

Anregungen zum Entwurf 3. Fortschreibung des Nahverkehrsplans Landkreis Böblingen

Empfehlungskategorien:

- 1) Bereits enthalten (im NVP-Entwurf)
- 2) Übernahme
- 3) Modifizierte Übernahme
- 4) Keine Übernahme

Synopse („Querliste“) der vorliegenden Anregungen der Landkreise, der angrenzenden Kommunen und des Verband Region Stuttgart Vorschlag der Verwaltung für die Einarbeitung in den Nahverkehrsplan

| | Behörde / Verband | Anregung | Stellungnahme | Berücksichtigung im NVP |
|-----------------|--|--|---|-------------------------|
| Enzkreis | | | | |
| 1 | Enzkreis (siehe auch Stellungnahme VPE) | <p>Speziell wollen Sie die kreisüberschreitenden Verkehre zwischen Böblingen und Enzkreis neu ordnen.</p> <p>Die Gründe der Anpassung, die Sie in der Mail vom 05.06.2020 dargelegt haben, können wir nachvollziehen. Zu klären sind noch folgende Fragen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Die Linie 666 ist derzeit eng mit der Linie 767 gekoppelt. Die Fahrten der Linie 767 verkehren hauptsächlich an Schultagen und im Spätverkehr auf dem Enzkreisgebiet. Was passiert mit diesen Fahrten? Werden diese in den Fahrplan der Linie 666 aufgenommen? | <p>Da es bezüglich der kreisüberschreitenden Buslinien zwischen dem Landkreis Böblingen und dem Enzkreis noch weiteren Klärungs- und Abstimmungsbedarf gibt, bleibt die Darstellung der Linienbündelung vorerst bestehen. Im Nahverkehrsplan des Landkreises Böblingen wird jedoch in Kapitel 4.3.5, Linienbündel 4 sowie in den Liniensteckbriefen der betroffenen Linien in Kapitel 6.4.3, folgende Fußnote bzw. folgender Hinweis ergänzt:</p> <p><u>„Bezüglich der Linienbündelzuschnitte auf den kreisübergreifenden Buslinien zwischen dem Landkreis Böblingen und dem Enzkreis konnte noch kein Konsens zwischen den beiden Landkreisen gefunden werden. Der Landkreis Böblingen befürwortet einen „Linientausch“: Die Linien 666 soll – ggf. inkl. der Schülerlinien 767 und 941 – in das Linienbündel 4 des Landkreises Böblingen integriert werden, sodass die Verkehre im Korridor Weil der Stadt – Hausen (Linien 663 und 666) in einem Verkehrsvertrag gebündelt werden können. Für die dafür nötige Integration der aktuell beim Enzkreis gebündelten Linie 666 in das Linienbündelungskonzept des Landkreises Böblingen sollen im Gegenzug – nach den Vorstellungen des Landkreises Böblingen – die Linien 652, 653 und 765, welche bislang im Linienbündelungskonzept des</u></p> | Modifizierte Übernahme |

| | | | | |
|----------------------------|--|---|---|-------------------|
| | | | <p><u>Landkreises Böblingen enthalten waren, beim Enzkreis gebündelt werden, da diese ihr verkehrliches Gewicht eindeutig im Enzkreis haben, während die Linie 666 beiderseits der Kreisgrenze eine eher identische verkehrliche Bedeutung aufweist. Vor den anstehenden Vergaben für die betroffenen Linien ist ein Einvernehmen zwischen beiden Landkreisen zu finden, welches ggf. eine Überarbeitung bzw. Teilfortschreibung des Nahverkehrsplans notwendig machen kann. Hierzu sollen auch die Fahrgastströme in den jeweiligen Verkehrsgebieten von den beiden Kreisverwaltungen analysiert werden, sodass bis zu den anstehenden Vergaben auf einer soliden Datenbasis konsensfähige Bündelzuschnitte erarbeitet werden können.“</u></p> <p>Die Festlegung im Nahverkehrsplan wird insbesondere relevant für die nächste Vergabe zum Fahrplanwechsel Dezember 2025. Bis dahin soll rechtzeitig eine endgültige Klärung herbeigeführt werden.</p> | |
| 2 | Enzkreis (siehe auch Stellungnahme VPE) | 2) Des Weiteren ist die derzeitige Kostenteilungsvereinbarung, bei der sowohl die Kosten als auch die Erlöse geografisch aufgeteilt werden, nachteilig für den Enzkreis und die Stadt Pforzheim. Da die Linie im Enzkreis meistens auf der freien Strecke verläuft, tragen der Enzkreis und die Stadt Pforzheim den Großteil der Kosten. Dieses soll neu geregelt werden, z.B. derart, dass nur das Betriebsergebnis geografisch aufgeteilt wird. | Die Anregung wird trilateral zwischen den beiden Landkreisen und der Stadt Pforzheim geklärt. | Keine Übernahme |
| 3 | Enzkreis (siehe auch Stellungnahme VPE) | 3) Wie soll die Verwendung der Mittel aus §15 ÖPNVG (ex 45a§) geregelt werden? Erst nach Klärung dieser Fragen können wir über den Tausch der Linien 666, 652, 653 und 765 abschließend entscheiden. | Die Anregung wird trilateral zwischen den beiden Landkreisen und der Stadt Pforzheim geklärt. | Keine Übernahme |
| 4 | Enzkreis | Die Bereiche Straßenbau und Straßenverkehrsrecht des Enzkreises sind in ihren Zuständigkeitsbereichen nicht betroffen. | - | Bereits enthalten |
| Landkreis Esslingen | | | | |

| | | | | |
|--|--|--|--|------------------------|
| 5 | Landkreis Esslingen | Die kreisüberschreitende Linie 815 (Ostfildern – Ruit – Filderstadt – Waldenbuch) soll im Nahverkehrsplan des Landkreises Böblingen bündelfrei gestellt werden. Hiergegen bestehen keine Bedenken. Durch die Änderung der 2. Fortschreibung des Nahverkehrsplanes für den Landkreis Esslingen wurde diese Linie in das Linienbündel 1 aufgenommen. | - | Bereits enthalten |
| 6 | Landkreis Esslingen | Gegen die Aufnahme der Linien 826 Leinfelden – Waldenbuch – Tübingen, 826a Breitenstein – Weil in Stuttgart – Dettenhausen – Tübingen, 828 Echterdingen – Waldenbuch – Tübingen, X82 Flughafen – Waldenbuch – Tübingen (Bündel 9) und 760 Böblingen – Schönaich – Waldenbuch – Neuenhaus (Bündel 8) sowie die Aufnahme der Nachtbuslinie N76 Oberaichen – Musberg – Steinenbronn – Waldenbuch (Bündel 9) in das Linienbündelungskonzept des Nahverkehrsplans für den Landkreis Böblingen werden ebenfalls keine Bedenken erhoben. Im Nahverkehrsplan des Landkreises Esslingen sind die soeben genannten Linien bündelfrei gestellt. | - | Bereits enthalten |
| 7 | Landkreis Esslingen | Eine mögliche Weiterführung der Fahrten auf den Linien 760, 761 bzw. N74 ab Schönaich via Waldenbuch und Neuenhaus nach Aich und einer dortigen Verknüpfung mit der Linie 167 Nürtingen – Oberensingen – Aich (– Neuenhaus) zu Herstellung einer umsteigefreien Verbindung zwischen Böblingen und Nürtingen wird von unserer Seite aus begrüßt. | - | Bereits enthalten |
| 8 | Landkreis Esslingen | Wir weisen darauf hin, dass die Linie X82 zwar im Steckbrief des Linienbündels BB-09 aufgeführt, jedoch nicht in der „Einordnung der Linien im Landkreis Böblingen in das Linienbündelungskonzept“ zu finden ist. | Der Landkreis Böblingen bedankt sich für den Hinweis. In Anlage 4.4 werden lediglich die Linien aufgeführt, die im Landkreis Böblingen bereits verkehren. Da es sich bei der Linie X82 um eine Planungslinie handelt, ist eine Ergänzung nicht erforderlich. Dies gilt jedoch nicht für die in Kapitel 4.3.5 dargestellten Linien. Sie wird aus diesem Grund in Kapitel 4.3.5 hinzugefügt. | Modifizierte Übernahme |
| Landeshauptstadt (LH) Stuttgart | | | | |
| 9 | LH Stuttgart – Amt f. öffentliche Ordnung | 7.2.5 Regionales Verkehrsmanagement Im letzten Absatz wird davon gesprochen, das die regional abgestimmte Verkehrsentwicklung unter dem Dach des | Der Landkreis Böblingen bedankt sich für den Hinweis. Der letzte Satz in Kapitel 7.2.5 („Auch die regional abgestimmte Verkehrsentwicklung unter | Modifizierte Übernahme |

| | | | | |
|---------------------------------|--------------------------|--|---|---|
| | | <p>VRS stärker auf den Aspekt der Intermodalität abgestellt werden soll.</p> <p>Es sollte nicht „regional abgestimmte Verkehrsentwicklung“ sondern „regional abgestimmtes Verkehrsmanagement“ lauten.</p> <p>Zudem wäre die Frage, ob dann nicht auch die neue Ringzentrale als Instrument dafür genannt werden sollte, die ja zusammen mit der IVLZ und der Straßenverkehrszentrale Baden-Württemberg das regionale Verkehrsmanagement in Zukunft (vor. ab Mitte 2021) betreiben soll.</p> | <p>dem Dach des Verband Region Stuttgart soll stärker auf den Aspekt Intermodalität abgestellt werden.“) wird wie folgt geändert:</p> <p><u>„Auch das regional abgestimmte Verkehrsmanagement unter dem Dach des Verband Region Stuttgart soll stärker auf den Aspekt der Intermodalität abgestellt werden. Mit dem Aufbau einer regionalen Ringzentrale wird der Grundstein für die Zusammenarbeit im strategisch taktischen und operativen Verkehrsmanagement gelegt. Die operativ geschalteten Strategien sollen ebenso in Informationsdiensten mit einfließen.“</u></p> | |
| Verband Region Stuttgart | | | | |
| 10 | Verband Region Stuttgart | <p>Regionale Buslinien X60 und N60</p> <p>Die Nachtbuslinie N60 ist korrekt als nächtlicher Ersatzverkehr für die S-Bahn-Linie S60 im Abschnitt Böblingen – Renningen beschrieben. Der gegenwärtige Verkehrsvertrag zu dieser Linie endet im Dezember 2021. Gegenwärtig erfolgt eine Prüfung über einen Weiterbetrieb der Linie oder die Aufnahme eines Nacht-S-Bahn-Verkehrs auch auf dieser Achse.</p> <p>Die Linie X60 wird gemeinsam mit mehreren anderen Relationen als Bestandteil von Expressbusverkehren bezeichnet, wobei auch seitens der Landkreise und des Landes Überlegungen zu weiteren Angeboten mit beschleunigter Linienführung und wenigen Halten bestehen. Die Geschäftsstelle empfiehlt, auf die Abstimmungen und die Festlegung klarer Kriterien der verschiedenen Schnell-/Expressbus-Angebote im Nahverkehrsplan einzugehen, die gegenwärtig in Gesprächsrunden unter Moderation des Verkehrsministeriums durchgeführt werden. Die in der Anlage 4.3 genannten Kriterien entsprechen einem Vorschlag des VVS, der aufgrund der genannten Beratungen nicht als abschließend gültig angesehen werden kann. Neben der N60 ist auch die X60 unter den Linien aufzuführen, die nicht Bestandteil der Linienbündelung sind.</p> | <p>Die in Anlage 4.3 in Verbindung mit den Ausführungen in Kapitel 4.2.4 „Schnellbusse, Expressbusse und Direktbusse“ dargestellten Kriterien entsprechen der aktuellen Beschlusslage der VVS-Gremien (vgl. auch Hinweis in Fußnote 32) und sind somit momentan als abschließend gültig zu betrachten.</p> <p>Die Linie X60 wird in Kapitel 4.3.4 ergänzt und der entsprechende Textabschnitt wie folgt geändert:</p> <p>„Linien X60, N60:</p> <p><u>Die als S-Bahn-Ergänzungsverkehr angedachte Nachtbuslinie N60 sowie die Linie X60 liegen in der Aufgabenträgerschaft des Verbands Region Stuttgart. Sie bleiben deshalb im Linienbündelungskonzept des Landkreises unberücksichtigt.“</u></p> | <p>Keine Übernahme</p> <p>Übernahme</p> |

| | | | | |
|----|--------------------------|--|--|-------------------|
| 11 | Verband Region Stuttgart | <p>S-Bahn-Zubringerverkehre</p> <p>Das Angebot verlässlicher Zubringer auf die S-Bahn im Halbstundentakt ist ein wichtiger Bestandteil des ÖPNV-Pakts. Der Landkreis beabsichtigt den weiteren Ausbau dieser Zubringerkorridore, wobei auch über eine Zeitspanne von 6 Stunden in der Hauptverkehrszeit an Wochenwerktagen die Zubringerfunktion den Viertelstundentakt umfassen wird. Die S-Bahn-Zubringer werden zu 100 % durch den Landkreis getragen. Die Geschäftsstelle begrüßt die Verbesserungen, empfiehlt aufgrund des mittelfristig ganztägigen Viertelstundentaktes im gesamten S-Bahnnetz jedoch, die konkreten Zeitabschnitte zu benennen und neben einer weiteren Ausdehnung des Zeitabschnittes auch die Verlagerung von Zubringern von den bisherigen Grund- auf die bisherigen Zwischentakte zu prüfen.</p> | <p>Die konkreten Zeitabschnitte werden in Kapitel 6.4.2 (siehe Abbildung 6-1) i.V.m. den Liniensteckbriefen in Kapitel 6.4.3 explizit benannt.</p> <p>Eine Darstellung, ob und inwiefern der jeweilige verlässliche S-Bahn-Zubringer an den Grund- und/oder Zwischentakt der korrespondierenden S-Bahn-Linie angebunden wird, erfolgt nicht primär über den Nahverkehrsplan, sondern über die Konzeption von Musterfahrplänen im Vorfeld der Vergabeverfahren. Falls aber schon vorab eine entsprechende Verschiebung sinnvoll erscheint, wird im jeweiligen Liniensteckbrief (siehe Kapitel 6.4.3) in der Spalte „Hinweise“ darauf verwiesen.</p> | Keine Übernahme |
| 12 | Verband Region Stuttgart | <p>c) Neugestaltung der Linienbündel</p> <p>Die bislang bündelfreien Kreisnachtbusse wurden nun ebenfalls Teil des Bündelungskonzeptes, was auch einer Empfehlung der Region bei der vorherigen Fortschreibung entspricht. Die Zusammenstellung der Linienbündel ist aus regionaler Sicht wirtschaftlich angemessen, ausgewogen und detailliert beschrieben.</p> <p>Wie schon unter b) beschrieben, könnte bei Darlegung der Anschlüsse noch konkreter auf die Thematik der Ausdehnung des Viertelstundentakts bei der S-Bahn-Anbindung eingegangen werden. Aus Sicht der regionalen Trägerschaft für die Allgemeine Vorschrift ist insbesondere von Vorteil, dass zahlreiche Linienbündel eine Fahrplanleistung von unter 1 Mio. Fahrplankilometern aufweisen, so dass auch kleine und mittelständische Unternehmen attraktive Angebote einreichen können bzw. eigenwirtschaftlich verkehren könnten. Die großen Stadtverkehrsnetze Böblingen-Sindelfingen, Leonberg und Herrenberg bleiben weiterhin als Gesamtnetz bestehen, wobei die beiden letztgenannten Städte diese Netze über ihre Stadtwerke selbst betreiben.</p> | s.o. | Bereits enthalten |
| 13 | Verband Region Stuttgart | <p>d) Clean Vehicles Directive</p> <p>Durch die EU-Richtlinie 2019/1161 (Clean Vehicles Directive) gelten in den Mitgliedsstaaten zukünftig Quoten für</p> | Die schlussendlichen Auswirkungen der CVD auf die einzelnen Busunternehmen ist noch nicht absehbar, da die Überführung in das nationale Recht noch fehlt. Aus diesem Grund wird die Übernahme | Keine Übernahme |

| | | | | |
|----|--------------------------|--|---|------------------------|
| | | den Einsatz emissionsfreier bzw. emissionsarmer Fahrzeuge. Der Nahverkehrsplan verpflichtet zur Einhaltung der Richtlinie nach deren Inkrafttreten. Um die Vorgaben der Richtlinie zu erfüllen und die aktuell mit längeren Bestellfristen versehene Beschaffung von geeigneten Bussen effizient zu gestalten, wird eine enge und einheitliche Abstimmung aller Bus-Aufgabenträger in der Region Stuttgart beim Beschaffungsprozess vorgeschlagen. | des Vorschlags zunächst zurückgestellt. Der Landkreis Böblingen begrüßt jedoch grundsätzlich den Vorschlag des VRS einer engen und einheitlichen Abstimmung aller Bus-Aufgabenträger in der Region Stuttgart beim Beschaffungsprozess. Diese soll u.a. über die AG Nahverkehrsplan (siehe Kapitel 1.2.4) sichergestellt werden. | |
| 14 | Verband Region Stuttgart | <p>e) Busbevorrechtigung</p> <p>Die Bevorrechtigung des ÖPNV durch Ampelbevorrechtigungen ist neben separaten Busspuren oder eigenständigen BRT-Systemen eine wichtige Komponente zur Attraktivierung des ÖPNV gegenüber dem MIV. Der koordinierte und flächendeckende Ausbau von Ampelbevorrechtigungen sollte deshalb klar zur Zielsetzung im Nahverkehrsplan gehören und es sollte eine umfassende Weiterentwicklung aufgezeigt werden. In der Region sollte ein einheitlicher Standard mit einem offen zugänglichen, also insbesondere herstellerunabhängigen System mit einheitlicher Datenschnittstelle und Übertragungstechnik gelten. Der Verband Region Stuttgart ist im Zuge seiner Aufgabe des Verkehrsmanagements an dieser Stelle unterstützend und koordinierend tätig, zuletzt u.a. in Böblingen und Leonberg.</p> | <p>Der Ausbau von ÖPNV-Bevorrechtigungen an Lichtsignalanlagen wird ebenso, wie die Minimierung von Störeinflüssen aus Abbiege- und Querverkehren sowie straßenbegleitender Parkierung oder die Anlage von Busspuren, in Kapitel 4.1.7 als Zielsetzung des Nahverkehrsplans definiert. Darüber hinaus wird in Kapitel 6.3.2 darauf verwiesen, dass die zum Einsatz kommende Technik mit den jeweiligen Landkreisen, Städten und Gemeinden abzustimmen und die technischen Voraussetzungen in den Fahrzeugen zu schaffen ist.</p> <p>Dennoch begrüßt der Landkreis Böblingen den Vorschlag einer Präzisierung der Zielsetzung, die in Kapitel 4.1.7 wie folgt übernommen wird:</p> <p>„Dies schließt insbesondere die ÖPNV-Bevorrechtigung an Lichtsignalanlagen, <u>deren Ausbau koordiniert und flächendeckend vorzunehmen ist</u>, die Minimierung von Störeinflüssen aus Abbiege- und Querverkehren sowie straßenbegleitender Parkierung und die Anlage von Busspuren mit ein.“</p> <p>Auf den VRS und seine Aufgaben im Verkehrsmanagement wird in Kapitel 7.2.5 verwiesen.</p> | Modifizierte Übernahme |
| 15 | Verband Region Stuttgart | <p>f) Ridepooling / On-demand-Verkehre</p> <p>Die Einführung moderner Poolingsysteme als Bedarfsverkehr kann je nach Raumschaft und Uhrzeit einen wichtigen Baustein des öffentlichen Verkehrsangebots darstellen, insbesondere unter Anwendung moderner Buchungs- und Poolingsysteme. Diese sollten federführend durch die Aufgabenträger organisiert und bestellt werden, um Kannibalisierung zu vermeiden. Hervorgehoben werden sollte dabei in Übereinstimmung mit der Allgemeinen Vorschrift für die Busverkehre der Verbundstufe II, dass auch für diese</p> | <p>Die künftige Rechtsgrundlage für diese Verkehre befindet sich aktuell noch in der Diskussion. Der Landkreis hat im NVP aber bereits verdeutlicht (Kapitel 4.1.7, Kapitel 7.2.7), dass er eine Steuerungsmöglichkeit durch den ÖPNV-Aufgabenträger bzw. der ÖPNV-Genehmigungsbehörde erwartet und eine Konkurrenzierung des klassischen ÖPNV unerwünscht wäre. Zudem wird dort die Zielsetzung einer multimodalen Buchungsplattform und einer tariflichen Kooperation mit dem ÖPNV formuliert.</p> | Bereits enthalten |

| | | | | |
|----|--------------------------|--|---|-----------------|
| | | Angebote der VVS-Tarif und dessen Einnahmenaufteilung die Basis bilden. | Konkrete Tarifmodelle sind aber noch auf Verbundebene zu entwickeln. Dies gilt auch für die Erfassung der Parameter, die Grundlage für eine Einbeziehung in die Allgemeinen Vorschriften sein können. | |
| 16 | Verband Region Stuttgart | g) Park + Ride / Bike + Ride Das Konzept „Fahrschein = Parkschein“, mit einer konsequenten Bindung der Parkberechtigung an die ÖPNV-Nutzung, sollte als zukünftiger Standard und Attraktivitätsfaktor des ÖPNV auch im Landkreis Böblingen sukzessive umgesetzt werden. | Gemäß ÖPNV-Pakt liegt die Zuständigkeit für Park+Ride und Bike+Ride in der Aufgabenträgerschaft des Verbands Region Stuttgart. Der Landkreis Böblingen leistet bei dieser Aufgabe gerne Unterstützung. | Keine Übernahme |
| 17 | Verband Region Stuttgart | h) Seilbahnen als Bestandteil des ÖPNV Im Zuge eigener Untersuchungen identifizierte der Verband Region Stuttgart die Verbindung Böblingen (Bahnhof) – Daimlerwerk Sindelfingen – Sindelfingen (Bahnhof) – Breuninger als eine denkbare Seilbahntrasse, die auch im Nahverkehrsplan aufgeführt werden könnte. Als weiterer Treiber sei auf das zur IBA 2027 angemeldete Projekt „Goldbach Quartier“ verwiesen, was zusätzlichen Freizeit- und Tourismusverkehr erzeugen könnte. | Der Landkreis Böblingen lässt aktuell auf der vorgeschlagenen Route die Machbarkeit einer Stadtbahnverbindung untersuchen. Gegenüber einer Seilbahnlösung hätte diese den Vorteil einer besseren Anbindung auch des Flugfeld-Areals und einer städtebaulich verträglicheren Einfügung in die Sindelfinger Stadtmitte. Der Seilbahn-Ansatz wird vom Landkreis daher nicht favorisiert. | Keine Übernahme |
| 18 | Verband Region Stuttgart | i) Radschnellverbindungen Auf die Radschnellverbindungskonzeption des Landkreises Böblingen wird hingewiesen. Erste Abschnitte sind bereits zwischen Böblingen und Ehningen bzw. Böblingen/Sindelfingen und Stuttgart realisiert. Eine Berücksichtigung der Radschnellverbindungskonzeption im vorliegenden Nahverkehrsplan wird empfohlen. Da die weitere Planung der Radschnellverbindung gen Herrenberg eine Führung entlang der Bahntrasse vorsieht, weisen wir in diesem Zusammenhang auf das regionalplanerische Ziel der Trassenfreihaltung 4.1.2.1.4. (Z) entlang der Gäubahn hin. | Der Landkreis Böblingen bedankt sich für den Hinweis. Der entsprechende Abschnitt in Kapitel 2.2.2 wird um folgende Textpassage ergänzt: „Der Landkreis hat darüber hinaus im Jahr 2014 ein Radverkehrskonzept beschlossen, dass sowohl für die Knotenpunkte des Radverkehrs als auch für die Strecken im Landkreis Böblingen etwa 600 Maßnahmen vorsieht, die in einem Zeitrahmen von zehn Jahren umgesetzt werden sollen. <u>Zudem gehört die Errichtung von Radschnellverbindungen zu den aktuellen Projekten des Landkreises hinsichtlich der Fahrrad-Infrastruktur. Erste Abschnitte wurden bereits zwischen Böblingen und Ehningen bzw. Böblingen/Sindelfingen und Stuttgart realisiert.</u> “ | Übernahme |
| 19 | Verband Region Stuttgart | j) Ausbau des Schienennetzes | Da auch andere perspektivische Maßnahmen zur Weiterentwicklung des bestehenden Netzes dar- | Übernahme |

| | | | | |
|------------------------------|--------------------------|---|--|-----------|
| | | In Zusammenhang mit der „Weiterentwicklung des bestehenden Netzes“ (Kapitel 7.2.2) wird empfohlen, die Maßnahme 72 „Partieller Ausbau der Gäubahn im Abschnitt Rohr-Herrenberg“ gemäß des Regionalverkehrsplanes (Kapitel 4.1.7, Tabelle 17) in den vorliegenden Nahverkehrsplan aufzunehmen. Damit ist auch eine Verbesserung des Nahverkehrs im Landkreis Böblingen zu erwarten. | gestellt werden, steht einer Aufnahme dieser Maßnahme nichts entgegen. Der Text in Kapitel 7.2.2 wird deshalb wie folgt geändert: „Der Landkreis Böblingen begrüßt deshalb die Aufwertung der Gäubahn durch einen vom Land finanzierten Regionalzughalt in Stuttgart-Vaihingen, die vom Verband Region Stuttgart perspektivisch angedachte Führung zusätzlicher S-Bahn-Züge ab Stuttgart-Schwabstraße bis Böblingen oder Ehningen <u>sowie den ebenfalls perspektivisch angedachten partiellen Ausbau der Gäubahn im Abschnitt Rohr – Herrenberg.</u> “ | |
| 20 | Verband Region Stuttgart | k) Umlagefinanzierung Verband Region Stuttgart Hinsichtlich der Finanzierungsinstrumente für den ÖPNV wird im Nahverkehrsplan Bezug auf eine Vermögensumlage VRS und eine Betriebskostenumlage zur Verbesserung des S-Bahn-Verkehrs genommen. Hier sollte konkretisiert werden, dass seitens der Region eine Verkehrsumlage erhoben wird, welche die Vermögensumlage (Finanzhaushaltsumlage) für Investitionen und eine Betriebskostenumlage (Ergebnishaushaltsumlage) für laufende Aufwendungen umfasst. Die Betriebskostenumlage zur Verbesserung des S-Bahn-Verkehrs ist lediglich eine untergeordnete einzelne Teilmenge. | Der Landkreis Böblingen bedankt sich für den Hinweis. Der Textabschnitt in Kapitel 4.1.6 wird, der Anmerkung des VRS entsprechend, wie folgt geändert: <ul style="list-style-type: none"> • <u>Verkehrsumlage VRS:</u> <ul style="list-style-type: none"> ○ <u>Betriebskostenumlage des VRS für laufende Aufwendungen (u.a. zur Verbesserung des S-Bahn-Verkehrs).</u> ○ <u>Vermögensumlage VRS.</u> | Übernahme |
| Landkreis Ludwigsburg | | | | |
| 21 | Landkreis Ludwigsburg | Kapitel 6.3.2 In Abstimmung mit dem Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart wurde im Entwurf des Nahverkehrsplans für den Landkreis Ludwigsburg, welcher sich gerade in der Anhörung befindet, in folgenden Absätzen eine abweichende Regelung aufgenommen: <ul style="list-style-type: none"> • Auf S. 101 f. (NVP LB) heißt es: Die im Linienverkehr eingesetzten Busse müssen stufenfrei betretbar sein. Aus diesem Grund setzen die Unternehmen ausschließlich Niederflur- oder Low-Entry-Fahrzeuge im Linienverkehr ein. Zur bedarfsweisen Erleichterung des Ein- und Ausstiegs ist eine manuelle Klapprampe oder eine mindestens gleichwertige Ersatzlösung vorhanden. <u>Zudem müssen je Bus mindestens sechs</u> | Da die Festlegungen in Kapitel 6.3 verbindlich sein sollen, werden die dargestellten Änderungen im Nahverkehrsplan des Landkreises Böblingen berücksichtigt. Die vom Landkreis Ludwigsburg vorgeschlagenen neuen Sätze werden entsprechend übernommen. | Übernahme |

Sitzplätze vorhanden sein, die nicht auf Podesten angeordnet sind. Für Verstärker-, Sonder- und Ersatzfahrten können vom Landkreis Ausnahmen zugelassen werden.

Innerhalb des Fahrzeugs muss mindestens ein Mehrzweckbereich, der zwei Sondernutzungsflächen - z.B. für Rollstühle, Kinderwagen oder Rollatoren - umfasst, bereitgestellt werden bzw. vorhanden sein.

Hier ist der Satz neu: "Zudem müssen je Bus mindestens sechs Sitzplätze vorhanden sein, die nicht auf Podesten angeordnet sind."

- Auf S. 102 (NVP LB) heißt es: Haltestellen werden rechtzeitig vor dem Halt optisch und akustisch angekündigt. Dieser Service ist auch im Hinblick auf die vom Gesetzgeber geforderte Barrierefreiheit des ÖPNV notwendig. Zur besseren Verständlichkeit werden für die akustische Ankündigung der Haltestellen automatische Ansagen verwendet. Die Busse verfügen über TFT-Monitore zur Anzeige der nächsten Haltestellen, die an der nächsten Haltestelle auch Anschluss-Verbindungen in Echtzeit wiedergeben. Es genügt dabei die Darstellung des eigenen Linienverlaufs (mindestens 4 Folgehaltestellen). Details hierzu sind in den "Normen Fahrgastinformation" des VVS enthalten.

In einem Solofahrzeug ist mindestens eine Anzeige vorhanden, die ausschließlich der Fahrgastinformation dient. In Gelenkbussen werden zwei Anzeigen, davon eine im Bereich des Nachläufers, benötigt.

Im Fahrgastraum gibt es ausreichend Haltewunsch-Tasten. Eine optische Anzeige informiert die Fahrgäste darüber, dass der Bus an der folgenden Haltestelle anhält.

Hier ist der Satz neu: "Die Busse verfügen über TFT-Monitore zur Anzeige der nächsten Haltestellen, die an der nächsten Haltestelle auch Anschluss-Verbindungen in Echtzeit wiedergeben."

Im Hinblick auf möglichst verbundweit einheitliche Festlegungen regen wir an, die dargestellten Änderungen im

| | | | | |
|---------------------------|-----------------------|---|--|------------------------|
| | | Nahverkehrsplan im Landkreis Böblingen zu berücksichtigen. | | |
| 22 | Landkreis Ludwigsburg | <p>Linie 635 (S. 190)</p> <p>Das für die Linie 635 zuständige Verkehrsunternehmen Fa. Wöhr hat das Fahrplanangebot im Abschnitt Gerlingen, Ringstraße - Leonberg nach Inbetriebnahme des Linienbündels LB 03 auf eigenes Risiko und ohne Vertragsbeziehung mit dem Landkreis Ludwigsburg über den bisherigen Status quo hinaus ausgeweitet. Die Ergänzungen betragen Montag-Freitag 2 Fahrtenpaare (FP).</p> <p>Diese Angebotsergänzung ist im Entwurf des Nahverkehrsplans für den Landkreis Ludwigsburg als eigenwirtschaftliche Mehrleistung berücksichtigt. Wir regen daher an, dies auch im Nahverkehrsplan im Landkreis Böblingen entsprechend zu berücksichtigen.</p> | Die Angebotsergänzung von 2 Fahrtenpaaren (montags bis freitags) wird, dem Entwurf des Nahverkehrsplans Ludwigsburg entsprechend, als eigenwirtschaftliche Mehrleistung der Linie 635 berücksichtigt und im dazugehörigen Liniensteckbrief dargestellt. | Übernahme |
| 23 | Landkreis Ludwigsburg | <p>Nachtbuslinie N63</p> <p>In Abstimmung zwischen den Landkreisen Böblingen und Ludwigsburg sowie dem VVS bestehen Planungen zu einer neuen Linie N63 zur Anbindung des Gerlinger Stadtteils Schillerhöhe sowie weiterer Stadtteile Leonbergs an das Nachtbusnetz.</p> <p>Diese Planungen finden im vorliegenden Entwurf keine Erwähnung. Wir regen daher an, einen Hinweis auf diese geplante Linie an geeigneter Stelle zu berücksichtigen.</p> | <p>Im Liniensteckbrief der Linien 92/640 wird folgender Text unter Hinweise ergänzt:</p> <p><i>„Es bestehen Planungsvorschläge zu einer möglichen neuen Nachtbuslinie N63. Diese sehen die Anbindung des Gerlinger Stadtteils Schillerhöhe sowie weiterer Stadtteile Leonbergs an das Nachtbusnetz vor. Eine mögliche Einbeziehung in die weitere Verkehrsplanung ist noch unter den Beteiligten abzustimmen.“</i></p> | Modifizierte Übernahme |
| Landkreis Tübingen | | | | |
| 24 | Landkreis Tübingen | Es ist zu begrüßen, dass die landkreisüberschreitenden Linienbündel in den Nahverkehrsplänen aller jeweils betroffenen Landkreise ausgewiesen und abgegrenzt werden, und dann die Details im Nahverkehrsplan des jeweils federführenden Landkreises dokumentiert werden. | - | Bereits enthalten |
| 25 | Landkreis Tübingen | Die Linie 7627 ist Bestandteil des Tübinger Linienbündels West 2, dies bitten wir noch auszuweisen. Eine Zusammenfassung der Linie 7627 mit der Linie 778A, was für eine vereinfachte Kommunikation sicherlich wünschenswert ist, würde voraussetzen, dass ein durchgehender Tarif auf diesen Fahrten (das müsste dann wohl der naldo-Tarif sein) angewandt wird. Heute haben die Fahrgäste einen naldo | In Kapitel 4 wird darauf verzichtet, für die Linien, die ihren Bedienungsschwerpunkt außerhalb des Landkreises Böblingen haben und aus diesem Grund im NVP bündelfrei gestellt sind, konkrete Linienbündel benachbarter Landkreise zu benennen. Damit werden Widersprüche vermieden, falls | Keine Übernahme |

| | | | | |
|--|--|--|--|--|
| | | und einen VVS-Fahrausweis (Additionstarif). Der bwTarif bietet aufgrund seiner deutlich abweichenden Struktur/Regelungen keine zufriedenstellende Alternative. | Nachbarlandkreise ihre Linienbündelungskonzepte weiterentwickeln. Für eine Ausdehnung des naldo-Tarifes wird aktuell keine Notwendigkeit gesehen. | |
|--|--|--|--|--|

| | | | | |
|-----------------------------|----------------------|---|---|--|
| 26 | Landkreis Tübingen | <p>Zum Bündel 9</p> <p>a) Auch der LK Tü hält die Ablösung des heutigen Haustarifes für dringend geboten. Als die aus Kundensicht sinnvollste Lösung sehen wir die Ausweitung des naldo-Tarifs in den heute schon bestehenden "orangenen Waben", wo der naldo-Tarif zwar im Gelegenheits-Fahrscheinbereich gilt, nicht aber bei Zeitkarten, auf alle Fahrkarten. Somit ergibt sich eine Lösung wie im Raum Herrenberg oder auf der Reutlinger Flughafenlinie X3. Ein weiterer Vorteil bestünde darin, dass alle Fahrschüler nach Tübingen sich dann in einem einheitlichen Tarifsystem bewegen. Hingegen gäbe es bei Anwendung des bwTarifes weiter unterschiedliche Regelungen für Schüler aus benachbarten Orten an der gleichen Schule, was zu einem dauerhaft erheblichen Kommunikationsmehraufwand und ständigen Irritationen führt.</p> <p>b) Die Ausweisung der heutigen "Airportsprinter"-Fahrten (und ggf. Linienmodifikationen) als eigene Linie X 82 erscheint nachvollziehbar. Insgesamt wäre noch zu überlegen, wie sich Bau und Inbetriebnahme des neuen Flughafenbahnhofs und die daraus sich ergebende (vorrangige) Anbindung von Tü/Rt über die Schiene an den Flughafen auf die Schnellbuslinie auswirkt.</p> <p>c) Der ergänzende, vom Landkreis Tübingen finanzierte Anrufverkehr im Abschnitt Dettenhausen - Tübingen umfasst auch Nachtbus-Ersatzfahrten. Dieser Verkehr sollte deutlicher gewürdigt werden. Zudem stellt sich die Frage, ob nicht als Weiterentwicklung ein landkreisüberschreitendes Nachtbusangebot im Bündel angedacht werden sollte. Zumindest rechtfertigt dafür die Nachfrage im Abschnitt Tü-Dettenhausen einen Prüfauftrag.</p> | <p>Der Landkreis dankt für die Anregungen. Die konkreten künftigen Tariflösungen müssen im Vorfeld einer Neuvergabe unter Einbeziehung des VVS beraten werden. Eine vorzeitige Festlegung im NVP ist deshalb nicht angezeigt.</p> <p>Der Landkreis Böblingen dankt für diesen Hinweis. Eine Klärung des Umgangs mit dem skizzierten Sachverhalt sollte im Rahmen der erforderlichen Abstimmungsgespräche zur Neuvergabe dieses Linienbündels erfolgen.</p> <p>Auch diese Frage ist im Rahmen der erforderlichen Abstimmungsgespräche zur Neuvergabe dieses Linienbündels zu klären. Die Definition des Verkehrsangebots im Abschnitt 4) Waldenbuch – Tübingen mit „w.v. = wird verhandelt“ eröffnet die Möglichkeit, die vom Landkreis Tübingen vorgebrachten Anregungen grundsätzlich berücksichtigen zu können.</p> | <p>Keine Übernahme</p> <p>Keine Übernahme</p> <p>Keine Übernahme</p> |
| Landkreis Reutlingen | | | | |
| 27 | Landkreis Reutlingen | Der Landkreis Reutlingen ist derzeit nicht von ihren Planungen betroffen. Daher haben wir zum Textentwurf keine Anregungen oder Bedenken. | - | Bereits enthalten |