



Jahre



SEIT 1926

JÄGER

Auf der ganzen Welt zu Hause.





Herausgegeben von: Ronald Bäuerle/Fa. Jäger, Ludwigsburg
Redaktion: Ronald Bäuerle/Fa. Jäger, Ludwigsburg
Gestaltung: Werbeagentur Krüger & Ko, Kirchheim
Produktion/Druck: Colorpress, Nürtingen
Alle Rechte bei: Ronald Bäuerle/Fa. Jäger, Ludwigsburg

INHALT

Vorwort

Seite 5

80 JAHRE ÖFFENTLICHER STRASSENPERSONENVERKEHR

Aufbaujahre 1926 – 1945	6
Nachkriegszeit 1945 – 55	8
Stadtverkehr ab 1956 wieder in einer Hand	9
...Und in Kornwestheim?	10
Ende der 50er	12
Die 60er Jahre	12
Und Asperg?	13
Nachbarortslinie Kornwestheim – Ludwigsburg	14
Turbulentes Jahr 1974 und folgende	15
Netzkorrekturen in den 80er Jahren	16
Das letzte Jahrzehnt des 20. Jahrhunderts	17
Im neuen Jahrtausend	17
ÖPNV im Jubiläumsjahr 2006	18
Und die Zukunft??	19

80 JAHRE PERSONAL, FAHRZEUGE UND BETRIEBSHÖFE

Der Zeitraum 1926 – 1945	20
Standortwechsel 1945 – 1956	22
Ausbauphase 1956 – 1970	24
Die 70er Jahre	26
Die 80er und 90er Jahre	26
2000 – 2005 Ein neues Zuhause	28
2006 ff	29

80 JAHRE PREIS- UND TARIFGESTALTUNG

1926 – 1945	30
Fahrscheine 1945 – 1970	32
Aktion Roter Punkt	34
1978 – 1992 - Erste Verbunderfahrten	35
1993 – 2005 - Tarifliche Vollintegration im VVS	37
2006 und wie geht es weiter??	38

80 JAHRE REISEVERKEHR

1926 – 1945	40
Wiederaufbau nach 1945	43
Der Aufschwung	44
Die 60er und 70er Jahre	46
Die weitere Entwicklung bis 2000	48
Das neue Jahrtausend	50
Und wie geht es weiter?	52

Die Unternehmerfamilie Jäger von 1926 – 2006	54-56
Die Zukunft geht online	58-59

Inhalt



LUDWIGSBURGER OBERLEITUNGSBAHNEN AUS RICHTUNG OSSWEIL
UND IN RICHTUNG HOHENECK AN DER HALTESTELLE „SCHWÄTZBÄNKLE“

VORWORT

Bereits Ende des 19. Jahrhunderts beschäftigte sich der Gemeinderat der Stadt Ludwigsburg mit der Planung eines Straßenbahnnetzes für die vielen Pendler aus den Umlandgemeinden, welche zu Fuß oder seinerzeit schon zu Fahrrad zur Arbeit nach Ludwigsburg kamen. Die notwendigen finanziellen Mittel für diese Infrastrukturmaßnahmen waren aber zu dieser Zeit keineswegs verfügbar.

Es war jedoch allen Beteiligten klar, dass zumindest zum Heilbad Hoheneck ein bequemerer Fahrzeug als die bislang eingesetzten Pferdewagen erforderlich war. Im Jahr 1908 befuhr dann ein Benzinomnibus der Daimler-Motorengesellschaft aus Untertürkheim die Strecke zwischen Bahnhof und Heilbad. Leider war dieses Unterfangen nicht von Erfolg gekrönt und nach kürzester Zeit - trotz eines Zuschusses der Stadt - finanziell am Ende. Im darauffolgenden Jahr setzte dann die Stadt Ludwigsburg einen eigenen „Badebus“ auf dieser Relation ein. Technische Unzulänglichkeiten der Fahrzeuge und die daraus resultierenden hohen Ersatzteilkosten sorgten erneut für ein „unwirtschaftliches Ergebnis“.

Die gleislose Ludwigsburger Oberleitungsbahn, welche ab 1910 die Strecke Richtung Ossweil - Neckargröningen und später nach Aldingen befuhr, verkehrte ab Juni 1911 auch zwischen Ludwigsburg-Bahnhof und Hoheneck. Anfang der zwanziger Jahre war jedoch dieses Verkehrsmittel erneut gescheitert - hohe Defizite und enorme technischen Probleme auf teilweise schlechten Straßenbelägen waren die Gründe. Während die Linie nach Aldingen schon 1923 eingestellt wurde, verkehrte die „Hohenecker-Linie“ noch bis Frühjahr 1926.

Zwischenzeitlich waren die benzinbetriebenen Omnibusse zuverlässiger und ungleich wirtschaftlicher geworden. Jetzt war die Zeit für einen Unternehmer gekommen, der das wirtschaftliche Risiko auf sich nahm und den Betrieb dringend notwendiger Verkehrsverbindungen einrichtete und weiterentwickelte. Hier beginnt im Jahr 1926 die Geschichte der Ludwigsburger Verkehrslinien unter Fritz Jäger.

Heute – im Jahr 2006 – wollen wir Ihnen eine kurze Bestandsaufnahme der vergangenen 80 Jahre aufzeigen. Der Anlass hierfür ist die offizielle Inbetriebnahme des umgestalteten und erweiterten Omnibusbetriebshofes entlang der Ludwigsburger Solitudeallee am 28. April.

Der Rückblick auf die vergangenen 80 Jahre erfolgt in unterschiedlichen Themen:

- Dies ist zum einen die Entwicklung im öffentlichen Straßenpersonenverkehr und somit der kontinuierliche Ausbau des ÖPNV in Ludwigsburg und den von der LVL angedienten Umlandgemeinden.
- Dem folgt ein Überblick über die Veränderungen unter den Aspekten Personal, Fahrzeuge und der Betriebsinfrastruktur.
- Das anschließende Kapitel zeigt die Entwicklung von Angebotspreisen und Tarifsystemen bis hin zum heutigen Stuttgarter Verbundtarif.
- Aber auch im Ausflugsverkehr war das Unternehmen Pionier und erfüllt hier seit 80 Jahren die Wünsche seiner Kunden nach Erholung, Erlebnis und Geselligkeit – auch dem Reiseverkehr sei deshalb ein eigenes Kapitel gewidmet.

Die Familie Jäger führte das Unternehmen durch bewegte Jahre der Krisen aber auch der Fortschritte. Die ständige Anpassung und Erneuerung der angebotenen Dienstleistungen an die sehr unterschiedlichen Bedürfnisse der einzelnen Zeitschnitte war erfolgreich und dieser Weg soll auch in Zukunft konsequent weiter verfolgt werden.

Der vorliegende Rückblick ist bei weitem nicht vollständig und soll es auch heute gar nicht sein. Er ist aber trotz allem ein Anfang, bestimmte Phasen der Unternehmensgeschichte noch näher zu beleuchten und zu einem späteren Zeitpunkt in einer umfangreicheren und vollständigen Chronik zu präsentieren.

Allen, die zum Gelingen dieses Rückblicks beigetragen haben, sei an dieser Stelle ein herzliches Dankeschön ausgesprochen. Dieser Dank gilt besonders den Mitarbeitern des Stadtarchivs Ludwigsburg für deren wertvolle Unterstützung.

Ludwigsburg, April 2006

Ronald Bäuerle

80 JAHRE ÖFFENTLICHER STRASSENPERSONENVERKEHR



MIT EINEM MAGIRUS 2 CV FING ALLES AN

AUFBAUJAHRE 1926 - 1945

Nach der endgültigen Einstellung des Betriebs der seit 1910 mit hohem Defizit verkehrenden gleislosen Obuszüge der Ludwigsburger Oberleitungsbahnen GmbH im Frühjahr 1926, gründete Fritz Jäger mit 4 Magirus-Omnibussen die Ludwigsburger Verkehrslinien.

In einem Vertrag mit der Stadt Ludwigsburg regelte er die Bedingungen für den Betrieb der Omnibuslinien nach Aldingen, Hoheneck und Eglosheim. Bereits 1927 wurden weitere Strecken nach Waiblingen, Neckarweihingen, Marbach und Schwieberdingen fahrplanmäßig aufgenommen.

Ganz offenbar war nun die Zeit reif, neue Omnibuslinien einzurichten und bestehende Linien auszuweiten. 1929 erhielt die Gemeinde Stammheim die Genehmigung für die Linie Zuffenhausen – Stammheim – Kornwestheim „stets widerruflich, bis elektrische Straßenbahnen fahren“. Die LVL erfüllte auch hier als Vertragspartner ihre Aufgabe.

Schon ein paar Jahre später - in den 30er Jahren - fuhren Jäger-Busse als neu eingerichteter „Arbeiterberufsverkehr“ z.B. von Neckargröningen, Schwieberdingen und Münchingen zum Salamander-Werk in Kornwestheim oder auch von Beilstein bis Ludwigsburg für die Arbeiter der Firma Bosch in Feuerbach. Der Linienverkehr ins Bottwartal über Benningen, Murr, Steinheim, Kleinbottwar, Grossbottwar nach Winzerhausen und Oberstenfeld erfreute sich ebenfalls großer Nachfrage.

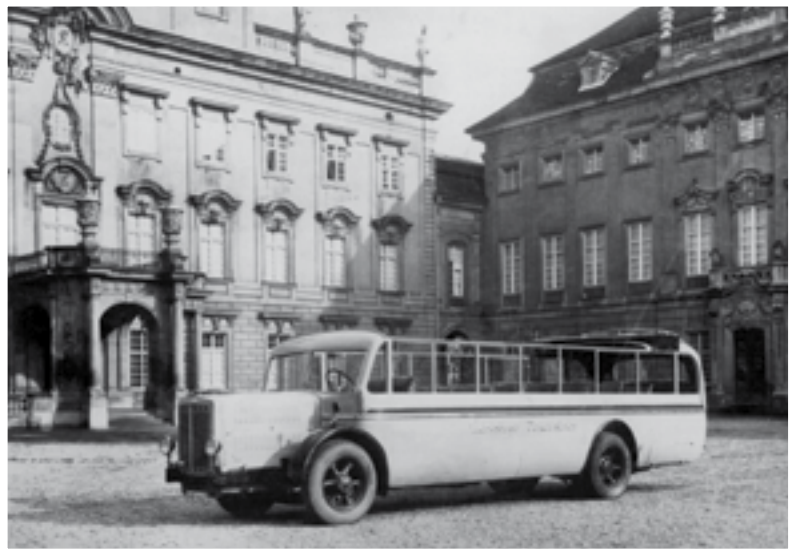
In Ludwigsburg selbst sorgte das starke Wachstum und die eingetretene Besserung der wirtschaftlichen Lage dafür, dass eine durchgehenden Ost-West-Verbindung im Stadtverkehr notwendig wurde. Die erste Durchmesserlinie verkehrte ab 1937 nun von Eglosheim über die Weststadt zum Bahnhof und dann über das Rathaus zum Schorn-dorfer Tor und weiter über die Oststadt nach Os-sweil. Somit konnten nun auch Bürger aus Eglos-heim und der Weststadt in die Innenstadt und zum Krankenhaus oder zum Friedhof fahren. Die neue Linie verkehrte im Stundentakt jeweils von 8 – 22 Uhr.

80 Jahre offene

In den Jahren des 2. Weltkriegs verschlechterte sich die Lage im Linienverkehr. Trotz hoher Nachfrage nach Transportleistungen sorgten Fahrzeugbeschagnahmen aber auch Materialengpässe für Behinderungen. Um der Treibstoffverknappung entgegenzuwirken und das Verkehrsangebot „wie in Friedenszeiten“ aufrechtzuhalten, wurden LVL-Busse auf Holzgasgeneratoren umgebaut. Insbesondere der starken Nachfrage in den Wintermonaten konnte die LVL somit gerecht werden.

Im Jahr 1943 rief der damalige Oberbürgermeister Dr. Franck die Bevölkerung dazu auf, dass zur Überwindung kriegsbedingter Schwierigkeiten die unbedingte Sicherung des Arbeiter- und Berufsverkehrs gewährleistet sein muss. Er wies darauf hin, dass Vorrang für „Kriegsversehrte, Frauen und Kinder sowie alte, kranke und gebrechliche Volksgenossen“ gelte. Von „jüngeren und gesunden Volksgenossen, insbesondere aber von Schülern und Schülerinnen der hiesigen Schulen müsse erwartet werden, dass sie bei Überfüllung der Omnibusse auf deren Inanspruchnahme verzichten“.

Bis zum Einrücken französischer Besatzungstruppen konnte die LVL den Linienverkehr - zwar unter erheblichen Einschränkungen - dennoch aufrecht halten.



BÜSSING IV GLN BAUJAHR 1928

Gesellschaftsfahrplan
bei billigeren
Berechnung

Ludwigsburger Verkehrslinien

Fahrplan

Telef. 1. Wipplstraße 2
Telephon 334

Gültig ab 2. Oktober 1927.

Ludwigsburg - Altdingen

	W	W	F	W	W	F	W
Ludwigsburg . . . ab	8.55	8.40	7.50	18.30	18.45	19.30	19.50
Altdingen . . . ab	8.45	8.30	7.40	18.20	18.35	19.20	19.40
Ludwigsburg . . . ab	8.55	8.40	7.50	18.30	18.45	19.30	19.50
Altdingen . . . ab	8.45	8.30	7.40	18.20	18.35	19.20	19.40

Gültig ab 2. Oktober 1927.

Altdingen - Ludwigsburg

	W	W	F	W	W	F	W
Altdingen . . . ab	8.45	8.30	7.40	18.20	18.35	19.20	19.40
Ludwigsburg . . . ab	8.55	8.40	7.50	18.30	18.45	19.30	19.50
Altdingen . . . ab	8.45	8.30	7.40	18.20	18.35	19.20	19.40
Ludwigsburg . . . ab	8.55	8.40	7.50	18.30	18.45	19.30	19.50

Niedergeulungen - Neckarweihen - Waiblingen

	W	W	F	W	W	F	W
Niedergeulungen . . . ab	8.50	8.35	7.45	18.25	18.40	19.25	19.45
Neckarweihen . . . ab	8.40	8.25	7.35	18.15	18.30	19.20	19.40
Waiblingen . . . ab	8.50	8.35	7.45	18.25	18.40	19.25	19.45

Waiblingen - Neckarweihen - Niedergeulungen

	W	W	F	W	W	F	W
Waiblingen . . . ab	8.40	8.25	7.35	18.15	18.30	19.20	19.40
Neckarweihen . . . ab	8.50	8.35	7.45	18.25	18.40	19.25	19.45
Niedergeulungen . . . ab	8.55	8.40	7.50	18.30	18.45	19.30	19.50

Ludwigsburg - Hohenet - Neckarweihen

	W	W	F	W	W	F	W
Ludwigsburg . . . ab	8.50	8.35	7.45	18.25	18.40	19.25	19.45
Hohenet . . . ab	8.40	8.25	7.35	18.15	18.30	19.20	19.40
Neckarweihen . . . ab	8.50	8.35	7.45	18.25	18.40	19.25	19.45

Neckarweihen - Hohenet - Ludwigsburg

	W	W	F	W	W	F	W
Neckarweihen . . . ab	8.50	8.35	7.45	18.25	18.40	19.25	19.45
Hohenet . . . ab	8.40	8.25	7.35	18.15	18.30	19.20	19.40
Ludwigsburg . . . ab	8.50	8.35	7.45	18.25	18.40	19.25	19.45

Ludwigsburg - Hohenet - Neckarweihen - Waiblingen

	W	W	F	W	W	F	W
Ludwigsburg . . . ab	8.50	8.35	7.45	18.25	18.40	19.25	19.45
Hohenet . . . ab	8.40	8.25	7.35	18.15	18.30	19.20	19.40
Neckarweihen . . . ab	8.50	8.35	7.45	18.25	18.40	19.25	19.45
Waiblingen . . . ab	8.50	8.35	7.45	18.25	18.40	19.25	19.45

Waiblingen - Neckarweihen - Hohenet - Ludwigsburg

	W	W	F	W	W	F	W
Waiblingen . . . ab	8.40	8.25	7.35	18.15	18.30	19.20	19.40
Neckarweihen . . . ab	8.50	8.35	7.45	18.25	18.40	19.25	19.45
Hohenet . . . ab	8.40	8.25	7.35	18.15	18.30	19.20	19.40
Ludwigsburg . . . ab	8.50	8.35	7.45	18.25	18.40	19.25	19.45

Ludwigsburg - Eglosheim - Monrepos

	W	W	F	W	W	F	W
Ludwigsburg . . . ab	8.50	8.35	7.45	18.25	18.40	19.25	19.45
Eglosheim . . . ab	8.40	8.25	7.35	18.15	18.30	19.20	19.40
Monrepos . . . ab	8.50	8.35	7.45	18.25	18.40	19.25	19.45

Monrepos - Eglosheim - Ludwigsburg

	W	W	F	W	W	F	W
Monrepos . . . ab	8.50	8.35	7.45	18.25	18.40	19.25	19.45
Eglosheim . . . ab	8.40	8.25	7.35	18.15	18.30	19.20	19.40
Ludwigsburg . . . ab	8.50	8.35	7.45	18.25	18.40	19.25	19.45

Schwabach - Ludwigsburg

	W	W	F	W	W	F	W
Schwabach . . . ab	8.50	8.35	7.45	18.25	18.40	19.25	19.45
Ludwigsburg . . . ab	8.40	8.25	7.35	18.15	18.30	19.20	19.40

Ludwigsburg - Schwabach

	W	W	F	W	W	F	W
Ludwigsburg . . . ab	8.50	8.35	7.45	18.25	18.40	19.25	19.45
Schwabach . . . ab	8.40	8.25	7.35	18.15	18.30	19.20	19.40

Die Wagen halten Haltestellen, Haltepunkte, Halteplätze, Haltestellen.

Die Wagen halten Haltestellen, Haltepunkte, Halteplätze, Haltestellen.

WINTERFAHRPLAN 1927/28

NACHKRIEGSZEIT 1945 -55

Bereits kurz nach Kriegsende verkehrten wieder LVL-Busse - wenn auch unregelmässig - auf wichtigen Strecken aus dem Umland nach Ludwigsburg.

Am 06. Juni 1945, einen Tag nachdem Deutschland in vier Besatzungszonen aufgeteilt wurde, stellte Fritz Jäger beim Alliierten Militär-Gouvernement offiziell den Antrag auf Wiederaufnahme der Linienverkehrs. „Der Personenverkehr sollte so rasch wie möglich wieder aufgenommen werden, damit die Verbindung zwischen dem Land und der Stadt Ludwigsburg wieder möglich ist und die Arbeitskräfte an ihren Arbeitsplatz und von dort wieder zurückbefördert werden können. Durch die Inangsetzung der Betriebe wird die Beförderung der Arbeitskräfte zu einer unbedingten Notwendigkeit“ schrieb Fritz Jäger und bat gleichzeitig darum, dass die zur Verfügung stehenden Omnibusse und Lastwagen auch zur Milch- und Lebensmittelbeförderung sowie zu sonstigen Transporten verwendet werden durften.

Der Verkehr sollte - nach dem Grad der Dringlichkeit - auf folgenden Strecken sofort wieder aufgenommen werden:

1. Ludwigsburg, Ossweil – Eglosheim
2. Ludwigsburg – Hoheneck – Neckarweihingen
3. Ludwigsburg – Aldingen - Neckarrems – Neckargröningen
4. (Ludwigsburg – Aldingen – Neckarrems) mit Anschluss Hegnach und Waiblingen
5. (Ludwigsburg – Neckarweihingen) mit Anschluss nach Marbach
6. Kornwestheim – Stammheim – Zuffenhausen

Die Linie 5 sollte dabei nur so lange betrieben werden, wie die Eisenbahnverbindung nach Marbach unterbrochen war.

Problematisch für die LVL war zu diesem Zeitpunkt, dass zwar die für den Betrieb notwendigen Arbeitskräfte vorhanden waren, aber der Fuhrpark sich in einem traurigen Zustand befand. Für die Instandsetzung und Betrieb der Fahrzeuge fehlten Reifen, Dieselöl und Benzin. Zudem mussten Omnibusse umgebaut werden, um im Bereich der Milchbeförderung eingesetzt werden zu können.

Die Besatzungsmächte hatten im Sommer 1945 den gewerblichen Personenverkehr auf der Straße durch staatliche Unternehmen kurzerhand verboten und wollten auch keine größeren Einheiten, vielmehr den Verkehr insgesamt, auf viele private Unternehmen verteilen.

Durch Befehl des damaligen amerikanischen Wirtschaftsoffiziers wurden nun der LVL nicht mehr alle Bedienungsrechte eingeräumt: Die Linie nach Hoheneck und Neckarweihingen wurde dem Unternehmer Möbus zugesprochen; etwas später

die ehemalige LVL-Linie nach Pflugfelden, Möglingen und Schwieberdingen dem Unternehmer Schairer. Zu guter Letzt musste Fritz Jäger auf Weisung des Landratsamtes den Unternehmen Möbus und Schairer hierfür auch noch Kraftomnibusse überlassen.

Dafür konnte ab November 1945 die Linie ins Bottwartal wieder eingerichtet werden. Nachdem zu dieser Zeit hier weder Züge noch Busse der Bahn verkehrten, war diese Linie die einzige Möglichkeit, die „Bottwartäler“ in die Kreisstadt zu befördern.

Die kommenden Monate und Jahre zeichneten sich durch eine enorme Zunahme der Verkehrsbedürfnisse durch Vertriebene und Heimkehrer aus. Mit Beginn der 50er Jahre konnten fast monatlich Angebotserweiterungen vorgenommen werden. Der Stadtverkehr bestand zu dieser Zeit aus fünf Linien. Nach Ossweil und Eglosheim verkehrten Busse im 30-Minuten-Takt mit Verstärkereinsätzen in den Verkehrsspitzen um 7 und 17 Uhr, in die Oststadt mit der Andienung von Mann&Hummel, Stadion und Krabbenloch verkehrten die Busse im 60-Minuten-Rhythmus.

Die Linie zum Gaswerk und Heilbronner Tor wies acht Fahrtenpaare auf, die sich an den Arbeitszeiten der Beschäftigten orientierten. Und bereits im 30-Minuten-Takt verkehrte eine Linie über die GdF – Aussichtsturm – Stuttgarter-Straße - Salonwirtschaus zur entstehenden Grünbühsiedlung.



5 - 55

Neben der Ausweitung der Betriebszeiten im Interesse der zunehmenden Anzahl von Schichtarbeitern wurden zusätzliche Linien in die Eglosheimer Hirschbergsiedlung (1951), zur amerikanischen Siedlung – später Pattonville – (1954) und die Linie Bahnhof – Gartenschau – Kreiskrankenhaus und Neuer Friedhof (1954) eingerichtet. Zusätzlich erfolgte im Winterfahrplan 55 der Versuch, eine Linie zur Andienung des Lerchenholzes und von Raiffeisen in den Muldenäckern aufzunehmen.

Ab 1955 sorgten große Baumaßnahmen im Straßennetz für teilweise erhebliche Behinderungen im Linienverkehr. Insbesondere der Ausbau der Stuttgarter Straße mit Anschluss an die neue Schnellstraße sorgte nicht nur für den Abriss des Aussichtsturms am Salon, sondern auch für eine erhebliche Beeinträchtigung der Linie über die Südstadt nach Grünbühl.

Durch den Ende 1955 abgeschlossenen Umbau der Bahnhofstraße zwischen Myliusstraße und Leonberger Straße konnte eine Behelfslösung für einen fehlenden ZOB erreicht werden. Da der Busverkehr weiter zunahm und die Haltestellenkapazitäten aber begrenzt waren, mussten die Ankunfts- und Abfahrtszeiten – fahrplanmässig – gestaffelt werden um Omnibuskolonnen an den Haltestellen zu vermeiden.



DER 2. WELTKRIEG HINTERLIESS SEINE SPUREN



1956

STADTVERKEHR AB 1956 WIEDER IN EINER HAND

Von Seiten der Stadtverwaltung gab es erhebliche Bemühungen um den Stadtverkehr Ludwigsburg wieder in einer Hand zu vereinigen. Die LVL unter Heinz Jäger einigte sich mit der Fa. Möbus auf einen Linientausch. Damit LVL-Busse wieder die Linie nach Hohenek bedienen konnten, übertrug Heinz Jäger die Rechte für die Bottwartallinie an die Fa. Möbus, welche ihrerseits die Rechte an die DB übertrug und fortan als deren Auftragnehmer zwischen Ludwigsburg und Winzerhausen verkehrte. Darüber hinaus erhielt die Firma Möbus von der LVL eine Abfindung.

Anschließend einigten sich die Stadt Ludwigsburg mit der LVL dahingehend, dass die Stadt wieder Konzessionär für die städtischen Linien wird und die LVL die Betriebsführung der Linien übernimmt und das alleinige Geschäftsrisiko dieses Verkehrs trägt. Das gemeinsame Ziel dieses Vertrags war es, einen Ausgleich zwischen der unternehmerischen Selbstständigkeit und Eigenverantwortlichkeit, die dem PBefG zugrunde liegt, und den Erfordernissen, die die Erfüllung der Daseinsvorsorgeaufgaben für die Stadt mit sich bringt, zu schaffen.

Dieser Vertrag bildete nun die Grundlage für eine bis heute währende partnerschaftliche Zusammenarbeit und die Basis für den Erfolg des Ludwigsburger Stadtverkehrs. Die der LVL weiterhin genehmigten Nachbarortsverkehre

- Ludwigsburg nach Waiblingen
- Neckargröningen nach Kornwestheim und
- Kornwestheim nach Stammheim

sind nicht Bestandteil dieses Vertrags.

Am 25. September 1956 wurde der Stadtgemeinde Ludwigsburg folgende Genehmigung – mit der Auflage der Übertragung der Betriebsführung an die LVL – erteilt: (Ein Wermutstropfen war, dass eine Einigung mit der Fa. Schairer für die Übernahme des Verkehrs nach Pflugfelden, mangels eines möglichst gleichwertigen Linietauschangebotes, noch nicht erreicht werden konnte):

A.) Ortslinienverkehr

1. Bahnhof – Ossweil
2. Bahnhof – Eglosheim
3. Bahnhof – Eglosheim/Hirschbergsiedlung
4. Wilhelmsbau- Bahnhof – Mann&Hummel – Stadion – Krabbenloch
5. Rathaus – Bahnhof – Karlshöhe – Grünbühlsiedlung
6. Bahnhof – Gaswerk (Berufsverkehr)
7. Bahnhof – Neuer Friedhof – Bruckner-Str.
8. Bahnhof – Rathaus – Heilbronner Tor – Kugelberg – Badstr. – Metzgerei Mayer – Heilbad Neckarbrücke
9. Asperger-Str. – Bahnhof – Hoferstraße – Alleenhof – Mörikestr./WernerStr.

B.) Kraftomnibuslinie in Verbindung mit Ortslinienverkehr

Zeughaus – Reinhardtkaserne – Karlskaserne – Krabbenlochkaserne – Grünbühlsiedlung – amerikanische Siedlung Pattonville

Zum Fahrplanwechsel am 30. September schlug somit die Geburtsstunde des neuen Stadtverkehrs. Mit damals 33 Omnibussen und 6 Personenanhängern organisierte die LVL folgendes Fahrplanangebot:

Die beiden Linien nach Eglosheim wurden zusammengefasst und bildeten als Linie 2 eine mit der Linie 1 nach Ossweil durchgehende Verbindung im 20-Minuten-Takt.

Die neue Weststadt-Linie 3 mit Endhaltestelle in der Weimarstraße bildete mit der Linie 4 in die Oststadt im 30-Minuten-Takt eine weitere Durchmesserlinie, die über das Rathaus geführt wurde. Die Linie 5 über die Königsallee zur Grünbühlsiedlung und die als Rundverkehr konzipierte Linie 9 nach Hoheneck verkehrten – ebenfalls miteinander verknüpft – im 20-Minuten-Takt.

Einen 60-Minuten-Takt gab es auf der Linie 6 über Krankenhaus zur Brucknerstraße.

Das damalige Liniensystem mit seinen Kernelementen Takt, umsteigefreie Beziehungen in Fahrtrichtung Innenstadt und Anbindung Bahnhof Ludwigsburg war und ist der Grund für den erfolgreichen Ausbau des Stadtverkehrs in den kommenden Jahrzehnten.

Auch in Kornwestheim Stadtverkehr

KORNWESTHEIM — Die seit eineinhalb Jahren dauernden Verhandlungen wegen eines Omnibus-Stadtverkehrs sind nun durch Zurückziehung des Einspruchs eines Kornwestheimer Unternehmers gegen die Konzessionierung der Firma Jäger & Sohn, Ludwigsburg, in ein entscheidendes Stadium getreten. Der Gemeinderat beschloß gestern, den Linienverkehr am 1. November anlaufen zu lassen. Gedacht ist vorerst an zwei Linien, die ihren Ausgangspunkt an der Ostseite des Bahnhofs haben. Eine wird in südlicher Richtung bis Ulmenweg fahren, die andere westliche Stadtteile berühren und am Friedhof enden. Als Fahrpreis wurden 20 Pfennig für die Fahrt in einer Linie und 30 Pfennig für die Weiterfahrt in der anderen Linie angesetzt. Über die endgültige Linienführung werden erst die Erfahrungen entscheiden können. Fest steht vorerst, daß nicht alle Stadtteile angefahren werden können, und daß die Konzessionsfirma in der Lage ist, bei Bedarf jede Wagenmenge zur Verfügung zu stellen.

STUTTGARTER NACHRICHTEN VOM 28. SEPTEMBER 1956

... UND IN KORNWESTHEIM?

Auch in Kornwestheim wurde ab 1954 über die Einrichtung eines Stadtlinienverkehrs und dessen sinnvollste Streckenführung mit dem dortigen Oberbürgermeister Kercher diskutiert.

Am 4. November 1956 nahm die LVL die Linie 1 (Bahnhof – Friedhof) und die Linie 2 (Bahnhof – Sportplätze) in Betrieb, wobei der 60-Minuten Grundtakt in den Hauptverkehrszeiten auf einen 20-Minuten-Takt verdichtet wurde. Die ständige Optimierung des Streckenverlaufs im Hinblick auf eine stetig wachsende Stadt stand in den kommenden Jahren immer wieder im Mittelpunkt der Diskussion.

... UND WEITER GEHT ES VORAN

Im Juli 1957 konnte, nach Fertigstellung der Verbindungsstraße zur Siedlung Schlösslesfeld, die Endhaltestelle der Linie 6 in der Brucknerstraße aufgegeben und vom Friedhof über die Neckarstraße zur Endhaltestelle in der Kornbeckstraße gefahren werden. Somit mussten Fahrgäste aus dem Schösslesfeld nicht mehr den beschwerlichen Fussweg zur Haltestelle „Neckarbrücke“ zurücklegen.

Im September 1957 übernahm die LVL vom Unternehmer Gorgus den Linienverkehr zwischen Unterriexingen nach Bissingen und Tamm und befuhr diese Relation bis 1962.

Im Jahr 1958 erfolgte endlich die Übernahme des Verkehrs nach Pflugfelden und später die entsprechende Koppelung mit der Linie ins Schlösslesfeld.

Stuttgart, den 25. September 1956
Königsstr. 46

G e n e h m i g u n g

Amt für öffentl. Ordnung

Eingang 20. SEP. 1956

Tab. Nr. 223/56

Der

Stadtgemeinde Ludwigsburg
- Bürgermeisteramt -

L u d w i g s b u r g

4.10.56
Eingang

wird auf Grund des Gesetzes über die Beförderung von Personen zu Lande (PBefG) vom 4.12.1934 (RGBl. I S. 1217) in der Fassung des Gesetzes vom 6.12.1937 (RGBl. I S. 1319) die Genehmigung zur Einrichtung und zum Betrieb

A.) von Ortslinienverkehr mit Kraftomnibussen auf den Strecken:

1. Ludwigsburg/Bhf. - OBweil (Linie 1),
2. Ludwigsburg/Bhf. - Eglosheim (Linie 2),
3. Ludwigsburg/Bhf. - Eglosheim/Hirschbergsiedlung (Linie 3),
4. Ludwigsburg/Wilhelmsbau - Bahnhof - Werk Mann & Hummel - Stadion - Krabbenloch (Linie 4),
5. Ludwigsburg/Rathaus - Bahnhof - Karlskaserne - Grünbühlsiedlung (Linie 5),
6. Ludwigsburg/Bhf. - Gaswerk (Berufsverkehr),
7. Ludwigsburg/Bhf. - Neuer Friedhof - Brucknerstraße (Linie 5b),
8. Ludwigsburg/Bhf. - Rathaus - Heilbronner Tor - Hoheneck/Kugelberg - Badstraße - Metzgerei Mayer - Heilbad - Neckarbrücke,
9. Ludwigsburg/Asperger Straße - Bahnhof - Hoferstraße - Alleenhof - Mörikestraße -/Wernerstraße.

B.) einer Kraftomnibuslinie (in Verbindung mit dem Ortslinienverkehr) auf der Strecke

Ludwigsburg/ehem. Zeughaus - Reinhardt-Kaserne - Karlskaserne - Krabbenloch-Kaserne - Grünbühlsiedlung - amerikanische Siedlung Pattonville,

zur Beförderung von Personen auf die Dauer von 10 Jahren, mithin bis 30. September 1966, erteilt.

Gleichzeitig wird gemäß § 5 Abs. 2 Nr. 3 PBefG die Übertragung des Betriebs (Betriebsführung) auf die Firma
Ludwigsburger Verkehrslinien
Jäger & Sohn cHG.

Ludwigsburg
Ecke Ruhrstr./Solitudeallee

genehmigt.

Gebühr: DM 2 800.--
Nr. 46 b Ziff. 1 GVzLGO.

Im Auftrag
(gez.) St ü b e l

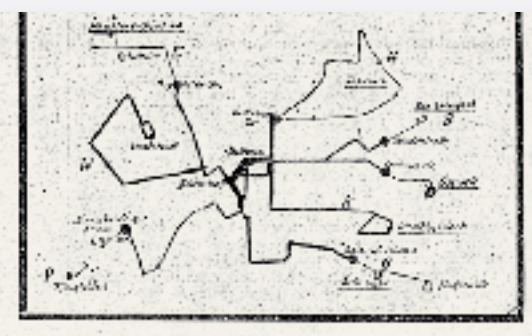
DIE 60ER JAHRE

Das Taktangebot in Ludwigsburg fußte nun auf einem 20-Minuten-Grundtakt und während den Hauptverkehrszeiten fuhr die Linie O-E bereits im 10-Minuten-Takt. Auf allen Linien gab es zudem gezielte Zubringerverkehre zum Bahnhof für Fahrgäste der Vorortzüge. Die Bahn selbst ließ noch keinen klaren Taktverkehr erkennen.

In den kommenden Jahren musste immer wieder mit kleineren Linienkorrekturen auf die sich verändernde Siedlungsentwicklung reagiert werden. Busse verkehrten nun auch nach Eglosheim-Kreuzäcker, erschlossen den innerörtlichen Bereich von Hegnach und später auch den von Neckarrems sowie in Kornwestheim das Wohngebiet im Bereich Rechbergstraße, Ludwig-Herr-Straße und Hornbergstraße.



MITTE DER 50ER JAHRE: DIE BUSSE DES STADTVERKEHRS VERKEHREN AB HALTESTELLE 1 AM BAHNHOF LUDWIGSBURG. HIER DAIMLER-BENZ TYP O 3750 (RECHTS) UND MAGIRUS TYP O 3500H (LINKS)



DARSTELLUNG DES LINIENNETZES 1961

ENDE DER 50ER

Mit Start des Winterfahrplanes im Jahr 1958 ersetzten Buchstaben die Liniennummern. Die Linien hießen nun O, E, W, K, G, H, S, P, N, W sowie U für die Linie nach Pattonville. Viele Ludwigsburger sprechen heute noch – obwohl längst dreiziffrige Liniennummern Gültigkeit haben – von dieser Buchstabenkennzeichnung.

Die immer größere Zahl der Fahrgäste erforderte immer dichtere Taktfolgen und zusätzliche Verstärkerleistungen. Diese erfolgten gezielt auch im Hinblick auf die Wünsche Ludwigsburger Betriebe und Unternehmen. Legendär war z.B. der Heimbringerservice von der GdF in alle Stadtteile zum Mittagessen. Binnen 45 Minuten wurden alle Fahrgäste wieder an ihren Arbeitsplatz zurückgebracht. Der Aufenthalt in der heimischen Küche kann nicht mehr als 10 - 15 Minuten betragen haben.

Und in Kornwestheim wurde der Fahrplan verstärkt an die Wünsche der einzelnen Salamander-Werke angepasst. Ein zusätzlicher Werksverkehr nach Zuffenhausen zum Salamander-Strumpflager wurde zudem für 4 Jahre eingerichtet.



UND ASPERG?

Am 31.3.1964 erfolgte endlich auch der Start des Stadtverkehrs in Asperg. Mit Verbindungen in die Weststadt zum Wohngebiet Entenäcker, zum Industriegebiet Osterholz im Süden und in die Oststadt zur Hirschbergsiedlung konnte das innerörtliche Grundbedürfnis erstmals erfüllt werden.

Die Stadt Asperg hatte aber auch den Wunsch, die Linie zum Industriegebiet Osterholz nach Ludwigsburg ins Industriegebiet der dortigen Weststadt anzubinden. Denn eine Vielzahl von Mitarbeitern der hier angesiedelten Unternehmen wie Beru, Eisfink, Hestika, Hüller, Krone, Krähe&Wöhr, Ludwigsburger Maschinenbau, Pfauter, Ziemann, Barth, Bleyle, Frank&Kathreiner sowie den Unternehmen GdF, Getrag, Lotter und Zimmermann waren Bürger der Stadt Asperg. Durch die Bautätigkeiten entlang der „Südlichen Alleenstraße“ in Asperg wurde das Anliegen der Stadt nach einem durchgängigen Fahrplan noch unterstützt.

Es folgten nun „zähe“ Verhandlungen mit der Deutschen Bundesbahn. Nach deren erfolgreichen Abschluss konnte am 2. Januar 1967 die durchgehende Nachbarortsverbindung zwischen Ludwigsburg und Asperg aufgenommen werden.



1958: DER „GROSSRAUMWAGEN“ KÄSSBOHRER-STADTBUS TYP ST 110 AM LUDWIGSBURGER BUSBAHNHOF BOT PLATZ FÜR 98 FAHRGÄSTE



ANFANG DER 50ER: BÜSSING 5000T IN VETTER-AUFBAU MIT ANHÄNGER AUF DEM WEG NACH EGLOSHEIM

ENDE DER 60ER JAHRE

Weitere Anpassungen erfolgten in der Siedlungserschließung: Busse verkehrten nach Eglosheim-Straßenäcker, zur Pädagogischen Hochschule, in Grünbühl zur Endhaltestelle in der Netzestraße und in Pflugfelden über eine Schleife am Ortsausgang zum Sportplatz. In der Oststadt erreichten die Busse die Brünnerstraße, in der Weststadt die Schlieffen- und Grönerstraße und im Schlösslesfeld die Bühlerstraße.



DIE DURCHMESSERLINIEN IM JAHR 1967



DAIMLER-BENZ O 322 AN HALTESTELLE RATHAUS
LUDWIGSBURG IN FAHRRICHTUNG OSTSTADT

NACHBARORTSLINIE KORNWESTHEIM-LUDWIGSBURG

Ab 1968 fuhren LVL-Busse vom Bahnhof Ludwigsburg zum Betriebsgelände der Fa. Messer-Griesheim in der Solitudeallee auf Kornwestheimer Markung. Das dort gewachsene Gewerbegebiet im Domertal verlangte nun Anfang der 70er Jahre auch nach Busverbindungen zu den Bahnhöfen Kornwestheim und Ludwigsburg, um den Arbeitnehmern in Gleitzeit ebenfalls entsprechende Fahrtmöglichkeiten zu bieten.

Am 30. August 1971 konnte diese durchgehende Verbindung von Ludwigsburg nach Kornwestheim als Linie „D“ aufgenommen werden. Der durchgängige 20-Minuten-Takt sorgte damals für ein perfektes Angebot im Industriegebiet und im Kornwestheimer Wohnquartier entlang der Villenuevestraße sowie auch nach 2 Jahrzehnten endlich für eine adäquate Anbindung des Wohngebietes Lerchenholz auf Ludwigsburger Seite.

Innerhalb Kornwestheims wurde die Linie D mit der ehemaligen Linie 2 zum Stadion gekoppelt. Die Linie 1 fuhr von nun an als Einzellinie, wurde aber selbst vom Friedhof aus über die Aldingerstraße ins Gewerbegebiet Ost verlängert und die Busse beim Betriebsgelände der Fa. Famatex in der Enzstraße gewendet.

Ab dem Sommerfahrplan 1973 wurde dann die Linie 1 als Rundkurs über das neue Wohngebiet im Osten und das Gewerbegebiet zum Friedhof und zurück über die Mühlhäuser-Straße zum Bahnhof Kornwestheim geführt.



IMMER HEISS BEGEHRT: DAS „FAHRPLANBÜCHLE“ FÜR LUDWIGSBURG UND UMGEBUNG MIT DER UMSCHLAGSEITE DER 60ER UND 70ER JAHRE

TURBULENTES JAHR 1974 UND FOLGENDE

Erfolgreich war im Jahr 1974 die deutsche Fußballnationalmannschaft mit ihrem Titelgewinn bei der WM in Deutschland. Erfolgreiche Veränderungen brachte das Jahr aber auch im Stadtverkehr Ludwigsburg.

Nachdem im Jahr zuvor im Gewerbegebiet Tamerfeld in Ludwigsburg-Nord das Einkaufszentrum „Breuningerland“ seine Tore öffnete, fuhr ab dem Sommerfahrplan '74 der Bus der Linie T über die „Untere Stadt“. Somit war eine verbesserte Anbindung des Wohnbereichs entlang der Abelstraße und Talstraße gewährleistet. In Ossweil-Süd übernahm die Linie NW mit einer Schleifenfahrt über die Mühlhäuser Straße – Fellbacher-Straße und Kühäcker-Straße die Anbindung des dortigen neuen Wohngebietes.

Höhepunkt aber war die Übernahme des Verkehrs nach Neckarweihingen von der Fa. Möbus am 4. August. Somit konnte schon im Jahr der Eingemeindung von Neckarweihingen die Linie komplett in den Stadtverkehr Ludwigsburg – incl. entsprechender Taktverdichtung – integriert werden. Da somit auch das tarifliche Problem für den Bereich Marbacher-Straße und Neckarbrücke über die neue Linie N gelöst werden konnte, gelang am selben Tag zudem die Umstellung der Linie H von einem Ringverkehr zu einem 2-Richtungsverkehr mit Einrichtung einer Wendeplatze bei der alten Grundschule nahe dem Heilbad und bescherte den Hohenecker Fahrgästen endlich eine weitaus attraktivere Reisezeit zwischen Hoheneck und der Ludwigsburger Innenstadt sowie dem Bahnhof.

Im September 1974 wurde am Römerhügel die Berufsschule eröffnet und zu den entsprechenden Schulzeiten von Bussen angefahren. Bis 1976 wurde dieses Schulzentrum um die Mathilde-Planck-Schule, das Robert-Frank-Gymnasium und die Oscar-Walker-Schule erweitert und bedarf bis heute einem tagtäglichen „Kraftakt“, um die Vielzahl der Schüler unterschiedlicher Schulen vom Bahnhof Ludwigsburg aus hin und wieder zurückzubringen.

Ebenfalls 1976 wurde am 26. März, durch eine Vereinbarung mit der Stadt Waiblingen über den Schülerverkehr, die Linie NW von Hegnach nach Waiblingen mit Stichfahrten zum Stauferschulzentrum erweitert. Wenige Monate später erfolgte dann der Anschluss des Neubaugebietes „Neckarhalde“ im Ortsteil Neckarrens der im Jahr 1975 entstandenen Reformkommune Remseck am Neckar.

1977 wurden erste Fahrten ins Ludwigsburger Gewerbegebiet Waldäcker zur Andienung der Unternehmen Lotter und EGWA eingerichtet. Mit Öffnung der neuen Straßenverbindung zwischen Ludwigsburg und Asperg in diesem Bereich, konnte der Omnibusverkehr der Linie A auf der Straße im Waldeck erfolgen und nun seit 1979 dieses Gewerbegebiet und auch das Unternehmen Beru optimal erschließen.

Ebenfalls 1979 endet auch das „Aufbauprogramm“ der Linie NW für das Wohngebiet im Ossweiler Süden. Die Linie K wird ab Haltestelle Brünner-Straße über die neue Landesstraße zur Haltestelle in der Fellbacher-Straße verlängert und bietet nun hier den sonst üblichen 10-Minuten-Takt in den Hauptverkehrszeiten und den Betriebszeitraum von 5 – 24 Uhr.

NETZKORREKTUREN IN DEN 80ER JAHREN

1980 verkehrte die Linie „D“ in Kornwestheim von der Villeneuve-Straße über die Pflugfelder-Straße und Ludwigsburger-Straße zum Einkaufszentrum an der Wette. Die Linie 1 wurde aus der Friedrich-Siller-Straße in die Zeppelin-Straße gelegt.

In Ludwigsburg hatte der Linienverkehr der LVL sein zwischenzeitliches Endausbaustadium erreicht. Von nun an wurden nur noch kleinere Erweiterungen vorgenommen, so 1984 die Verlängerung der Linie W bis zur Wendeplatte „Straßenäcker“. Diese Linie W hatte ab den 80er Jahren – einerseits durch die Konkurrenzsituation mit dem S-Bahn-Haltepunkt Favoritepark, andererseits auch durch die enormen verkehrlichen Behinderungen in der Weststadt – mit rückläufigen Fahrgastzahlen zu kämpfen, welche ein Taktangebot wie auf den anderen Stadtverkehrslinien nicht mehr rechtfertigten. Zudem wirkte sich die hohe Verspätungsanfälligkeit der Linie zunehmend negativ auf den Verkehr zur Oststadt und nach Ossweil-Süd aus. Deshalb erfolgte zum Winterfahrplan 1987/88 die Trennung der Linie W von der Linie K, welche von nun an mit der Linie N gekoppelt wurde. Die Linie W verkehrte separat auf einem Rundkurs im innerstädtischen Bereich mit Anbindung des neuen Veranstaltungszentrums „Forum am Schlosspark“.

1985



NEOPLAN-STANDARD-LINIENOMNIBUS AN HALTESTELLE 5 AM BUSBAHNHOF LUDWIGSBURG IN FAHRRICHTUNG PFLUGFELDEN IM SOMMER 1985



NEOPLAN-STADTBUS N 416 MIT DURCHGEHENDEN LÄNGSBÄNKEN AN DER ERSATZHALTESTELLE RICHTUNG OSSWEIL WÄHREND DER UMBAPHASE AM NEUEN ZOB LUDWIGSBURG

Ein Quantensprung für den ÖPNV war auch die Eröffnung des neu gestalteten Zentralen Omnibusbahnhofs im Oktober 1987 durch den Ludwigsburger Oberbürgermeister Hans Jochen Henke. Durch die Verlegung des Individualverkehrs in einen Tunnel unter der Bahnhofstraße konnten endlich die einstmals weit verstreut liegenden Haltestellen zusammengefasst werden.

Mit Einführung des sogenannten „Dienstleistungsdonnerstags“ im November 1989 wird das Angebot der Linie ins Breuningerland (ex T nun 424) entsprechend angepasst.

Das gesamte Liniennetz des öffentlichen Personennahverkehrs der Stadt Ludwigsburg.



LINIENNETZPLAN LUDWIGSBURG IM JAHR 1987. DIE VVS-NUMMERIERUNG WAR DAMALS NOCH - ENTSPRECHEND DEN BUCHSTABEN DER LINIEN - AUF EINZELLINIEN AUSGERICHTET. BSR: LINIE H (428) UND LINIE G (427) HEUTE: ZUSAMMEN 427

DAS LETZTE JAHRZEHT DES 20. JAHRHUNDERTS

Mit einem gemeinsamen Fahrplanangebot zwischen Hegnach und Waiblingen begann 1990 ein neues Zeitalter der Zusammenarbeit von LVL mit dem Unternehmen Ruoff.

1992 konnte auch in Kornwestheim die Einweihung eines Omnibusbahnhofs gefeiert werden. Die neue Anordnung von Haltestellen und die Wendemöglichkeiten erleichterten nun die Abwicklung der Kornwestheimer Linien. Dies betraf im Besonderen die seit Ende der 80er Jahre als Ringverkehr vom Bahnhof über die Eastleighstraße zum Stadion und anschließend über die Alb-, Heuberg-, Hornberg-, Ludwig-Herr-, Rechberg- zur Stuttgarter-Straße verkehrende Linie „D“.

In Ludwigsburg entstanden im Einzugsbereich bestehender Linien neue Wohnquartiere wie z.B. entlang der Karlsruher Allee in Pflugfelden, Hoheneck-West und Rotbäumlesfeld in der Oststadt. Dies sorgte für weiter steigende Fahrgastzahlen.

Busspuren in der Bottwartal- und der Marbacherstraße tragen den Wünschen nach schnellerer, reibungsloser Beförderung auf den nachfragestarken Relationen aus Hoheneck und Neckarweihingen Rechnung.

1996 wurden - im Zuge der Fahrplanänderungen bei der S-Bahn - alle Linien der LVL entsprechend angepasst. In Asperg und Kornwestheim fand eine Taktverdichtung statt, wobei gleichzeitig die ehemalige amerikanische Siedlung Pattonville



DAIMLER-BENZ Typ O 405 AM KORNWESTHEIMER OMNIBUSBAHNHOF BEI DESSEN EINWEIHUNG 1992. ZIEL- UND STRECKENSCHILD BEINHALTEN VVS-LINIEN-NR. 411 UND LVL-LINIEN-NR. 1 FÜR DIE „FRIEDHOFSLINIE“

an Kornwestheim angebunden wurde. Innerhalb Kornwestheims bediente diese Linie 412 von nun an auf ihrem Linienweg nach Stammheim auch das neu entstandene Gewerbegebiet „Kreidler“ mit.

1998 konnte durch die Ansiedlung des Möbel-Riesen „Ikea“ im Tammerfeld der Linienverlauf erweitert und auch den neuen Ladenschlusszeiten angepasst werden. 1999 konnten durch die Busbeschleunigung in Eglosheim und der Weststadt die Fahrzeiten der Linien 425 (ex E) und 430 (ex W) auf einem deutlich pünktlicheren Niveau stabilisiert werden.

IM NEUEN JAHRTAUSEND

Im Jahr 2000 konnte durch die verkehrliche Zusammenarbeit mit dem Omnibusunternehmen Zeiher mit der Verbesserung der Anbindung von Poppenweiler begonnen werden. Gleichzeitig wurde auch das Gewerbe- und Wohngebiet Au in Neckarweihingen mit einem Grundangebot versorgt und in Kornwestheim des Verkehrsangebot in Richtung Stammheim erhöht.

Die LVL war auch ein Mitiniator beim Aufbau der regionalen Nachtbuslinien N40, N41 und N60 ab Stuttgart Schlossplatz in den Landkreis Ludwigsburg sowie 2001 bei der Ausweitung in die Gemeinden des Landkreises Ludwigsburg zusätzlich mit den Linien N43 und N45.

Der Direktbus Ludwigsburg ZOB nach Waiblingen ZOB, mit Zwischenstopps in Ludwigsburg, Friedrichstraße, der Stadtbahnendstation in Neckargröningen und Hegnach Neckarstraße, wurde im Frühjahr 2001 von den Landräten Dr. Rainer Haas und Horst Lässig sowie den Oberbürgermeistern von Ludwigsburg, Waiblingen und Remseck feierlich in Betrieb genommen.

In 2002 konnte auf der „Zeiher-Linie“ durch Kopplung mit der Weststadt-Linie beim Streckenverlauf von Poppenweiler über Neckarweihingen nach Ludwigsburg endlich eine Verbindung mit Angebot in Stadtverkehrsqualität erreicht werden.

Nachdem in Ossweil die Linie 425 (ex O) seit Jahren über die Hirschstraße zum Wettemarkt geführt wird, folgt die 431 (ex NW) der Routenführung über die Neckarweihinger Straße und Walter-Flex-Straße zur Comburgstraße. Somit erfolgte auf diesem Weg auch eine Anbindung des neuen Wohngebietes „Gegen Eich“ im Ossweiler Norden.

In Kornwestheim wurde die Ringlinie 411 (ex 1) zum Friedhof in eine 2-Richtungsline aufgebrochen und bietet nun auch Verbindungen zwischen Friedhof und Wohngebiet Ost. Gemeinsam mit der Linie 412 sorgt sie im Tagesverkehr von Montags bis Freitags für einen 10-Minuten-Takt zwischen dem neuen Wohnpark an der Neckarstraße und dem Bahnhof Kornwestheim. Die Linie 413 (ex D) verkehrt nun ganztägig im 20-Minuten Takt.

Im Stadtverkehr Ludwigsburg wurden die 10-Minuten-Taktfolgen auf den Hauptlinien ausgebaut. Dies kommt in den Nachmittagsstunden den Berufstätigen und Schülern zugute.

Zum Jahreswechsel 2005 ging der Verkehr der regionalen Nachtbuslinie N60 auf einen anderen Betreiber über. In einem Vertrag mit dem Landkreis Ludwigsburg, Verband Region Stuttgart und den Unternehmen LVL, Spillmann und RBS wurde die zukünftige Zusammenarbeit von regionalem und Kreisnachtbus für die nächsten 5 Jahre geregelt.

Im September 2005 erfolgte noch die Anbindung der Wohngebiete Lange Äcker und Übrück im Süden Aspergs an die bestehende LVL-Linie und auf der 422 (ex P und S) wurden zusätzliche Haltestellen in der Ruhrstraße und Mainzer Allee eingerichtet. Diese Haltestellen sorgen für eine verbesserte Erschließungssituation im Linienverlauf.

ÖPNV IM JUBILÄUMSJAHR 2006

Im Jubiläumsjahr 2006 stehen Verhandlungen über Anpassungen des Bedienungsangebots auf den Linien 424 ins Tammerfeld sowie den Linien im Verkehrskonzept „Südöstliches Kreisgebiet“ an.

Höchste Priorität hat aber weiterhin auch die Pflege des guten Bedienungsstandards im LVL-Verkehr und die Sicherung des Angebots für unsere Fahrgäste. Und auch die Fussballweltmeisterschaft wird zu einem 24-Std-Betrieb bei der LVL führen, um die hohen Erwartungen, die insgesamt an den ÖPNV hier gestellt werden, auch in Ludwigsburg und Umgebung zu erfüllen.



DAS JAHRESFAHRPLANBUCH FÜR 2006. EIN 640 SEITEN STARKES NACHSCHLAGEWERK FÜR DIE LINIEN IM SÜDLICHEN LANDKREIS LUDWIGSBURG

2006



TAKTVERKEHR ZEICHNET DAS FAHRPLANANGEBOT DER LVL SCHON IMMER AUS. DIE WERBUNG FÜR DEN 3-LÖWEN-TAKT DES LANDES BADEN-WÜRTTEMBERG AUF MAN TYP A21 NL 263 MACHT DESHALB SCHON SINN.



422

Schlösslesfeld - Ludw. ZOB - Pflugfelden



		Samstag																			
VERKEHRSHINWEIS		Vq3																			
Ludwigsburg Schlösslesfeld		00.05	04.58	05.18	05.35	05.55	06.15	06.35	06.55	07.15	07.35	07.55	08.15	08.35	08.55	09.15	09.35	09.55	10.15		
- Kornbeckstraße		00.06	04.59	05.19	05.36	05.56	06.16	06.36	06.56	07.16	07.36	07.56	08.16	08.36	08.56	09.16	09.36	09.56	10.16		
- Mainzer Allee		00.06	04.59	05.19	05.36	05.56	06.16	06.36	06.56	07.16	07.36	07.56	08.16	08.36	08.56	09.16	09.36	09.56	10.16		
- Harteneckstraße		00.08	05.01	05.21	05.38	05.58	06.18	06.38	06.58	07.18	07.38	07.58	08.18	08.38	08.58	09.18	09.38	09.58	10.18		
- Neuer Friedhof		00.09	05.02	05.22	05.39	05.59	06.19	06.39	06.59	07.19	07.39	07.59	08.19	08.39	08.59	09.19	09.39	09.59	10.19		
- Klinikum		00.10	05.03	05.23	05.40	06.00	06.20	06.40	07.00	07.20	07.40	08.00	08.20	08.40	09.00	09.20	09.40	10.00	10.20		
- Schomdorfer Tor		00.11	05.04	05.24	05.41	06.01	06.21	06.41	07.01	07.21	07.41	08.01	08.21	08.41	09.01	09.21	09.41	10.01	10.21		
- Bühndes Barock		00.12	05.05	05.25	05.42	06.02	06.22	06.42	07.02	07.22	07.42	08.02	08.22	08.42	09.02	09.22	09.42	10.02	10.22		
- Rathaus		00.14	05.06	05.26	05.44	06.04	06.24	06.44	07.04	07.24	07.44	08.04	08.24	08.44	09.04	09.24	09.44	10.04	10.24		
- Arsenalplatz		00.15	05.07	05.27	05.45	06.05	06.25	06.45	07.05	07.25	07.45	08.05	08.25	08.45	09.05	09.25	09.45	10.05	10.25		
- ZOB	an	00.17	05.08	05.28	05.47	06.07	06.27	06.47	07.07	07.27	07.47	08.07	08.27	08.47	09.07	09.27	09.47	10.07	10.27		
Ludwigsburg	ab		05.16	05.36		06.16	06.36		07.16	07.36		08.16	08.36		09.16	09.36		10.16	10.36		
Hauptbahnhof	an		05.33	05.53		06.33	06.53		07.33	07.53		08.33	08.53		09.33	09.53		10.33	10.53		
Hauptbahnhof	ab				05.28		06.08	06.28		07.08	07.28		08.08	08.28		09.08	09.28		10.08		
Ludwigsburg	an				05.43		06.23	06.43		07.23	07.43		08.23	08.43		09.23	09.43		10.23		
- ZOB (Bstg 8)	ab	00.20	05.09	05.30	05.50	06.10	06.30	06.50	07.10	07.30	07.50	08.10	08.30	08.50	09.10	09.30	09.50	10.10	10.30		
- Solitudeallee		00.22	05.11	05.32	05.52	06.12	06.32	06.52	07.12	07.32	07.52	08.12	08.32	08.52	09.12	09.32	09.52	10.12	10.32		
- Ruhstraße		00.23	05.12	05.33	05.53	06.13	06.33	06.53	07.13	07.33	07.53	08.13	08.33	08.53	09.13	09.33	09.53	10.13	10.33		
- Friedenstraße 5		00.25	05.13	05.35	05.55	06.15	06.35	06.55	07.15	07.35	07.55	08.15	08.35	08.55	09.15	09.35	09.55	10.15	10.35		
- Friedenstraße 52		00.26	05.14	05.36	05.56	06.16	06.36	06.56	07.16	07.36	07.56	08.16	08.36	08.56	09.16	09.36	09.56	10.16	10.36		
- Daimlerstraße		00.27	05.15	05.37	05.57	06.17	06.37	06.57	07.17	07.37	07.57	08.17	08.37	08.57	09.17	09.37	09.57	10.17	10.37		
- Steinbeisstraße		00.28	05.16	05.38	05.58	06.18	06.38	06.58	07.18	07.38	07.58	08.18	08.38	08.58	09.18	09.38	09.58	10.18	10.38		
Pflug. Robert-Bosch-Str.		00.29	05.17	05.39	05.59	06.19	06.39	06.59	07.19	07.39	07.59	08.19	08.39	08.59	09.19	09.39	09.59	10.19	10.39		
- Möglinger Straße		00.30	05.18	05.40	06.00	06.20	06.40	07.00	07.20	07.40	08.00	08.20	08.40	09.00	09.20	09.40	10.00	10.20	10.40		
- Karlshofer Allee		00.30	05.18	05.40	06.00	06.20	06.40	07.00	07.20	07.40	08.00	08.20	08.40	09.00	09.20	09.40	10.00	10.20	10.40		
- Sportplatz	an	00.32	05.19	05.42	06.02	06.22	06.42	07.02	07.22	07.42	08.02	08.22	08.42	09.02	09.22	09.42	10.02	10.22	10.42		
Ludwigsburg Schlösslesfeld		10.35	10.55	11.15	11.35	11.55	12.15	12.35	12.55	13.15	13.35	13.55	14.15	14.35	14.55	15.15	15.35	15.55	16.15		
- Kornbeckstraße		10.36	10.56	11.16	11.36	11.56	12.16	12.36	12.56	13.16	13.36	13.56	14.16	14.36	14.56	15.16	15.36	15.56	16.16		
- Mainzer Allee		10.36	10.56	11.16	11.36	11.56	12.16	12.36	12.56	13.16	13.36	13.56	14.16	14.36	14.56	15.16	15.36	15.56	16.16		
- Harteneckstraße		10.38	10.58	11.18	11.38	11.58	12.18	12.38	12.58	13.18	13.38	13.58	14.18	14.38	14.58	15.18	15.38	15.58	16.18		
- Neuer Friedhof		10.39	10.59	11.19	11.39	11.59	12.19	12.39	12.59	13.19	13.39	13.59	14.19	14.39	14.59	15.19	15.39	15.59	16.19		
- Klinikum		10.40	11.00	11.20	11.40	12.00	12.20	12.40	13.00	13.20	13.40	14.00	14.20	14.40	15.00	15.20	15.40	16.00	16.20		
- Schomdorfer Tor		10.41	11.01	11.21	11.41	12.01	12.21	12.41	13.01	13.21	13.41	14.01	14.21	14.41	15.01	15.21	15.41	16.01	16.21		
- Bühndes Barock		10.42	11.02	11.22	11.42	12.02	12.22	12.42	13.02	13.22	13.42	14.02	14.22	14.42	15.02	15.22	15.42	16.02	16.22		
- Rathaus		10.44	11.04	11.24	11.44	12.04	12.24	12.44	13.04	13.24	13.44	14.04	14.24	14.44	15.04	15.24	15.44	16.04	16.24		
- Arsenalplatz		10.45	11.05	11.25	11.45	12.05	12.25	12.45	13.05	13.25	13.45	14.05	14.25	14.45	15.05	15.25	15.45	16.05	16.25		
- ZOB	an	10.47	11.07	11.27	11.47	12.07	12.27	12.47	13.07	13.27	13.47	14.07	14.27	14.47	15.07	15.27	15.47	16.07	16.27		
Ludwigsburg	ab		11.16	11.36		12.16	12.36		13.16	13.36		14.16	14.36		15.16	15.36		16.16	16.36		
Hauptbahnhof	an		11.33	11.53		12.33	12.53		13.33	13.53		14.33	14.53		15.33	15.53		16.33	16.53		
Hauptbahnhof	ab	10.28			11.28		12.08	12.28		13.08	13.28		14.08	14.28		15.08	15.28		16.08		
Ludwigsburg	an	10.43			11.23	11.43		12.23	12.43		13.23	13.43		14.23	14.43		15.23	15.43		16.23	
- ZOB (Bstg 8)	ab	10.50	11.10	11.30	11.50	12.10	12.30	12.50	13.10	13.30	13.50	14.10	14.30	14.50	15.10	15.30	15.50	16.10	16.30		
- Solitudeallee		10.52	11.12	11.32	11.52	12.12	12.32	12.52	13.12	13.32	13.52	14.12	14.32	14.52	15.12	15.32	15.52	16.12	16.32		
- Ruhstraße		10.53	11.13	11.33	11.53	12.13	12.33	12.53	13.13	13.33	13.53	14.13	14.33	14.53	15.13	15.33	15.53	16.13	16.33		
- Friedenstraße 5		10.55	11.15	11.35	11.55	12.15	12.35	12.55	13.15	13.35	13.55	14.15	14.35	14.55	15.15	15.35	15.55	16.15	16.35		
- Friedenstraße 52		10.56	11.16	11.36	11.56	12.16	12.36	12.56	13.16	13.36	13.56	14.16	14.36	14.56	15.16	15.36	15.56	16.16	16.36		
- Daimlerstraße		10.57	11.17	11.37	11.57	12.17	12.37	12.57	13.17	13.37	13.57	14.17	14.37	14.57	15.17	15.37	15.57	16.17	16.37		
- Steinbeisstraße		10.58	11.18	11.38	11.58	12.18	12.38	12.58	13.18	13.38	13.58	14.18	14.38	14.58	15.18	15.38	15.58	16.18	16.38		
Pflug. Robert-Bosch-Str.		10.59	11.19	11.39	11.59	12.19	12.39	12.59	13.19	13.39	13.59	14.19	14.39	14.59	15.19	15.39	15.59	16.19	16.39		
- Möglinger Straße		11.00	11.20	11.40	12.00	12.20	12.40	13.00	13.20	13.40	14.00	14.20	14.40	15.00	15.20	15.40	16.00	16.20	16.40		
- Karlshofer Allee		11.00	11.20	11.40	12.00	12.20	12.40	13.00	13.20	13.40	14.00	14.20	14.40	15.00	15.20	15.40	16.00	16.20	16.40		
- Sportplatz	an	11.02	11.22	11.42	12.02	12.22	12.42	13.02	13.22	13.42	14.02	14.22	14.42	15.02	15.22	15.42	16.02	16.22	16.42		
ZEICHENERKLÄRUNG: Vq3 = nicht 7.1.06, 15.4																					
Es werden Busse mit Rollstuhlbeförderung eingesetzt																					

ZEICHENERKLÄRUNG: Vq3 = nicht 7.1.06, 15.4
Es werden Busse mit Rollstuhlbeförderung eingesetzt

AUSZUG AUS EINEM SAMSTAG-FAHRPLAN IM STADTVERKEHR LUDWIGSBURG.
EIN 20-MINUTEN-TAKT VON 5-19 UHR SORGT FÜR EIN ATTRAKTIVES ANGEBOT BEI
EINKAUF- UND BESUCHSFARTEN. BIS GEGEN 00:30 UHR VERKEHREN DIE STADT-

LINIEN DANN IM 30-MINUTEN-TAKT UND ANSCHLIESSEND GIBT ES NOCH
FAHRLEISTUNGEN AUF DEN NACHTBUSLINIEN N40,N42 UND N43.

UND DIE ZUKUNFT??

Die bisherigen 80 Jahre haben gezeigt, wie dynamisch die Entwicklung des Linienverkehrs ist. Und was wird die Zukunft noch bringen?
Das eine oder andere neue Wohngebiet, wie z.B. die ehemalige Flakaserne, werden sicherlich einmal eine Anbindung an das Liniennetz erforderlich machen. Immer wieder aufkommende Diskussionen bezüglich einer Stadtbahnverbindung kennt man nun in Ludwigsburg auch schon seit über 100 Jahren. Die LVL wird weiter unbeirrt ihren Weg im öffentlichen Verkehr gehen. Sollten die gesetzlichen Rahmenbedingungen, unter denen sich das Verkehrsangebot in all den Jahren so prächtig

entwickeln konnte, so beibehalten werden, dann wird sich auch in Zukunft eine ständige Verbesserung des Angebots – wie in all den Jahren zuvor – einstellen. Wir werden weiterhin flexibel genug sein, um auf die Erfordernisse der Zeit zu reagieren. Unsere Fahrgäste können dann auch in Zukunft auf ein sehr gutes ÖPNV-Angebot vertrauen. Und in Kooperation mit anderen Verkehrsunternehmen werden wir gezielt sinnvolle Weiterentwicklungen im Angebot zu günstigen Bedingungen erreichen.



BENZ-BUS TYP 2 CNB AUF BETRIEBSGELÄNDE SCHORNDORFER-STRASSE

DER ZEITRAUM 1926 – 1945

Mit vier Magirus-Bussen und den Fahrern Marion, Breuninger, Hagenlocher, Rapp und Ade erfolgte 1926 die Aufnahme des Busverkehrs durch die LVL. Als Abstellfläche dienten Teile der ehemaligen Wagenhalle der Ludwigsburger Oberleitungsbahnen in der Schorndorfer Straße 84. Später wurde für den Verkehr nach Aldingen und Waiblingen im Jahr 1928 eine Kraftwagenhalle in Neckargrönningen angemietet.

1929 bestand das Unternehmen bereits aus 15 Fahrern, darunter Karl Breuninger als Fahrer der 1. Stunde, aber auch später sehr bekannte Namen wie Ernst Spillmann und Alois Ebner. Die Werkstatt wurde geleitet von dem Auto-Mechaniker-Meister Eugen Weber und Friedrich Sahner diente als Kassier. Zum Jahresende bilanzierte die LVL 16 Omnibusse: 6 Fahrzeuge kamen aus dem Hause Magirus, 3 von Daimler Benz, 6 von Büssing und 1 Magirus-Maybach.

1930 verursachte ein Brand großen Schaden an Fahrzeugen und Garage. Als Ersatz diente nun ein städtisches Gebäude in der Karlstraße 23, in das eine Wagenhalle und Tankstelle eingebaut wurde. Hierüber wurde ein Mietvertrag über 10 Jahre mit der Stadtverwaltung geschlossen.

Die Verwaltung des Unternehmens hatte ihren Sitz in der Alleenstraße 8. Und mit dem Beilsteiner Metzger und Wirt Gustav Betz wurde 1932 ein Mietvertrag über die Abstellung eines Busses für die Bottwartal-Linie ausgehandelt.



ANFANG 1930: BÜSSING-BUSSE VOR SCHLOSS MONREPOS - ALLE MIT PATENT-ALLWETTERVERDECK



1946: DER EHEMALIGE BERLINER BÜSSING-NAG 3-ACHSER LEISTETE NACH NACH DEM 2. WELTKRIEG IN LUDWIGSBURG UND UMGEBUNG EINE ERHEBLICHE „AUFBAUARBEIT“

STANDORTWECHSEL 1945 – 1956

Von den einstmaligen 21 Omnibussen standen der LVL in den Nachkriegstagen gerade mal 5 Fahrzeuge zur Verfügung. Die Reparatur des restlichen Fuhrparks, darunter noch 4 Busse mit Holzgasantrieb, nahm noch einige Zeit in Anspruch. Einige Fahrzeuge, die durch Fremdeinwirkung zerstört wurden, konnten gar nicht mehr repariert werden und gleichzeitig mussten Omnibusse für den Milch- und Lebensmitteltransport umgebaut werden. Ausserdem mussten intakte Omnibusse, auf Befehl der amerikanischen Besatzungsmacht, den Busunternehmen Möbus und Schairer übertragen werden.

Erst in den Jahren 1948/1949 normalisierten sich die Verhältnisse. Die LVL hatte aber weiterhin schwer zu kämpfen, um die steigenden Verkehrsbedürfnisse zu bewältigen. Auch die ersten Genehmigungen für den Gelegenheitsverkehr wurden nun wieder erteilt und erlaubten den „Doppeleinsatz“ für die hierfür geeigneten Fahrzeuge.

Ende 1949 bestand dann der Fuhrpark aus Fahrzeugen vom Typ Daimler-Benz (4), Büssing (4), GMC (2) und je einem Henschel, Ford, Faun und Fiat sowie einem (unbekannten!) Fabrikat aus dem Jahr 1940. Dieses Fahrzeug wurde wie die beiden GMC bei der „staatlichen Erfassungsgesellschaft für öffentliches Gut“ erworben. Hierzu „gesellten“ sich noch 2 Personenanhänger und ein ebenfalls zum Ausschachten erworbener Kraftomnibus. 20 Fahrer standen im Dienst des Unternehmens.

1950 beschloss die Stadt Ludwigsburg den Schulhausneubau einer „Sammelschule“ entlang der Seestraße. Hierfür war eine baldige Räumung des Fahrzeughofes in der Karlstraße und dessen Abbruch notwendig. Ein Jahr später konnte dann das Grundstück Solitudeallee/Ruhrstraße erworben werden. Das Bauvorhaben einer Omnibushalle mit Abstellfläche sowie Wasch- und Abschmierzimmern incl. Aufenthaltsräumen und Verwalterwohnung wurde dann in seiner Konzeption noch um Karosseriebau und Elektrowerkstatt erweitert.

1954



MAN MKP 26T IN KÄSSBOHRER-AUFBAU AUS 1954 ALS FRONTLENKER-BUS MIT MOTORANORDNUNG NEBEN DEM FAHRER MIT 44 SITZ- UND 85 STEHPLÄTZEN. WAR DER ERSTE GELENKZUG DER LVL. ER HATTE DEN KOSENNAMEN „TATZELWURM“.

Am 17. März 1952 erfolgte eine Eintragungsbe-
willigung für eine beschränkte persönliche Dienst-
barkeit zu Gunsten der Rheinpreussen G.m.b.H,
Homburg-Niederrhein zum Zwecke der Errichtung
und des anschließenden Betriebs einer Tanksta-
tion auf dem Firmengrundstück. Nahezu gleich-
zeitig erfolgte auch der Antrag auf Genehmigung
eines Rasthauses mit Kantine für „durchfahrende“

Fernfahrer und Betriebsangehörige“ und die kon-
krete Planung für den Einbau von einigen Hotel-
zimmern.

Im Juli 1954 zog dann schließlich die Verwaltung
aus der Alleenstraße in eine doppelwandige Büro-
baracke mit 5 Räumen in der Solitudeallee.



TEILNEHMER EINER VERKEHRSSCHAU
AUF DEM NEUEN BETRIEBSGELÄNDE
SOLITUDEALLEE/RUHRSTRASSE.
IM HINTERGRUND DIE 1954 NEU
ERRICHTETE BÜROBARRACKE FÜR DIE
VERWALTUNG.



1956: MÄNNER DER AUFBAUJAHRE FEIERN BETRIEBSJUBILÄEN.

HINTEN V.LI: OTTO DANNEMANN, ALOIS EBNER, AUGUST FIEDERER - VORNE V. LI: ALBERT FEHRENBACH, FRANZ SCHALL UND FRITZ SAHNER

Die Neuordnung des Stadtverkehrs Ludwigsburg und die Einführung eines Stadtverkehrs in Kornwestheim im Jahre 1956 bewerkstelligte die LVL mit 33 Kraftomnibussen (11 x Daimler Benz, 9 x Kässbohrer, 4 x KHD, 8 x MAN und 1 x Büssing) und 6 Personenanhängern. Die Fahrzeuge hatten sich nun auch in ihrer Bauart den steigenden Qualitätsansprüchen im Linien- und Reiseverkehr anzupassen. Denn, obwohl sie verhältnismäßig jung an Jahren waren, so hat die rasante Weiterentwicklung schnell einige Modelle „alt“ aussehen lassen.

Dennoch ist es aus heutiger Sicht schon erstaunlich, mit wie wenig Komfort doch große europäische Rundreisen sich wachsender Beliebtheit erfreuten. Aber sicherlich war dies ausschließlich

der Verdienst der tatendurstigen und mutigen Chauffeure jener Zeit, die so manches Abenteuer auf ihren Entdeckungsreisen durch Europa erlebten und gleichzeitig Meister der Improvisation aber auch der Gelassenheit im Dienste ihrer Reisegäste waren. Werner Tabbert und Otto Dannemann sollen hier stellvertretend genannt werden.

Ein MAN-Gelenkzug war die erste Antwort auf eine stetig steigende Nachfrage im Linienverkehr. Mit dem Kauf von Großraumfahrzeugen des Hauses Büssing sowie des Typs o 317 von Daimler-Benz erfolgte auch ein erster Schritt zur Standardisierung von Fahrzeugen für den Linienverkehr. Nichts desto trotz wurde später ein o 317, „veredelt“ von Karosseriebau Vetter in Fellbach, ein „Flaggschiff“ der Reisebusse des Hauses Jäger in den frühen 60er Jahren.

VON 1930 - 1952 DIENTEN DIE WAGENHALLEN IN DER KARLSTRASSE 23 ALS BUSBETRIEBSHOF DER LVL.

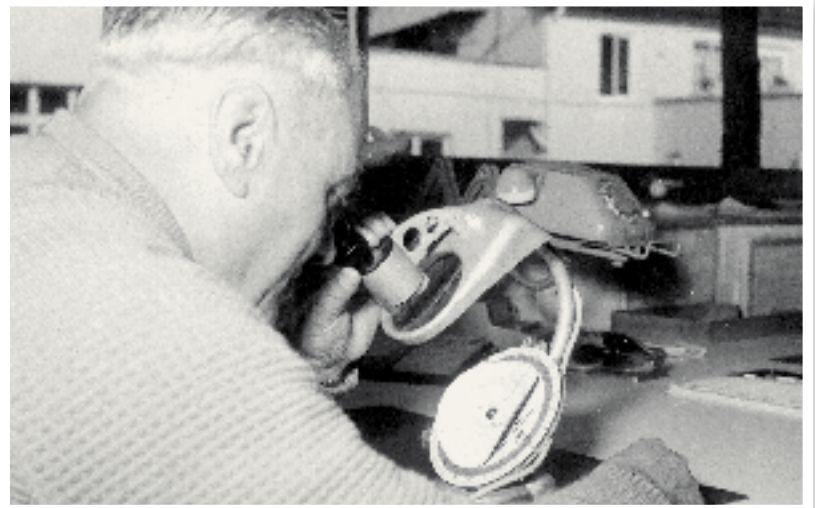


1958 ersetzten Buchstaben die bisherigen Liniennummern. Die damaligen Filmbänder der im Linienverkehr eingesetzten Omnibusse trugen folgenden Text:

O Schorndorfer Tor (Kreiskrankenhaus)
– Ossweil
E Eglosheim – Hirschberg
W Weststadt
K Landratsamt – Oststadt
G Grünbühl
S Krankenhaus – Schlösslesfeld
P Friedenstraße – Pflugfelden
U Pattonville
H Hoheneck – Heilbad – Neckarbrücke
NW Ludwigsburg – Neckarrems
– Waiblingen und zurück

1960 wurde mit der Erweiterung der von Kfz-Meister Jung geleiteten Werkstatt begonnen. Der Verkehr entwickelte sich in dieser Zeit rasant: Schon 1961 wurden bereits 56 Kraftomnibusse betrieben, wobei allein in jenem Jahr 11 Neubeschaffungen und eine Ersatzbeschaffung erfolgte. Durch das Verbot für den Betrieb von Personenanhängern wurde insbesondere die Zahl der Gelenkzüge deutlich erhöht.

Die Konsequenz war naturgemäß, dass immer mehr Busfahrer und Schaffner zur Fahrgelderhebung in den Gelenkzügen und Großraumfahrzeugen notwendig waren. Die ersten Gastarbeiter aus Österreich, Italien, Griechenland und der Türkei kamen nach Ludwigsburg, um die wachsende Nachfrage der Fahrgäste zu befriedigen. Namen wie die der Gebrüder Friesacher und Stremitzer, Willi Baumgartner, Armin Schrempf, Rudi Rieger, Franz Spari, Hans Miedl, Hermann Aufderklamm, Paul Seitz und Sebahattin Erdok sollen hierfür stellvertretend genannt werden. Für viele der neuen Mitarbeiter musste auch entsprechender Wohnraum gefunden werden; so entstand in der Ludwigsburger Bahnhofstraße 37 eine große Belegschaftsunterkunft. Zudem wurde auf dem Betriebshof eine „winterfeste Bau-
baracke mit 4 Räumen mit 4 Eingangstüren und



RICHARD BOGER BEI DER AUSWERTUNG EINER TACHOGRAPHENSCHIEBE IN DER FAHRMEISTEREI

4 Fenstern samt Läden“ für die Unterbringung neuer Mitarbeiter aufgebaut. 1962 wurde ein fast 200 qm großes Holzhaus auf dem Betriebsgelände als entsprechende Wasch- und Umkleieräume, sowie als Aufenthaltsbereich für die stetig wachsende Zahl von Arbeitskräften errichtet. Ebenfalls aus dieser Zeit stammt der Abschluss des Firmentarifvertrags mit der Gewerkschaft ÖTV.

Der Bau einer Büroräumlichkeit für die charismatischen Fahrdienstleiter August Fiederer und Franz Hilsenbeck und die Neuerrichtung einer Reparaturhalle sorgten immer mehr für Platzmangel des inzwischen auf über 60 Kraftomnibusse angewachsenen Fuhrparks. Auch die „Bürobaracke“ wurde um weitere Räumlichkeiten und zusätzliche sanitäre Einrichtungen erweitert.

Die Werkstatt-Mitarbeiter waren angehalten, die Ausfallzeiten der Fahrzeuge so kurz wie möglich zu halten und mussten oftmals „rund um die Uhr“ arbeiten.

1968 endete dann das Zeitalter der Schaffner. Als letzte wurde die am stärksten frequentierte Linie zwischen Ossweil und Eglosheim – auch aus Kostengründen - auf Einmannbetrieb umgestellt.

LVL-BETRIEBSHOF ENTLANG DER RUHR-
STRASSE KURZ VOR FERTIGSTELLUNG
1953/1954 MIT DAIMLER-BENZ TYP LO
3750 UND BÜSSING 5000T





WASCHHALLE IN BETRIEB - O 322
H BEKOMMT SEINE TAGESWÄSCHE.
DANEBEN ZU SEHEN: DAIMLER-BENZ-
BUSSE O 317 UND O 321 HL FÜR DEN
KOMBINIERTEN EINSATZ LINIE/REISE

DIE 70ER JAHRE

Durch die Zunahme im Marktsegment Reiseverkehr wurde in diesen Jahren die gesamte Verwaltung in den ehemals als Hotel genutzten Teil des Gebäudes an der Ecke Solitudeallee/Ruhrstraße verlegt. Dies bescherte der zahlenmäßig stark angewachsenen Belegschaft nun weitaus vernünftigeren Arbeitsbedingungen.

Der Fuhrpark bestand zu dieser Zeit aus 60 Kraftomnibussen, davon allein 55 von Daimler Benz mit den Typen o 321H (10 x), o 322 (13 x), o 317G (6 x), o 317 (7 x), o 302 (11 x) und o 305 (8 x) sowie 4 Büsing-Gelenkzüge und ein französischer Renault – Oldtimer aus den 30er Jahren. Die Fahrzeuge des Typs o 302 reisten damals, noch ohne WC und Klimaanlage, durch alle Länder Europas.

1974 ist der Fuhrpark dann auf 70 Fahrzeuge angewachsen. Die Fahrzeugvermehrung erfolgte insbesondere durch die Übernahme des Verkehrs nach Neckarweihingen von der Fa. Möbus. Auch das Möbus'sche Fahrpersonal wurde problemlos in den Betrieb der LVL integriert.

Moderner wurde ab Mitte der 70er Jahre der Fuhrpark für den Reiseverkehr. Die ersten Neoplan-Jetliner, größtenteils mit Toilette, wurden gekauft und Chauffeure wie Manfred Ebner, Franz Sokoll, Arno Fröschle und Werner Tabbert darauf eingesetzt. Hans Thieme war es zu dieser Zeit vorbehalten, den sehr bequemen o 302 mit Küche und WC durch Osteuropa zu führen.

1976 wurde der Bau einer zusätzlichen offenen Omnibushalle mit Hebebühne in Angriff genommen. Durch die immer problematischer werdende Situation im Straßen- und Haltestellenbereich wurde der Einsatz von Gelenkzügen zunehmend erschwert. Neoplan-Busse vom Typ N416 mit

durchgehenden Längsbänken, großem Stehplatzperron, und nur 2 Türen im Front- und Heckbereich ersetzten als großräumige Fahrzeuge den damaligen Bestand an Gelenkzügen.

Bedingt durch die Ölkrise Ende der 70er Jahre wurden neue Dieseltanks mit höherer Kapazität (zusammen 100.000 Liter) auf dem Betriebsgelände eingebaut und auf dem Gelände der ehemaligen Ziegelwerke wurden Parkplätze zum Abstellen von Bussen angemietet. Auch auf dem Betriebsgelände wurde wieder Platz für Abstellanlagen zurückgewonnen: die ehemalige Bürobaracke wurde zu einem Aufenthaltsraum mit entsprechenden Sanitäreinrichtungen ausgebaut und dafür die bestehende 200 qm- Sozialbaracke abgerissen.

DIE 80ER UND 90ER JAHRE

Der Beginn der 80er Jahre war gekennzeichnet durch einen notwendigen hohen Bestand an Reisebussen. Durch die starke Nachfrage nach Rundreisen und Ferienzielreisen musste der Fuhrpark entsprechend erweitert und auch qualitätsmäßig ständig verbessert werden. Anlässlich des 60. Betriebsjubiläums waren 18 Auwärter-Neoplan-Reisebusse und 6 Mercedes-Benz-Reisebusse des Typs o 303 im Unternehmensbesitz. Für den Linienverkehr waren überwiegend die Fahrzeuge des so erfolgreichen Daimler-Benz-Typs o 305 im Einsatz. Neben den beschriebenen N416 von Neoplan waren noch 2 Vetter-Gelenkzüge, hauptsächlich für den Verkehr zum Schulzentrum Römerhügel, im Betrieb.

Durch die Erweiterung des Fahrzeugparks kam auf den Arbeitsbereich Wageninstandhaltung und Fahrzeugpflege ein erhebliches Mehr an Arbeit

zu. Das Team um die beiden Kfz-Meister Alfred Görner und Anton Winstel sorgte ständig für einen Fuhrpark der tadellos „in Schuss“ war.

Mitte der 80er wurde die Hausmeisterwohnung in weitere Büroräumlichkeiten umgewandelt und zudem ein neuer Fahrerabrechnungsraum in den Verwaltungstrakt integriert. Trotz dieses zusätzlichen Raumgewinns arbeitete das Verwaltungspersonal in beengten Verhältnissen. Deshalb reifte ab 1988 die Überlegung, das Verwaltungsgebäude aufzustocken, was dann auch in die Tat umgesetzt wurde. Denn trotz aller Enge – ob im Büro oder auch auf dem Betriebshof – ein Standortwechsel kam nie in Betracht; die günstige Lage zum Ludwigsburger ZOB und die insgesamt zentrale Lage im Verkehrsbereich Ludwigsburg/Kornwestheim war von unschätzbarem Vorteil für die Wirtschaftlichkeit der Leistungserstellung.

1988 begann dann auch das Zeitalter der 2. Standardlinienbusgeneration Typ o 405 von Daimler Benz. Dank der Fahrzeugförderung durch GVFG-Mittel konnte der LVL-Fuhrpark immer denn neuesten Anforderungen gerecht werden und wurde auch systematisch erneuert. Zum 70. Firmenjubiläum 1996 konnte dann OB Dr. Christof Eichert die ersten Niederfleromnibusse in Betrieb neh-

men. Nach 8 Fahrzeugen vom Typ N 4016 aus dem Hause Auwärter/Neoplan folgten anschließend, nun Evobus ,o 405N und o 405NK und in 1999 die ersten Citaros.

Der Fuhrpark im Reiseverkehr reduzierte sich in der Quantität und verbesserte sich dafür in der Qualität. Fahrzeuge von Neoplan und Evobus wurden nun hauptsächlich in 5- und 4-Sterne-Ausführungen beschafft. Nach langer Zeit waren auch mal wieder Kässbohrer-Busse im Fahrzeugbestand.

Um auch den Anforderungen des 21. Jahrhunderts gerecht zu werden, mussten dringend Maßnahmen zur Erweiterung des Betriebsgeländes und zur Modernisierung der Betriebseinrichtungen in Angriff genommen werden. Glücklicherweise konnten ab 1997 erste Grundstückskäufe zur Arrondierung des Betriebsgeländes erworben werden.

EIN HEUTE NOCH BEKANNTES GESICHT: MAX FRIESACHER BEIM ENTWERTEN EINER MEHRFAHRTENKARTE



BELIEBTE REISEFAHRER 1980 IN MITTEN DER REISEGÄSTE.

V.R.N.L.: ARNO FRÖSCHLE, FRANZ SOKOLL, WERNER STREMITZER, ARNO TIETZ, KARL-HEINZ FAUCK, WILLI BAUMGARTNER, WERNER TABBERT, RUDI HEISS UND KASIMIR KAPTUR

2000 – 2005 EIN NEUES ZUHAUSE

Schnell wurde klar, dass Umbau und Erweiterung des Betriebshofs unter Aufrechterhaltung des täglichen Betriebs erfolgen musste. Gleichzeitig sollte der neue Betriebshof nicht nur in der Ausstattung, sondern auch in der Größe den zukünftigen Anforderungen gerecht werden. Durch den Erwerb einer Grundstücksfläche von der Eisenbahnverwertungsgesellschaft auf dem ehemaligen Güterbahnhofsgelände konnten die Planungen für die Einrichtung eines Carports für alle Omnibusse beginnen. Somit stand das erweiterte bestehende Betriebsgelände Solitudeallee/Ruhrstraße nun für eine optimierte Bebauung mit neuem Verwaltungs- und Sozialgebäude sowie einer modernen Betriebseinrichtung für Fahrzeugreparatur, -instandhaltung, -innenreinigung und Aussenreinigung sowie einer dringend notwendigen Neuerichtung der Betankungsanlage zur Verfügung.



NEOPLAN-TRANSLINER - EINST DER LÄNGSTE SOLOWAGEN IM REISEVERKEHR MIT KNAPP 15M.

Nach einem genau ausgetüftelten Bauzeitenplan wurde – unter gleichzeitigem Vollbetrieb – Abbruch und Neuaufbau der einzelnen Betriebsstätten festgelegt. Trotz der erschwerten Arbeitsbedingungen für Fahrpersonal, Werkstattmitarbeiter und dem Betriebshofdienst haben gerade unsere Mitarbeiter – in der Hoffnung auf bessere Arbeitsbedingungen – ohne Murren so mancherlei Erschwernisse ertragen. Dank gilt hier auch dem Betriebsrat, welcher die schweren Zeiten voll mitgetragen hat und oft auch mit Rat und Tat zur Verfügung stand.

Nach und nach veränderte sich das Areal mit seinen doch sehr in die Jahre gekommenen Bauwerken und Betriebseinrichtungen hin zu einem formschönen und weitaus funktionelleren modernen Betriebshof. Mit umweltfreundlichen Ansätzen wie die Nutzung von Erdwärme, den nahezu ausschließlichen Einsatz von Ge-



NEOPLAN-STARLINER N 516 SHD WAR DAS 5-STERNE-„FLAGGSCHIFF“ ZU BEGINN DES NEUEN JAHRTAUSENDS

brauch- und Regenwasser für die Fahrzeugwäsche und die Versorgung der Fahrzeuge mit Heizung und Luft zur Minderung von umweltbelastendem Kaltstart sorgte die LVL für eine wesentliche Verbesserung. Und auch beim Einsatz der Busse wurde in den vergangenen Jahren stets darauf geachtet, dass weiterhin modernste Fahrzeugqualität auch zum Wohle der Fahrgäste eingesetzt werden. So sind ab 2001 alle neuen 27 Linienomnibusse – wieder einmal von MAN – mit elektrischen Rampen zur problemlosen Nutzung für Rollstuhlfahrer obligatorisch und die im November 2005 in Betrieb genommenen 7 neuen Citaro Linienbusse sind mit Russpartikelfilter ausgestattet.

Seit 2002 ist auch das LVL – Schwesterunternehmen „Zeiger“ auf dem Betriebshof mit integriert. Auch hier gelten dieselben Qualitätskriterien für deren Fahrzeuge.



DIE NEUEN CITARO MIT RUSSPARTIKELFILTER - EIN BEITRAG ZUR REDUZIERUNG VON FEINSTAUB

2006 FF

Im Jahr 2006 soll der Betriebshof nun offiziell in Betrieb genommen werden. Gleichzeitig werden 3 neue Reisebusse Typ Travego(R1) von Evobus mit Euro-4-Motoren zum Einsatz kommen. Für die 69 Linienomnibusse stehen dann insgesamt 185 Mitarbeiter in den verschiedensten Abteilungen im Linien- wie auch im Reiseverkehr tagtäglich für die Fahrgäste zur Verfügung. Es wird auch weiterhin Aufgabe sein, durch sinnvolle Investitionen den Betrieb langfristig im Interesse der Kunden zu sichern. Was die Zukunft an Überraschungen und technischen Neuerungen auch bringen mag: Wir sind darauf vorbereitet!

MIT NEUEN REISEBUSSEN TYP TRAVEGO(R1) AUF DEN STRASSEN EUROPAS



2006



HIER WERDEN AB 2006 FAHRZEUGE FÜR DEN TÄGLICHEN EINSATZ DER VORBEREITET UND GEWARTET



VOM NEUEN CARPORT ERFOLGT EIN GEORDNETES AUSTRÜCKEN ZU ALLEN TAGESZEITEN

ECKE SOLITUDEALLEE/RUHRSTRASSE - ENDLICH EIN PLATZ FÜR EINEN REIBUNGSLOSEN BETRIEBSABLAUF UND ANGENEHMES ARBEITSKLIMA! RECHTS DAS NEUE WERKSTATTGEBÄUDE UND LINKS DER BAU FÜR DIE VERWALTUNG UND SOZIALRÄUME.



80 JAHRE. PREIS- UND TARIFGESTALTUNG

1926

1926 – 1945

Im Vertrag mit der Stadtgemeinde Ludwigsburg aus dem Jahr 1926 war festgelegt, dass das Fahrgeld für die Strecke Ludwigsburg – Hohenock 30 Pfennige für die einfache Fahrt nicht übersteigen durfte. Für die Strecken nach Ossweil und Eglosheim wurden dementsprechend 20 Pfennige festgelegt.

Nachdem die LVL den Betrieb aufgenommen hatte und einige Monate Erfahrungen über Fahrgastzahlen und Einnahmen gewinnen konnte, wandte sich das Unternehmen am 8. November 1926 an die Stadtverwaltung mit der Bitte, einer 25%igen Erhöhung der Fahrpreise auf den Linien Ossweil, Aldingen und Eglosheim zuzustimmen. Als Erklärung gab man an, dass mit den erstmals festgelegten Fahrpreisen sich die Linien nicht „rentieren“ würden; die Einnahmen pro Wagenkilometer lägen im Monat Oktober bei 29 1/3 Pf, während die Selbstkosten annähernd 50 Pf betragen würden.

Der Gemeinderat beschloss daraufhin am 11. November 1926 folgende Fahrpreistafel:

	STADTVERKEHR	15 Pf
LUDWIGSB. NACH	EGLOSHEIM UND OSSWEIL	25 Pf
	HOHENECK UND NECKARWEIHINGEN	30 Pf
	HOCHBERG	50 Pf
	NECKARREMS UND NECKARGRÖNINGEN	65 Pf
	ALDINGEN	75 Pf

ARBEITER UND SCHÜLER ERHALTEN AUF DIESE FAHRPREISE 50% RABATT

Schon frühzeitig erkannte man die Notwendigkeit sowohl Wochen- als auch Monatskarten für Arbeiter und Schüler anzubieten.

Auf der Strecke nach Aldingen mussten aber schon bald abweichende Regelungen getroffen werden. Da die Deutsche Reichspost die Strecke von Aldingen nach Ludwigsburg Stadt und Bahnhof ebenfalls bediente und das Tarifgefüge der Reichspost deutlich über dem der LVL lag, wurde die LVL dazu „gezwungen“, ihre Fahrpreise auf dieser Re-

ANFANG DER 30ER JAHRE KONNTE DER KUNDE IM MIETOMNIBUSVERKEHR SCHON VORAB ERMITTELN, WAS IN ETWA SEIN VEREINS-AUSFLUG INSGESAMT KOSTEN KÖNNTE.

Unsere Omnibusse fahren sicher!



In diesem Omnibus kostet pro Person und km 1 3/4 bis 2 1/2 Pfennig.

der Tarifgestaltung

lation anzupassen und den Verkehr nach Aldingen auszudünnen. Dafür stimmte die Oberpostdirektion Stuttgart der Genehmigung der Arbeiterbeförderung von Neckargröningen über Aldingen nach Kornwestheim zu und beauftragte die LVL zudem weiterhin mit der Postsachenbeförderung auf der Strecke Ludwigsburg – Waiblingen.

Der Ludwigsburger Oekonomierat Julius Knorpp machte sich Sorgen über die wirtschaftliche Lage der LVL. Zwar waren starke Zuwächse im Reiseverkehr und im Arbeiterberufsverkehr zu verzeichnen, jedoch stand auch unzweifelhaft fest, dass die der Stadtgemeinde Ludwigsburg konzessionierten Kraftfahrstrecken ein Verlustbetrieb waren. Und dem damals aufgenommenen Betrieb auf der Strecke von Kornwestheim nach Zuffenhausen drohte durch die Ausweitung des Angebots bei Reichsbahn und Stuttgarter Straßenbahn auf absehbare Zeit das „Aus“. In einem Bericht an den Gemeinderat am 23. Juli 1930 über die LVL-Bilanz brachte Knorpp seine Sorge zum Ausdruck, dass die Weiterführung des Betriebs der LVL in der bisherigen Weise im Verlauf weniger Jahre zum Zusammenbruch des Unternehmens führen müsse. Vielleicht waren ihm die Defizite der ehemaligen Ludwigsburger Oberleitungsbahnen noch zu gut im Gedächtnis.

Verluststrecken waren damals nachweislich die Verbindungen nach Schwieberdingen und zwischen Neckargröningen und Waiblingen. Hier regte Knorpp an, eine Untersuchung durchzuführen „ob die beteiligten Gemeinden und Amtskörperschaften Zuschüsse zu leisten gewillt sind“. Bei den übrigen Kraftfahrstrecken ordnete er eine Prüfung an, inwieweit Fahrleistungen reduziert werden könnten, um die Wagenkilometer zu reduzieren. „Die Inhaber der Ludwigsburger Verkehrslinien meinten, sie werden auch ohne die Zuschüsse durchkommen. Dieser Auffassung stehen aber die bisherigen Bilanzergebnisse als Tatsachen gegenüber“ endete die Gemeinderatsvorlage doch sehr pessimistisch.

Die LVL ging ihren Weg aber konsequent weiter. Zur Sicherung der Wirtschaftlichkeit der für die Stadt Ludwigsburg konzessionierten Linien achtete man sehr auf die strikte Einhaltung der Bedienungsverbote einbrechender Linien anderer Unternehmen. So wurde auch 1931 eine Vereinbarung zwischen Stadt und LVL mit dem Unternehmen Zeiher aus Poppenweiler über eine sinnvolle Bedienung auf dem Streckenabschnitt von Ossweil nach Ludwigsburg getroffen.

Die LVL setzte sich zum Ziel, die Fahrpreise möglichst niedrig zu halten und über entsprechende Fahrgastzahlen positive Ergebnisse zu erzielen. So betrug der Preis für einen Einzelfahrschein 1937, bei Einführung der durchgehenden Verbindung zwischen Ossweil und Oststadt nach Ludwigsburg und weiter in die Weststadt und nach Eglosheim 10 Pf für 3 Haltestellen und darüber hinaus 20 Pf. „Mehr kann man also wirklich für sein Geld nicht verlangen“ stand in der LKZ am 23.10.1937. – Ein günstiger Tarif für 3 Haltestellen – fast 70 Jahre später wird auch der VVS auf diese Idee zurückgreifen....-

V I S I T E - GESELLSCHAFTS - REISEN 1939.

Abfahrt jeden Sonntag:

		Reise mit Vollpension	
		1 Woche	2 Wochen
REISEPROGRAMM ALDEN			
KORNWESTHEIM	Gasthof & Pensionen	RM. 49,50	RM. 84,50
FRÖHNHARDT	" " " "	" 48,50	" 82,50
Beförderungssteuer RM. 1,50			
KORNWESTHEIM - BAD OBERDORF	Gasthof u. Pensionen	58,--	102,--
	Gasthof u. Privatzimmer	49,15	84,20
	Gasthof	55,70	99,40
Beförderungssteuer RM. 1,50			
REISEPROGRAMM			
Totale ohne Fl. 7.		61,--	109,50
mit " " "		69,50	123,--
Beförderungssteuer RM. 1,40			
HEIDENHAIN 1000 m	Gasthof & Pension	59,50	98,50
Beförderungssteuer RM. 1,50			
RECHENHAIN 1075 m	Gasthof u. Pension	59,50	98,50
Beförderungssteuer RM. 1,50			
LEHNHAIN 1000 m	Gasthof u. Pension	57,50	97,--
	Gasthof u. Pension	58,50	100,--
	Hotel Post L.H. Fl. 7.	70,50	123,--
	L.H. " " "	62,50	107,--
	L.H. " " Privat	62,50	107,--
Beförderungssteuer RM. 1,50			
SCHWABHAIN 1100 m	Gasthof u. Privat	54,--	93,--
Beförderungssteuer RM. 1,40			
TAUSCHHAIN 1188 m	Gasthof u. Pension	50,--	93,--
Beförderungssteuer RM. 1,45			
GRÄB - WÄLDEHAIN 1154 m	Gasthof u. Pension	51,--	94,--
Beförderungssteuer RM. 1,50			

h.v.

AUSZUG AUS DEM REISEPROGRAMM IM WINTER 1939

In der Omnibusvermietung warb man damals mit Preisen pro Personenkilometer: Zwischen 1 3/4 und 2 1/2 Pfg. – jeder Verein konnte schon mal abschlägig seinen Gesamtaufwand für den Ausflug ermitteln...!

Arbeiterwochenkarten richteten sich ebenfalls nach der Entfernung. Im Salamander-Werksverkehr Schwieberdingen – Münchingen – Kornwestheim kostete eine Wochenkarte zwischen 2,50 und 2,90 RM. Und für den Arbeitertransport zur Reichsautobahn bei Nöttingen im November 1937 kostete die Wochenkarte ab Oestringen 7,50 und ab Bruchsal 6,50 RM.

Kein Risiko ging man beim Werksverkehr für die Gefolgschaftsangehörigen der Firma Wilhelm Bleyle ein. Für die um 5:20 Uhr in Ittersbach beginnende über Weiler, Ellmendingen, Dietlingen, Brötzingen und Pforzheim nach Ludwigsburg zum Werk in der Hindenburgstraße 43 führenden Fahrt wurden pro Fahrtag für Hin- und Rückfahrt 55,-- RM in Rechnung gestellt.

Für Leistungen des KOM III D 6625 im Westeinsatz („Limesbauten“) bekam die LVL für eine Woche 727,77 RM am 3. November 1938 erstattet.

Und bei den Gesellschaftsreisen kostete ein Ferienaufenthalt in einem Gasthaus in Tannheim im Winter 1939 incl. Fahrt und Vollpension 56,-- RM für eine Woche und 99,-- RM für 2 Wochen zusätzlich einer Beförderungssteuer von RM 1,45. Die Unterbringung erfolgte in Zweibettzimmern. Für Einzelzimmer musste ein Aufschlag von ca. 50 Pfg am Tag direkt an den Vermieter gezahlt werden.

FAHRSCHEINE 1945 – 1970

Nach dem Weltkrieg und der Währungsreform musste auch für den Linienverkehr ein neues Tarifsystem mit einer nachfragegerechten Fahrpreishöhe konzipiert werden. Soziale Aspekte waren hierbei ebenfalls zu berücksichtigen.

Die LVL musste zu dieser Zeit Straßenbenutzungsgebühren von bis zu 5% vom Umsatz an die Stadt entrichten. Sie tat dies „unter der Voraussetzung, dass die sehr schlechten Straßen in Ludwigsburg, die von den Linien befahren werden und die das Wagenmaterial allmählich mehr in Anspruch nehmen als umgekehrt, in einen besseren Zustand versetzt werden,“ heisst es in einer Protokollnotiz im Jahr 1949.

1950 kostete eine Fahrt im Stadtverkehr Ludwigsburg mit Einzelfahrschein --,20 Pf, eine 5-Tage-Wochenkarte 1,20 DM, eine 6-Tage-Wochenkarte 1,40 DM, eine Monatskarte für Erwachsene 6,50 DM und für Schüler 5,50 DM. Und wer ein Bruttoeinkommen von monatlich mehr als 300,-- DM hatte, musste bei den Zeitkarten einen Zuschlag in Höhe der „besonderen Beförderungssteuer“ entrichten. Also: Besser- verdienende mussten mehr bezahlen und die Verdienstbescheinigung fiel wohl noch nicht unter den Datenschutz. Und dies sollte sich noch steigern: 1956 gab es 4 farblich unterschiedliche Monatskarten

- grau** für Angestellte und Beamte mit einem Monatseinkommen bis 750,-- DM mit Arbeitgeberbescheinigung
- grün** für Angestellte und Beamte über 750,-- DM sowie Selbständige ohne Bescheinigung
- blau** für Lehrlinge der Linien 1-6 mit Lehrvertrag und Schüler aller Linien mit Bescheinigung der Schulsekretariate
- rosa** für Lehrlinge der Linie 9 nach Hoheneck.

Die Ausnahme für Lehrlinge der Linie 9 nach Hoheneck ergab sich aus der Übernahme des Betriebs von der Fa. Möbus. Dort galt die Regelung, dass Lehrlinge auch an Sonn- und Feiertagen fahren durften.

Anlässlich einer Tarifierpassung im Jahr 1961 wurde im Stadtverkehr Ludwigsburg das Zeitkartenangebot gestrafft und insgesamt eine Mischung Strecken-/Zonentarif eingeführt. Zwar galt weiterhin ein linienbezogener Streckentarif gleichzeitig wurde aber ein Innenstadtring eingeführt, welcher durch die Haltestellen Comburgstraße, Salonwirthaus, Schwieberdingerstraße (Pfauter), August-Bebel-Straße und Heilbronner Tor begrenzt wurde. Somit konnten auch Umsteigefahrscheine in unterschiedlichen Preisstufen angeboten werden.

Für die Fahrpreise auf den Linien nach Waiblingen, Neckargröningen – Kornwestheim – Stammheim und Tamm – Bissingen – Unterriexingen wurden



Stadt Ludwigsburg
Amtliche Bekanntmachungen

Fahrpreiserhöhung im Ortslinienverkehr

Die Fa. Ludwigsburger Verkehrslinien Jäger & Sohn hat zu Beginn dieses Jahres einen Antrag auf Erhöhung der Fahrpreise im Ortslinienverkehr gestellt. Sie begründet die Notwendigkeit der Erhöhung mit Lohn- und Kostensteigerungen. Nach Beratung im Gemeinderat und eingehender Prüfung, ob die beantragten Fahrpreise unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Lage des Unternehmens eine ausreichende Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals und der notwendigen technischen Entwicklung angemessen sind und mit den öffentlichen Verkehrsinteressen und dem Gemeinwohl im Einklang stehen, hat das Regierungspräsidium mit Erlass vom 29. 7. 1961 Nr. 1 Verk. KL Jäger & Sohn, Fahrpreise 22 folgender Tarifneuregelung zugestimmt:

1. Entsprechend dem nachstehend abgebildeten Zonen- und Streckenplan sind folgende Preisstufen für die Höhe der Fahrpreise verbindlich:

Stufe 1: nur Innerortsverkehr
Stufe 2: nur Außenzone
Stufe 3: Vorortverkehr
Stufe 4: sogenannter Innerortsumsteiger
Stufe 5: sogenannter Vorortsumsteiger
Hierbei gelten als Zonengrenze für den Übergang in die Außenzone folgende Haltestellen:

Linie O: Haltestelle Comburgstraße (Flakkasernen)
Linie E: Haltestelle August-Bebel-Straße
Linie W: } nur Innerortsverkehr
Linie K: }
Linie G: Haltestelle Salon Wirthshaus
Linie S: Haltestelle Mändelstraße
Linie P: Haltestelle Fa. Pfauter
Linie H: Haltestelle Heilbronner Tor
Linie: Pattonville: Vergleichslinie G

2. Auf der Grundlage des Zonen- bzw. Streckenplanes sind folgende Beförderungspreise verbindlich:

Preisstufe	Einzelfahrpreise f. Wochenkarten				Monatskarten	
	Erw.	Kinder 4-12 Jahre	5 Tage Mo.-Fr.	6 Tage Mo.-Sa.	Erw. täglich	Schüler u. Lehrlinge werktags
1	0,30	0,15	1,40	2,80	16,80	7,--
2	0,25	0,15	2,40	2,80	16,80	7,--
3	0,40	0,15	2,80	3,20	18,20	7,50
4	0,45	0,20	3,--	3,40	19,60	8,--
5	0,50	0,20	3,20	3,80	21,--	8,50

Die neu festgesetzten Beförderungspreise treten am 1. August 1961 in Kraft.

Bürgermeisteramt Ludwigsburg

FAHRPREISTAFEL IM STADTVERKEHR LUDWIGSBURG 1961.

1964

Ludwigsburger Verkehrslinien Stadtverkehr Asperg

Das Regierungspräsidium Nordwürttemberg, Stuttgart, hat für die Einrichtung und den Betrieb eines Ortslinienverkehrs innerhalb der Stadt Asperg am 18. 2. 1964 die Genehmigung erteilt.

Der Ortslinienverkehr wird am Dienstag, den 31. März 1964 aufgenommen

Die Beförderungspreise wurden wie folgt festgelegt:

Einzelfahrscheine	Erwachsene	DM —,30
	Kinder	DM —,20
Wochenkarten f. Erwachsene	5 Tage	DM 2,40
	6 Tage	DM 2,80
6-Tage-Wochenkarten für Schüler u. Lehrlinge		DM 1,80
Monatskarten	Erwachsene	DM 16,80
	Schüler und Lehrlinge	DM 7,—
		DM 2,—
7-Fahrten-Karten		DM —,20
Gepäckstücke (Handgepäck)		DM —,20

Für Kinderwagen und größere Gepäckstücke wie Kisten etc. und Tiere wird der Erwachsenenfahrpreis erhoben.

Fahrpläne sind zu erhalten in der Zeitkarten-Verkaufsstelle A. Mattner, Spezial-Geschäft für Tabak- und Süßwaren, Asperg, Bahnhofstraße 47.

DIE GÜLTIGE FAHRPREISTAFEL FÜR DEN NEUEN VERKEHR INNERHALB ASPERG.

rein streckenabhängige Tarife gewählt. Beim Einzelfahrausweis führte dies dazu, dass eine Fahrt von Ludwigsburg nach Waiblingen damals schon 1,20 DM kostete. Auf diesen Aussenlinien gab es auch Schülerwochenkarten, jedoch keine Monatskarten für Erwachsene. Und im Stadtverkehr Kornwestheim galt der Linieneinheitspreis von 25 Pfg pro Linie und 35 Pfg bei Benutzung beider Linien. Das Zeitkartenangebot beschränkte sich dort nur auf Wochenkarten.

Bei der Einführung des Stadtverkehrs in Asperg im April 1964 gab es als Besonderheit eine eine „7-Fahrten-Karte“ zum Preis von DM 2,— und somit

einer „immensen“ Rabattierung von 10 Pfg. bei einem Einzelfahrscheinpreis von 30 Pfennig...!

Während sich im Reiseverkehr die Preisgestaltung an dem Konsumentenverhalten, den frei verfügbaren Einkommen und den Marktgegebenheiten sowie den jeweils zu erwartenden Teilnehmerzahlen richteten, wurde im Linienverkehr mit der Tarifgestaltung sehr zurückhaltend und moderat umgegangen. Gleichzeitig wurden nun vermehrt Mehrfahrtenkarten in Stadtverkehren und Monatskarten auf allen Linien eingeführt und in Ludwigsburg noch zudem eine Studentenmonatskarte durch die Aufnahme des Hochschulbetriebs in der Reute im Jahr 1966.

VIelfältig und bunt - aber auch für jeden etwas dabei. Fahrausweise der 60er und 70er Jahre

AKTION ROTER PUNKT

Obwohl die vom Regierungspräsidium Stuttgart genehmigten Tarife für Schüler-, Lehrlings- und Studentenmonatskarten von 1966 bis zum 22. März 1971 unverändert waren, bildete sich aus diesem potentiellen Kundenkreis ein Aktionskomitee „Roter Punkt“. Ziel war es - durch Boykott der Omnibusse -, die LVL zur Zurücknahme der Fahrpreiserhöhung zu zwingen. Eine Unterschriftenaktion ergab 15.500 Gegner der Tarifierhöhung. Es folgten Demonstrationen durch die Innenstadt und Schüler, Lehrlinge und Studenten verteilten Zettel mit dem roten Punkt.

Die Autofahrer, die den roten Punkt an der Windschutzscheibe befestigten, erklärten sich so bereit, Fahrgäste in ihrem Fahrzeug mitzunehmen. Gleichzeitig wurden verschiedene Haltestellen eingerichtet, von denen aus Fahrgäste mit Personewagen befördert werden konnten. Auch die bestehenden Haltestellen im Stadtverkehr wurden - verbotenerweise kurz vor den dortigen Durchgangszeiten der Linienbusse - angefahren, um Fahrgäste abzuwerben.

Unter dem Slogan „50 Pfennig sind genug für einmal quer durch Ludwigsburg“ war die Stimmung aber bald überhitzt. Behinderungen der Omnibusse durch Pkws und die Aggressivität gegenüber dem Fahrpersonal nahmen ständig zu.

Sachlichen Argumenten durch die LVL über die Kostensteigerungen vergangener Jahre wurden von Seiten der Aktionsgemeinschaft mit Schlagworten wie „Preistreiberei = Lohnraub“ begegnet. Somit wurde leider aus einer friedlichen Demonstration gegen höhere Fahrpreise zunehmend ein Terror gegen das Verkehrsunternehmen - ähnlich wie zuvor in Heidelberg und Hannover.

Die LKZ berichtete sehr sachlich über den Verlauf der Auseinandersetzungen. Sie veröffentlichte auch eine Tabelle zum Vergleich der Verkehrsbe-

triebe in Ulm, Reutlingen, Pforzheim, Heilbronn und Esslingen. Diese machte deutlich, dass lediglich Ludwigsburg - bei vergleichbaren Tarifen - ohne Subventionen ausgekommen ist. Und Oberbürgermeister Dr. Otfried Ulshöfer stellte klar, dass die Stadt Ludwigsburg zu keiner Zeit „auch nur eine Mark Subvention“ an die LVL bezahlt hätte.

In einer Bürgerversammlung am 29. April 1971 in der Stadthalle hob der OB hervor, dass eine nochmalige Prüfung durch unabhängige Sachverständige ergeben hätte, dass bei der LVL von „ungeheuren Profiten“ keine Rede sein könnte und sich der Unternehmensgewinn doch in Recht bescheidenen Grenzen halte. Er machte auch nochmals deutlich, dass die Stadt nicht daran interessiert sein kann, so schnell wie möglich den Linienverkehr selbst zu übernehmen, insbesondere solange das Privatunternehmen wirtschaftlicher arbeite als öffentliche Verkehrsträger.

Obwohl das Aktionskomitee weitere Initiativen ankündigte, ließ die Solidarität in der Bevölkerung zunehmend nach. Anfang Mai erklärte sie dann das Ende der Aktion und man kehrte in Ludwigsburg zur Normalität zurück. Im Nachklang verständigten sich LVL und Stadt darüber, dass bei zukünftigen Fahrpreiserhöhungsanträgen nicht nur die Prüfung durch das Regierungspräsidium erfolgen sollte, sondern auch der Stadt das Recht eingeräumt werde, eine Prüfung der wirtschaftlichen Notwendigkeit durch einen unabhängigen Sachverständigen vornehmen zu können. Ab 1973 prüfte daraufhin die WIBERA, im Auftrag der Stadt Ludwigsburg, die Tarifierhöhungsanträge der LVL und somit wurde für Stadt und Gemeinderat ein Höchstmaß an Transparenz geleistet.



1971

Vergleiche mit anderen Städten Zahlen über die Nahverkehrsbetriebe – Überall Subventionen						
Tarife	Ludwigsburg	Ulm	Reutlingen	Pforzheim	Heilbronn	Esslingen
Einzelfahrscheine						
Erwachsene 1 Lin.	—,70	—,60	—,70	—,70	—,40	—,70
2 Lin.	—,90				—,60 bis —,80	
Kinder 1 Lin.	—,40	—,30	—,40	—,30	—,25	—,40
2 Lin.	—,50					
Mehrfahrtenschein (je Fahrt)						
Erwachsene 1 Lin.	—,60	—,50	—,60	—,50	—,35 bis —,58	—,50
2 Lin.	—,75					
Sechserkarte	2,50	—	—,30	—,25	—,23	—,30
Kinder 2 Lin.						
Monatskarte						
Erwachsene	24.– bis 28.–	32.–	16.– bis 25.–	25.–	22.– bis 37.–	17.– bis 23.–
Schüler	17.–	16.–	13.–	18.–	13.–	13.–
Fünftagekarte	4,50/5.–	3,40	3,60/4,80	11 Fahrt. 5.– 50 Fahrt. 20.–	—	Lehrl. 14.– 3,50/5.–
Zuschüsse	keine	1970: 2,7 Mio. 1971: 3,9 Mio.	nur Straßenbahn 800 000 Omnibus fährt privat	1970: 2,4 Mio. 1971: 2,5 Mio.	1970: 1,3 Mio. 1971: 1,5 Mio.	1970: + 23 000 1971: — 260 000

LKZ VOM 10. APRIL 1971: LUDWIGSBURG FUHR - IM VERGLEICH MIT ANDEREN STÄDTEN - „GUT“ MIT DER PRIVATEN LVL.

1978 – 1992 – ERSTE VERBUNDERFAHRUNGEN

Ende der 70er Jahre richteten sich die Beförderungstarife immer noch nach den einzelnen Linien. Für die Umsteiger im Stadtverkehr Ludwigsburg auf die Linie des Unternehmens Zeiher wurde für die Fahrgäste des 1975 eingemeindeten Stadtteils Poppenweiler im Jahr 1980 ein, wenn auch nur gering rabattierter, Anstoßtarif gebildet.

Im Stadtverkehr Ludwigsburg gab es zu dieser Zeit eine sehr günstige 5-Fahrtenskarte, die eine zeitliche Gültigkeitsbeschränkung von 9:00 Uhr – 11:30 Uhr hatte.

Nachdem 1978 das Verkehrsnetz der Stuttgarter Straßenbahnen (Schiene und Omnibus) sowie die Vorortstrecken der Deutschen Bundesbahn nach Bietigheim, Marbach, Backnang, Schorndorf, Plochingen, Böblingen und Weil der Stadt zuzüglich einiger Zubringerstrecken des Bahnbusse zusammengefasst und hierfür der sogenannte Gemeinschaftstarif der Verbundstufe I des Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart (VVS) gebildet wurde, erfolgte 1982 eine Erweiterung des VVS-Tarifs um einen regionalen Umsteigertarif im Bereich des Zeitkartenangebots bei Monatskarten für Erwachsene und Schüler sowie Wochenkarten (Verbundstufe II-Übergangstarif).

Die Tarifhöhe des jeweiligen Angebots ergab sich aus dem jeweiligen Gemeinschaftstarif zuzüglich einem Umsteigerzuschlag für die Benutzung regionaler Verkehre in der jeweiligen VVS-Tarifzone. Die Abrechnung für die LVL und alle anderen in

diesen Tarif integrierten Verkehrsunternehmen, erfolgte auf der Basis einer jährlichen Fahrgastbefragung im November und Verrechnung mit den jeweils genehmigten Haustarifen der Unternehmen. Somit erfolgte hier eine „Spitzabrechnung“ und im Binnenverkehr „vor Ort“ konnten auch weiterhin ganz spezielle Tarifangebote kreiert werden.

So gab es ein von der Stadt Waiblingen gefördertes Angebot im Bereich der Einzelfahrscheine und Mehrfahrscheine für Fahrgäste der dort kooperierenden Unternehmen Dannenmann, Ruoff, Schlienz und LVL bis hin zu einer einheitlichen Umweltmonatskarte. 1991 beschloss auch der Ludwigsburger Gemeinderat unter OB Hans-Jochen Henke und dem rührigen EBM Joachim Schäfer die Einführung der fahrgastbezogenen Bezuschussung im Stadtverkehr Ludwigsburg. Zur weiteren Steigerung der Attraktivität des ÖPNV wurde Dauerkartennutzern ein Zuschuss zur Vergünstigung der Tarife gewährt. Das LVL-Tarifsystem war nun auch von der liniengenauen Trennung bei den Einzelfahrausweisen auf ein teilstreckenabhängiges Tarifsystem umgestellt und somit konnte jetzt, neben dem attraktiven Übergangstarif der Verbundstufe II, ein sehr attraktives Tarifangebot im Binnenverkehr, und hier insbesondere im Stadtverkehr Ludwigsburg, angeboten werden.

Mit der sogenannten Vollintegration in den Stuttgarter Verbund ging für die LVL die Tarifgestaltung nach rein wirtschaftlichen Grundsätzen 1993 (vorerst?) zu Ende.

AB MITTE DER 80ER JAHRE DER „RENNER“ IM TARIFANGEBOT DER LVL.

Das LVL-Umwelt-Ticket.



Ein besonderes Angebot der LVL zur Entlastung unserer Straßen und zur Schonung

Verbundstufe II



Tarifübersicht

Einzelfahrtscheine

Einzelfahrtschein für Jedermann (ab dem vollendeten 12. Lebensjahr, gültig für eine Fahrt ohne Fahrberechnung mit Umsteigen in Richtung des Fahrgastes)	
1. Fahrkarte	DM 2,40
2. Fahrkarte	DM 2,70
3. Fahrkarte	DM 3,00
ab 4. Fahrkarte	DM 3,30

Musterkarte für Jedermann

Gültig für beliebig viele Fahrten auf der Verkehrs-Regio - Mobilität vom 1. Tag des Monats bis zum 1. Montag des Folgemonats 12,00 Uhr.

Nicht übertragbar

Regio - Mobilität DM 12,00

Musterkarte für Schüler, Auszubildende und Studenten

Gültig für beliebig viele Fahrten im Gesamtgebiet der LVL vom 1. Tag des Monats bis zum 1. Montag des Folgemonats 12,00 Uhr.

Nicht übertragbar

Studenten LVL DM 63,00

Musterkarte

Gültig für beliebig viele Fahrten im Stadtgebiet Ludwigsburg vom 1. Tag des Monats bis zum 1. Montag des Folgemonats 12,00 Uhr. Zusätzlich gültig an Samstagen, Sonn- und Feiertagen ganztägig für eine weitere erwachsene Person und bis zu 4 Kindern.

Nicht übertragbar

Stadt Ludwigsburg DM 47,00

Preis für den Fahrgast DM 14,00

DM 31,00

Musterkarte „Jüngerer Schüler“

Gültig für beliebig viele Fahrten im Gesamtgebiet der LVL vom 1. Tag des Monats bis zum 1. Montag des Folgemonats 12,00 Uhr für Schüler des Alters bis zum 1. Montag des Folgemonats 12,00 Uhr.

Nicht übertragbar

Stadt Ludwigsburg DM 63,00

Fahrgast DM 19,00

DM 44,00

Musterkarte „Jüngere Schüler“

Gültig für beliebig viele Fahrten im Stadtgebiet Ludwigsburg vom 1. Tag des Monats bis zum 1. Montag des Folgemonats 12,00 Uhr.

Nicht übertragbar

Stadt Ludwigsburg DM 63,00

Fahrgast DM 19,00

DM 44,00

Musterkarte „Jüngere Schüler“

Gültig für beliebig viele Fahrten im Stadtgebiet Ludwigsburg vom 1. Tag des Monats bis zum 1. Montag des Folgemonats 12,00 Uhr.

Nicht übertragbar

Stadt Ludwigsburg DM 63,00

Fahrgast DM 19,00

DM 44,00

Ludwigsburger Verkehrslinien

1.1.1993
Änderung der
Bezuschussung durch
die Stadt Ludwigsburg
Tarife LVL
1. Januar 1992



LVL
Ludwigsburger Verkehrslinien
Tel.: 0 71 41/9 49 00 - Fax: 0 71 41/9 29 95
Postfach 609 - 7140 Ludwigsburg

Verkaufsstellen . . .

Ludwigsburg

LVL-Kasse (Einzelverkauf)
Telefon (0 71 41) 90 90-0
Mo - Fr
8.30 Uhr - 12.30 Uhr
14.00 Uhr - 18.00 Uhr
8.30 Uhr - 12.30 Uhr

Zwischen dem 5. und dem 25. jeden Monats ist Samstag und Sonntag.

Städtische Reisebüro, Braunschweig
Bismarck Platz, Fahrenweg 58
Pl. Markt, Schwabenstr., Hauptstr. 10

Karlsruhe

Reisebüro Jäger,
Schulstraße 21 - Telefon (0 71 54) 2 27 10
Mo - Fr
8.30 Uhr - 18.00 Uhr
8.30 Uhr - 12.30 Uhr

Apogee
Bismarck Platz, Schulstraße 10

Remscheid

Reisebüro Jäger,
Schulstraße 21 - Telefon (0 71 54) 2 27 10
Mo - Fr
8.30 Uhr - 18.00 Uhr
8.30 Uhr - 12.30 Uhr

Regensburg

Reisebüro Jäger,
Schulstraße 21 - Telefon (0 71 54) 2 27 10
Mo - Fr
8.30 Uhr - 18.00 Uhr
8.30 Uhr - 12.30 Uhr

Wuppertal

Reisebüro Jäger,
Schulstraße 21 - Telefon (0 71 54) 2 27 10
Mo - Fr
8.30 Uhr - 18.00 Uhr
8.30 Uhr - 12.30 Uhr

Wuppertal

Reisebüro Jäger,
Schulstraße 21 - Telefon (0 71 54) 2 27 10
Mo - Fr
8.30 Uhr - 18.00 Uhr
8.30 Uhr - 12.30 Uhr

Wuppertal

Reisebüro Jäger,
Schulstraße 21 - Telefon (0 71 54) 2 27 10
Mo - Fr
8.30 Uhr - 18.00 Uhr
8.30 Uhr - 12.30 Uhr

Tips . . .

Einzelkarte ist kein Honorar

Von der Stadtverwaltung und von der LVL werden nur die von

schonenden Maßnahmen getroffen, die Lizenzen zu

Stempeln ermöglichen es dem Bus, von Verkehrsunternehmen

zum 1. Montag des Folgemonats 12,00 Uhr für Schüler

der Alters bis zum 1. Montag des Folgemonats 12,00 Uhr.

DM 63,00

DM 19,00

DM 44,00

DM 44,00

DM 44,00

DM 44,00

DM 44,00

DM 44,00

DM 44,00

DM 44,00

DM 44,00

DM 44,00

LETZTE LVL-TARIFÜBERSICHT VOR INTEGRATION IN DEN
GEMEINSCHAFTSTARIF

1993 – 2005 – TARIFLICHE VOLLINTEGRATION IM VVS

Nach einem Beschluss des Landes Baden-Württemberg, der Landeshauptstadt Stuttgart sowie den 4 Verbundlandkreisen Ludwigsburg, Böblingen, Esslingen und Rems-Murr-Kreis wurden zum 1. Oktober 1993 die entsprechenden Regionalverkehre in den Gemeinschaftstarif des VVS integriert.

Der Verkauf von Einzelfahrausweisen fand nun nicht mehr „vom Block“, sondern unter dem Einsatz elektronischer Fahrausweisdrucker statt; und die Zange für die Mehrfahrtenkarte wurde durch Fahrscheinentwerter an den Einstiegstüren ersetzt. Der Flächenzonentarif des VVS war ab jetzt für die Verkehre der LVL gültig und löste den bestehenden Streckentarif ab. Für Fahrgäste im Übergangsverkehr führte dies, durch den Wegfall des Umsteigezuschlags bei Zeitkarten und die durchgehende Gültigkeit von Einzelfahrscheinen, zu erheblich günstigeren Beförderungsentgelten. Weitere Vergünstigungen ergaben sich auch durch die Einführung des Kurzstreckentarifs für entsprechende Relationen in innerstädtischen Verkehren. Die bestehenden Tarifmodelle vor Ort waren ab sofort auf das neue - allein gültige - Tarifsystem nicht mehr 1:1 übertragbar. In Ludwigsburg wollte man jedoch weiterhin Dauernutzern im Stadtverkehr Vergünstigungen anbieten. Deshalb wurden die Monatskarten des Ausbildungsverkehrs und zudem die Jahreskarten für Erwachsene und die Jahreskarte „Pass Orange“ für die Ludwigsburger Bürger im Preis auch weiter abgesenkt.

Der politisch bestimmte VVS-Gemeinschaftstarif wurde in den kommenden Jahren immer wieder modifiziert, um kleinere Verwerfungen, z.B. bei der Zonenzugehörigkeit, auszublenden. Scool-Abo und Kombitickets wurden neu geschaffen, um attraktive Zusatzangebote für die Fahrgäste bereitzuhalten. Und in Ludwigsburg bietet die Stadt bis heute in der Vorweihnachtszeit für Familien vergünstigte Tageskarten zum Shoppen und Besuch des Weihnachtsmarktes an.

Zwar wird der VVS-Tarif oft als zu kompliziert und ungerecht bezeichnet, so bietet er doch eine Vielzahl unterschiedlicher Fahrausweisarten für unterschiedlichste Nutzergruppen und ist wirklich geprägt vom Ziel der Tarifgerechtigkeit und den Anreizen zum Gewinn neuer Fahrgäste. Durch die flankierenden Maßnahmen von Städten kann jederzeit auch eine weitere Angebotsverfeinerung vorgenommen werden. Speziell im Freizeitverkehr werden durch Gruppentageskarten sowie dem „Schönes-Wochenende-Ticket“ und dem „Baden-Württemberg-Ticket“ lukrative Nutzungsmöglichkeiten des ÖPNV geboten – oftmals sehr zum Leidwesen des Omnibusreiseverkehrs, der hier in den Segmenten Tagesfahrten sowie Vereins- und Schulausflüge konkurrenziert wird.

STADT LUDWIGSBURG	
Besondere Tarifangebote für die Einwohner der Stadt Ludwigsburg vom 01.10.1993 bis 31.12.1994	
ZEITKARTEN	
JAHRESKARTE	
Gültig für 12 aufeinanderfolgende Kalendermonate in der Zone 24, für beliebig viele Fahrten.	
Verbindungs- und Lichtbild notwendig. Die Besetzung erfolgt im voraus. <u>Übertragbar</u> oder <u>persönlich</u> mit Lichtbild.	
Tarifpreis VVS	730,- DM
Zuschuß Stadt	360,- DM
Preis für den Fahrgast	370,- DM
JAHRESKARTE PAS ORANGE	
Gültig für 12 aufeinanderfolgende Kalendermonate in drei aneinander anschließenden Zonen für beliebig viele Fahrten.	
Verbindungs- und Lichtbild notwendig. Die Besetzung erfolgt im voraus. <u>Übertragbar</u> oder <u>persönlich</u> mit Lichtbild.	
Gültig von Montag bis Freitag von 9 - 15.30 Uhr und ab 19.00 Uhr Samstag, Sonntag, Feiertag, ganztägig.	
Tarifpreis VVS	810,- DM
Zuschuß Stadt	380,- DM
Preis für den Fahrgast	430,- DM

STADT LUDWIGSBURG	
Besondere Tarifangebote für die Einwohner der Stadt Ludwigsburg vom 01.10.1993 bis 31.12.1994	
WEIHNACHTSKARTE für Schüler, Studenten und Auszubildende	
Gültig für die Zone 24 vom 1. Tag des Monats mit Betriebsbeginn bis zum 1. Werktag des Folgemonats 12.00 Uhr. Bescheinigung der Schule, Ausbildungsstätte oder Hochschule erforderlich. Verbindungs- und Lichtbild notwendig. Nicht übertragbar.	
Tarifpreis VVS	55,- DM
Zuschuß Stadt	38,- DM
Preis für den Fahrgast	45,- DM
WEIHNACHTSKARTE "Sichere Schulweg"	
Gültig für die Zone 24 vom 1. Tag des Monats mit Betriebsbeginn bis zum 1. Werktag des Folgemonats 12.00 Uhr. Diese Monatskarte wird nur für Schüler der Stadt Ludwigsburg ausgestellt die keinen durchgehenden Schulweg für Schülermonatskarten erhalten. Die Bescheinigung wird von der Schule ausgestellt. Verbindungs- und Lichtbild notwendig. Nicht übertragbar.	
Tarifpreis VVS	55,- DM
Zuschuß Stadt	28,- DM
Preis für den Fahrgast	35,- DM

DIE VVS-TARIFSPINNE MIT ZONENEINTEILUNG

TROTZ VVS-GEMEINSCHAFTSTARIF: DIE STADT LUDWIGSBURG BIETET IHREN BÜRGERN WEITERHIN VERGÜNSTIGUNGEN BEI TARIFANGEBOTEN

2006 UND WIE GEHT`S WEITER??

Mit Beginn des Jahres wurde der Kurzstreckentarif modifiziert. Galt er bisher für eine Entfernung von rund 2 Km, so ist er nun auf die Anzahl von 3 Haltestellen begrenzt. Dafür kostet sie nun nur noch € 1,-- und stellt einen „Signalpreis“ dar während der Einzelfahrausweis für eine Zone nun € 1,80 kostet. Die vor rund einem Jahr eingeführte flexible Monatskarte (nicht gleich Kalendermonat) kostet nun € 47,20 für Erwachsene für die für Ludwigsburg massgebliche VVS-Zone 34. Den Jahreskartenpreis von € 472,-- reduziert die Stadt für den Bürger um € 50,--. Und die neu gebildete „9-Uhr-Umweltkarte“ wird bei der Jahreskarte im Wert von € 350,-- um € 20,-- von der Stadt bezuschusst.

Anlaufstelle für unsere Kunden wird auch weiterhin die LVL-Zeitkartenverkaufsstelle in der Karlstraße nahe dem ZOB in Ludwigsburg sein. Nachdem in den vergangenen Jahrzehnten in den Bereichen Myliusstraße und Bahnhof Ludwigsburg immer ein Kundenzentrum für den Linienverkehr betrieben wurde, ist die seit 1999 in den neuen Räumlichkeiten befindende Kundenanlauf- und Informationseinrichtung ein unverzichtbarer Bestandteil für die Leistungserbringung der LVL geworden.

Die „politischen“ Tarife im Linienverkehr müssen sicherlich auch zukünftig jährlich neu festgesetzt und fortgeschrieben werden. Die Kassenlage der öffentlichen Haushalte bietet nicht immer den „Spielraum“ für noch stärker vergünstigte Angebote.

Im Busverkehr allgemein – ob im Linien aber auch im Reiseverkehr – waren in den vergangenen Jahren erhebliche Kostensteigerungen durch die „explodierenden“ Kraftstoffpreise zu verzeichnen. Und die für 2007 geplante Mehrwertsteuererhöhung wird zumindest im Reiseverkehr zu höheren Angebotspreisen führen müssen.

Aber auch hier gilt: die LVL wird auch in der Zukunft mit zeitgemäßen Angeboten und Preisen auf den einzelnen Marktsegmenten agieren.

2006



LVL-KUNDENZENTRUM MIT ZEITKARTENVERKAUF:
EIN UNVERZICHTBARER BESTANDTEIL FÜR EINEN
FAHRGASTORIENTIERTEN ÖPNV.



STADT LUDWIGSBURG

Besondere Tarifangebote für die Einwohner der Stadt Ludwigsburg
vom 01.01.2006 bis 31.12.2006

ZEITKARTEN

→ Jahreskarte

Gültig für 12 aufeinanderfolgende Kalendermonate in der Zone 34, für beliebig viele Fahrten.
Verbundpaß mit Wertmarke notwendig.
Die Bezahlung erfolgt im Voraus.
Übertragbar oder persönlich mit Lichtbild.

Tarifpreis VVS
Zuschuß Stadt
Preis für den Fahrgast

persönlich
472,00 €
50,00 €
422,00 €

übertragbar
497,00 €
50,00 €
447,00 €

Richtlinien für den Verkauf



9-Uhr-Umweltkarte

Gültig für 12 aufeinanderfolgende Kalendermonate in drei aneinanderfolgenden Zonen für beliebig viele Fahrten.
Bezahlung erfolgt im Voraus.
Von Montag bis Freitag ab 09:00 Uhr.
Sonntag, Feiertag ☒ ganztags.

Preis VVS
Zuschuß Stadt
Preis für den Fahrgast

persönlich
350,00 €
20,00 €
330,00 €

übertragbar
370,00 €
20,00 €
350,00 €

Die 9-Uhr-Umweltkarte und die Jahreskarte 9-Uhr-Umweltkarte werden nur gegen eine eigene Erklärung abgegeben.
Anträge sind nur in der Verkaufsstelle der LVL, Karlstraße

HANDBUCH FÜR DAS
VERKAUFS- UND
FAHRPERSONAL
STAND: JANUAR 2006
Meine Verbindung!

Informationen zu
Fahrtweisen und Preisen



TARIFE, DIE JEDER
VERSTEHT.



Meine Verbindung!

Stf 254

P. 867009

Gültig ab 1. Januar 2006

MAN KANN DARÜBER DENKEN WIE MAN WILL: JÄHRLICH 13 MILLIONEN
FAHRGÄSTE DER LVL SIND AUCH EIN AUSDRUCK FÜR EIN INSGESAMT
DOCH AUSGEWOGENES UND GERECHTES TARIFSYSTEM.



GRUPPENBILD MIT BÜSSING IV GLN AUF SCHWARZWALDFAHRT 1929.



1926 – 1945

Neben dem Aufbau des Linienverkehrs von und nach Ludwigsburg begannen die Ludwigsburger Verkehrslinien schon frühzeitig zusätzlich mit der Organisation von Ausflugsfahrten für Vereine. Beliebte Ziele waren zu dieser Zeit Fahrten an den Rhein und zur fertiggestellten Schwarzenbachtalesperre, einem beliebten Ausflugsziel im Schwarzwald. Die „Aussichtsomnibusse mit Allwetterverdeck“ boten zur damaligen Zeit ein sehr geselliges Reisevergnügen. Und die Fahrt auf landschaftlich schönen Strecken - „Immer neue Bilder rollen heran, Blumenwiesen, Dörfer, Städtchen, Wälder, Bäche und Seen“- waren damals ein herausragendes Erlebnis. Schließlich gab viel zu sehen auf den Reisen nach Memmingen (5 Stunden), Oberammergau (7 Stunden) oder München (7 Stunden, bei einer halben Stunde Pause in Augsburg)!

Die 1930 mit der “Gesellschaft Schwaben (Vereinigte Bodenseegesellschaft Schwaben) e.V.” organisierten Reisen zu den Passionsfestspielen nach Oberammergau waren ein voller Erfolg. Der Fahrpreis für eine 2-Tagesreise kostete damals 20,- RM pro Person.

In den darauffolgenden Jahren wurden vermehrt Gesellschaftsreisen zu den Feiertagsterminen durchgeführt. 2-/3-tägige Reisen nach Rüdesheim, an die Königsschlösser, nach Dinkelsbühl und Nürnberg, nach Berchtesgaden und den Königsee oder zum Schliersee und Tegernsee wurden mit Übernachtung/Frühstück oder mit Vollverpflegung angeboten. Viel "Sehen" und "Gemütliches Beisammensein" waren der Erfolgsgarant für die Reisen der damaligen Zeit. Aber auch Kurzurlaube in Reit im Winkl, Bozen und Meran waren gefragte Ziele. Pauschalreisen zum Wandern im Allgäu während den Sommermonaten rundeten das Komplettangebot ebenso ab wie die Winterferien in Tirol. Reisetag war hier meistens der Sonntag – dies sorgte auch für eine optimale wirtschaftliche Auslastung des Fuhrparks.

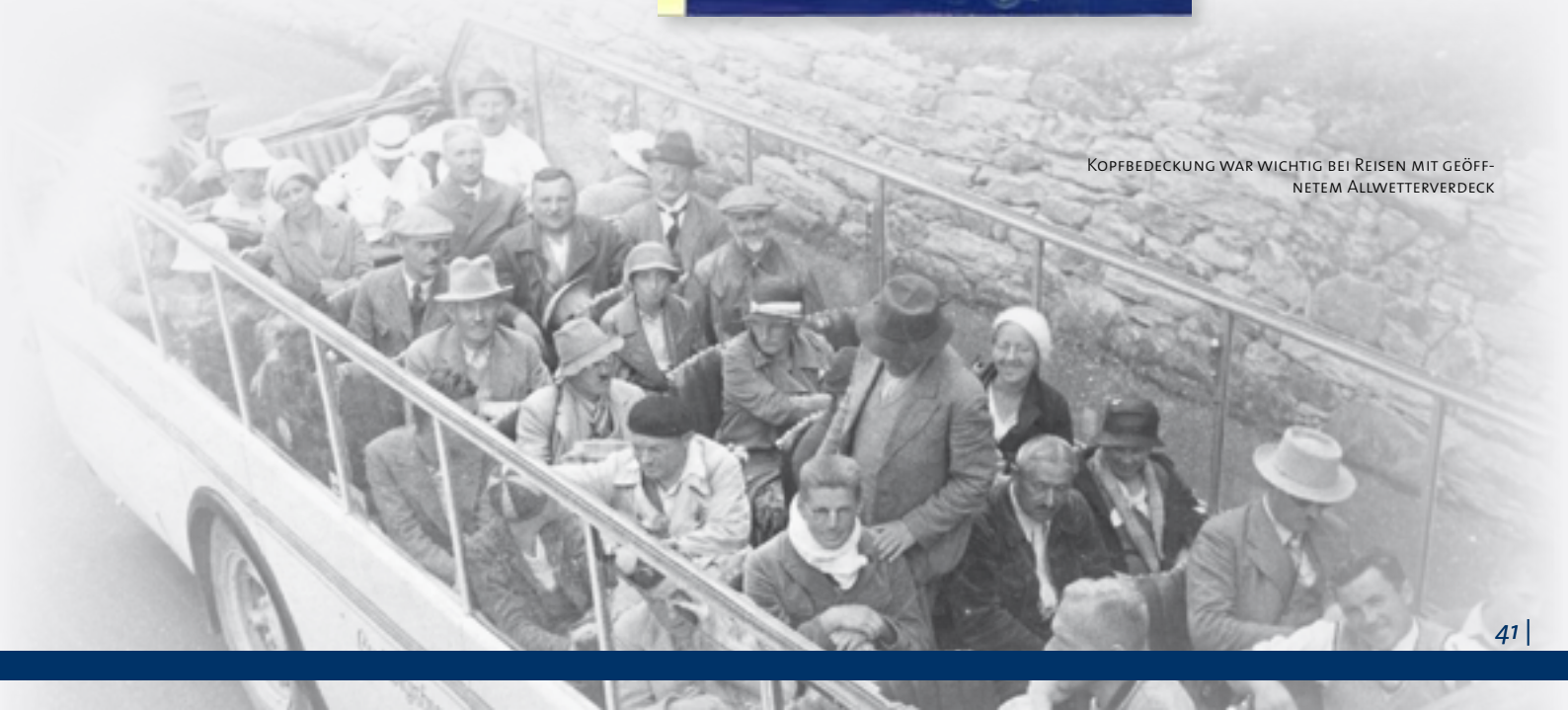
Und Tagesausflüge gingen damals bevorzugt nach Heidelberg, Baden-Baden und Rothenburg und Bad Mergentheim, Halbtagesfahrten u.a. nach Wildbad, Hohenzollern, Weinsberg und Löwenstein.

Solange keine Grenzsperr zur Schweiz bestand, konnten auch Reisen nach Genua und die Riviera sowie nach Mailand und Venedig durchgeführt werden. Die 12-tägige Italienreise mit Besuch der Städte Verona, Florenz, Rom, Assisi, Rimini, Ravenna und Padua im Jahre 1936 war sicherlich ein mit Sehenswürdigkeiten reich bestücktes Reiseerlebnis und stellte hohe Anforderungen an Fahrer und Fahrzeug.

IMAGEBLATT VON 1935



KOPFBEDECKUNG WAR WICHTIG BEI REISEN MIT GEÖFFNETEM ALLWETTERVERDECK



Gebucht wurden die Reisen in Ludwigsburg und einem eigenen Reisebüro in Stuttgart auf der Königstraße. Für den Mietomnibusverkehr standen damals Omnibusse mit unterschiedlichem Sitzplatzangebot zur Verfügung. "Den Fahrpreis haben wir so billig gestellt, dass es jedem Vereinsmitglied ermöglicht ist, sich das Vergnügen einer Omnibusfahrt zu leisten", heisst es in einer Informationsbroschüre aus dem Jahr 1935. Und als Qualitätskriterium für die Busse wurde gepriesen: "Sämtliche Omnibusse haben Benzin-Motoren, daher geruchlos im Wageninnern. Kein übler Geruch wie bei Rohölmotoren".

Schon damals konnte die LVL die Aufträge im Reiseverkehr – auch durch die Bindung des Wagenparks durch den Linienverkehr – nicht alleine abwickeln. Dank einer guten Zusammenarbeit mit vielen Unternehmen konnte die starke Nachfrage aber jederzeit befriedigt werden. Leider sorgte der Weltkrieg für eine Unterbrechung der Verkehrsleistungen in diesem Betriebszweig.

NEUE DAIMLER-BENZ REISEBUSSE HATTEN SCHON EIN
WENIG MEHR SITZKOMFORT



Fahren Sie mit uns
Omnibusverkehr 1926-1938



Frühling am Rhein

**Heidelberg - Frankfurt - Mainz -
Karlsruhe - Baden - Worms - Mannheim**

1. Tag: Ostersonntag u. Ostermontag, 21. u. 22. April 1935
Abfahrt 6.30 Uhr am Zepplinbus in Stuttgart über Bietigheim, Vaihingen/Enz, (Mittagsessen). Weiterfahrt etwa 1/2 Uhr, die herrliche Bergstraße entlang nach Weinheim, Heppenheim, Bensheim, Darmstadt, Frankfurt, Stadtrandfahrt, Mainz, Kurhaus und der Kurfürsten, Kochen, Rückfahrt nach Mainz, (Mittagsessen). Auf dem linken Ufer des Rheins über Bad Kreuznach, St. Goar, Boppard, Koblenz.
Die Verpflegung beginnt mit dem Mittagessen in Heidelberg und endet mit dem Mittagessen in Mainz.

Fahrpreis mit Vollverpflegung RM. 18.50

Koblenz

1. Tag: Ostersonntag u. Ostermontag, 21. u. 22. April 1935
Abfahrt 6.30 Uhr am Zepplinbus in Stuttgart über Bietigheim, Vaihingen/Enz, (Mittagsessen). Auf dem linken Ufer des Rheins über Bad Kreuznach, St. Goar, Boppard, Koblenz.
Die Verpflegung beginnt mit dem Mittagessen in Bad Kreuznach und endet mit dem Mittagessen in Mainz.

Fahrpreis RM. 15.—
Fahrpreis mit Vollverpflegung RM. 24.—

Küken

1. Tag: Ostersonntag u. Ostermontag, 21. u. 22. April 1935
Abfahrt 6.30 Uhr am Zepplinbus in Stuttgart über Bruchsal, Speyer (Dinner), Neustadt, Kaiserslautern, Bismarck (Mittagsessen), Saarbrücken, (Mittagsessen). Rückfahrt 15.00 ab Saarbrücken.
Fahrpreis mit Verpflegung RM. 20.—

Dinkelsbühl - Nürnberg - Rothenburg

2 1/2 Tage, Ostersonntag—Ostermontag, 20. b. 22. April 1935
1. Tag: Abfahrt 14 Uhr am Zepplinbus in Stuttgart über Waiblingen, Schorndorf, Gmünd, Aalen, Ellwangen, Dinkelsbühl (Abendessen, Übernachten).
2. Tag: Nach dem Frühstück Besichtigung der historischen Stadt, 10 Uhr Weiterfahrt über Ansbach nach Nürnberg. Mittagessen, nach demessen große Stadtfahrt und Besichtigung (Abendessen, Übernachten).
3. Tag: Nürnberg ab 8 Uhr über Ansbach (Besichtigung des herrlichen Schlosses) nach Rothenburg (Mittagsessen). Stadtfahrt unter orts- und geschichtskundiger Führung. Abfahrt 12 Uhr über Kirchberg/Pagitz, Hall, Hockwang, Wismaden, Waiblingen, Stuttgart.
Die Verpflegung beginnt mit dem Abendessen in Dinkelsbühl, und endet mit dem Mittagessen in Rothenburg.

Fahrpr. RM. 11.—, Fahrpr. m. Vollverpf. RM. 24.—

Vierwaldstättersee

4 Tage, Karfreitag—Ostermontag, 19. bis 22. April 1935
1. Tag: Abfahrt 7 Uhr am Zepplinbus in Stuttgart über Tübingen, Bietigheim, Reutlingen, Rottweil, Schwemmingen, Dautenbach (Mittagsessen), Schaffhausen, Rheinfelden, Zürich, Luzern.
2. Tag: Abfahrt Luzern 9 Uhr zur Omnibusfahrt „Entlang dem Ufer des Vierwaldstättersees“ bis Flüelen. Besuch der Talskapelle, Axenstrasse, (Mittagsessen in Brunnen oder Flüelen). Rückfahrt über Arth, Goldau am Zuger See.
3. Tag: Zur freien Verfügung des Fahrteilnehmers unter Führung des Reiseleiters. Evtl. Bergfahrt auf den Pilatus oder Rigi oder Dampferfahrt auf dem Vierwaldstättersee. Besuch im Glöckliergarten, Besichtigung des Randgärtchens dortselbst zu ermäßigten Preisen für unsere Reisenden.
4. Tag: Luzern Abfahrt 7 Uhr über Zürich, Winterthur, Konstanz (Mittagsessen) Radolfzell, Sigmaringen, Reutlingen, Stuttgart.
Reisepaß erforderlich. — Die Verpflegung beginnt mit dem Mittagessen in Dautenbach und endet mit dem Mittagessen in Konstanz.

Fahrpr. RM. 17.—, Fahrpr. m. Vollverpf. RM. 42.—

Parsenn - Skigebiet

5 Tage, Gründonnerstag—Ostermontag, 18. b. 22. April 1935
Abfahrt am Gründonnerstag 12 Uhr am Zepplinbus in Stuttgart.
Rückfahrt am Ostermontag nachmittags gegen 4 Uhr von Küblis.
Fahrpreis bis Küblis RM. 15.— (Hin- und Rückfahrt)
Für gute und billige Unterkunft ist gesorgt. — Reisepaß erforderlich.

Wieder

WIEDERAUFBAU NACH 1945

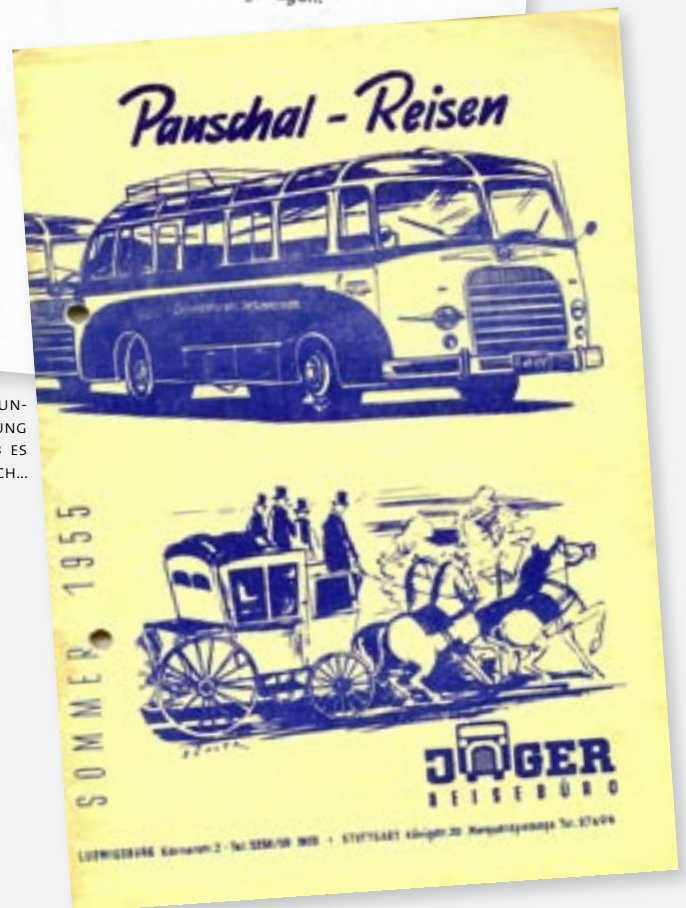
In den ersten Jahren nach dem Weltkrieg wurde der Reiseverkehr staatlich stark reglementiert. Materialmangel an Reifen sorgten dafür, dass jede Ausflugsfahrt von der entsprechenden Aufsichtsbehörde genehmigt werden musste. Genehmigungsfrei waren u.a. nur Fahrten von Sportvereinen zu Wettkämpfen. Ansonsten dienten alle Anstrengungen dem Ziel der möglichst raschen Wiederaufnahme und des Ausbaus der Linienverkehre zur Beförderung von Berufstätigen und Schülern. In einer vom Verkehrsministerium Württemberg-Baden im September 1948 in „stets widerruflicher Weise“ erteilten einstweiligen Erlaubnis im Rahmen der Auflockerung des Verbots des Gelegenheitsverkehrs wird der Betrieb des „beschränkten Mietwagenverkehrs“ nur unter gewissen Bedingungen erteilt. Diese Erlaubnis galt für die amerikanische, britische und französische Zone und es durften nur Gelegenheitsfahrten durchgeführt werden, für die vom Verkehrsministerium oder Straßenverkehrsamt Ausnahmebewilligungen erteilt worden sind. Die Genehmigung erstreckte sich auf 10 Omnibusse, die aber vorzugsweise im linienmäßigen Arbeiterberufsverkehr eingesetzt bleiben mussten und bei jeder Fahrt musste die besondere Fahrgenehmigung des Straßenverkehrsamts mitgeführt werden und war den überwachenden Polizeibeamten auf Verlangen vorzuzeigen. Ebenfalls eine besondere Ausnahmegenehmigung benötigte z.B. auch die Fahrt am 24./25. Dezember 1949 – im Auftrag des Württembergischen Roten Kreuzes – zur Abholung der Russlandheimkehrer in Ulm und Beförderung nach Stuttgart, Ludwigsburg und Marbach. Entsprechende Treibstoffgutscheine wurden nachgeliefert.

1950 wurde dann wieder ein Ferienreiseprogramm unter dem Namen Reisebüro Jäger aufgelegt. Aus der Einleitung zu diesem Programm ist zu erkennen, dass damals bereits ein großer Konkurrenzdruck auf dem Reisemarkt herrschte. So schrieb das Reisebüro Jäger damals:

„Es ist bekannt, dass unsere Sommerreisen die Reisen des guten Publikums sind. Unsere Preise sind lediglich auf unsere bekannt guten Leistungen ohne Rücksicht auf Konkurrenz-Preise aufgebaut. Wir verzichten gerne darauf, mit billigen Preisen auf Kosten unseres guten Rufes und auf Kosten der Unerfahrenheit und Vertrauensseligkeit unserer Reisetilnehmer irgendwelche Reisen anzubieten...“.



NICHT NUR EINE WUNDERSCÖNE ZEICHNUNG
- DIE OMNIBUSSE GAB ES
1951 TATSÄCHLICH...



...UND 1955 AUCH DIESEN KÄSSBOH-
RER-REISEBUS S10...

Wöchentliche Aufenthaltsreisen gab es in den Schwarzwald, an den Bodensee, ins Allgäu und nach Oberbayern - mit jeweils einer stattlichen Anzahl von Ferienorten; sogar die Nordseeinsel Borkum wurde angesteuert. Auslandsfahrten waren noch nicht im Angebot dieses Katalogs, da die Devisenfragen für Reisen in die Schweiz, Österreich und Italien sowie die Pass- und Visabestimmungen noch unklar waren. Erst nach Zuteilung eines Devisenkontingents konnten diese Reisen wieder ins Angebot aufgenommen werden.

Stark nachgefragt wurden die Reisebusse für „Schul-, Gesellschafts-, Vereins- und Betriebsausflüge“. Die damals neuzeitlichen „Aussichtswagen mit Schiebedach“ waren das gesuchteste Verkehrsmittel für dieses Klientel. „Bequem reisen in unseren modernen, schnittigen Wagen, das ist das A und O jeder Erholungsfahrt. Beschwingte Radio-Musik vermitteln die in unseren Wagen eingebauten Geräte und tragen so zur Unterhaltung während der Fahrt bei...“ heisst es in einer Imagebroschüre aus jenen Tagen.

raufbau nach 1945

LONDON

Paris

ROM

MALLORCA

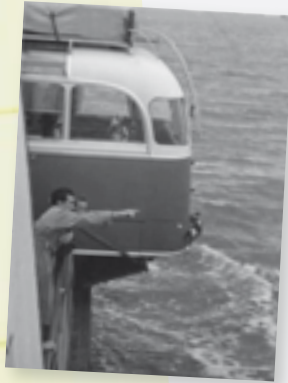
VENEDIG

Wien

STOCKHOLM

KOPENHAGEN

GARDA-SEE



DER AUFSCHWUNG

1952 mussten von den Reisegästen bei Pfingstreisen nach Zürich, Innsbruck und Meran sowie 9-tägigen Reise an den Gardasse und nach Venedig Beförderungssteuer sowie Pass- und Visagebühren erhoben werden. Immer mehr fanden nun auch wieder Gesellschaftsreisen nach Frankreich und in Spanien bis Andalusien ihren Weg. In Italien fuhr man bei der 12-tägigen Reise bis nach Pompeji und Neapel und die Reisegäste hatten sogar die Möglichkeit, die Insel Capri zu besuchen. Die Reise über Österreich ins damalige Jugoslawien mit Badeaufenthalt in Opatija und auf dem Rückweg am Wörther See fand großen Anklang.

Zum 30-jährigen Firmenjubiläum wurden 1956 dann sogar Busreisen nach Mallorca mit Badeaufenthalt angeboten. Die Reisekundschaft wollte die Schönheiten Europas kennenlernen. Gleichzeitig waren die Reisen zu den Erholungsaufenthalten sehr beliebt. Im Sommer ging es weiterhin nach Süddeutschland und ins benachbarte Tirol aber auch an die italienische Adria nach Milano Marittima, Riccione und Cattolica. Und der „Reiseschlager“ im Winter war die Fahrt zum Passo del Tonale ins Hotel Vittoria für „Erholungssuchende oder zünftige Wintersportler“ zum Preis von DM 115,- für 7 Tage mit Unterkunft im Hotel, 3 Mahlzeiten täglich, Kurabgabe, Heizungszuschlag, Bedienungsgelder, Buchungsgebühr und Gepäckversicherung. Aber auch die Winterreisen ins Kleinwalsertal und Tannheimer Tal sowie ins legendäre Kitzbühel fanden reissende Nachfrage.

Abfahrtstellen für die Reisen waren damals in Ludwigsburg am Wilhelmsbau und in Stuttgart in der Stefanstraße. Buchen konnte man in den Jäger-Reisebüros in der Ludwigsburger Körnerstr. 2 und in Stuttgart im Reisebüro in der Marquardpassage, Königstraße 20.

Durch die fortschreitende technische und qualitative Weiterentwicklung der Reisebusse konnten zwischenzeitlich viele Reiseziele schneller, bequem und sicher erreicht werden. Das umsichtige Jäger-Fahrpersonal mit so herausragenden Persönlichkeiten wie Alois Ebner, Otto Dannemann, Werner Tabbert und viele mehr waren ebenso Garant für den Erfolg der Reisen in der damaligen Zeit wie auch die sorgfältig ausgewählten Hotel- und Verpflegungsleistungen für unsere vielen Reisegäste.

Im Mai 1958 fand dann der Umzug des Ludwigsburger Jäger-Büros in die Myliusstraße 7 statt; zumindest in der selben Straße ist es auch heute noch beheimatet. Im gleichen Jahr gab es auch noch ein groß aufgelegtes Sonderprogramm. Die Weltausstellung in Brüssel mit seinem Atomium war damals Treffpunkt aller Völker.

NICHT ALLE REISEZIELE KONNTEN MIT Bussen PROBLEMLOS
ANGESTEUERT WERDEN!!

DIE EUROPÄISCHEN ZIELE WURDEN DURCH HAUPTSEHENS-
WÜRDIGKEITEN GEKENNZEICHNET: MEERJUNGFRAU IN
KOPENHAGEN, STEPANSDOM MIT PRATER IN WIEN, ST. PAULS
CATHEDRAL IN LONDON, ARC DE TRIOMPHE IN PARIS, DIE
ENGELSBURG IN ROM SOWIE DIE KATHEDRALE VON PALMA
AUF MALLORCA.



MITTE DER 50ER JAHRE BEKAMEN DIE REISEPROGRAMME
ETWAS MEHR PEP UND FARBE

Die 60er und 70er

DIE 60ER UND 70ER JAHRE

In der Wirtschaftswunderzeit wurden die Straßen immer besser, die Bevölkerung hatte mehr Geld für den privaten Konsum und der Drang zum Reisen war ungebremsbar, auch wenn der „Motorisierungsgrad“ der Bevölkerung deutlich zunahm. Die Nachfrage nach großen Busrundreisen in immer fernere Ziele stieg stark an. Dies erforderte schließlich den Aufbau einer eigenständigen Organisation und Verwaltung, um entsprechende Reisen ausarbeiten und organisieren zu können. Diese Tätigkeiten konnten nicht mehr – so nebenbei – im Reisebüro abgewickelt werden und Dank immer modernerer Kommunikationsmittel konnten auch Nachfragen und Angebote in vielen Ländern Europas problemlos eingeholt werden.



TITELBILDER DER REISEKATALOGE IM STETEN WANDEL

Auch die Qualitätsanforderungen an die eingesetzten Reisebusse nahm mehr und mehr zu. Während früher alle Busse sowohl für den Linien- als auch den Reiseverkehr geeignet sein mussten, so trat nun in den verschiedenen Einsatzgebieten eine Spezialisierung ein. Linienbusse wurden zu mehr „Massentransportmittel“ mit hoher Stehplatzkapazität und nur geringem Sitzplatzangebot, während Reisebusse möglichst viele bequeme Sitze und sonstige Komforteinrichtungen benötigten und ganz besonders mehr Stauraum für Gepäck. Reiseziele wie Skandinavien mit Nordkap oder Geirangerfjord, nach Spanien und Portugal, Italien mit Sizilien, England mit Schottland oder Irland, selbst Reisen nach Marokko, Ägypten und Israel sowie nach Moskau und Leningrad waren nun auf der Wunschliste der Reisegäste und konnten erfüllt werden.

Umfangreiche Reisekalender wurden Jahr für Jahr erstellt mit vielen landschaftlich schönen Kurzreisen und interessanten Städtereisen nach Paris, Wien, London, Rom, Prag, Budapest und selbstverständlich auch nach Berlin. Für den Urlaub mit dem Bus waren neben den traditionellen Feriengengebieten wie dem Allgäu und dem Salzkammergut, der Achensee und das Zillertal, die Urlaubsorte an der Costa Brava mit Lloret de Mar, der italienischen und jugoslawischen Adria mit Porec und Portoroz, sowie der ungarische Plattensee und die Sonnen- und Blumeninsel Ischia die angesagtesten Ziele.

Die Programme von Jäger gliederten sich nun in einen großen Jahreskatalog unter dem Titel „Spezial“, vierteljährlich erscheinende Ausgaben des Programms „Aktuell“ mit Kurz- und Mehrtagesreisen und einem mehrfach im Jahr erscheinenden Tagesfahrtenangebot mit dem Titel „Jäger-Reisepost“ im Volksmund schon jeher „Heftle“ genannt. Und dieses Heftle enthielt eine große Anzahl an Ganz- und Halbtagesfahrten, wie die legendären Tanzfahrten und die bis zum heutigen Tag angebotenen „gemütlichen Sonntagsfahrten“ mit Mittagessen und Vesper und selbstverständlich auch einem Stopp zum Kaffeetrinken am Nachmittag.



ECKE SOLITUDEALLEE/RUHRSTRASSE: IM EHEMALIGEN HOTEL GENUTZEN STOCKWERK ÜBER DER RASTSTÄTTE, AUTOWERKSTATT UND HAUSMEISTERWOHNUNG DER FAMILIE MAIWALD WURDE ANFANG DER 70ER JAHRE DIE TOURISTIKVERWALTUNG AUSGEÜBT.

ABFAHRTSKONTROLLE BEIM „STARWAGEN“
DER 60ER JAHRE: MANFRED EBNER UND
SEIN VETTER O 317 MIT BEQUEMSTER
BESTUHLUNG

2 LEIDER VIEL ZU FRÜH VERSTORBENEN
REISESPEZIALISTEN MAX DEUTSCHMANN
(LI.) UND „PEPPI“ MÜLLER (RE.):



60er 70er

Jäger-Reisebusse hatten nun Kühlschränke, WCs und Küchen und nach und nach auch Klimaanlage. Routinierte und souveräne Chauffeure wie Manfred Ebner, Hans Thieme, Werner Stremitzer, Willi Baumgartner und Max Deutschmann, stellvertretend für die sehr erfolgreichen Reisefahrer jener Zeit, konnten vielen Tausenden von Reisegästen die Schönheit Europas näherbringen. Jäger-Reisen - ganz einfach nett - war das Motto jener Zeit.

Aber nicht nur Busreisen sondern auch Flugreisen erfuhren eine immer stärker werdende Nachfrage. Um diese jederzeit befriedigen zu können, wurden die Reisebüros mit mehr Personal erweitert und zudem weitere Büros in Kornwestheim und Zuffenhausen eröffnet.

Noch eine kleine Anmerkung zu den frühen 70ern: Als in Deutschlands Fußball die Blütezeit für Borussia Mönchengladbach begann, spielte 07 Ludwigsburg in der damaligen Regionalliga Süd, heute vergleichbar mit der 2. Bundesliga. Zu den damaligen Auswärtsspielen in München's nagelneuem Olympiastadion oder aber auch auf Degerlochs Höhen bei den Stuttgart Kickers reisten Hunderte von Schlachtenbummlern aus Ludwigsburg mit Jäger-Bussen an. Die damaligen Buskarawanen in der Myliusstraße im gelbschwarzen Fahnenmeer sind heute noch vielen Teilnehmern im Gedächtnis.



JÄGERS „LÄNGSTER“ FAHRER IMMER IN DER ERSTEN REIHE - WIE AUCH SEIN MERCEDES O 302.



MITTE DER 80ER JAHRE LEBTEN ZEICHNUNGEN WIEDER AUF - UND DIE REISEBÜROS VERMITTELTEN NICHT NUR BUSREISEN SONDERN WAREN TOURISTISCHEN KOMPLETTANBIETERN GEWORDEN

DIE WEITERE ENTWICKLUNG BIS 2000

Die Aufenthaltsdauer der „Fernreisen“ in den 80er Jahren wurde immer länger. Die Reiseplanung war nun so ausgerichtet, dass möglichst viel Zeit blieb, um auch wichtige Sehenswürdigkeiten und antiker Stätten und Museen besuchen zu können.

Ein Auszug aus dem Reisekatalog von 1980 verdeutlicht dies:

- 21 Tage Spanien – Portugal
- 19 Tage Antikes Griechenland
- 18 Tage Zum Nordkap
- 18 Tage Moskau – Leningrad
- 16 Tage Ins Land der Pharaonen/Ägypten
- 16 Tage Italienrundfahrt mit Sizilien...

Viele Reisegäste „verpflanzten“ den größten Teil ihres Urlaubsbudgets mit der Teilnahme an hochwertigen Rundreisen.

Auch die Omnibusvermietung verzeichnete, neben den täglichen klassischen Fahrten, eine starke Zunahme von größeren Rundreisen zusammengehöriger Gruppen, wie z.B. Landsmannschaften, Lehrerkollegien oder einfach Jahrgangsausflüge und Vereinsreisen.

Und im Ferienzielreiseverkehr „donnerten“ an vielen Wochenenden allein 4 Busse mit rund 200 Personen zum Urlaub an die Costa Brava und viele davon ins bekannte „Stammhaus“ Hotel Maria del Mar in Lloret.

Weitere Reisebüros wurden eröffnet: in Bietigheim und Feuerbach wurden zusätzliche Geschäftsräume angemietet. Das Agenturnetz mit Jäger-Buchungstellen wurde systematisch ausgebaut und die Programmvietfalt noch um ein Sportangebot und ein Club-Reiseprogramm erweitert.

Einen schweren Rückschlag gab es im Jubiläumsjahr 1986. Das damalige Reiseprogramm enthielt viele Angebote in die Länder des damaligen Ostblocks. Die Reisen Ukraine – Kaukasus – Schwarzes Meer, Ungarn – UdSSR – Schweden, Budapest – Plattensee und viele andere mehr waren gut gebucht, mussten aber dann leider wegen der Reaktor-Katastrophe in Tschernobyl am 26. April 1986 abgesagt werden. Dieser Unglückstag und seine Schreckensmeldungen verunsicherten in diesem Jahr viele Reisewillige.

In den 90er Jahren spezialisierten sich die Reiseangebote weiter. Busreisen waren einfach etwas anderes wie Urlaubserholungsreisen. Wer mit dem Bus unterwegs war, wollte Land und Leute direkt kennenlernen und auch Gebiete entdecken, die mit dem Flugzeug nicht so ohne weiteres entdeckt werden konnten. Irland mit Wales, Nordkap nun mit den Lofoten, die große Türkei-Rundreise mit Istanbul, Pamukkale und Ephesus, das schottische Hochland, Tunesien, Sardinien und Korsika, aber auch die beliebten Deutschlandrundfahrten wurden mit den von der Gütegemeinschaft Buskomfort klassifizierten 3 und 4 Sterne-Reisebusse durchgeführt. Und als später auch noch ein 5-Sterne-Bus mit noch komfortablerem Sitzabstand klassifiziert werden konnte, war Jäger eines der Unternehmen, das auch seiner Kundschaft so ein hochwertiges Reisegefahr bieten wollte und konnte.

In diesen Jahren war auch ein Trend zu begleiteten Flugreisen erkennbar. Auch diesen Markt deckte das Jäger-Angebot entsprechend ab. Das Motto hieß zwischenzeitlich „JÄGER – Reisen mit netten Leuten“, stellte somit den Reisegast mehr und mehr in den Mittelpunkt und verfolgte bestimmte Themen und Inhalte, wie z.B. Musical-Reisen.

JÄGER

60

JAHRE REISEN MIT NETTEN LEUTEN.

1986 FEIERTE JÄGER SEIN 60-JÄHRIGES FIRMENJUBILÄUM MIT EINEM UMFANGREICHEN REISEKATALOG FÜR STÄDTE-, FERN- UND FERIENREISEN. SEHR BELIEBT WAREN AUCH DIE LIEBEVOLL AUSGEARBEITETEN UND ARRANGIERTEN TAGESAUSFLÜGE. UND INSBESONDERE WERNER TABBERT HATTE NICHT NUR SEINEN NEOPLAN-JETLINER IM GRIFF; SEINE KUNDSCHAFT FOLGTE IHM „AUF KOMMANDO“



80er

SPEZIAL



STÄDTEREISEN



FERIENREISEN



FERNREISEN



DAS NEUE VERWALTUNGSGEBÄUDE BIETET AUCH ENTSPRECHEND PLATZ FÜR DEN VERANSTALTERBEREICH, DIE REISEORGANISATION UND NATÜRLICH AUCH DIE BEWÄHRTEN MITARBEITER DER OMNIBUSVERMIETUNG.

DAS NEUE JAHRTAUSEND

Mit einer großen Anzahl von Sonderreisen wurde die Nacht des Jahrtausendwechsels in viele Ländern Europas und auf Flugreisen nach Übersee gefeiert.

Der Markt für Busreisen ist in den letzten Jahren aber schwieriger geworden. Angebote im Flugreisebereich mit einer immensen Anzahl von Anbietern macht dem Reiseverkehrsmittel auf der Straße vermehrt Konkurrenz. Schon Ende der 90er Jahre versuchte der Veranstalter Jäger in Kooperation mit anderen Busreiseveranstaltern als Partner gemeinsam eine bessere Auslastung bei den Reisen zu erreichen. Aber auch der Zusammenschluss unter dem Titel „Tip-Top-Reisen“ führte nicht zu dem entsprechenden Ziel. Der Markt an potentiellen Anbietern ist in den letzten Jahren zurückgegangen und es war nun die Aufgabe, für die potentielle Reisekundschaft eine verkleinertes aber dennoch „verfeinertes“ Angebot zu planen. Reisen in die Toskana zum Wandern, Schlemmen und zur Trüffelsuche sind der Ausdruck einer neuen Reiseart. Hochwertige Wellness-Hotels müssen genauso im Angebot sein wie der gemütliche Friesacherhof.

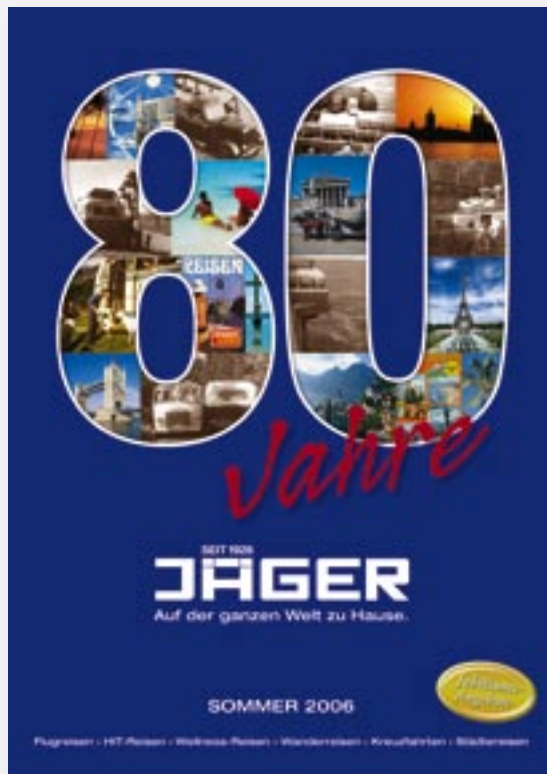


DAS „GELIFTETE“ HEFTLE - TAGESFAHRTEN DAS GANZE JAHR ÜBER...

Der notwendige Wandel ist in den letzten Jahren geglückt. Durch andere Buchungssysteme wurden klassische Reisebüros- mit Hauptaugenmerk auf Busreisen- überflüssig. Der Fuhrpark für den Reiseverkehr konnte verkleinert und gleichzeitig dafür höher qualifiziert werden. Durch die gute Kooperation mit Partnerunternehmen konnten Reisen ausgeschrieben und gemeinsam durchgeführt werden. Die Reisen mussten für den Fahrgast zwar mehr individuelle Spielräume geben, dennoch durfte aber der klassische Flair der Busreisens nicht verloren gehen: Ein guter Fahrer und eine gute Reiseleitung sind weiterhin für ein gutes „Klima“ an Bord verantwortlich. Es ist auch deren Aufgabe, die unterschiedlichsten Interessen und „Wehwehchen“ der Reisenden unter einen Hut zu bringen. Das stellt hohe Anforderungen an die Kompetenz des Personals von heute und morgen.

80 JAHRE JÄGER - DIE BREITE REISEPALETTE FÜR WUNDERSCHÖNE UND INTERESSANTE BUSRUNDREISEN WIRD IN DEN WINTER- UND SOMMERKATALOGEN DEM INTERESSIERTEN PUBLIKUM SCHMACKHAFT GEMACHT. UND BEI DER GROSSEN HAUSMESSE IM JANUAR 2006 KONNTEN

WIEDER TAUSENDE VON STAMMGÄSTEN UND FREUNDE DES HAUSES IM DRUCKFRISCHEN JAHRESKATALOG SCHMÖKERN UND SICH AUF DIE NÄCHSTE REISE FREUEN...



neue Fahrtausend



... VIELLEICHT IN EINEM DER IM APRIL ERWARTETEN SUPERMODERNEN NEUEN REISEBUSSE...

2006

UND WIE GEHT ES WEITER?

Ebenso wie die vergangenen 80 Jahre bleibt die immer ungewisse Zukunft spannend und bietet neue Herausforderungen. Im Mietomnibusverkehr ist durch die Bahn und ihre subventionierten Sonderangebote eine sehr harte Konkurrenz im Gruppengeschäft entstanden. Hier muss der Reisebus aber seine Vorteile in der Flexibilität und dem „gemeinsamen“ Reisen ausspielen.

Bei den Busreiseprogrammen werden die richtigen Ziele und gute Verpflegungsleistungen und erstklassige Hotelunterkünfte notwendig sein. Es wird – wie schon immer – Aufgabe des Unternehmens sein, das „Ohr am Puls der Zeit“ zu haben.

Der Vertrieb über Internet und Telefon – aber auch die persönliche Beratung in der Ludwigsburger Hauptverwaltung und den Reisebüros in Ludwigsburg und Stuttgart-Zuffenhausen – müssen immer auf der Höhe der Zeit sein.

Mit der Inbetriebnahme von 3 neuen hochmodernen Reisebussen setzen wir in 2006 zudem ein Zeichen für den Weg in eine weiterhin erfolgreiche Zukunft. Denn auch beim 100. Firmenjubiläum soll der Slogan von heute noch seine Gültigkeit besitzen:

JÄGER – AUF DER GANZEN WELT ZU HAUSE.



SEIT JAHREN BEWÄHRTE ANLAUFSTATIONEN FÜR REISEWILLIGE MENSCHEN: DAS JÄGER-REISEBÜRO IN DER LUDWIGSBURGER MYLIUSSTRASSE

Wie geht es weiter?



... UND DAS JÄGER-REISEBÜRO IN STUTTGART- ZUFFEN-
HAUSEN, ECKE UNTERLÄNDERSTRASSE/LUDWIGSBURGER-
STRASSE.

Die Unternehmerfamilie



FRITZ JÄGER

Der am 12. November 1892 in Mundelsheim geborene Kaufmann **Fritz Jäger** erkannte im Jahr 1926 die Chance und Notwendigkeit eines Betriebs von Omnibuslinien in Ludwigsburg und angrenzenden Nachbargemeinden. Eine hohe Investitionsbereitschaft – einhergehend mit großem persönlichen Risiko – zeichnete diesen Mann aus. Auf- und Ausbau des öffentlichen Verkehrs, trotz extremen wirtschaftlichen Schwierigkeiten und Firmenzusammenbrüchen in Zeiten der Weltwirtschaftskrise, hatten bei ihm höchste Priorität.

Er kam den Wünschen der breiten Masse nach einer bequemerer Art der Fortbewegung nach. Denn ein eigenes Fahrzeug zu besitzen, das war damals nur relativ wenigen Menschen möglich. Für die Mehrheit blieb es ein unerfüllbarer Traum. Zunächst jedenfalls.

Deshalb wurden auch seine Angebote, im Linienwie im Ausflugsverkehr, von vielen sehr geschätzt – dies nicht nur im damaligen Landkreis Ludwigsburg sondern im ganzen Einzugsbereich der Stadt Stuttgart. Und die ihm erteilte Genehmigung für den Ausflugsverkehr erlaubte es zudem, zur Bewältigung der starken Nachfrage, befreundete Unternehmen einzusetzen. Selbst in Kriegzeiten unternahm Fritz Jäger alles Erdenkliche, den Transport von Arbeitern und Beschäftigten sicherzustellen. Dies gelang ihm dank einer treuen Schar von Mitarbeitern, welche Tag und Nacht für die Aufrechterhaltung des Betriebs kämpften. Die Auflagen zu jener Zeit waren dabei für die Betreiber der Verkehre bereits sehr streng: Es ging immer um die Sicherheit der Fahrgäste – und diese konnten nur mit zuverlässigen Unternehmen gewährleistet werden. Für Glücksritter war da kein Platz. Seriosität war Voraussetzung.

Der Betrieb der LVL ruhte zu Ende des 2. Weltkriegs nur wenige Tage. Mit allen noch zur Verfügung stehenden Transportmitteln nahm Fritz Jäger bereits Ende Mai den Betrieb wieder auf. Anfang Juni 1945 beantragte er den Betrieb von Omnibuslinien auf seinen Namen, um einen gesetzmäßigen Bestand des Omnibuslinienverkehrs – insbesondere in Ludwigsburg – zu sichern. Den schwierigen Wiederaufbau von Verkehr und Betrieb konnte er zwar in die Wege leiten, aber leider nicht vollenden. Auf einer Geschäftsreise verunglückte Fritz Jäger 1946 tödlich.



ELSA JÄGER

Von nun an war es seine Ehegattin **Elsa Jäger**, welche schon in der Aufbauphase der LVL die Aufgaben in der Verwaltung mit großem Einsatz mitbegleitet hatte, und ihr Sohn, die die Weiterentwicklung des Unternehmens voranzutrieben. Der gerademals 17-jährige **Heinz Jäger** war unermüdlich damit beschäftigt den Betrieb in den schwierigen Kriegzeiten aufrechtzuhalten. Trotz immenser Schwierigkeiten bei Wiederaufbau und Währungsreform ließ er sich nicht beirren, die Verkehrsleistungen rasch auszubauen. Durch sein kaufmännisches Gespür erkannte er früh die Gesetzmäßigkeiten der Marktwirtschaft: Angebot regelt Nachfrage! Demzufolge unternahm er alles für hochwertige Angebote im „Nah- und Fernverkehr“ sowie der entsprechenden Vermarktung und Vertrieb.

Der Erwerb von weiteren Linien zur Abrundung eines einheitlichen und wirtschaftlichen Verkehrsnetzes, sowie der von ihm mit der Stadt Ludwigsburg geschlossene Vertrag über die Betriebsführung der Stadtlinien, war an Weitsicht zur damaligen Zeit nur sehr schwer zu beurteilen. Heute weiß man, dass seine klugen Entscheidungen der Grundstein für einen hochwertigen Ausbau des ÖPNV im gesamten Raum Ludwigsburg waren.

Familie Jäger

Seine Mutter unterstützte ihn in diesen schweren Zeiten mit Rat und Tat. Ihrer Ausstrahlung und Erfahrung, auch im Umgang mit den kommunalen Verwaltungen, war es nicht zuletzt zu verdanken, dass ein Umzug des Unternehmens aus der Innenstadt auf das Betriebsgelände Ecke Ruhrstrasse/Solitudeallee Anfang der 50er Jahre verwirklicht werden konnte. Dort konnte das Unternehmen sich nun in den nächsten Jahrzehnten weiterentwickeln. Elsa Jäger blieb „ihrer“ Alleenstraße 8 in der Ludwigsburger Innenstadt zeitlebens treu. Als anerkannte und sehr geachtete Bürgerin starb sie 1977 im Alter von 81 Jahren.



JENS JÄGER



HEINZ JÄGER

Viel zu früh verstarb Heinz Jäger 1985 an einer heimtückischen Krankheit nur wenige Tage nach seinem 56. Geburtstag. Von nun an musste Sohn [Jens Jäger](#) die Leitung des Unternehmens übernehmen. Er hatte juristisches und journalistisches Talent und war bei seinen Mitarbeitern von Anfang an sehr beliebt. Er setzte sich ebenfalls für einen kontinuierlichen Prozess der Erneuerung und Verfeinerung der Angebotspalette ein, welcher das Unternehmen seit Jahrzehnten auszeichnete.

Seine Mutter Almuth bot ihm jede Unterstützung bei der schweren und unerwarteten Aufgabenbewältigung. Unfassbar war dann für alle der plötzliche Tod von Jens im Frühjahr 1988 mit gerade mal 32 Jahren.

Heinz Jäger – ein ruhiger und ebenfalls sehr geschätzter Mann – entwickelte mit eigenen Ideen das Unternehmen über Jahrzehnte, in seinen unterschiedlichen Geschäftsfeldern, ständig weiter. Er achtete stets auf den guten Ruf des Hauses Jäger, auch als Synonym für Qualität in allen Ebenen. Schwierige Zeiten – wie Anfang der 70er Jahre mit dem Ruf nach Kommunalisierung des öffentlichen Verkehrs – meisterte er mit Weitsicht und den notwendigen flankierenden Maßnahmen wie Transparenz und unaufhaltsame Investitionen zur Sicherung der Angebotsqualität im Linien- und Reiseverkehr. In den darauffolgenden Jahren gewann das Unternehmen immer mehr an Größe. Seine Ehefrau Almuth stand ihm in all den Jahren immer treu zur Seite.

von 1926 – 2006

Almuth Jäger – leidgeprüft durch die Schicksalsschläge der vergangenen Jahre – nahm die Leitung des Unternehmens zielstrebig in die Hand. Als offener Mensch engagierte sie sich gesellschaftlich, pflegte insbesondere den Kooperationsgedanken mit befreundeten Unternehmen und sorgte entscheidend für eine reibungslose Übernahme des Gemeinschaftstarifs des Stuttgarter Verbunds im Jahr 1993. Unter ihrer Führung waren Qualitätsmanagement, die Pflege des Angebots und Investitionen in die Zukunft die oberste Maxime.



ALMUTH JÄGER

1995 dann das nahezu Unbegreifliche: im Alter von nur 58 Jahren stirbt auch Almuth Jäger plötzlich und unerwartet.



CHRISTIANE JÄGER

Christiane Jäger, Mutter von 2 Töchtern, übernimmt umgehend die Firmengeschicke und sorgt dafür, dass keinerlei Stillstand im Unternehmen aufkommt. Geprägt durch die Erziehung in einem Elternhaus, dass sich immer dem Dienst am Kunden verpflichtet sah, übernimmt sie auch die Verantwortung für die knapp 200 Mitarbeiter und den Fortbestand des Unternehmens.

Wirtschaftlichkeit, Qualitätssicherung und ständige Erneuerung des Angebots zur Erfüllung der vielfältigen Kundeninteressen zeichnen die Zeit seit 1995 aus. Durch ihre langjährigen Erfahrungen in den verschiedenen Unternehmensbereichen setzt sie gezielt neue Investitionen um: Moderne Kommunikationstechniken sowie Umbau und Erweiterung des Firmenareals mit umweltfreundlichen Technologien für zukunftsorientierte Dienstleistungen für die Bürger und Kunden.

Sie wird die schweren Aufgaben der Zukunft – gekennzeichnet durch anhaltende Wirtschaftsschwäche und dennoch hoher Erwartungshaltung der Kundschaft sowie Rechtsunsicherheit insbesondere in Fragen des Öffentlichen Verkehrs – lösen müssen und diese mit Unterstützung und entsprechender Einsatzbereitschaft von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern auch meistern.



Die Zukunft geht online

Die Zukunft



geht online



INTERNETAUFTRITT 2006