

Aufgeführt sind Schreiben von Kommunen (S. 1), Verkehrsunternehmen (S. 9) sowie Anregungen der Fraktionen (S. 10).

a) Kommunen (eingegangene Schreiben in alphabetischer Reihenfolge)

Nr.	Kommune	Anregung	Behandlung und Einbindung in den NVP-Entwurf
Aidlingen			
1	Aidlingen	Seit dem Schuljahr 2012/2013 gibt es in Grafenau eine Gemeinschaftsschule. Einige Schüler aus Aidlingen besuchen diese Schule. Die Kommune sieht die Notwendigkeit, eine Busverbindung dorthin einzurichten. Dies wurde mit dem Landratsamt und Regiobus Stuttgart erörtert: Im Fahrplan der Buslinie 763 wurde morgens um ca. 7.20 Uhr von Aidlingen nach Grafenau zur Gemeinschaftsschule eine Fahrt eingerichtet, nachmittags ist eine Rückfahrt gegen 15.15 Uhr vorgesehen.	Die Anforderungen an den Schülerverkehr werden vor Beginn jeden neuen Schuljahres und unabhängig vom NVP definiert. Dabei soll jeweils in Zusammenarbeit mit allen Beteiligten (Schulen, Kommunen, Landratsamt, ggf. VVS) ein angemessenes Fahrplanangebot geschaffen werden. Durch die Schaffung von Gemeinschaftsschulen wird es künftig zwangsläufig immer öfter auch zu einer Umstrukturierung des Linienangebots kommen.
Altdorf			
2	Altdorf	Wir bitten die Verbindung der Buslinie 752 von Ehningen nach Holzgerlingen über Hildrizhausen und Altdorf von Montag bis Freitag auch auf nach 18.38 Uhr (Abfahrtszeit in Ehningen) in den Abendstunden auszuweiten. Eine Ausweitung um 2 Stunden wäre angemessen, damit insbesondere der aus Stuttgart mit der S-Bahn-Linie 1 ankommende Berufs-, Studenten- und Freizeitverkehr bedient werden kann. Es gibt zahlreiche Fälle von Arbeitnehmern, die momentan noch mit dem Auto von Altdorf nach Ehningen und zurück fahren, weil es ihnen nicht immer möglich ist, abends die S-Bahn um 18.05 Uhr von Stuttgart nach Ehningen zu erreichen und sie nach 18.38 Uhr keine Busverbindung mehr von Ehningen nach Altdorf haben. Die abendliche Ausweitung der Linie 752 würde eine enorme Verbesserung bedeuten und die Attraktivität des ÖPNVs deutlich erhöhen.	Das für die Linie 752 geplante Angebot ist im NVP in Kapitel 6.3 („Liniensteckbriefe“) dargestellt. Demnach verfolgt der Landkreis montags bis freitags keine Ausweitung der nach Ehningen führenden Fahrten. Nach Ansicht des Landkreises könnte aber durch eine Neuverteilung der derzeit 21 Fahrtenpaare über den Tag hinweg die Weiterführung der Linie nach Ehningen in den Abendstunden verbessert werden. Dies soll vor der Erstellung der Vorabbekanntmachung geprüft werden. Der Landkreis weist darüber hinaus darauf hin, dass Fahrgäste der S-Bahn-Linie 1 auch nach 18:38 Uhr über Holzgerlingen nach Altdorf fahren können. Unabhängig davon soll es künftig auch samstags und sonntags Fahrten von Holzgerlingen über Altdorf nach Ehningen geben, was insbesondere mit der Erschließung des Westteils der Gemeinde Ehningen gerechtfertigt wird.
3	Altdorf	Im Zuge der Elektrifizierung und der Verdichtung des Taktes der Schönbuchbahn sollten die Zubringerbuslinien auf den verdichteten Takt (zumindest in der Hauptverkehrszeit) abgestimmt und ebenfalls verdichtet werden. Der bisherige Studententakt sollte zumindest auf einen Halbstundentakt ausgeweitet werden.	Das für die Zubringerlinien der Linie R72 (Linien 752 und 756) geplante Angebot ist im NVP in Kapitel 6.3 („Liniensteckbriefe“) dargestellt. Für die Linien 752 und 756 sind im Zulauf auf Holzgerlingen keine zusätzlichen Fahrten geplant. Schließlich erfüllen beide Linien die Kriterien der Mindestbedienung des

			Landkreises.
Böblingen / Sindelfingen			
4	Böblingen / Sindelfingen	Die Städte Böblingen und Sindelfingen begrüßen die Fortschreibung des NVPs. Mit Blick auf die Laufzeiten der aktuell bestehenden Verträge sollten im NVP so schnell wie möglich die präzisierten Inhalte aufgenommen werden. Die Städte Böblingen und Sindelfingen sind jedoch nicht bereit, den vom Landratsamt vorgeschlagenen Zeitplan und die Abfolge von Schritten zu akzeptieren (siehe Schreiben von Frau Bürgermeisterin Kraayvanger vom 13.12.2011). Das Besondere beim Stadtverkehr Böblingen/Sindelfingen ist, dass der bisherige NVP wegen der unklaren Abgrenzung zwischen den Verantwortlichkeiten des Landratsamts als Aufgabenträger einerseits und der beiden Kommunen als freiwillige Förderer andererseits keine Zieldefinitionen enthält. Diese Zielwerte müssen zuerst zusammen entwickelt werden. Insoweit sehen sich die Städte Böblingen und Sindelfingen weder in der Lage, auf Basis der bestehenden Verkehrsleistungen zu prüfen, ob Veränderungen gewünscht werden, noch, die Prüfungsergebnisse kurzfristig in das NVP-Aufstellungsverfahren einzuspeisen. Die Grundlagen hierfür müssen zunächst geschaffen werden. Der Landkreis soll eine Aussage zur Abgrenzung des Gesamtangebots in einen vom Landkreis finanzierten Bedienungsstandard und einen kommunal gewünschten und zu finanzierenden Bedienungsstandard machen. Dies wäre die Voraussetzung für Böblingen und Sindelfingen, eigenständig am Angebot des Stadtverkehrs zu arbeiten und dabei die (finanziellen) Folgen von Planungen im Vorfeld abschätzen zu können. Dies wiederum ist die Voraussetzung, um die vom Landkreis erwünschten Inhalte des NVPs zu erarbeiten und in das Verfahren einzubringen. Deshalb ist es für Böblingen und Sindelfingen notwendig, dass gemeinsam auf Basis des heute bestehenden ÖPNV-Angebots des Stadtverkehrs Böblingen/Sindelfingen diese Grundlage erst einmal erarbeitet wird und man zu einer Einigung kommt. Solange dies nicht der Fall ist, können sich Böblingen und Sindelfingen am NVP-Verfahren nicht beteiligen. Dass die Kommunen auch zu einem späteren Zeitpunkt – im Rahmen der förmlichen Anhörung – noch beteiligt werden, wird zur	Inzwischen fanden mehrere Gespräche zwischen dem Landratsamt Böblingen und den Städten Böblingen und Sindelfingen bezüglich der angesprochenen Punkte statt, in denen die angesprochenen Punkte behandelt wurden.

**Vorab eingeholte Anregungen und Hinweise
zur 2. Fortschreibung des Nahverkehrsplans des Landkreises Böblingen**

**Anlage 2
zu KT-DS 007/2014**

		Kenntnis genommen. Dies kann jedoch eine partnerschaftliche Zusammenarbeit zur Festlegung von Inhalten in Bezug auf den Stadtverkehr Böblingen/Sindelfingen nicht ersetzen, terminliche Vorstellungen inbegriffen. Die Abgrenzung der Zuständigkeit von Landkreis und den beiden Kommunen wird noch einige Zeit in Anspruch nehmen. Erst danach werden die beiden Städte konzeptionell planen. Das Landratsamt möge die zeitliche Komponente des dargestellten Prozesses angemessen berücksichtigen.	
Bondorf			
5	Bondorf	Die Gemeinde Bondorf möchte am derzeitigen Bedienungsstandard festhalten.	Es wird davon ausgegangen, dass das gegenwärtige sehr gute ÖPNV-Angebot für Bondorf erhalten werden kann.
6	Bondorf	Die im aktuell gültigen NVP auf den Seiten 98 und 99 enthaltenen Aussagen sollen weiterhin gelten.	Der Landkreis steht nach wie vor zu den im 2. NVP gemachten Aussagen. Allerdings soll die Busverbindung von Bondorf nach Mötzingenpunktuell ausgebaut werden (siehe Kapitel 6.3; Linie 778).
7	Bondorf	Das P+R-Parkhaus beim Bahnhof ist mittlerweile fertig gestellt und in Betrieb. Somit stehen am Bahnhof 266 Stellplätze für Bahnkunden zur Verfügung.	Die letzte VVS-Erhebung vom Juni 2013 ergab für Bondorf eine Stellplatzzahl von 261 (siehe Anlage 2.4).
Deckenpfronn			
8	Deckenpfronn	Wie bereits im letzten Nahverkehrsplan aus dem Jahr 2009 beschrieben, ist es aus Gemeindesicht weiterhin erforderlich, die Haltestelle Brühlstraße an die Linie 773 (Calw - Herrenberg) anzubinden. Für die Einwohner des südöstlichen Ortes beträgt die fußläufige Strecke bis zu nächsten Haltestelle am Rathaus mehr als 1 km. In der Folge des Inkrafttretens des NVPs wurde gemeinsam mit der Firma Däuble ein Konzept zur Anbindung dieser Haltestelle erarbeitet. Die Strecke sollte über die K 1075 führen, scheiterte letztendlich aber an den zu hohen zusätzlichen Kosten, die keiner (LRA, VVS, Gemeinde) zu tragen bereit war. Die Gemeinde ließ mehrere Planungen zu einer Wendemöglichkeit am Ortseingang (Nähe Haltestelle Brühlstraße) erstellen. Es wurde jedoch keine finanzierbare Möglichkeit gefunden.	Landkreis und VVS nehmen dies bedauernd zur Kenntnis. Aus Fahrgastsicht wäre eine Andienung der Haltestelle „Brühlstraße“ durch die Linien 773 wünschenswert. Sofern künftig eine Lösung für eine Wendemöglichkeit der in Deckenpfronn endenden Busse an der Brühlstraße gefunden wird und die Bedienung dieser Haltestelle keine sprungfixen Kosten (zusätzlicher Umlauf) erfordert, ist der Landkreis aber bereit, die zusätzlichen Betriebskosten zu übernehmen.
9	Deckenpfronn	Die zweite Buslinie, die Deckenpfronn betrifft, ist die Linie 759 , die bisher von der Firma Rübenacker/Nagoldtalreisen betrieben wurde. Die Nachfolgefirma VBN betreibt die Linie weiter. Seit Jahren gab es mit dieser Linie Probleme. Die eingesetzten Busse entsprachen nicht dem heutigen Standard. Die Linie war häufig unpünktlich, teilweise	Das Unternehmen VBN hat die Linie 759 übernommen. Damit konnte sowohl die Zuverlässigkeit der Bedienung als auch der Standard der eingesetzten Busse verbessert werden.

**Vorab eingeholte Anregungen und Hinweise
zur 2. Fortschreibung des Nahverkehrsplans des Landkreises Böblingen**

**Anlage 2
zu KT-DS 007/2014**

		fielen Kurse ganz aus und die Verknüpfung mit der S-Bahn am Bahnhof Gärtringen funktionierte oft nicht. Ob sich dies zukünftig ändern wird, bleibt abzuwarten. Bereits heute nutzen viele Pendler zur S-Bahn verstärkt die Linie 773 nach Herrenberg, obwohl dies der längere und durch die Zonentarife teurere Weg ist.	
10	Deckenpfronn	Verbesserungsvorschläge: 1.) Die Strecke Deckenpfronn - Gärtringen wird der Linie 773 zugeschlagen, so dass der Busverkehr von Herrenberg über Deckenpfronn nach Gärtringen und von Gärtringen über Deckenpfronn nach Calw führt (ebenso in gegengesetzter Richtung). Die Linie 759 könnte in Deckenpfronn enden. Mit dieser Lösung könnte sowohl die Bushaltestelle Brühlstraße angebunden werden, als auch eine gut abgestimmte und pünktliche Fahrt nach Gärtringen garantiert werden. 2.) Die Linie 759 fährt zukünftig über Deckenpfronn nach Calw statt nach Gärtringen. Die Linie 773 nach Gärtringen, statt nach Calw. Deckenpfronn könnte der Umsteigeknoten für die aus dem Schwarzwald kommenden, in den Ballungsraum Böblingen fahrenden Fahrgäste sein. Diese Variante hätte die gleichen Vorteile wie die erstgenannte. Zusätzlich wären die Zuständigkeiten der beiden Kreise Böblingen und Calw besser abgegrenzt. Ein Nachteil für beide Varianten wäre es jedoch für die aus dem Schwarzwald ankommenden Fahrgäste, die dann in Deckenpfronn umsteigen müssten. Grundsätzlich und sollte es auf andere Weise gelingen, ist die Haltestelle Brühlstraße an die Linie 773 anzubinden.	Was die Einrichtung der Haltestelle „Brühlstraße“ angeht, siehe Spalte 3 von Nr. 8. Die genannten Vorschläge für Linienwegänderungen der Linien 773 und 759 lehnt der Landkreis ab. Schließlich ist eine Brechung der aus dem Landkreis Calw kommenden Verkehre in Deckenpfronn verkehrlich nicht sinnvoll, zumal auch Fahrgäste aus dem Landkreis Böblingen mit Fahrziel in den Räumen Calw und Wildberg in Deckenpfronn von Bus zu Bus umsteigen müssten. Dagegen ist die von der Gemeinde Deckenpfronn gewünschte Relation Gärtringen-Deckenpfronn-Herrenberg für Durchfahrer von Endstelle zu Endstelle aufgrund der schnelleren und direkteren S-Bahn nicht attraktiv.
11	Deckenpfronn	Es besteht der Wunsch, die Zonentrennung, die die Fahrt von Stuttgart oder Böblingen über Herrenberg nach Deckenpfronn verteuert, abzuschaffen. Hierzu wurden bereits in früheren Jahren, zuletzt Juli 2011 Vorstöße und Anfragen der Gemeinde beim VVS gestartet, die bisher aber erfolglos blieben. Sollte dieser Zustand dauerhaft weiterbestehen, bleibt eine permanente Unzufriedenheit mit dem ÖPNV in der Bevölkerung sowie eine objektive Ungerechtigkeit bei der Tarifabgrenzung bestehen.	Der VVS-Tarif folgt dem Prinzip der Tarifgerechtigkeit. Änderungen im Tarifgefüge (wie vorgeschlagen) hätten auch entsprechende Anpassungen in anderen Bereichen zur Folge. Diese würden zu nicht verantwortbaren VVS-Mindereinnahmen führen.
Ehningen			
12	Ehningen	Die Gemeinde Ehningen hat den Beschluss des Umwelt- und Verkehrsausschusses des Kreistags vom 09.07.2012 zur Kenntnis	Seit der Inbetriebnahme der S-Bahn-Linie S60 zwischen Maichingen und Renningen im Dezember 2012 werden mit der

	genommen, nach dem trotz Einführung der Linie S 60 nach Renningen ein paralleler Busverkehr kostenneutral eingerichtet werden soll. Analog dieses Beschlusses wünscht der Ehninger Gemeinderat ebenfalls eine Optimierung des Busverkehrs in Ehningen. Dies wäre auch in enger Abstimmung mit den Gemeinden Gärtringen und Nufringen vorstellbar. Die Kommune hatte sich mit dieser Thematik bereits im Jahr 2008 beschäftigt und vom RBS Regionalbus Stuttgart ein Angebot zur Einrichtung einer neuen Busverbindung Bahnhof-Ehningen Süd (Linie 752A) erhalten. Durch die Verlagerung der Deutschlandzentrale von IBM nach Ehningen und den damit verbundenen 2.000 zusätzlichen Arbeitsplätzen, ist aus Gemeindesicht eine Anpassung des ÖPNV zwingend erforderlich. Von der S-Bahn-Station „Ehningen“ aus ist die IBM-Zentrale nicht unmittelbar fußläufig erreichbar; die vorhandene Buslinie 752 Holzgerlingen -Ehningen kann den Anforderungen als S-Bahn-Zubringer für Mitarbeiter der IBM-Zentrale nur in sehr begrenztem Umfang Rechnung tragen. Die neue Linie (L. 752A) ist als Ringverkehr im Einrichtungsbetrieb vorgesehen und könnte gleichzeitig den östlichen Bereich von Ehningen erschließen und abdecken. Als Betriebszeit wird Montag bis Samstag zwischen 6.00 und 20.00 Uhr vorgeschlagen; die Bedienung sollte alle 30 Minuten erfolgen. Im Berufsverkehr (während des 15-Minuten-Takts der S-Bahn) sollten zusätzliche Fahrten angeboten werden. Zusammen mit der Linie 752, welche unverändert bliebe und den westlichen Teil von Ehningen bedienen würde, wären mit der Linie 752A alle Siedlungsbereiche in Ehningen komplett durch den ÖPNV erschlossen, analog der Regelung in Magstadt. Das Wohngebiet Herdstelle würde über eine Haltestelle an der K 1077 peripher erreicht. Alternativ wurde im Gemeinderat in Ehningen auch diskutiert, die Linie 752 A (anstatt über Böblinger und Königstraße) über die alte Bushaltestelle an der K 1077 über die Waldstraße einfahren zu lassen und damit den Gewerbeschwerpunkt im Osten von Ehningen (Wölco, Schaub u. a.) anzufahren. Im Rahmen der Fortschreibung besteht weiterer Klärungsbedarf auch mit den Nachbarkommunen Gärtringen und Nufringen. Diese Themen könnten bei einem gemeinsamen Gesprächstermin in Ehningen mit allen Beteiligten diskutiert werden.	auf diesem Linienabschnitt nicht mehr benötigten Busbetriebsleistungen der ehemaligen Regiobus-Linie 757 die abseits der S-Bahn-Trasse gelegenen Siedlungsbereiche der Orte Magstadt und Maichingen an die neue S-Bahn-Linie angebunden. es entstand ein Zu-/Abbringerverkehr zur / von der S60. Das für die Linie 752 geplante Angebot ist im NVP in Kapitel 6.3 („Liniensteckbriefe“) dargestellt. Demnach ist eine Angebotsverbesserung für die Gemeinde Ehningen geplant, wovon besonders die im Verlauf der L. 752 gelegenen Siedlungsbereiche im Süden und Westen von Ehningen profitieren. Das Gebiet Herdstelle soll dagegen über eine neue Linie 735 montags bis freitags mit den Bahnhöfen von Böblingen und Ehningen verbunden werden (siehe Kapitel 6.3).
--	--	--

Vorab eingeholte Anregungen und Hinweise zur 2. Fortschreibung des Nahverkehrsplans des Landkreises Böblingen	Anlage 2 zu KT-DS 007/2014
--	---------------------------------------

13	Ehningen	Es wurde vorgeschlagen, einen möglichen Bus-Parallelverkehr zur S-Bahn zwischen Ehningen und Böblingen für Schüler zu prüfen.	Wie bereits erwähnt, soll montags bis freitags eine neue Buslinie von Ehningen nach Böblingen eingerichtet werden (siehe Kapitel 6.3).
14	Ehningen	Eine wünschenswerte Angebotsverbesserung wäre die Ausweitung der Abfahrtszeiten der Buslinie 752 (Ehningen – Holzgerlingen) um zwei Stunden abends über 18.38 Uhr hinaus. Um den letzten Bus der Linie 752 zu erreichen und um nach Altdorf, Hildrizhausen und Holzgerlingen zu kommen, muss derzeit die S 1 um 18.05 Uhr ab Stuttgart Hauptbahnhof erreicht werden. Dies ist für viele Arbeitnehmer oder Tagesausflügler zu früh. Mit den beiden Nachbarkommunen ist dies abgestimmt. Die Gemeinden Hildrizhausen und Altdorf unterstützen diese Anregung.	Das für die Linie 752 geplante Angebot ist im NVP in Kapitel 6.3 („Liniensteckbriefe“) dargestellt. Demnach verfolgt der Landkreis montags bis freitags keine Ausweitung der nach Ehningen führenden Fahrten. Nach Ansicht des Landkreises könnte aber durch eine Neuverteilung der derzeit 21 Fahrtenpaare über den Tag hinweg die Weiterführung der Linie nach Ehningen in den Abendstunden verbessert werden. Dies soll vor der Erstellung der Vorabbekanntmachung geprüft werden. Der Landkreis weist darüber hinaus darauf hin, dass Fahrgäste der S-Bahn-Linie 1 auch nach 18:38 Uhr über Holzgerlingen nach Altdorf fahren können. Unabhängig davon soll es künftig auch samstags und sonntags Fahrten von Holzgerlingen über Altdorf nach Ehningen geben, was insbesondere mit der Erschließung des Westteils der Gemeinde Ehningen gerechtfertigt wird.
15	Ehningen	Darüber hinaus ist die Gemeinde Ehningen daran interessiert, wie die Nachbarkommune Gärtringen und die Gemeinde Nufringen, den Zubringerverkehr zur S-Bahn zu optimieren. Es besteht großes Interesse an einer für die Gemeinde Ehningen kostenneutralen Linie Ehningen – Gärtringen – Rohrau – Nufringen mit einer deutlichen Verbesserung der bisher nur unzureichend gelösten Einbindung weiter von der S-Bahn entfernter Wohn- und Gewerbegebiete (wie z. B. in Ehningen das Wohngebiet Herdstelle oder der Gewerbeschwerpunkt Bernrain).	Eine Angebotsverbesserung auf der Linie 752 für die Gemeinde Ehningen ist geplant. Hiervon profitieren besonders die im Verlauf der L. 752 gelegenen Siedlungsbereiche im Süden und Westen von Ehningen. Das Gebiet Herdstelle soll künftig von der Linie 735 (siehe oben) angefahren werden.
Gärtringen			
16	Gärtringen	Bereits seit längerer Zeit überlegen die Gemeinden Gärtringen und Nufringen eine Optimierung des Zubringerverkehrs zur S-Bahn. Auch die Gemeinde Ehningen wurde bei der Gemeindeverwaltung Gärtringen vorstellig, um eventuell mit einer Linie Ehningen – Gärtringen – Rohrau – Nufringen eine eventuelle deutliche Verbesserung der bisher nur unzureichend gelösten Zubringung weiter von der S-Bahn entfernter Wohn- und Gewerbegebieten erreichen zu können. Eine detaillierte Ausarbeitung ist der Gemeinde in der Kürze der Zeit leider nicht möglich, sie würde aber über den VVS-Verkehrsplaner in Zusammenarbeit mit dem Landkreis und den betroffenen Gemeinden nach der Sommerpause 2012 gerne eine entsprechende Linienkonzeption besprechen. Insoweit regt die	Die Planungen einer Innerorterschließung durch eine überörtliche Busverbindung, wie sie als Ortsbus Nufringen/ Gärtringen im 2. NVP zur Prüfung empfohlen wird, ruht, seit die Gemeinde Gärtringen ihre Planungen nicht mehr weiterverfolgt. Um das zwischen Gärtringen und Nufringen gelegene Gewerbegebiet besser zu erschließen, soll die Linie 753 (Gärtringen-Rohrau) allerdings teilweise über das Nufringer Gewerbegebiet geführt werden (siehe Kapitel 6.3 „Liniensteckbriefe“). Darüber hinaus sind die größten Teile von Gärtringen (auch unter Berücksichtigung der Linie 759) erschlossen, sodass das Erfordernis für einen Ortsverkehr nicht als zwingend angesehen wird.

		Gemeinde Gärtringen im Rahmen der Beteiligung zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans des Landkreises Böblingen an, die Möglichkeiten zur Verbesserung des Zubringerverkehrs zur S-Bahn unter Einrichtung eines Ringverkehrs auf einer Linie Ehningen – Gärtringen – Rohrau – Nufringen zu prüfen.	
Gäufelden			
17	Gäufelden	Es sind keine (umfangreichen) Änderungen im Verkehrsangebot geplant.	Bei Fortschreibung des NVPs ist aus Sicht von Gäufelden keine Änderung zu berücksichtigen.
Grafenau			
18	Grafenau	Die Gemeinde erinnert an die Bedienungshäufigkeit von Grafenau, die im Vergleich zu anderen vergleichbaren Gemeinden nicht in vollem Umfang erfüllt wird. In der Zwischenzeit haben sich auch gewisse Schwierigkeiten ergeben bei der Anbindung des Wohngebiets Kapellenberg.	Die Bedienungshäufigkeit wurde im NVP im Rahmen der Angebotsanalyse geprüft. In die Betrachtung gingen dabei sowohl Fahrten in Richtung Maichingen als auch in Richtung Böblingen. Zwar wurde dabei unter der Woche kein Defizit festgestellt, doch strebt der Landkreis eine Umverteilung der Fahrten an: Künftig sollen gemäß der Fahrgastorientierung mehr Busse direkt nach Böblingen und als Ausgleich etwas weniger Busse nach Maichingen eingesetzt werden. Eine Verbesserung der Erschließung der Kapellenbergstraße mittels einer Schleifenfahrt auf einer der vorhandenen Buslinien kann jedoch aus betrieblicher Sicht (Fahrzeitverlängerung) nach wie vor nicht empfohlen werden. Zudem lässt auch die Bebauungsstruktur keine für eine weitergehende Erschließung ausreichende Nachfrage erwarten. Den dortigen Bewohnern muss auch künftig ein etwas längerer Fußweg zur Haltestelle „Kapellenberg“ zugemutet werden.
19	Grafenau	Es wird darauf verwiesen, dass sich durch die Einführung der Gemeinschaftsschule sowie die Weiterentwicklung des Gewerbegebiets Röte in Grafenau Veränderungen ergeben haben und Veränderungen vollziehen, die eine bessere Andienung der Schule Döffingen sowie des Gewerbegebiets in den Morgenstunden erfordern. Insbesondere die Schule Döffingen wird seit dem Schuljahr 2012/2013 zum einen von Schülern aus Aidlingen sowie aus Maichingen besucht werden. Dem gegenüber sind teilweise Linien entfallen (7.15 Uhr Maichingen – Döffingen), obwohl damit zu rechnen ist, dass auch über das nächste Schuljahr hinaus die Nachfrage nach dem Schulangebot der Gemeinschaftsschule hier in Döffingen zunehmen wird. Es wird festgestellt, dass es für Grafenau äußerst schwierig ist, vorherzusagen, welche Veränderungen sich hinsichtlich der Notwendigkeit von Busverbindungen in den	Die Anforderungen an den Schülerverkehr werden vor Beginn jeden neuen Schuljahres und unabhängig vom NVP definiert. Dabei soll jeweils in Zusammenarbeit mit allen Beteiligten (Schulen, Kommunen, Landratsamt, ggf. VVS) ein angemessenes Fahrplanangebot geschaffen werden. Durch die Schaffung von Gemeinschaftsschulen wird es künftig zwangsläufig immer öfter auch zu einer Umstrukturierung des Linienangebots kommen.

		kommenden Jahren ergeben werden. Eine Frage nach der Flexibilisierung des Konzepts stellt sich umso mehr, als bei der Informationsveranstaltung am 16.04.2012 im Landratsamt Böblingen angesprochen wurde, dass der Nahverkehrsplan verbindlich zu definieren ist. (KT-Drucksache Nr. 209/2011 vom 24.11.2011, Seite 3). Gerade Gemeinden, die nur eine Busanbindung im Nahverkehrsbereich besitzen, sind auf einen veränderbaren und auf die Nachfrage der Fahrgäste abgestimmten Fahrplan angewiesen. Da bisher keine konkreteren Aussagen zum Plankonzept des Nahverkehrsplans vorliegen, muss Grafenau bei diesen grundsätzlichen Positionen verbleiben.	
Herrenberg			
20	Herrenberg	Das Wegeleitsystem zwischen dem Bahnhof und den Busbahnhöfen sollte verbessert werden.	Inzwischen wurde die Ausschilderung erneuert und übersichtlicher gestaltet.
21	Herrenberg	Die S-Bahn S1 ist häufig in Richtung Herrenberg verspätet. Damit verbunden sind Schwierigkeiten beim Umstieg zwischen S-Bahn und anderen Verkehrsmitteln. Es wird gebeten, Optimierungen zu prüfen. Zwischen Ammertalbahn und S-Bahn scheint es (dadurch) ebenfalls Verspätungsprobleme zu geben.	Die Probleme beim Umstieg zwischen Ammertalbahn und der S1 am Bahnhof Herrenberg sind – wie dargestellt - i. d. R. auf verspätete S-Bahn-Fahrten zurückzuführen. Die Aufgabenträgerschaft für die S-Bahn hat der Verband Region Stuttgart inne.
22	Herrenberg	Für das Industriegebiet Gültstein (Holzsteig) werden weitere Busfrühverbindungen angeregt.	Mit dem vorhandenen Fahrplanangebot (L. 791, L. 794) ist das Gebiet Holzsteig bereits um 6:00 Uhr morgens erreichbar, was für ein Gewerbegebiet als ausreichend angesehen werden kann. Auch die Taktung – es wird im morgendlichen Berufsverkehr mindestens halbstündlich gefahren – erscheint nicht unangemessen.
23	Herrenberg	Das Fahrplanangebot zu den Teilorten sollte regelmäßig bis 0.00 Uhr bestehen bleiben. Für die Teilorte wird tagsüber ein 30- bzw. 20-Minutentakt angeregt.	Ein 20-Minuten-Takt in Herrenberg, wo die S-Bahnen entweder im 30- oder 15-Minuten-Takt fahren, erscheint wenig sinnvoll. Bezüglich der Bedienungshäufigkeit unterscheidet der Landkreis zudem nach Achsen. Der höchste Bedarf wird für die Teilorte Affstätt, Kuppigen und Oberjesingen gesehen, für die der Landkreis künftig zusätzliche Fahrten (siehe Kapitel 6.3 „Liniensteckbriefe“) finanzieren wird. Nach Ansicht des Landkreises entspricht auf dieser Achse das Angebot den Wünschen der Stadt Herrenberg. Zählt man in Gültstein sowohl die Fahrten der Ammertalbahn als auch der Buslinien 791 und 794, so ergibt sich auch dort ein den Wünschen der Großen Kreisstadt Herrenberg entsprechendes Angebot. Für die Teilorte Kayh, Mönchberg und Haslach sieht der Landkreis allerdings ein (teilweise geringfügig) niedrigeres

			Angebot vor, was an der Siedlungsstruktur und der Fahrgastnachfrage der tangierten Achsen liegt.
24	Herrenberg	Die Ammertalbahn sollte aus Richtung Tübingen früher mit dem 30-Minutentakt am Samstagmorgen beginnen, um den Bedarf von Frühbeschäftigten abzudecken.	Der Stunden-Takt zwischen Tübingen und Herrenberg am frühen Samstagmorgen wird als ausreichend erachtet.

b) Verkehrsunternehmen (eingegangene Schreiben in alphabetischer Reihenfolge)

Nr.	Unternehmen	Anregung	Behandlung und Einbindung in den NVP-Entwurf
Hassler			
1	Hassler	Die Fa. Hassler teilt die Meinung der Kreisverwaltung, dass der ÖPNV-Bedienungsstandard im Nahverkehr (Stand 2009) insgesamt sehr hoch ist. Allerdings sei dieser für bestimmte Nutzergruppen noch nicht optimal verteilt. Aus Sicht der Fa. Hassler ist unter dem Aspekt der Gleichbehandlung und Akzeptanz des ÖPNV die Anbindung der Kreismunicipalitäten an die S-Bahn noch zu verbessern. Der Kreislauf Angebot – Nachfrage oder Nachfrage – Angebot ist neu zu bewerten, wenn man das Ziel verfolgt, das Fahrgastpotential zu erhöhen und den Individualverkehr zu mindern. • Im Rahmen der Anpassung des Busverkehrs an die S60-Inbetriebnahme wurde der Fahrplan der Linie 748/749 auf die Fahrzeiten der S-Bahn-Linie S60 angepasst. • Fahrten nach Böblingen und Sindelfingen wurden gestrichen. • Das Angebot an Samstagen sowie an Sonn- und Feiertagen wurde ausgedünnt bzw. eingestellt. • Alternativ wurde ein Ruftaxi eingerichtet. Die mangelnde Inanspruchnahme des Ruftaxis am Wochenende darf nicht zu der Interpretation führen, dass es an einem Fahrgastpotential mangelt. Viele Betroffene ziehen den Individualverkehr der Ruftaxilösung vor. Dies ist nicht das Ziel im ÖPNV. • Die Gemeinde Magstadt hat trotz eigenem S-Bahn-Anschluss ab Dezember 2012 eine wesentlich dichtere Busanbindung in das Stadtgebiet Böblingen, Sindelfingen und Maichingen. Dies stellt eine Ungleichbehandlung für den Bereich Grafenau/Schafhausen	Der Landkreis teilt die Ansicht der Fa. Hassler, dass das im Landkreis Böblingen insgesamt ein sehr gutes ÖPNV-Angebot vorhanden ist. Im Zuge der Inbetriebnahme der S-Bahn-Linie S60 wurde das Busnetz im Umfeld der S60 in Zusammenarbeit mit dem VVS zu einem Zubringernetz umgestaltet. Ziel des Landkreises war hierbei, die Fahrpläne entsprechend der Fahrgastpotenziale in den einzelnen Kommunen zu konzipieren. Dies ist aus Kreissicht auch gelungen. Sollte sich nach Start des Vollbetriebs der S60 zeigen, dass dem nicht so ist, muss ggf. nachgesteuert werden.

		bezüglich der Anbindung nach Böblingen und Sindelfingen dar. Die Buslinie 748 hat durch die ausschließliche Andienung der S-Bahn-Linie S60 in Maichingen an Attraktivität und damit auch Fahrgäste an Buslinien der Fa. Regiobus verloren.	
Pflieder			
2	Pflieder	Das Ehninger Wohngebiet Herdstelle ist derzeit nicht durch den öffentlichen Busverkehr erschlossen. Eine Einbindung in den Verlauf der Stadtverkehrslinien 728/729 würde nicht nur eine Verbindung des Gebiets zum Gewerbegebiet Hulb herstellen, sondern an den gesamten Stadtverkehr Böblingen/Sindelfingen.	Zur Erschließung des Wohngebiets Herdstelle sieht der Landkreis, wie von der Fa. Pflieder vorgeschlagen, die Weiterführung einer Linie aus dem Stadtverkehr Böblingen/Sindelfingen zum Bahnhof Ehningen vor. Diese Verbindung wird zwar im NVP unter der Liniennummer 735 geführt (siehe Kapitel 6.3 „Liniensteckbriefe“); gegen eine Einbindung dieser Verbindung in die Umläufe der Linien 728/729 spricht aber aus Landkreis-Sicht nichts.

c) Fraktionen des Kreistags (eingegangene Anträge in alphabetischer Reihenfolge)

Nr.	Fraktion	Anregung	Behandlung und Einbindung in den NVP-Entwurf
CDU			
1	CDU	Das Fahrplankonzept zur Anpassung der Busverkehre auf den Vollbetrieb der S60 wird im Rahmen der Fortschreibung des NVPs überprüft.	Das Fahrplankonzept zur Anpassung der Busverkehre auf den Vollbetrieb der S60 sowie die Auslastung der Buslinie 745 wird regelmäßig überprüft. Das Ergebnis wird dem Umwelt- und Verkehrsausschuss vorgelegt. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die ÖPNV-Nachfrage sich bei neuen Linienangeboten erfahrungsgemäß nach 2 bzw. 2,5 Jahren stabilisiert. Für alle neu geschaffenen Linien liegen noch keine abschließenden Erkenntnisse hinsichtlich der Fahrgastnachfrage vor. Es wird davon ausgegangen, dass das Aufkommen sich in etwa bis Ende des Jahres 2015 eingependelt haben wird. Anschließend wird vom VVS die Fahrgastnachfrage detailliert untersucht. Falls notwendig und sinnvoll, können darauf aufbauend Korrekturen am Fahrplankonzept vorgenommen werden.
2	CDU	Die Auslastung der Linie 745 ist nach einem Jahr zu überprüfen. Das Ergebnis ist dem Umwelt- und Verkehrsausschuss vorzulegen.	