

Ideenpapier für eine Buslinie von Steinheim über Erdmannhausen und Affalterbach nach Winnenden

Stand: 13.02.2020

Feinstaub, Lärmaktionspläne und drohende Fahrverbote sind in aller Munde. Die Freien Wähler von Affalterbach, Erdmannhausen, Steinheim und Winnenden sowie in den Kreistagen von Ludwigsburg und dem Rems-Murr-Kreis sind sich einig, dass eine Besserung der Situation nur mit einer entscheidenden Verbesserung des ÖPNV erreicht werden kann. Zwar gibt es bei den bestehenden Linien sicher noch Potential für einen Fahrgastzuwachs, eine wesentliche Verschiebung des Modalsplit zugunsten des ÖPNV wird vermutlich nur über die Einrichtung von bisher nicht existierenden Verbindungen erreicht werden – und zwar dort, wo der ÖPNV bisher noch keine Rolle spielt. Eine solche Verbindung ist die Querverbindung von Steinheim nach Winnenden. Dieses Konzept soll ein Gedankenanstoß sein, über die Einrichtung einer solchen Buslinie zu diskutieren, Varianten abzuschätzen und letztlich in eine Umsetzung zu überführen.

1 Ausgangslage

Die Region Stuttgart hat werktäglich mit einer Vielzahl an Staus und überfüllten Bussen und Bahnen zu kämpfen. Die Infrastruktur konnte der rasanten wirtschaftlichen Entwicklung, insbesondere im Speckgürtel von Stuttgart nicht schritthalten. So ist beispielsweise die Anzahl der Fahrzeuge, die Affalterbach aus Richtung Winnenden erreichen, von 2013 bis 2017 um 19,1% angestiegen.¹ Die Infrastruktur hat sich in dieser Zeit aber nicht verändert. Die Folge: Staus und Wartezeiten auf den meisten Straßen in Zeiten des Berufsverkehrs. Die jährlichen Folgekosten der Staus in der Region Stuttgart für die privaten Haushalte bezifferte der Verkehrsdatendienstleister Inrix im Jahr 2014 bis 2030 im Durchschnitt auf rund 3.500 Euro. Hochgerechnet auf die rund 1,34 Millionen Haushalte in der Region Stuttgart beläuft sich der Schaden allein bei den privaten Haushalten auf rund 4,7 Milliarden Euro pro Jahr.

Wie auch die Infrastruktur hinkt auch das ÖPNV-Angebot der Entwicklung weit hinterher. So stammt das derzeitige Busnetz rund um Marbach in weiten Teilen noch aus der Zeit zu Beginn der 1990er-Jahre. Seither haben sich aber insbesondere die Wohn- und Gewerbegebiete in den umliegenden Landkreisen Stuttgarts weiterentwickelt. So nahm die Anzahl der Beschäftigten im Landkreis Ludwigsburg von 1999 bis 2018 um 26% zu (Stuttgart 23%), die Bevölkerung um 15% (Stuttgart: 9,4%)².

Die Zuständigkeit für die Buslinienkonzeption liegt bei den jeweiligen Landkreisen. Dadurch konzentrieren sich die meisten Linien auf die Erschließung der Orte im Binnenverkehr der Landkreise, insbesondere im Zulauf auf die Bahnlinien nach Stuttgart, im hiesigen Fall sind das die Linien S3 und S4. Ein weiterer Faktor zur Ermittlung des ÖPNV-Bedarfs ist die Anbindung an die nächstgelegenen Mittelzentren.

So konzentrieren sich die Buslinien im nordöstlichen Landkreis Ludwigsburg auf die Anbindung der Orte an die S4, historisch gewachsen im Knoten Marbach. Für Steinheim sind das die Linien 460, 46

¹ Verkehrszählungen im Rahmen der Planungen für die neue Umgehungsstraße um Affalterbach, abgerufen von www.affalterbach.de

² Statistisches Landesamt Baden-Württemberg

und 462/X46 und für Erdmannhausen/Affalterbach die Linie 456. Querverbindungen zwischen den Orten, den Bahnlinien und Landkreisen spielen nur eine sehr untergeordnete Rolle. So verkehrt die Linie 456 nur 6x am Tag von Affalterbach nach Winnenden, die Linie 451 als Anbindung aus Richtung Marbach an die U12 nur 7x am Tag und Verbindungen wie Großbottwar – Besigheim oder Erdmannhausen – Steinheim gibt es gar nicht (bzw. nur als Freizeitbus an Sonntagen im Sommer).

Wir sehen daher noch viel Entwicklungspotential gerade im ÖPNV im nordöstlichen Bereich des Landkreises Ludwigsburg.

1.1 Geographische Einordnung

Zwischen Steinheim und Erdmannhausen liegen rund 2,5km, zwischen Affalterbach und Erdmannhausen rund 2km. Zwischen Affalterbach und Winnenden liegen rund 6km. In Steinheim wohnen 12.190, in Erdmannhausen 5.215, in Affalterbach 4.518 und in Winnenden 28.255 Einwohner³.

1.2 Arbeitgeber

In Steinheim gibt es in der Nähe der Haltestelle Bahnhof ein kleineres Gewerbegebiet. Erdmannhausen besitzt zwar ein größeres Gewerbegebiet mit größeren Arbeitgebern, spielt aber aufgrund der geographischen Lage abseits der vorgeschlagenen Linie keine wesentliche Rolle. Das interessanteste Gewerbegebiet entlang der Linie befindet sich in Affalterbach. Hier sind rund 2.500 – 2.800 Menschen beschäftigt. Ein weiterer großer Arbeitgeber befindet sich am östlichen Ende in Winnenden. Kärcher beschäftigt hier rund 2.800 Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer⁴.

Die Anzahl der werktäglichen Einpendler im Jahr 2018 beträgt laut Statistischem Landesamt Baden-Württemberg:

Steinheim 1.862
Affalterbach 2.908
Winnenden 10.988

1.3 Weiteres Potential

Schülerverkehr (Entlastung Schulzentrum Marbach)

Neben dem Schulzentrum in Marbach spielen die Realschule in Steinheim für Erdmannhausen und die weiterführenden Schulen in Winnenden für Affalterbach eine nicht unwesentliche Rolle. In Steinheim gehen derzeit 37 Schülerinnen und Schüler aus Erdmannhausen zur Schule⁵. Für sie ist es ein großer Aufwand den werktäglichen Unterricht zu erreichen, insbesondere auf der Rückfahrt außerhalb des 15-Minuten-Taktes. Beträgt die Fahrzeit in der HVZ noch 29 Minuten, steigt diese in den übrigen Zeiten auf 41 Minuten an – für 3,3km Entfernung!

Das Wellarium in Steinheim hat im Jahr 2019 zwischen Mai und September rund 186.000 Besucher⁶ aus der ganzen Umgebung angezogen. Gab es hierfür früher einen Badebus, ist heute überwiegend das Auto der Mittel zur Wahl der Anreise, insbesondere am Wochenende.

³ Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, Stand 2. Quartal 2019

⁴ Bericht Winnender Zeitung vom 22.02.2019 auf Basis von Firmenangaben

⁵ Angaben der Schule

⁶ Eigene Angaben der Betreiber auf www.wellarium.de

Seit 2014 befindet sich in Winnenden das neue Rems-Murr-Klinikum, das aufgrund seiner Nähe zur Kreisgrenze auch von Patientinnen und Patienten aus dem Landkreis Ludwigsburg aufgesucht wird. Das Krankenhaus mit Ärztehaus ist für den Arzt- und Krankenbesuch in der Regel nur mit dem Auto erreichbar.

Um das Jahr 2021 wird unmittelbar am Bahnhof von Erdmannhausen eine neue Seniorenresidenz mit über 100 Plätzen eröffnet. Dem zukünftigen Standort fehlt es an einer Anbindung der Residenz an den Ortskern und die dortigen Geschäfte, Ärzte, Banken, Kirchen und der Apotheke. Der Fußweg vom Bahnhof hinauf in das Zentrum von Erdmannhausen dürfte für den größten Teil der Bewohner nicht zu schaffen sein. Darüber hinaus werden auch Bewohner aus den umliegenden Gemeinden dort einziehen, nicht zuletzt auch aus Affalterbach, Steinheim und dem Bottwartal. Ein fehlendes ÖPNV-Angebot würde dazu führen, dass Besucher der Bewohner ausschließlich mit dem PKW anreisen und die angespannte Parksituation rund um den Bahnhof verschärfen.

1.4 Individualverkehr

Der motorisierte Individualverkehr hat in den letzten Jahren stark zugenommen. Die Verkehrsbelastung der L1127 Affalterbach in Richtung Winnenden ist beispielsweise von 2007 rund 9.500 Fahrzeugen auf rund 14.050 Fahrzeugen im Jahr 2017 gestiegen (Durchschnittlicher täglicher Verkehr an Werktagen)¹. Hochfrequentierte Punkte wie die Einfahrt Steinheim aus Richtung Erdmannhausen bis vor zur „Kohler-Kreuzung“ oder die „Ochsen-Kreuzung“ in Affalterbach, nötigen Pendlern tagtäglich aufs Neue viel Geduld ab.

Die Verkehrszählung 2017 hat ebenso ergeben, dass die südliche Einfahrt aus Richtung Winnenden zum Gewerbegebiet Affalterbach über den Bittenfelder Weg von täglich rund 3.300 PKW genutzt wird. Da sich der Durchgangsverkehr an dieser Zufahrt in Grenzen halten dürfte, ist davon auszugehen, dass es sich hierbei um rund 4.000 potentielle Fahrgäste (Anzahl der Fahrzeuge mal geringer Besetzungsgrad von 1,21 Personen pro PKW) für den ÖPNV handelt.

1.5 ÖPNV-Angebot

Trotz der hohen verkehrlichen Belastung der Straßen im Bereich Steinheim, Erdmannhausen, Affalterbach und Winnenden stellt das ÖPNV-Angebot auf dieser Achse keine Alternative zum PKW dar:

| Von | Nach | Entfernung | ÖPNV in min | Auto in min |
|---------------|---------------|------------|------------------|-------------|
| Steinheim | Erdmannhausen | 3,3 km | 29 / 38 / 41 | 6 |
| Steinheim | Affalterbach | 6,2 km | 36 / 45 / 48 | 10 |
| Steinheim | Winnenden | 13 km | 57 / 71 / 68 | 19 |
| Erdmannhausen | Winnenden | 9,8 km | 22/38* / 61 / 61 | 13 |
| Affalterbach | Winnenden | 6,9 km | 15/45* / 68 / 68 | 9 |

Bezugspunkte: Steinheim Haltestelle Bahnhof, Erdmannhausen Haltestelle Rathaus, Affalterbach Haltestelle Klingenstrasse, Winnenden Haltestelle Bahnhof.

Minutenangaben ÖPNV: Hauptverkehrszeit Mo-Fr / Nebenverkehrszeit Mo-Fr / Sonntag.
Angenommen ist jeweils die kürzeste Fahrzeit.

* = 6x am Tag 15/22min, sonst 45/38min

Aufgrund nicht vorhandener Direktverbindungen, und dem unbedingten Zwang über Marbach fahren zu müssen, verlängern sich die Fahrzeiten (insbesondere durch nicht abgestimmte Anschlüsse) im

Vergleich zum Individualverkehr enorm. Dies führt dazu, dass eine Fahrt mit dem ÖPNV von Steinheim nach Erdmannhausen insbesondere aus den südöstlichen Stadtteilen Steinheims nach Erdmannhausen zu Fuß gleich schnell zurückzulegen wäre, wie mit dem ÖPNV. Als akzeptable Größe einer ÖPNV-Verbindung gilt ein Warnwert von 15 km/h Luftliniengeschwindigkeit (siehe dazu auch Kapitel 1.6)⁷. Die Durchschnittsgeschwindigkeit zwischen den angegebenen Haltestellen in Steinheim und Erdmannhausen beträgt nach oberer Tabelle allerdings gerade einmal 6,8 km/h in der Hauptverkehrszeit und ca. 5 km/h zu allen übrigen Zeiten. Nicht viel besser sieht es aus, wenn man die Werte für Affalterbach nach Winnenden außerhalb der Zeiten, an dem die sechs Fahrtenpaar der Linie 456 verkehren, nimmt. Hier bewegt sich der Fahrgast mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 6 km/h nahe an einem zügigen Fußmarsch. Die Gesamtstrecke von Steinheim nach Winnenden wird derzeit mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 11,1 km/h zurückgelegt.

Die Problematik mit den unattraktiven Reisezeiten spiegelt sich auch in der Studie des Verbandes Region Stuttgart über das Mobilitätsverhalten der Menschen in der Region aus dem Jahr 2010 wieder. Während der ÖPNV in der gesamten Region Stuttgart einen Anteil von 20,7 % am Modalsplit hat, liegt dieser landkreisüberschreitend zwischen dem Landkreis Ludwigsburg und dem Rems-Murr-Kreis bei gerade einmal 4,7 %⁸.

1.6 Nahverkehrsplan Landkreis Ludwigsburg

Der Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart hat zum April 2015 in Zusammenarbeit mit dem Landratsamt Ludwigsburg einen Nahverkehrsplan für den Landkreis Ludwigsburg erarbeitet, der im April 2015 vom Kreistag des Landkreises Ludwigsburg verabschiedet und im Juli 2017 ergänzt wurde. In ihm sind die Zielvorstellungen für den ÖPNV im Landkreis festgehalten. Er hat eine Laufzeit von fünf Jahren. Selbigen gibt es für den Rems-Murr-Kreis.

Im Folgenden wird auf einige Kapitel des Nahverkehrsplanes verwiesen. Um keine Unklarheiten mit den Kapiteln dieses Konzeptes hervorzurufen, wird bei den Verweisen ein NLB für Nahverkehrsplan Ludwigsburg und ein NWN für Nahverkehrsplan Rems-Murr-Kreis hinzugefügt.

In ihm wird die Systematik deutlich, die vorsieht, Buslinien in erster Linie die Zubringerfunktion zu den Knoten in Marbach und Winnenden bzw. deren Schienenanschlüsse zu übertragen. Die Betrachtung beschränkt sich in beiden Nahverkehrsplänen auch überwiegend auf Binnenverkehre in den Landkreisen. Dadurch leidet die flächendeckende Erschließung insbesondere an den Übergängen zu den Nachbarlandkreisen. Die flächenhafte Erschließung ist aber im Kapitel 2.3 NLB ebenso als Merkmal der Angebotsqualität im ÖPNV unterstrichen, wie auch die Beförderungszeit. Die Beförderungszeit ist im Kapitel 4.2.2 NLB mit einem Warnwert von 15km/h der Durchschnittsgeschwindigkeit angegeben. Angesichts der im Kapitel 1.5 beschriebenen Durchschnittswerte, überschreiten die theoretischen Verbindungen zwischen den Orten der Achse der Linie 466 den Warnwert deutlich.

Das Kapitel 2.3.2 NLB beschreibt, wie die Erreichbarkeit von Orten per ÖPNV untersucht wurden. Im Wesentlichen folgte die Erhebung dem Grundsatz, nur die Verbindungen zwischen den Teil- und Hauptorten sowie der Verbindung zum nächsten Schienenanschluss zu untersuchen. ÖPNV-Verbindungen mit einem unangemessenen Zeitaufwand wurden nicht betrachtet. Hinzu kommt die Beschränkung auf die Verbindungen innerhalb der Landkreise. Dadurch fiel die Achse Steinheim – Winnenden durchs Raster der Systematik.

⁷ Nahverkehrsplan Landkreis Ludwigsburg, Kapitel 4.2.2 „Beförderungszeiten und -geschwindigkeiten“

⁸ Nahverkehrsplan Landkreis Ludwigsburg, Ergebnisse der Verkehrsanalyse 2010

In Kapitel 4.1.1 NLB wird der Anspruch formuliert, das ÖPNV-Angebot eng an die Anforderungen des Verkehrsmarktes auszurichten und sieht die Anpassung an das Nachfragepotential als Daueraufgabe an.

Der Nahverkehrsplan für den Landkreis Ludwigsburg sieht in den Kommunen Steinheim und Affalterbach ein Erschließungsdefizit bei Wohn- und Gewerbegebieten. Im Kapitel 4.2.1 NLB wird der Einzugsbereich von Bushaltestellen in Kommunen mit 500 Metern angegeben. Somit ergibt sich ein Erschließungsdefizit in Steinheim für die Wohngebiete östlich des Friedhofs im Bereich nördlich und südlich der Rielingshäuser Straße und in Affalterbach im Wohngebiet südlich der Straßen Krautgärten und Am Feuersee und dem Gewerbegebiet südlich der Daimlerstraße (rund 2.500 Arbeitsplätze). Dasselbe Kapitel formuliert den Anspruch, dass *„alle Flächen mit zusammenhängender Bebauung, die mehr als 200 Einwohner haben oder vergleichsweise eine entsprechende Zahl von Berufspendlern und/oder Auszubildenden sowie vergleichbar verkehrserzeugende Einrichtungen aufweisen“*, im genannten Einzugsbereich an das ÖPNV-Netz angebunden sein sollen und zwar mit einer Bedienhäufigkeit von 11 oder mehr Abfahrten pro Werktag.

Um eine Attraktivität des ÖPNV-Angebots sicher zu stellen, sind gewisse Geschwindigkeitswerte anerkannter Standard. Dieser wird im Kapitel 4.2.2 NLB formuliert. Dabei soll die Luftliniengeschwindigkeit auf einer Linie bzw. zwischen zwei Punkten mit Umsteigen nicht unter 15 km/h sinken. Im Nahverkehrsplan wurden allerdings nur Verbindungen von den Orten zum nächstgelegenen Mittel- und Oberzentrum untersucht und dabei auch nur die Mittelzentren des jeweiligen Landkreises betrachtet. Für Affalterbach wurde beispielsweise Ludwigsburg als Mittelzentrum angenommen, obwohl das im Nahverkehrsplan Rems-Murr-Kreis ausgewiesene Mittelzentrum Winnenden deutlich näher liegt (NLB Anhang 5.1). Ein methodischer Fehler, der nicht der Lebenswirklichkeit der Menschen entspricht und eine mögliche Erklärung sein kann, weshalb die ÖPNV-Verbindungen über Landkreisgrenzen hinweg derart miserabel sind.

Nimmt man die Erwartungen an das ÖPNV-Angebot im Landkreis aus den Kapiteln 2.3 NLB und 4.2.2 NLB, das Erschließungsdefizit aus Kapitel 4.2.1 NLB, sowie die Werte aus Kapitel 4.3 NLB, so ergibt sich zwischen Steinheim und Winnenden ein klares ÖPNV-Defizit, dessen Beseitigung aus dem in Kapitel 4.1.1 NLB formulierten Aktualitätsanspruch dringend geboten ist. Daher sollte der Nahverkehrsplan des Landkreises Ludwigsburg auf diesem Gebiet möglichst zeitnah fortgeschrieben werden.

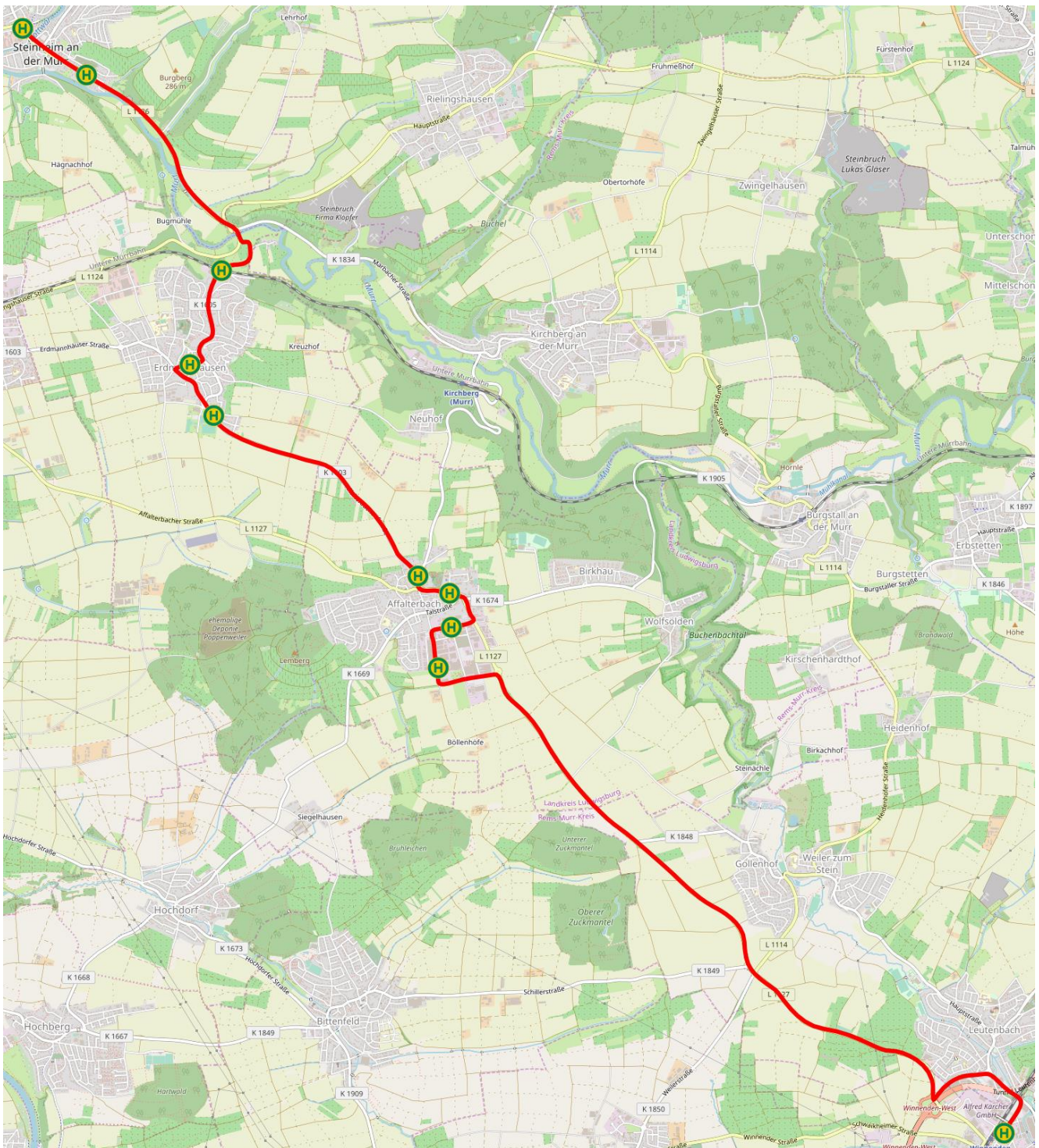
2 Zielstellung

Die Kommunen Affalterbach, Erdmannhausen und Steinheim leiden unter der zunehmenden Verkehrsbelastung und der dafür nicht mehr zeitgemäßen Infrastruktur. Effektive Entlastungen der Ortsdurchfahrten sind aufgrund der topografischen Lage von Steinheim und Erdmannhausen nur mit untragbarem Aufwand von finanziellen Mitteln möglich. Geschwindigkeitsreduzierungen beruhigen zwar den Verkehr, verringern diesen aber nicht. Somit müssen Wege gefunden werden, die die Anzahl der Teilnehmer am Individualverkehr senkt. Gleichzeitig gilt es, die Erschließungsdefizite, die der Nahverkehrsplan des Landkreises Ludwigsburg ermittelt hat, zu beheben. Ein wesentlicher Schwerpunkt ist die Anbindung des Gewerbegebietes in Affalterbach sowie die Anbindung von Steinheim, Erdmannhausen und Affalterbach an das Mittelzentrum Winnenden, das insbesondere für Affalterbach eine höhere Bedeutung hat als das im Nahverkehrsplan unterstellte Mittelzentrum Ludwigsburg. Ein wichtiger Faktor ist die bessere Erschließung der Arbeitsplätze in Winnenden und Affalterbach, sowie dem Rems-Murr-Klinikum in Winnenden.

3 Analyse einer Buslinie

3.1 Zielvorstellung

Die Freien Wähler Affalterbach, Erdmannhausen, Steinheim und Winnenden befürworten eine Busverbindung von Steinheim über Erdmannhausen und Affalterbach nach Winnenden. Sie soll als Entlastung der örtlichen Straßen vom Durchgangsverkehr dienen und die Anbindung wichtiger Arbeitgeber in der nördlichen Peripherie von Stuttgart erschließen. Mit der neuen Linie sollen heute noch nicht existierende oder nur schlecht nutzbare Querverbindungen zwischen den S-Bahn-Linien S4 und S3 hergestellt werden. Dies betrifft vor allem die Anbindung von Steinheim an Erdmannhausen und Affalterbach, die Erschließung des Gewerbegebietes in Affalterbach und die deutlich verbesserte Anbindung der Orte Steinheim, Erdmannhausen und Affalterbach untereinander und an Winnenden mit den dortigen Arbeitgebern und Anschlusslinien in den Raum Waiblingen, Stuttgart und Backnang. Die vorgeschlagene Linie trägt fortan den Arbeitstitel „Linie 466“.



3.1.1 Konzeption

Die neue Linie 466 startet in Steinheim an der Bushaltestelle Bahnhof um den Anschluss von der Linie 460 aus dem Bottwartal herzustellen. Ein weiterer Halt in Steinheim ist in der Rielingshäuser Straße, optimalerweise im Bereich der Feuerwehr oder dem Autohaus, um den Zugang aus dem Wohngebiet nördlich der Rielingshäuser Straße zu vereinfachen. In Erdmannhausen hält der Bus optimalerweise direkt am Bahnhof um den Anschluss an die Linie S4 zu gewährleisten. Weiterer Halt in Erdmannhausen ist die Haltestelle Turnhalle. In Affalterbach werden die Haltestellen Waage und Klingenstrasse bedient, bevor die Linie über die Robert-Bosch-Straße, den Bittenfelder Weg und die Straße In den Schmiedäckern das Gewerbegebiet mit ca. 2 Haltestellen bedient. Nächster und letzter Halt ist dann Winnenden Bahnhof.

3.1.2 Fahrplan, Anschlussbeziehungen und Takt

3.1.2.1 Fahrplan und Anschlussbeziehungen

Für einen möglichen Fahrplan der Linie 466 wurde beispielhaft eine Abfahrt um 10:31 Uhr ab Steinheim Bahnhof angenommen (10:30 Uhr Ankunft Linie 460 aus Beilstein). Auf dieser Grundlage wurden alle weiteren Fahrplanstudien aufgebaut. Als Grundlage für die Fahrzeiten dienten die aktuell gültigen Fahrpläne der Linien 456, 460, X62/462 und 464. Fixpunkte sind dabei die Ankunft der Linie 460 zu den Minuten 00 und 30 in Steinheim Bahnhof und die Abfahrt der Linie um 17 und 47 nach Stuttgart am Bahnhof in Erdmannhausen.

Möglicher Fahrplan der Linie 466 Steinheim – Winnenden:

| Haltestelle | | Uhr | Anschluss |
|---------------|---------------------|-------|--|
| Steinheim | Bahnhof | 10:36 | von 460 Beilstein |
| Steinheim | Rielingshäuser Str. | 10:39 | |
| Erdmannhausen | Bahnhof(straße) | 10:42 | an/von S4 Stuttgart |
| Erdmannhausen | Rathaus | 10:45 | |
| Erdmannhausen | Turnhalle | 10:48 | |
| Affalterbach | Waage | 10:51 | von 456 Marbach |
| Affalterbach | Klingenstraße | 10:53 | |
| Affalterbach | Robert-Bosch-Str. | 10:55 | |
| Affalterbach | Bittenfelder Weg | 11:56 | |
| Winnenden | Bahnhof | 11:06 | an 330 Kaisersbach an 331 Steinach an 334 Schelmenholz an 334 Weiler zum Stein an 336 Birkmannsweiler an 337 Oppelsbohm an R3 Nürnberg Hbf an 335 Bildungszentrum an S3 Waiblingen/Stuttgart |

In der Gegenrichtung:

| Haltestelle | | Uhr | Anschluss |
|---------------|---------------------|-------|--|
| Winnenden | Bahnhof | 10:18 | von 335 Nellmersbach Gewerbeg, von R3 Stuttgart von 334 Weiler zum Stein von 337 Baach von 334 Schelmenhausen von 336 Oppelsbohm von 331 Steinach von R3 Gaildorf West von 339 Rems-Murr-Klinikum von S3 Waiblingen/Stuttgart |
| Affalterbach | Bittenfelder Weg | 10:28 | |
| Affalterbach | Robert-Bosch-Str. | 10:29 | |
| Affalterbach | Klingenstraße | 10:31 | |
| Affalterbach | Waage | 10:33 | an 456 Marbach |
| Erdmannhausen | Turnhalle | 10:36 | |
| Erdmannhausen | Rathaus | 10:39 | |
| Erdmannhausen | Bahnhof(straße) | 10:42 | von / an S4 Stuttgart |
| Steinheim | Rielingshäuser Str. | 10:45 | |
| Steinheim | Bahnhof | 10:48 | an 460 Beilstein |

Die neue Linie 466 stellt mehrfach optimale Anschlussbeziehungen her. Dies sind in der Richtung Steinheim – Winnenden:

In Steinheim von der Linie 460 aus Richtung Bottwartal / Beilstein / Heilbronn

In Erdmannhausen an die S4 von/nach Stuttgart

In Affalterbach an die Linie 456 aus Marbach und nach Wolfsölden

In Winnenden an bis zu 7 Stadtbusse in viele Ortsteile einschließlich Rems-Murr-Klinikum, an die S3 nach Waiblingen/Stuttgart und an die R3 nach Backnang / Murrhardt / Gaildorf bzw. Schwäbisch Hall – Hesselental – alles innerhalb 10 Minuten.

In der Richtung Winnenden – Steinheim bestehen folgende Anschlüsse:

In Winnenden von 6 Stadtbussen aus vielen Ortsteilen einschließlich Rems-Murr-Klinikum, von der S3 aus Waiblingen/Stuttgart und von der R3 aus Backnang / Murrhardt / Gaildorf bzw. Schwäbisch Hall – Hesselental.

In Erdmannhausen von der S4 aus Stuttgart und nach Backnang

In Steinheim an 460 nach Beilstein.

3.1.2.2 Taktangebot

Die in den Nahverkehrsplänen festgelegte Mindestbedienung liegt bei 11 Fahrtenpaaren an Normalwerktagen. Für die endgültige Bedienungshäufigkeit spielen dann die Zentralität und die Einwohnerzahl der Orte sowie eine nachfrageabhängige Komponente eine Rolle (Kapitel 4.2.3 NLB). Zusätzlich werden Faktoren wie Schülerzahlen oder Anbindung von Arbeitsplätzen berücksichtigt.

Nimmt man die zum Kapitel gehörende Anlage 4.2 NLB hinzu, ergibt sich folgende theoretische Schlussfolgerung:

Einwohner entlang der Achse: Steinheim ca. 1.500, Erdmannhausen ca. 4.000 und Affalterbach ca. 3.000 = gesamt ca. 8.500 Einwohner plus Winnenden. Hinzu kommen die stark frequentierten Gewerbegebiete in Affalterbach und Winnenden und in mäßigem Umfang Schülerverkehr.
Anzahl der Haltestellen an das übergeordnete Verkehrsnetz: 2 (Erdmannhausen und Winnenden)

Im Abschnitt Erdmannhausen Turnhalle bis Affalterbach Klingenstraße ergibt sich eine Überschneidung der Bedienung mit der Linie 456. Da auf ausschließlich diesem Abschnitt nur eine geringe Nachfrage unterstellt wird, und es auch zu Umsteigevorgängen zwischen den beiden Linien kommen kann, wird die Möglichkeit einer gegenseitigen Kannibalisierung auf diesem Abschnitt außer Acht gelassen.

Damit ergäbe sich eine theoretische Bedienhäufigkeit von 34 Fahrtenpaaren Mo-Fr, 19 an Samstagen und 11 an Sonntagen.

Ziffer 5 des ÖPNV-Pakt von Landkreisen und VVS sieht auf überörtlichen Relationen ab 4.000 Einwohnern unter anderem folgenden Standard vor:

| | | |
|--------------------|-------------|------------|
| Montag bis Freitag | 6 – 20 Uhr | 30min-Takt |
| | 20 – 24 Uhr | 60min-Takt |
| Samstag | 7 – 24 Uhr | 60min-Takt |
| Sonntag | 9 – 24 Uhr | 60min-Takt |

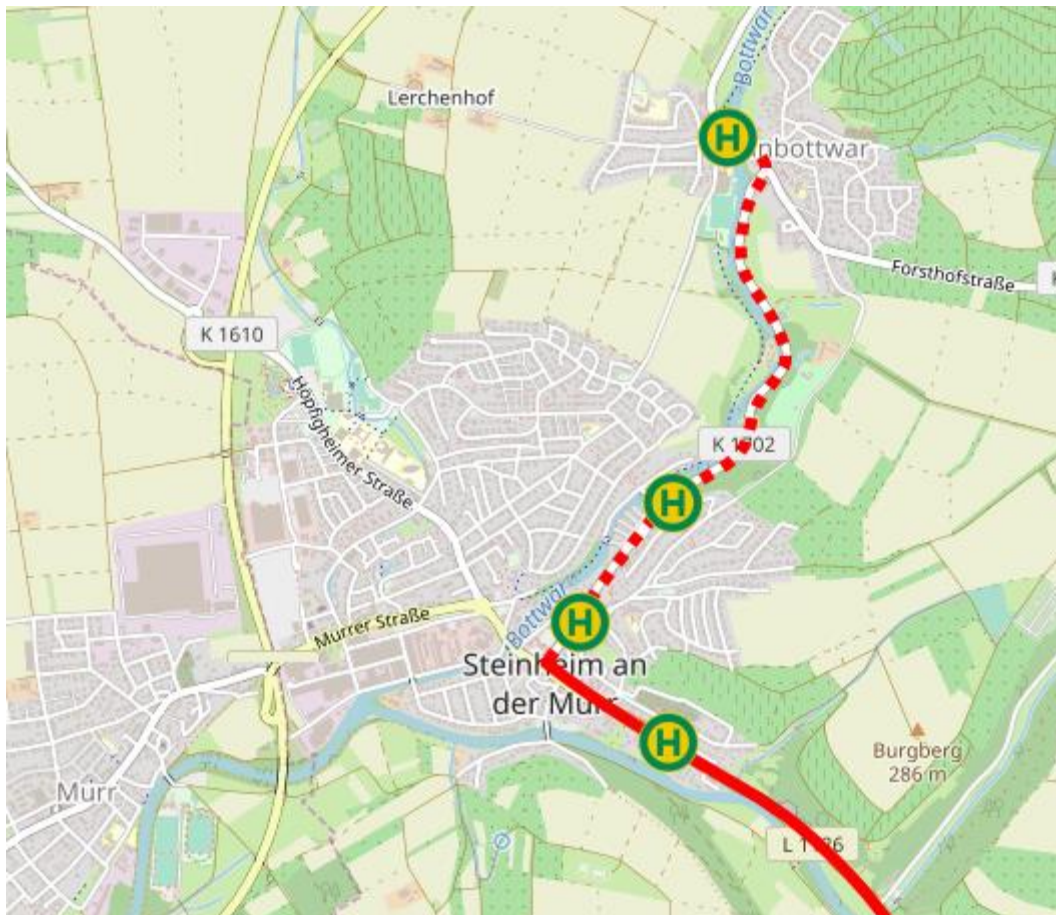
3.1.3 Mögliche Varianten

Die Kernidee dieses Konzeptes ist die Einführung einer Linie 466 von Steinheim Bahnhof über Erdmannhausen Bahnhof und Affalterbach Robert-Bosch-Straße nach Winnenden Bahnhof (nicht alle Zwischenhaltestellen genannt). Um das verkehrliche und betriebliche Optimum herauszufinden, sollten folgende Varianten geprüft werden:

3.1.3.1 Variante 1: Linienstart in Kleinbottwar

Der Bus beginnt nicht in Steinheim am Bahnhof, sondern in Kleinbottwar. Dadurch würde sich die Fahrzeit zwischen Steinheim und Erdmannhausen um 1-2 Minuten entspannen, das zu einer verbesserten Anschlussicherheit in Erdmannhausen führt. Ein Linienbeginn an den Haltestellen Steinheim Kelter oder Steinheim Kleinbottwarer Straße ist zwar auch denkbar, dort fehlt aber die Wendemöglichkeit für den Bus. Je nach Betrieb der Linie ist aber auch eine Leerfahrt zwischen Steinheim und Kleinbottwar als Drehfahrt denkbar.

Der Nachteil dieser Variante ist die fehlende Einbindung in den Verkehrsknoten an der Haltestelle Steinheim Bahnhof mit den Linien 444, 460A und 461 und das nicht abgeschöpfte Fahrgastpotential aus dem Bereich der Haltestelle Steinheim Bahnhof, unter anderem durch die fehlende Einbeziehung des Gewerbegebietes Steinheim.



| Haltestelle | | Uhr | Anschluss |
|---------------|---------------------|-------|--|
| Kleinbottwar | | 10:34 | von 460 Beilstein |
| Steinheim | Kleinbottwarer Str. | 10:36 | |
| Steinheim | Kelter | 10:37 | |
| Steinheim | Rielingshäuser Str. | 10:39 | |
| Erdmannhausen | Bahnhof an | 10:42 | an S4 Stuttgart |
| Erdmannhausen | Rathaus | 10:45 | |
| Erdmannhausen | Turnhalle | 10:48 | |
| Affalterbach | Waage | 10:51 | von 456 Marbach |
| Affalterbach | Klingenstraße | 10:53 | |
| Affalterbach | Robert-Bosch-Str. | 10:55 | |
| Affalterbach | Bittenfelder Weg | 10:56 | |
| Winnenden | Bahnhof | 11:06 | an 330 Kaisersbach an 331 Steinach an 334 Schelmenholz an 334 Weiler zum Stein an 336 Birkmannsweiler an 337 Oppelsbohm an R3 Nürnberg Hbf an 335 Bildungszentrum an S3 Waiblingen/Stuttgart |

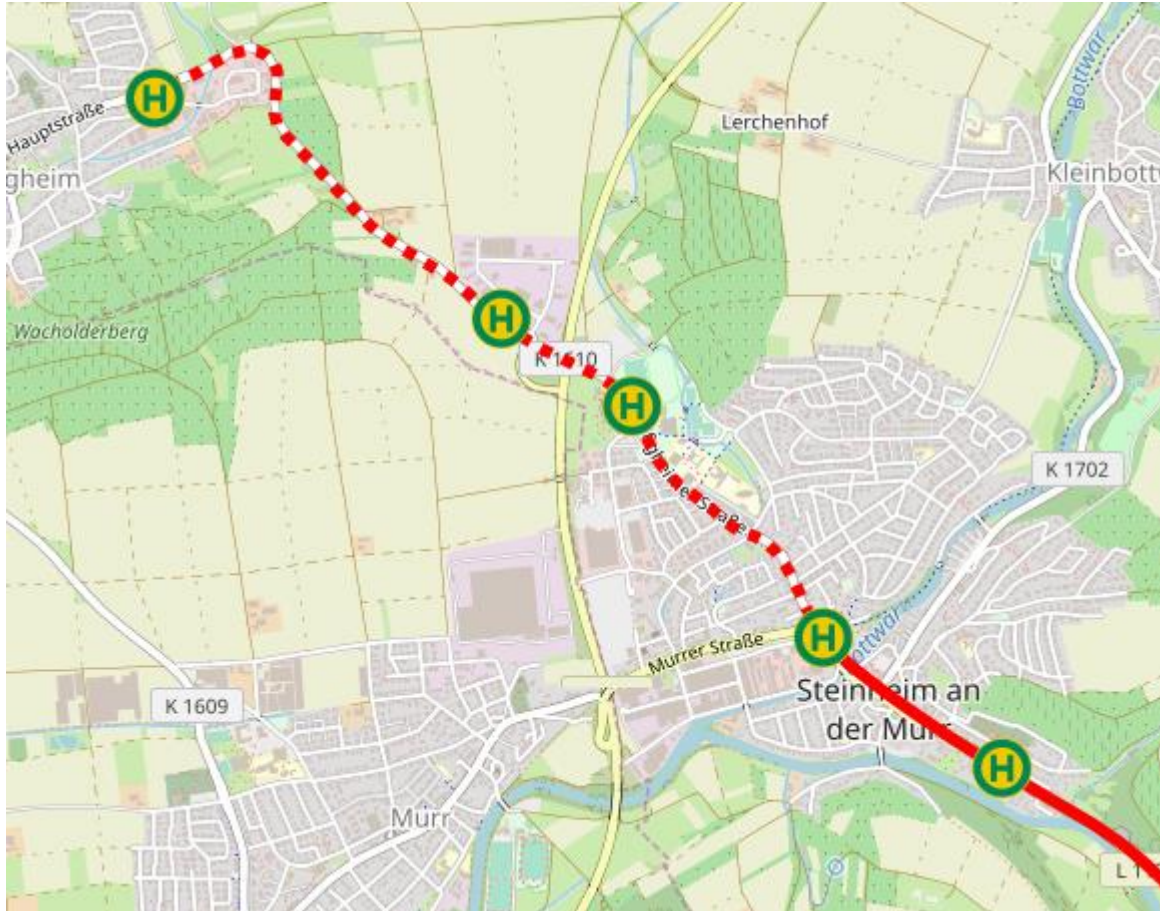
Abwägung:

+ ca. 2 Minuten Zeitpuffer nach Erdmannhausen Bahnhof

- Fehlende Anbindung des Einzugsgebietes rund um Steinheim Bahnhof (z.B. Gewerbegebiet, Schule)

3.1.3.2 Variante 2: Linienstart in Höpfigheim

Mit einem Linienstart in Höpfigheim würde der Ortsteil von Steinheim besser an die Kernstadt angebunden. Ein Start der Linie ist allerdings wegen fehlender Wendemöglichkeiten nur an der Haltestelle Obere Seewiesen, direkt am Ortseingang von Höpfigheim, möglich. Dafür wäre auch das Gewerbegebiet Kreuzwegäcker angebunden.

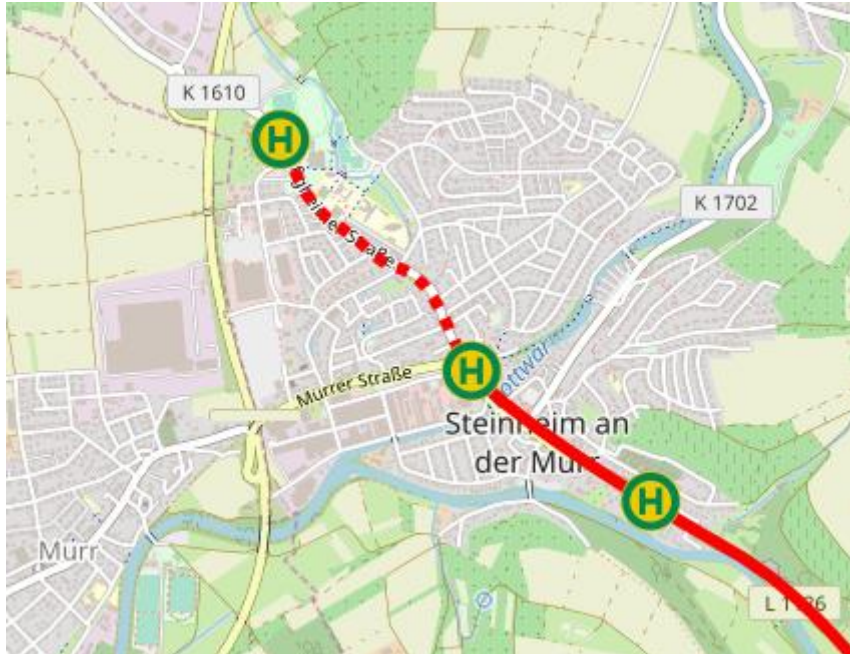


Abwägung:

- + Anbindung Höpfigheim, Gewerbegebiet Kreuzwegäcker und Wellarium
- + Bessere Anbindung Schulzentrum

3.1.3.3 Variante 3: Linienstart Wellarium

Mindestens im Sommer sollte ein Linienstart an der Haltestelle Steinheim Wellarium unbedingt geprüft werden um eine attraktive Freizeitverbindung von Affalterbach und Erdmannhausen an das Freizeitbad Wellarium herzustellen. Dafür müsste die neue Linie 466 auch am Wochenende mindestens im Stundentakt bedient werden. Die Wende des Fahrzeugs kann über den Kreisverkehrsplatz am Ortsausgang Steinheim Richtung Höpfigheim erfolgen.



Abwägung:

- + Höheres Fahrgastpotential im Freizeitverkehr am Wochenende
- + Erschließung Gewerbegebiet Kreuzwegäcker

3.1.3.4 Variante 4: Umlenkung Linie X62 nach Erdmannhausen und Fortführung nach Winnenden

Ein wesentliches Problem der Linien aus dem Bottwartal ist die hohe Verkehrsbelastung der Straßen rund um Marbach und Murr. Dadurch werden insbesondere im morgendlichen Berufsverkehr die Anschlüsse der Linien 460, 461 und X62 (vormals 462) an die S-Bahnen Richtung Stuttgart regelmäßig verpasst. Da die Linien 460 und 461 sowohl Steinheim als auch Murr bedienen, fallen diese als Verknüpfungsoption mit der Linie 466 aus. Anders verhält es sich mit der Linie X62. Diese verkehrt ohne Halt zwischen Großbottwar Waldstraße und Marbach Krankenhaus.

Um sowohl den Anschluss aus dem Bottwartal an die Linie 466 als auch die Anschlusssicherheit der Linie X62 an die S-Bahn nach Stuttgart zu verbessern, bietet es sich an zu prüfen, ob die Linie X62 ab Großbottwar via Kleinbottwar und Steinheim nach Erdmannhausen verkehrt und von dort weiter nach Winnenden. Die Haltestellen in Steinheim sollten entsprechend mitbedient werden. Zusammen mit der höheren Taktfrequenz, die der Linie 466 gegenüber der X62 unterstellt ist, könnte auch eine Entlastung der Linie 460 erzielt werden. Der Fahrplan der X62 müsste allerdings optimalerweise um 2 Minuten angepasst werden und würde wie folgt aussehen:

| Haltestelle | | Uhr | Anschluss |
|---------------|---------------------|-------|--|
| Großbottwar | Waldstraße | 10:31 | als X46 von Beilstein |
| Kleinbottwar | | 10:34 | |
| Steinheim | Kleinbottwarer Str. | 10:36 | |
| Steinheim | Kelter | 10:37 | |
| Steinheim | Rielingshäuser Str. | 10:39 | |
| Erdmannhausen | Bahnhof an | 10:42 | an S4 Stuttgart |
| Erdmannhausen | Rathaus | 10:45 | |
| Erdmannhausen | Turnhalle | 10:48 | |
| Affalterbach | Waage | 10:51 | von 456 Marbach |
| Affalterbach | Klingenstraße | 10:53 | |
| Affalterbach | Robert-Bosch-Str. | 10:55 | |
| Affalterbach | Bittenfelder Weg | 10:56 | |
| Winnenden | Bahnhof | 11:06 | an 330 Kaisersbach an 331 Steinach an 334 Schelmenholz an 334 Weiler zum Stein an 336 Birkmannsweiler an 337 Oppelsbohm an R3 Nürnberg Hbf an 335 Bildungszentrum an S3 Waiblingen/Stuttgart |

Aus dem aktuell geltenden Fahrplan ergeben sich keine Anschlussbeziehungen im Bottwartal an die Linie X62, weshalb eine Fahrplanverschiebung als unproblematisch angesehen wird. Mit dieser Variante ist auch die Anbindung der Linie 466 in beiden Richtungen vom und ins Bottwartal gesichert, gleichzeitig kann der Anschluss in Erdmannhausen Richtung Stuttgart gesicherter ermöglicht werden als mit der bisherigen Linienführung nach Marbach. Diese Variante würde gleichzeitig eine Kostenersparnis (gegenüber einer separaten Linienführung der 466) bringen, da die entfallenen Kilometer Großbottwar Waldstraße – Marbach Bahnhof (8,8 km) für Großbottwar Waldstraße – Erdmannhausen Turnhalle (8,8 km) eingesetzt werden können.

Abwägung:

- + Anschlusssicherheit aus dem Bottwartal
- + Verbesserung Anschlusssicherheit X46/462 an S4 nach Stuttgart
- + Kostenersparnis
- Fehlende Anbindung des Einzugsgebietes rund um Steinheim Bahnhof (z.B. Gewerbegebiet, Schule)
- Verschiebung der derzeitigen Fahrzeiten X46/462 um ca. 8 Minuten notwendig

3.1.3.5 Variante 5: Verlängerung der Buslinie über Höpfigheim hinaus

Eine Verlängerung der Linie über Höpfigheim hinaus Richtung Mundelsheim (oder Hessigheim oder Besigheim) hätte den Vorteil, dass nicht nur ein kleiner Teil Höpfigheims an Steinheim und den weiteren Linienverlauf angebunden ist, wie im Falle der Variante 2. Dadurch entstünde eine weitere neue ÖPNV-Achse, da Mundelsheim derzeit nur über Pleidelsheim an Freiberg angebunden ist. Die Verlängerung ganz bis Besigheim würde der neuen Linie endgültig den Charakter eines Regionalbusses verleihen und tangential gleich drei Bahnlinien miteinander verknüpfen.

3.2 Mobilitätsvergleich

Auf Grundlage des vorgeschlagenen Fahrplans sind folgende Fahrzeiten zu erreichen. Die ÖPNV-Zeiten 2019 sind auf Grundlage des aktuellen Fahrplans an Werktagen ermittelt.

| Von | Nach | ÖPNV 2019 | ÖPNV mit 466 | Auto in min |
|---------------|------------------|-----------|--------------|-------------|
| Steinheim | Erdmannhausen | 29 | 6 | 5 |
| Steinheim | Affalterbach | 36 | 17 | 10 |
| Steinheim | Winnenden | 57 | 30 | 19 |
| Steinheim | Waiblingen | 76 | 59 | 28 |
| Erdmannhausen | Winnenden | 38 | 24 | 15 |
| Erdmannhausen | Rems-Murr-Klinik | 48 | 34 | 16 |
| Affalterbach | Winnenden | 45 | 13 | 9 |
| Affalterbach | Backnang | 48 | 27 | 13 |
| Affalterbach | Waiblingen | 73 | 32 | 18 |

Bezugspunkte: Steinheim Haltestelle Bahnhof, Erdmannhausen Haltestelle Bahnhof, Affalterbach Haltestelle KlingensträÙe, Winnenden Haltestelle Bahnhof, Waiblingen Bahnhof, Backnang Bahnhof.

Die Tabelle zeigt, dass auf vielen Relationen der ÖPNV durch die Einführung einer neuen Linie 466 deutlich an Attraktivität gegenüber dem motorisierten Individualverkehr gewinnt. Für die Bevölkerung entlang der Linie bedeutsame Ziele wie die Gewerbegebiete in Affalterbach und Winnenden, der Ortskern von Erdmannhausen (Einkaufsmöglichkeiten für Senioren der am Bahnhof entstehenden Seniorenresidenz), der Einkaufsstadt Winnenden und deren Rems-Murr-Klinikum werden deutlich verbessert angebunden.

3.3 Problemstellungen

3.3.1 Haltestelle Erdmannhausen Bahnhof

Derzeit gibt es keine Bushaltestelle im unmittelbaren Bereich des Bahnhofs von Erdmannhausen. 230 Meter südlich des Bahnhofs befindet sich die Haltestelle Erdmannhausen Bahnhofstraße, die für eine kurzfristige Lösung durchaus herhalten könnte.

Optimal wäre aber die Einrichtung einer weiteren Bushaltestelle auf Höhe der Gebäude 65/67 und 64/66.

Langfristig wäre das Optimum, eine neue Möglichkeit zu schaffen, bei der ein bis zwei Busse halten können. Komfortabel wäre ein Halt im Bereich des Bahnhofsvorplatzes, der hierfür nicht unwesentlich umgestaltet werden müsste. Lediglich die Kurzzeitparkplätze an der Bahnsteigseite würden entfallen.

Umfangreicher ist die Einrichtung einer dann notwendigen Wendeplatte im hinteren Bereich des P+R-Platzes.

Problematisch dabei ist auch die verkehrsrechtliche Situation der südwärts-fahrenden Busse, die derzeit nicht in den Bahnhofsvorplatz einbiegen dürfen.

Der Aufwand hierfür wäre zwar groß, dafür entstünde aber eine optimale Verkehrsdrehscheibe mit barrierefreiem, nur wenige Meter langem, Übergang zwischen Bus und S-Bahn.

3.3.2 Warten auf Anschlussfahrgäste

Insbesondere aus der Anschlussbeziehung von der Linie 460 aus dem Bottwartal muss eine klare Regelung gefunden werden, wie lange im Falle einer Verspätung der Linie 460 gewartet werden kann, um den Anschluss in Erdmannhausen an die S4 nach Stuttgart nicht zu gefährden.

3.3.3 Verkehrsbelastung der Straßen

Wie der Grafik zu entnehmen, gibt es drei besonders kritische Stellen, die zur Verspätungsfalle der Linie 466 werden wird:

3.3.3.1 Steinheim Abschnitt Bahnhof – Kohler-Kreuzung

Morgens und nachmittags staut sich gelegentlich werktags der Verkehr im Bereich zwischen der Haltestelle Steinheim Bahnhof und der Kohler-Kreuzung. Hier ist mit einer Verspätung von 1-3 Minuten zu rechnen.

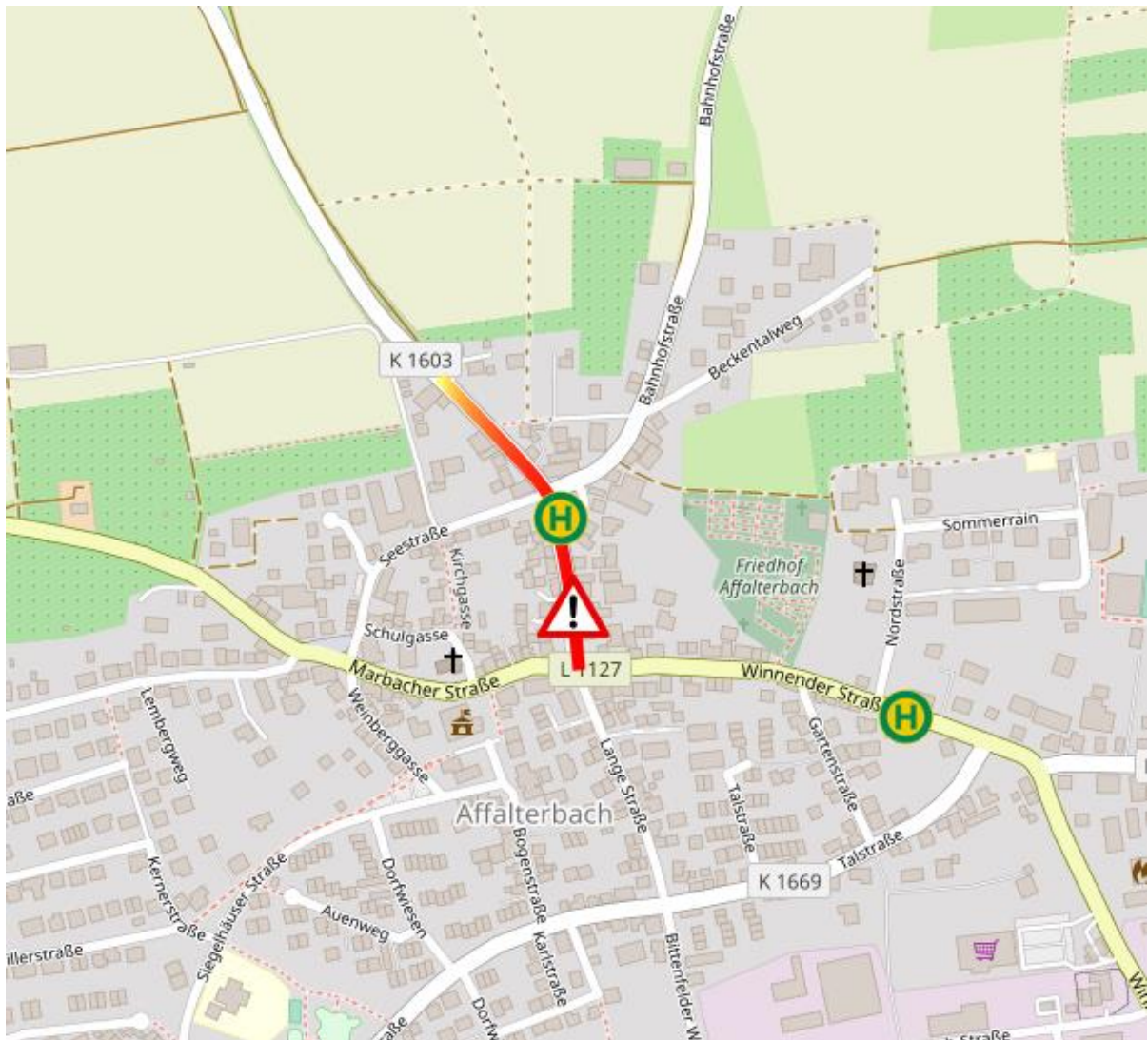
3.3.3.2 Einfahrt Steinheim aus Richtung Erdmannhausen

Insbesondere am werktäglichen Spätnachmittag steht der Verkehr von der Kohler-Kreuzung zurück in die Rielingshäuser Straße, im größten Problemfall bis zum Ortsausgang. Hier ist mit regelmäßigen Verspätungen von 2-5 Minuten zu rechnen. Die Anschlussbeziehung zur Linie 460 an der Haltestelle Steinheim Bahnhof könnte hier kritisch werden.



3.3.3 Ochsenkreuzung in Affalterbach

Im werktäglichen Berufsverkehr, insbesondere morgens, gibt es einen Stau von der Ochsenkreuzung zurück in die Erdmannhäuser Straße. Hier ist in Fahrrichtung Winnenden mit einer Verspätung von 2-5 Minuten zu rechnen. Eine Alternative wäre die Umfahrung der Kreuzung über die Seestraße.



3.4 Finanzierung

Ein wesentlicher Faktor im ÖPNV ist natürlich die Finanzierung. Dank Klimadiskussion und den daraus resultierenden politischen Entscheidungen steht in den kommenden Jahren für Investition und Betrieb im öffentlichen Verkehr sehr viel Geld zur Verfügung. So steigen alleine die dem Land Baden-Württemberg zur Verfügung stehenden Regionalisierungsmittel von rund 850 Mio. Euro im Jahr 2016 auf über 1,1 Mio. Euro im Jahr 2025. Zusätzlich wurden die Mittel im Rahmen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz von rund 330 Mio Euro in 2018 auf 2020 verdoppelt, bis 2021 auf 1 Mrd. Euro erhöht. Der Betrag wird 2025 nochmals auf 2 Mrd. Euro angehoben. Gleichzeitig wurden die Förderrichtlinien deutlich verbessert, so dass kleinere Projekte, wie den Auf- und Ausbau einer Infrastruktur für Buslinien, auch gefördert werden. Diese Förderrichtlinien finden sich auch in dem im November 2019 neu gefassten Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz wieder. Diese Gelder werden zukünftig über einen vom Verkehrsministerium derzeit erstellten Schlüssel neu verteilt.

Das Verkehrsministerium Baden-Württemberg und der Verband Region Stuttgart agieren derzeit unter dem Namen Regiobus und RELEX mit Programmen, die den Busverkehr zur Schließung von Lücken im SPNV fördern.

Somit gibt es Möglichkeiten, gegebenenfalls in Förderprogramme zu kommen, die die Kosten für die Buslinie für Landkreise und Kommunen möglichst geringhalten. Die zurückliegende Ausschreibung der Linienbündel im Landkreis Ludwigsburg und im Rems-Murr-Kreis hat gezeigt, dass Busverkehr nicht teuer sein muss und sogar an der Eigenwirtschaftlichkeit erbracht werden kann.

Das Thema Wirtschaftlichkeit eines Fahrtenangebots wird im Nahverkehrsplan des Landkreises Ludwigsburg wie folgt beschrieben (Kapitel 4.1.5 NLB): *„Zur Sicherstellung einer hohen Wirtschaftlichkeit ist das vorhandene Fahrtenangebot auch an der vorhandenen Fahrgastnachfrage zu messen. Dabei soll grundsätzlich eine Belegung von durchschnittlich mindestens 5 bis 10 Fahrgästen pro Fahrt vorliegen, um die Einrichtung eines neuen oder die Beibehaltung eines bestehenden Leistungsangebots befürworten zu können.“*

Aufgrund der in diesem Konzept erstellten Analyse sind wir der Überzeugung, dass eine durchschnittliche Besetzung von 5-10 Personen pro Fahrt ohne Probleme erreichbar wäre, wenn das Fahrtenangebot in etwa dem allgemeinen Standard aus dem ÖPNV-Pakt entspricht.

4 Zusammenfassung

4.1 Einrichtung einer neuen Buslinie

Wenn neue Fahrgäste für den ÖPNV begeistert werden sollen, müssen neue Wege gegangen werden. Aus diesem Grund setzen sich die Freien Wähler aus Affalterbach, Erdmannhausen, Steinheim und Winnenden sowie die Kreistagsfraktionen des Landkreises Ludwigsburg und des Rems-Murr-Kreises für eine neue Busverbindung von Steinheim über Erdmannhausen und Affalterbach nach Winnenden ein. Damit soll eine große Lücke im ÖV-Netz der nördlichen Region Stuttgart geschlossen werden. Insbesondere für die in der Hauptverkehrszeit stark belasteten Straßen soll dies eine Entlastung werden. Davon würden insbesondere Pendlerinnen und Pendler und Schülerinnen und Schüler profitieren.

Die Linie ist aus unserer Sicht notwendig, da das ÖPNV-Angebot über die Landkreisgrenze hinaus für die Mobilitätsansprüche der heutigen Zeit nicht genügt. Der niedrige Anteil des ÖPNV am modal split belegt dies eindrucksvoll.

Die Freien Wähler fordern daher eine Fortschreibung der Nahverkehrspläne der Landkreise Ludwigsburg und Rems-Murr-Kreis um für die Einrichtung der Linie 466 eine Grundlage zu schaffen. Sie bietet eine neue ÖPNV-Achse um heutige Autofahrer für den Nahverkehr zu gewinnen. Zugleich besteht durch geschickte Anschlussaufnahme insbesondere von und zur Linie 460 die Möglichkeit, die Bottwartal-Linien zu entlasten. Gleichzeitig wird den Fahrgästen die Möglichkeit eröffnet, den überlasteten und verspätungsanfälligen Verkehrsknoten Marbach zu umgehen. Durch eine potentiell bessere Anschlusssicherheit der Linie 466 an die S4 Richtung Stuttgart können Umsteiger für eine gute Grundaustauslastung der Linie sorgen – ein schöner Nebeneffekt.

Mit der Tarifreform des VVS im April 2019 wurden große finanzielle Anstrengungen unternommen, insbesondere die Tangentialfahrten rund um Stuttgart preislich attraktiver zu gestalten. Ohne ein adäquates Fahrtenangebot verpufft aber dieser Anschlag für eine höhere Nachfrage im ÖPNV.

Lärm, Feinstaub und Fahrverbote beherrschen nahezu täglich die Schlagzeilen, Lärmaktionspläne und Verkehrseinschränkungen werden aufgestellt. Dies führt aber lediglich zu einer Verlangsamung oder Verlagerung des Verkehrs, nicht zu einer Lösung. Die bestehenden Bus- und Bahnlinien verkehren heute schon in sehr gutem 15min-Takt. Derzeit noch kein Thema sind ganz neue ÖPNV-Achsen zu schaffen um das Angebotsnetz auch abseits der Knotenpunkte und nicht im Zulauf auf Stuttgart attraktiv zu gestalten. Die Linie 466 soll einen Beitrag dazu leisten, damit die Mobilitätswende gelingen kann.

4.2 Alternative

Sollten alle wohlwollenden Prüfungen zur Linie 466 negativ ausfallen und die Linie so nicht eingeführt werden können, befürworten die Freien Wähler eine Ergänzung der Linie 456 in Richtung Winnenden. Diese sollte mindestens im Stundentakt, in der HVZ im 15min-Takt) verkehren. Bis zur Haltestelle Affalterbach Klingenstrasse soll dabei die herkömmliche Linie befahren werden, anschließend den Streckenverlauf der hier vorgestellten Linie 466 über das Gewerbegebiet Affalterbach nehmen.

Uns ist es wichtig, dass diese Fahrten zusätzlich zu den bestehenden Fahrten der Linie 456 eingeführt werden und zwar passend zu den Ankünften in den Zwischentaktzeiten der S-Bahn in Marbach, sprich zur Minute 25 oder 55.

Die Nahverkehrspläne der Landkreise Ludwigsburg und Rems-Murr sollen entsprechend angepasst werden.