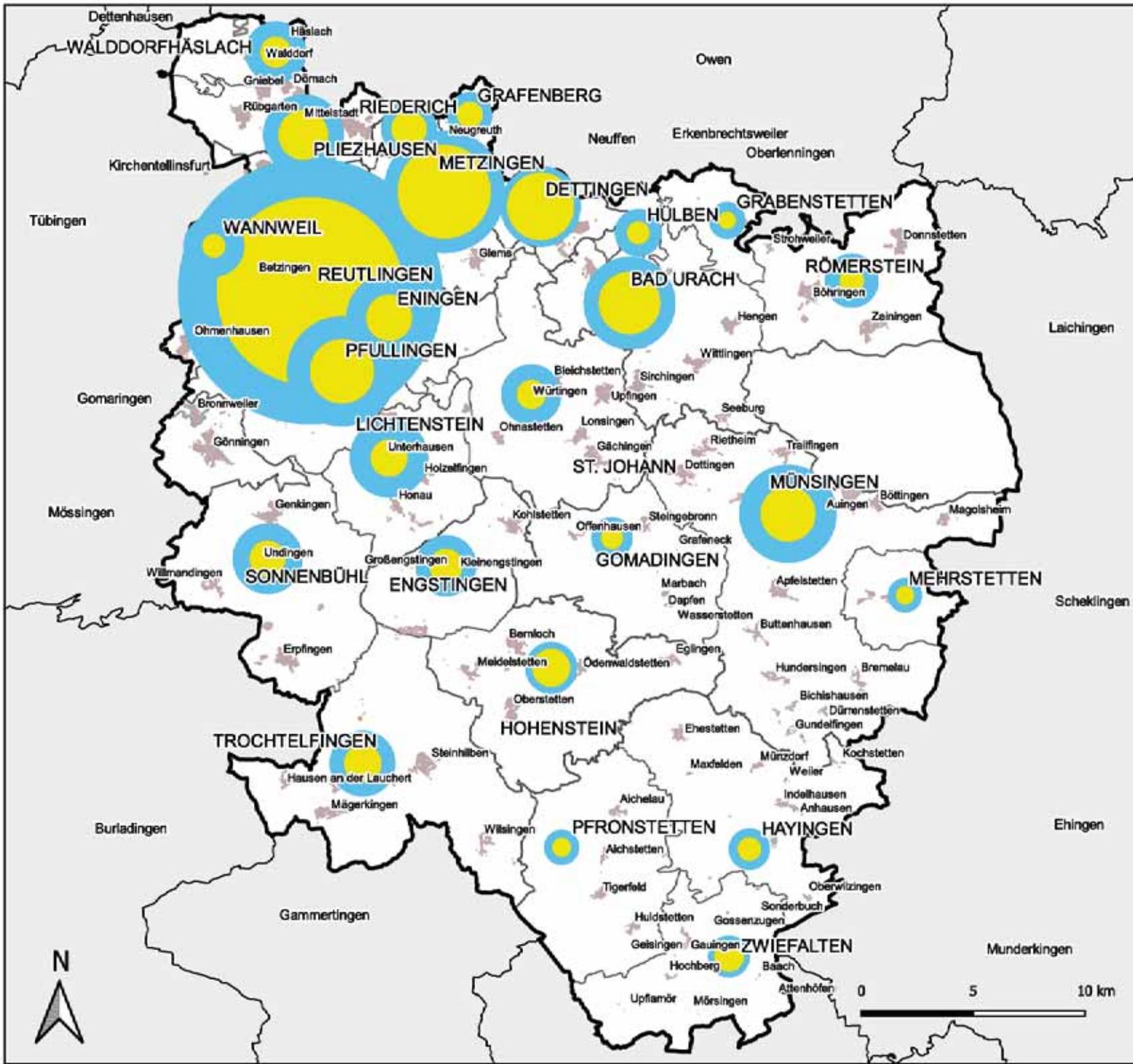
Mit dem vorliegenden Nahverkehrsplan setzt der Landkreis Reutlingen den Rahmen für die Gestaltung und Weiterentwicklung des ÖPNV. Der Nahverkehrsplan definiert die ausreichende Verkehrsbedienung und legt wichtige Qualitätskriterien sowie Ziele für die nächsten Jahre fest. Die übergeordneten Planungen und rechtlichen Rahmenbedingungen bilden dabei die Grundlage.

Die Veränderungen in der Schullandschaft und der demographische Wandel stellen den ÖPNV vor große Herausforderungen. Das wachsende Mobilitätsbewusstsein und die sich verändernden Bedürfnisse der Bevölkerung erfordern eine kontinuierliche Anpassung und Weiterentwicklung des bestehenden Verkehrsangebotes. Die Barrierefreiheit an Haltestellen, in Fahrzeugen und in der Fahrgastinformation wird weiter an Bedeutung gewinnen.

Die im Nahverkehrsplan definierten Anforderungen an die ausreichende Verkehrsbedienung geben die Zielrichtung für eine nachhaltige Mobilität der Zukunft vor. Zur Bewältigung der Mobilitätswende setzt sich der Landkreis Reutlingen kontinuierlich für den Ausbau der Verkehrsangebote und die Schaffung innovativer Verkehrsangebote zur Reduzierung des Schadstoffausstoßes ein. Der Landkreis befasst sich daher in den nächsten Jahren intensiv mit der Umsetzung alternativer Antriebstechnologien.

Der Landkreis wirkt auch auf die Ausweitung von SPNV-Leistungen hin. Mit zukunftsweisenden Projekten wie der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb, die als Zweisystem-Modell sowohl im Eisenbahnverkehr wie auch als Stadtbahn verkehrt, stellt der Landkreis die Weichen für die Mobilität von morgen.

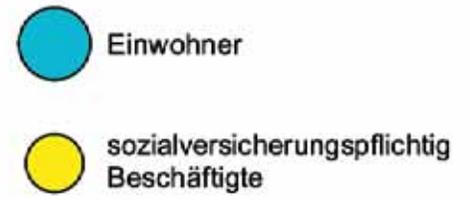
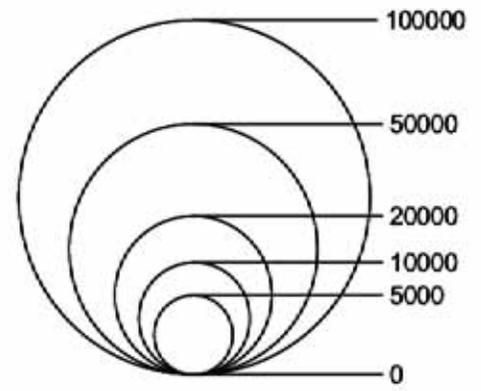
Durch den Einsatz alternativer Mobilitätsformen zur Ergänzung des ÖPNV und der Umsetzung von Pilotprojekten im Bereich integrierter und vernetzter Verkehrskonzepte treibt der Landkreis die Weiterentwicklung des ÖPNV hin zu einer attraktiven Mobilität voran. Dadurch eröffnet sich die Chance, neue Nutzergruppen zu gewinnen und auf eine Verlagerung des MIV auf umweltfreundliche Verkehrsmittel hinzuwirken. Der technische Fortschritt und die zunehmende Digitalisierung werden in den nächsten Jahren durch den Einsatz von On-Demand-Verkehren und dem autonomen Fahren zunehmend weiteren Einfluss auf die Ausgestaltung des ÖPNV nehmen. Auch diese Entwicklung wird der Landkreis frühzeitig mitgestalten.



Anlage 1

Einwohner und sozialversicherungspflichtig Beschäftigte

Einwohnerzahl

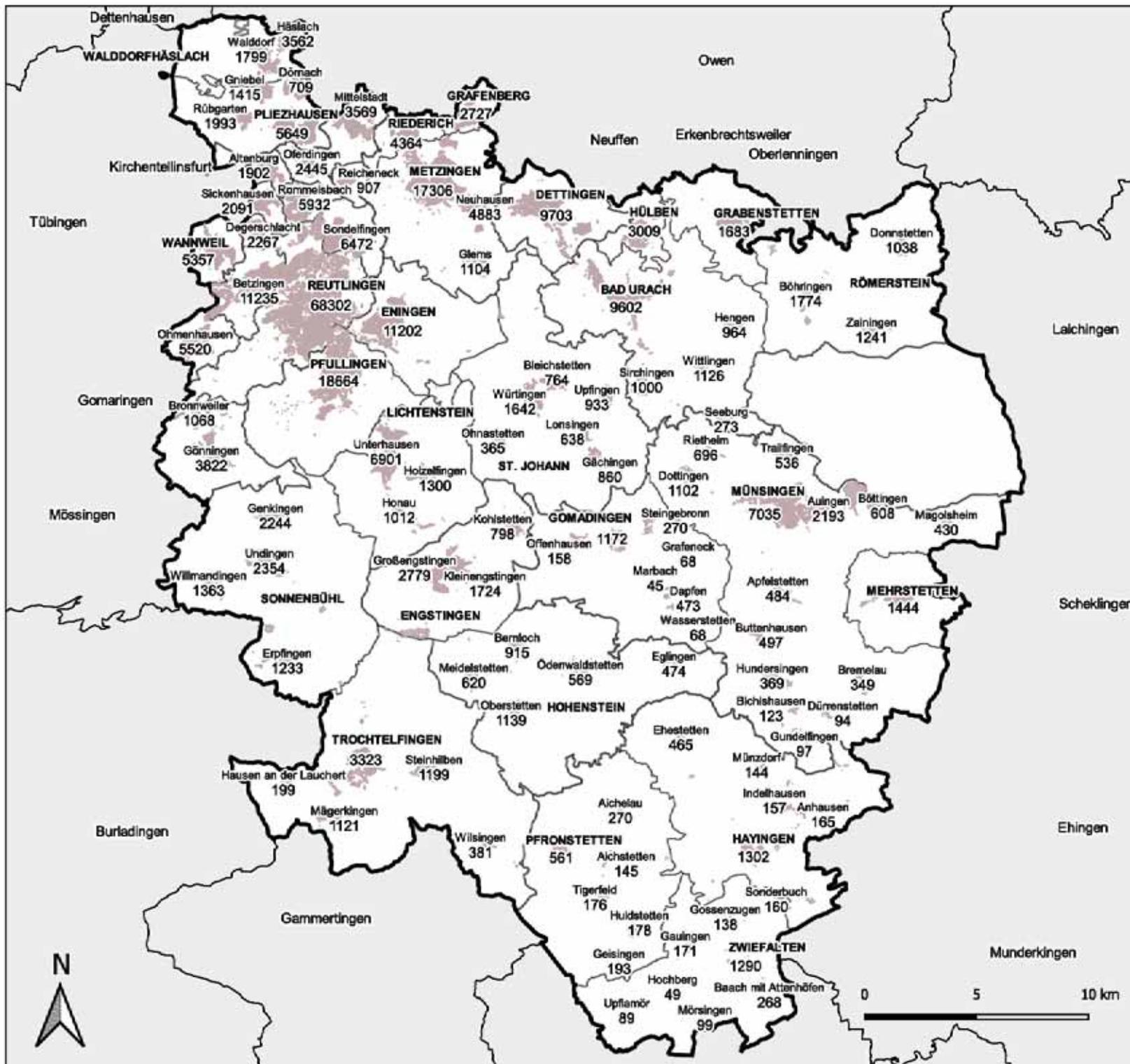


Stand: Juni 2019



Anlage 2

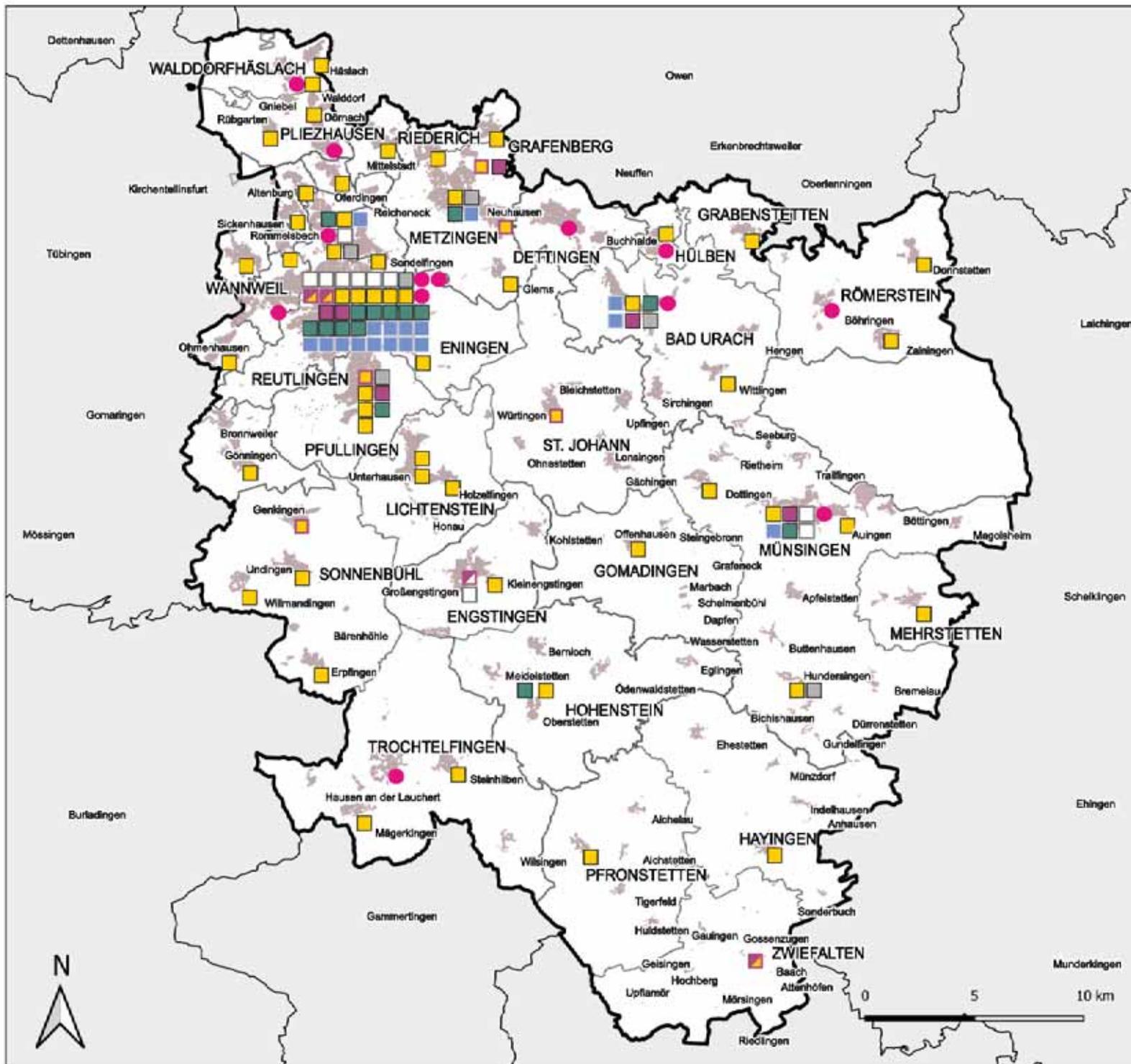
Einwohner auf Teilortebene



Stand: 2019/2020

Anlage 3

Schulstandorte



- Grundschule
- Realschule
- Gymnasium
- GS mit Werkrealschule
- Förderschule
- Gemeinschaftsschule
- Berufsschule
- Sonstige Schulen
- Grund-, Real- und WRS
- Werkrealschule
- Grund- und Realschule

Stand: September 2020

Quelle: Landkreis Reutlingen

NahverkehrsBeratung Südwest
Strategien und Lösungen für den öffentlichen Verkehr

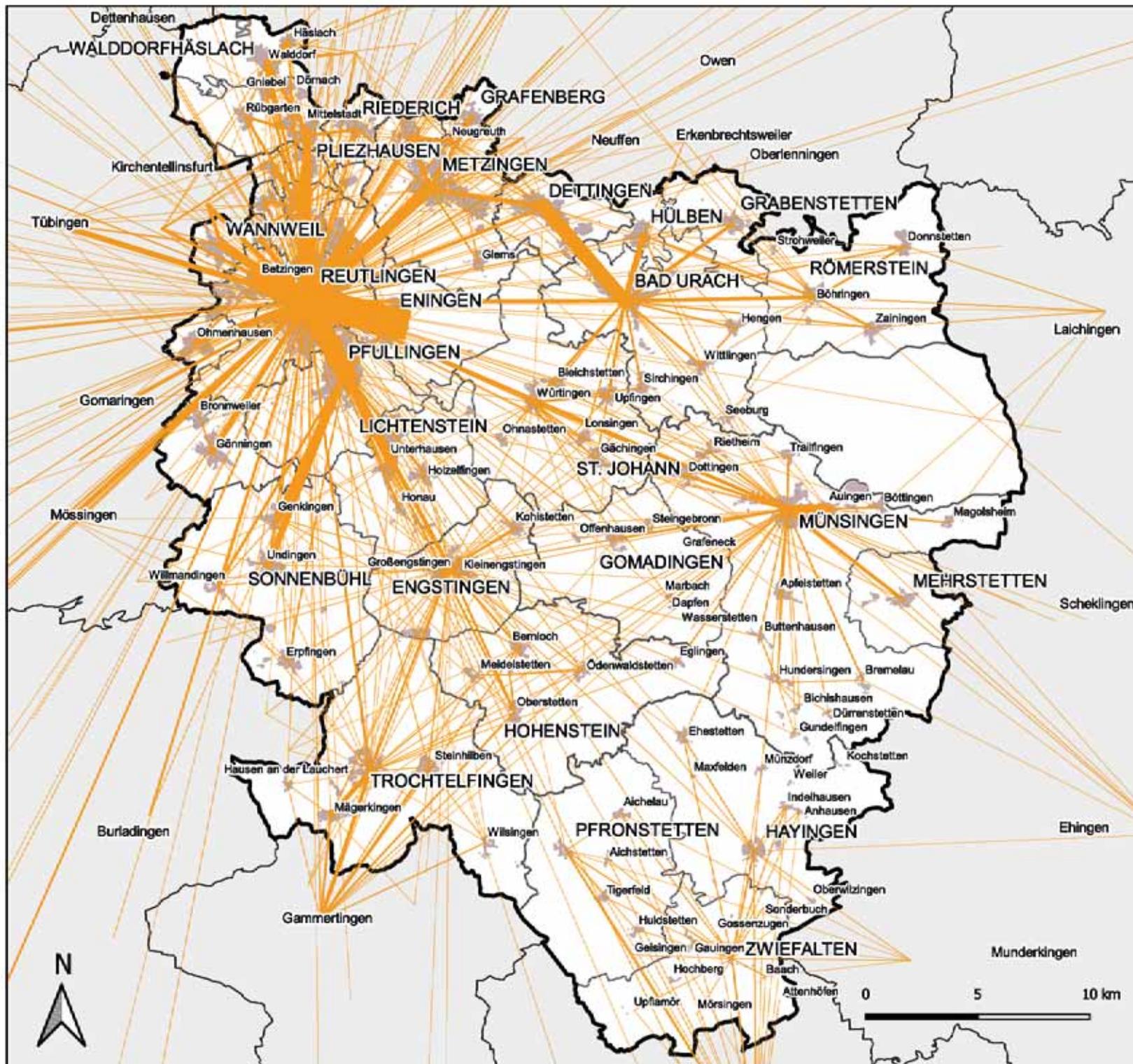
Anlage 4: Pendlermatrix Landkreis Reutlingen

Pendlermatrix Landkreis Reutlingen
 Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte 30.06.2019

von \ nach	Bad Urach, Stadt	Dettingen an der Erms	Engstingen	Eningen unter Achalm	Gomadingen	Grabenstetten	Grafenberg	Hayingen, Stadt	Hohenstein	Hülben	Lichtenstein	Mehrstetten	Metzingen, Stadt	Münsingen, Stadt	Pfronstetten	Pfullingen, Stadt	Pliezhausen	Reutlingen, Stadt	Riederich	Römerstein	Sonnenbühl	St._Johann	Trochtelfingen, Stadt	Übrige Reutlingen	Waldorfhäslach	Wannweil	Zwiefalten	Ulm + Alb-Donau-Kreis	Lkr_Biberach	Lkr_Böblingen	Lkr_Esslingen	Lkr_Göppingen	Lkr_Tübingen	Lkr_Sigmaringen	Stuttgart	Übrige Region_Stgt	Übriges Baden-Württemberg	Zollernalbkreis	Summe	Pendlersaldo		
Bad Urach, Stadt		897		35		20	32		11	79	18		457	138		45	21	665	65	64		62	11	41				68	47	524	29	138		158	84	64	10	3.783	-78			
Dettingen an der Erms	403			28			22			21			540	23		55	22	581	48					48					53	463	26	137		202	58	40		2.770	2.410			
Engstingen	25	32		43	20				103		128		52	67	13	104		536					27	95	33			10	14	61		138	48	68	30	15	35	1.697	-798			
Eningen unter Achalm	60	114	15				10		14		35		303	25		305	42	1.902	34		16	16		22		11		101	289	19	383	10	182	47	97	25	4.077	-1.976				
Gomadingen	56	39	26						21		13		12	177		27		136					40	12				16		30		42	10	19	13	34		723	-462			
Grabenstetten	112	90								25			55	20				33		19				23				24		178				24	25	24		652	-413			
Grafenberg	23	56											189			13		166	27					22					20	346	14	44		75	27	22		1.044	-536			
Hayingen, Stadt	22	19	11						58					104	13			76						10	40			52	110	78		10		17	13		20	4	11	668	-383	
Hohenstein	38	21	90	17	25		24				57		30	118	20	46		278			47	33	74	18			20	24	21	13	33		54	43	27	16	38	19	1.244	23		
Hülben	224	153				12							98	17		12		115		13				39						11	273	10	29		41	14	31		1.092	-790		
Lichtenstein	48	59	61	94					42				121	48		388	21	1.247	12		35	32	38	29		12			48	144	18	291	22	84	49	65	29	3.037	-2.065			
Mehrstetten	20	22			11								15	142				27					12	36				140	18				20				12		475	-312		
Metzingen, Stadt	353	700		93		90			13	11	12			33		157	80	1.572	305	10	12	16		25	18	17		10	184	1.187	78	445		550	144	148	29	6.292	3.044			
Münsingen, Stadt	457	400	48	25	112	11		56	165	16	23	106	152		14	71		580	21	37	24	96	18	17		28	509	63	35	203	25	253	26	108	28	101	17	3.845	-1.869			
Pfronstetten			29				11	57					48		10			92					22	44			46	29	64			18	57		30	14	18		589	-393		
Pfullingen, Stadt		131	33	219			79		25		135		345	34			79	3.106	33		70	15	29	23	16	22			119	360	18	752	20	271	117	131	66	6.248	-2.034			
Pliezhausen	28	42		23			10						139			53		992	18				27	99	15				309	532	15	570		415	83	73	30	3.473	-963			
Reutlingen, Stadt	458	812	55	739	11		73	11	80	18	221		2.139	100		1.589	682		326		125	56	47	16	167	160	10	82	17	1.198	2.728	153	5.944	63	2.283	675	620	299	21.957	9.617		
Riederich	41	68		14			24						394			20	32	323						25					51	341	12	83		113	35	37		1.613	-277			
Römerstein	212	131				18				19			76	73				87						44			260		338	35	26		51	45					1.415	-1.126		
Sonnenbühl	29	23	76	47					55		57		73	34		168	15	923				14	93	31					30	59		355	53	60	32	51	111		2.389	-1.572		
St. Johann	233	154	29	77	29			25			32		122	122		70		451	16		20			49			13		19	116		87	12	66	26	37		1.805	-1.285			
Trochtelfingen, Stadt	21	23	119	21				10	141		68		24	42	22	69		382			56	17		19			12		24	13	36		139	450	34	35	50	132		1.959	-1.039	
Übrige Reutlingen																																									0	759
Waldorfhäslach	12	21											58			25	154	392	10					28						217	483		244		240	56	40		1.980	-1.258		
Wannweil	12	17		16									77				27	761	10					26	14					75	148	10	544		136	29	34	17		1.953	-1.556	
Zwiefalten							54	33						26	13			60						34					85	209					40	10	19	29		612	101	
Ulm+Alb-Donau-Kreis	116	70	39		13	11		41	26		44	45	241	10			166		78								96													996	374	
Lkr. Biberach						38	65						17	22	16			65						19				294												536	-32	
Lkr. Böblingen	31	22		24									161			48	109	844	20					48																1.307	1.250	
Lkr. Esslingen	352	665	12	137		52	206		10	93	33		1.709	95		173	510	2.634	253	49	13	14		137																7.147	1.735	
Lkr. Göppingen	20	42				12							78	31		12	23	282																						500	-38	
Lkr. Tübingen	122	157	27	197			10	10	43		73		670	76		410	303	7.749	65		132	17	35		88	123	24												10.331	422		
Sigmaringen	13		32	11					170		11		23	19	36	28	11	187									63													862	5	
Stuttgart	41	64		51									600	19		64	160	844	21						38															1.902	3.315	
Übrige Region_Stgt	36	51	10	94	13	10	26	10	8	8	27		199	36		52	76	559	20	15	17	18		24		38	21	19											1.387	350		
Übriges Baden-Württ.	55	70	135	53	27	3	16	20	24	12	7	13	250	29	29	83	81	1.557	22	4	33	35	14		59	16	26												2.673	-862		
Zollernalbkreis	32	15	52	43					78		22		113	17	10	117	62	1.204	10		191	147				23													2.136	-1.288		
Summe	3.705	5.180	899	2.101	261	239	508	285	1.267	302	972	163	9.336	1.976	196	4.214	2.510	31.574	1.336	289	817	520	920	759	722	397	713	1.370	504	2.557	8.882	462	10.753	867	5.217	1.737	1.811	848	107.169	0		

Anlage 5

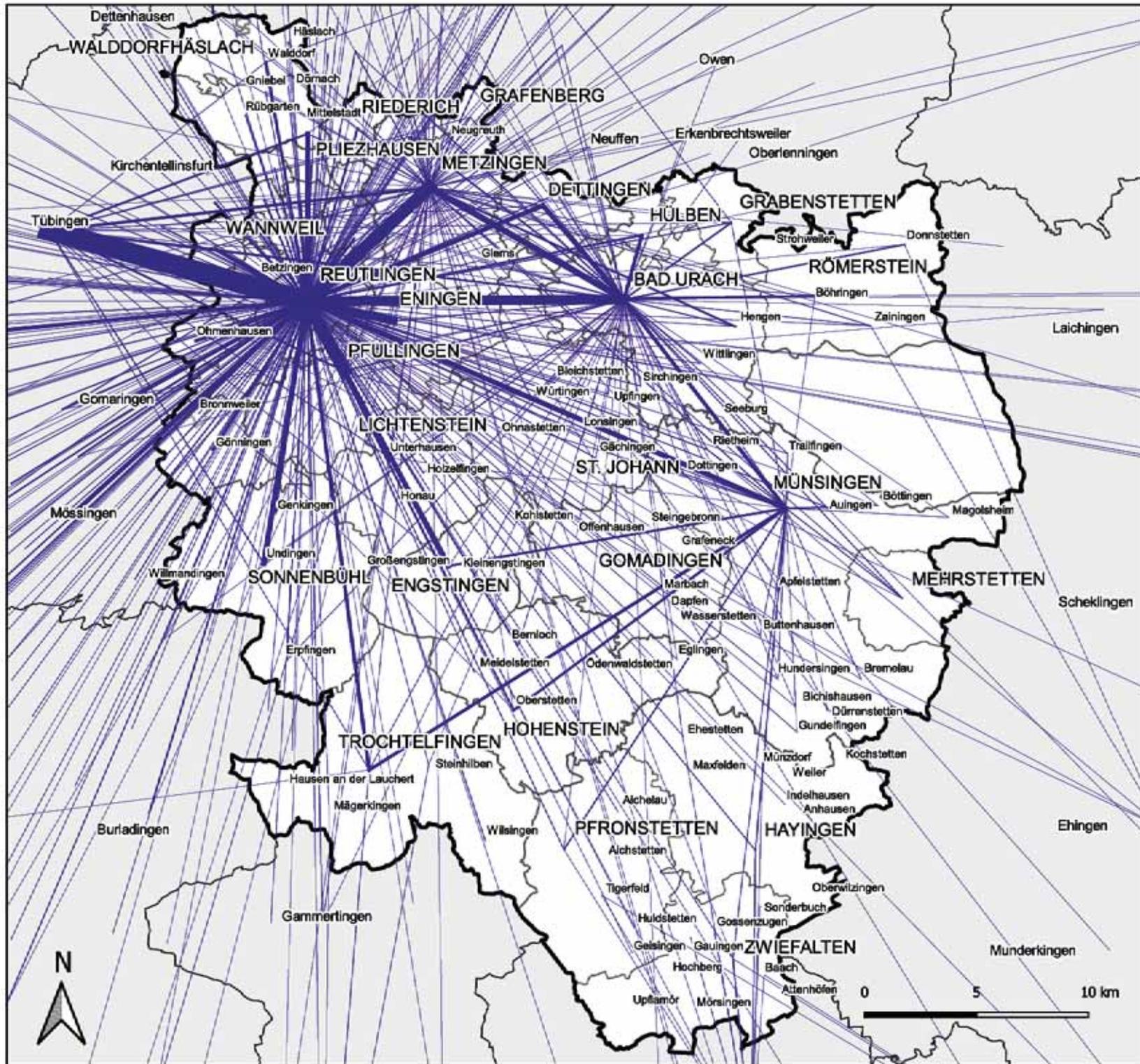
Schülerverflechtungen zu allgemeinbildenden Schulen



Anzahl der Schüler



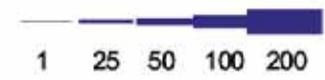
Stand: überwiegend 2015/2016



Anlage 6

Schülerverflechtungen zu beruflichen Schulen

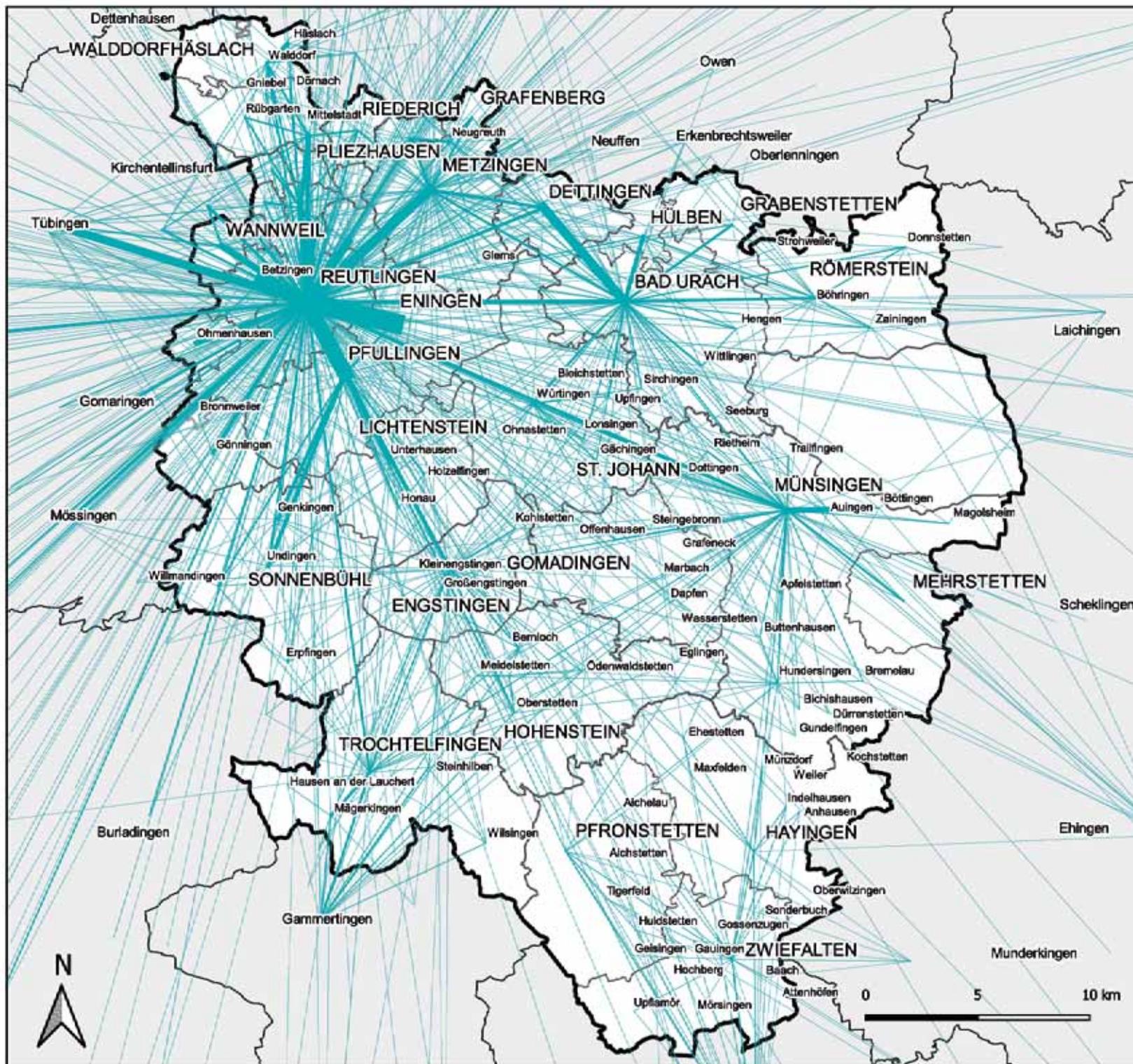
Anzahl der Schüler



Stand: Überwiegend 2015/2016

Anlage 7

Schülerverflechtungen gesamt



Anzahl der Schüler



Stand: Überwiegend 2015/2016

Anlage 8
Linien des straßengebundenen Linienverkehrs

Regionalbus- und Anmeldeverkehrslinien		
Linie	Linienart	Linienverlauf
1 FES	Schülerlinie	Pfullingen – Reutlingen – FES
1 FKS	Schülerlinie	Pfullingen – Eningen – Reutlingen – FKS
2 FES	Schülerlinie	Reutlingen, Friedhof Unter den Linden – Betzingen – FES
2 FKS	Schülerlinie	Reutlingen/Römerschanze – Betzingen – FKS
3 FKS	Schülerlinie	Reutlingen – Sondelfingen – Orschel-Hagen – FKS
3/4 FES	Schülerlinie	Reutlingen, Schieferstraße – Sondelfingen – FES
5 FES	Schülerlinie	Eningen – Reutlingen – FES
5	Regionalbuslinie	Burladingen – Melchingen – Hausen a.d.L. – Gauselfingen – Burladingen
100	Regionalbuslinie	Reutlingen – Eningen – Glems – Neuhausen – Dettingen – Bad Urach – Hülben – Erkenbrechtsweiler/Grabenstetten
102	Regionalbuslinie	Erpfingen – Engstingen
107	Regionalbuslinie	Gächingen – Gomadingen
111	Regionalbuslinie	Gomaringen – Reutlingen
112	Regionalbuslinie	Gönningen – Gomaringen
121	Regionalbuslinie	Pliezhausen – Altenburg – Mahden – Kirchentellinsfurt (– Kusterdingen)
122	Regionalbuslinie	Sickenhausen – Degerschlacht – Kirchentellinsfurt
155	Regionalbuslinie	Gönningen – Mössingen
172	Regionalbuslinie	Hülben – Grabenstetten – Böhringen/Erkenbrechtsweiler
173	Regionalbuslinie	Grabenstetten – Bad Urach
176	Regionalbuslinie	Donnstetten – Schopfloch – Oberlenningen
185	Regionalbuslinie	Grafenberg – Großbettlingen – Raidwangen – Nürtingen
187	Regionalbuslinie	Neckartenzlingen – Bempflingen – Kleinbettlingen – Grafenberg – Großbettlingen
188	Regionalbuslinie	Nürtingen – Neckartailfingen – Neckartenzlingen – Walddorfhäslach
188A	Regionalbuslinie	Neckartailfingen – Walddorfhäslach – Altenriet – Altdorf – Neckartenzlingen
189	Regionalbuslinie	Nürtingen – Neckartailfingen – Neckartenzlingen – Walddorfhäslach – Altdorf
189A	Regionalbuslinie	Neckartailfingen – Walddorfhäslach – Altenriet – Altdorf – Neckartenzlingen
197	Regionalbuslinie	Neckartenzlingen – Bempflingen – Riederich – Metzingen
199	Regionalbuslinie	(Owen –) Beuren – Neuffen – Kohlberg – Metzingen
201	Regionalbuslinie	Metzingen Längenfeld – Bahnhof – Glems
202	Regionalbuslinie	Grafenberg – Neugreuth – Metzingen – Harthölzle
203	Regionalbuslinie	Mittelstadt – Riederich – Metzingen – Neugreuth
212	Regionalbuslinie	Münsingen – Traifingen – Münsingen
260	Regionalbuslinie	Reutlingen – Engstingen – Hohenstein – Zwiefalten – Riedlingen
261	Regionalbuslinie	Hayingen – Hohenstein – Engstingen
262	Regionalbuslinie	Zwiefalten – Mörsingen – Upflamör – Hochberg
264	Regionalbuslinie	Steinhilben – Pfronstetten – Marbach – Münsingen
265	Regionalbuslinie	Münsingen – Hayingen – Zwiefalten – Riedlingen
267	Regionalbuslinie	Pfronstetten – Zwiefalten
268	Regionalbuslinie	Hayingen – Anhausen – Münzdorf – Ehestetten – Hayingen (Ringverkehr Hayingen)
269	Anmeldeverkehr	Anmeldeverkehr "Südlicher Landkreis"
312	Regionalbuslinie	Indelhausen – Anhausen – Erbsetten – Granheim – Ehingen/Donau
331	Regionalbuslinie	Münsingen – Ehingen/Donau
333	Regionalbuslinie	Mehrstetten – Schelklingen
335	Regionalbuslinie	Münsingen – Auingen – Böttingen – Magolsheim – Laichingen
400	Regionalbuslinie	Gammertingen – Trochtelfingen – Engstingen – Reutlingen
805	Regionalbuslinie	Bernhausen – Aich – Schlaitdorf – Altenriet – Walddorfhäslach
809A	Regionalbuslinie	Sielmingen – Bonlanden – Grötzingen – Aich – Neuenhaus – Walddorfhäslach
5301 (7606)	Schülerlinie	Unterhausen/Großengstingen – Holzelfingen
5309 (7635)	Schülerlinie	Genkingen – Willmandingen
5341 (7646)	Schülerlinie	Wittlingen – Römerstein
7601	Regionalbuslinie	(Tübingen –) Kirchentellinsfurt – Wannweil – Reutlingen
7605	Regionalbuslinie	Kirchentellinsfurt – Kusterdingen – Mähringen – Jettenburg – Mark West – Betzingen NMI
7606	Regionalbuslinie	Reutlingen – Engstingen – Münsingen
7611	Regionalbuslinie	Tübingen – Kusterdingen – Jettenburg – Mark West – Betzingen – Reutlingen
7635	Regionalbuslinie	Reutlingen – Sonnenbühl (– Burladingen)
7640	Regionalbuslinie	Metzingen – Neuhausen – Dettingen – Bad Urach
7643	Regionalbuslinie	Bad Urach – St. Johann – Münsingen
7644	Regionalbuslinie	Reutlingen – Holzelfingen / Eningen – Würtingen
7646	Regionalbuslinie	Bad Urach – Wittlingen – Hengen – Römerstein – Westerheim
7652 (= 5345)	Regionalbuslinie	Dapfen – Marbach – Steingebronn – Gomadingen – Gächingen – Lonsingen – Ohnastetten – St. Johann-Würtingen
7662	Regionalbuslinie	Münsingen – Mehrstetten/Dürrenstetten
N81	Regionalbuslinie	Tübingen – Reutlingen
X2	Regiobuslinie	Bad Urach – Münsingen
X3	Regiobuslinie	Pfullingen – Reutlingen – Rommelsbach – Pliezhausen – Bernhausen – Stuttgart Flughafen/Messe (eXpresso)
X11	Regionalbuslinie	Tübingen – Mark West – Betzingen (Schnellbus)

Freizeitlinien		
Linie	Linienart	Linienverlauf
297	Freizeitlinie	Münsingen – Hayingen – Riedlingen/Munderkingen (/Ehingen) (Rad-Wander-Bus Lautertal)
298	Freizeitlinie	Münsingen – Traillfingen – Auingen – Münsingen (Biosphärenbus Schwäbische Alb)
555	Freizeitlinie	Reutlingen – Gönningen – Sonnenbühl – Engstingen (SonnenalbExpress)
Stadtverkehrslinien		
Linie	Linienart	Linienverlauf
1	Stadtverkehr Reutlingen	Eningen – Reutlingen Hbf./Listplatz – Oferdingen – Pliezhausen – Walddorfhäslach
2	Stadtverkehr Reutlingen	Pfullingen – Reutlingen Hbf./Listplatz – Betzingen – Ohmenhausen
3	Stadtverkehr Reutlingen	Reutlingen Klinikum – Hbf./Listplatz – Rommelsbach – Altenburg – Rübgarten/Walddorfhäslach
3/31 (Teil)	Stadtverkehr Reutlingen	Pliezhausen – Rommelsbach – Stadtmitte
4	Stadtverkehr Reutlingen	Reutlingen Leonardsplatz – Hbf./Listplatz – Kreuzzeiche – Hochschulen – Hohbuch
5	Stadtverkehr Reutlingen	Reutlingen Leonardsplatz – Hbf./Listplatz – Gönningen
6	Stadtverkehr Reutlingen	Reutlingen Markwasen – Hbf./Listplatz – Sondelfingen – Mittelstadt
7	Stadtverkehr Reutlingen	Reutlingen Im Efeu – Hbf./Listplatz – Klinikum – Markwasen
8	Stadtverkehr Reutlingen	Reutlingen Burgholz – Hbf./Listplatz – Klinikum – Markwasen
9	Stadtverkehr Reutlingen	Reutlingen Leonardsplatz – Hbf./Listplatz – Degerschlacht – Sickenhausen – Altenburg
10	Stadtverkehr Reutlingen	Reutlingen Hbf./Listplatz – Betzingen – Ind.-Geb. Mark West – Jettenburg – Tübingen
11	Stadtverkehr Reutlingen	Eningen – Reutlingen Betzenried – Hbf./Listplatz – Bösmannsäcker – Hohbuch
12	Stadtverkehr Reutlingen	Reutlingen Hbf./Listplatz – Betzingen – Ind.-Geb. Mark West
21	Stadtverkehr Reutlingen	Pfullingen – Reutlingen Betzenried – Hbf./Listplatz – Orschel-Hagen
22	Stadtverkehr Reutlingen	Ohmenhausen – Reutlingen Kreuzzeiche – Hbf./Listplatz – Im Laisen – Orschel-Hagen
23	Stadtverkehr Reutlingen	Reutlingen Orschel-Hagen – Storlach – Betzingen – Ind.-Geb. Mark West
24	Stadtverkehr Reutlingen	Reutlingen Orschel-Hagen – Sondelfingen – Rommelsbach BZN
32	Stadtverkehr Reutlingen	Walddorfhäslach – Gniebel – Dörnach – Bildungszentrum Nord
33	Stadtverkehr Reutlingen	Pliezhausen – Rübgarten – Gniebel – Dörnach – Walddorf
61	Stadtverkehr Reutlingen	Mittelstadt – Reicheneck – Rommelsbach BZN
62	Stadtverkehr Reutlingen	Reutlingen Am Schieferbuckel – Degerschlacht – Sickenhausen – Rommelsbach BZN
81	Stadtverkehr Reutlingen	Reutlingen Hbf./Listplatz – Eichendorffstraße – Herderstraße – Hbf./Gartenstraße
82	Stadtverkehr Reutlingen	Reutlingen Hbf./Gartenstraße – Leonardsplatz – R.-Wanger-Straße – Burgholz/Achalm
91	Stadtverkehr Reutlingen	Rommelsbach – Oferdingen – Altenburg – Rommelsbach
92	Stadtverkehr Reutlingen	Betzingen – Degerschlacht – Sickenhausen – Rommelsbach
93	Stadtverkehr Reutlingen	Kirchentellinsfurt – Sickenhausen – Rommelsbach – Mittelstadt
94	Stadtverkehr Reutlingen	Sondelfingen – Orschel-Hagen – Rommelsbach
105	Stadtverkehr Reutlingen	Dörnach – Gniebel – Pliezhausen – Mittelstadt
300	Stadtverkehr Reutlingen	Häslach – Walddorf
N1	Nachtbuslinie Stadtverkehr Reutlingen	Reutlingen Hbf./Gartenstraße – Eningen – Reutlingen Hbf./Listplatz
N2	Nachtbuslinie Stadtverkehr Reutlingen	Reutlingen Hbf./Gartenstraße – Pfullingen – Reutlingen Hbf./Listplatz
N3	Nachtbuslinie Stadtverkehr Reutlingen	Reutlingen Hbf./Listplatz – Hohbuch – Markwasen – Klinikum – Hbf./Listplatz
N4	Nachtbuslinie Stadtverkehr Reutlingen	Reutlingen Hbf./Listplatz – Betzingen – Ohmenhausen – Bronnweiler – Gönningen – Reutlingen Hbf./Gartenstraße
N5	Nachtbuslinie Stadtverkehr Reutlingen	Reutlingen Hbf./Listplatz – Betzingen – Wannweil – Betzingen – Hbf./Gartenstraße
N6	Nachtbuslinie Stadtverkehr Reutlingen	Reutlingen Hbf./Listplatz – Voller Brunnen – Orschel-Hagen – Sickenhausen – Degerschlacht – Reutlingen Hbf./Listplatz
N7	Nachtbuslinie Stadtverkehr Reutlingen	Reutlingen Hbf./Listplatz – Orschel-Hagen – Sondelfingen – Reutlingen Hbf./Listplatz
N8	Nachtbuslinie Stadtverkehr Reutlingen	Stadtmitte – Rommelsbach – Oferdingen – Pliezhausen – Mittelstadt – Sondelfingen – Reutlingen Hbf./Listplatz
N9	Nachtbuslinie Stadtverkehr Reutlingen	Reutlingen Hbf./Listplatz – Kirchsteig – Rommelsbach – Altenburg – Rübgarten – Walddorfhäslach – Pliezhausen – Oferdingen – Rommelsbach – Reutlingen Hbf./Listplatz
101	Ortsverkehr Dettingen	Dettingen Buchhalde – Dettingen
108	Stadtverkehr Bad Urach	H.-Reyhing-Weg – Bahnhof – Marktplatz – Am Schönblick
Bürgerbusse		
Linie	Linienart	Linienverlauf
Bürgerbus Pfullingen	Bürgerbus Pfullingen	Touren innerhalb Pfullingens

Stand: 05.10.2020



Liniennetz Reutlingen und Umgebung

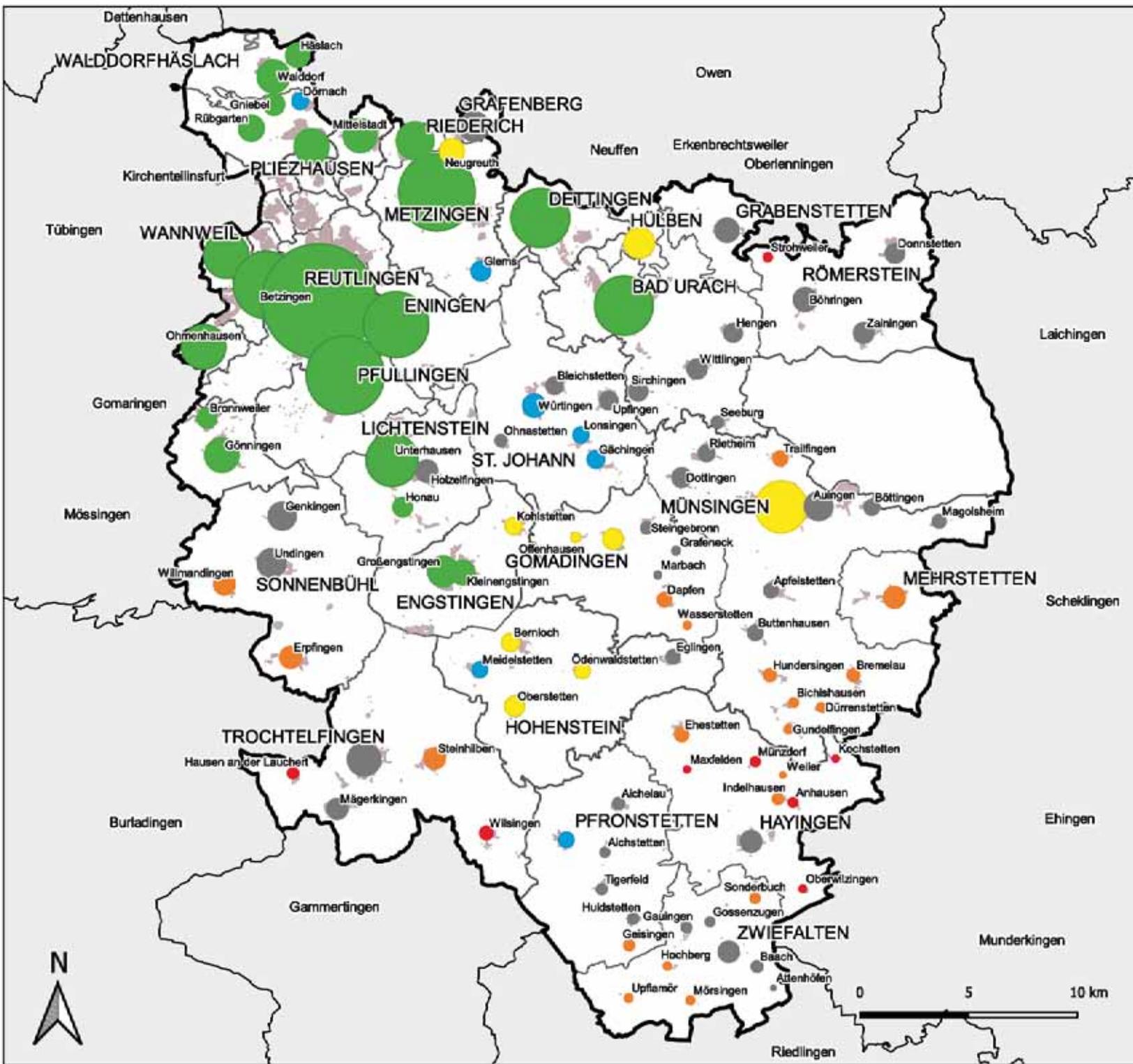
Legende

- Buslinie mit Haltestelle, Haltestelle in eine Richtung und Liniennummer
- Schülerlinien
- Quartiersbuslinie
- Bahnlinie mit Bahnhof und Streckennummer
- Weiterfahrt außerhalb der Wabe Reutlingen (Preisstufe 20)

Die Fahrten im Nachtverkehr sind in dem Teilnetzplan „Nachtverkehr“ abgebildet.

Anlage 9: Liniennetzplan Teilbereich Reutlingen

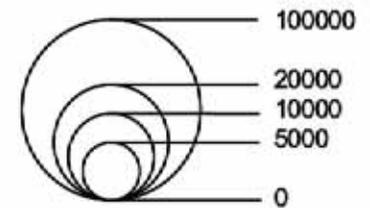




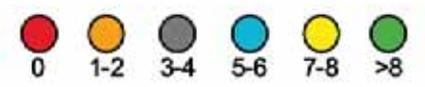
Anlage 10

Bedienungsqualität der Städte und Gemeinden Schultag 14-16 Uhr

Einwohnerzahl



Bedienungshäufigkeiten



Zahl der Fahrten im Zeitintervall (Summe aus beiden Richtungen)

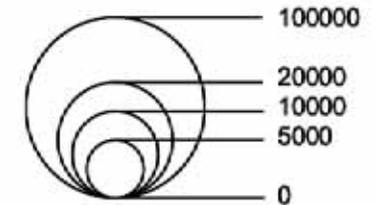
Stand: April 2020



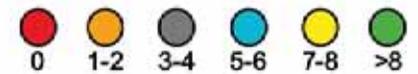
Anlage 11

Bedienungsqualität der Städte und Gemeinden Ferien 14-16 Uhr

Einwohnerzahl

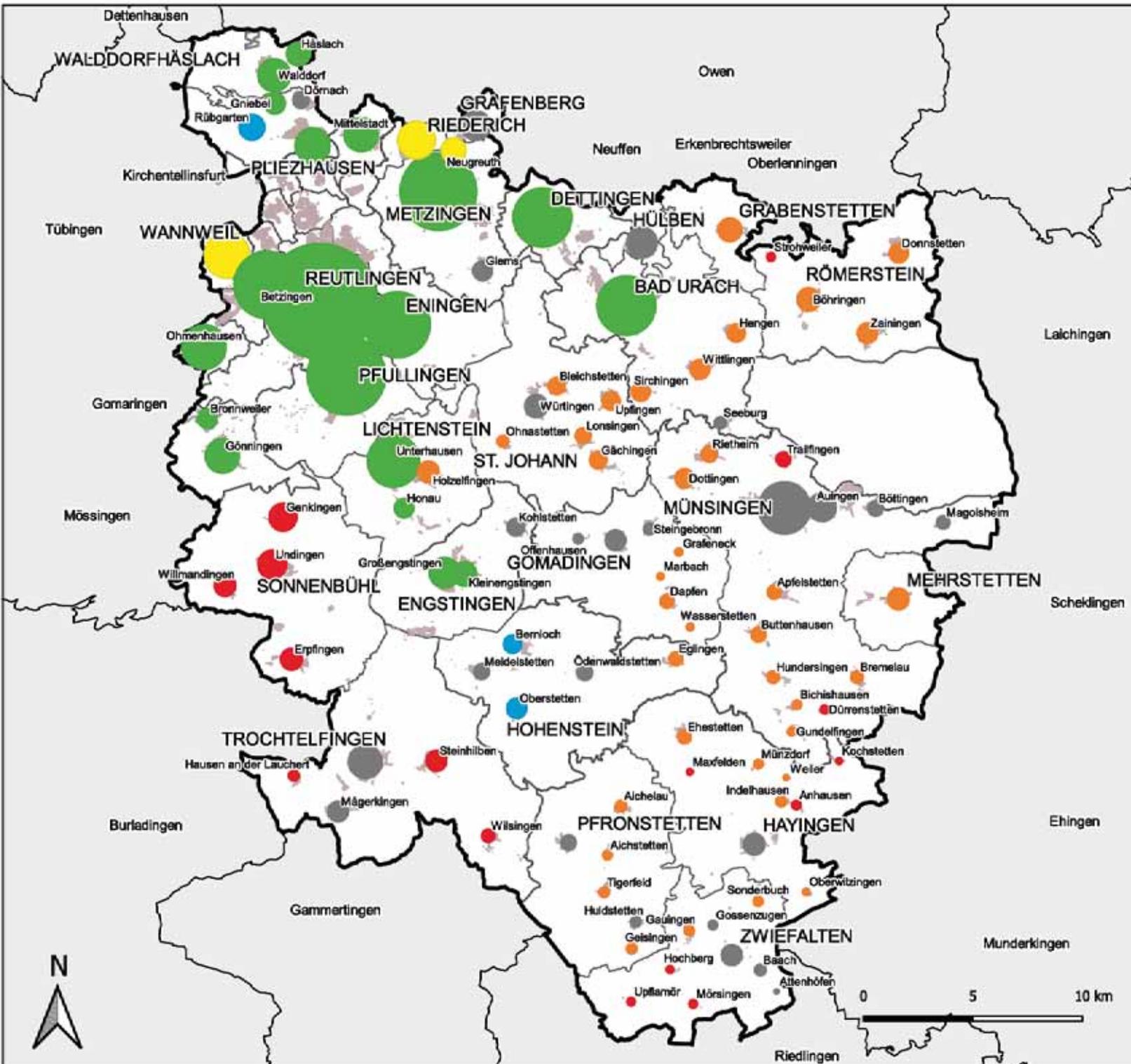


Bedienungshäufigkeiten



Zahl der Fahrten im Zeitintervall (Summe aus beiden Richtungen)

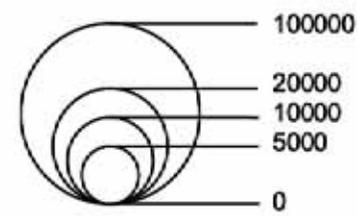
Stand: April 2020



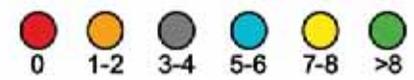
Anlage 12

Bedienungsqualität der Städte und Gemeinden Schultag 16-18 Uhr

Einwohnerzahl

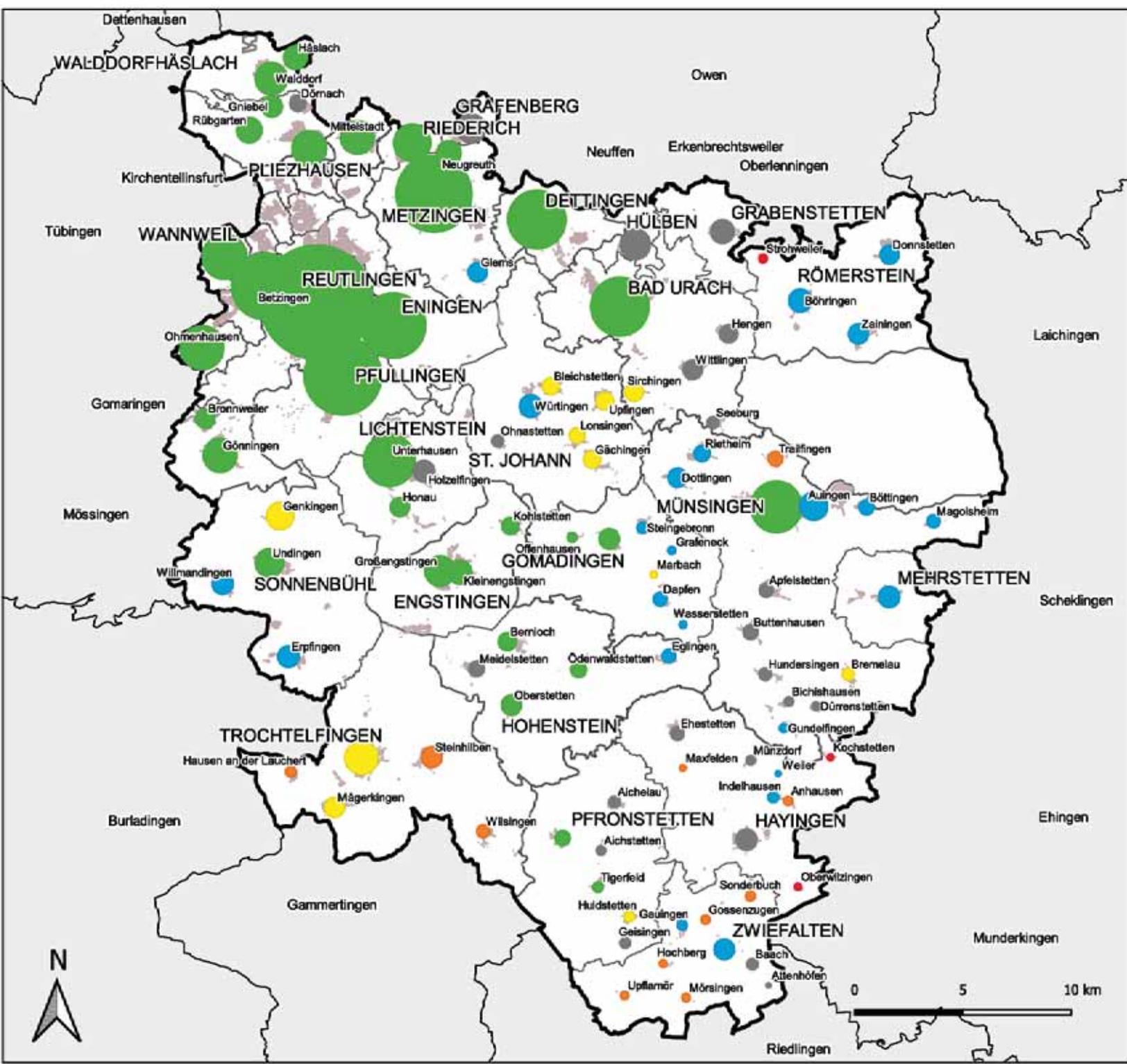


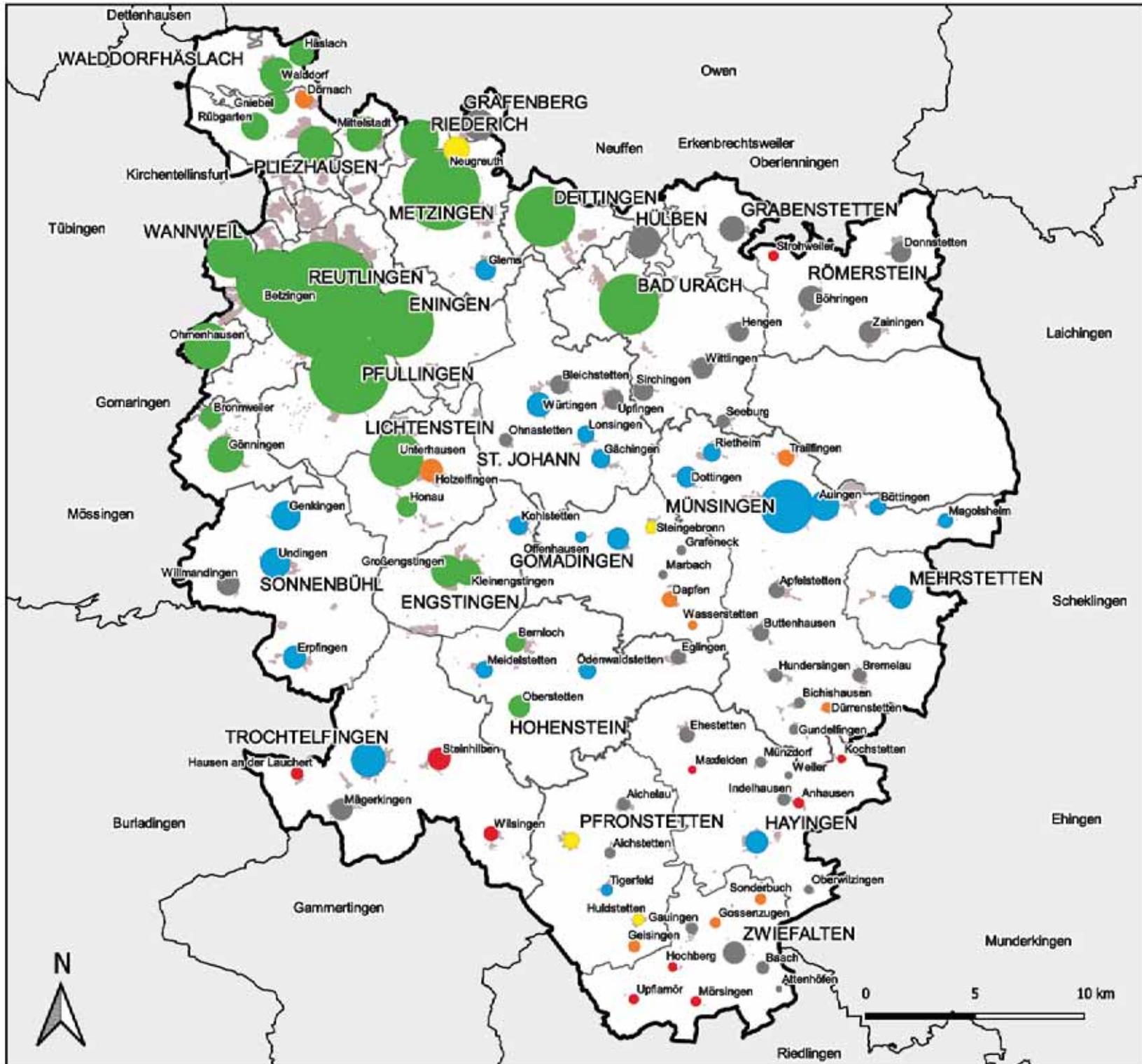
Bedienungshäufigkeiten



Zahl der Fahrten im Zeitintervall (Summe aus beiden Richtungen)

Stand: April 2020

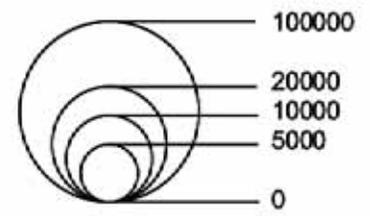




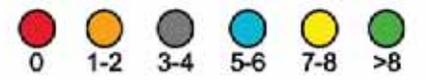
Anlage 13

Bedienungsqualität der Städte und Gemeinden Ferien 16-18 Uhr

Einwohnerzahl

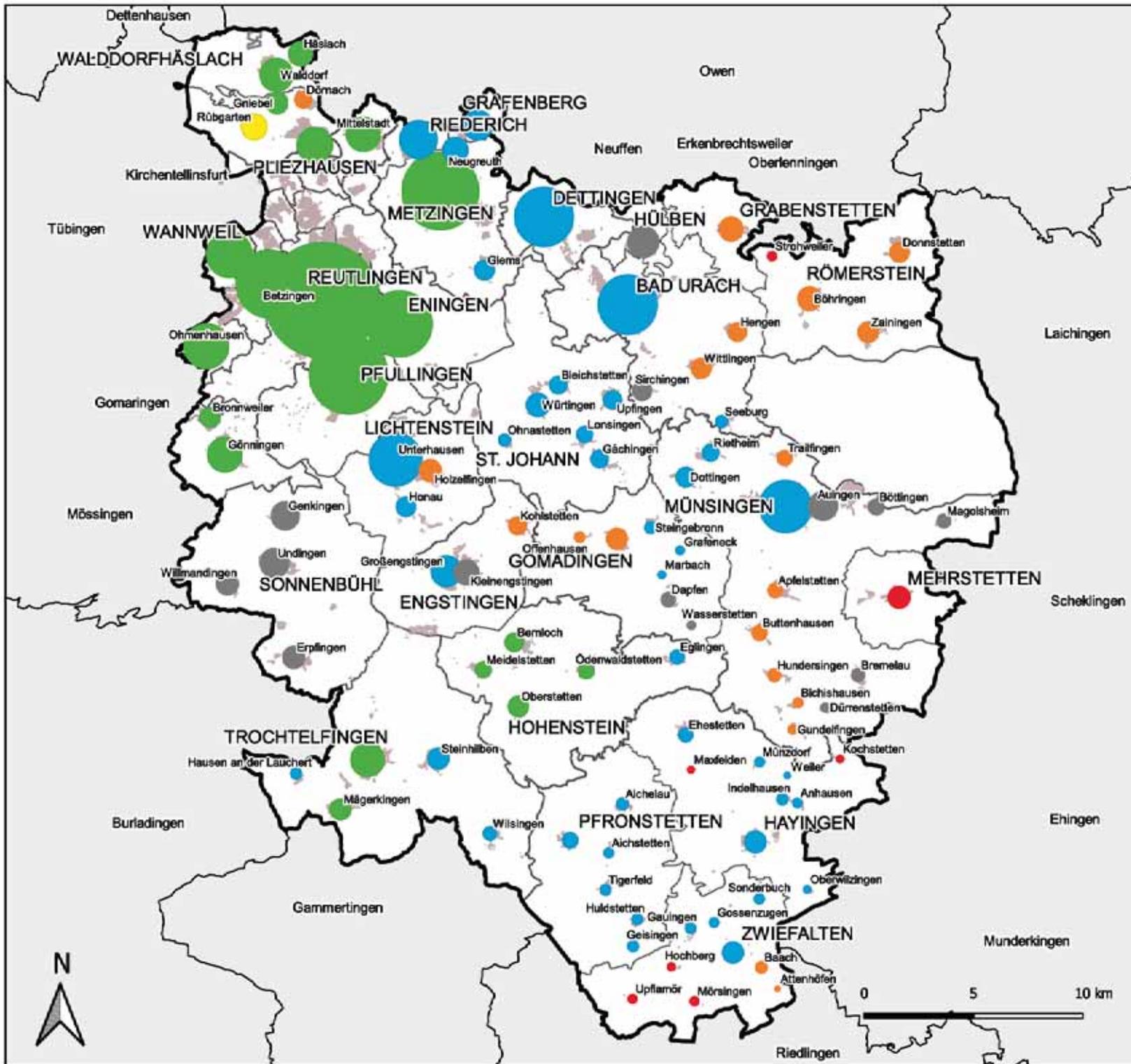


Bedienungshäufigkeiten



Zahl der Fahrten im Zeitintervall (Summe aus beiden Richtungen)

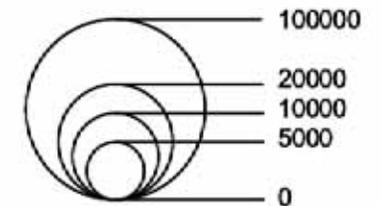
Stand: April 2020



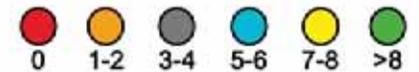
Anlage 14

Bedienungsqualität der Städte und Gemeinden Ferien 20-23 Uhr

Einwohnerzahl

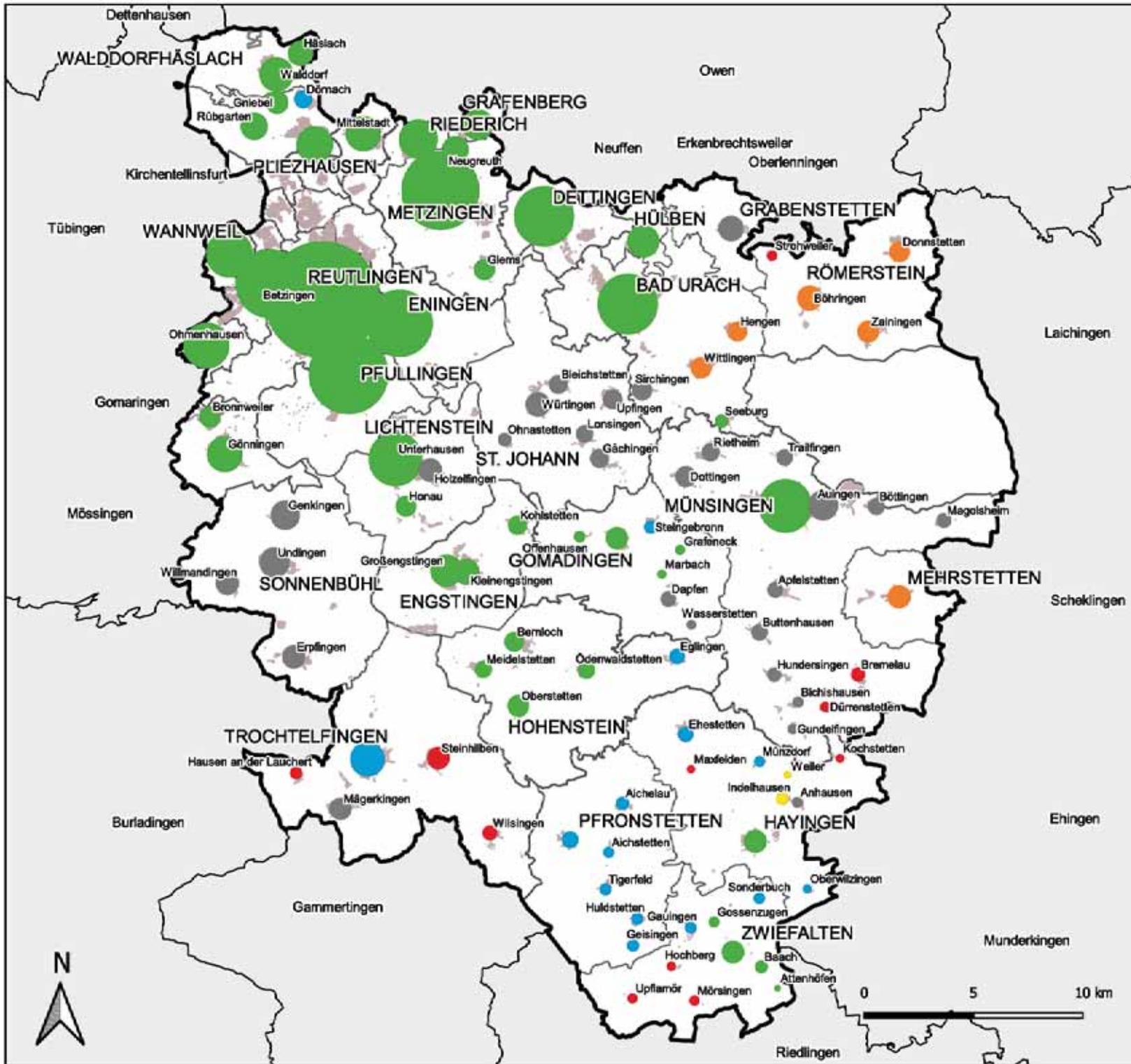


Bedienungshäufigkeiten



Zahl der Fahrten im Zeitintervall
(Summe aus beiden Richtungen)

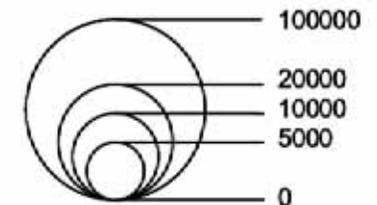
Stand: April 2020



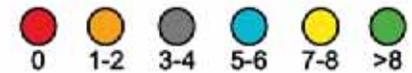
Anlage 15

Bedienungsqualität der Städte und Gemeinden
Samstag 09-14 Uhr

Einwohnerzahl

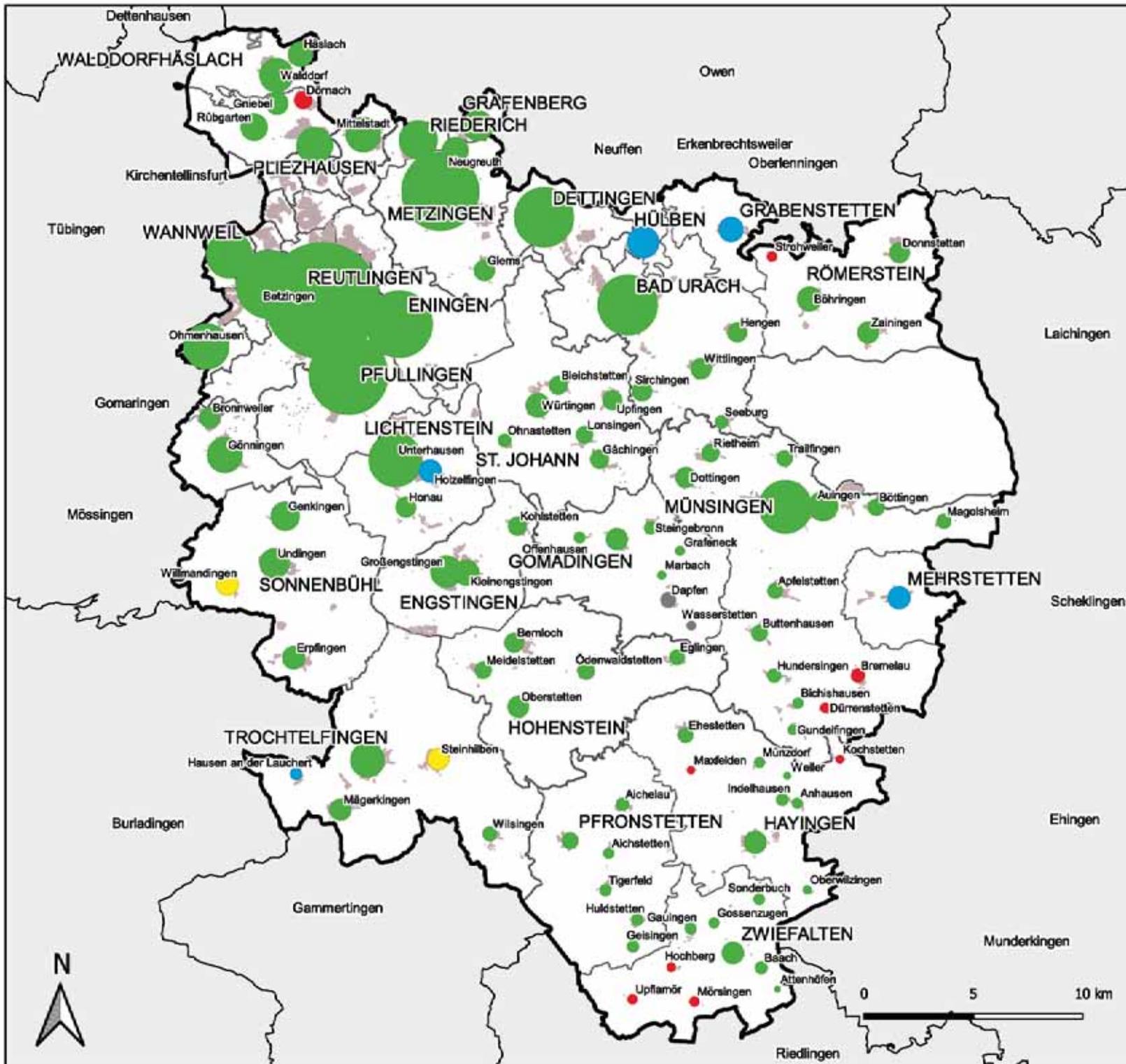


Bedienungshäufigkeiten



Zahl der Fahrten im Zeitintervall
(Summe aus beiden Richtungen)

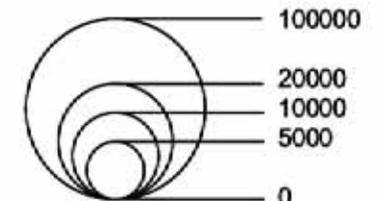
Stand: April 2020



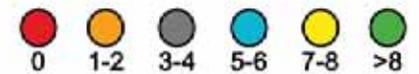
Anlage 16

Bedienungsqualität der Städte und Gemeinden
Sonntag 08-23 Uhr

Einwohnerzahl



Bedienungshäufigkeiten



Zahl der Fahrten im Zeitintervall
(Summe aus beiden Richtungen)

Stand: April 2020

Anlage 17 Übersicht Erschließungsmängel

Eningen: östlicher Siedlungsbereich und Bereich Arbachtal



Engstingen-Kohlstetten
nordwestlicher Siedlungsbereich



Gomadingen-Steingebronn: Brunnenhalde



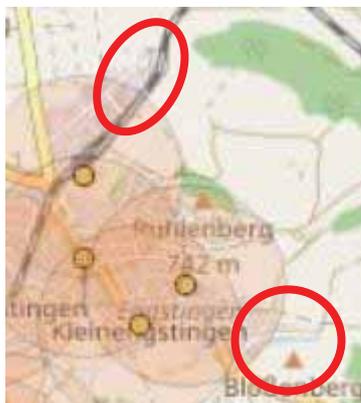
Engstingen: Gewerbepark Haid



Grabenstetten: östliches Gewerbegebiet



Engstingen-Kleingstingen: südöstlicher Siedlungsbereich und Gewerbegebiet (hier SPNV vorhanden)



Hayingen: Ferienpark Lauterdörfle



Hohenstein-Meidelstetten: nordöstlicher
und nordwestlicher Siedlungsbereich



Hohenstein-Oberstetten: südl. Gewerbegebiet



Münsingen: westliches Gewerbegebiet



Münsingen-Auingen: östlicher Siedlungsbereich



Hülben: westlichster Siedlungsbereich



Pliezhausen: westlichste Teile des Wohngebiets



Lichtenstein-Holzelfingen: westlicher Siedlungsbereich



Lichtenstein-Unterhausen: nördlicher Siedlungsbereich



Riederich: Gewerbegebiet West



Römerstein-Zainingen: westlicher Siedlungsbereich



Sonnenbühl-Undingen: Gewerbegebiet Am Trieb



Römerstein-Böhringen: südliches Gewerbegebiet und Campingplatz



St. Johann-Upfingen: Gewerbegebiet



Sonnenbühl-Hart: gesamte Siedlung und Campingplatz



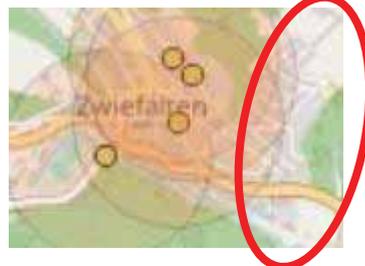
Trochtelfingen-Steinhilben: Gewerbegebiet



Sonnenbühl-Genkingen: nördliche Siedlungsbereiche



Zwiefalten: östlicher Siedlungsbereich



Anlage 18

Bike- and Ride-Plätze (B+R), Park- and Ride-Plätze (P+R)

Stadt/Gemeinde, Lage der B+R-/P+R-Anlage	B+R-Plätze			P+R-Plätze
	überdacht	nicht überdacht	Fahrradboxen	
Bad Urach, Busbahnhof*	28	-	-	23
Bad Urach, Wasserfall*	-	-	-	37
Bad Urach, Bahnhof*	-	-	-	ca. 12
Dettingen an der Erms, Bahnhof*	58	-	-	15
Dettingen an der Erms, Lehen*	-	14	-	-
Engstingen	-	-	-	-
Eningen unter Achalm	-	-	-	-
Gomadingen, Bahnhof	-	-	-	10*
Gomadingen, Bahnsteig Offenhausen	-	-	-	10*
Grabenstetten	-	-	-	-
Grafenberg	-	-	-	-
Hayingen	-	-	-	-
Hohenstein	-	-	-	-
Hülben	-	-	-	-
Lichtenstein	-	-	-	-
Mehrstetten	-	-	-	-
Metzingen, Bahnhof und Post Eisenbahnstraße 24 und 26	96	78	11	-
Metzingen, Bahnhof Noyon-Allee P+R und Öschhalle	19	59	12	-
Metzingen, Eisenbahnstraße Bereich Bahnhofvorplatz	-	17	-	-
Metzingen, P+R Eisenbahnstraße	-	-	-	80
Metzingen, P+R Noyon-Allee	-	-	-	51
Metzingen, Campus	-	-	-	42
Metzingen, Post	-	-	-	22
Metzingen, Eisenbahnstraße	-	-	-	57
Metzingen, Öschhalle	-	-	-	93
Metzingen, Eisenbahnstraße/Paulinenstraße	-	-	-	80
Metzingen, Neuhausen Bahnhof	-	10	-	-
Metzingen Neuhausen Bahnhof Bahnhofstraße	-	-	-	20
Münsingen, Bahnhof	6	-	-	ca. 50
Münsingen Buttenhausen, Bushaltestelle Wasserstetter Straße (ca. 70 m)	8	Die Bike-and-Ride-Plätze befinden sich auf dem Parkplatz des Café Ikarus in der Wasserstetter Straße in unmittelbarer		

Münsingen Buttenhausen, Bushaltestelle Heimalstraße (ca. 150 m)		Nähe aller drei Bushaltestellen		
Münsingen Buttenhausen, Bushaltestelle Zwiefalter Straße/Hauenstraße (ca. 200 m)				
Pfronstetten, Hauptstraße	-	3	-	-
Pfronstetten, Albhalle	-	5	-	>20
Pfronstetten, Aichelau	-	3	-	-
Pfronstetten, Aichstetten	-	3	-	-
Pfronstetten, Geisingen	-	3	-	-
Pfronstetten, Huldstetten Kirchstraße	-	3	-	5
Pfronstetten, Tigerfeld	-	3	-	-
Pfullingen, ehem. BSU/Klosterstraße*	-	x	Fahrrad	
Pfullingen, Sandwiesen/Entensee*	-	x	Fahrrad	
Pfullingen, Bahnhofanger, Bahnhofstraße*	-	x	Fahrrad	
Pliezhausen, Gewerbegebiet	-	10	-	-
Pliezhausen, Baumsatz	-	10	-	-
Pliezhausen, Ortsmitte (Parkdeck)	-	10	-	-
Reutlingen, Hauptbahnhof*	328	80 (+42 geplant)	34	rund 200
Reutlingen, Burkhardt-Weber- Straße*	48	-	42	-
Reutlingen, Südbahnhof	-	10	2	135
Reutlingen, Tannenberger Straße	-	-	-	rund 50
Reutlingen, Oferdingen Festhalle	6	5	-	-
Reutlingen, Westbahnhof*		14 (werden voraussichtlich 2021 überdacht) +45 geplant für 2020 (Überdachung erfolgt 2021)	-	-
Reutlingen, Betzingen Bahnhof*	-	11 (+15 geplant für 2020, Überdachung erfolgt 2021)	-	-
Reutlingen, Sondelfingen Bahnhof*		(+42 geplant für 2020, Überdachung erfolgt 2021)	-	-
Riederich	-	-	-	-
Römerstein	12	-	-	-
Sonnenbühl	-	-	-	-
St. Johann	-	-	-	-
Trochtelfingen, Bahnhof	-	-	-	10
Walddorfhäslach, Walddorfer Straße	-	14	-	-

Walddorfhäslach, Rathaus	-	8	-	-
Wannweil, Bahnhof, Seite von Gleis 2, Richtung Reutlingen	10*	-	-	-
Wannweil, Bahnhof, Seite von Gleis 1, Richtung Tübingen	-	8*	-	-
Wannweil, Bahnhofvorplatz	-	-	-	11*
Wannweil, Rathaus	-	6	-	6
Wannweil, Gemeindehaus	-	-	-	21
Wannweil, Bücherei	-	6	-	-
Zwiefalten	-	-	-	-

*im Bereich einer Bahnstrecke gelegen

Stand: Juli 2020

Anlage 19: Fahrplan Linie 201



201

Metzingen Längenfeld - Bahnhof - Glems



DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH, Service-Center Ulm, Karlstr. 31-33, 89073 Ulm, Tel.: 0731 / 15500, Fax: 0731 / 1550-28160
 Fa. Mini Car Bad Urach Ronald Griesinger e. K., Münsinger Straße 20, 72574 Bad Urach, Tel.: 07125/407240

		Montag - Freitag																							
Fahrtnummer		7641	7641	7641	7641	7641	7641	7641	7641	7641	7641	7641	7641	7641	7641	7641	7641	7641	7641						
VERKEHRSBESCHRÄNKUNG		1	3	31	5	7	9	11	53	51	13	15	17	49	19	21	23	25	27	29					
HINWEISE		☺	☺	☺	☺	☺	☺	☺	☺	☺	☺	☺	☺	☺	☺	☺	☺	☺	☺	☺	RQ	RQ	RQ	RQ	RQ
Metzingen Längenfeld			07.17		07.58	08.58	09.58	10.58	10.58									14.58	15.58	16.58	17.58				
- Gutenbergstr. Mitte			07.18		07.59	08.59	09.59	10.59	10.59									14.59	15.59	16.59	17.59				
- Senefelderstr.			07.19		08.00	09.00	10.00	11.00	11.00									15.00	16.00	17.00	18.00				
- Gewerbeschule			07.20		08.01	09.01	10.01	11.01	11.01									15.01	16.01	17.01	18.01				
- Max-Planck-Str.			07.21		08.02	09.02	10.02	11.02	11.02									15.02	16.02	17.02	18.02				
- Fasanenweg			07.22		08.03	09.03	10.03	11.03	11.03									15.03	16.03	17.03	18.03				
- Sudetenstr.			07.23		08.05	09.05	10.05	11.05	11.05									15.05	16.05	17.05	18.05				
Neugreuth Florianplatz			☺		☺	☺	☺	☺	☺				11.48	12.28				☺	☺	☺	☺				
- Schule			☺		☺	☺	☺	☺	☺				11.50	12.30				☺	☺	☺	☺				
Metzingen Busbahnhof	an		07.25		08.08	09.08	10.08	11.08	11.08				11.54	12.34				15.08	16.08	17.08	18.08				
760 Tübingen Hbf	ab	05.35		07.03	07.47		09.45	10.37		11.15	11.15	11.37		12.15	12.45	13.15	14.45	15.45	16.45	17.45	18.45		20.37	21.36	22.36
760 Reutlingen Hbf	ab	05.47		07.18	08.02	09.01	10.00	10.48	11.01	11.31	11.31	11.48	12.01	12.31	13.00	13.31	15.00	16.00	17.01	18.00	19.01	20.01	20.48	21.50	22.50
760 Metzingen	an	05.53		07.24	08.08	09.08	10.07	10.54	11.08	11.38	11.38	11.54	12.08	12.38	13.07	13.38	15.07	16.07	17.08	18.07	19.08	20.08	20.54	21.56	22.56
Metzingen Busbahnhof	ab	06.04		07.30	08.13	09.13	10.13	11.08	11.13	11.43	11.44	11.58	12.36	12.40	13.13	13.43	15.13	16.13	17.13	18.13	19.10	20.10	21.10	22.10	23.10
- Eisenbahnstr.		06.05		07.31	08.14	09.14	10.14	11.09	11.14	11.44	11.45	11.59	12.37	12.41	13.14	13.44	15.14	16.14	17.14	18.14	☺	☺	☺	☺	☺
Neuhausen Wielandstraße		06.06		07.32	08.15	09.15	10.15	11.10	11.15	11.45	11.46	12.00	12.38	12.42	13.15	13.45	15.15	16.15	17.15	18.15	☺	☺	☺	☺	☺
- Theodor-Heuss-Str.		06.07		07.33	08.16	09.16	10.16	11.11	11.16	11.46	11.47	12.01	12.39	12.43	13.16	13.46	15.16	16.16	17.16	18.16	☺	☺	☺	☺	☺
- Uhlandschule		☺		☺	☺	☺	☺	☺	☺	☺	☺	☺	☺	☺	☺	☺	☺	☺	☺	☺	☺	☺	☺	☺	☺
- Ermsbrücke		06.08		07.34	08.17	09.17	10.17	11.12	11.17	11.47	11.51	12.02	12.43	12.44	13.17	13.47	15.17	16.17	17.17	18.17	☺	☺	☺	☺	☺
- Friedhof		06.09		07.35	08.18	09.18	10.18	11.13	11.18	11.48	11.52	12.03	12.44	12.45	13.18	13.48	15.18	16.18	17.18	18.18	☺	☺	☺	☺	☺
- Harbtsiedlung		06.10		07.36	08.19	09.19	10.19	11.14	11.19	11.49	11.54	12.04	12.45	12.46	13.19	13.49	15.19	16.19	17.19	18.19	19.17	20.17	21.17	22.17	23.17
Glems Schule		☺		☺	☺	☺	☺	☺	☺	☺	☺	☺	☺	☺	☺	☺	☺	☺	☺	☺	☺	☺	☺	☺	☺
- Am Birkenrain		06.11		☺	☺	☺	☺	☺	☺	☺	☺	☺	☺	☺	☺	☺	☺	☺	☺	☺	☺	☺	☺	☺	☺
- Im Baumgarten		06.13		07.39	08.22	09.22	10.22	11.17	11.22	11.52	11.56	12.07	12.48	12.49	13.22	13.52	15.22	16.22	17.22	18.22	☺	☺	☺	☺	☺
- Waldhorn		06.15		07.42	08.25	09.25	10.25	11.20	11.25	11.55	11.58	12.10	12.51	12.52	13.25	13.55	15.25	16.25	17.25	18.25	19.20	20.20	21.20	22.20	23.20

ZEICHENERKLÄRUNG: ☺ = Fahrt wird mit Niederflurfahrzeug mit Klapprampe durchgeführt. RQ = Anmeldefahrt, Anmeldung mind. 60 Min. vor Abfahrt, Tel. 07125 / 40 72 40
 F = nur an schulfreien Tagen S = nur an Schultagen

		Samstag										Sonn-/Feiertag													
Fahrtnummer		7641	7641	7641	7641	7641	7641	7641	7641	7641	7641														
HINWEISE		☺	☺	☺	☺	☺	☺	☺	☺	☺	☺	RQ	RQ	RQ	RQ	RQ	RQ	RQ	RQ	RQ	RQ	RQ	RQ	RQ	RQ
Metzingen Längenfeld		06.58	07.58	08.58	10.58	11.58	12.58	13.58																	
- Gutenbergstr. Mitte		06.59	07.59	08.59	10.59	11.59	12.59	13.59																	
- Senefelderstr.		07.00	08.00	09.00	11.00	12.00	13.00	14.00																	
- Gewerbeschule		07.01	08.01	09.01	11.01	12.01	13.01	14.01																	
- Max-Planck-Str.		07.02	08.02	09.02	11.02	12.02	13.02	14.02																	
- Fasanenweg		07.03	08.03	09.03	11.03	12.03	13.03	14.03																	
- Sudetenstr.		07.04	08.04	09.04	11.04	12.04	13.04	14.04																	
- Busbahnhof	an	07.06	08.06	09.06	11.06	12.06	13.06	14.06																	
760 Tübingen Hbf	ab	06.45	07.37	08.37	10.37		12.37		14.37		16.37		18.37		20.37	21.36	22.36		08.37		10.37		12.37		
760 Reutlingen Hbf	ab	07.02	07.48	08.48	10.48	12.01	12.48		14.01	14.48	16.00	16.48	18.00	18.48	20.01	20.48	21.50	22.50		08.48	10.00	10.48	12.01	12.48	14.01
760 Metzingen	an	07.08	07.54	08.54	10.54	12.08	12.54		14.08	14.54	16.07	16.54	18.07	18.54	20.08	20.54	21.56	22.56		08.54	10.07	10.54	12.08	12.54	14.08
- Busbahnhof	ab	07.13	08.13	09.13	11.13	12.13	13.13		14.10	15.10	16.10	17.10	18.10	19.10	20.10	21.10	22.10	23.10		09.10	10.10	11.10	12.10	13.10	14.10
- Eisenbahnstr.		07.14	08.14	09.14	11.14	12.14	13.14		☺	☺	☺	☺	☺	☺	☺	☺	☺	☺		☺	☺	☺	☺	☺	☺
Neuhausen Wielandstraße		07.15	08.15	09.15	11.15	12.15	13.15		☺	☺	☺	☺	☺	☺	☺	☺	☺	☺		☺	☺	☺	☺	☺	☺
- Theodor-Heuss-Str.		07.16	08.16	09.16	11.16	12.16	13.16		☺	☺	☺	☺	☺	☺	☺	☺	☺	☺		☺	☺	☺	☺	☺	☺
- Ermsbrücke		07.17	08.17	09.17	11.17	12.17	13.17		☺	☺	☺	☺	☺	☺	☺	☺	☺	☺		☺	☺	☺	☺	☺	☺
- Friedhof		07.18	08.18	09.18	11.18	12.18	13.18		☺	☺	☺	☺	☺	☺	☺	☺	☺	☺		☺	☺	☺	☺	☺	☺
- Harbtsiedlung		07.19	08.19	09.19	11.19	12.19	13.19		14.17	15.17	16.17	17.17	18.17	19.17	20.17	21.17	22.17	23.17		09.17	10.17	11.17	12.17	13.17	14.17
Glems Am Birkenrain		07.21	08.21	09.21	11.21	12.21	13.21		☺	☺	☺	☺	☺	☺	☺	☺	☺	☺		☺	☺	☺	☺	☺	☺
- Im Baumgarten		07.22	08.22	09.22	11.22	12.22	13.22		☺	☺	☺	☺	☺	☺	☺	☺	☺	☺		☺	☺	☺	☺	☺	☺
- Waldhorn		07.25	08.25	09.25	11.25	12.25	13.25		14.20	15.20	16.20	17.20	18.20	19.20	20.20	21.20	22.20	23.20		09.20	10.20	11.20	12.20	13.20	14.20

ZEICHENERKLÄRUNG: ☺ = Fahrt wird mit Niederflurfahrzeug mit Klapprampe durchgeführt. RQ = Anmeldefahrt, Anmeldung mind. 60 Min. vor Abfahrt, Tel. 07125 / 40 72 40

		Sonn-/Feiertag								
HINWEISE		RQ	RQ	RQ	RQ	RQ	RQ	RQ	RQ	
760 Tübingen Hbf	ab	14.37		16.37		18.37		20.37	21.36	22.36
760 Reutlingen Hbf	ab	14.48	16.00	16.48	18.00	18.48	20.01	20.48	21.50	22.50
760 Metzingen	an	14.54	16.07	16.54	18.07	18.54	20.08	20.54	21.56	22.56
Metzingen Busbahnhof	ab	15.10	16.10	17.10	18.10	19.10	20.10	21.10	22.10	23.10
Neuhausen Harbtsiedlung		15.17	16.17	17.17	18.17	19.17	20.17	21.17	22.17	23.17
Glems Waldhorn		15.20	16.20	17.20	18.20	19.20	20.20	21.20	22.20	23.20

ZEICHENERKLÄRUNG: RQ = Anmeldefahrt, Anmeldung mind. 60 Min. vor Abfahrt, Tel. 07125 / 40 72 40



201

Glens - Metzingen Bahnhof - Längenfeld



DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH, Service-Center Ulm, Karlstr. 31-33, 89073 Ulm, Tel.: 0731 / 15500, Fax: 0731 / 1550-28160
Fa. Mini Car Bad Urach Ronald Griesinger e. K., Münsinger Straße 20, 72574 Bad Urach, Tel.: 07125/407240

Table with columns for Fahrtnummer, VERKEHRSBESCHRÄNKUNG HINWEISE, and various station names with departure times. Includes a 'Montag - Freitag' header.

ZEICHENERKLÄRUNG: ♿ = Fahrt wird mit Niederflurfahrzeug mit Klapprampe durchgeführt. FA = Haltestellen werden teilweise in anderer Reihenfolge bedient
S25 = nur dienstags und freitags an Schultagen P52 = nur an Schultagen, nicht dienstags und freitags F = nur an schulfreien Tagen S = nur an Schultagen

Table with columns for Fahrtnummer, HINWEISE, and various station names with departure times. Includes 'Montag - Freitag' and 'Samstag' headers.

ZEICHENERKLÄRUNG: ♿ = Fahrt wird mit Niederflurfahrzeug mit Klapprampe durchgeführt. RQ = Anmeldefahrt, Anmeldung mind. 60 Min. vor Abfahrt, Tel. 07125 / 40 72 40

Table with columns for HINWEISE and various station names with departure times. Includes 'Samstag' and 'Sonn-/Feiertag' headers.

ZEICHENERKLÄRUNG: RQ = Anmeldefahrt, Anmeldung mind. 60 Min. vor Abfahrt, Tel. 07125 / 40 72 40

Anlage 20: Fahrplan Linie 202



202

Grafenberg - Neugreuth - Metzingen - Harthölzle



Bader Reisen GmbH, Albstraße 18, 72661 Grafenberg, Tel.: 07123 / 93 34 0, Fax: 07123 / 93 34 33
 Fa. Mini Car Bad Urach Ronald Griesinger e. K., Münsinger Straße 20, 72574 Bad Urach, Tel.: 07125/407240

		Montag - Freitag																				RQ	RQ		
VERKEHRSBESCHRÄNKUNG		S	F	F	S																				
HINWEISE																									
Grafenberg Ärztehaus																					22,42	23,42			
- Brunnäcker	05.07		06.29	06.49	07.42	08.29	09.29	10.29	11.38	11.40	12.23	13.18	14.29	15.31	16.29	18.29	19.29	20.29	21.29	22.42	23.42				
- Ziegelwasenstraße	05.09	05.45	06.20	06.32	06.53	07.45	08.32	09.32	10.32	11.41	11.43	12.26	13.21	14.32	15.34	16.32	17.32	18.32	19.32	20.32	21.32	22.42	23.42		
- Metzinger Straße	05.10	05.46	06.21	06.33	06.54	07.46	08.33	09.33	10.33	11.42	11.44	12.27	13.22	14.33	15.35	16.33	17.33	18.33	19.33	20.33	21.33	22,45	23,45		
- Neugreuth Ulmenweg	05.11	05.47	06.22	06.34	06.56	07.48	08.34	09.34	10.34	11.43	11.45	12.28	13.23	14.34	15.36	16.34	17.34	18.34	19.34	20.34	21.34	22,46	23,46		
- Florianplatz	05.12	05.48	06.23	06.35	06.56	07.49	08.35	09.35	10.35	11.44	11.46	12.29	13.24	14.35	15.37	16.35	17.35	18.35	19.35	20.35	21.35	22,46	23,46		
- Akazienweg	05.13	05.49	06.24	06.36	06.57	07.50	08.36	09.36	10.36	11.45	11.47	12.30	13.25	14.36	15.38	16.36	17.36	18.36	19.36	20.36	21.36	22,47	23,47		
- Schule	05.14	05.50	06.25	06.37	06.58	07.51	08.37	09.37	10.37	11.46	11.48	12.31	13.26	14.37	15.39	16.37	17.37	18.37	19.37	20.37	21.37	22,47	23,47		
- Metzinger Im Millert	05.15	05.51	06.26	06.38	06.59	07.52	08.38	09.38	10.38	11.47	11.49	12.32	13.27	14.38	15.40	16.38	17.38	18.38	19.38	20.38	21.38	22,48	23,48		
- Grafenberger Str.	05.16	05.52	06.27	06.39	07.00	07.53	08.39	09.39	10.39	11.48	11.50	12.33	13.28	14.39	15.41	16.39	17.39	18.39	19.39	20.39	21.39	22,49	23,49		
- Buckenbühlstraße	05.17	05.53	06.28	06.40	07.01	07.54	08.40	09.40	10.40	11.49	11.51	12.34	13.29	14.40	15.42	16.40	17.40	18.40	19.40	20.40	21.40	22,49	23,49		
- Busbahnhof	an	05.19	05.55	06.30	06.42	07.04	07.57	08.42	09.42	10.42	11.50	11.52	12.36	13.31	14.42	15.44	16.42	17.42	18.42	19.42	20.42	21.42	22,50	23,50	
VERKEHRSBESCHRÄNKUNG																					T05				
760 Metzingen	ab	05.49	06.02	06.44	06.44	07.09	08.05	08.50	09.50	10.50	12.05	12.05	12.50	13.50	13.35	14.50	15.50	16.50	17.50	18.50	19.50	20.50	22.05	23.05	00.05
760 Reutlingen Hbf	an	05.56	06.08	06.52	06.52	07.17	08.11	08.57	09.56	10.57	12.11	12.11	12.56	13.57	13.41	14.56	15.56	16.56	17.56	18.56	19.57	20.56	22.11	23.11	00.11
VERKEHRSBESCHRÄNKUNG																					V7				
760 Metzingen	ab	05.24	06.08	06.42	06.49	07.25	08.24	08.55	09.55	10.55	11.55	11.55	12.39	13.39	14.55	15.55	16.55	17.55	18.55	19.55	20.55	21.57	22.57	00.21	
760 Wendlingen	an	05.38			07.06	07.39	08.38	09.09	10.09	11.09	12.09	12.09	12.55	13.55	15.09	16.09	17.09	18.09	19.09	20.09	21.09	22.11	23.11	00.37	
760 Stuttgart Hbf	an	06.07	06.46	07.23		08.08	09.08	09.38	10.38	11.38	12.38	12.38		15.38	16.38	17.38	18.38	19.38	20.38	21.38	22.38	23.38			
- Busbahnhof	ab	05.19	05.55	06.31	07.07	07.58	08.44	09.44	10.44	11.50	11.55	12.37	13.32	14.43	15.46	16.43	17.43	18.43	19.43	20.43	21.43				
- Stadthalle/Hallenbad	05.20	05.56	06.32	07.08	07.59	08.45	09.45	10.45	11.51	11.56	12.38	13.33	14.45	15.47	16.45	17.45	18.45	19.45	20.45	21.45					
- Rathaus	05.21	05.57	06.33	07.09	08.00	08.46	09.46	10.46	11.52	11.57	12.39	13.34	14.46	15.48	16.46	17.46	18.46	19.46	20.46	21.46					
- Lindenstr.	05.22	05.58	06.34	07.10	08.01	08.47	09.47	10.47	11.53	11.58	12.40	13.35	14.47	15.49	16.47	17.47	18.47	19.47	20.47	21.47					
- Säbühl	05.24	06.00	06.37	07.13	08.03	08.50	09.50	10.50	11.56	12.01	12.43	13.38	14.50	15.52	16.50	17.50	18.50	19.50	20.50	21.50					
- Hölzleweg	05.25	06.01	06.38	07.14	08.04	08.51	09.51	10.51	11.57	12.02	12.44	13.39	14.51	15.53	16.51	17.51	18.51	19.51	20.51	21.51					
- Einsteinstr.	05.26	06.02	06.39	07.15	08.05	08.52	09.52	10.52	11.58	12.03	12.45	13.40	14.52	15.54	16.52	17.52	18.52	19.52	20.52	21.52					
- Harthölzle	05.27	06.03	06.40	07.16	08.06	08.53	09.53	10.53	11.59	12.04	12.46	13.41	14.53	15.55	16.53	17.53	18.53	19.53	20.53	21.53					

ZEICHENERKLÄRUNG: RQ = Anmeldefahrt, Anmeldung mind. 60 Min. vor Abfahrt, Tel. 07125 / 40 72 40 V7 = nur Nächte Fr/Sa, auch 09./10.04., 30.04./01.05., 20./21.05. und 10./11.06.2020
 F = nur an schulfreien Tagen S = nur an Schultagen T05 = nur freitags
 ▶ = hält nur zum Einsteigen ◀ = hält nur zum Aussteigen

		Samstag														Sonn-/Feiertag											
VERKEHRSBESCHRÄNKUNG																A26	A26	A26	A26	RQ	RQ	RQ					
HINWEISE																											
Grafenberg Ärztehaus																				22,42	23,42	10,42 11,42 12,42					
- Brunnäcker	06.29	07.29	08.29	09.29	11.29	13.29	15.29	17.29	19.29	20.29	21.29	22.42	23.42														
- Ziegelwasenstraße	06.32	07.32	08.32	09.32	10.32	11.32	12.32	13.32	14.32	15.32	16.32	17.32	18.32	19.32	20.32	21.32											
- Metzinger Straße	06.33	07.33	08.33	09.33	10.33	11.33	12.33	13.33	14.33	15.33	16.33	17.33	18.33	19.33	20.33	21.33	22,45	23,45									
- Neugreuth Ulmenweg	06.34	07.34	08.34	09.34	10.34	11.34	12.34	13.34	14.34	15.34	16.34	17.34	18.34	19.34	20.34	21.34	22,46	23,46									
- Florianplatz	06.35	07.35	08.35	09.35	10.35	11.35	12.35	13.35	14.35	15.35	16.35	17.35	18.35	19.35	20.35	21.35	22,46	23,46									
- Akazienweg	06.36	07.36	08.36	09.36	10.36	11.36	12.36	13.36	14.36	15.36	16.36	17.36	18.36	19.36	20.36	21.36	22,47	23,47									
- Schule	06.37	07.37	08.37	09.37	10.37	11.37	12.37	13.37	14.37	15.37	16.37	17.37	18.37	19.37	20.37	21.37	22,47	23,47									
- Metzinger Im Millert	06.38	07.38	08.38	09.38	10.38	11.38	12.38	13.38	14.38	15.38	16.38	17.38	18.38	19.38	20.38	21.38	22,48	23,48									
- Grafenberger Str.	06.39	07.39	08.39	09.39	10.39	11.39	12.39	13.39	14.39	15.39	16.39	17.39	18.39	19.39	20.39	21.39	22,49	23,49									
- Buckenbühlstraße	06.40	07.40	08.40	09.40	10.40	11.40	12.40	13.40	14.40	15.40	16.40	17.40	18.40	19.40	20.40	21.40	22,49	23,49									
- Busbahnhof	an	06.42	07.42	08.42	09.42	10.42	11.42	12.42	13.42	14.42	15.42	16.42	17.42	18.42	19.42	20.42	21.42	22.50	23.50								
760 Metzingen	ab	07.21	08.05	09.05	09.50	11.05	11.50	13.05	13.50	15.05	15.50	17.05	17.50	19.05	19.50	20.50	22.05	23.05	00.05								
760 Reutlingen Hbf	an	07.28	08.11	09.12	09.56	11.11	11.57	13.11	13.57	15.12	15.56	17.11	17.56	19.11	19.57	20.56	22.13	23.11	00.11								
760 Metzingen	ab	07.55	08.55	09.55	10.55	11.55	12.55	13.55	14.55	15.55	16.55	17.55	18.55	19.55	20.55	21.57	22.57	00.21									
760 Wendlingen	an	08.09	09.09	10.09	11.09	12.09	13.09	14.09	15.09	16.09	17.09	18.09	19.09	20.09	21.09	22.11	23.11	00.37									
760 Stuttgart Hbf	an	08.38	09.38	10.38	11.38	12.38	13.38	14.38	15.38	16.38	17.38	18.38	19.38	20.38	21.38	22.38	23.39										
- Busbahnhof	ab	06.43	07.43	08.43	09.43	10.43	11.43	12.43	13.43	14.43	15.43	16.43	17.43	18.43	19.43	20.43	21.43										
- Stadthalle/Hallenbad	06.45	07.45	08.45	09.45	10.45	11.45	12.45	13.45	14.45	15.45	16.45	17.45	18.45	19.45	20.45	21.45											
- Rathaus	06.46	07.46	08.46	09.46	10.46	11.46	12.46	13.46	14.																		



202

Harthölzle - Metzingen - Neugreuth - Grafenberg



Bader Reisen GmbH, Albstraße 18, 72661 Grafenberg, Tel.: 07123 / 93 34 0, Fax: 07123 / 93 34 33
Fa. Mini Car Bad Urach Ronald Griesinger e. K., Münsinger Straße 20, 72574 Bad Urach, Tel.: 07125/407240

Table with columns for departure/arrival times and days of the week (F, S). Includes sections for 'Montag - Freitag' and 'VERKEHRSBESCHRÄNKUNG HINWEISE'. Lists routes like Metzingen Harthölzle, Stuttgart Hbf, and Grafenberg Metzingen Straße.

ZEICHENERKLÄRUNG: RQ = Anmeldefahrt, Anmeldung mind. 60 Min. vor Abfahrt, Tel. 07125 / 40 72 40 F = nur an schulfreien Tagen S = nur an Schultagen T05 = nur freitags

Table with columns for departure/arrival times and days of the week (V13, V7, A26). Includes sections for 'Montag - Freitag' and 'Samstag'. Lists routes like Metzingen Harthölzle, Stuttgart Hbf, and Grafenberg Metzingen Straße.

ZEICHENERKLÄRUNG: RQ = Anmeldefahrt, Anmeldung mind. 60 Min. vor Abfahrt, Tel. 07125 / 40 72 40 V13 = nicht Nächte an Feiertagen V7 = nur Nächte Fr/Sa, auch 09./10.04., 30.04./01.05., 20./21.05. und 10./11.06.2020 A26 = nicht 24. und 31.12.

Table with columns for departure/arrival times and days of the week (Sonn-/Feiertag). Includes sections for 'Samstag' and 'Sonn-/Feiertag'. Lists routes like Metzingen Busbahnhof, Stuttgart Hbf, and Grafenberg Metzingen Straße.

ZEICHENERKLÄRUNG: RQ = Anmeldefahrt, Anmeldung mind. 60 Min. vor Abfahrt, Tel. 07125 / 40 72 40

Anlage 21: Fahrplan Linie 203



203

Mittelstadt - Riederich - Metzingen - Neugreuth

LUTZ

Wilhelm Lutz Omnibusverkehr GmbH, Schießwiesenstr. 17, 72766 Reutlingen, Tel.: 07127 / 81 13 0, Fax: 07127 / 81 13 13
 Fa. Mini Car Bad Urach Ronald Griesinger e. K., Münsinger Straße 20, 72574 Bad Urach, Tel.: 07125/407240

Montag - Freitag																					
VERKEHRSBESCHRÄNKUNG	S				S				S				S								
HINWEISE	RQ RQ RQ RQ																				
Mittelstadt Rathaus	05.33	06.04	06.33	07.33	08.33	09.33	10.33	11.15	11.33	12.55	13.33	14.33	15.28	16.05	16.28	17.30	18.10				
- Stadtstraße	05.33	06.04	06.33	07.33	08.33	09.33	10.33	11.15	11.33	12.55	13.33	14.33	15.28	16.05	16.28	17.30	18.10				
- Riedericher Str.	05.34	06.05	06.34	07.34	08.34	09.34	10.34	11.16	11.34	12.56	13.34	14.34	15.29	16.06	16.29	17.31	18.11				
- Metzinger Straße	05.35	06.07	06.36	07.36	08.36	09.36	10.36	11.18	11.36	12.58	13.36	14.36	15.31	16.08	16.31	17.33	18.13				
Riederich Mittelstädter Str.	05.36	06.09	06.39	07.38	08.38	09.38	10.38	11.20	11.38	13.00	13.38	14.38	15.33	16.10	16.33	17.35	18.15				
- Stuttgarter Straße	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅				
- Rathaus	05.36	06.09	06.39	07.38	08.38	09.38	10.38	11.20	11.38	13.00	13.38	14.38	15.33	16.10	16.33	17.35	18.15				
- Mitte	05.37	06.11	06.41	07.40	08.40	09.40	10.40	11.22	11.40	13.02	13.40	14.40	15.35	16.12	16.35	17.37	18.17				
- Kirche	05.37	06.11	06.41	07.40	08.40	09.40	10.40	11.22	11.40	13.02	13.40	14.40	15.35	16.12	16.35	17.37	18.17				
- Mühlstraße	05.38	06.12	06.42	07.41	08.41	09.41	10.41	11.23	11.41	13.03	13.41	14.41	15.36	16.13	16.36	17.38	18.18				
Metzingen Gutenbergstr. Mitte	05.39	06.13	06.44	07.42	08.42	09.42	10.42	11.24	11.42	13.04	13.42	14.42	∅	∅	∅	∅	∅				
- Senefelderstr.	05.40	06.14	06.45	07.43	08.43	09.43	10.43	11.25	11.43	13.05	13.43	14.43	∅	∅	∅	∅	∅				
- Gewerbeschule	05.41	06.15	06.46	07.44	08.44	09.44	10.44	11.26	11.44	13.06	13.44	14.44	∅	∅	∅	∅	∅				
- Diesellstr.	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅	15.42	16.19	16.42	∅	∅				
- Stadtwerke	05.42	06.16	06.47	07.45	08.45	09.45	10.45	11.27	11.45	13.07	13.45	14.45	15.45	16.22	16.45	17.46	18.22				
- Fr.-Herrmann-Platz	05.43	06.17	06.48	07.46	08.46	09.46	10.46	11.28	11.46	13.08	13.46	14.46	15.46	16.23	16.46	17.47	18.23				
- Rathaus	05.44	06.18	06.49	07.47	08.47	09.47	10.47	11.29	11.47	13.09	13.47	14.47	15.47	16.24	16.47	17.48	18.24				
- Stadthalle/Hallenbad	05.45	06.19	06.50	07.48	08.48	09.48	10.48	11.30	11.48	13.10	13.48	14.48	15.48	16.25	16.48	17.49	18.25				
- Busbahnhof	an	05.47	06.21	06.52	07.50	08.50	09.50	10.50	11.32	11.50	13.12	13.50	14.50	15.50	16.27	16.50	17.50	18.27			
760 Metzingen	ab	05.54	06.04	06.57	07.55	08.55	09.55	10.55	11.39	11.55	13.55	14.55	15.55	16.39	16.55	17.55	18.39	20.55	21.57	22.57	
760 Wendlingen	an	06.08	∅	07.11	08.09	09.09	10.09	11.09	11.55	12.09	14.09	15.09	16.09	16.55	17.09	18.09	18.55	21.09	22.11	23.11	
760 Stuttgart Hbf	an	06.38	07.10	07.38	08.38	09.38	10.38	11.38	∅	∅	14.38	15.38	16.38	∅	∅	17.38	18.38	∅	21.38	22.38	23.39
- Busbahnhof	ab	05.47	∅	06.55	07.50	08.50	09.50	10.50	11.32	11.50	13.50	14.50	15.50	16.27	16.50	∅	∅	∅	∅	∅	18.27
- Buckenbühlstraße	05.49	∅	06.57	07.52	08.52	09.52	10.52	11.34	11.52	13.52	14.52	15.52	16.29	16.52	∅	∅	∅	∅	∅	∅	18.29
- Grafenberger Str.	05.49	∅	06.57	07.52	08.52	09.52	10.52	11.34	11.52	13.52	14.52	15.52	16.29	16.52	∅	∅	∅	∅	∅	∅	18.29
- Im Millert	05.50	∅	06.58	07.53	08.53	09.53	10.53	11.35	11.53	13.53	14.53	15.53	16.30	16.53	∅	∅	∅	∅	∅	∅	18.30
Neugreuth Schule	05.51	∅	06.59	07.54	08.54	09.54	10.54	11.36	11.54	13.53	14.54	15.54	16.31	16.54	∅	∅	∅	∅	∅	∅	18.31
- Akazienweg	05.51	∅	06.59	07.54	08.54	09.54	10.54	11.37	11.54	13.54	14.54	15.54	16.31	16.54	∅	∅	∅	∅	∅	∅	18.31
- Florianplatz	05.52	∅	07.00	07.55	08.55	09.55	10.55	11.38	11.55	13.55	14.55	15.55	16.32	16.55	∅	∅	∅	∅	∅	∅	18.32
- Ulmenweg	05.53	∅	07.01	07.56	08.56	09.56	10.56	11.39	11.56	13.56	14.56	15.56	16.33	16.56	∅	∅	∅	∅	∅	∅	18.33

ZEICHENERKLÄRUNG: RQ = Anmeldefahrt, Anmeldung mind. 60 Min. vor Abfahrt, Tel. 07125 / 40 72 40 S = nur an Schultagen
 ▶ = hält nur zum Einsteigen ◀ = hält nur zum Aussteigen

Samstag																					
HINWEISE	RQ RQ RQ RQ RQ RQ RQ																				
Mittelstadt Rathaus	07.33	08.33	09.33	10.33	11.33	12.33	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅
- Stadtstraße	07.33	08.33	09.33	10.33	11.33	12.33	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅
- Riedericher Str.	07.34	08.34	09.34	10.34	11.34	12.34	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅
- Metzinger Straße	07.36	08.36	09.36	10.36	11.36	12.36	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅
Riederich Mittelstädter Str.	07.38	08.38	09.38	10.38	11.38	12.38	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅
- Stuttgarter Straße	∅	∅	∅	∅	∅	∅	17.45	18.45	19.45	20.45	21.45	22.45	23.45	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅
- Rathaus	07.38	08.38	09.38	10.38	11.38	12.38	▶17.45	▶18.45	▶19.45	▶20.45	▶21.45	▶22.45	▶23.45	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅
- Mitte	07.39	08.39	09.39	10.39	11.39	12.39	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅
- Kirche	07.40	08.40	09.40	10.40	11.40	12.40	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅
- Mühlstraße	07.41	08.41	09.41	10.41	11.41	12.41	▶17.46	▶18.46	▶19.46	▶20.46	▶21.46	▶22.46	▶23.46	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅
Metzingen Gutenbergstr. Mitte	07.41	08.41	09.41	10.41	11.41	12.41	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅
- Senefelderstr.	07.42	08.42	09.42	10.42	11.42	12.42	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅
- Gewerbeschule	07.44	08.44	09.44	10.44	11.44	12.44	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅
- Stadtwerke	07.45	08.45	09.45	10.45	11.45	12.45	◀17.48	◀18.48	◀19.48	◀20.48	◀21.48	◀22.48	◀23.48	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅
- Fr.-Herrmann-Platz	07.46	08.46	09.46	10.46	11.46	12.46	◀17.48	◀18.48	◀19.48	◀20.48	◀21.48	◀22.48	◀23.48	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅
- Rathaus	07.47	08.47	09.47	10.47	11.47	12.47	◀17.49	◀18.49	◀19.49	◀20.49	◀21.49	◀22.49	◀23.49	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅
- Stadthalle/Hallenbad	07.48	08.48	09.48	10.48	11.48	12.48	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅
- Busbahnhof	an	07.50	08.50	09.50	10.50	11.50	12.50	17.50	18.50	19.50	20.50	21.50	22.50	23.50	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅
760 Metzingen	ab	07.55	08.55	09.55	10.55	11.55	12.55	17.55	18.55	19.55	20.55	21.57	22.57	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅
760 Wendlingen	an	08.09	09.09	10.09	11.09	12.09	13.09	18.09	19.09	20.09	21.09	22.11	23.11	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅
760 Stuttgart Hbf	an	08.38	09.38	10.38	11.38	12.38	13.38	18.38	19.38	20.38	21.38	22.38	23.39	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅
- Busbahnhof	ab	07.50	08.50	09.50	10.50	11.50	12.50	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅
- Buckenbühlstraße	07.52	08.52	09.52	10.52	11.52	12.52	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅
- Grafenberger Str.	07.52	08.52	09.52	10.52	11.52	12.52	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅
- Im Millert	07.53	08.53	09.53	10.53	11.53	12.53	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅
Neugreuth Schule	07.54	08.54	09.54	10.54	11.54	12.54	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅
- Akazienweg	07.54	08.54	09.54	10.54	11.54	12.54	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅
- Florianplatz	07.55	08.55	09.55	10.55	11.55	12.55	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅
- Ulmenweg	07.56	08.56	09.56	10.56	11.56	12.56	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅

ZEICHENERKLÄRUNG: RQ = Anmeldefahrt, Anmeldung mind. 60 Min. vor Abfahrt, Tel. 07125 / 40 72 40
 ▶ = hält nur zum Einsteigen ◀ = hält nur zum Aussteigen

Sonn-/Feiertag															
HINWEISE	RQ RQ RQ RQ RQ RQ RQ														
Riederich Stuttgarter Straße	09.45	10.45	11.45	12.45	13.45	14.45	15.45	16.45	17.45	18.45	19.45	20.45	21		



203

Neugreuth - Metzingen - Riederich - Mittelstadt

LUTZ

Wilhelm Lutz Omnibusverkehr GmbH, Schießwiesenstr. 17, 72766 Reutlingen, Tel.: 07127 / 81 13 0, Fax: 07127 / 81 13 13
Fa. Mini Car Bad Urach Ronald Griesinger e. K., Münsinger Straße 20, 72574 Bad Urach, Tel.: 07125/407240

Table with columns for departure times and days of the week (S, F, S, S, S, S). Includes routes like Neugreuth Ulmenweg, Metzingen Im Millert, and 760 Stuttgart Hbf.

ZEICHENERKLÄRUNG: RQ = Anmeldefahrt, Anmeldung mind. 60 Min. vor Abfahrt, Tel. 07125 / 40 72 40 V13 = nicht Nächte an Feiertagen F = nur an schulfreien Tagen S = nur an Schultagen

Table with columns for departure times and days of the week (Montag - Freitag, Samstag). Includes routes like Neugreuth Ulmenweg, Metzingen Im Millert, and 760 Stuttgart Hbf.

ZEICHENERKLÄRUNG: RQ = Anmeldefahrt, Anmeldung mind. 60 Min. vor Abfahrt, Tel. 07125 / 40 72 40 V13 = nicht Nächte an Feiertagen

Table with columns for departure times and days of the week (Sonn-/Feiertag). Includes routes like 760 Stuttgart Hbf, Metzingen Busbahnhof, and Riederich Mühlstraße.

ZEICHENERKLÄRUNG: RQ = Anmeldefahrt, Anmeldung mind. 60 Min. vor Abfahrt, Tel. 07125 / 40 72 40

Weitere Fahrten Metzingen-Riederich siehe Linie 197 (Haussmann & Bauer).

Anlage 22 Neue Liniennomenklatur

Linienbündel / Bereich		Metzingen
Bisherige Liniennummer	Neue Liniennummer	Linienverlauf
201	201	Glems – Metzingen
202	202	Grafenberg – Metzingen
203	203	Mittelstadt – Riederich – Metzingen

Linienbündel / Bereich		Münsingen – St. Johann
Bisherige Liniennummer	Neue Liniennummer	Linienverlauf
7606	210	Reutlingen – Engstingen – Münsingen
5301	210	Schülerverkehr Holzelfingen
212	212	Münsingen – Trailfingen – Münsingen
7644	215	St. Johann – Reutlingen
7643	216	Bad Urach – St. Johann – Münsingen
107	217	Würtingen – Gächingen – Gomadingen
X2	X2	Münsingen – Bad Urach

Linienbündel / Bereich		Sonnenalb
Bisherige Liniennummer	Neue Liniennummer	Linienverlauf
102	221	Erpfingen – Engstingen – Reutlingen
7635	225	Reutlingen – Sonnenbühl – Burladingen
5309	225	Schülerverkehr Sonnenbühl

Linienbündel / Bereich		Trochtelfingen
Bisherige Liniennummer	Neue Liniennummer	Linienverlauf
400	220	Reutlingen – Gammertingen
400Z	222	Gammertingen – Trochtelfingen

Linienbündel / Bereich		Bad Urach
Bisherige Liniennummer	Neue Liniennummer	Linienverlauf
7646	230	Bad Urach – Laichingen (– Ulm)
5341	230	Schülerverkehr Römerstein und Wittlingen
172	232	Hülben – Böhringen/Erkenbrechtsweiler
173	233	Grabenstetten – Bad Urach

7640	234	Metzingen – Bad Urach
100	235	Reutlingen – Eningen – Glems – Bad Urach – Hülben – Erkenbrechtsweiler/Grabenstetten
101	284	Ortsverkehr Dettingen

Linienbündel		Südlicher Landkreis
Bisherige Liniennummer	Neue Liniennummer	Linienverlauf
260	260	Reutlingen – Zwiefalten – Riedlingen
261	261	Hayingen – Hohenstein – Engstingen
262	262	Upflamör – Zwiefalten
264	264	Münsingen – Eglingen – Ehestetten – Steinhilben
265	265	Münsingen – Zwiefalten – Riedlingen
267	267	Pfronstetten – Zwiefalten
268	268	Ringverkehr Hayingen
A26, A27, A28	A26, A27, A28	Anmeldeverkehre

Linienbündel		Weitere Regionalbuslinien , Freizeitlinien, Stadt- und Ortsverkehre
Bisherige Liniennummer	Neue Liniennummer	Linienverlauf
X3	X3	Pfullingen – Reutlingen – Stuttgart Flughafen/Messe
N20	N20	Nacht-Anmeldeverkehr Reutlingen – Metzingen – Bad Urach
N21	N21	Nacht-Anmeldeverkehr Reutlingen – Metzingen – Riederich
N22	N22	Nacht-Anmeldeverkehr Pfullingen – Lichtenstein
108	283	Stadtverkehr Bad Urach
555	295	Reutlingen – Gönningen – Erpfingen – Engstingen (SonnenalbExpress)
297	297	Ehingen – Zwiefalten - Münsingen (Rad-Wanderbus Lautertal)
298	298	Münsingen – Auingen – Trailfingen (Biosphärenbus Schwäbische Alb)
331	331	Münsingen – Ehingen
333	333	(Münsingen –) Mehrstetten – Schelklingen
335	335	Münsingen – Laichingen
7662	213	Münsingen – Mehrstetten – Dürrenstetten

Stand: 31.07.2020

Anlage 23
Kategorisierung der Bushaltestellen im Landkreis Reutlingen

Stadt/Gemeinde	Teilort	Name der Haltestelle	Kategorie	bereits barrierefrei	Bemerkungen
Bad Urach	Bad Urach	Am Schönblick	A	-	barrierefreier Ausbau vorgesehen bis 2025; Haltestelle liegt am Hang, Möglichkeit des barrierefreien Ausbaus ist zu prüfen
Bad Urach	Bad Urach	Amanduskirche	A	-	barrierefreier Ausbau vorgesehen bis 2022
Bad Urach	Bad Urach	Elsach Center	A	-	barrierefreier Ausbau vorgesehen bis 2025; Haltestelle liegt auf einem Privatgrundstück; Erhöhung des Bordsteins ist technisch schwierig, Möglichkeit des barrierefreien Ausbaus ist zu prüfen
Bad Urach	Bad Urach	Ermstaklinik	A	-	barrierefreier Ausbau vorgesehen bis 2022; an einem Haltepunkt kann aufgrund eines Parkplatzes die Barrierefreiheit nicht hergestellt werden
Bad Urach	Bad Urach	Georgisiedlung	A	teilweise barrierefrei	-
Bad Urach	Bad Urach	Hans-Reyhing-Weg	A	-	barrierefreier Ausbau vorgesehen bis 2025
Bad Urach	Bad Urach	Katholische Kirche	A	-	barrierefreier Ausbau vorgesehen bis 2025
Bad Urach	Bad Urach	Marktplatz	A	-	Haltestelle besitzt keinen Bordstein, Möglichkeit des barrierefreien Ausbaus ist zu prüfen
Bad Urach	Bad Urach	Minimaxstraße	A	-	barrierefreier Ausbau vorgesehen bis 2025; Möglichkeit des barrierefreien Ausbaus ist aufgrund von Parkplätzen und Einfahrten noch zu prüfen
Bad Urach	Bad Urach	Sirchinger Straße	A	-	Realisierung der Barrierefreiheit am Haltepunkt in Richtung Bad Urach voraussichtlich Mitte November 2020
Bad Urach	Bad Urach	Thermalbad	A	-	barrierefreier Ausbau vorgesehen bis 2022
Bad Urach	Bad Urach	ZOB	A	-	barrierefreier Ausbau vorgesehen bis 2025
Bad Urach	Hengen	Hengen Rathaus	A	-	barrierefreier Ausbau vorgesehen bis 2025
Bad Urach	Seeburg	Seeburg	A	-	barrierefreier Ausbau vorgesehen bis 2025
Bad Urach	Sirchingen	Sirchingen Kirche	A	-	barrierefreier Ausbau vorgesehen bis 2025
Bad Urach	Wittlingen	Wittlingen Uracher Straße	A	-	barrierefreier Ausbau vorgesehen bis 2025
Bad Urach	Bad Urach	Adalbert-Stifter-Straße	B	-	barrierefreier Ausbau vorgesehen bis 2025
Bad Urach	Bad Urach	Altstadt	B	-	-
Bad Urach	Bad Urach	Braike	B	-	barrierefreier Ausbau vorgesehen bis 2030
Bad Urach	Bad Urach	Braikestraße	B	-	barrierefreier Ausbau ist aufgrund geringen Platzes nicht möglich
Bad Urach	Bad Urach	Breitensteinstraße	B	-	barrierefreier Ausbau ist aufgrund der Lage (Kurvenbereich) nicht möglich
Bad Urach	Bad Urach	Dicker Turm	B	-	barrierefreier Ausbau vorgesehen bis 2025
Bad Urach	Bad Urach	Eckisstraße	B	-	barrierefreier Ausbau vorgesehen bis 2025
Bad Urach	Bad Urach	Eichhaldestraße	B	-	-
Bad Urach	Bad Urach	Elsachsiedlung	B	-	barrierefreier Ausbau vorgesehen bis 2030
Bad Urach	Bad Urach	Elsachstraße	B	-	barrierefreier Ausbau vorgesehen bis 2025
Bad Urach	Bad Urach	Geirenbadstraße	B	-	-
Bad Urach	Bad Urach	Gymnasium	B	-	barrierefreier Ausbau vorgesehen bis 2025
Bad Urach	Bad Urach	Hangweg	B	-	barrierefreier Ausbau vorgesehen bis 2025
Bad Urach	Bad Urach	Im Kolzental	B	-	barrierefreier Ausbau ist aufgrund der Hanglage nicht möglich
Bad Urach	Bad Urach	Im Unterwässer	B	-	-
Bad Urach	Bad Urach	Jägerhaus	B	-	barrierefreier Ausbau ist aufgrund geringen Platzes nicht möglich

Bad Urach	Bad Urach	Kernerstraße	B	-	barrierefreier Ausbau ist aufgrund geringen Platzes nicht möglich
Bad Urach	Bad Urach	Kurmittelhaus	B	-	barrierefreier Ausbau vorgesehen bis 2025
Bad Urach	Bad Urach	Mauchentalstraße	B	-	barrierefreier Ausbau vorgesehen bis 2030
Bad Urach	Bad Urach	Neuffener Straße	B	-	barrierefreier Ausbau vorgesehen bis 2025
Bad Urach	Bad Urach	Pläthhof	B	-	barrierefreier Ausbau vorgesehen bis 2030
Bad Urach	Bad Urach	Sirchinger Straße	B	-	barrierefreier Ausbau des Haltepunktes in Richtung Münsingen vorgesehen bis 2030
Bad Urach	Bad Urach	Teckstraße	B	-	barrierefreier Ausbau vorgesehen bis 2030; Möglichkeit des barrierefreien Ausbaus ist aufgrund des geringen Platzes noch zu prüfen
Bad Urach	Bad Urach	Umlandstraße	B	-	-
Bad Urach	Bad Urach	Wasserfall	B	-	barrierefreier Ausbau vorgesehen bis 2025
Bad Urach	Hengen	Hengen Anemonenweg	B	-	barrierefreier Ausbau vorgesehen bis 2030
Bad Urach	Hengen	Hengen Industriegebiet	B	-	barrierefreier Ausbau vorgesehen bis 2030
Bad Urach	Hengen	Hengen Morgenacker	B	-	barrierefreier Ausbau vorgesehen bis 2030
Bad Urach	Sirchingen	Sirchingen Hirtenbuckel	B	-	barrierefreier Ausbau vorgesehen bis 2030
Bad Urach	Wittlingen	Wittlingen Gewerbegebiet	B	-	barrierefreier Ausbau vorgesehen bis 2030
Bad Urach	Wittlingen	Wittlingen Rathaus	B	-	barrierefreier Ausbau vorgesehen bis 2030
Bad Urach	Wittlingen	Wittlingen Schule	B	-	barrierefreier Ausbau vorgesehen bis 2030
Bad Urach	Wittlingen	Wittlingen Winkeltriebweg	B	-	in Zuständigkeit des Landkreises; Möglichkeit des barrierefreien Ausbaus ist noch zu prüfen
Bad Urach	Bad Urach	Bleiche	-	-	Zuständigkeit ist zwischen der Stadt Bad Urach und dem Bund noch zu klären
Bad Urach	Bad Urach	Bruderhaus Diakonie	-	-	Zuständigkeit ist zwischen der Stadt Bad Urach und dem Bund noch zu klären
Bad Urach	Bad Urach	Enge	-	-	Zuständigkeit ist zwischen der Stadt Bad Urach und dem Bund noch zu klären
Bad Urach	Bad Urach	Georgenau	-	-	Zuständigkeit ist zwischen der Stadt Bad Urach und dem Bund noch zu klären
Bad Urach	Bad Urach	Hohenwittlingen	-	-	Zuständigkeit ist zwischen der Stadt Bad Urach und dem Bund noch zu klären
Bad Urach	Bad Urach	Kraftwerk	-	-	Zuständigkeit ist zwischen der Stadt Bad Urach und dem Bund noch zu klären
Dettingen	Dettingen	Freibad	A	teilweise barrierefrei	-
Dettingen	Dettingen	Mitte	A	-	-
Dettingen	Dettingen	Mühleplatz	A	teilweise barrierefrei	-
Dettingen	Dettingen	Schwölbogen	A	teilweise barrierefrei	-
Dettingen	Dettingen	Am Heiligenbrunnen	B	-	-
Dettingen	Dettingen	Beethovenstraße	B	-	-
Dettingen	Dettingen	Brucknerstraße	B	-	-
Dettingen	Dettingen	Gsaidt	B	-	-
Dettingen	Dettingen	Hammerweg	B	-	-
Dettingen	Dettingen	J.-S.-Bach-Straße	B	-	-
Dettingen	Dettingen	Kappishäuser Straße	B	-	-
Dettingen	Dettingen	Lehen	B	-	-
Dettingen	Dettingen	Nürtinger Straße	B	-	-
Dettingen	Dettingen	Schillerschule	B	-	-
Dettingen	Dettingen	Bleiche	-	-	Zuständigkeit ist zwischen der Gemeinde Dettingen und dem Bund noch zu klären

Engstingen	Großengstingen	Kleingstinger Str. "Stachus"	A	-	barrierefreier Ausbau vorgesehen bis 2022
Engstingen	Großengstingen	Schulzentrum	A	-	barrierefreier Ausbau vorgesehen bis 2022
Engstingen	Großengstingen	Sonnenhalde	A	-	barrierefreier Ausbau vorgesehen bis 2022
Engstingen	Großengstingen	Trochtelfinger Str.	A	-	barrierefreier Ausbau vorgesehen bis 2022
Engstingen	Kleingstingen	Ehem. Rathaus	A	-	barrierefreier Ausbau vorgesehen bis 2022
Engstingen	Kleingstingen	Friedhof (Fahrtrichtung Hohenstein)	A	-	barrierefreier Ausbau vorgesehen bis 2022
Engstingen	Kleingstingen	Friedhof (Fahrtrichtung Reutlingen)	A	-	barrierefreier Ausbau vorgesehen bis 2021
Engstingen	Kleingstingen	Grundschule	A	-	barrierefreier Ausbau vorgesehen bis 2022
Engstingen	Großengstingen	Automuseum	B	-	barrierefreier Ausbau vorgesehen bis 2025
Engstingen	Großengstingen	Panoramastraße	B	-	barrierefreier Ausbau vorgesehen bis 2025
Engstingen	Kleingstingen	Bahnhof	B	-	barrierefreier Ausbau vorgesehen bis 2025
Engstingen	Kohlstetten	Ortsmitte	B	-	barrierefreier Ausbau vorgesehen bis 2025
Engstingen	Großengstingen	Haid Heuweg	-	-	Kategorisierung ist vom Bund noch vorzunehmen
Engstingen	Großengstingen	Haid Mitte	-	-	Kategorisierung ist vom Bund noch vorzunehmen
Engstingen	Großengstingen	Haidkapelle (B 313)	-	-	Zuständigkeit ist zwischen der Gemeinde Engstingen und dem Bund noch zu klären
Engstingen	Kohlstetten	Bahnhof	-	-	Zuständigkeit ist zwischen der Gemeinde Engstingen und dem Land noch zu klären
Eningen	Eningen	Bahnhofstraße	A	-	barrierefreier Ausbau vorgesehen bis Ende 2020
Eningen	Eningen	Eiflinger Straße	A	-	barrierefreier Ausbau vorgesehen bis Ende 2021
Eningen	Eningen	Friedrichstraße	A	-	barrierefreier Ausbau vorgesehen bis Ende 2021; der Haltepunkt in Richtung Eningen ist bereits barrierefrei ausgebaut
Eningen	Eningen	Lutherstr./Friedhof	A	-	barrierefreier Ausbau vorgesehen bis Ende 2020
Eningen	Eningen	Mörkestraße	A	-	barrierefreier Ausbau vorgesehen bis Ende 2021
Eningen	Eningen	Reuchlinstr.	A	▼	-
Eningen	Eningen	Reutlinger Straße	A	-	barrierefreier Ausbau vorgesehen bis Ende 2022
Eningen	Eningen	Scherbental	A	-	barrierefreier Ausbau vorgesehen bis Ende 2020
Eningen	Eningen	Schillerstraße	A	▼	-
Eningen	Eningen	Schützenhausplatz	A	-	barrierefreier Ausbau vorgesehen bis Ende 2022
Eningen	Eningen	Spitzwiesen	A	-	barrierefreier Ausbau vorgesehen bis Ende 2022
Eningen	Eningen	Sulzwiesenstraße	A	-	-
Eningen	Eningen	Weberei	A	-	barrierefreier Ausbau vorgesehen bis Ende 2022
Eningen	Eningen	Wenge	A	▼	-
Eningen	Eningen	Geißbergstraße	B	-	-
Eningen	Eningen	Hauptstraße	B	-	barrierefreier Ausbau ist aufgrund fehlenden Bordsteins und vorhandener Einfahrt nicht möglich
Eningen	Eningen	Langeäckerstraße	B	-	Standort der Haltestelle ist noch zu prüfen
Eningen	Eningen	Metzinger Straße	B	-	-
Eningen	Eningen	Schillerschule	B	-	Standort der Haltestelle ist noch zu prüfen
Eningen	Eningen	Eninger Weide	-	-	Kategorisierung ist vom Land noch vorzunehmen
Eningen	Eningen	Freibad	-	-	Zuständigkeit ist zwischen der Gemeinde Eningen und dem Land noch zu klären
Eningen	Eningen	Südbahnhof	-	-	Zuständigkeit ist zwischen der Gemeinde Eningen und dem Bund noch zu klären
Gomadingen	Gomadingen	Marbacher Straße	A	-	-
Gomadingen	Marbach	Gestüt	A	▼	-
Gomadingen	Dapfen	Kirchsteige	B	-	-

Gomadingen	Dapfen	Lautertalstraße	B	-	-	-
Gomadingen	Dapfen	Schlimenbühl	B	-	-	-
Gomadingen	Gomadingen	Bahnhofstraße	B	-	-	-
Gomadingen	Gomadingen	Schule	B	-	-	-
Gomadingen	Offenhausen	L 230	B	-	-	-
Gomadingen	Steingebronn	Dottinger Straße	B	-	-	-
Gomadingen	Steingebronn	Talwiesen	B	-	-	-
Gomadingen	Wasserstetten	L 249 Pfaffental	B	-	-	-
Gomadingen	Wasserstetten	Ortsmitte	B	-	-	-
Gomadingen	Marbach	Grafeneck	-	-	-	Zuständigkeit ist zwischen der Gemeinde Gomadingen und dem Land noch zu klären
Gomadingen	Marbach	L 247	-	-	-	Zuständigkeit ist zwischen der Gemeinde Gomadingen und dem Land noch zu klären
Grabenstetten	Grabenstetten	Kirche	A	-	-	-
Grabenstetten	Grabenstetten	Uracher Str.	A	-	-	-
Grabenstetten	Grabenstetten	Molke	B	-	-	-
Grabenstetten	Grabenstetten	Rathaus	B	-	-	-
Grafenberg	Grafenberg	Arztelhaus	B	-	-	Haltestelle wird nur vom Anmeldeverkehr bedient
Grafenberg	Grafenberg	Brunnacker	B	-	-	barrierefreier Ausbau vorgesehen bis Ende 2025
Grafenberg	Grafenberg	Metzinger Straße	B	-	-	in Zuständigkeit des Landkreises;
Grafenberg	Grafenberg	Ziegelwasenstraße	B	-	-	Möglichkeit des barrierefreien Ausbaus ist noch zu prüfen
Hayingen	Hayingen	Holzgasse	A	-	-	barrierefreier Ausbau vorgesehen bis Ende 2025
Hayingen	Hayingen	Schule (Fahrtrichtung Münsingen)	A	-	-	-
Hayingen	Hayingen	Zwiefalter Straße	A	-	-	-
Hayingen	Anhausen	Anhausen	B	-	-	barrierefreier Ausbau vorgesehen bis 2027
Hayingen	Anhausen	Kochstetten	B	-	-	-
Hayingen	Ehestetten	Hauptstraße (Fahrtrichtung Egingen)	B	-	-	-
Hayingen	Ehestetten	Hauptstraße (Fahrtrichtung Hayingen)	B	-	-	-
Hayingen	Ehestetten	Haus der Lilie	B	-	-	-
Hayingen	Ehestetten	Hof Broß	B	-	-	in Zuständigkeit des Landkreises;
Hayingen	Ehestetten	Maxfelden	B	-	-	Möglichkeit des barrierefreien Ausbaus ist noch zu prüfen
Hayingen	Hayingen	Am Alenberg	B	-	-	in Zuständigkeit des Landkreises;
Hayingen	Hayingen	Münsinger Straße	B	-	-	Möglichkeit des barrierefreien Ausbaus ist noch zu prüfen
Hayingen	Hayingen	Oberwülzingen	B	-	-	-
Hayingen	Hayingen	Schule (Fahrtrichtung Zwiefalten)	B	-	-	-
Hayingen	Hayingen	Wimsen	B	-	-	-
Hayingen	Indelhausen	Indelhausen	B	-	-	barrierefreier Ausbau vorgesehen bis 2027
Hayingen	Indelhausen	Mühlstraße	B	-	-	barrierefreier Ausbau ist aufgrund einer Hofeinfahrt nicht möglich
Hayingen	Münzdorf	Münzdorf Ortsmitte	B	-	-	barrierefreier Ausbau vorgesehen bis 2027
Hayingen	Münzdorf	Talblick	B	-	-	-
Hayingen	Münzdorf	Weiler	B	-	-	in Zuständigkeit des Landkreises;
Hayingen	Hayingen	Schloß Ehrenfels	-	-	-	Möglichkeit des barrierefreien Ausbaus ist noch zu prüfen
Hayingen	Hayingen	Wimsener Höhle	-	-	-	Zuständigkeit ist zwischen der Stadt Hayingen und dem Land noch zu klären
						Kategorisierung ist vom Land noch vorzunehmen

Hohenstein	Bernloch	Bernloch Marktstraße (Fahrtrichtung Wolfsbühl)	A	-	-
Hohenstein	Oberstetten	Oberstetten Burgstraße (Fahrtrichtung In Grubwiesen)	A	-	-
Hohenstein	Bernloch	Bernloch Marktstraße (Fahrtrichtung B 312)	B	-	-
Hohenstein	Bernloch	Wolfsbühl (Fahrtrichtung B 312)	B	-	-
Hohenstein	Bernloch	Wolfsbühl (Fahrtrichtung Ortsmitte)	B	-	-
Hohenstein	Eglingen	Eglingen Gartenstraße (Fahrtrichtung Ehestetten)	B	-	-
Hohenstein	Eglingen	Eglingen Gartenstraße (Fahrtrichtung Ödenwaldstetten)	B	-	-
Hohenstein	Eglingen	Schloßstraße (Fahrtrichtung Ödenwaldstetten)	B	-	-
Hohenstein	Eglingen	Schloßstraße, (Fahrtrichtung Ortsmitte)	B	-	-
Hohenstein	Meidelstetten	Hauptstraße (Fahrtrichtung Bernloch)	B	-	-
Hohenstein	Meidelstetten	Hauptstraße (Fahrtrichtung Steinhilben)	B	-	-
Hohenstein	Meidelstetten	Schulstraße (Fahrtrichtung Oberstetten)	B	-	-
Hohenstein	Meidelstetten	Schulstraße (Fahrtrichtung Ortsmitte)	B	-	-
Hohenstein	Oberstetten	Burgstraße (Fahrtrichtung B 312)	B	-	-
Hohenstein	Oberstetten	Hohensteinschule	B	-	-
Hohenstein	Oberstetten	In Grubwiesen (Fahrtrichtung Ortsmitte)	B	-	-
Hohenstein	Oberstetten	In Grubwiesen (Fahrtrichtung Ortsmitte)	B	-	-
Hohenstein	Ödenwaldstetten	Im Dorf (Fahrtrichtung Bernloch)	B	-	-
Hohenstein	Ödenwaldstetten	Im Dorf (Fahrtrichtung Eglingen)	B	-	-
Hohenstein	Ödenwaldstetten	Oberstetter Straße (Fahrtrichtung Oberstetten)	B	-	-
Hohenstein	Ödenwaldstetten	Oberstetter Straße (Fahrtrichtung Ortsmitte)	B	-	-
Hülben	Hülben	Dorfaden	A	-	-
Hülben	Hülben	Rathaus	A	-	-
Hülben	Hülben	Kiesstraße	B	-	-
Hülben	Hülben	Uracher Straße	B	-	-
Lichtenstein	Holzelfingen	Römerstraße	A	-	barrierefreier Ausbau vorgesehen bis Ende 2021
Lichtenstein	Honau	Heerstraße	A	-	barrierefreier Ausbau vorgesehen bis Ende 2021
Lichtenstein	Untenhausen	Bahnhofstraße	A	-	barrierefreier Ausbau vorgesehen bis Ende 2021
Lichtenstein	Holzelfingen	Heutal	B	-	in Zuständigkeit des Landkreises; Möglichkeit des barrierefreien Ausbaus ist noch zu prüfen
Lichtenstein	Untenhausen	Holzelfinger Straße	B	-	barrierefreier Ausbau vorgesehen bis 2025
Lichtenstein	Untenhausen	Ludwigstr.	B	-	barrierefreier Ausbau vorgesehen bis 2025
Lichtenstein	Untenhausen	Stettenstraße	B	-	barrierefreier Ausbau vorgesehen bis 2025
Lichtenstein	Holzelfingen	Bocksberg	-	-	Kategorisierung ist von der Gemeinde Lichtenstein noch vorzunehmen
Lichtenstein	Holzelfingen	Schule	-	-	Kategorisierung ist von der Gemeinde Lichtenstein noch vorzunehmen
Lichtenstein	Honau	Schloss Lichtenstein	-	-	Kategorisierung ist von der Gemeinde Lichtenstein noch vorzunehmen
Lichtenstein	Honau	Schloss Lichtenstein Aufberg	-	-	Zuständigkeit ist zwischen der Gemeinde Lichtenstein und dem Land noch zu klären

Lichtenstein	Honau	Schule	-	-	Kategorisierung ist von der Gemeinde Lichtenstein noch vorzunehmen
Lichtenstein	Honau	Traifelberg	-	-	Zuständigkeit ist zwischen der Gemeinde Lichtenstein und dem Bund noch zu klären
Lichtenstein	Lichtenstein	Lichtenstein Aufberg	-	-	Zuständigkeit ist zwischen der Gemeinde Lichtenstein und dem Land noch zu klären
Lichtenstein	Unterhausen	Oberhaus. Steige	-	-	Kategorisierung ist von der Gemeinde Lichtenstein noch vorzunehmen
Lichtenstein	Unterhausen	Pappelweg	-	-	Kategorisierung ist von der Gemeinde Lichtenstein noch vorzunehmen
Lichtenstein	Unterhausen	Schule	-	-	Kategorisierung ist von der Gemeinde Lichtenstein noch vorzunehmen
Mehrstetten	Mehrstetten	Greut	A	-	barrierefreier Ausbau vorgesehen bis Ende 2021
Mehrstetten	Mehrstetten	Marktplatz	A	-	barrierefreier Ausbau vorgesehen bis 2022
Mehrstetten	Mehrstetten	Fron-Tal	B	-	in Zuständigkeit des Landkreises;
Mehrstetten	Mehrstetten	Schmiedgasse	B	-	Möglichkeit des barrierefreien Ausbaus ist noch zu prüfen
Mehrstetten	Mehrstetten	Ulmer Straße	B	-	Möglichkeit des barrierefreien Ausbaus ist noch zu prüfen
Mehrstetten	Mehrstetten	Ziegelhof	B	-	Möglichkeit des barrierefreien Ausbaus ist noch zu prüfen
Metzingen	Glems	Am Birkenrain	A	✓	-
Metzingen	Metzingen	Bräuchle-Park	A	-	barrierefreier Ausbau vorgesehen bis 2021
Metzingen	Metzingen	Buckenbühlstraße	A	✓	-
Metzingen	Metzingen	Fr.-Herrmann-Platz	A	-	barrierefreier Ausbau vorgesehen bis 2022
Metzingen	Metzingen	Gewerbeschule	A	-	barrierefreier Ausbau vorgesehen in 2020
Metzingen	Metzingen	Grafenberger Straße	A	✓	-
Metzingen	Metzingen	Max-Planck-Straße	A	✓	-
Metzingen	Metzingen	Neugreuth Akazienweg	A	✓	-
Metzingen	Metzingen	Neugreuth Florianplatz	A	✓	-
Metzingen	Metzingen	Neugreuth Schule	A	teilweise barrierefrei	Haltepunkt in Richtung Innenstadt bereits barrierefrei ausgebaut; barrierefreier Ausbau des Haltepunktes in Richtung Grafenberg bis 2021 vorgesehen
Metzingen	Metzingen	Rathaus	A	-	barrierefreier Ausbau vorgesehen bis 2022
Metzingen	Metzingen	Sudetenstraße	A	✓	-
Metzingen	Neuhausen	Ermsbrücke	A	-	barrierefreier Ausbau vorgesehen bis 2021
Metzingen	Neuhausen	Insel	A	-	barrierefreier Ausbau vorgesehen in 2020
Metzingen	Neuhausen	Theodor-Heuss-Straße	A	teilweise barrierefrei	Haltepunkt in Richtung Metzingen bereits barrierefrei
Metzingen	Neuhausen	Wielandstraße	A	-	barrierefreier Ausbau vorgesehen bis 2022
Metzingen	Glems	Im Baumgarten	B	-	barrierefreier Ausbau vorgesehen bis 2025
Metzingen	Glems	Schule	B	-	-
Metzingen	Glems	Waldhorn	B	-	barrierefreier Ausbau vorgesehen bis 2022
Metzingen	Metzingen	Altenheim	B	-	barrierefreier Ausbau vorgesehen bis 2025
Metzingen	Metzingen	Bahnhof	B	-	barrierefreier Ausbau vorgesehen bis 2024
Metzingen	Metzingen	Carl-Zeiss-Straße	B	-	barrierefreier Ausbau vorgesehen bis 2025
Metzingen	Metzingen	Einsteinstraße	B	-	barrierefreier Ausbau vorgesehen bis 2023
Metzingen	Metzingen	Eisenbahnstraße	B	-	barrierefreier Ausbau vorgesehen bis 2025
Metzingen	Metzingen	Fasanenweg	B	-	barrierefreier Ausbau vorgesehen bis 2024
Metzingen	Metzingen	FlixBus	B	-	barrierefreier Ausbau vorgesehen bis 2023
Metzingen	Metzingen	Gutenbergsstraße Mitte	B	-	barrierefreier Ausbau vorgesehen bis 2023
Metzingen	Metzingen	Harthölzle	B	-	barrierefreier Ausbau vorgesehen bis 2024
Metzingen	Metzingen	Hölzleweg	B	-	barrierefreier Ausbau vorgesehen bis 2025

Metzingen	Metzingen	Im Millert	B	-	barrierefreier Ausbau vorgesehen bis 2025
Metzingen	Metzingen	Längenfeld	B	-	barrierefreier Ausbau vorgesehen bis 2024
Metzingen	Metzingen	Lindenstr.	B	-	barrierefreier Ausbau vorgesehen bis 2023
Metzingen	Metzingen	Marienstr.ä	B	-	-
Metzingen	Metzingen	Neugreuth Ulmenweg	B	-	barrierefreier Ausbau ist aufgrund von Zufahrten nicht möglich
Metzingen	Metzingen	Otto-Schoff-Str.	B	-	barrierefreier Ausbau vorgesehen bis 2025
Metzingen	Metzingen	Säbühl	B	-	barrierefreier Ausbau vorgesehen bis 2025
Metzingen	Metzingen	Senfelder Straße	B	-	barrierefreier Ausbau vorgesehen bis 2023
Metzingen	Metzingen	Stadhalle/Hallenbad	B	-	barrierefreier Ausbau vorgesehen bis 2022
Metzingen	Metzingen	Stadtwerke	B	-	barrierefreier Ausbau vorgesehen bis 2024
Metzingen	Metzingen	Weierstraße	B	-	barrierefreier Ausbau vorgesehen bis 2025
Metzingen	Neuhausen	Am Rösengarten	B	-	barrierefreier Ausbau vorgesehen bis 2023
Metzingen	Neuhausen	Hardtsiedlung	B	-	barrierefreier Ausbau vorgesehen bis 2025
Metzingen	Neuhausen	Uhlandschule	B	-	barrierefreier Ausbau vorgesehen bis 2023
Metzingen	Glerns	Stausee	-	-	Kategorisierung ist vom Land noch vorzunehmen
Metzingen	Glerns	Weinbergstr.	-	-	Zuständigkeit ist zwischen der Stadt Metzingen und dem Land noch zu klären
Metzingen	Metzingen	Falkenberg	-	-	Kategorisierung ist zwischen der Stadt Metzingen und dem Land noch zu klären
Metzingen	Neuhausen	Friedhof	-	-	Zuständigkeit ist zwischen der Stadt Metzingen und dem Land noch zu klären
Münsingen	Apfelstetten	Krautgartenweg (Fahrtrichtung Buttenhausen)	A	-	-
Münsingen	Apfelstetten	Krautgartenweg (Fahrtrichtung Münsingen)	A	-	-
Münsingen	Apfelstetten	Römerstraße (Fahrtrichtung Münsingen)	A	-	barrierefreier Ausbau des Haltepunktes ist aufgrund der Lage (Kurvenbereich) und Zufahrten nicht möglich
Münsingen	Auingen	Biosphärenzentrum (Fahrtrichtung Böttingen)	A	-	barrierefreier Ausbau vorgesehen bis 2021;
Münsingen	Auingen	Biosphärenzentrum (Fahrtrichtung Münsingen)	A	-	wird ersetzt durch Bushaltestelle beim Biosphärenzentrum
Münsingen	Bichishausen	Mitte (Fahrtrichtung Gundelfingen)	A	-	wird ersetzt durch Bushaltestelle beim Biosphärenzentrum
Münsingen	Bichishausen	Stettener Halde (Fahrtrichtung Gundelfingen)	A	-	in Zuständigkeit des Landkreises;
Münsingen	Bichishausen	Stettener Halde (Fahrtrichtung Gundelfingen)	A	-	barrierefreier Ausbau vorgesehen bis 2021
Münsingen	Bichishausen	Stettener Halde (Fahrtrichtung Münsingen)	A	-	in Zuständigkeit des Landkreises;
Münsingen	Böttingen	Rathaus (Fahrtrichtung Magolsheim)	A	-	barrierefreier Ausbau vorgesehen bis 2021
Münsingen	Böttingen	Rathaus (Fahrtrichtung Münsingen)	A	-	-
Münsingen	Bremelau	Bremelau (Fahrtrichtung Dürrenstetten)	A	-	-
Münsingen	Bremelau	Bremelau (Fahrtrichtung Ehingen-Frankenh.)	A	-	-
Münsingen	Bremelau	Bremelau (Fahrtrichtung Münsingen)	A	-	-
Münsingen	Bremelau	Bremelau (Fahrtrichtung Münsingen - Bad Urach)	A	-	-
Münsingen	Buttenhausen	Hauenstr. (Fahrtrichtung Münsingen)	A	-	-
Münsingen	Buttenhausen	Kirchbergstr.	A	-	-
Münsingen	Buttenhausen	Wasserleiter Str.	A	-	-
Münsingen	Dottingen	Rathaus (Fahrtrichtung Gächingen)	A	-	Verlegung der Haltestelle ist aufgrund von Zufahrten noch zu prüfen

Münsingen	Dottingen	Rathaus (Fahrtrichtung Riethelm - Münsingen)	A	-	-	Verlegung der Haltestelle ist aufgrund von Zufahrten noch zu prüfen
Münsingen	Dottingen	Schule (Fahrtrichtung Gächingen - Riethelm/Münsingen)	A	-	-	-
Münsingen	Gundelfingen	Wittstaig (Fahrtrichtung Bichishausen)	A	teilweise barrierefrei	-	-
Münsingen	Gundelfingen	Wittstaig (Fahrtrichtung Münzdorf - Weiler)	A	teilweise barrierefrei	-	-
Münsingen	Hundersingen	Alte Post (Fahrtrichtung Bichishausen)	A	-	-	barrierefreier Ausbau vorgesehen bis 2021
Münsingen	Hundersingen	Alte Post (Fahrtrichtung Buttenhausen)	A	-	-	barrierefreier Ausbau vorgesehen bis 2021
Münsingen	Hundersingen	Lautertalschule	A	-	-	-
Münsingen	Hundersingen	Rathaus (Fahrtrichtung Bichishausen)	A	-	-	barrierefreier Ausbau vorgesehen bis 2021
Münsingen	Hundersingen	Rathaus (Fahrtrichtung Buttenhausen)	A	-	-	barrierefreier Ausbau vorgesehen bis 2021
Münsingen	Magolsheim	Magolsheim (Fahrtrichtung Böttingen)	A	-	-	-
Münsingen	Magolsheim	Magolsheim	A	-	-	-
Münsingen	Münsingen	(Fahrtrichtung Ingstetten/Heroldstätt)	A	teilweise barrierefrei	-	-
Münsingen	Münsingen	Albkl. (Fahrtrichtung Apfelstetten)	A	teilweise barrierefrei	-	-
Münsingen	Münsingen	Albkl. (Fahrtrichtung Münsingen)	A	teilweise barrierefrei	-	-
Münsingen	Münsingen	Hopfenburg	A	-	-	barrierefreier Ausbau vorgesehen bis 2021
Münsingen	Münsingen	Industriegebiet (Fahrtrichtung Dottingen/Bad Urach)	A	teilweise barrierefrei	-	-
Münsingen	Münsingen	Industriegebiet (Fahrtrichtung Münsingen Bhf)	A	teilweise barrierefrei	-	-
Münsingen	Münsingen	Lichtensteinstraße (B 465) (Fahrtrichtung Münsingen)	A	-	-	-
Münsingen	Münsingen	Lichtensteinstraße (B 465) (Fahrtrichtung Reutlingen)	A	-	-	-
Münsingen	Münsingen	Parksiedlung (Fahrtrichtung Auingen)	A	teilweise barrierefrei	-	-
Münsingen	Münsingen	Parksiedlung (Fahrtrichtung Münsingen Bhf)	A	teilweise barrierefrei	-	-
Münsingen	Münsingen	Schloßhof	A	-	-	-
Münsingen	Trailfingen	Rathaus (Fahrtrichtung Münsingen)	A	-	-	-
Münsingen	Trailfingen	Rathaus (Fahrtrichtung Riethelm)	A	-	-	-
Münsingen	Apfelstetten	Römerstraße (Fahrtrichtung Buttenhausen)	B	-	-	barrierefreier Ausbau ist aufgrund einer Zufahrt nicht möglich
Münsingen	Apfelstetten	Urbental (Fahrtrichtung Buttenhausen)	B	-	-	in Zuständigkeit des Landkreises; Möglichkeit des barrierefreien Ausbaus ist noch zu prüfen
Münsingen	Apfelstetten	Urbental (Fahrtrichtung Münsingen)	B	-	-	in Zuständigkeit des Landkreises; Möglichkeit des barrierefreien Ausbaus ist noch zu prüfen
Münsingen	Auingen	Rathaus (Fahrtrichtung Böttingen)	B	-	-	barrierefreier Ausbau ist aufgrund von Zufahrten nicht möglich
Münsingen	Auingen	Rathaus (Fahrtrichtung Münsingen)	B	-	-	barrierefreier Ausbau ist aufgrund eines hohen Gefälles nicht möglich
Münsingen	Auingen	Schärerstraße (Fahrtrichtung Böttingen)	B	-	-	-
Münsingen	Auingen	Schärerstraße (Fahrtrichtung Münsingen)	B	-	-	-
Münsingen	Auingen	Schule	B	-	-	barrierefreier Ausbau ist aufgrund von Zufahrten nicht möglich
Münsingen	Bichishausen	Mitte (Fahrtrichtung Münsingen)	B	-	-	barrierefreier Ausbau ist aufgrund von Zufahrten nicht möglich
Münsingen	Böttingen	Bahnhöfe	B	-	-	-

Münsingen	Bremelau	Mühlackerhöfe	B	-	in Zuständigkeit des Landkreises; Möglichkeit des barrierefreien Ausbaus ist noch zu prüfen
Münsingen	Buttenhausen	Mühlsteige	B	-	-
Münsingen	Dottingen	Birkenweg (Fahrtrichtung Gächingen)	B	-	Möglichkeit des barrierefreien Ausbaus ist aufgrund der Hanglage zu prüfen
Münsingen	Dottingen	Birkenweg (Fahrtrichtung Riethelm - Münsingen)	B	-	Möglichkeit des barrierefreien Ausbaus ist aufgrund der Hanglage zu prüfen
Münsingen	Dottingen	Talstraße	B	-	-
Münsingen	Dürrenstetten	Dürrenstetten	B	-	-
Münsingen	Gundelfingen	Ack	B	-	in Zuständigkeit des Landkreises; Möglichkeit des barrierefreien Ausbaus ist noch zu prüfen
Münsingen	Gundelfingen	Burg Derneck (Fahrtrichtung Gundelfingen)	B	-	Möglichkeit des barrierefreien Ausbaus ist noch zu prüfen
Münsingen	Gundelfingen	Burg Derneck (Fahrtrichtung Münzdorf - Weiler)	B	-	Möglichkeit des barrierefreien Ausbaus ist noch zu prüfen
Münsingen	Magolsheim	Schule	B	-	Möglichkeit des barrierefreien Ausbaus ist noch zu prüfen
Münsingen	Münsingen	Bahnhof	B	-	-
Münsingen	Münsingen	Gymnasium	B	-	-
Münsingen	Münsingen	Im Badstuhl (Fahrtrichtung Münsingen Bhf)	B	-	-
Münsingen	Münsingen	Im Badstuhl (Fahrtrichtung Trailfingen)	B	-	-
Münsingen	Münsingen	Lichtensteinstraße (Fahrtrichtung Münsingen)	B	-	-
Münsingen	Münsingen	Lichtensteinstraße (Fahrtrichtung Reutlingen)	B	-	-
Münsingen	Münsingen	Oberes Tor	B	-	barrierefreier Ausbau ist aufgrund von Zufahrten nicht möglich
Münsingen	Münsingen	Schillerschule (Fahrtrichtung Münsingen Bhf)	B	-	-
Münsingen	Münsingen	Trailfinger Straße (Fahrtrichtung Münsingen Bhf)	B	-	-
Münsingen	Münsingen	Trailfinger Straße (Fahrtrichtung Trailfingen)	B	-	-
Münsingen	Münsingen	Unterheutal (Fahrtrichtung Mehrstetten/Bremelau)	B	-	-
Münsingen	Münsingen	Unterheutal (Fahrtrichtung Münsingen)	B	-	-
Münsingen	Riethelm	Kirche	B	-	barrierefreier Ausbau ist aufgrund von Zufahrten nicht möglich
Münsingen	Riethelm	Schule (Fahrtrichtung Dottingen)	B	-	barrierefreier Ausbau ist aufgrund von Zufahrten nicht möglich
Münsingen	Riethelm	Schule (Fahrtrichtung Münsingen)	B	-	barrierefreier Ausbau ist aufgrund von Zufahrten nicht möglich
Münsingen	Trailfingen	Rathaus (Fahrtrichtung Riethelm)	B	-	barrierefreier Ausbau ist aufgrund von Zufahrten nicht möglich
Münsingen	Trailfingen	Säge (Fahrtrichtung Münsingen)	B	-	Möglichkeit des barrierefreien Ausbaus ist noch zu prüfen
Münsingen	Trailfingen	Säge (Fahrtrichtung Riethelm)	B	-	in Zuständigkeit des Landkreises; Möglichkeit des barrierefreien Ausbaus ist noch zu prüfen
Münsingen	Böttingen	Häldelen (Fahrtrichtung Böttingen)	-	teilweise barrierefrei	Zuständigkeit ist zwischen der Stadt Münsingen und dem Land noch zu klären
Münsingen	Böttingen	Häldelen (Fahrtrichtung Münsingen)	-	teilweise barrierefrei	Zuständigkeit ist zwischen der Stadt Münsingen und dem Land noch zu klären
Münsingen	Münsingen	Münsingen Seetal	-	teilweise barrierefrei	Zuständigkeit ist zwischen der Stadt Münsingen, dem Landkreis und dem Bund noch zu klären

Münsingen	Münsingen	Oberheutal (Fahrtrichtung Mehrstetten)	-	-	Zuständigkeit ist zwischen der Stadt Münsingen und dem Bund noch zu klären
Münsingen	Münsingen	Oberheutal (Fahrtrichtung Mehrstetten)	-	-	Zuständigkeit ist zwischen der Stadt Münsingen und dem Bund noch zu klären
Münsingen	Bichshausen	Zollhaus	-	-	Zuständigkeit ist zwischen der Stadt Münsingen und dem Landkreis noch zu klären
Pfronstetten	Aichelau	Aichelau	A	-	barrierefreier Ausbau vorgesehen bis 2022
Pfronstetten	Geisingen	Geisingen	A	-	barrierefreier Ausbau vorgesehen bis 2021
Pfronstetten	Huldstetten	Kirchstraße	A	-	barrierefreier Ausbau vorgesehen bis 2021
Pfronstetten	Aichstetten	Spielplatz	B	-	-
Pfronstetten	Huldstetten	Zwiefalter Straße	B	-	-
Pfronstetten	Pfronstetten	Hauptstraße	B	-	-
Pfronstetten	Pfronstetten	Schule	B	-	-
Pfronstetten	Tigerfeld	Tigerfeld Otto-Gauß-Straße	B	-	-
Pfronstetten	Tigerfeld	Tigerfeld Berg	-	-	Zuständigkeit ist zwischen der Gemeinde Pfronstetten und dem Bund noch zu klären
Pfullingen	Pfullingen	Bismarckstr. (Fahrtrichtung Reutlingen)	A	✓	-
Pfullingen	Pfullingen	Daimlerstr. (Fahrtrichtung Pfullingen)	A	-	barrierefreier Ausbau vorgesehen bis 2022
Pfullingen	Pfullingen	Friedrichstr.	A	-	barrierefreier Ausbau vorgesehen bis 2022
Pfullingen	Pfullingen	Goethestr. (Fahrtrichtung Pfullingen)	A	-	barrierefreier Ausbau vorgesehen bis 2022
Pfullingen	Pfullingen	Jahnstr. (Fahrtrichtung Reutlingen)	A	-	barrierefreier Ausbau vorgesehen bis 2022
Pfullingen	Pfullingen	Jahnstr. (Fahrtrichtung Pfullingen)	A	-	barrierefreier Ausbau ist aufgrund einer Zufahrt nicht möglich
Pfullingen	Pfullingen	Lindenplatz (Fahrtrichtung Pfullingen)	A	-	barrierefreier Ausbau vorgesehen bis 2022
Pfullingen	Pfullingen	Römer-/Bismarckstr. (Fahrtrichtung Reutlingen)	A	-	barrierefreier Ausbau vorgesehen bis 2022
Pfullingen	Pfullingen	Römer-/Daimlerstr. (Fahrtrichtung Pfullingen)	A	-	barrierefreier Ausbau vorgesehen bis 2022
Pfullingen	Pfullingen	Sandstr. (Fahrtrichtung Reutlingen)	A	✓	-
Pfullingen	Pfullingen	Schloss-Schule (Fahrtrichtung Pfullingen)	A	-	barrierefreier Ausbau vorgesehen bis 2022
Pfullingen	Pfullingen	Achalmstraße	B	-	Bürgerbushaltestelle
Pfullingen	Pfullingen	Ahlsberg	B	-	barrierefreier Ausbau vorgesehen bis 2025
Pfullingen	Pfullingen	Ahlsteige (Fahrtrichtung Reutlingen)	B	-	barrierefreier Ausbau vorgesehen bis 2025
Pfullingen	Pfullingen	Ahlsteige (Fahrtrichtung Pfullingen)	B	-	barrierefreier Ausbau ist aufgrund der Steigung nicht möglich
Pfullingen	Pfullingen	August-Lämmle-Weg	B	-	Bürgerbushaltestelle
Pfullingen	Pfullingen	Äußere Achalmstraße	B	-	Bürgerbushaltestelle
Pfullingen	Pfullingen	Bismarckstr. (Fahrtrichtung Pfullingen)	B	-	barrierefreier Ausbau vorgesehen bis 2023
Pfullingen	Pfullingen	Daimlerstr. (Fahrtrichtung Reutlingen)	B	-	barrierefreier Ausbau vorgesehen bis 2023
Pfullingen	Pfullingen	Eisenweg	B	-	Bürgerbushaltestelle
Pfullingen	Pfullingen	Eisenweg 43	B	-	Bürgerbushaltestelle
Pfullingen	Pfullingen	Eisenweg 69	B	-	Bürgerbushaltestelle
Pfullingen	Pfullingen	Eisenweg107	B	-	Bürgerbushaltestelle
Pfullingen	Pfullingen	Entensee	B	-	Bürgerbushaltestelle
Pfullingen	Pfullingen	Ernststraße	B	-	Bürgerbushaltestelle
Pfullingen	Pfullingen	Feuerwehrhaus	B	-	Bürgerbushaltestelle
Pfullingen	Pfullingen	Freibad	B	-	barrierefreier Ausbau vorgesehen bis 2025
Pfullingen	Pfullingen	Friedhof	B	-	Bürgerbushaltestelle
Pfullingen	Pfullingen	G.-Hauptmann-Str. 32	B	-	Bürgerbushaltestelle

Pfullingen	Pfullingen	G.-Hauptmann-Str. 50		B	-	-	Bürgerbushaltestelle
Pfullingen	Pfullingen	Goethestr. (Fahrtrichtung Reutlingen)		B	-	-	barrierefreier Ausbau vorgesehen bis 2023
Pfullingen	Pfullingen	Gymnasium		B	-	-	barrierefreier Ausbau vorgesehen bis 2023
Pfullingen	Pfullingen	Hägenstraße		B	-	-	Bürgerbushaltestelle
Pfullingen	Pfullingen	Hallenbad		B	-	-	Bürgerbushaltestelle
Pfullingen	Pfullingen	Hartweg		B	-	-	Bürgerbushaltestelle
Pfullingen	Pfullingen	Im Kühnenbach		B	-	-	Bürgerbushaltestelle
Pfullingen	Pfullingen	Karl-Kuppinger-Str.		B	-	-	Bürgerbushaltestelle
Pfullingen	Pfullingen	Karlshöhe		B	-	-	Bürgerbushaltestelle
Pfullingen	Pfullingen	Kiessteige		B	-	-	Bürgerbushaltestelle
Pfullingen	Pfullingen	Klosterstr.		B	-	-	barrierefreier Ausbau vorgesehen bis 2023
Pfullingen	Pfullingen	Kraußstraße		B	-	-	Bürgerbushaltestelle
Pfullingen	Pfullingen	Laiblinplatz		B	-	-	barrierefreier Ausbau vorgesehen bis 2023
Pfullingen	Pfullingen	Lindenplatz (Fahrtrichtung Reutlingen)		B	-	-	barrierefreier Ausbau vorgesehen bis 2023
Pfullingen	Pfullingen	Oberhaldenweg		B	-	-	Bürgerbushaltestelle
Pfullingen	Pfullingen	Porschestraße		B	-	-	barrierefreier Ausbau vorgesehen nach 2025
Pfullingen	Pfullingen	Rathaus		B	-	-	Bürgerbushaltestelle
Pfullingen	Pfullingen	Rebenweg		B	-	-	Bürgerbushaltestelle
Pfullingen	Pfullingen	Römer-/Bismarckstr. (Fahrtrichtung Pfullingen)		B	-	-	barrierefreier Ausbau vorgesehen bis 2023
Pfullingen	Pfullingen	Römer-/Daimlerstr. (Fahrtrichtung Reutlingen)		B	-	-	barrierefreier Ausbau vorgesehen bis 2025
Pfullingen	Pfullingen	Rötsteige		B	-	-	Bürgerbushaltestelle
Pfullingen	Pfullingen	Sandstr. (Fahrtrichtung Pfullingen)		B	-	-	barrierefreier Ausbau vorgesehen bis 2023
Pfullingen	Pfullingen	Scheffelweg		B	-	-	Bürgerbushaltestelle
Pfullingen	Pfullingen	Schienenweg		B	-	-	Bürgerbushaltestelle
Pfullingen	Pfullingen	Schloßgartenstraße		B	-	-	Bürgerbushaltestelle
Pfullingen	Pfullingen	Schloss-Schule (Fahrtrichtung Reutlingen)		B	-	-	barrierefreier Ausbau vorgesehen bis 2023
Pfullingen	Pfullingen	Schubertstraße		B	-	-	Bürgerbushaltestelle
Pfullingen	Pfullingen	Schwalbenweg		B	-	-	Bürgerbushaltestelle
Pfullingen	Pfullingen	Seitenhalde (Fahrtrichtung Pfullingen)		B	-	-	barrierefreier Ausbau ist aufgrund einer Zufahrt nicht möglich
Pfullingen	Pfullingen	Spielbachweg		B	-	-	Bürgerbushaltestelle
Pfullingen	Pfullingen	Starenweg		B	-	-	Bürgerbushaltestelle
Pfullingen	Pfullingen	Steinbolstraße		B	-	-	Bürgerbushaltestelle
Pfullingen	Pfullingen	Talackerstraße		B	-	-	Bürgerbushaltestelle
Pfullingen	Pfullingen	Weinbergstraße		B	-	-	Bürgerbushaltestelle
Pfullingen	Pfullingen	Wilhelm-Blos-Straße		B	-	-	Bürgerbushaltestelle
Pfullingen	Pfullingen	Alter Bahnhof		B	-	-	ausschließlich Schulbushaltestelle
Pfullingen	Pfullingen	Kaiserstraße		B	-	-	ausschließlich Schulbushaltestelle
Pfullingen	Pfullingen	Albstr.		-	-	-	Zuständigkeit ist zwischen der Stadt Pfullingen und dem Bund noch zu klären
Pfullingen	Pfullingen	Stuhlsteige		-	-	-	Zuständigkeit ist zwischen der Stadt Pfullingen und dem Land noch zu klären
Pfullingen	Pfullingen	Südbahnhof		-	-	-	Zuständigkeit ist zwischen der Stadt Pfullingen und dem Bund noch zu klären
Pfiezhausen	Pfiezhausen	Bachstraße (Fahrtrichtung Baumsatz/Pfiezhausen)		A	✓		-

Pliezhausen	Pliezhausen	Baumsatz (Fahrtrichtung Gniebel/Pliezhausen)	A	✓	-
Pliezhausen	Pliezhausen	Baumsatz (Fahrtrichtung Ortszentrum/Pliezhausen)	A	✓	-
Pliezhausen	Pliezhausen	Rathaus (Fahrtrichtung Neckartal/Pliezhausen)	A	-	barrierefreier Ausbau vorgesehen bis 2021
Pliezhausen	Pliezhausen	Rathaus (Fahrtrichtung Oferdingen/Pliezhausen)	A	✓	-
Pliezhausen	Pliezhausen	Schillerplatz	A	✓	-
Pliezhausen	Dörnach	Mitte (Fahrtrichtung Gniebel/Dörnach)	B	-	-
Pliezhausen	Dörnach	Mitte (Fahrtrichtung Pliezhausen/Dörnach)	B	-	Haltestelle des Ortsbusses
Pliezhausen	Dörnach	Süd	B	-	Haltestelle des Ortsbusses
Pliezhausen	Gniebel	Reutlinger Str. (Fahrtrichtung Rübgarten/Gniebel)	B	-	barrierefreier Ausbau ist aufgrund geringen Platzes nicht möglich
Pliezhausen	Gniebel	Reutlinger Str. (Fahrtrichtung Walldorf und Dörnach/Gniebel)	B	-	barrierefreier Ausbau ist aufgrund geringen Platzes nicht möglich
Pliezhausen	Gniebel	Schützenstr.	B	-	Haltestelle des Ortsbusses
Pliezhausen	Gniebel	Walldorfer Str. (Fahrtrichtung Rübgarten/Gniebel)	B	-	-
Pliezhausen	Gniebel	Walldorfer Str. (Fahrtrichtung Walldorf/Gniebel)	B	-	barrierefreier Ausbau ist aufgrund von Zufahrt nicht möglich
Pliezhausen	Pliezhausen	Eichwasen	B	-	Haltestelle des Ortsbusses
Pliezhausen	Pliezhausen	Esslinger Straße	B	-	-
Pliezhausen	Pliezhausen	Fischerstraße	B	-	Haltestelle des Ortsbusses
Pliezhausen	Pliezhausen	Friedhof	B	-	Haltestelle des Ortsbusses
Pliezhausen	Pliezhausen	Juststraße	B	-	Haltestelle des Ortsbusses
Pliezhausen	Pliezhausen	Langhagweg	B	-	Haltestelle des Ortsbusses
Pliezhausen	Pliezhausen	Lembergweg	B	-	Haltestelle des Ortsbusses
Pliezhausen	Pliezhausen	Musikschule	B	-	Haltestelle des Ortsbusses
Pliezhausen	Pliezhausen	Neckartal (Fahrtrichtung Pliezhausen)	B	-	-
Pliezhausen	Pliezhausen	Neckartal (Fahrtrichtung Tübingen/Pliezhausen)	B	-	-
Pliezhausen	Pliezhausen	Schillerplatz	B	-	Haltestelle des Ortsbusses
Pliezhausen	Rübgarten	Im Täle (Fahrtrichtung Gniebel/Rübgarten)	B	-	-
Pliezhausen	Rübgarten	Im Täle (Fahrtrichtung Rübgarten)	B	-	-
Pliezhausen	Rübgarten	Mitte (Fahrtrichtung Gniebel/Rübgarten)	B	-	-
Pliezhausen	Rübgarten	Mitte (Fahrtrichtung Rübgarten)	B	-	-
Pliezhausen	Rübgarten	Oberweilerstr.	B	-	Haltestelle des Ortsbusses
Pliezhausen	Rübgarten	Steigsr.	B	-	Haltestelle des Ortsbusses
Reutlingen	Altenburg	Altenburg Mitte	A	✓	-
Reutlingen	Altenburg	Altenburg Nord	A	✓	Zuständigkeit ist zwischen der Stadt Reutlingen und dem Landkreis zu klären
Reutlingen	Betzingen	Betzingen Rathaus	A	✓	-
Reutlingen	Betzingen	Gerhard-Kindler-Str.	A	✓	-

Reutlingen	Betzingen	Im Dorf (auswärts) A	A	-	-
Reutlingen	Betzingen	Julius-Kemmler-Straße	A	✓	-
Reutlingen	Betzingen	Mitte	A	-	-
Reutlingen	Betzingen	Steinachstraße (einwärts)	A	✓	-
Reutlingen	Betzingen	Technologiepark/NMI	A	✓	-
Reutlingen	Bronnweiler	Mitte (auswärts)	A	-	-
Reutlingen	Degerschlacht	Degerschlacht Süd (auswärts)	A	✓	-
Reutlingen	Gönningen	Gönningen Rathaus	A	✓	-
Reutlingen	Gönningen	Lichtensteinstraße	A	✓	-
Reutlingen	Gönningen	Seidelbaststraße	A	✓	-
Reutlingen	Gönningen	Seniorenzentrum	A	✓	-
Reutlingen	Mittelstadt	Metzinger Straße	A	✓	-
Reutlingen	Mittelstadt	Mittelstadt Rathaus	A	-	-
Reutlingen	Oferdingen	Oferdingen Mitte	A	-	-
Reutlingen	Ohmenhausen	Am Brunnenplatz (Mitte)	A	✓	-
Reutlingen	Ohmenhausen	Bodäcker/Pfarrer-Bunz-Str.	A	✓	-
Reutlingen	Ohmenhausen	Mahdach	A	✓	-
Reutlingen	Ohmenhausen	Ohmenhausen Mitte	A	-	-
Reutlingen	Reicheneck	Reicheneck Mitte	A	-	barrierefreier Ausbau vorgesehen bis 2021
Reutlingen	Reutlingen	Altorplatz	A	✓	-
Reutlingen	Reutlingen	Am Heilbrunnen (auswärts)	A	✓	-
Reutlingen	Reutlingen	Am Heilbrunnen (einwärts)	A	✓	-
Reutlingen	Reutlingen	August-Lämmle-Straße	A	✓	-
Reutlingen	Reutlingen	Berliner Ring (einwärts)	A	✓	-
Reutlingen	Reutlingen	Bösmannsacker (einwärts)	A	✓	-
Reutlingen	Reutlingen	Burgplatz/Achalmbad	A	✓	-
Reutlingen	Reutlingen	Burgstraße	A	✓	-
Reutlingen	Reutlingen	Burkhardt+Weber Straße	A	-	-
Reutlingen	Reutlingen	Carl-Diem-Straße (auswärts)	A	✓	-
Reutlingen	Reutlingen	Emil-Adolff-Straße	A	✓	-
Reutlingen	Reutlingen	Frankfurter Straße	A	-	barrierefreier Ausbau vorgesehen bis 2021
Reutlingen	Reutlingen	Friedhof Unter den Linden A-B	A	✓	-
Reutlingen	Reutlingen	Friedhof Unter den Linden C-D	A	✓	-
Reutlingen	Reutlingen	Gartentor	A	✓	-
Reutlingen	Reutlingen	Geopark	A	✓	-
Reutlingen	Reutlingen	Hauffstraße Stadwerke (einwärts)	A	-	barrierefreier Ausbau vorgesehen bis 2021
Reutlingen	Reutlingen	Hbf./Gartenstraße	A	✓	-
Reutlingen	Reutlingen	Hbf.Nord	A	-	-
Reutlingen	Reutlingen	Heilbronner Straße	A	✓	-
Reutlingen	Reutlingen	Hochschulen	A	✓	-
Reutlingen	Reutlingen	In Laisen (einwärts)	A	✓	-

Reutlingen	Reutlingen	Klinikum oben	A	✓	-
Reutlingen	Reutlingen	Klinikum unten	A	✓	-
Reutlingen	Reutlingen	Ledergraben	A	-	-
Reutlingen	Reutlingen	Leonhardsplatz/Kaiserstraße	A	✓	-
Reutlingen	Reutlingen	Leonhardsplatz/Seestraße	A	✓	-
Reutlingen	Reutlingen	Lohmühlestraße	A	✓	-
Reutlingen	Reutlingen	Max-Eyth-Straße	A	✓	-
Reutlingen	Reutlingen	Mitnachtstraße (einwärts)	A	✓	-
Reutlingen	Reutlingen	Nördlinger Straße	A	✓	-
Reutlingen	Reutlingen	Oberlinstraße	A	✓	-
Reutlingen	Reutlingen	Orschel	A	-	barrierefreier Ausbau vorgesehen bis 2021
Reutlingen	Reutlingen	Orschel-Hagen	A	✓	-
Reutlingen	Reutlingen	Paracelusstraße	A	✓	-
Reutlingen	Reutlingen	Pestalozzistraße	A	✓	-
Reutlingen	Reutlingen	Pestalozzistraße C	A	✓	-
Reutlingen	Reutlingen	Peter-Rosegger-Straße	A	✓	-
Reutlingen	Reutlingen	Planie	A	✓	-
Reutlingen	Reutlingen	Rappertshofen	A	✓	-
Reutlingen	Reutlingen	Regensburger Straße	A	✓	-
Reutlingen	Reutlingen	Ringelbach	A	✓	-
Reutlingen	Reutlingen	Ringelbach versetzt	A	✓	-
Reutlingen	Reutlingen	Ringelbachstraße	A	✓	-
Reutlingen	Reutlingen	Schieferstraße (auswärts)	A	✓	-
Reutlingen	Reutlingen	Siemensstraße D	A	✓	-
Reutlingen	Reutlingen	Silberburgstraße	A	✓	-
Reutlingen	Reutlingen	Stammesacker (einwärts)	A	✓	-
Reutlingen	Reutlingen	Storlachstraße	A	✓	-
Reutlingen	Reutlingen	Uhladsstraße (auswärts)	A	✓	-
Reutlingen	Reutlingen	Uhladsstraße (einwärts)	A	✓	-
Reutlingen	Reutlingen	Unter den Linden/Hauptbhf.	A	✓	-
Reutlingen	Reutlingen	Volkspark/Pomologie	A	-	barrierefreier Ausbau vorgesehen bis 2021
Reutlingen	Reutlingen	Walter-Gropius-Platz	A	✓	-
Reutlingen	Reutlingen	Werastraße	A	✓	-
Reutlingen	Reutlingen	Westbahnhof	A	-	-
Reutlingen	Rommelsbach	Egertstraße	A	✓	-
Reutlingen	Rommelsbach	Friedhof	A	✓	-
Reutlingen	Rommelsbach	Mäher (auswärts)	A	✓	-
Reutlingen	Rommelsbach	Rommelsbach Mitte	A	✓	-
Reutlingen	Sickenhausen	Auchtert (einwärts)	A	✓	-
Reutlingen	Sondelfingen	Auf Wies/Gewerbe	A	✓	-

Reutlingen	Sondelfingen	Reichenbachstraße	A	✓	-
Reutlingen	Sondelfingen	Sondelfingen Mitte	A	-	barrierefreier Ausbau vorgesehen bis 2021
Reutlingen	Altenburg	Altenburg Süd	B	-	-
Reutlingen	Altenburg	Eyachstraße	B	-	-
Reutlingen	Altenburg	Isarstraße	B	-	Haltestelle im Probebetrieb
Reutlingen	Altenburg	Mahden	B	-	-
Reutlingen	Altenburg	Steigackerstraße	B	-	Haltestelle im Probebetrieb
Reutlingen	Betzingen	Ardolf-Kolping-Straße	B	-	-
Reutlingen	Betzingen	Aspenhaustraße	B	-	-
Reutlingen	Betzingen	Auchertstr. (auswärts)	B	-	-
Reutlingen	Betzingen	Auchertstr. (einwärts)	B	-	barrierefreier Ausbau ist aufgrund einer Zufahrt und eines Parkplatzes nicht möglich
Reutlingen	Betzingen	Bahnhof	B	-	barrierefreier Ausbau ist aufgrund von Zufahrten nicht möglich
Reutlingen	Betzingen	Bergäcker (auswärts)	B	-	barrierefreier Ausbau ist aufgrund einer Zufahrt und eines Parkplatzes nicht möglich
Reutlingen	Betzingen	Bergäcker (einwärts)	B	-	-
Reutlingen	Betzingen	Betzg. Bahnhof Schulbushst.	B	-	-
Reutlingen	Betzingen	Breitenbach	B	-	barrierefreier Ausbau ist aufgrund geringen Platzes (Brückenbauwerk) nicht möglich
Reutlingen	Betzingen	Carl-Zeiss-Straße (auswärts)	B	-	-
Reutlingen	Betzingen	Carl-Zeiss-Straße (einwärts)	B	-	barrierefreier Ausbau ist aufgrund einer Zufahrt nicht möglich
Reutlingen	Betzingen	Eckenerstraße	B	-	-
Reutlingen	Betzingen	Ernst-Abbe-Straße	B	-	-
Reutlingen	Betzingen	Fallenbachstraße (auswärts)	B	-	-
Reutlingen	Betzingen	Fallenbachstraße (einwärts)	B	-	barrierefreier Ausbau ist aufgrund einer Zufahrt nicht möglich
Reutlingen	Betzingen	Fensterstraße	B	-	barrierefreier Ausbau ist aufgrund von Zufahrten nicht möglich
Reutlingen	Betzingen	Ferdinand-Lassalle-Str.	B	-	-
Reutlingen	Betzingen	Gmindersdorf	B	-	-
Reutlingen	Betzingen	Hoffmannstraße	B	-	-
Reutlingen	Betzingen	Im Dorf (einwärts)	B	-	barrierefreier Ausbau ist aufgrund der Lage (Kurvenbereich) nicht möglich
Reutlingen	Betzingen	Im Staudfuß (einwärts)	B	-	-
Reutlingen	Betzingen	Im Staudfuß (auswärts)	B	-	barrierefreier Ausbau ist aufgrund geringen Platzes (Brückenbauwerk) nicht möglich
Reutlingen	Betzingen	Jettenburger Straße	B	-	-
Reutlingen	Betzingen	Justus-von-Liebig-Straße	B	-	-
Reutlingen	Betzingen	Knoten B28	B	-	-
Reutlingen	Betzingen	Lessingstraße/Brühl	B	-	-
Reutlingen	Betzingen	Mark West	B	-	-
Reutlingen	Betzingen	Markwiesenstraße	B	-	-
Reutlingen	Betzingen	Mössingerstraße	B	-	-
Reutlingen	Betzingen	Schanzstraße	B	-	barrierefreier Ausbau ist aufgrund einer Zufahrt und geringen Platzes nicht möglich
Reutlingen	Betzingen	Schickhardtstraße	B	-	-
Reutlingen	Betzingen	Steinachstraße (auswärts)	B	-	-
Reutlingen	Betzingen	Täteswiesenstraße	B	-	-
Reutlingen	Betzingen	Tübingerstraße/Bosch	B	-	-
Reutlingen	Betzingen	Wildermuth-Siedlung	B	-	-
Reutlingen	Betzingen	Zepplinstraße	B	-	-

Reutlingen	Bronnweiler	Bronnweiler Käpflle	B	-	-	in Zuständigkeit des Landkreises; Möglichkeit des barrierefreien Ausbaus ist noch zu prüfen
Reutlingen	Bronnweiler	Mitte (einwärts)	B	-	-	barrierefreier Ausbau ist aufgrund einer Zufahrt nicht möglich
Reutlingen	Bronnweiler	Raitweg	B	-	-	-
Reutlingen	Degerschlacht	Degerschlacht Rathaus (auswärts)	B	-	-	barrierefreier Ausbau ist aufgrund von Zufahrten nicht möglich
Reutlingen	Degerschlacht	Degerschlacht Rathaus (einwärts)	B	-	-	-
Reutlingen	Degerschlacht	Degerschlacht Süd (einwärts)	B	-	-	-
Reutlingen	Gesamt	Quartiersbushaltestellen	B	-	-	zeitlich befristet
Reutlingen	Gönningen	Am Galgenbühl	B	-	-	-
Reutlingen	Gönningen	Lindewiesen	B	-	-	-
Reutlingen	Gönningen	Post	B	-	-	barrierefreier Ausbau ist aufgrund einer Zufahrt und der Lage (Kurvenbereich) nicht möglich
Reutlingen	Gönningen	Roßbergschule (auswärts)	B	-	-	barrierefreier Ausbau ist aufgrund einer Zufahrt nicht möglich
Reutlingen	Gönningen	Roßbergschule (einwärts)	B	-	-	-
Reutlingen	Mittelstadt	Riedericher Straße	B	-	-	-
Reutlingen	Mittelstadt	Stadtstraße	B	-	-	-
Reutlingen	Oferdingen	Festhalle	B	-	-	-
Reutlingen	Ohmenhausen	Brühlstraße	B	-	-	-
Reutlingen	Ohmenhausen	Hansenstraße (auswärts)	B	-	-	barrierefreier Ausbau ist aufgrund einer Zufahrt nicht möglich
Reutlingen	Ohmenhausen	Hansenstraße (einwärts)	B	-	-	-
Reutlingen	Ohmenhausen	Hasenbergstraße	B	-	-	-
Reutlingen	Ohmenhausen	Hohe Straße	B	-	-	-
Reutlingen	Ohmenhausen	Mähinger Straße (auswärts)	B	-	-	barrierefreier Ausbau ist aufgrund einer Zufahrt nicht möglich
Reutlingen	Ohmenhausen	Mähinger Straße (einwärts)	B	-	-	-
Reutlingen	Ohmenhausen	Neue Straße	B	-	-	-
Reutlingen	Ohmenhausen	Weißdornweg	B	-	-	barrierefreier Ausbau ist aufgrund geringen Platzes nicht möglich
Reutlingen	Orschel-Hagen	Giengener Weg	B	-	-	-
Reutlingen	Reutlingen	Altorplatz	B	-	-	-
Reutlingen	Reutlingen	Alteburgstraße	B	-	-	-
Reutlingen	Reutlingen	Am Echazufer	B	-	-	-
Reutlingen	Reutlingen	Am Schieferbuckel	B	-	-	-
Reutlingen	Reutlingen	Banater Straße	B	-	-	Haltestelle im Probebetrieb
Reutlingen	Reutlingen	Behringstraße (auswärts)	B	-	-	barrierefreier Ausbau ist aufgrund einer Zufahrt nicht möglich
Reutlingen	Reutlingen	Behringstraße (einwärts)	B	-	-	-
Reutlingen	Reutlingen	Bellinostraße/Altenheim	B	-	-	barrierefreier Ausbau ist aufgrund von Zufahrten nicht möglich
Reutlingen	Reutlingen	Berliner Ring (auswärts)	B	-	-	-
Reutlingen	Reutlingen	Berufschulzentrum	B	-	-	-
Reutlingen	Reutlingen	Betzenried I	B	-	-	-
Reutlingen	Reutlingen	Betzenried II	B	-	-	barrierefreier Ausbau ist aufgrund einer Zufahrt nicht möglich
Reutlingen	Reutlingen	Beuthener Straße	B	-	-	Haltestelle im Probebetrieb
Reutlingen	Reutlingen	Bismarckstraße	B	-	-	-
Reutlingen	Reutlingen	Bösmannsacker (auswärts)	B	-	-	-
Reutlingen	Reutlingen	Burgholz	B	-	-	-
Reutlingen	Reutlingen	Carl-Diern-Straße (einwärts)	B	-	-	barrierefreier Ausbau vorgesehen bis 2021 (antragsabhängig)
Reutlingen	Reutlingen	Christophstraße	B	-	-	-
Reutlingen	Reutlingen	Danneckerstraße	B	-	-	Haltestelle im Probebetrieb
Reutlingen	Reutlingen	Dietweg/Friedhof	B	-	-	-
Reutlingen	Reutlingen	Erich-Kästner-Schule	B	-	-	-

Reutlingen	Reutlingen	Esslinger Straße	B	-	-	-
Reutlingen	Reutlingen	Friedrich-Ebert-Straße (auswärts)	B	-	-	-
Reutlingen	Reutlingen	Friedrich-Ebert-Straße (einwärts)	B	-	-	barrierefreier Ausbau ist aufgrund von Zufahrten nicht möglich
Reutlingen	Reutlingen	Friedrich-Naumann-Straße	B	-	-	-
Reutlingen	Reutlingen	Georgenstraße	B	-	-	barrierefreier Ausbau ist aufgrund von Zufahrten nicht möglich
Reutlingen	Reutlingen	Georg-Friedrich-Händel-Straße	B	-	-	-
Reutlingen	Reutlingen	Giengener Weg	B	-	-	-
Reutlingen	Reutlingen	Halskestraße	B	-	-	-
Reutlingen	Reutlingen	Haußstraße Stadtwerke (auswärts)	B	-	-	-
Reutlingen	Reutlingen	Haydnstraße (auswärts)	B	-	-	barrierefreier Ausbau ist aufgrund einer Zufahrt nicht möglich
Reutlingen	Reutlingen	Haydnstraße (einwärts)	B	-	-	-
Reutlingen	Reutlingen	Heinestraße	B	-	-	barrierefreier Ausbau ist aufgrund von Zufahrten nicht möglich
Reutlingen	Reutlingen	Hermann-Ehlers-Straße	B	-	-	-
Reutlingen	Reutlingen	Hohbuch	B	-	-	-
Reutlingen	Reutlingen	In Laisen (auswärts)	B	-	-	-
Reutlingen	Reutlingen	Justinus-Kerner-Straße	B	-	-	-
Reutlingen	Reutlingen	Käpfle	B	-	-	-
Reutlingen	Reutlingen	Karlstraße/Ludwigstraße	B	-	-	-
Reutlingen	Reutlingen	Katzensteg	B	-	-	-
Reutlingen	Reutlingen	Kirchsteig	B	-	-	-
Reutlingen	Reutlingen	Kreuzzeiche	B	-	-	-
Reutlingen	Reutlingen	Kronstädter Straße	B	-	-	Haltestelle im Probebetrieb
Reutlingen	Reutlingen	L 383	B	-	-	eventuellder Neubau
Reutlingen	Reutlingen	Landratsamt/IKG	B	-	-	-
Reutlingen	Reutlingen	Lerchenstraße	B	-	-	-
Reutlingen	Reutlingen	Listplatz Hauptbhf	B	-	-	Umgestaltung Listplatz
Reutlingen	Reutlingen	Markwasen	B	-	-	barrierefreier Ausbau ist aufgrund einer Zufahrt und eines Parkplatzes nicht möglich
Reutlingen	Reutlingen	Mittachtstraße (auswärts)	B	-	-	-
Reutlingen	Reutlingen	Nördlinger Straße	B	-	-	-
Reutlingen	Reutlingen	Nürnberg Straße	B	-	-	-
Reutlingen	Reutlingen	Regionaler Omnibusbahnhof	B	-	-	-
Reutlingen	Reutlingen	Roanner Straße	B	-	-	-
Reutlingen	Reutlingen	Robert-Mayer-Straße	B	-	-	-
Reutlingen	Reutlingen	Römerschanze/Friedhof	B	-	-	-
Reutlingen	Reutlingen	Rommelsbacher Straße	B	-	-	barrierefreier Ausbau vorgesehen bis 2021 (antragsabhängig)
Reutlingen	Reutlingen	Sankt-Wolfgang-Schule	B	-	-	-
Reutlingen	Reutlingen	Schieferstraße (einwärts)	B	-	-	-
Reutlingen	Reutlingen	Sickenhäuser Straße	B	-	-	-
Reutlingen	Reutlingen	Siemensstraße A-C	B	-	-	-
Reutlingen	Reutlingen	Sonnenstraße	B	-	-	Haltestelle im Probebetrieb
Reutlingen	Reutlingen	Stadhalle	B	-	-	Umgestaltung ZOB
Reutlingen	Reutlingen	Stadtmitte	B	-	-	Umgestaltung ZOB
Reutlingen	Reutlingen	Stammesacker (auswärts)	B	-	-	barrierefreier Ausbau ist aufgrund einer Zufahrt nicht möglich
Reutlingen	Reutlingen	Tannenberger Straße	B	-	-	barrierefreier Ausbau vorgesehen bis 2021 (antragsabhängig)
Reutlingen	Rommelsbach	BZN A-F	B	-	-	barrierefreier Ausbau vorgesehen bis 2021 (antragsabhängig)
Reutlingen	Rommelsbach	Grundschule	B	-	-	-
Reutlingen	Rommelsbach	Kirche	B	-	-	-

Reutlingen	Rommelsbach	Kniebisstraße (auswärts)	B	-	-	-
Reutlingen	Rommelsbach	Kniebisstraße (einwärts)	B	-	-	barrierefreier Ausbau ist aufgrund einer Zufahrt nicht möglich
Reutlingen	Rommelsbach	Mähder (einwärts)	B	-	-	-
Reutlingen	Rommelsbach	Rommelsbach Nord	B	-	-	barrierefreier Ausbau vorgesehen bis 2021 (antragsabhängig)
Reutlingen	Sickenhausen	Auchtert (auswärts)	B	-	-	-
Reutlingen	Sickenhausen	Sickenhausen Mitte	B	-	-	barrierefreier Ausbau ist aufgrund von Zufahrten nicht möglich
Reutlingen	Sickenhausen	Sickenhausen Süd	B	-	-	-
Reutlingen	Sondelfingen	Beim Schwefelbad (auswärts)	B	-	-	-
Reutlingen	Sondelfingen	Beim Schwefelbad (einwärts)	B	-	-	barrierefreier Ausbau ist aufgrund einer Zufahrt nicht möglich
Reutlingen	Sondelfingen	Grenzweg	B	-	-	-
Reutlingen	Sondelfingen	Grummetweg	B	-	-	-
Reutlingen	Sondelfingen	Grundweg	B	-	-	-
Reutlingen	Sondelfingen	Grundweg Schulbus	B	-	-	-
Reutlingen	Sondelfingen	Hohenschildstraße	B	-	-	-
Reutlingen	Sondelfingen	Hopfgartenstraße	B	-	-	-
Reutlingen	Sondelfingen	Im Efeu	B	-	-	-
Reutlingen	Gönnigen	Rosswasen	-	-	-	Zuständigkeit ist zwischen der Stadt Reutlingen und dem Land noch zu klären
Reutlingen	Mittelstadt	Neckartenzlinger Straße	-	-	-	Zuständigkeit ist zwischen der Stadt Reutlingen und dem Land noch zu klären
Reutlingen	Ohmenhausen	Abzweig Ohmenhausen	-	-	-	Kategorisierung ist vom Land noch vorzunehmen
Reutlingen	Reutlingen	Albstraße	-	-	-	Zuständigkeit ist zwischen der Stadt Reutlingen und dem Bund noch zu klären
Reutlingen	Reutlingen	Hofgut Alteburg	-	-	-	Zuständigkeit ist zwischen der Stadt Reutlingen und dem Land noch zu klären
Reutlingen	Reutlingen	Südbahnhof	-	-	-	Zuständigkeit ist zwischen der Stadt Reutlingen und dem Bund noch zu klären
Riederich	Riederich	Kirche	A	-	-	-
Riederich	Riederich	Mitte	A	-	-	barrierefreier Ausbau vorgesehen bis 2021
Riederich	Riederich	Rathaus	A	-	-	-
Riederich	Riederich	Stuttgarter Str.	A	-	-	-
Riederich	Riederich	Mittelstädter Straße	B	-	-	-
Riederich	Riederich	Mühlstraße	-	-	-	Zuständigkeit ist zwischen der Gemeinde Riederich und dem Landkreis noch zu klären
Römerstein	Böhringen	Albstraße	A	-	-	-
Römerstein	Böhringen	Mitte	B	-	-	-
Römerstein	Böhringen	Schule	B	-	-	-
Römerstein	Böhringen	Zollernstraße	B	-	-	-
Römerstein	Donnstetten	Gutenberger Straße	B	-	-	-
Römerstein	Donnstetten	Rathaus	B	-	-	-
Römerstein	Donnstetten	Salzwinkel	B	-	-	-
Römerstein	Donnstetten	Schule	B	-	-	-
Römerstein	Zainingen	Rathaus	B	-	-	-
Römerstein	Zainingen	Schule	B	-	-	-
Römerstein	Donnstetten	Fuchslöcher	-	-	-	Zuständigkeit zwischen der Gemeinde Römerstein, dem Land und dem Landkreis noch zu klären
Sonnenbühl	Epfingen	Marktplatz	A	-	-	-
Sonnenbühl	Genkingen	Rathaus	A	-	-	-

Sonnenbühl	Genkingen	Schule		A	-	-
Sonnenbühl	Udingen	Rathaus		A	-	-
Sonnenbühl	Willmandingen	Rathausstraße		A	-	-
Sonnenbühl	Willmandingen	Schule	teilweise barrierefrei	A	-	barrierefreier Ausbau vorgesehen bis Anfang Dezember 2020
Sonnenbühl	Erfingen	Bärenhöhle		B	-	-
Sonnenbühl	Erfingen	Sonnenmatte		B	-	-
Sonnenbühl	Genkingen	Nebelhöhle		B	-	-
Sonnenbühl	Genkingen	Pfullinger Straße		B	-	-
Sonnenbühl	Udingen	Oberdorf		B	-	-
Sonnenbühl	Udingen	Poststraße		B	-	-
Sonnenbühl	Udingen	Zünderstraße		B	-	-
Sonnenbühl	Genkingen	Ruoffseck		-	-	Zuständigkeit ist zwischen der Gemeinde Sonnenbühl und dem Land noch zu klären
St. Johann	Bleichstetten	Schule		B	-	barrierefreier Ausbau vorgesehen bis 2025
St. Johann	Bleichstetten	Sonnenhalde		B	-	barrierefreier Ausbau vorgesehen bis 2025
St. Johann	Gächingen	Rathaus		B	-	barrierefreier Ausbau vorgesehen bis 2025
St. Johann	Lonsingen	Mitte		B	-	barrierefreier Ausbau vorgesehen bis 2025
St. Johann	Lonsingen	Schule		B	-	barrierefreier Ausbau vorgesehen bis 2025
St. Johann	Ohnastetten	Stahleck		B	-	barrierefreier Ausbau vorgesehen bis 2025
St. Johann	Ohnastetten	Würtinger Str.		B	-	barrierefreier Ausbau vorgesehen bis 2025
St. Johann	Upfingen	DGH		B	-	barrierefreier Ausbau vorgesehen bis 2025
St. Johann	Württemberg	Anderberg		B	-	barrierefreier Ausbau vorgesehen bis 2025
St. Johann	Württemberg	Backhaus		B	-	barrierefreier Ausbau vorgesehen bis 2025
St. Johann	Württemberg	Im Ried		B	-	barrierefreier Ausbau vorgesehen bis 2025
St. Johann	Württemberg	Oberer Lindenhof		B	-	barrierefreier Ausbau vorgesehen bis 2025
St. Johann	Württemberg	Ochsenbühl		B	-	barrierefreier Ausbau vorgesehen bis 2025
St. Johann	Württemberg	Ortsmitte		B	-	barrierefreier Ausbau vorgesehen bis 2025
St. Johann	Württemberg	Schule		B	-	barrierefreier Ausbau vorgesehen bis 2025
St. Johann	Württemberg	Württemberg Stahleck		B	-	in Zuständigkeit des Landkreises; Möglichkeit des barrierefreien Ausbaus ist noch zu prüfen
St. Johann	Gächingen	Birkenhof		-	-	Zuständigkeit ist zwischen der Gemeinde St. Johann und dem Landkreis noch zu klären
St. Johann	Gächingen	Eichberg		-	-	Zuständigkeit ist zwischen der Gemeinde St. Johann und dem Landkreis noch zu klären
St. Johann	St. Johann	Gestütshof/Landstr.		-	-	Zuständigkeit ist zwischen der Gemeinde St. Johann und dem Land noch zu klären
St. Johann	Gächingen	Tiefental		-	-	Zuständigkeit ist zwischen der Gemeinde St. Johann und dem Landkreis noch zu klären
Trochteifingen	Mägerkingen	Mägerkingen Kirche		A	-	-
Trochteifingen	Mägerkingen	Mägerkingen Schule		A	-	-
Trochteifingen	Steinhilben	Steinhilben Kirche		A	-	-
Trochteifingen	Trochteifingen	Trochteifingen Bahnhof		A	-	-
Trochteifingen	Trochteifingen	Trochteifingen Hohenbergstraße		A	-	-
Trochteifingen	Trochteifingen	Trochteifingen Hörschwager Straße		A	-	-
Trochteifingen	Trochteifingen	Trochteifingen Vorstadt		A	-	-
Trochteifingen	Wilsingen	Wilsingen Kirche		A	-	-
Trochteifingen	Mägerkingen	Mägerkingen Bahnhof		B	-	-
Trochteifingen	Mägerkingen	Mägerkingen Seitenweg		B	-	-

Zwiefalten	Gauingen	Büchle	-	-	Zuständigkeit ist zwischen der Gemeinde Zwiefalten und dem Bund noch zu klären
Zwiefalten	Zwiefalten	Attenhöfen Abzw.	-	-	Zuständigkeit ist zwischen der Gemeinde Zwiefalten und dem Bund noch zu klären

Stand: 12.11.2020