



Vorlage TA_43/2012
zur öffentlichen Sitzung des
Ausschusses für Umwelt und
Technik
am 21.09.2012

An die
Mitglieder
des Ausschusses für Umwelt und Technik

**Weiterentwicklung des Busverkehrs im Landkreis Ludwigsburg;
- Buskonzept Strohgäu
- Buskonzept Eichwald**

Einführung:

Zur Verbesserung des ÖPNV in der Fläche entwickelt der Landkreis zusammen mit den Städten und Gemeinden sowie den Verkehrsunternehmen seit 1991 Buskonzepte im gesamten Kreisgebiet. Hierbei hat der Landkreis Ludwigsburg eine Vorreiterrolle innerhalb des VVS.

Das Buskonzept Strohgäu besteht seit 1994. Der Landkreis hat es mit den acht am Buskonzept beteiligten Städten und Gemeinden Asperg, Eberdingen, Hemmingen, Korntal-Münchingen, Markgröningen, Möglingen, Schwieberdingen und Tamm zuletzt im Dezember 2005 fortgeschrieben.

Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2012 nimmt die neue Strohgäubahn mit erweitertem Fahrplan und neuen spurtstarken Fahrzeugen ihren Betrieb auf. Zu diesem Zeitpunkt müssen die Buslinien im Einzugsbereich der Bahn an den neuen Fahrplan angepasst werden. Außerdem haben sich seit der letzten Fortschreibung des Buskonzepts die Verkehrsbedürfnisse im gesamten Verkehrsraum weiterentwickelt, und es sind durch zusätzliche Wohn- oder Gewerbegebiete neue Bedürfnisse entstanden. Deshalb soll zum Dezember 2012 das Buskonzept erneut fortgeschrieben und gleichzeitig an den neuen Fahrplan der Strohgäubahn angepasst werden.

Auch das neue Gewerbegebiet Eichwald im Gemarkungsdreieck von Oberriexingen, Sachsenheim und Sersheim mit rund 1.000 Beschäftigten macht Anpassungen im ÖPNV erforderlich. Die ÖPNV-Erschließung des noch wachsenden Gewerbegebiets erwies sich als schwierig, da es abseits bereits bestehender Buslinien liegt. Daher beschloss der Ausschuss für Umwelt und Technik im September 2011, zunächst nur ein verkehrliches Mindestangebot zwischen dem Bahnhof Bietigheim und dem Gewerbegebiet umzusetzen. Eine umfassendere und wirtschaftlichere Erschließung des Gewerbegebiets Eichwald sollte in einer Neukonzeption gemeinsam mit dem Zweckverband Gewerbegebiet Eichwald zum Dezember 2012 angestrebt werden (TA_15/2011). Ein erstes Konzept wurden von der Kreisverwaltung und den Verkehrsunternehmen gemeinsam erstellt und den

Mitgliedern des Zweckverbands Eichwald präsentiert. Auf Wunsch des Zweckverbands werden noch alternative Linienverläufe geprüft und die Ergebnisse im Herbst 2012 diskutiert. Eine Beschlussfassung kann daher frühestens im Frühjahr 2013 erfolgen.

Buskonzept Strohgäu

Die Buslinien des Verkehrsraums Strohgäu sind an verschiedenen Punkten mit den S-Bahnlinien S5 und S6 sowie mit der Strohgäubahn durch Umsteigebeziehungen verknüpft. Außerdem bestehen Umsteigebeziehungen der Buslinien untereinander. Daher muss bei wesentlichen Änderungen oder Ergänzungen im Schienenverkehr auch der Bus-Linienverkehr überprüft und gegebenenfalls angepasst werden.

Das neue Fahrplankonzept der Strohgäubahn zum 9. Dezember 2012 beinhaltet geänderte Fahrzeiten und einen ausgeweiteten Betrieb am späten Abend sowie ein umfassendes Angebot an den Wochenenden.

Dieser neue Fahrplan der Strohgäubahn erfordert auch umfangreiche Anpassungen der Buslinien. Deshalb war es sinnvoll, von den Gemeinden in der Zwischenzeit gewünschte Verbesserungen im Buskonzept bis zur Umsetzung des neuen Betriebsprogramms der Strohgäubahn zurückzustellen. Die jetzt empfohlene Fortschreibung des Buskonzepts beinhaltet daher auch von der Strohgäubahn unabhängige Maßnahmen.

Die Anregungen und Wünsche von Gemeinden, Verkehrsunternehmen und Fahrgästen haben wir gesammelt und mit dem VVS geprüft. In einem Arbeitskreis mit Vertretern der Gemeinden und des VVS haben sich daraufhin Empfehlungen für folgende Maßnahmen ergeben:

1. Verbesserungen im nördlichen Bereich des Verkehrsraumes Strohgäu

Der nördliche Teil des Verkehrsraums Strohgäu umfasst zumeist Buslinien im Zubringerverkehr zur S-Bahnlinie S5 und nach Ludwigsburg. Bis auf die Buslinie 531 vom S-Bahnhof Asperg über Markgröningen zum Bahnhof Schwieberdingen berühren diese Buslinien die Strohgäubahn nicht.

Die **Buslinien 531 und 532** verbinden Schwieberdingen und Oberriexingen über Markgröningen mit dem S-Bahnhof in Asperg. In der nachmittäglichen Hauptverkehrszeit verkehren die S-Bahnen von Stuttgart nach Asperg im 15-Minuten-Takt und haben jeweils Anschluss an die Buslinien nach Markgröningen und abwechselnd weiter nach Schwieberdingen (Linie 531) oder Oberriexingen (Linie 532). Zum Fahrplanwechsel wird der 15-Minutentakt der S-Bahn durch eine zusätzliche Fahrt mit Ankunft in Asperg um 19.31 Uhr ausgeweitet. Diese neue S-Bahn soll ebenfalls einen Busanschluss in Richtung Markgröningen erhalten.

Um die bewährte Fahrplansystematik mit abwechselnden Abfahrten der beiden Linien fortführen zu können, wird der Busanschluss durch ein **zusätzliches Fahrtenpaar** der Linie 531 um 19.36 Uhr über Markgröningen nach Schwieberdingen und zurück durchgeführt. In Schwieberdingen bietet die Fahrt aus Markgröningen und dem Gewerbegebiet bei der Firma Bosch einen Anschluss zur Strohgäubahn in Richtung Korntal. Die Rückfahrt um 20.05 Uhr schafft in Asperg einen Anschluss zu einer bisher noch nicht bedienten S-Bahnabfahrt um 20.43 Uhr nach Stuttgart.

Damit nicht innerhalb von 15 Minuten zwei Fahrten der Linie 531 von Asperg nach Schwieberdingen verkehren, wird die bestehende Fahrt um 19.51 Uhr zu einem Fahrtenpaar der Linie 532 und über Markgröningen in Richtung Oberriexingen und zurück geführt.

Die folgende Abfahrt um 20.21 Uhr in Asperg ist ebenfalls ein Bus der Linie 531, der allerdings gegenwärtig in Markgröningen endet. Diese Fahrt wird bis zum Endpunkt der Linie in Schwieberdingen **verlängert**. Mit der **neuen Rückfahrt** um 21.05 Uhr wird in Asperg um 21.43 Uhr ein weiterer Anschluss zu einer bislang noch nicht bedienten S-Bahnabfahrt nach Stuttgart geschaffen.

Mit diesen Ergänzungen und Anpassungen wird der nachmittägliche 15-Minuten-Takt vom Bahnhof Asperg über den Asperger Westen nach Markgröningen bis 19.51 Uhr verlängert. Die Weiterführungen im 30-Minuten-Takt verkehren bis 19.36 Uhr nach Schwieberdingen und bis 19.51 Uhr in Richtung Oberriexingen. In der Gegenrichtung werden zwei zusätzliche S-Bahn-Abfahrten mit Buszubringern erreicht. Damit besteht bis 22.13 Uhr Anschluss zu jeder S-Bahn-Abfahrt nach Stuttgart.

Zur besseren Verknüpfung mit der Strohäubahn werden als Ergänzung der Linie 504 (siehe weiter unten) um 15.56 und um 16.26 Uhr **zusätzliche Fahrten** vom Schwieberdinger Gewerbegebiet bei der Firma Bosch zum Bahnhof Schwieberdingen angeboten.

Die **Buslinie 534** verbindet Hemmingen und Schwieberdingen über Möglingen mit Ludwigsburg. Im Gegensatz zu den Buslinien 508 und 533, die ebenfalls von Möglingen nach Ludwigsburg führen, verkehrt die Linie 534 in Möglingen über den direkten Weg und nicht über das Wohngebiet Löscher.

Im morgendlichen Berufsverkehr haben verschiedene Fahrten der Linie 534 in Richtung Ludwigsburg ihre Kapazitätsgrenze erreicht und an einzelnen Tagen bereits überschritten. Mit einer **zusätzlichen Busabfahrt** gegen 06.45 Uhr ab Hemmingen werden zwischen 6.30 und 7 Uhr drei Fahrten im 15-Minuten-Abstand verkehren. **Weitere drei Fahrten** zwischen Möglingen und Ludwigsburg verdichten das Angebot auf diesem Streckenabschnitt zwischen 7 und 8.30 Uhr auf einen 15-Minuten-Takt.

Mit einem **zusätzlichen Fahrtenpaar** gegen 7.45 Uhr ab Ludwigsburg bis Hemmingen wird der morgendliche 30-Minuten-Takt bis 8.15 Uhr ausgeweitet. Die Rückfahrt erweitert den 30-Minuten-Takt ab Hemmingen bis gegen 9 Uhr.

Eine Fahrt, die gegenwärtig um 15.40 Uhr in Schwieberdingen beginnt, wird zukünftig **bereits in Hemmingen starten** und die Anbindung in die Kreisstadt verbessern.

In den Nächten von Freitag auf Samstag und von Samstag auf Sonntag wird eine **zusätzliche Fahrt** gegen 01.30 Uhr nach Hemmingen verkehren und die Lücke zum Angebot des Kreis-Nachtbusses schließen.

Die **Buslinie 536** verkehrt von Möglingen über Asperg und den S-Bahnhof Tamm in das Wohngebiet Hohenstange und weiter in das Gewerbegebiet Ludwigsburg Nord mit dem Breuningerland und dem Einrichtungshaus IKEA. Das höchste Fahrgastaufkommen besteht zwischen dem S-Bahnhof Tamm und dem Wohngebiet Hohenstange.

Von Montag bis Freitag besteht heute zwischen dem S-Bahnhof Tamm und der Hohenstange im Abendverkehr ein Studentakt bis 23.53 Uhr, am Samstagabend nur bis 19.53 Uhr. Zum Fahr-

planwechsel soll der abendliche Stundentakt in den Nächten von Freitag auf Samstag und von Samstag auf Sonntag einheitlich bis 0.53 Uhr verlängert werden. Dafür sind Freitagnacht **eine**, und Samstagnacht **fünf zusätzliche Fahrten** erforderlich.

2. Verbesserungen im Einzugsbereich der Strohgäubahn

Durch die Änderungen im Fahrplan der Strohgäubahn und dem ausgeweiteten Bedienungskonzept müssen die Buslinien im unmittelbaren Umfeld der Bahn optimiert werden.

Im Einzugsbereich der Strohgäubahn verkehren drei Buslinien teilweise entlang der Bundesstraße 10 nach Feuerbach:

- Linie 501 von Hemmingen über Schwieberdingen und Münchingen
- Linie 502 von den verschiedenen Eberdinger Ortsteilen über Hemmingen und Schwieberdingen
- Linie 503 von Vaihingen an der Enz über Schwieberdingen

Darüber hinaus verkehrt innerhalb der Gemeinde Schwieberdingen die Linie 504 im Zubringerverkehr zwischen der Strohgäubahn und dem Gewerbegebiet bei der Firma Bosch beziehungsweise dem Wohngebiet Hülbe.

Zwischen Korntal und Münchingen verkehrt die Linie 612 über Kallenberg und Neuwirtshaus.

a. Kein schienenparalleler Busverkehr

Besonders über die drei Buslinien 501, 502 und 503 aus dem westlichen Strohgäubereich und Vaihingen über Schwieberdingen nach Feuerbach wurde im Ausschuss für Umwelt und Technik immer wieder diskutiert, ob sie nicht einen Parallelverkehr zur Strohgäubahn darstellen.

Bereits 1997 und 1998 haben wir die Buslinien im Bereich der Strohgäubahn analysiert und die Ergebnisse dem AUT am 25.09.1997 (TA_33/1997) und am 04.05.1998 (TA_12/1998) vorgestellt. Demnach bestanden räumlich, zeitlich und funktional keine echten Konkurrenzverkehre zur Strohgäubahn, weil die Buslinien andere Teilorte bedienen als die Strohgäubahn.

Im Dezember 1999 hat dann der VVS eine Analyse der Netzverknüpfung im Raum Strohgäu durchgeführt und verschiedene Planungsvarianten für den Busverkehr im Bereich der Strohgäubahn detailliert untersucht. Diese beinhalteten unter anderem Linienkappungen und Änderungen von Linienverläufen. Die Spezialisten des VVS kamen zu dem Schluss, dass die Ausrichtung der Buslinien als reine Zu- und Abbringer zur Strohgäubahn mehr Fahrgäste auf die Schiene bringen würden, es insgesamt aber – bei einer Gesamtbeurteilung des Schienen- und des Busverkehrs – zu Abwanderungen von Fahrgästen zum Individualverkehr und damit zu einer Schwächung des ÖPNV führen würde. Die Analyse wurde am 21.02.2000 dem AUT vorgestellt (TA_07/2000).

Zur Überprüfung dieses Ergebnisses haben zuletzt die Gutachter von Intraplan im Zuge ihrer Untersuchung „Weiterentwicklung Strohgäubahn – Optimierter Dieselbetrieb“ ebenfalls untersucht, ob durch eine konsequente Ausrichtung des Busnetzes auf die Strohgäubahn Parallelbedienungen verringert und/oder neue Fahrgastpotentiale für die

Strohgäubahn gewonnen werden können (Anlage 1 zur Kreistags-Vorlage KT_16/2008 vom 18. Juli 2008, ab Seite 55 unten).

Für die **Linien 502 und 503** stellten die Gutachter fest, dass diese auch bei einem optimierten Dieselbetrieb auf der Strohgäubahn eine eigenständige verkehrliche Funktion besitzen. Wegen der Lage des Bahnhofs Schwieberdingen am Ortsrand sind die Zugangszeiten aus den Siedlungsschwerpunkten Zentrum und Hülbe zum Bus in der Regel deutlich geringer als zur Strohgäubahn. Das Gutachten empfahl, das Bedienungsangebot dieser Buslinien unverändert zu erhalten.

Für die **Buslinie 501** von Hemmingen über Schwieberdingen und Münchingen nach Feuerbach stellten die Gutachter zunächst fest, dass sie zum Teil in direkter Konkurrenz zur Strohgäubahn und zur Buslinie 612 steht. Eine detaillierte Analyse auf der Grundlage der Verkehrsstromerhebung des VVS ergab jedoch, dass die Linie 501 eine erhebliche eigene Verkehrsbedeutung besitzt. Dies betrifft Verkehrsbeziehungen von Feuerbach, Zuffenhäusen und Neuwirtshaus in Richtung Kallenberg und Münchingen-Ost sowie aus Richtung Hemmingen und Schwieberdingen nach Münchingen-Ost und Kallenberg.

Von den rund 2.200 Fahrgästen der Buslinie 501 entfielen gemäß der Verkehrsstromerhebung 2003 circa 41 Prozent auf Verkehrsbeziehungen, die ausschließlich von dieser Buslinie bedient werden. Lediglich 19 Prozent der Fahrgäste nutzen die Buslinie 501 auf Relationen, auf denen eine direkte Konkurrenz zur Strohgäubahn besteht. Eine Linienverkürzung oder Teilung der Linie 501 wäre somit aller Voraussicht nach mit beträchtlichen Fahrgastverlusten für den ÖPNV verbunden.

Die Gutachter von Intraplan kamen – wie auch der VVS bei seiner Untersuchung im Jahr 1999 – zu dem Schluss, dass eine Reduzierung der schienenparallelen Linienabschnitte im Bereich der Strohgäubahn ohne eine merkliche Verschlechterung der Angebotsituation im Gesamtsystem ÖPNV nicht möglich ist. Der Wegfall der direkten Busverbindungen zwischen Schwieberdingen und Feuerbach (Linien 502 und 503) sowie zwischen Kallenberg und Feuerbach (Linie 501) würde zu deutlichen Angebotsverschlechterungen aus Sicht der Kunden führen. Insgesamt würden durch die Maßnahmen im Vergleich zur NE-Variante der Strohgäubahn circa 1.150 Personenfahrten je Werktag vom ÖPNV auf den motorisierten Individualverkehr verlagert. Die Verlagerung von den Bussen auf die Strohgäubahn würde sich in der gleichen Größenordnung bewegen. Um diese Fahrgäste, die keinen Zuwachs im ÖPNV bedeuten, in den Hauptverkehrszeiten zusätzlich in der Strohgäubahn befördern zu können, müssten drei weitere Fahrzeuge für die Bahn angeschafft werden.

Zusammenfassend bleibt somit festzuhalten, dass es nach der Beurteilung unterschiedlicher Fachleute nur einen untergeordneten Parallelverkehr der Busse zur Schiene gibt. Die heutigen Buslinien haben – neben der Anbindung schienenferner Wohnquartiere an die Schienenhaltepunkte – eigene Erschließungsfunktionen im Gesamtnetz. Durch das Brechen dieser Linien würde es zu Verlagerungen vom Bus auf die Schiene kommen. Allein die Verlagerung von Fahrgästen vom Bus auf die Schiene bringt jedoch für das Gesamtsystem ÖPNV keine Vorteile, sondern – wie oben dargestellt – eher Nachteile durch Abwanderungen von Fahrgästen zum Individualverkehr.

Ziel muss es also sein, durch gezielte Maßnahmen im Busbereich die Strohgäubahn zu stärken und dadurch neue/zusätzliche Nutzerpotentiale zu erschließen. Die möglichen Maßnahmen haben wir nachfolgend dargestellt.

b. Maßnahmen zur Stärkung der Strohäubahn

Die Buslinien 502 und 503 besitzen nach allen durchgeführten Analysen eine eigenständige verkehrliche Funktion. Dennoch können auch diese Linien zur Stärkung der Strohäubahn beitragen.

Die **Linie 502** verkehrt von Riet, Nussdorf, Eberdingen und Hochdorf über Hemmingen und Schwieberdingen nach Feuerbach. Das Verkehrsunternehmen hat eine Möglichkeit gefunden, den Fahrplan dieser Linie konsequent auf die Fahrzeiten der Strohäubahn in Hemmingen anzupassen. Dazu wird die Taktlage der Buslinie in beiden Fahrrichtungen um 18 Minuten verschoben und abweichende Fahrwege von drei morgendlichen Fahrten im Bereich der Eberdinger Teilorte werden angeglichen. Der Leistungsumfang der Linie bleibt erhalten. Kosten entstehen nur für die Harmonisierung des Linienverlaufs bei den drei Fahrten.

Der Fahrplan der Linie 502 wird konsequent getaktet und in Hemmingen an den Fahrplan der Strohäubahn angepasst. Er erschließt für die Bahn ein zusätzliches Fahrgastpotential aus Riet, Nussdorf, Eberdingen und Hochdorf. Bei vergleichbarer Gesamtreisezeit in die Stuttgarter Innenstadt entfallen für die Fahrgäste die erheblichen Verspätungsrisiken durch Verkehrsstau auf der B 10. Da die verspätungsanfälligen Streckenabschnitte erst auf dem Abschnitt zwischen Hemmingen und Stuttgart liegen, bietet sich durch die Linie 502 in Kombination mit der Strohäubahn und der S-Bahn eine sehr verlässliche Verbindung nach Stuttgart.

Die **Linie 503** von Vaihingen über Schwieberdingen nach Feuerbach verkehrt ab Schwieberdingen auf dem gleichen Linienweg wie die Linie 502 nach Feuerbach. Die Fahrzeiten der beiden Linien müssen daher zueinander versetzt liegen. Dadurch ergänzen sich auf diesem Abschnitt beide Linien zu einem 15-Minuten-Takt in der Hauptverkehrszeit und zu einem 30-Minuten-Takt in der Nebenverkehrszeit.

Die morgendlichen Abfahrtszeiten in Vaihingen müssen wegen wichtigen Zuganschlüssen aus Pforzheim erhalten bleiben. Dadurch ergibt sich eine Standzeit in Schwieberdingen, die dazu genutzt wird, Fernpendler aus dieser Richtung umsteigefrei bis zum Gewerbegebiet bei der Firma Bosch zu befördern. Anschließend beginnt jeweils eine neue Fahrt am Glemstal in Schwieberdingen im optimalen Takt nach Feuerbach. Der Leistungsumfang der Linie bleibt erhalten. Es entstehen keine Mehrkosten.

Die **Buslinie 504** wurde bei der letzten Fortschreibung des Buskonzepts eingerichtet und verbindet in der Hauptverkehrszeit morgens und nachmittags das Schwieberdinger Wohngebiet Hülbe und die Haltestellen im Bereich der Firma Bosch mit dem Bahnhof Schwieberdingen.

Zum Fahrplanwechsel soll die Linie an den neuen Fahrplan der Strohäubahn angepasst und sinnvoll ergänzt werden. Sowohl der morgendliche als auch der nachmittägliche Verkehr wird um jeweils eine halbe Stunde ausgeweitet. Weitere wesentliche Verkehrsbedürfnisse werden durch zusätzliche Fahrten zwischen 12.30 und 14.30 Uhr abgedeckt. Dadurch wird beispielsweise für die rund 150 Schwieberdinger Schüler, die das Korntaler Gymnasium besuchen, ein Anschluss nach der fünften und sechsten Unterrichtsstunde von der Strohäubahn geschaffen, Gleichzeitig verbessern sich die Fahrmöglichkeiten für Teilzeitbeschäftigte im Gewerbegebiet.

Neben den optimalen Anschlüssen von und zur Strohgäubahn ergeben sich in der Ortsmitte zahlreiche attraktive Busanschlüsse. Zu den Hauptverkehrszeiten ergänzen sich die Linien 504 und 531 auf dem Streckenabschnitt zwischen dem Gewerbegebiet und dem Bahnhof nahezu zu einem 15 Minuten-Takt, sodass der Gewerbe- und Industriestandort Schwieberdingen Nord optimal in das neue Bahn- und Buskonzept im Strohgäu eingebunden wird.

Die **Buslinie 501** verkehrt von Hemmingen über Schwieberdingen und Münchingen nach Feuerbach, die **Line 612** von Münchingen über Kallenberg und Neuwirtshaus nach Kornthal. Die Linien ergänzen sich im Verkehr zwischen Münchingen, Kallenberg und Neuwirtshaus. Sie verbinden unter anderem die Gewerbegebiete von Münchingen und Kallenberg mit der Strohgäubahn, der Kernstadt Kornthal und dem Stuttgarter Stadtgebiet.

Zur Verbesserung des Frühverkehrs werden auf der Linie 501 von Feuerbach nach Münchingen zwei Fahrten gegen 5 Uhr und 5.30 Uhr eingerichtet, in der Gegenrichtung eine Fahrt gegen 5 Uhr.

Darüber hinaus wird der Fahrplan der Linie 612 zu den Hauptverkehrszeiten bis gegen 08.30 Uhr und ab 16 Uhr zu einem 30-Minuten-Takt ergänzt und auf dem Abschnitt zwischen Münchingen und Neuwirtshaus mit dem Fahrplan der ebenfalls im Halbstundentakt verkehrenden Linie 501 koordiniert.

3. Kosten und Finanzierung der Fortschreibung des Buskonzeptes Strohgäu

Der zusätzliche Aufwand für die Fortschreibung beträgt insgesamt rund **284.000 Euro**. Es ergibt sich folgende Kostenaufteilung:

jährliche Gesamtkosten	284.000 Euro
<u>abzüglich Beteiligung des VRS (14,5 %)</u>	<u>41.180 Euro</u>
	242.820 Euro
<u>abzüglich Anteil Gemeinden (50 %)</u>	<u>121.410 Euro</u>
Anteil Landkreis Ludwigsburg	121.410 Euro

Durch Anrechnung von Mehreinnahmen können sich die Anteile des Landkreises und der Gemeinden noch reduzieren. Die abschließende Kalkulation des VVS zu den Mehreinnahmen liegt noch nicht vor.

4. Zusammenfassung

Die Kreisverwaltung sieht in der gemeinsam mit den Kommunen und Verkehrsunternehmen entwickelten Fortschreibung des Buskonzeptes Strohgäu einen gelungenen Kompromiss. Auf der einen Seite werden die Verkehrsbedürfnisse der schienenfernen Wohn- und Gewerbequartiere befriedigt, auf der anderen Seite kommen wir dem Auftrag der kommunalen Gremien nach, die Strohgäubahn durch Maßnahmen im begleitenden Bussystem zu stärken. So entfällt ein Großteil der Verkehrsverbesserungen im Bereich der Strohgäubahn auf die Linie 504, die der Andienung der Bahn dient.

Aber auch außerhalb des Einzugsbereichs der Strohgäubahn können mit der vorgestellten Fortschreibung viele Verkehrsbedürfnisse und Anregungen der Kommunen realisiert werden. Da die

letzte Fortschreibung bereits sieben Jahre zurückliegt, ist es jetzt notwendig, auf die in der Zwischenzeit entstandenen Verkehrsbedürfnisse zu reagieren.

Beschlussvorschlag:

Das Buskonzept „Strohgäu“ wird zum Fahrplanwechsel im Dezember 2012 fortgeschrieben. Der Landkreis übernimmt 50 Prozent der Zuschüsse der mit den Städten und Gemeinden abgestimmten Verkehrsverbesserungen im Landkreis unter der Voraussetzung, dass die Städte und Gemeinden sich bereit erklären, ebenfalls 50 Prozent der Zuschüsse für die zusätzlichen Verkehrsleistungen zu übernehmen.