

## 4.3 Linienbündelungskonzept

### 4.3.1 Ausgangslage

Die seit dem 3. Dezember 2009 geltende EU-Verordnung über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße (EU-VO Nr. 1370/2007) regelt den Marktzugang zu Dienstleistungen im öffentlichen Personennahverkehr sowie deren Finanzierung. Die bundesdeutsche Gesetzgebung wurde mit der Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) zum 01. Januar 2013 entsprechend angepasst.

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

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

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

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

#### **4.3.2 Notwendigkeit der Linienbündelung**

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

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

### 4.3.3 Vorgehensweise

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

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

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

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

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

Die vorliegende Gliederung des Busliniennetzes im Landkreis Rems-Murr-Kreis in Linienbündel wurde vom Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart (VVS) im Auftrag und in enger Zusammenarbeit mit der Landkreisverwaltung erarbeitet. Eine Abstimmung mit anderen Aufgabenträgern erfolgte ebenfalls im Vorfeld im Rahmen der beim VVS angesiedelten Arbeitsgruppe Nahverkehrsplan sowie in weiteren Gesprächen.

#### 4.3.4 Einbezogene Linienverkehre

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

Linie	Laufweg	Im Bündelungskonzept enthalten
S2	Schorndorf – Stuttgart – Flughafen/Messe – Filderstadt	nein
S3	Backnang – Stuttgart – Flughafen/Messe	nein
S4	Backnang – Marbach (N) – Stuttgart	nein
R2	Aalen – Schorndorf – Stuttgart	nein
R3	Crailsheim – Backnang – Stuttgart	nein
R21	Rudersberg – Schorndorf	nein
U1	Fellbach – Stuttgart-Mitte – Stuttgart-Vaihingen	nein
58	(Stuttgart-Sommerrain –) Obere Ziegelei – Fellbach-Schmidlen	nein
60	Fellbach – Stuttgart-Luginsland – Untertürkheim	nein
67	(Fellbach Gewerbegebiet –) Bahnhof – Gartenstraße	ja
106	(Schorndorf –) Winterbach – Baltmannsweiler – Esslingen (N)	nein
116	Esslingen (N) – Wäldenbronn – Kernen-Stetten (– Weinstadt-Endersbach)	ja
149	(Schorndorf –) Baltmannsweiler – Stumpfenhof – Plochingen	nein
201	Waiblingen Bahnhof – Neustadt – Hohenacker – Bittenfeld	ja
202/ 203	Waiblingen – Weinstadt-Endersbach – Strümpfelbach	ja
204	Waiblingen Bahnhof – Beinstein	ja
205	Waiblingen – Fellbach-Schmidlen	ja
206	Waiblingen – Weinstadt-Endersbach – Schnait	ja
207	(Korb –) Waiblingen-Korber Höhe – Bahnhof – Fellbach	ja
208	Waiblingen Bahnhof – Wasserstubsiedlung – Galgenberg	ja
209	Waiblingen – Korb – Kleinheppach – Weinstadt-Endersbach	ja
210	Waiblingen – Korb – Schwaikheim – Winnenden – Remshalden	ja
211	Kernen-Stetten – Rommelshausen – Waiblingen (– Fellbach)	ja
212	Kernen-Stetten – Rommelshausen – Fellbach (– Waiblingen)	ja
213	Waiblingen Bahnhof – Hegnach	ja
216	Waiblingen Bahnhof – Industriegebiet Eisental	ja

217	Remshalden-Buoch – Grunbach – Geradstetten – Rohrbronn	ja
218	Waiblingen Bahnhof – Friedhof – Altstadt – Wasserstubensiedlung	ja
227	Schorndorf – Waiblingen (– Fellbach)	ja
228	Welzheim - Rudersberg (– Schorndorf)	ja
229	Schorndorf-Miedelsbach – Rudersberg-Steinenberg – Krehwinkel	ja
230	Rudersberg-Lindental – Bahnhof – Mannenberg – Althütte	ja
241/ 245	Schorndorf Bahnhof – Weiler – Remshalden-Rohrbronn – Berglen-Höblinswart	ja
242	Schorndorf Bahnhof – Kreiskrankenhaus – Spittler Stift – Grauhalde – Kreiskrankenhaus – Bahnhof	ja
243	Schorndorf – Urbach – Plüderhausen	ja
244	Schorndorf Bahnhof – Schornbach – Berglen-Oppelsbohm	ja
246	Schorndorf Bahnhof – Erlensiedlung – Wiesenstraße	ja
247	Schorndorf Bahnhof – Alte Steige – Neuer Friedhof – Bahnhof	ja
250	Welzheim – Plüderhausen – Walkersbach	ja
251	Welzheim – Alfdorf – Kaisersbach – Althütte – Rudersberg	ja
257	Welzheim – Kaisersbach-Cronhütte	ja
258	Welzheim – Langenberg – Obersteinenberg	ja
260	Schorndorf – Oberberken – Adelberg – Göppingen	nein
261	Göppingen – Bünzwangen – Ebersbach (F) (– Winterbach Engelbg.)	nein
262	Schorndorf – Reichenbach (F) – Plochingen	nein
263	Schorndorf – Welzheim – Kaisersbach – Althütte	ja
264	Welzheim – Kaisersbach – Murrhardt / Gschwend	ja
265	Schorndorf – Rudersberg – Welzheim – Kaisersbach – Althütte – Rudersberg – Schorndorf [Waldbus]	ja
266	Schwäbisch Gmünd – Alfdorf (– Gschwend) – Welzheim	ja
267	Schorndorf – Schwäbisch Gmünd	nein
310	Winnenden – Remshalden	ja
331	Winnenden ZOB – Breuningsweiler – Berglen-Lehnenberg – Reichenbach (– Steinach)	ja
332	Winnenden-Hertmannsweiler – ZOB – Schelmenholz – Hanweiler	ja
334	Winnenden-Schelmenholz – ZOB – Leutenbach – Weiler zum Stein	ja
335	Winnenden – Leutenbach – Nellmersbach (– Backnang)	ja
336	Winnenden ZOB – Birkmannsweiler – Berglen-Erlenhof – Oppelsbohm	ja
337	Winnenden ZOB – Bürg – Berglen-Oppelsbohm	ja
338	Berglen Erlenhof – Kottweil – Ödernhardt – Erlenhof	ja
340	Winnenden-Baach – Höfen – Birkmannsweiler – ZOB	ja
360	Backnang-Sachsenweiler – ZOB – Rietenauer Weg (– Lerchenäcker)	ja
361	Backnang-Heiningen – ZOB – Steinbach (– Oberbrüden)	ja
362	Backnang-Sachsenweiler – ZOB – Tausgymnasium	ja
363	Backnang ZOB – Oberschöntal – Unterschöntal	ja
364	Backnang – Aspach-Großaspach – Marbach	nein
365	Backnang – Weissach i. T.-Unterweissach – Auenwald-Oberbrüden	ja
366	Backnang – Weissach i. T.-Unterweissach – Auenwald-Lippoldsweiler	ja
367	Backnang – Aspach-Großaspach – Kleinaspach	ja
368	Backnang ZOB – Staigacker	ja
369	Backnang ZOB – Industriegebiet Süd	ja
370	Backnang ZOB – Biegel – Gartenstraße – Murrbäder	ja
372	Murrhardt – Großerlach-Grab – Großerlach – Mainhardt	ja
373	Murrhardt – Althütte-Fautspach – Murrhardt	ja
374	Murrhardt – Hinterbüchelberg / Großerlach-Mannenweiler	ja

375	Murrhardt – Kaisersbach – Welzheim [Limesbus]	ja
376	Murrhardt – Grab – Großerlach – Sulzbach (M) – Murrhardt [Limesbus]	ja
380	Backnang – Sulzbach (M) – Mainhardt	ja
381	Backnang – Allmersbach i. T. – Weissach i. T. – Auenwald – Althütte	ja
382	Backnang – Weissach i.T. – Auenwald – Althütte	ja
383	Backnang – Allmersbach i.T. – Weissach i. T. – Unterweissach (– Rudersberg)	ja
384	Backnang – Weissach i.T. – Althütte (– Rudersberg)	ja
385	Backnang – Sulzbach (M) – Wüstenrot (– Neuhütten)	ja
386	Sulzbach (M) – Spiegelberg	ja
387	Sulzbach (M) – Großerlach – Sulzbach (M)	ja
390	Backnang – Murrhardt – Fornsbach	ja
430	Poppenweiler – Ludwigsburg – Eglosheim	nein
431	Ludwigsburg – Neckargr. – Neckarrems – Hegnach – Waiblingen	nein
432	Ludwigsburg – Neckargr. – Hegnach – Waiblingen	nein
433	Asperg – Ludwigsburg – Hochberg – Poppenweiler	nein
453	Marbach (N) – Rielingshausen – Kirchberg (M) – Marbach (N)	nein
454	Backnang – Burgstetten – Kirchberg (M) – Backnang	ja
455	Backnang – Burgstetten / (– Weiler zum Stein)	ja
456	Marbach (N) – Affalterbach (– Winnenden)	nein
467	Backnang – Aspach – Oberstenfeld – Prevorst	ja
477	Kirchberg – Großaspach	ja
488	Ortsbus Kirchberg (M)	ja
N6	Stuttgart Schlossplatz – Fellbach – Stuttgart Schlossplatz	nein
N30	Backnang – Burgstall – Kirchberg – Backnang	nein
N31	Waiblingen – Korb – Kernen – Waiblingen	nein ja
N40	Marbach – Erdmannhausen – Affalterbach – Kirchberg	nein

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

Linien 58, 60,

Hierbei handelt es sich um ausbrechende Linien des Busnetzes der Landeshauptstadt Stuttgart. Die Landeshauptstadt strebt unter der Option der Eigenproduktion die Direktvergabe der Verkehrsleistungen auf ihrer Gemarkung an die Stuttgarter Straßenbahnen AG (SSB) an und wird in diesem Zusammenhang die Linienverkehre der SSB innerhalb Stuttgarts einschließlich der ausbrechenden Verkehre zusammenfassen. Seitens des

Landkreises Rems-Murr-Kreis bestehen keine Bedenken gegen diese Vorgehensweise. Eine Bündelung der o. g. Linien durch den Landkreis Rems-Murr-Kreis ist vor diesem Hintergrund nicht erforderlich.

Linien 106, 149, 262:

Diese Linien sind vor allem für die Anbindung der Gemeinden im Landkreis Esslingen in Richtung Esslingen / Plochingen bzw. zum Schulstandort Winterbach-Engelberg wesentlich. In Absprache mit dem Landkreis Esslingen erfolgt deshalb eine Bündelung mit dem dortigen Bündelungskonzept.

Linien 260, 261:

Der Bedienungsschwerpunkt dieser Linien liegt eindeutig im benachbarten Landkreis Göppingen. Eine Bündelung durch den Rems-Murr-Kreis wäre daher nicht sachgerecht.

Linie 267:

Der Bedienungsschwerpunkt diese Linie liegt zwischen Schwäbisch Gmünd und Heubach im benachbarten Landkreis Ostalbkreis. Eine Bündelung durch den Rems-Murr-Kreis wäre daher nicht sachgerecht.

Linie 364:

Die Linie verkehrt zwischen Großaspach und Marbach (N), wobei einzelne Fahrten bis Backnang ZOB durchgebunden sind. Der Bedienungsschwerpunkt liegt allerdings zwischen dem Marbacher Stadtteil Rielingshausen und dem Bahnhof Marbach (N) und damit außerhalb des Rems-Murr-Kreises. In Absprache mit dem Landkreis Ludwigsburg erfolgt deshalb die Einbeziehung in das dortige Bündelungskonzept.

Linien 430, 431, 432, 433, 453, 456:

Diese Linien sind in erster Linie für die Anbindung von Gemeinden und Teilorten des Landkreises Ludwigsburg (Ludwigsburg-Poppenweiler, Remseck, Affalterbach) an die Kreisstadt Ludwigsburg wesentlich. In Ab-

sprache mit dem Landkreis Ludwigsburg erfolgt deshalb eine Bündelung mit dem dortigen Bündelungskonzept.

Linien N6, N30, ~~N31~~, N40:

Diese Nachtbuslinien befinden sich in der Aufgabenträgerschaft der Landeshauptstadt Stuttgart (N6) bzw. des Verband Region Stuttgart (N30, N40) und sind deshalb nicht im Linienbündelungskonzept des Rems-Murr-Kreises vertreten. ~~Diese Nachtbus-Linien ergänzen das S-Bahn-Netz und sind nur in Zusammenhang mit diesem verkehrlich sinnvoll. Ihr Betrieb stellt für die mehrheitlich mittelständischen Verkehrsunternehmen im Landkreis eine große Herausforderung dar und ist nicht gesamthaft zu regeln. Wegen der kaum vorhandenen betrieblichen Synergien mit dem Tagnetz stellt die Bedienung dieser Linien aber eine weitgehend isolierte Aufgabe dar. Eine Bündelung, auch mit weiteren Nachtbuslinien im VVS, erscheint zum gegenwärtigen Zeitpunkt daher nicht zielführend.~~

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



### 4.3.5 Künftige Linienbündel im Rems-Murr-Kreis

Die nachfolgende Tabelle gibt eine Übersicht über die im Landkreis Rems-Murr-Kreis abgegrenzten Linienbündel und den jeweils angestrebten Harmonisierungszeitpunkt.

Linienbündel		Linien	Harmonisierungszeitpunkt
(1)	Fellbach – Kernen	67, 116, 211, 212, 214 <sup>1</sup>	31.07.2019
(2)	Waiblingen Nord-Süd	201, 202/203, 204, 206, 213	31.12.2018
(3)	Waiblingen Ost-West	205, 207, 208, 209, 216, 218, N31	<del>31.07.2019</del> 14.12.2019
(4)	Schorndorf – Remshalden	217, 227, 241/245, 244	31.12.2017
(5)	Schorndorf	242, 242a, 243, 246, 246a, 247, 249 <sup>1</sup>	31.12.2017
(6)	Wieslaufftal / Welzheimer Wald	228, 229, 230, 250, 251, 257, 258, 259 <sup>1</sup> , 263, 265, 266, 266a, 266-1, 268 <sup>1</sup> , 269 <sup>1</sup>	31.07.2017
(7)	Winnenden	<del>210, 310,</del> 332, 334, 335	31.12.2018
(8)	Winnenden – Berglen	210, 310, 331, 336, 337, 338, 340	31.07.2019
(9)	Backnang	360, 361, 362, 362a, 363, 368, 368a, 369, 370	31.12.2018
(10)	Backnang – Aspach – Kirchberg (M)	367, 367a, 454, 455, 467, 477, 488	31.12.2018
(11)	Weissacher Tal	365, 365a, 366, 381, 382, 383, 384	31.12.2018
(12)	Murrhardt – Mettelberg / Großerlach	372, 373, 373a, 374	31.07.2018
(13)	Backnang – Sulzbach (M) - Murrhardt	264, 375, 376, 380, 385, 386, 387, 390, 391 <sup>1</sup>	31.07.2019

<sup>1</sup>Planungslinien

Neben den aktuellen Laufzeiten der Liniengenehmigungen und den vorgesehenen Laufzeiten der geänderten Kooperationsverträge wurde bei der Festlegung der Harmonisierungszeitpunkte auch auf einen noch vertretbaren Zeitpunkt für einen möglichen Betreiberwechsel geachtet. Ferner wurde berücksichtigt, dass benachbarte Bündel nicht unbedingt mit identischem Laufzeitende versehen wurden, um die Möglichkeiten mittelständischer Verkehrsunternehmen nicht zu überfordern. Letztlich wurden die Harmonisierungszeitpunkte gestaffelt, um wettbewerbliche Vergabeverfahren sukzessive durchführen zu können.

### 4.3.5.3 Bündel 3: Verkehrsraum Waiblingen Ost-West

Anl. 4.5 Auch Bündel 3 setzt sich aus Linien des Raums Waiblingen zusammen. Es vereinigt die Buslinien, die das westlich von Waiblingen gelegene Fellbach und die im Osten gelegenen Stadtteile einschließlich der Nachbargemeinde Korb mit dem Knotenpunkt Waiblingen Bahnhof und der Waiblinger Kernstadt verbinden. Bei den Linien 208, 216 und 218 handelt es sich dabei um klassische Stadtverkehrslinien, die ausschließlich der Erschließung der Kernstadt dienen. Aufgrund der Durchbindung der Linie 209 bis zum Bahnhof Endersbach ist auch der dortige Anschluss von Korb und des Weinstädter Stadtteils Großheppach an die S-Bahn-Linie 2 funktional in dieses Bündel integriert. Zwischen den Linien 207 und 209 besteht eine aufwandsmindernde Aufgabenteilung im Spätverkehr für den Waiblinger Stadtteil Korber Höhe, die durch die Bündelung gewahrt bleibt. Die Linie 207 wird bereits als Durchmesserlinie über den Bahnhof Waiblingen hinaus betrieben, alle anderen Linien enden derzeit dort. Die Linien sind unter Beachtung der Anforderungen des Schülerverkehrs auf die Zuganschlüsse am Bahnhof Waiblingen auszurichten, nach Möglichkeit sind im Bereich der Stammstrecke Bürgerzentrum – Bahnhof oder an deren Endpunkten zudem Übergangsmöglichkeiten zu anderen Buslinien des Stadt- und Regionalverkehrs zu schaffen. Die Linien 208 und 218 dienen der kleinräumigen Erschließung der Waiblinger Kernstadt und müssen mit kleineren Fahrzeugen (Midibusse) gefahren werden.

Linienbündel	Linien	Laufweg
(3) Waiblingen Ost-West	205	Waiblingen – Fellbach-Schmidlen
	207	(Korb –) Waiblingen Korber Höhe – Bahnhof – Fellbach
	208	Waiblingen Bahnhof – Wasserstubensiedlung – Galgenberg
	209	Waiblingen – Korb – Kleinheppach – Weinstadt-Endersbach
	216	Waiblingen Bahnhof – Industriegebiet Eisental
	218	Waiblingen Bahnhof – Friedhof – Altstadt – Wasserstubensiedlung
	N31	Waiblingen Bahnhof - Korb – Stetten – Waiblingen Bahnhof
	Jährliche Betriebsleistung: 724.000 Fahrzeugkilometer	
	Harmonisierungszeitpunkt: <del>31.07.2019</del> 14.12.2019	

#### 4.3.5.6 Bündel 6: Verkehrsraum Wieslauftal / Welzheimer Wald

Anl. 4.8 Mit dem Bündel 6 werden jene Buslinien gebündelt, die im werktäglichen Regelverkehr den Raum Welzheim bedienen. Um die vielfältigen Anforderungen des Schülerverkehrs in diesem nur gering verdichteten Raum mit noch wirtschaftlichem Fahrzeugeinsatz erfüllen zu können, ist eine maximale Flexibilität der Angebotsgestaltung unabdingbar. Durch die Zusammenfassung aller Linien des Raums in einem Bündel, bleibt diese Flexibilität und damit die Option auf eine größtmögliche Wirtschaftlichkeit gewahrt. Daneben dienen die einbezogenen Linien aber auch der Anbindung des Raums an die Schienenverkehre im Rems- und Murrtaal. Dort sind Anschlüsse an den Regionalzugverkehr bzw. die S-Bahn herzustellen.

Linienbündel	Linien	Laufweg	
(6) Wieslauftal / Welzheimer Wald	228	Welzheim – Rudersberg (– Schorndorf)	
	229	Schorndorf-Miedelsbach – Rudersberg-Steinenberg – Krehwinkel	
	230	Rudersberg-Lindental – Bahnhof – Mannenberg – Althütte	
	250	Welzheim – Plüderhausen-Walkersbach	
	251	Welzheim – Alfdorf – Kaisersbach – Althütte – Rudersberg	
	257	Welzheim – Kaisersbach-Cronhütte	
	257a	Welzheim – Kaisersbach-Cronhütte (Schülerverkehr)	
	258	Welzheim – Langenberg – Obersteinenberg	
	259	Welzheim – Rienharz (Planung)	
	263	Schorndorf – Welzheim – Kaisersbach – Althütte	
	265	Schorndorf – Rudersberg – Welzheim – Kaisersbach – Althütte – Rudersberg – Schorndorf [Waldbus]	
	266	Schwäbisch Gmünd – Alfdorf (– Gschwend) – Welzheim	
	266-1	Alfdorf – Pfahlbronn – Lorch	
	266a	Alfdorf – Welzheim Schülerverkehr	
	268	Alfdorf – Lorch (Planung)	
	269	Alfdorf – Vordersteinenberg – Wahlenheim (Planung)	
		Jährliche Betriebsleistung:	803.000 Fahrzeugkilometer
		Harmonisierungszeitpunkt:	31.07.2017

#### 4.3.5.7 Bündel 7: Verkehrsraum Winnenden

Anl. 4.9 Dieses Linienbündel beinhaltet den westlichen Teil der auf den Bahnhof Winnenden (S-/RE-Halt) ausgerichteten Buslinienverkehre, die die Nachbargemeinden Leutenbach und Schwaikheim mit diesem Knotenpunkt verbinden. Im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplanes 2020 wurde im Dezember 2013 der Busverkehr neu geordnet. Durch die Bildung von Durchmesserlinien bestehen umsteigefreie Verbindungen über den Bahnhof Winnenden hinaus zu Schulen, der Innenstadt und zum Rems-Murr-Klinikum. Am Bahnhof Winnenden ist die Herstellung von Zuganschlüssen zwingend. Auch Übergänge zwischen den Busverkehren sollten hier ermöglicht werden.

Linienbündel	Linien	Laufweg
(7) Winnenden	<del>210</del>	<del>Waiblingen – Korb – Schwaikheim – Winnenden – Remshalden</del>
	<del>310</del>	<del>Winnenden – Remshalden</del>
	332	Winnenden-Hertmannsweiler – ZOB – Schelmenholz – Hanweiler
	334	Winnenden-Schelmenholz – ZOB – Leutenbach – Weiler z. Stein
	335	Winnenden – Leutenbach – Nellmersbach (– Backnang)
	Jährliche Betriebsleistung: <del>571.000</del> 441.000 Fahrzeugkilometer	
	Harmonisierungszeitpunkt: 31.12.2018	

**4.3.5.8 Bündel 8: Verkehrsraum Winnenden – Berglen**

Anl. 4.10 Dieses Linienbündel vereinigt die aus dem Osten auf den Verknüpfungspunkt Winnenden Bahnhof zulaufenden Linien, die insbesondere die im Osten gelegenen Stadtteile Winnendens und die zahlreiche Teilorte der Gemeinde Berglen an die Winnender Kernstadt und den Schienenverkehr anbinden. Der Schülerverkehr zum Winnender Bildungszentrum stellt für dieses Teilnetz ein wichtiges Nachfragesegment dar, das durch eine abgestimmte Aufgabenteilung der Linien bedient werden muss. Die Zusammenfassung der Linien in einem Bündel trägt bereits heute bestehenden betrieblichen Verknüpfungen Rechnung. Am Bahnhof Winnenden sind funktionierende Anschlüsse zur Bahn und zu anderen Buslinien herzustellen.

Linienbündel	Linien	Laufweg
(8) Winnenden – Berglen	<del>331</del> 210	Winnenden ZOB – <del>Breuningsweiler – Berglen-Lehnenberg – Reichenbach (– Steinach)</del> Schwaikheim – Waiblingen ZOB
	310	Winnenden ZOB – Buoch (– Grunbach)
	331	Winnenden ZOB – Breuningsweiler – Berglen-Lehnenberg – Reichenbach (– Steinach)
	336	Winnenden ZOB – Birkmannsweiler – Berglen-Erlenhof – Oppelsbohm
	337	Winnenden ZOB – Bürg – Berglen-Oppelsbohm
	338	Berglen Erlenhof – Kottweil – Ödernhardt – Erlenhof
	340	Winnenden-Baach – Höfen – Birkmannsweiler – ZOB
	Jährliche Betriebsleistung: <del>481.000</del> 611.000 Fahrzeugkilometer	
	Harmonisierungszeitpunkt: 31.07.2019	