

Anregungen zum Entwurf 3. Fortschreibung des Nahverkehrsplans Landkreis Böblingen

Synopse („Querliste“) der vorliegenden Anregungen der Träger öffentlicher Belange (TöB) und sonstiger beteiligter Stellen Vorschlag der Verwaltung für die Einarbeitung in den Nahverkehrsplan

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

	Behörde / Verband	Anregung	Stellungnahme	Berücksichtigung im NVP
Regierungspräsidium Karlsruhe				
1	RP Karlsruhe	Bei Umbauarbeiten, die das klassifizierte Straßennetz des Regierungsbezirks Karlsruhe betreffen, ist das Regierungspräsidium Karlsruhe anzuhören. Andernfalls bestehen keine Bedenken gegen den Nahverkehrsplan.	-	Bereits enthalten
2	RP Tübingen	Das Regierungspräsidium Tübingen – Abteilung Straßenwesen und Verkehr – erhebt keine Einwendungen zum Entwurf der Fortschreibung des Nahverkehrsplans des Landkreises Böblingen. Das Referat 46 – Verkehr – des Regierungspräsidiums Tübingen hat die Linien 826 und 828 bis zum 09.12.2017 genehmigt. Danach wurde die Genehmigung vom RP Stuttgart erteilt. Die genannten Linien sind im Bündel 9 enthalten.	-	Bereits enthalten
Dachverband Integratives Planen und Bauen e. V.				
3	Dachverband Integratives Planen und Bauen e. V.	Der Nahverkehrsplan nimmt die Barrierefreiheits-Thematik mit vielen z. T. detaillierten Informationen auf. Dies ist als Fortschritt zu werten. Der Barrierefreiheit wird im Hinblick auf die Bevölkerungsentwicklung Bedeutung beigemessen, die ihr zukommt, um die Mobilität und Selbstständigkeit der Bürger in der Zukunft sicher zu stellen. Neben der Darstellung der gesetzlichen Grundlagen und dem rechtlichen Stellenwert des Nahverkehrsplans wird im vorliegenden Entwurf der 3. Fortschreibung, vom 13. Juli 2020 auch auf die Notwendigkeit der Barrierefreiheit und deren Erfordernisse ausführlich eingegangen. Aber auch finanzielle Probleme werden genannt. In der Vorlage wird	Der Nahverkehrsplan wird den gesetzlichen Vorgaben gerecht, indem er eine Negativliste der Haltestellen inklusive konkreter Begründung enthält, die nicht bis zum 01.01.2022 barrierefrei umgebaut werden können. Den Konstruktionsfehler des Gesetzgebers, Erwartungen an die bauliche Gestaltung der ÖPNV-Infrastruktur im Personenbeförderungsgesetz zu verankern, das sich als Gewerbe-recht primär an Verkehrsunternehmen wendet, kann der Landkreis jedoch nicht heilen. Aufgrund der weit überwiegend fehlenden Zuständigkeit des Landkreises sind seine Möglichkeiten, Einfluss auf	Keine Übernahme

		<p>kurz beschrieben, wo z.B. mindestens 1 Bushaltestelle bis zum Stichtag 1.1.2022 barrierefrei ausgebaut werden soll. Deren Auswahl erfolgt prioritär dort, wo ein hoher Nutzen für behinderte und nichtbehinderte Fahrgäste erzielt werden kann.</p> <p>Die Tabelle 4.1 gibt zwar Auskunft über den Status Quo i. H. auf die Barrierefreiheit, aber keine genauen Datumsangaben bis wann die nach dem 01.01.2022 immer noch sehr hohe Anzahl an nicht barrierefreien Haltestellen barrierefrei sein werden. Zwar wurde eine Gliederung vorgesehen (gepl. Umbau bis zum 01.01.2027 oder ab dem 01.01.2027, bzw. aktuell gar kein Umbau vorgesehen, aber dies ist zu wenig konkret. Ohne konkretes Datum sehen wir aber das Risiko sehr hoch, dass der Vollzug des Umbaus auf den „Sankt-Nimmerleinstag“ verschoben bleibt, ohne Wiedervorlage, ohne erneute Überprüfung (mit Begründung). Insofern halten wir eine verbindliche Datierung in allen Fällen für unabdingbar. Es erscheint angemessen zu sein, durch das Setzen von kurzen Fristen zum Vollzug des barrierefreien Umbaus, den Druck auf die bislang nicht oder weniger aktiv gewordenen Gemeinden/Städte zu erhöhen. Die Verpflichtung zum Umbau bis zum 01.01.2022 ist letztendlich seit der damaligen Regelung im PBefG bekannt gewesen. Wir gehen davon aus, und dies sollte auch explizit so zum Ausdruck gebracht werden, dass bei einem nach Januar 2022 statt findenden Umbau der/zu barrierefreien Haltestellen - Sorge getragen wird, dass die Priorisierung bedarfsorientiert erfolgt (vgl. Seite 3, Kriterien für die Priorisierung)</p> <ul style="list-style-type: none"> - eine barrierefreie Haltestelle je Teilort: In jedem Teilort sollte mindestens eine Haltestelle barrierefrei ausgebaut sein. In der Regel wird die Haltestelle mit dem höchsten Fahrgastaufkommen ausgewählt. - barrierefreie Haltestellen an Einrichtungen, die von Personen mit eingeschränkter Mobilität überdurchschnittlich frequentiert werden: Krankenhäusern, Senioreneinrichtungen sowie Behindertenwerkstätten (oder ähnlichen Einrichtungen) wird jeweils eine Haltestelle zugeordnet, die barrierefrei ausgebaut werden sollte. - gut frequentierte Haltestellen: Alle Haltestellen mit 1.000 und mehr Ein-, Aus- und Umsteiger je Normalwerktag sollten vorrangig barrierefrei ausgebaut werden. 	<p>die Planungsprozesse in den Kommunen zu nehmen, begrenzt. Der Fortschritt beim notwendigen Haltestellenumbau wird daher letztlich von den Aktivitäten der Kreiskommunen bestimmt, die Vorschläge zur Priorisierung dieser Aktivitäten als Handreichung an diese zu verstehen. Weitergehende Zusagen sind dem Landkreis aber nicht möglich.</p> <p>Der Landkreis verfolgt allerdings den Umbaufortschritt konsequent durch jährliche Bestandsabfragen und berichtet darüber in seinen Gremien. Außerdem ist davon auszugehen, dass bei einer künftigen NVP-Fortschreibung, die ja von einer Aktualisierung der Negativliste begleitet sein wird, ein erkennbarer Stillstand beim Haltestellenumbau auch in den lokalen Gremien Diskussionsbedarf auslösen wird.</p>	
--	--	--	---	--

		Der im 2. Abschnitt unter Kapitel 4 Barrierefreiheit aus dem NVP wiederholte Satz „Der Landkreis kommt dieser gesetzlichen Verpflichtung in seinem Zuständigkeitsbereich und im Rahmen seiner Möglichkeiten kontinuierlich nach“ können wir aus den Daten der NVP-Vorlage nicht erkennen. Anteile zwischen 23,7 und 50,2 % barrierefreie Haltestellen (Tabelle 4.1) und keine genauen Daten bis wann z. B. alle barrierefrei sind, widerspricht diesem Satz.		
4	Dachverband Integratives Planen und Bauen e. V.	<p>Folgende Hinweise für eine vorschriftsmäßige Barrierefreiheit sind sehr unvollkommen erwähnt oder fehlen vollständig.:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Taktile Bodenelemente und Leitstreifen <p>Die auf Seite 52 gemachten Erläuterungen sind unpräzise. Der Auffindestreifen verläuft quer über den Gehbereich zum Einstiegsfeld. Für den Zugang zur Haltestelle ist entweder die innere Tastkante des Gehbereichs oder ein Leitstreifen vorzusehen, die jeweils in den Auffindestreifen münden (s. DIN 32984.“)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die Umsetzung des 2-Sinneprinzips muss nachvollziehbar dargestellt werden. • Wie funktioniert der On-Demand-Dienst?. Erläuterungen, Zukunftsperspektive, ... • Wie lassen sich die Angebote und Bedürfnisse der Menschen mit Behinderung verbessern und können hierbei die jeweiligen Verbände beteiligt werden? Dabei geht es beispielsweise um Fragen wie z.B. „wo befindet sich die Haltestelle? <p>Menschen mit und ohne Behinderung sollen ganz selbstverständlich miteinander leben, wohnen und arbeiten.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Was u. a. die bereits oben angesprochenen Ausbauelemente für die Gestaltung und den Ausbau der Haltestellen angeht (siehe auch unter Ziff. 4.1.7 Infrastruktur, Seite 51 ff.), so sollte unbedingt auf das bereits an anderer Stelle aufgeführten Empfehlungen der VVS „Barrierefreie Bushaltestellen - Empfehlungen und Grundlagen zur Einrichtung; Stand: 21.08.2020 verwiesen werden. 	<p>Der Landkreis Böblingen bedankt sich für die Hinweise des DIPB.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die Erläuterungen zu den taktilen Bodenelementen und Leitstreifen werden präzisiert. • Ergänzung in Kapitel 4.1.7, On-Demand-Verkehre: <u>„Ruftaxi-Verkehre und künftig im Landkreis entstehende On-demand-Dienste sollen des Weiteren so ausgestattet sein, dass in Ihrer Mobilität eingeschränkte Menschen diese nutzen können. Je nach eingesetztem Fahrzeugtyp wird es sich jedoch nicht vermeiden lassen, dass diese Fahrgäste durch den Fahrer des Fahrzeugs unterstützt werden müssen.“</u> • Die Angebote und Bedürfnisse der Menschen mit Behinderung können im ÖPNV schrittweise verbessert werden. So sind beispielsweise die Empfehlungen für den barrierefreien Ausbau der Bushaltestellen im VVS-Gebiet unter Mithilfe der BehindertenvertreterInnen der Verbundlandkreise und der Landeshauptstadt Stuttgart entstanden. Auch das Informationsangebot im ÖPNV wird kontinuierlich ausgeweitet. So sollen jegliche Informationen über Haltestellen, beispielsweise über die Barrierefreiheit, online von jedem abrufbar sein (Stichwort: Smarte Haltestelle), die Möglichkeiten der Sprachausgabe werden schrittweise verbessert. Der Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart sowie die Verkehrsunternehmen im VVS sind bestrebt, die Barrierefreiheit kontinuierlich zu verbessern. Der Landkreis Böblingen unterstützt dieses Vorhaben im Rahmen seiner Möglichkeiten. 	Modifizierte Übernahme

		<p>https://www.vvs.de/download/VVS-Empfehlungen%20barrierefreie%20Bushaltestellen.pdf</p> <ul style="list-style-type: none"> Ebenso ist auf die einschlägigen Normen, wie DIN-18040-3 (Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen, Teil 3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum), sowie die dort aufgeführten Normativen Verweisungen zu verweisen. <p>Neben konkreten zeitlichen Angaben zur vollständigen Barrierefreiheit z. B. für Verkehrseinrichtungen halten wir die Beantwortung und Klärung der vorgenannten Punkte/Fragen für zwingend erforderlich. Erst dann können wir dem NVP zustimmen.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Ein allgemeingültiger Verweis auf die Empfehlungen des VVS zum barrierefreien Umbau von Bushaltestellen („Barrierefreie Bushaltestellen – Empfehlungen und Grundlagen zur Einrichtung) ist im NVP bereits enthalten. Ein allgemeingültiger Hinweis auf die einschlägigen Normen wird ergänzt. 	
Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH				
5	Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH	<p>Kapitel 1.2.1 Der europäische Rechtsrahmen: Redaktioneller Hinweis: das PBefG wurde zuletzt am 19. Juni 2020 geändert.</p>	Der Landkreis Böblingen bedankt sich für den Hinweis. Der Text wird, dem Vorschlag der NVBW entsprechend, angepasst.	Übernahme
6	Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH	<p>Zu Berücksichtigung von Belangen des Umweltschutzes (S.4): Der NVP beruft sich ausschließlich auf die gesetzlichen Grundlagen des Umweltschutzes. Im Sinne der Verkehrswende und dem durch den ÖPNV zu leistenden Beitrag zur Erreichung des CO2-Reduktionsziels von -42% bis 2030 (ggü. 1990) sollte auch der Klimaschutz im NVP seinen Niederschlag finden. Ein Verweis auf das Klimaschutzgesetz des Landes (KSG BW) und die darin gesetzten konkreten Einsparziele auf dem Weg zur weitgehenden Klimaneutralität bis 2050 sollte in dieses Kapitel ebenfalls aufgenommen werden. Die Umweltschutzbemühungen alleine bilden jedoch im Sinne des nachhaltigen Klimaschutzes nur einen Teilaspekt. Die Vorhaben des NVP sollten insbesondere den verkehrlich relevanten Klimazielen untergeordnet werden. Hierzu macht der NVP keine expliziten Aussagen. Zur strategischen Ausrichtung der zukünftigen öffentlichen Mobilität hat das Ministerium für Verkehr fünf Ziele formuliert. Für den NVP von Bedeutung ist hierbei insbesondere das landespolitische Ziel der "Verdopplung des ÖV bis 2030" (Basisjahr 2010). Diese signifikante Nachfrageerhöhung bedarf eines bedeutenden Angebotsausbaus. Daher begrüßen wir die im NVP festgehaltenen Angebotsausbaumaßnahmen für den Landkreis Böblingen. Sie tragen zur</p>	<p>Der Nahverkehrsplan ist in erster Linie ein Rahmenplan, der die Entwicklung des ÖPNV im Landkreis abbildet und fortschreibt. Dem ÖPNV inhärent ist dabei das Merkmal, eine nachhaltige Mobilität zu fördern und somit zum Klimaschutz beizutragen. Dessen ist sich der Landkreis Böblingen bewusst. Zur Abrundung wird aber die Anregung der NVBW aufgegriffen und <u>Kapitel 1</u> um einen <u>Hinweis auf das Klimaschutzgesetz</u> des Landes erweitert. Die massive Steigerung der Fahrgastnachfrage im öffentlichen Verkehr stellt aus Sicht des Landkreises keine hinreichende Zielsetzung im Sinne der angestrebten „Verkehrswende“ dar. Es ist auch zu bezweifeln, dass ein solches Ziel mit vertretbarem Aufwand allein durch Angebotsmaßnahmen im ÖV zu erreichen sein wird. Der Landkreis verfolgt deshalb mit Interesse, welche Maßnahmen Bund und Land parallel dazu zur Dämpfung des motorisierten Individualverkehrs favorisieren. Eine Beeinflussung allein durch CO₂-Aufschläge dürfte andere verkehrliche Wirkungen auslösen als andere Finanzierungsinstrumente zur Verkehrsverlagerung. Sobald hier eine Richtung erkennbar wird, wird</p>	Modifizierte Übernahme

		<p>Zielerreichung bei, indem sie das Angebotsniveau erhöhen und somit den ÖPNV für bestehende und prospektive Kunden attraktiver gestalten.</p> <p>In Anbetracht des planerischen Zeitraums des NVP reicht aus unserer Sicht eine vorrangig nachfrage-orientierte Perspektive auf den ÖPNV-Angebotsausbau nicht aus, um das System als Ganzes attraktiver, verlässlicher und als attraktive Alternative zum MIV zu positionieren. Dazu beachten Sie bitte auch den Absatz zu 7.2 "Verkehrliche Weiterentwicklung".</p>	auch der Landkreis in Abstimmung mit den anderen Verbundlandkreisen und dem VVS Konzeptionen zur Bewältigung eines signifikant steigenden Fahrgastaufkommens entwickeln und im Rahmen seiner finanziellen Möglichkeiten umsetzen.	
7	Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH	<p>Kapitel 1.2.3 Das Landesrecht:</p> <p>In diesem Kapitel wird erläutert, dass auf einen Nahverkehrsentwicklungsplan (NVEP) verzichtet wird, da im NVP auch Maßnahmen aufgeführt sind, die über die eigentliche Fünfjahresspanne des NVP hinausgehen. Die Begründung erscheint nachvollziehbar, jedoch würde sie deutlich einschlägiger, wenn der NVP die Langfristmaßnahmen explizit hervorheben würde.</p>	Der NVP stellt den aktuellen Stand der ÖPNV-Vorhaben im Landkreis dar. Dazu zählen aus Gründen der Transparenz auch Maßnahmen, die über den üblichen 5-Jahres-Zeitraum des NVPs hinausgehen. Die Grenze ist dabei durchaus fließend, da häufig ergänzende Gremienbeschlüsse – auch auf kommunaler Ebene – erforderlich sind, die zu Verzögerungen führen können. Eine scharfe Abgrenzung wäre deshalb nur bedingt belastbar. Da die Aufstellung eines NVEP auch keine explizite Verpflichtung darstellt, besteht hierfür auch keine Notwendigkeit.	Keine Übernahme
8	Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH	<p>Kapitel 1.3.3 Bisherige Nahverkehrspläne:</p> <p>Hier wird erläutert, dass die vorliegende Fortschreibung mit aktualisierten Angebots- und Nachfragedaten erfolgt. Da diese beiden Kennwerte an dieser Stelle im Dokument erstmals erwähnt werden, sollten sie in einer Klammer oder Fußnote kurz definiert und als Quellen vollständig ausformuliert werden.</p>	Den aktualisierten Datengrundlagen sind eigenständige Kapitel (2., 3.) gewidmet, die bereits dem Inhaltsverzeichnis zu entnehmen sind. Zusätzliche Fußnoten in Kap. 1.3.3 sind deshalb entbehrlich.	Keine Übernahme
9	Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH	<p>Kapitel 1.3.4 Luftreinhalte- und Aktionspläne im Regierungsbezirk Stuttgart:</p> <p>Auch über die Luftreinhaltung hinaus sollte der Klimaschutz im NVP Berücksichtigung finden. Hier sollte im Anschluss ein neuer Abschnitt eingefügt werden: "Kapitel 1.3.5 Klimaschutz" (siehe Anmerkung "Berücksichtigung von Belangen des Umweltschutzes").</p>	Ein Einbezug des Klimaschutzes in den Nahverkehrsplan erfolgt bereits an anderer Stelle (siehe Stellungnahme Nr. 6). Ein zusätzliches Kapitel wird daher nicht benötigt. Das <u>Kapitel 4.1.4</u> wird in „ <u>Nachhaltigkeit, Klima- und Umweltschutz</u> “ benannt.	Modifizierte Übernahme
10	Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH	<p>Kapitel 2.2 Netz und Angebotsstrukturen:</p> <p>Das Ministerium für Verkehr begrüßt es, dass die Fortschreibung des NVP Böblingen in diesem einleitenden Kapitel die Netz- und Angebotsstruktur ganzheitlich vorstellt und den ÖPNV als integralen Bestandteil des Mobilitätsmixes positioniert - auch MIV, Rad und deren Verknüpfung</p>	Kapitel 2 stellt eine Bestandsaufnahme des Verkehrs im Landkreis Böblingen dar und legt deshalb auch einen Fokus auf die Netz- und Angebotsstrukturen im Landkreis. Dabei werden dennoch die ausbrechenden Fahrten im Schienen- und Busver-	Keine Übernahme

		zum ÖPNV werden thematisiert. Ergänzend dazu halten wir es für angebracht, auch die Planung des ÖV zu thematisieren, der Landkreisgrenzen überschreitet und einen erhöhten Abstimmungsbedarf mit den benachbarten Aufgabenträger mit sich bringt. Ein klares Bekenntnis zur Angebotsausrichtung des ÖV an Pendler- bzw. Verkehrsströmen innerhalb der Region Stuttgart und zu angrenzenden Landkreisen in eigener Nachbarschaft würden wir begrüßen.	kehr berücksichtigt. Die Planung des ÖV – insbesondere auch die, die Landkreisgrenzen überschreitet – wird an anderer Stelle des Nahverkehrsplans bereits thematisiert (siehe Kapitel 4.3, Kapitel 6).	
11	Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH	Kapitel 2.2.1 Straßennetz und Motorisierung: Auf Seite 16 beschreibt der NVP die Zunahme des Pkw-Bestandes in absoluten Zahlen. Der historische Vergleich ist an dieser Stelle zutreffend, allerdings wäre die Kennzahl Pkw/1.000 Ew deutlich aussagekräftiger, da die Besitzquote im Sinne des nachhaltigen Mobilitätsverhaltens interessiert.	Der Landkreis Böblingen begrüßt den Vorschlag der NVBW. Die Kennzahl Pkw/1.000 Einwohner wird in Kapitel 2.2.1 ergänzt: <i>„Der PKW-Bestand pro 1000 Einwohner beträgt 654. Dabei handelt es sich um den höchsten Bestandswert unter den Verbundlandkreisen des Verkehrs- und Tarifverbundes Stuttgart.“</i>	Übernahme
12	Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH	Kapitel 2.2.2 Regional bedeutsames Radwegenetz/Rad-Infrastruktur: Im Sinne einer nachhaltigen Mobilität begrüßt das Ministerium für Verkehr, dass der NVP Böblingen auch das Thema Radverkehr thematisiert und hierbei das Radverkehrskonzept mit 600 Maßnahmen aus dem Jahre 2014 sowie das integrierte Mobilitätskonzept von 2019 beschreibt (S. 17).	vgl. 10	Bereits enthalten
13	Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH	Kapitel 2.2.3 Netz- und Angebotsstruktur im ÖPNV: Redaktioneller Hinweis: Auf S. 21 sollte es zur Verdeutlichung der Verkehrstage heißen <i>„Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2020 wird der 15-Minuten-Takt der S6/S60 montags bis freitags auf den gesamten Tag, von 05:00 bis 20:30 Uhr, ausgeweitet.“</i>	Der Landkreis Böblingen begrüßt den Vorschlag der NVBW. Der Text wird, dem Hinweis entsprechend, angepasst.	Übernahme
14	Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH	Kapitel 2.2.3 Netz- und Angebotsstruktur im ÖPNV: Tabelle 2-3 (S. 19) bildet die tägliche Anzahl Fahrplanfahrten 2020 ab. Hieraus wird erkenntlich, dass zum Wochenende hin eine stark abfallende Fahrtenzahl - insbesondere im BPNV - zu verzeichnen ist. Gerade an Sonn- und Feiertagen ist dies besonders markant - hier werden nur noch 36% des Angebots (Mo-Fr) gefahren. Wesentlicher Erfolgsfaktor für einen hohen Modal-Split-Anteil im ÖPNV sind insbesondere eine hohe Taktichte sowie Netzdichte (mit Fokus auf höherer Taktichte). Vor diesem Hintergrund sehen wir beim Angebot des ÖPNV generell Potenzial zu einer noch stärkeren Verdichtung des	Da an Wochenenden die Schülerfahrten entfallen und tendenziell weniger Beschäftigte zum Arbeitsplatz unterwegs sind, ergibt sich hier zwangsläufig eine geringere Nachfrage. Dies rechtfertigt auch ein Absenken des Fahrplanangebots. Den Verbundlandkreisen ist jedoch bewusst, dass im Sinne einer attraktiven Alternative zum motorisierten Individualverkehr die Verfügbarkeit des öffentlichen Nahverkehrs in Zeiten schwächerer Nachfrage nicht zu sehr eingeschränkt werden darf. Im Rahmen des landkreisübergreifend vereinbarten Basisangebots wurden deshalb auch nachfrageunab-	Keine Übernahme

		<p>Fahrplans beim BPNV insbesondere an Wochenenden und Feiertagen. Gerade für Freizeitverkehre ist auch am Wochenende ein dichter Takt ein Attraktivitätsmerkmal. Das zeigt der ÖPNV in Zürich und anderen schweizerischen Städten. Dort wird das Angebotsniveau des Werktags auch am Wochenende deutlich stärker beibehalten. Damit wird der ÖPNV zu einer attraktiven Alternative zum privaten Pkw.</p> <p>Der NVP führt schlüssig auf, dass Anpassungen im BPNV-Fahrplan an das Rückgrat Schiene (SPNV) abgestimmt erfolgen (S. 22) Die Wichtigkeit von Umsteigeverkehren wird auch erwähnt. Dies ist begrüßenswert.</p> <p>Ferner erwähnt der NVP, dass On-demand-Verkehre das ÖPNV-Angebot ergänzen können (S. 24). Es geht jedoch aus dem NVP nicht hervor, wo konkret diese Angebotsform im Landkreis Böblingen konzeptionell als sinnvoll erachtet, respektive ggfs. bereits geplant wird. Somit bleibt dieser Absatz sehr deskriptiv und bietet an dieser Stelle keinen Mehrwert hinsichtlich der zukünftigen Ausrichtung eines möglichen Ergänzungsangebotes im Landkreis.</p> <p>Die digitale Bürgerbeteiligung über www.mitmachenkreisbb.de wurde auch im Zuge der NVP-Fortschreibung durchgeführt und bis zum 30.09.2020 live geschaltet. Darin wurden die vier Themenbereiche Intermodalität, Ausstattung von Bussen und Haltestellen, Antriebstechnologien und On-demand-Verkehre zur Diskussion gestellt. Erkenntnisse hieraus sollen in den Entwurf des NVP fließen. Es ist bedauerlich, dass dieses Beteiligungsverfahren parallel zur Beteiligung der Träger öffentlicher Belange läuft, da eine Stellungnahme auch zum Aufgreifen der Hinweise aus der Bürgerbeteiligung seitens der NVBW und des Ministeriums für Verkehr begrüßenswert erscheint.</p>	<p>hängige Mindest-Leistungsumfänge an Samstagen, Sonn- und Feiertagen definiert. Infolgedessen erfolgte eine Zunahme der Fahrtenanzahl an Samstagen um mehr als 800 (ca. + 40%), an Sonn- und Feiertagen um etwa 700 (ca. + 55%). Der Landkreis sieht sich hier deshalb gut aufgestellt.</p> <p>Bezüglich ergänzender On-Demand-Angebote sollen die künftigen gesetzlichen Rahmenbedingungen des zu novellierenden Personenbeförderungsgesetzes abgewartet werden, außerdem steht die Entwicklung verbundeinheitlicher Organisations- und Tarifmodelle noch aus. Der Landkreis wird die Thematik zusammen mit dem VVS vsl. nach Abschluss der Arbeiten NVP vertieft aufgreifen.</p> <p>Bürgerbeteiligung parallel zu Beteiligungsverfahren:</p> <p>Der Landkreis hat im Rahmen der 3. Fortschreibung zum ersten Mal eine Bürgerbeteiligung zum Nahverkehrsplan durchgeführt. Der Landkreis dankt für die Rückmeldung. Diese wird gemeinsam mit den anderen Rückmeldungen und gemachten Erfahrungen in zukünftige Beteiligungsverfahren einfließen.</p>	
15	Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH	<p>Kapitel 2.2.5 Verknüpfungen:</p> <p>Der NVP nennt die wichtigsten Bahnhöfe und Stationen, die im System Verknüpfungspunkte bilden (S. 25 ff.). Dieser Abschnitt ist sehr deskriptiv. Eine Untersetzung durch z.B. die jährlichen Fahrgastzahlen (Aufkommen Umsteiger) würde die Wichtigkeit dieser Verknüpfungspunkte einschlägiger illustrieren. An der Stelle macht der NVP keine Angaben zu notwendigen Ausbaumaßnahmen bestehender oder Aufwertung perspektivisch potentialträchtiger Umsteigepunkte.</p>	<p>Kapitel 2 ist eine Bestandsaufnahme, konkrete Ziele, Planungen, Konzepte oder Ausbaumaßnahmen werden in den Kapiteln 4, 6 und 7 thematisiert. Aus diesem Grund ist an dieser Stelle eine Darstellung zu notwendigen Ausbaumaßnahmen bestehender oder einer Aufwertung perspektivisch potentialträchtiger Umsteigepunkte nicht erforderlich. Darüber hinaus erfolgt in Kapitel 4.1.7 eine Darstellung von bereits geplanten sowie möglichen Ausbaumaßnahmen.</p>	Bereits enthalten

		<p>Für B+R und P+R gibt der NVP eine Beschreibung ab, ebenso wird die durchschnittliche Größe je Haltepunkt mit entsprechenden Anlagen aufgeführt (S. 26), die Auslastung ist im Anhang aufgeschlüsselt. Angaben zu perspektivischer Dimensionierung sind - über die konkreten Ausbauprojekten auf S. 72 ff. benannt - jedoch im NVP nicht enthalten. Sinnvoll ist an dieser Stelle auch ein Verweis auf den B+R Leitfaden des Landes (https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/service/publikation/did/leitfaden-bike-ride/), der darlegt, wie B+R-Anlagen dimensioniert werden können und welche Standards zur Umsetzung dabei berücksichtigt werden sollten.</p> <p>Im Zusammenhang mit den Vorteilen der Verknüpfungsmöglichkeiten von Rad und ÖPNV geht der NVP jedoch nicht explizit auf den Effekt der Erweiterung der Haltestellenbereiche ein, die B+R-Anlagen begünstigen können. Hilfreich wäre z.B., wenn zusätzlich zu Anlagen 2.8 - 2.10 "Einzugsbereiche der Haltestellen" eine weitere Karte zeigen würde, wie sich die Erreichbarkeitsradien an denjenigen Halten/Stationen erweitern, die B+R-Anlagen haben. Somit steigt die Erreichbarkeit gegenüber der reinen Fußwegbetrachtung.</p>	<p>Die Weiterentwicklung des P+R- und B+R-Angebots wurde gemäß ÖPNV-Pakt dem Verband Region Stuttgart übertragen, der sich hierbei direkt mit den Kommunen abstimmt. Der Landkreis respektiert diese abgesprochene Aufgabenteilung.</p>	Keine Übernahme
16	Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH	<p>Kapitel 3.3.3. Streckenbezogene Ergebnisse:</p> <p>Bei der Prognose des Verkehrsaufkommens auf der Gäubahn wird nicht deutlich, welche Anbindung nach Stuttgart hier unterstellt wurde.</p>	<p>Die Aktualisierung des regionalen Verkehrsmodells wurde in Abstimmung u. a. mit der NVBW vorgenommen. In Kap. 3.3.3 wird die vollständige Umsetzung des Projekts „Stuttgart 21“ als Prognosegrundlage benannt. Die Gäubahnführung verläuft gemäß der Ursprungsplanung dieses Projekts über die Rohrer Kurve und den Flughafen Stuttgart, ergänzt wurde lediglich die Regionalbahnlinie („L. 12“) Horb – Stuttgart-Nordbahnhof mit Halt in Stuttgart-Vaihingen, die im unterstellten Stundentakt aber nur geringe verkehrliche Wirkungen auslöst und primär der Kapazitätserhöhung dient.</p>	Keine Übernahme
17	Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH	<p>Kapitel 3.4 Demographische Entwicklung und Kapitel 4.1.1. Verkehrsnachfrage:</p> <p>Auf Seite 39 sollte der Aspekt ergänzt werden, dass Senioren weniger Wege und kürzere Distanzen als Berufstätige zurücklegen. Dies betrifft auch die Schlussfolgerung auf Seite 41. Die Schlussfolgerung sollte aus unserer Sicht auf</p>	<p>Die Zielrichtung der Argumentation erschließt sich dem Landkreis nicht. Eine im Durchschnitt geringere Verkehrsleistung von Senioren kann angesichts dieser wachsenden Personengruppe und ihrer zunehmenden Wahlfreiheit sowie des steigenden Anteils von Freizeitwegen – zu denen auch die der Senioren zählen – kein Grund sein, die Bemühungen um diese Kundengruppe zurückzuführen.</p>	Keine Übernahme

		wahlfreie Personengruppen gerichtet werden, die durch Attraktivitätssteigerungen als Fahrgäste gewonnen werden können.		
18	Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH	<p>Kapitel 4.1.1 Verkehrsnachfrage:</p> <p>"Die Erhöhung der Verkehrsnachfrage im öffentlichen Verkehr gilt als ein wesentliches Ziel dieses NVPs" (S. 41). Dieses Ziel geht von der Stoßrichtung mit dem strategischen Landesziel einer Verdopplung der Nachfrage im ÖPNV bis 2030 einher, ist jedoch wesentlich unkonkreter formuliert. Es ist anzuregen, zentrale Zielformulierungen an den Anfang des NVP zu stellen und alle weiteren konkreten Ausbaumaßnahmen auf die Zielerreichung ausrichten.</p>	<p>Der vorliegende Nahverkehrsplan erfüllt die inhaltlichen Vorgaben des §11 (3) ÖPNVG-BW. Weitergehende Ergänzungen sind nicht erforderlich.</p> <p>Die vom Verkehrswissenschaftlichen Institut Stuttgart (VWI) durchgeführten Modellrechnungen auf der Basis des regionalen Verkehrsmodells, die auch der NVBW bekannt sind, haben zudem belegt, dass eine Verdoppelung der ÖPNV-Verkehrsleistung allein mit Angebotsmaßnahmen im öffentlichen Verkehr nicht zu erreichen ist. Der Landkreis verfolgt deshalb mit Interesse, welche Maßnahmen Bund und Land parallel dazu zur Dämpfung des motorisierten Individualverkehrs favorisieren. Eine Beeinflussung allein durch CO₂-Aufschläge dürfte andere verkehrliche Wirkungen auslösen als andere Finanzierungsinstrumente zur Verkehrsverlagerung. Sobald hier eine Richtung erkennbar wird, wird auch der Landkreis in Abstimmung mit den anderen Verbundlandkreisen und dem VVS Konzeptionen zur Bewältigung eines signifikant steigenden Fahrgastaufkommens entwickeln und im Rahmen seiner finanziellen Möglichkeiten umsetzen.</p>	Keine Übernahme
19	Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH	<p>Kapitel 4.1.3 Barrierefreiheit:</p> <p>Dieses Kapitel adressiert vor allem die Schnittstelle zwischen Fahrzeugen und Haltestellen, berücksichtigt allerdings nicht weitere Aspekte der Barrierefreiheit im Schienenverkehr wie etwa Leit- und Informationssysteme.</p>	<p>Kapitel 4.1.3 legt für den Landkreis Böblingen den Status Quo zur Barrierefreiheit im ÖPNV dar und definiert allgemeine, grundlegende Zielsetzungen zur Barrierefreiheit. Aus diesem Grund wird der Hinweis in Kapitel 4.1.3 nicht in den Nahverkehrsplan übernommen. Eine Darstellung der Ziele, die hinsichtlich der Infrastruktur verfolgt werden, erfolgt in Kapitel 4.1.7. Hierbei wird u.a. auch auf die an Bahnsteigen obligatorischen taktilen Orientierungshilfen sowie Informationseinrichtungen nach VVS-Empfehlung hingewiesen.</p> <p><i>(Hinsichtlich der Leit- und Informationssysteme in den Fahrzeugen des Schienenverkehrs siehe Stellungnahme Nr. 21)</i></p>	Keine Übernahme
20	Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH	<p>Kapitel 4.1.4 Nachhaltigkeit und Umweltschutz:</p> <p>Auch in diesem Kapitel sei darauf hingewiesen, Klimaschutzaspekte im Sinne der Verkehrswende bis 2030 zu</p>	<p>Analog zu Kapitel 1 wird auch in Kapitel 4.1.4 der Text, dem Hinweis der NVBW entsprechend, ergänzt. Da in diesem Kapitel allgemeingültige Zielsetzungen formuliert werden und die benannten</p>	Modifizierte Übernahme

		benennen (siehe Anmerkungen zu Kapitel 1.2.1 in der Stellungnahme).	<p>Maßnahmen auch zum Klimaschutz beitragen, erfolgt keine weitere Konkretisierung einzelner Klimaschutzaspekte:</p> <p>„4.1.4 Nachhaltigkeit, <u>Klima-</u> und <u>Umweltschutz</u>“</p> <p>Aufgrund der Bündelung von Beförderungswünschen kann der ÖPNV Beförderungsleistungen mit vergleichsweise niedrigem Energieeinsatz und entsprechend geringem Schadstoffausstoß erbringen. Er vermag damit sowohl zur Lösung lokaler Umweltprobleme, wie einer hohen Feinstaub- oder Stickoxidbelastungen, als auch zur Minderung globaler Effekte, beispielsweise zur Klimaveränderung <i>und somit zum Klimaschutz</i>, beizutragen. Zur Förderung einer nachhaltigen Verkehrsbewältigung und zur Einhaltung und Umsetzung rechtlich vorgegebener <i>Klima- und</i> Umweltziele strebt der Landkreis Böblingen deshalb eine weitere Verlagerung von Fahrten des MIV auf öffentliche Verkehrsmittel an.</p> <p>Gleichzeitig ergibt sich damit allerdings die Verpflichtung, innerhalb des öffentlichen Nahverkehrs alle technischen und wirtschaftlich vertretbaren Optionen zum Schutz <i>des Klimas und</i> der Umwelt wahrzunehmen. Wegen dieser Vorbildfunktion des ÖPNV sind die Verkehrsunternehmen aufgefordert, im Rahmen der gesetzlichen Vorschriften verschärfte Emissionsgrenzwerte frühzeitig einzuhalten und die technischen Möglichkeiten zur Reduzierung des Energieverbrauchs und des Schadstoffausstoßes bei den Fahrzeugen zu nutzen. Für den Antrieb der Linienbusse sind dabei neben den aktuellen gesetzlichen Vorgaben (siehe Kapitel 6.3.2) auch die Bestimmungen ggf. vorhandener Luftreinhaltepläne und Umweltzonenregelungen einzuhalten.“</p>	
21	Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH	<p>Kapitel 4.1.7. Infrastruktur:</p> <p>Auf S. 54 fehlt ein Hinweis auf weitere Fahrzeugausstattung im Hinblick auf Barrierefreiheit wie Leit- und Informationseinrichtungen in den Fahrzeugen. Die Hinweise auf eine "regional wirksame" B+R- und P+R-Konzeption (S. 56) sollten konkretisiert werden.</p>	Die Zuständigkeit für die Entwicklung des P+R- und B+R-Angebots liegt beim Verband Region Stuttgart. Die Ausführungen hierzu sind nachrichtlich und dienen der Konzeption eines integrierten Gesamtangebots im VVS. Eine Konkretisierung er-	Keine Übernahme

		<p>Der NVP behandelt auf S. 51 - 53 die Gestaltung von Haltestellen. In der Tat handelt es sich hierbei um die "Visitenkarte" des ÖPNV. Im Zuge der Roadmap zur Beauskunftung barrierefreier Reiseketten des DELFI-Vereins ist eine Verbesserung der Erfassung der Barrierefreiheit von Haltestellen vorgesehen. Zuständig für die Erfassung der Haltestellen ist der jeweilige Aufgabenträger.</p> <p>Wir empfehlen, dass im Sinne des "Aushängeschildes des ÖPNV", die Haltestellenattraktivität und eine entsprechende Ausstattung im NVP mit konkreten Zielen adäquat thematisiert werden. U.a. gehört dazu die Barrierefreiheit sowie bspw. die Ausstattung von Haltestellen mit einem geeigneten Wetterschutz und modernen Fahrgastinformationssystemen. Hierzu empfiehlt sich, die zukünftigen Ausbaumaßnahmen für Haltestellen an den Kriterien aus der technischen Richtlinie auszurichten und in einem ersten Schritt als Aufgabenträger den Zustand und die Ausstattung der Haltestellen im Bediengebiet systematisch zu analysieren.</p> <p>Um die Erfassung aller Haltestellen im Land aktiv voranzutreiben, hat das Land Baden-Württemberg das Förderprogramm Haltestellenerfassung aufgelegt, mit welchem die Aufgabenträger bei der Erfassung finanziell unterstützt werden (siehe https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/service/foerderprogramme/). An dieser Stelle sei auf die technische Richtlinie hingewiesen: https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Daten/PDF/Foerderprogramme/200908_Foerderprogramm_Haltestellenerfassung_Technische_Richtlinie_Version_1.00.pdf. Wir empfehlen, von dem Förderangebot Gebrauch zu machen.</p>	<p>folgt dabei bereits mit der Darstellung des Förderprogramms des Landes Baden-Württemberg und des VRS zur Sicherung und Erweiterung des P+R-Angebots im Verbundgebiet des VVS, insbesondere im Landkreis Böblingen. Mangels Zuständigkeit wäre eine zusätzliche Präzisierung nicht sachgerecht.</p> <p>Hinsichtlich der Haltestelleninfrastruktur werden in Kapitel 4.1.7 bereits konkrete Zielsetzungen zur Steigerung der Haltestellenattraktivität benannt, wie z.B. die zu schaffende Barrierefreiheit, die Errichtung eines Witterungsschutzes oder von Sitzgelegenheiten, die Reinigung der Haltestellen sowie die Beseitigung von Schäden. Eine Konkretisierung dieser Zielsetzungen erfolgt darüber hinaus in Kapitel 6.3.3. In Tabelle 6-4 werden zudem Forderungen zur Fahrgastinformation an den Haltestellen (z.B. zu den Informationsvitrinen, zu dynamischen Fahrgastinformationen) definiert. Der Landkreis verfolgt die Aufenthaltsqualität an den Bushaltestellen im Landkreis durch jährliche Bestandsabfrage und berichtet darüber in seinen Gremien.</p> <p>Um den Zustand, die Ausstattung und somit die Qualität der Haltestellen im Verbundgebiet zu analysieren und den Fahrgästen ein möglichst umfassendes Informationsangebot bereitzustellen, hat der VVS bereits eine verbundweite Erhebung der Bushaltestellen durchgeführt. Die Ergänzung dieser Zielsetzung kann aus diesem Grund entfallen.</p>	
22	Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH	<p>Kapitel 4.2 Zielsetzungen für das Verkehrsangebot:</p> <p>Wir regen an, auf S. 58 einen Hinweis auf den bwtarif zu ergänzen.</p> <p>Auf S. 58 greift der NVP das Thema "Mindestbedienung" auf. Hier sollte der Begriff entweder kurz in einer Fußnote erläutert oder auf Anlage 4.2a verwiesen werden.</p>	<p>Die erste Anregung bezieht sich offensichtlich auf Kapitel 4.1.7 „Tarifliche Kooperation und Verknüpfung“.</p> <p>Das Kapitel beinhaltet Ausführungen zur PolygoCard als Mittel zur Verknüpfung unterschiedlicher Mobilitätsangebote und -formen sowie damit einhergehender tariflicher Kooperationen zwischen diesen. Eine Einordnung des BW-Tarifs in Kapitel 4.2.6 „Tarif“ erscheint sinnvoller. Eine Ergänzung kann somit in Kapitel 4.1.7 entfallen.</p>	Bereits enthalten / Übernahme

			Die Ausführungen zur „Mindestbedienung“ in Kapitel 4.2 werden um einen Hinweis auf Anlage 4.2a ergänzt.	
23	Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH	<p>Kapitel 4.2.3 Bedienungshäufigkeiten:</p> <p>Die Aussage auf S. 62 unten, dass eine strukturabhängige Betrachtung für die außerhalb der Kreisgrenzen gelegenen Gemeinden nicht sinnvoll sei, ist nicht nachvollziehbar. Offensichtlich wurde darauf verzichtet, das Strukturmodell über das Kreisgebiet hinaus aufzubauen und daher sind die Ergebnisse dieser Vorgehensweise für diese Fälle hier nicht verwendbar.</p>	Die im Landesentwicklungs- und in den Regionalplänen definierte zentralörtliche Gliederung, die eine wichtige Grundlage für die Festlegung von Hauptachsen des ÖPNV-Netzes ist, sieht außerhalb der Regionsgrenzen Ausrichtungen auf andere Oberzentren als die Landeshauptstadt Stuttgart vor. Im Sinne einer kooperativen Zusammenarbeit mit Nachbarlandkreisen und -verbänden möchte der Landkreis Böblingen davon absehen, Kommunen außerhalb der Kreisgrenze durch Achsendefinitionen und Bedienungsvorgaben zu vereinnahmen. Die Strukturdaten stellen hier auch im Hinblick auf ggf. dennoch bestehende grenzüberschreitende Verkehrsströme keine sinnvolle Messgröße dar.	Keine Übernahme
24	Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH	<p>Kapitel 4.2.5 Qualität (einschließlich Auslastung):</p> <p>Der NVP führt auf S. 68 aus, dass der ÖPNV als Konkurrenz zum MIV gesehen werden soll und sich somit "[...] den steigenden Erwartungen anpassen" muss. Der NVP macht jedoch keine Anmerkungen dazu, wie sich diese Erwartungen konkret darstellen und mit welchen Konsequenzen sie den ÖPNV-Ausbau beeinflussen. Die Aussage würde deutlich mehr an Bedeutung gewinnen, wenn sie an der Stelle konkretisiert würde.</p>	Im vorangehenden Satz wird eindeutig auf die Ausstattung von Kraftfahrzeugen Bezug genommen, die sich z. B. durch das Platzangebot, Navigations- und Entertainment-Systeme beständig verbessert. Daraus leitet sich die im Folgenden herausgestellte Bedeutung der Beförderungsqualität im ÖPNV ab. Aus Sicht des Landkreises ist diese Argumentationslinie stringent.	Keine Übernahme
25	Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH	<p>Kapitel 4.3.4 Einbezogene Linienverkehre:</p> <p>Hier wird die Linie X74 beschrieben, welche sich im Probebetrieb befindet. An der Stelle ist noch zu ergänzen, bis wann der Probebetrieb vorgesehen ist.</p>	Diese Aussage findet sich bereits im Liniensteckbrief der Linie X74 auf S.188 unter „Hinweise“.	Keine Übernahme
26	Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH	<p>Kapitel 4.3.5 Künftige Linienbündel im Landkreis Böblingen:</p> <p>Redaktioneller Hinweis: Der Hinweis auf die Linienänderung auf S. 82 sollte ins Präteritum gesetzt werden.</p>	Der Landkreis Böblingen bedankt sich für den redaktionellen Hinweis. Der Text wird, der Anregung der NVBW entsprechend, wie folgt geändert: „Die Linie 753 <u>wurde</u> zum 22.06.2020 nach Herrenberg ZOB verlängert. <u>Somit konnte</u> die neu eingerichtete Polizeihochschule nördlich der Herrenberger Kernstadt an das öffentliche Verkehrsnetz angebunden werden.“	Übernahme

27	Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH	<p>Kapitel 6 Rahmenvorgaben Einzelziele:</p> <p>Das einführende Kapitel hält auf S. 93 fest, dass Fahrgäste im Landkreis Böblingen ein "einheitliches Mindestniveau" in Bezug auf die Beförderungsqualität vorfinden. Nach unserem Verständnis bezieht sich die Aussage auf den Linienverkehr. Im Sinne eines integrierten Mobilitätsangebotes erscheint die Aussage jedoch zu kurz gegriffen, denn Kunden unterscheiden nicht zwischen Linien- und ergänzenden Angeboten (z.B. On-demand-Angebote, Bürgerbusse) im Sinne eines einheitlichen Auftritts der Vor-Ort-Mobilität. An der Stelle sollte der NVP kurz erläutern, wie das "einheitliche Mindestniveau" verstanden wird.</p>	Im folgenden Kapitel 6.3 sind die Vorgaben für das „einheitliche Mindestniveau“ bei der Beförderungsqualität definiert. Vertiefende Erläuterungen sind im einführenden Kapitel daher nicht notwendig.	Keine Übernahme
28	Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH	<p>Kapitel 6.3.1 Tarif und Verkauf:</p> <p>Wir bitten um Aufnahme eines Hinweises zur Anerkennung des bwtarifs (S. 99).</p>	<p>Der Landkreis dankt für diesen Hinweis. Die Gültigkeit des BW-Tarifs im VVS und damit auch im Landkreis Böblingen wird in Kapitel 6.3.1, Tabelle 6-2 wie folgt dargestellt:</p> <p><u>„Des Weiteren haben die Verkehrsunternehmen die Anwendung des BW-Tarifs sicherzustellen, soweit es sich nicht um Verbundbinnenrelationen oder um Relationen handelt, für die es Anerkennungsregelungen oder Übergangs- bzw. Anschlussstarifregelungen auf der Basis des VVS-Tarifs oder der Tarife von Nachbarverbänden gibt.“</u></p>	Übernahme
29	Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH	<p>Kapitel 6.3.3 Haltestellenausstattung:</p> <p>Der erste Satz auf S. 103 ist missverständlich. Es dürfte gemeint sein, dass eine ansprechende Haltestellenausstattung und umfassende Informationen besonders für Neu- und Gelegenheitskunden entscheidend für die Nutzung des ÖPNV sind.</p> <p>Siehe hierzu auch die Anmerkungen dieser Stellungnahme unter Kapitel 4.1.7 Infrastruktur.</p>	<p>Der Text wird wie folgt angepasst:</p> <p><u>„Die Haltestelle ist Zugangspunkt zum klassischen Linienverkehr. Insbesondere für Neu- und Gelegenheitskunden sind dabei eine ansprechende Gestaltung der Informationseinrichtungen sowie aktuelle und umfassende Informationsinhalte von besonderer Bedeutung.“</u></p>	Übernahme
30	Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH	<p>Kapitel 6.4.1 Gesamter Landkreis:</p> <p>S. 112 führt die generelle Zielrichtung für den ÖPNV im Landkreis Böblingen auf. Hierbei erscheint das Ziel, das ÖPNV-Angebotslevel zu erhalten und nachhaltig zu erhöhen, zu unspezifisch. Eine Konkretisierung der ÖPNV-Ziele hinsichtlich des Angebotsausbaus wäre an dieser Stelle, wie auch in der Einführung des NVP, zur Einordnung und Legitimation aller im NVP beschriebenen Bemühungen und Vorhaben ratsam.</p>	Die in Kapitel 6.4.1 getroffene Aussage wird in den folgenden Kapiteln spezifiziert. Eine Konkretisierung ist an dieser Stelle nicht notwendig.	Keine Übernahme

31	Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH	<p>Kapitel 7.2 Verkehrliche Weiterentwicklung:</p> <p>Es fällt auf, dass die Weiterentwicklung des ÖPNV in diesem Kapitel in allen Unterpunkten in Abhängigkeit der Nachfrage gestellt wird. Im Sinne einer Veränderung des Modal-Split im Mobilitätsverhalten hin zur Verdopplung der Nachfrage des ÖPNV erachten wir es als erforderlich, die zu ergreifenden Maßnahmen einem im NVP zu benennenden klaren verkehrspolitischen Ziel unterzuordnen. Das betrifft verschiedene Bereiche, wie bspw. den Ausbau des Fahrplanangebots (Taktverdichtung, höheres Fahrplanniveau auch am Wochenende) oder die Beschleunigung und Bevorrechtigung des ÖPNV. Insbesondere auch die Schaffung von Redundanzen im ÖV-Angebot erachten wir in diesem Zusammenhang als wichtig, um den Nahverkehr robuster gegen Störungen zu gestalten. Damit sollten Verlässlichkeit und Pünktlichkeit erhöht werden, um neue Fahrgäste zu gewinnen. Eine ausschließlich nachfrageorientierte Weiterentwicklung des ÖPNV greift unseres Erachtens zu kurz. Der ÖPNV als Rückgrat des Umweltverbunds sollte auf allen Handlungsfeldern gestärkt werden.</p>	<p>Der Landkreis teilt die Ansicht der NVBW, dass eine rein nachfrageabhängige Angebotsgestaltung zu kurz greift, vollumfänglich. Gestaltung im öffentlichen Nahverkehr muss aber auch aus Gründen der Effizienz und der Nachhaltigkeit die kritische Begleitung von Entwicklungsmaßnahmen einschließen. Korrekturen in Kapitel 7.2 erscheinen deshalb nicht notwendig. Die genannten Handlungsfelder sind zudem in den vorangegangenen Kapiteln (insbesondere in Kapitel 4) benannt.</p>	Keine Übernahme
32	Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH	<p>Kapitel 7.2.5 Regionales Verkehrsmanagement</p> <p>Wenn die Fortschreibung jeweils alle fünf Jahre erfolgt, so schließt sich daraus, dass der Planungshorizont dieser Fortschreibung bis 2025 bzw. 2026 reicht. Gemessen daran sollte das (betriebliche) Mobilitätsmanagement als Instrument für die bessere Nutzung vorhandener Verkehrsinfrastruktur noch aktiver aufgegriffen und vorangebracht werden.</p>	<p>Für den Landkreis ist nicht erkennbar, inwieweit der vorliegende NVP-Fortschreibungsentwurf die Intensität von Aktivitäten des betrieblichen Mobilitätsmanagements einschränken könnte.</p> <p>Im integrierten Mobilitätskonzept des Landkreises Böblingen befasst sich der Landkreis mit dem Thema betriebliche Mobilitätsmanagement und legt dort die Ziele fest.</p>	Keine Übernahme
33	Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH	<p>Allgemeine redaktionelle Hinweise:</p> <p>*Wir empfehlen, in allen Tabellen, die mittels Seitenumbruch über mehrere Seiten gehen, stets die Kopfzeile auf jeder neuen Seite mit abzubilden. Dies erleichtert die Zuordnung der Spalteninhalte und vereinfacht das Ablesen.</p> <p>*Hinweise zum Abkürzungsverzeichnis: Die Abkürzung "BOKraft" enthält keinen Bindestrich. ÖPNVG: Nicht "Baden-Württembergisches Gesetz über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs", sondern "Gesetz über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs des Landes Baden-Württemberg".</p>	<p>Der Landkreis dankt für den Hinweis. Die betroffenen Tabellen wurden entsprechend formatiert.</p> <p>Der Landkreis dankt für die Hinweise. Die Korrektur-Anregungen werden übernommen.</p>	<p>Übernahme</p> <p>Übernahme</p>

34	B90/Die Grünen – Ortsverein Schönaich, Steinenbronn, Waldenbuch – Zusammenstellung von Bürgerrückmeldungen	<p>Kapitel 2.2.3 Forderung/Anregung:</p> <p>Die Verbindungen zwischen Schönaich und Holzgerlingen erfüllen aktuell die Erwartungen nicht, sie sind entweder zu zeitaufwändig oder zu unzuverlässig.</p> <p>Ein Zubringer</p> <ul style="list-style-type: none"> • zur Schönbuchbahn (Verbindung nach Tübingen und zu Gewerbegebieten) • ins Stadtzentrum Holzgerlingen für Arztbesuche, regionale Einkäufe • zu den Schulen (Schülerverkehr (Gymnasium in Holzgerlingen, Realschule in Schönaich)) <p>sollte mindestens an Werktagen zuverlässig gewährleistet werden.</p> <p>Die Linie 752 könnte durch die Verlängerung bis Schönaich diese Funktion übernehmen.</p> <p>Haltestellen in Holzgerlingen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Hohenzollernstraße • Gymnasium / alternativ Altenzentrum und Rathaus • Bahnhof <p>Haltestellen in Schönaich :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Eiche • Bahnhofstraße • Eisenhalde mit anschließender Wende im Kreisell K1057 beim Penny oder Durchfahrt Gewerbegebiet mit • Faulhaber und Rückfahrt über • Neues Rathaus • Eiche <p>Alternativ könnte durch einen gesicherten 15'-Takt zwischen Schönbuchbahn-Zimmerschlag und Schönaich neben den Vorteilen einer besseren Erreichbarkeit aller Ziele an der Schönbuchbahn sowohl Verbesserungen bei der Verbindung nach Tübingen als auch an die S1 bringen.</p>	<p>Im Liniensteckbrief der Liniengruppe 760, 761, N74 (S.162) finden sich unter der Rubrik „Hinweise“ Aussagen zu möglichen wekehrlichen Weiterentwicklungen auf der Schönbuchlichtung. Hierin ist u. a. ein möglicher ÖPNV-Lückenschluss zwischen Schönaich und Holzgerlingen, eine dichtere Taktung des Busverkehrs zwischen Böblingen und Schönaich sowie die mögliche Einrichtung eines on demand-Verkehrs im Bereich der Schönbuchlichtung enthalten.</p>	Bereits berücksichtigt
35	B90/Die Grünen – Ortsverein Schönaich, Steinenbronn, Waldenbuch – Zusammenstellung von Bürgerrückmeldungen	<p>Kapitel 2.3.3 Forderung/Anregung:</p> <p>Es ist zu überlegen, ob sich umliegende Gemeinden an die bestehenden Stadttickets andocken können. Die Städte würden dadurch Entlastung beim Parkplatzangebot und beim MIV-Zielverkehr erfahren.</p>	<p>Generell gilt: Strukturen und Höhe der VVS-Tarife werden in den zuständigen Gremien des VVS festgelegt. Der NVP hat hierauf keinen Einfluss.</p> <p>Derzeit sehen die Beschlüsse der VVS-Gremien so etwas nicht vor – ausgenommen, wenn aus fahrplan-/umlaufplanbedingten Gründen die Einbeziehung einer anderen Kommune erforderlich ist. Im</p>	Keine Übernahme

			Rahmen des nächsten VVS-Tarifsymposiums soll aber über die Möglichkeit des grundsätzlichen Zusammenschlusses mehrerer Kommunen (z. B. Verwaltungsgemeinschaften) diskutiert werden.	
36	B90/Die Grünen – Ortsverein Schönaich, Steinenbronn, Waldenbuch – Zusammenstellung von Bürgerrückmeldungen	Kapitel 4.1.1 Forderung/Anregung: Der Schönbuch als touristisches Highlight sollte per Fahrradmitnahme besser erschlossen werden. Speziell an Orten, die weiter von einer Schienenstrecke entfernt sind (Bsp. Steinenbronn, Waldenbuch) könnte eine Erweiterung der zuverlässigen und zugesicherten Fahrradmitnahme in Bussen den Freizeitverkehr per ÖPNV verbessern und MIV reduzieren.	Im Landkreis Böblingen ist eine kostenfreie Fahrradmitnahme in den Bussen bereits zugelassen, und zwar montags bis freitags (ausgenommen Feiertage) ab 18:30 Uhr bis Betriebsschluss sowie samstags, sonntags und an Feiertagen rund um die Uhr. Pro Bus dürfen zwei Fahrräder mitgenommen werden. Aus Rücksicht auf andere Fahrgäste kann diese Mitnahmeregelung aktuell nicht ausgeweitet werden.	Keine Übernahme
37	B90/Die Grünen – Ortsverein Schönaich, Steinenbronn, Waldenbuch – Zusammenstellung von Bürgerrückmeldungen	Kapitel 4.1.7. Forderung/Anregung LSA: Die Bevorrechtigung von Bussen an Lichtsignalanlagen muss genutzt werden und die Nutzung durch die Auftragnehmer (Busunternehmen) gewährleistet werden. Es ist nicht ausreichend, dies nur als Option vorzusehen. Die Nutzung ist vorzuschreiben.	Wo es sinnvoll und für die Pünktlichkeit von Bussen notwendig ist, werden Busbevorrechtigungen an Lichtsignalanlagen eingerichtet. Dies geschieht i.d.R. in enger Abstimmung mit allen Beteiligten (betroffene Kommunen, VVS, Verkehrsunternehmen, Landratsamt).	Keine Übernahme, weil bereits gängige Praxis
38	B90/Die Grünen – Ortsverein Schönaich, Steinenbronn, Waldenbuch – Zusammenstellung von Bürgerrückmeldungen	Kapitel 4.1.7. Forderung/Anregung Corona-Schutz: Im NVP sind die durch die Corona-Pandemie verursachten Änderungen noch nicht berücksichtigt. Da nicht absehbar ist, ob und wann diese enden, sind die Unternehmen (obwohl eigentlich selbstverständlich!) auf die Einhaltung der Verordnungen zum Schutz vor Ansteckung zu verpflichten. Die Einhaltung ist durch Ordnungskräfte zu überprüfen. Verstöße sollen geahndet werden. Der Landkreis als zuständiger Aufgabenträger hat hier in eine Vorbildrolle.	Die Einhaltung der landesweit gültigen Corona-Verordnung obliegt den kommunalen Ordnungsämtern. Die Polizei leistet bei Bedarf Amtshilfe. Die Polizei hat in Abstimmung mit den Ortspolizeibehörden (kommunale Ordnungsämter) im Landkreis Schwerpunktaktionen durchgeführt, bei der die Einhaltung der Maskenpflicht kontrolliert wurde.	Keine Übernahme
39	B90/Die Grünen – Ortsverein Schönaich, Steinenbronn, Waldenbuch – Zusammenstellung von Bürgerrückmeldungen	Kapitel 5.2.2 Forderung/Anregung Nachbarzentren wie Tübingen, Nürtingen, Pforzheim, Filderstadt, Nürtingen, Reutlingen sind bei der Fortschreibung des NVP mit zu betrachten im Blick auf Fahrgastpotentiale, Reisezeiten, usw. Die alten Oberamtsgrenzen und Kirchturnpolitik werden einem modernen, vernetzten ÖPNV nicht mehr gerecht. Notfalls sind Ergänzungen zu bestehenden Linien zu planen und mit den betroffenen Kreisen und dem Land über die Finanzierung zu verhandeln. Ziel ist die zeitliche Konkurrenzfähigkeit des ÖPNV zum MIV. Verbesserung für die Relation Schönaich-Tübingen siehe 2.2.3 Forderung/Anregung: (Verlängerung Linie 752).	Der Landkreis teilt diese Ansicht vollumfänglich. Die benachbarten ÖPNV-Aufgabenträger, wie z.B. die Landkreise Esslingen, Tübingen und Reutlingen sowie auch der Verband Region Stuttgart als S-Bahn-Aufgabenträger wurden in das Beteiligungsverfahren zum NVP des Landkreises Böblingen einbezogen. S. Ziffer 34	Keine Übernahme, weil bereits berücksichtigt

40	B90/Die Grünen – Ortsverein Schönaich, Steinenbronn, Waldenbuch – Zusammenstellung von Bürgerrückmeldungen	Für die Relation Waldenbuch-Steinenbronn-Schönaich-Böblingen sollte ein Schnellbus mit wenigen Halten als besonders attraktives Angebot für Berufs- und AusbildungsPendler geschaffen werden. Denkbar ist die Veränderung der Linie 760, durch wechselweise kürzere Routen, ggf. durch das Gewerbegebiet Schönaich statt durch den Ort und durch Auslassen des Zustiegs im innerstädtischen Verkehr von Böblingen; das würde die Fahrzeiten drastisch verkürzen und zudem das Gewerbegebiet Schönaich besser anbinden. Das Gewerbegebiet von Steinenbronn sollte ebenfalls berücksichtigt werden. Alternativ zu prüfen ist die Verlängerung der Linie 734 an beiden Enden, also statt Goldberg bis ZOB Sindelfingen und statt Gewerbegebiet Schönaich über Gewerbegebiet Steinenbronn bis Waldenbuch.	Eine Beschleunigung der Buslinie 760 zwischen Waldenbuch und Böblingen ist maßgeblich von deren Erschließungsaufgaben innerhalb der Kommunen Waldenbuch, Steinenbronn und Schönaich abhängig. Hierbei stehen der Forderung nach Beschleunigung der Buslinie die gleichermaßen geäußerten Wünsche zur verbesserten Feinerschließung (z. B. Gewerbegebiet Steinenbronn) gegenüber. Sofern hierzu ein Konsens mit den Beteiligten erzielt werden kann, ist eine Beschleunigung der Linie 760 verkehrlich sinnvoll und anzustreben. Aus diesem Grund soll im Liniensteckbrief der Linie 760 folgender Hinweis ergänzt werden: <i>„Es ist zu prüfen, ob die Linie 760 unter Berücksichtigung der Erschließungsanforderungen innerhalb von Schönaich so beschleunigt werden kann, dass die Fahrzeit von Waldenbuch und Steinenbronn nach Böblingen attraktiver wird.“</i> Der Umwandlung der Linie 760 in eine reine Schnellbuslinie stehen die in Anlage 4.3 definierten Kriterien entgegen, welche im konkreten Fall nicht vollständig erfüllt sind. Auf die Ausführungen zu den im Anhörverfahren vorgebrachten Anregungen der Kommunen Waldenbuch, Steinenbronn und Schönaich wird verwiesen.	Modifizierte Übernahme
41	B90/Die Grünen – Ortsverein Schönaich, Steinenbronn, Waldenbuch – Zusammenstellung von Bürgerrückmeldungen	Kapitel 6.3.4 Forderung/Anregung Anschlussicherung S-Bahn in Böblingen: Die Anforderungen des NVP sind im Alltag gültig und ihre Einhaltung stichprobenweise zu überprüfen. Hinweisen auf Nicht-Einhaltung soll die Landkreisverwaltung zielgerichtet nachgehen und Mängel abstellen.	Der Landkreis kontrolliert zusammen mit dem VVS stichprobenartig die Umsetzung und Einhaltung geschlossener Verkehrsverträge nach erfolgten Vergabeverfahren.	Keine Übernahme, weil bereits gängige Praxis
42	B90/Die Grünen – Ortsverein Schönaich, Steinenbronn, Waldenbuch – Zusammenstellung von Bürgerrückmeldungen	Kapitel 6.3.4. Forderung/Anregung Anschlusssicherung Leinfelden: Die Anschlüsse sollen generell auf ihre reale Verwirklichung überprüft und ggf. angepasst werden. Zu überlegen sind On-Demand-Fahrten (Taxi) auf Kosten der unpünktlichen Unternehmen, sprich die, deren Fahrzeuge zu häufig unpünktlich sind.		
43	B90/Die Grünen – Ortsverein Schönaich, Steinenbronn, Waldenbuch –	Kapitel 6.3.5 Forderung/Anregung:	Der VVS betreibt mit seiner Kundenberatung ein Service-Center, an das sich alle Fahrgäste wenden können und die die genannten Kriterien erfüllt.	Keine Übernahme

	Zusammenstellung von Bürgerrückmeldungen	Statt einer Vielzahl von Ansprechpartnern sollte vielleicht eine zentrale Beschwerdestelle eingerichtet werden, die ihrerseits die Kommunikation mit verschiedenen Stellen (VVS, LRA, Busunternehmen, Bahn) koordiniert und bürgernah, schnell und freundlich agiert. In besonderen Fällen wie bei Mängeln am Hygienekonzept in Corona-Zeiten ist besonders schnell und pro-aktiv zu agieren.		
44	B90/Die Grünen – Ortsverein Schönaich, Steinenbronn, Waldenbuch – Zusammenstellung von Bürgerrückmeldungen	Kapitel 6.4.3 – Bündel 8 Forderung/Anregung: Siehe oben unter 4.2.2 Forderung/Anregung und 2.2.3 Forderung/Anregung Die nächtlichen Anschlüsse von der S1 zum Bus 760/761 sind dringend zu verbessern um nächtliche Wartezeiten zu vermeiden.	Die Übergangszeiten zwischen S1 und der Buslinie 760/761 entsprechen den verbundweit geltenden Vorgaben. Bei einer nächtlichen Fahrlage wird jedoch die Fahrplanabstimmung auf das Schichtende im Mercedes-Benz-Werk in Sindelfingen höher gewichtet als die kurze Wartezeit zwischen S-Bahn und Bus, was der tatsächlichen Fahrgastnachfrage geschuldet ist.	Keine Übernahme
45	B90/Die Grünen – Ortsverein Schönaich, Steinenbronn, Waldenbuch – Zusammenstellung von Bürgerrückmeldungen	Kapitel 6.4.3 – Bündel 9 Forderung/Anregung: Evtl. Ausdünnung bestehender Angebote wird abgelehnt. (Airport-Sprinter)	Die im Liniensteckbrief unter Hinweise aufgeführte Formulierung „Es soll zudem nach Möglichkeiten gesucht werden, die künftige Linie X82 auf weitere Tageszeiten und Wochentage auszuweiten.“ gibt keinerlei Hinweise auf eine evtl. Ausdünnung des Airport-Sprinters, sondern zielt auf einen Ausbau des Angebots.	Bereits berücksichtigt