**Anlage 2: Anregungen zum Entwurf 3. Fortschreibung des Nahverkehrsplans Landkreis Böblingen
(Drucksache 082/2020)**

Synopse der vorliegenden Anregungen

Vorschlag der Verwaltung für die Einarbeitung in den Nahverkehrsplanentwurf

SPD-Kreistagsfraktion Böblingen

Freie-Wähler-Kreistagsfraktion Böblingen

DIE-LINKE-Kreistagsfraktion Böblingen

Bürgeraktion Unsere Schwarzwaldbahn (B.A.U.S.) Bahnverbindung Calw - Renningen (- Stuttgart)

Empfehlungskategorien:

- 1) Im NVP-Entwurf enthalten
- 2) Übernahme
- 3) Modifizierte Übernahme
- 4) Keine Übernahme

	Hinweis von ...	Anregung	Stellungnahme	Berücksichtigung im NVP
1	SPD-Kreistagsfraktion Böblingen	<p>Allgemein</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung der Zuverlässigkeit • Bessere und schnellere Information der Fahrgäste • weiterer Ausbau • Für Rollkoffer braucht es einen Standard, sollen wie Kinderwägen auf Treppen geführt werden können. • Ampelvorrangschaltungen deutlich ausbauen, den ÖPNV-Weg sichern • Günstigeres Stadtticket für kleinere Städte und Gemeinden einführen • Spezielle Tarife (z.B. Stadtticket BB-Sifi) besser bekannt machen • Image von Bus und Bahn deutlich verbessern; Vorteil verdeutlichen • Zentren einrichten, nette Depots (wie nette Toilette) zum Einkaufsgepäck, wo der Transport z. B. in den Teilort unterstützt wird • mehr innerörtliche RegioRad-Stationen (sind diese nur am Bahnhof vorhanden, ergibt das kaum Sinn) 	<p>Die Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen im VVS sind bemüht, den ÖPNV weiter zu optimieren. Dies betrifft die dargestellten Kriterien Zuverlässigkeit (= Pünktlichkeit), Verbesserung der Fahrgastinformation sowie den generellen Ausbau des Angebots. Tarifliche Verbesserungsmöglichkeiten und Ideen werden permanent geprüft und im Tarifausschuss des VVS abgewogen. Die Einführung spezieller Angebote (wie z.B. Stadttickets) werden seitens des VVS beworben. Die VVS-Marketingabteilung tut dies mit großem Engagement, was in Stuttgart und in der Region dem ÖPNV bereits heute ein gutes Image verschafft. Die Einrichtung von Mobilitätspunkten oder „Mobilitäts-Hubs“ wird begrüßt. Dazu gehört auch die Schaffung von ausreichend Fahrrad-Leihstationen. Der Landkreis und der VVS unterstützen solche Bemühungen gerne</p>	Keine Übernahme (erforderlich)

			beratend. Die Umsetzung ist jedoch Sache der jeweiligen Gemarkungskommune.	
2	SPD-Kreistagsfraktion Böblingen	On Demand Systeme Chancen der Digitalisierung nutzen! <ul style="list-style-type: none"> • So muss z.B. der Bus nur dann nach Mönchberg fahren, wenn das auch zu einem Fahrgastwechsel führt. • Ein Ruftaxi soll nicht zwingend mindestens 60 Minuten vor der Fahrzeit bestellt werden müssen, das ist aktuell so im VVS. Der Fahrgast kann oft gar nicht so lang im Voraus planen (wenn z. B. eine S-Bahn verpasst wurde). • Evtl. autonome Busverbindung in Ringen, die Böblingen und Sindelfingen verbindet und auch Außenbezirke ansteuert vergleichbar der Tübinger Planung 	„Im Sinne einer Stärkung eines zum klassischen Individualverkehr alternativen Mobilitätsverhaltens setzt sich der Landkreis generell für eine möglichst weitreichende Verknüpfung des öffentlichen Nahverkehrs mit anderen Mobilitätsformen ein. Neben Fahrzeug-Verleihsystemen sind hierbei zukünftig, insofern ein entsprechendes Angebot im Landkreis Böblingen besteht, auch App-basierte Ride-Sharing-/On-Demand-Verkehre zu berücksichtigen. Diese können, insbesondere im Nahbereich, das System des öffentlichen Nahverkehrs unterstützen und insgesamt attraktiver machen. Allerdings ist eine Konkurrenzierung der klassischen Linienverkehre zu vermeiden. Es gilt daher ein Kooperationsgebot auch für diese Verkehrsangebote, zudem bedürfen sie einer Lizenzierung (behördliche Genehmigung) durch den ÖPNV-Aufgabenträger bzw. der ÖPNV-Genehmigungsbehörde.“ (NVP-Entwurf Kapitel 4.1.7). Ruftaxis müssen aktuell bis zu 60 Minuten vor Fahrtbeginn telefonisch bestellt werden. Im Landkreis Böblingen können Ruftaxis einfach und bequem auch über die VVS-App, im Internet über die VVS-Fahrplanauskunft sowie telefonisch gebucht werden. Die aktuell noch relativ lange Vorlaufzeit für die Bestellung von Ruftaxis hängt einerseits mit der Disposition, andererseits aber auch mit der teils relativ langen Anfahrtzeit der Taxis zum Abholpunkt zusammen.	Im NVP-Entwurf enthalten
3	SPD-Kreistagsfraktion Böblingen	Busse <ul style="list-style-type: none"> • Haltestellen sind zu überprüfen. In Gültstein fährt der Bus schon immer gleich und berücksichtigt keine neuen Wohngebiete. 	<ul style="list-style-type: none"> • Der NVP enthält eine Erschließungsanalyse, in der ggf. neu entstandene Erschließungslücken bewertet und ggf. geschlossen werden. 	Im NVP-Entwurf enthalten

		<ul style="list-style-type: none"> Gäugemeinden: Einführung eines dauerhaften 15-Minuten-Takts Busfahrer: Sind im Großen und Ganzen in Ordnung, sollten aber alle wenigstens Fragen der Fahrgäste beantworten können, z.B. wo der Anschlussbus abfährt usw. (Sprachkenntnisse und Fahrplankenntnisse) 	<ul style="list-style-type: none"> Ist in den Fahrplänen dargestellt. Die Gefäßgrößen sind i.d.R. so bemessen, dass kein Fahrgast zurückbleiben muss. Die Fahrpläne der Buslinien werden so konzipiert, dass am Bahnhof auf das übergeordnete Schienenverkehrsmittel (meist die S-Bahn) umgestiegen werden kann. Dabei ist am Knoten Herrenberg zu berücksichtigen, dass zum einen der 15-Minuten-Takt der S-Bahn aufgrund des Fernverkehrs auf der Gäubahn auch zukünftig Lücken aufweisen wird, zum anderen nur durch die Abstimmung der Busverkehre auf den Haupttakt zusätzliche Anschlüsse an die Regionalzüge Richtung Stuttgart, Tübingen und Horb hergestellt werden können. Sofern diese Linien verlässliche S-Bahn-Zubringer sind, soll auf diesen – wie in der Auftaktveranstaltung am 12. Februar 2020 dargestellt – der 15-Minuten-Takt in der HVZ zur Umsetzung kommen. Die Anforderungen an den Kundenservice sind in Kapitel 6.3.5 dargestellt. Gute Deutschkenntnisse und lokale Netzkenntnisse sind zwingende Qualifikationen für Fahr- und Verkaufspersonal. 	
4	SPD-Kreistagsfraktion Böblingen	Bahnverkehr <ul style="list-style-type: none"> Bei der Ammertalbahn ist in Herrenberg zu prüfen, ob diese bis Böblingen verlängert werden kann. Es braucht dort ein drittes Gleis wegen des ICs aus Singen. Bahnhof Herrenberg: Der Bahnsteig 102 sollte verbreitert werden - oder beidseitiger Einstieg. Es müssen Kapazitäten für mehr Fahrgäste eingeplant werden. 	<ul style="list-style-type: none"> Es ist bekannt, dass mit der Inbetriebnahme des Filderbahnhofs und der dann vorgesehenen Umlenkung der Fern- und Regionalzüge der Gäubahn über den Flughafen Stuttgart zusätzliche Züge aus dem Landkreis Böblingen bis mindestens Stuttgart-Vaihingen benötigt werden. Das Land unterstellt hier bisher zusätzliche Regionalbahnen ab Horb, der VRS lässt zwischenzeitlich auch die Verlängerung 	Keine Übernahme (Aus den Untersuchungen ableitbare Maßnahmen würden zudem über den Betrachtungszeitraum des NVP weit hinaus reichen.)

		<ul style="list-style-type: none"> • Bahnhof Herrenberg: Die Treppe (101/102 zu 2/3) in Herrenberg muss breiter werden. • Bessere Vertaktung mit den Nachbarverkehrsverbänden wie z.B. NALDO (kritische Schnittstelle in Herrenberg) • Bessere zeitliche Abstimmung von S1 und Ammertalbahn • Verlängerung der S1 über Herrenberg hinaus • Barrierefreiheit am Bahnhof Gäufelden • Auch beim Ausfall von Bahnen soll ein flexibleres Schienenersatzverkehrskonzept (SEV) greifen. So kann ein Stadtbus SEV fahren und ein Taxi übernimmt den Stadtbus (Rochade-Verfahren). • Erhalt der Gäubahn • Verlängerung der Schönbuchbahn bis Tübingen • Von Weil der Stadt (oder später Calw) braucht es schnelle Züge, die bis mindestens bis Feuerbach durchzubinden sind • S60: 15-Minuten-Takt sowie Nachtbahnen • VVS-S-Bahn-Netz: Ringstrukturen verstärken auch zur Entlastung des Nadelöhrs Universität 	<p>einer zusätzlichen S-Bahn-Linie ab Schwabstraße bis Böblingen oder Ehnlingen prüfen. Anstelle zusätzlicher Regionalbahnen ab Horb wäre theoretisch auch eine Verlängerung der Schönbuchbahn oder der Ammertalbahn bis Stuttgart-Vaihingen denkbar. Im Rahmen der geplanten Potenzialstudie des Landkreises werden deshalb die verkehrlichen Wirkungen einer Verlängerung der Schönbuchbahn untersucht. Eine vergleichbare Betrachtung der Ammertalbahn wäre ggf. denkbar in einer zweiten Untersuchungsstufe, wenn das hierfür genutzte regionale Verkehrsmodell – wie geplant – um die Nachbarlandkreise der Region erweitert worden ist. Diese Untersuchungen dienen aber ausschließlich der Unterstützung der Meinungsbildung des Landkreises bezüglich der Planungen von Bund, Land oder VRS. Ein ggf. notwendiger Ausbau der Gäubahn fällt nicht in die Zuständigkeit des Landkreises und ist deshalb auch für Festlegungen im NVP nicht relevant. Planungen Dritter können als Randbedingung dort nachrichtlich dargestellt werden, wenn sie hinreichend konsolidiert sind. Es ist jedoch davon auszugehen, dass ein möglicher Ausbau der Gäubahn weit über den Betrachtungszeitraum der aktuellen NVP-Fortschreibung hinaus reicht.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die Fahrgastanlagen im Bahnhof Herrenberg zur Anbindung der Gleise 101 und 102 sind zweifellos eher sparsam dimensioniert. Sicherheitsrelevante Vorfälle sind dem Landkreis jedoch nicht bekannt, solchen ggf. entgegenzuwirken wäre auch Aufgabe der DB Station & Service AG. 	
--	--	--	--	--

			<p>Mögliche Drängeleien sind aktuell vermutlich auch auf die knappen Übergangszeiten zwischen Ammertalbahn und S-Bahn zurückzuführen. Hier wird mit dem Abschluss des Ausbaus der Ammertalbahn auch eine gewisse Entspannung erwartet.</p> <ul style="list-style-type: none">• Die verschiedenen Verkehrsmittel am Bahnhof Herrenberg sind im Rahmen dessen, was die Infrastruktur erlaubt, bereits bestmöglich aufeinander abgestimmt. Die vorübergehend nicht ganz optimale Situation ist im Wesentlichen durch recht kurzfristige Verschiebungen bei den S-Bahn-Fahrzeiten entstanden, auf die die anschließenden Linien nicht sofort angepasst werden konnten. Im Busverkehr konnte dies im Rahmen der zwischenzeitlich erfolgten Neukonzeptionen bereinigt werden. Für die Ammertalbahn wird eine Entspannung der Übergänge erst nach deren Ausbau möglich sein.• Gemäß aktuellem Regionalverkehrsplan wird eine Verlängerung der S1 bis Bondorf vom zuständigen Aufgabenträger VRS derzeit nicht weiterverfolgt.• Die Herstellung der Barrierefreiheit am Haltepunkt Gäufelden fällt in die Zuständigkeit der DB AG. Eine entsprechende Forderung wird vom Landkreis unterstützt und ist im NVP enthalten. (vgl. Ziffer 4.1.3)• Die Organisation von Schienenersatzverkehren fällt in die Zuständigkeit der Schienenverkehrsunternehmen. Auswirkungen auf andere Linienverkehre sind dabei zu vermeiden. Dem stehen auch vertragliche Bindungen der Verkehrsunternehmen	
--	--	--	--	--

			<p>entgegen.</p> <ul style="list-style-type: none">• Vermutlich ist hier der Streckenabschnitt auf Stuttgarter Gemarkung angesprochen. Mit dem Nahverkehrsplan des Landkreises Böblingen kann hier kein Einfluss genommen werden.• Für den Bau einer Schienentrasse quer durch den Naturpark Schönbuch werden keine Chancen gesehen. Mit einer solchen Strecke könnten auch kaum zusätzliches Siedlungsflächen angebunden werden. Für die wichtige Relation Böblingen – Tübingen würden sich zudem keine Fahrzeitvorteile ergeben.• Die Einführung von Express-S-Bahnen auf der Linie S6 wird vom VRS bereits verfolgt.• Eine erste Untersuchung eines 15-Minuten-Taktes auf der Linie S60 wurde vom VRS positiv beurteilt. Der VRS hat am 22.04.2020 beschlossen die Geschäftsstelle zu beauftragen, einen Vertrag mit der DB über die erste Stufe der Planung verschiedener Maßnahmen, darunter der 15-Minuten-Takt auf der S60, abzuschließen. Eine Umsetzung innerhalb des Betrachtungszeitraums des aktuellen NVP ist nicht zu erwarten.• Der Ausbau des regionalen Schienennetzes fällt nicht in die Zuständigkeit des Landkreises Böblingen. Aus topographischen, Naturschutz- und Akzeptanzgründen ist auch der Neubau von Ringstrecken in der Region Stuttgart kaum vorstellbar. Simulationsrechnungen zeigen	
--	--	--	--	--

			zudem, dass auch mit der vorhandenen bzw. in Bau befindlichen Netzstruktur noch Kapazitätsreserven aktiviert werden können.	
5	Freie Wähler	<p>Allgemeines: Notwendig ist eine moderne, klimaschonende, barrierefreie und bezahlbare Mobilität. Dazu gehören der weitere Ausbau der S-Bahn, der Schönbuch- und Ammertalbahn sowie des Busverkehrs. Ebenso wird ein leistungsfähiges Radwege- und Straßennetz sowie den Ausbau der A 81 unterstützt. Das ÖPNV-Budget des Landkreises ist enorm gestiegen, z.B. in 2017 von 25 Mio. € auf 45 Mio. € in 2020. Zur VVS-Tarifzonenreform 2019 und zur Nullrunde 2019 wird nach wie vor gestanden. Wichtig sind auch bei der anstehenden NVP-Fortschreibung Verbesserungen beim Angebot, Qualität und Zuverlässigkeit. Dann wächst der ÖPNV. Die wesentlichen Grundsätze für die notwendige Prüfung und Beurteilung, was verkehrlich notwendig und sinnvoll ist und zu den Kostenbeteiligungsgrundsätzen der betreffenden Gemeinden müssen auch künftig gelten.</p>	<p>Der Landkreis Böblingen und der VVS beobachten zusammen mit den übrigen ÖPNV-Aufgabenträgern der Region Stuttgart die Verkehrsnachfrage und passen das Angebot proaktiv an. Im Betrieb wird auf hohe Qualität und Zuverlässigkeit (= Pünktlichkeit) geachtet. Wo es temporär Defizite gibt, wird aktiv nachgehakt und auf Abhilfe gedrängt. Z.B. bei anhaltenden S-Bahn-Verspätungen machen sich VVS-Geschäftsführer und die Landräte der Verbundlandkreise für die Wiederherstellung der Pünktlichkeit stark. Auf die Wirtschaftlichkeit der Maßnahmen im Rahmen der Kostenbeteiligungsgrundsätze wird geachtet. Beim Anstieg des ÖPNV Budget ist zudem zu beachten, dass mit der Vergabe der Linienbündel die Kosten für die Finanzierung der Verbundstufe II vom Verband Region Stuttgart auf die Verbundlandkreise übergegangen ist. Darüber hinaus ist der Anstieg des Nettoressourcenbedarfs im ÖPNV-Budgets von ca. 24 Mio € (2017) auf ca. 36 Mio € (2020) im Wesentlichen auf die Erhöhung der Betriebskostenumlagen an die Zweckverbände und den VRS und den Zuschuss zur Tarifzonenreform zurückzuführen.</p>	Keine Übernahme (erforderlich)
6	Freie Wähler	<p>Allgemeines: Erhöhung des Basisangebots durch den Kreis; damit bekommen Kommunen bessere finanzielle Handlungsspielräume um eigene Angebote zu realisieren</p>	<p>Wie in der Auftaktveranstaltung zum NVP am 12. Februar 2020 dargestellt, plant der Landkreis mit dem VVS weitreichende Angebotsverbesserungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 15-Minuten-Takt in der HVZ auf den verlässlichen S-Bahn-Zubringern von 6:00 bis 8:30 und 16:00 bis 19:30 Uhr • 30-Minuten-Takt samstags auf den verlässlichen S-Bahn-Zubringern 	Im NVP-Entwurf enthalten

			<ul style="list-style-type: none"> • Verlässliche S-Bahn-Zubringer-Bediensstandards gemäß ÖPNV-Pakt auch im Regionalzugbereich • Basisangebot-Erhöhung bei Linien der kleinsten Bedienungskategorie von 11 auf 15 Fahrtenpaare an Normalwerktagen • Kein Einsatz von Ruftaxis mehr für die Erbringung von Standards für verlässliche S-Bahn-Zubringer und Basis-Angebot – stattdessen Busbetrieb • Standards für Verlässliche S-Bahn-Zubringer auch für Regionalbahn-Zubringer, die mindestens 4.000 Einwohner erschließen. 	
7	Freie Wähler	Allgemeines: Ausweitung des 15-Minuten-Takts der S-Bahn	Ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2020 wird es an Werktagen (Mo-Fr) einen ganztägigen 15-Minuten-Takt geben. Die Aufgabenträgerschaft für die S-Bahn ist beim Verband Region Stuttgart (VRS).	Keine Übernahme (erforderlich)
8	Freie Wähler	Zu Herrenberg: <ul style="list-style-type: none"> • Durchbindung der Linie 751 von Holzgerlingen über Hildrizhausen nach Herrenberg ist ein stimmiges Konzept und sollte weitgehend als Basisangebot definiert sein. • Durchbindung der Linie 753 von Gärtringen/Nufingen nach Herrenberg ist analog dazu zu betrachten. • Aufnahme des neuen Citybus-Konzepts in den NVP • Verschmelzung der Tailfinger Linie mit der Linie 779 	Derzeit finden im Vorfeld der Neuvergabe des Stadtverkehrs Herrenberg Ende 2022 Gespräche mit den betroffenen Kommunen zu dem hier skizzierten kombinierten Stadt-/Regionalbuskonzept für Herrenberg statt, welche schon weit fortgeschritten sind. Deren Abschluss ist bis zur Verabschiedung des Nahverkehrsplans zu erwarten, so dass zu einem späteren Zeitpunkt im Verfahren diese Planungen in den Nahverkehrsplan übernommen werden können. Eine vollständige Integration der Zusatzleistungen in das Basisangebot ist allerdings nicht möglich, so dass auch ein finanzieller Beitrag der Stadt Herrenberg erforderlich sein wird.	Derzeit noch keine Übernahme (erforderlich)
9	Freie Wähler	Zu Rutesheim: Der Stadtverkehr Rutesheim (Linie 655) wird gut angenommen. Er wird ja auch in ganz besonderer Weise unterstützt u.a. durch das seit 2011 geltende, durch die Stadt subventionierte, sehr günstige 1-€-Ticket (gültig für das ganze Stadtgebiet	Der Landkreis und der VVS begrüßen das Engagement für den ÖPNV der Stadt Rutesheim, insbesondere, was die Subventionierung des Stadttickets und den barrierefreien Aus-/Umbau von Bushaltestellen angeht.	Keine Übernahme (erforderlich)

		<p>Rutesheim inkl. S-Bahnhof Rutesheim, einschließlich Umsteigen auf der Fahrstrecke, für Kinder bis 14 Jahre nur 0,50 €). Ab 1.1.2021 wird in Rutesheim auch das VVS-StadtTicket in der vom VVS vorgegebenen Form gelten.</p> <p>Auch beim Umbau in barrierefreie Haltestellen ist man in Rutesheim gut vorangekommen.</p> <p>Erhebliche Zuwächse beim Stadtverkehr verspricht man sich von einem dichteren Takt des Stadtverkehrs, möglichst passend auf die Ankunfts- und Abfahrtszeiten der S-Bahn am S-Bahnhof Rutesheim. Das Gute dabei ist, dass die S-Bahnen aus beiden Fahrtrichtungen hier nahezu zeitgleich verkehren. Der 15-Minuten-Takt in der HVZ wird deshalb sehr begrüßt. Für die Linie 767 Weissach – Renningen die Basisangebot-Erhöhung ebenso.</p> <p>Im Rahmen des Mobilitätskonzepts sind etliche Verbesserungsvorschläge gemeinsam mit Bürgern im Detail erarbeitet worden. Aufgrund des neuen Gewerbegebiets „Gebersheimer Weg“ mit rd. 700 Arbeitsplätzen ist die bessere Anbindung dieses Gebiets zu ergänzen. Entweder durch die Linie 655 oder 653. Vorschlag ist, diese Anregungen anlässlich der NVP-Fortschreibung zu prüfen und soweit mittel- oder langfristig umsetzbar als Anregung aufzunehmen. Die Stadt Rutesheim wäre für eine direkte Vorabstimmung des ÖPNV-Amtes mit der Stadt vor der Beratung der abschließenden Stellungnahme der Stadt Rutesheim im GR im förmlichen Verfahren dankbar.</p> <p>Wie bereits zuletzt im UVA am 16.3.2020 angeregt, wird darum gebeten, die Richtlinie für einheitlich gestaltete barrierefreie Bus-Haltestellen zeitnah an die Kommunen zu versenden (z.B. mit Auffindestreifen). Dass die barrierefreien Bushaltestellen wie derzeit im Landkreis BB in einzelnen Details so unterschiedlich ausgeführt sind, ist nicht gut. Dazu passt auch die Ausstattung der Bus-Haltestellen mit DFI-Light-Anzeiger. Diese sind relativ kostengünstig,</p>	<p>Die Notwendigkeit eines dichteren Takts im Stadtverkehr Rutesheim wird angesichts des sehr dichten Verkehrsangebots in der Relation Rutesheim – Leonberg nicht gesehen. Mit Blick auf die Verbindung in aus Richtung Böblingen/Sindelfingen scheint allerdings eine Taktverschiebung des Stadtverkehrs (Linie 655) um 15 Minuten angezeigt.</p> <p>Das Gewerbegebiet „Gebersheimer Weg“ liegt bereits vollständig innerhalb der Haltestelleneinzugsbereiche der bestehenden Bushaltestellen Schillerstraße und Siemensstraße und gilt somit als vom ÖPNV vollständig erschlossen. Ggf. könnte eine bessere Einbindung in den Linienverkehr dennoch sinnvoll sein, wozu das Landratsamt zusammen mit dem VVS gerne zu Gesprächen bereit steht.</p> <p>Der Landkreis Böblingen und der VVS setzen sich dafür ein, dass ein barrierefreier Um-/ Ausbau von (Bus-)Haltestellen nach einheitlichen Maßstäben im Sinne der in ihrer Mobilität eingeschränkten Fahrgäste erfolgt. Die VVS-Empfehlungen für den barrierefreien Bau von Bushaltestellen stehen kurz vor Ihrer Fertigstellung (Stand: 21. April 2020). Mit einer Veröffentlichung auf den Landkreis- und VVS-Internetseiten ist noch im Mai 2020 zu rechnen.</p>	<p>Übernahme</p>
--	--	---	---	------------------

		weil ohne Tiefbauarbeiten. Der VVS hat ein Programm aufgelegt, an dem die Stadt sich beteiligt hat. 2020 sollen die Anzeiger hier installiert werden.		
10	Freie Wähler	<p>Um Schönaich herum gibt es ein sehr gutes ÖPNV-Netz. Waldenbuch ist Richtung Leinfelden-Echterdingen sehr gut angebunden. Holzgerlingen und Weil ist gut erreichbar mittelbar oder unmittelbar über die Schönbuchbahn. Für Schönaich selbst gilt das nicht. Nur die Direktverbindungen nach BB funktionieren gut. Der Zu- und Abstrom zur S1 Goldberg ist unattraktiv gestaltet. Zudem ist das Gewerbegebiet (mit mehreren hundert Arbeitsplätzen) sehr unattraktiv angebunden. Die Panzerstraße ist zu den Hauptverkehrszeiten zu. Das wird auch der Ausbau der Verkehrsknoten Richtung Kaserne nicht ändern. Dieser liegt ohnehin aktuell auf Eis. Man muss Menschen, die auf die Panzerstraße angewiesen sind, von der Straße runter bekommen. Deshalb wäre eine Expressbuslinie zwischen Goldberg und Schönaich und Schönaich Ortszentrum – Goldberg gut. Dies wurde bereits beim Landrat platziert.</p> <p>Es gibt (nur) eine weiterführende Schule: die JB-Realschule. Diese sollte erhalten bleiben. Dafür ist mindestens 2-Zügigkeit vonnöten. Dafür werden auch Schüler von außerhalb benötigt. Vor dem Fahrplanwechsel gab es (bei stetig weiter sich verbesserndem Ruf der JBR) sehr viele Steinenbronner Schüler. Jedoch sind diese nun weggebrochen, weil durch den Fahrplanwechsel die Anbindung sehr unattraktiv geworden ist. Nun ist es einfacher, nach Leinfelden-Echterdingen zu fahren. Es werden bessere Andien-Zeiten benötigt.</p>	<p>Schönaich ist mit mehreren Buslinien sowohl in das Bus-Hauptnetz (Böblingen) als auch in das Bus-Ergänzungsnetz (Steinenbronn, Waldenbuch, Weil im Schönbuch und Sindelfingen-Goldberg) des Landkreises Böblingen sehr gut eingebunden. Von den in der Auftaktveranstaltung am 12. Februar 2020 vorgestellten weitreichende Angebotsverbesserungen (siehe Punkt 6.) werden zukünftig auch die durch Schönaich verkehrenden Buslinien profitieren.</p> <p>Die bereits bestehende Buslinie 734 verkehrt zwischen Schönaich und Goldberg bereits auf dem direkten Linienweg, so dass eine Beschleunigung derselben nur durch einen teilweisen Verzicht auf deren Feinerschließung innerhalb Schönaichs realisiert werden könnte.</p> <p>Beim Nahverkehrsplan handelt es sich um einen Rahmenplan, welcher nicht die detaillierte Ausgestaltung der Fahrpläne umfasst. Durch die Abstimmung des Busverkehrs auf weiterführende Bahnanschlüsse könnte das Problem ggf. auch durch eine ohnehin vorrangige Anpassung der Unterrichtszeiten an den ÖPNV gelöst werden.</p>	Keine Übernahme (erforderlich)
11	Freie Wähler	Renningen bzw. Leonberg: Wiederaufnahme der Linie 747 bis Renningen in den NVP	Eine Wiederaufnahme dieser Linie in den NVP ist maßgeblich von der Nachfrageentwicklung abhängig, welche sich nach Umsetzung einer Neukonzeption Mitte 2020 positiv entwickeln könnte. „Mit Verlängerung der Linie 747 nach Renningen besteht die Chance, dass diese Verbindung den Nachfragegrenzwert erreicht und als Ergänzungsverbindung	Keine Übernahme (erforderlich)

			in der Nahverkehrsplanung aufgenommen werden könnte. Dies soll im Jahr 2023 untersucht werden.“ (siehe NVP-Entwurf Kapitel 6.3.4)	
12	Freie Wähler	<p>Nufringen: Zum einen wurde vom VVS die Linie 753, die auch in unser Nufringer Gewerbegebiet führt, ohne vorherigen Kontakt mit der Gemeindeverwaltung, überraschend auch für die Wochenarbeits-tage auf den Wochenendfahrplan umgestellt, wodurch jetzt zahlreiche Fahrten ausfallen und sich dort zahlreiche Firmen beschweren, warum man dies auch noch in der Corona-Krise macht. Die Kommune ist damit nicht einverstanden. Zum anderen wünscht die Fraktion die VVS-Empfehlung, wonach zukünftig auch die Integration der Polizeihochschule in die Linie 753 erfolgen soll. Es gibt mitten in Nufringen, beidseitig an der Hauptstraße, bereits eine vollständig vorbereitete barrierefreie Bushaltestelle, wo man nur noch die Informationen an den Beschilderungsposten anbringen muss.</p>	<p>Die Einführung von Notfahrplänen im Pandemiefall ist nicht Gegenstand des NVP.</p> <p>Im Vorfeld der Inbetriebnahme der Polizeihochschule Herrenberg im Juni 2020 fanden Gespräche mit den betroffenen Kommunen zu deren ÖPNV-Anbindung durch die verlängerte Buslinie 753 statt. Diese konnten vor kurzem zu einem positiven Abschluss gebracht werden. Im Weiteren kann zu einem späteren Zeitpunkt im Verfahren die Neukonzeption in den Nahverkehrsplan übernommen werden. Derzeit werden die Zustimmungen der Gremien der Kommunen sowie des Landkreises eingeholt. (vgl. KT-DS 088/2020)</p>	Keine Übernahme (erforderlich)
13	Freie Wähler	<p>Aidlingen: Es geht darum eine Busverbindung zwischen den Gemeinden Aidlingen und Gärtringen zu etablieren. Die Gemeinderatsfraktionen beider Gemeinden haben inhaltlich gleiche Anträge an den jeweiligen Gemeinderat gerichtet, mit dem Ziel die Verwaltungen zu beauftragen die zeitnahe Machbarkeit zu prüfen, mit dem Landratsamt zu verhandeln und danach umzusetzen. Der Gemeinderat in Aidlingen sollte darüber am 19.3.2020 befinden, der Gemeinderat Gärtringen am 31.3.2020. Beide Sitzungen wurden wegen der CORONA-Krise abgesagt. Die Bürgermeister Fauth in Aidlingen und Thomas Riesch in Gärtringen unterstützen das Vorhaben. Für beide Gemeinden wäre es ein deutlicher Schritt in die richtige Richtung, zudem ist es ein hervorragendes Beispiel interkommunaler Zusammenarbeit;</p>	Für die Aufnahme einer solchen Linie in den NVP ist die zu erwartende Nachfrageentwicklung maßgeblich. Im Falle einer solchen Bus-Ergänzungsverbindung müsste hierfür eine gewisse Bündelung vorhandener Verkehrsströme gegeben sein. Die Gemeinde Aidlingen verfügt bereits Richtung Süden über eine solche Bus-Ergänzungsverbindung, welche in Ehningen auch mit der S1 in Richtung Herrenberg verknüpft ist. Somit besteht zwischen Aidlingen und Gärtringen bereits ein relativ gutes ÖPNV-Angebot, wenn auch mit Umsteigezwang in Ehningen. Die Einrichtung einer weiteren Bus-Ergänzungsverbindung von Aidlingen aus in Richtung Süden (in concreto Gärtringen) könnte dazu führen, dass auf der	Keine Übernahme (erforderlich)

		<p>auch durch die erwarteten Synergieeffekte. Die Freie-Wähler-Fraktion der Kommunen bittet die Kreistagsfraktion, dieses Anliegen im UVA zu platzieren und sich für diese sinnvolle Einrichtung einzusetzen.</p>	<p>bestehenden Relation Aidlingen – Ehningen zukünftig der für die Aufnahme in den NVP erforderliche Nachfragegrenzwert wieder unterschritten wird. Es ist fraglich, ob dauerhaft in beiden Korridoren (Aidlingen – Ehningen und Aidlingen – Gärtringen) eine ausreichende Fahrgastnachfrage erzielt werden kann. Zur weiteren Beurteilung des Sachverhalts sind weitere Analysen erforderlich. „Die Gemeinden Aidlingen und Gärtringen haben eine Führung der Linie 768 nach Gärtringen statt einer Linienführung nach Ehningen zur Prüfung vorgeschlagen. Diese Prüfung soll frühestens vor der nächsten Vergabe vorgenommen werden. Durch die damit verbundene Schwächung der Achse Aidlingen – Ehningen wäre dabei aber zu erwarten, dass diese Relation ihren Status als Ergänzungsverbindung mit einem entsprechenden Basisangebot (15 / 0 / 0 Fahrtenpaare) verliert.“ (NVP-Entwurf Kapitel 6.3.4)</p>	
14	Freie Wähler	<p>Leonberg: Die Linie 747 fährt momentan von Stuttgart-Vaihingen bis Warmbronn. Da weniger als 10 Personen den Bus genutzt haben, ist er jetzt aus dem NVP raus. Leonberg hat sich überlegt, wie die Linie verändert werden könnte, damit eventuell sogar ein eigenwirtschaftlicher Verkehr daraus wird. Zunächst soll es jedoch über Zuschüsse laufen. Nun ist die Linie in Abstimmung mit dem VVS bis zum Bahnhof Renningen verlängert worden und auf die Bahnen, sowie auf unsere Schulzeiten (wir haben einige Schüler aus Warmbronn) abgestimmt worden. Eigentlich war die Einführung für den 1.4.2020 geplant, aber Corona-Krise hat einen Strich durch die Rechnung gemacht. Leonberg hat den Start nun auf Herbst verschoben. Mit den Änderungen werden die 10 Personen wieder erreicht (es war jetzt wohl schon knapp) und damit sollte die Aufnahme in den NVP wieder erfolgen. Hier der Link zum Konzept von Le-</p>	<p>Eine Wiederaufnahme dieser Linie in den NVP ist maßgeblich von der Nachfrageentwicklung abhängig, welche sich nach Umsetzung der erwähnten Neukonzeption Mitte 2020 positiv entwickeln könnte. „Mit Verlängerung der Linie 747 nach Renningen besteht die Chance, dass diese Verbindung den Nachfragegrenzwert erreicht und als Ergänzungsverbindung in der Nahverkehrsplanung aufgenommen werden könnte. Dies soll im Jahr 2023 untersucht werden.“ (siehe NVP Entwurf Kapitel 6.3.4)</p>	Keine Übernahme (erforderlich)

		onberg: https://www.leonberg.de/ratsinformations-sys-tem/vo020?1&VOLFDNR=1149&refresh=false&selfaction=print		
15	DIE LINKE	Allgemeines: Die Fraktion DIE LINKE ist grundsätzlich für einen Ausbau des ÖPNV, mit dem Ziel, den Individualverkehr zu reduzieren, und mehr Menschen dazu zu bewegen, öffentliche Verkehrsmittel zu benutzen. Es müsste geprüft werden, welche dieser Strecken am meisten vom Berufsverkehr betroffen sind, denn diese hätten unseres Erachtens Vorrang .	Wie in der Auftaktveranstaltung zum NVP am 12. Februar 2020 dargestellt, plant der Landkreis mit dem VVS weitreichende Angebotsverbesserungen (siehe Nr. 6). Bei den Maßnahmen haben grundsätzlich Zeiten und Räume großer Nachfrage Vorrang. In anders gearteten Bereichen wird ein verlässliches Grundangebot etabliert.	Im NVP-Entwurf enthalten
16	DIE LINKE	Ideen der DIE-LINKE-Fraktion: <ul style="list-style-type: none"> • Verlängerung der Stadtbahnlinie U6 von Gerlingen über Höfingen oder Leonberg-Mitte über Gebersheim über Rutesheim usw. → somit könnten parallel zur S-Bahn noch mehr arbeitende Menschen auf die Schiene umschwenken • Eine Tangential-Verbindung als Stadtbahn von Ludwigsburg über Leonberg bis zum Flughafen (also um den Stuttgarter Speckgürtel) → Es gibt überhaupt noch keine direkte Schienenverbindung zwischen LB - BB - S – ES → vor dem 1. Flug am Morgen können die Fluggäste mit der U-Bahn zum Flughafen fahren (bis jetzt gibt es nur die S-Bahn und den Bus, aber beide fahren nicht vor dem 1. Flug am Morgen) • Stadtbahn-Abzweiger nach Calw von der Tangential-Verbindung von Ludwigsburg über Leonberg bis zum Flughafen → die Ludwigsburger und die Stuttgarter und die Esslinger könnten mit nur 1 Mal umsteigen in den Schwarzwald fahren. 	<ul style="list-style-type: none"> • In der geplanten Potenzialstudie des Landkreises soll eine Stadtbahnverlängerung von Gerlingen nach Leonberg untersucht werden. Für eine Weiterführung einer solchen Strecke in Richtung Rutesheim werden jedoch keine ausreichenden Potenziale gesehen, da die Fahrzeiten der Stadtbahn selbst für Ziele in den Stuttgarter Außenbezirken gegenüber der S-Bahn nicht konkurrenzfähig sind. Angesichts der geplanten Express-S-Bahnen auf der Linie S6 dürften auf diesem SBahn-Streckenast auch künftig ausreichende Kapazitäten zur Verfügung stehen. • Der VRS plant, nach Modernisierung des Signalsystem im S-Bahn-Kernnetz (ETCS) eine der aus Ludwigsburg kommenden S-Bahn-Linien bis zum Flughafen zu verlängern. Mit der Inbetriebnahme von Stuttgart 21 entstehen zudem umsteigefreie Regionalzugverbindungen zwischen dem Landkreis Ludwigsburg und dem 	Keine Übernahme (Aus den Untersuchungen ableitbare Maßnahmen würden zudem über den Betrachtungszeitraum des NVP weit hinaus reichen.)

			<p>Flughafen sowie dem Landkreis Böblingen. Eine periphere Stadtbahnverbindung wäre hier zeitlich keinesfalls konkurrenzfähig. Seit Dezember 2018 bietet die S-Bahn Stuttgart zudem bereits eine Flughafen-Frühanbindung an, mit der die ersten Abflüge aus allen Netzteilen sicher erreicht werden können.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Vom VRS wird bereits eine Verlängerung der S6 bis Calw angestrebt. Selbst wenn die Verlängerungsstrecke vorrangig von Express-S-Bahnen bedient werden sollte, die in Stuttgart-Feuerbach enden, könnte Calw sowohl von Ludwigsburg als auch von Stuttgart aus – ggf. auch über Leonberg - mit einem einmaligen Umstieg erreicht werden. Eine zusätzliche Stadtbahn wird hierfür nicht benötigt. 	
17	<p>Bürgeraktion Unsere Schwarzwaldbahn (B.A.U.S.) Bahnverbindung Calw - Renningen (- Stuttgart)</p>	<p>Anregungen zur Weiterentwicklung des Schienenverkehrs im Kreis Böblingen und Umgebung – neue Stadtbahnverbindungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • (S-Vaihingen – S-Lauchhau) – S-Büsnau – Leonberg – Rutesheim • Herrenberg – Nagold • (Böblingen –) Dettenhausen – Tübingen (geradlinig über Pfrondorf) <p>(Dettenhausen -) Böblingen – Grafenau – Calw/Weil der Stadt (- Merklingen)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • In der geplanten Potenzialstudie des Landkreises sollen Stadtbahnverlängerungen von Gerlingen/Ditzingen nach Leonberg und von Stuttgart-Vaihingen nach Sindelfingen untersucht werden. Für eine Stadtbahntrasse durch das Landschaftsschutzgebiet Glemstal werden jedoch keine ausreichenden Potenziale gesehen, da Stuttgart-Vaihingen über die Buslinie X60 und den Verkehrsknoten Universität inzwischen sehr zügig erreicht werden kann. Zudem weist die Buslinie 92, die diese Relation derzeit schon bedient, ein sehr überschaubares Fahrgastaufkommen auf. 	<p>Keine Übernahme (Aus den Untersuchungen ableitbare Maßnahmen würden zudem über den Betrachtungszeitraum des NVP weit hinaus reichen.)</p>

			<ul style="list-style-type: none">• Die Verbindung Herrenberg – Nagold soll ggf. in einer zweiten Stufe der Potenzialstudie betrachtet werden.• Für den Bau einer Schienentrasse quer durch den Naturpark Schönbuch werden keine Chancen gesehen. Mit einer solchen Strecke könnten auch kaum zusätzliche Siedlungsflächen angebunden werden. Für die wichtige Relation Böblingen – Tübingen würden sich zudem keine Fahrzeitvorteile ergeben.• Mit dem Ausbau der Herrmann-Hesse-Bahn und der später angestrebten Einbeziehung in das Netz der S-Bahn Stuttgart sowie der längerfristig durchaus wahrscheinlichen Verdichtung der S-Bahn-Linie S60 sind die Verbindungen Calw/Weil der Stadt – Böblingen/Sindelfingen mit Umstieg in Renningen mit hohen Taktfrequenzen und kurzen Reisezeiten abgedeckt. Für eine zusätzliche Stadtbahn durch das Schwippetal fehlen deshalb entscheidende Fahrgastpotenziale.	
--	--	--	--	--