

Anregungen zum Entwurf 3. Fortschreibung des Nahverkehrsplans Landkreis BöblingenEmpfehlungskategorien:

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

**Synopse („Querliste“) der vorliegenden Anregungen der Verkehrsunternehmen und Verkehrsverbände
Vorschlag der Verwaltung für die Einarbeitung in den Nahverkehrsplan**

	Verkehrsunternehmen / Verkehrsverbund	Anregung	Stellungnahme	Berücksichtigung im NVP
Verkehrsverbund Pforzheim-Enzkreis (VPE)				
1	VPE (siehe auch Stellungnahme Enzkreis)	<p>Der Verkehrsverbund Pforzheim-Enzkreis schließt sich der Stellungnahme des Enzkreises an.</p> <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? 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. 3) Wie soll die Verwendung der Mittel aus §15 ÖPNVG (ex 45a§) geregelt werden? <p>Erst nach Klärung dieser Fragen können wir über den Tausch der Linien 666, 652, 653 und 765 abschließend entscheiden.“</p>	<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 Linie 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 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</u></p>	Modifizierte Übernahme

			<p><u>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> <p>Die weiteren offenen Punkte werden trilateral zwischen den beiden Landkreisen und der Stadt Pforzheim geklärt.</p>	
Stuttgarter Straßenbahnen AG (SSB AG)				
2	SSB AG	<p>S.119ff., Kapitel 6.4.3. Stadtverkehr Leonberg:</p> <p>Wir bitten darum, anzumerken, dass der Betrieb der Linie X2 befristet und derzeit nur bis 12/2023 gesichert ist.</p>	Der Landkreis dankt für den Hinweis; dieser wird in Kapitel 6.4.3 mittels einer Fußnote ergänzt.	Übernahme
3	SSB AG	<p>Allgemeiner Hinweis zu Liniensteckbriefen:</p> <p>Bezüglich der bündelfrei dargestellten Linien, z.B. 84, 91, 92, X2, müssen wir darauf hinweisen, dass aus den Kategorien und Taktanforderungen der Liniensteckbriefen kein Anspruch auf Einhaltung abgeleitet werden kann, da diese nur nachrichtlich aufgeführt werden. Das Leistungsangebot der SSB AG wird im Rahmen des ÖDLA der Stadt Stuttgart präzisiert, das dort geforderte Angebotsniveau wird auf den Linie 84, 91 und 92 vollumfänglich erfüllt.</p>	Im Rahmen des Verkehrslastenausgleichs zwischen der Landeshauptstadt Stuttgart und den Verbundlandkreisen garantiert die Stadt Stuttgart ein Mindest-Leistungsvolumen auf den ausbrechenden Linien der SSB. Ein Unterschreiten dieses Angebotsniveaus ist daher nur in Absprache mit den Verbundlandkreisen möglich. Selbstverständlich bedürfen auch eventuell gewünschte Mehrleistungen einer Abstimmung mit der Landeshauptstadt/der SSB.	Bereits enthalten
4	SSB AG	<p>S. 126f., Steckbrief 92/640:</p> <p>Die Forderung, den Takt auch an der einzelnen Haltestelle Leonberger Dreieck herzustellen, muss durch die Linien des Stadtverkehrs Leonberg erfüllt werden.</p>	Die Führung der Linie 640 im Spätverkehr via Leonberger Dreieck führt dazu, dass stadteinwärts die stark frequentierten Haltestellen Hirschberger Straße und Tiroler Straße nicht bedient werden können. Deshalb soll der Hinweis bestehen bleiben.	Keine Übernahme

5	SSB AG	<p>S. 192f., Steckbrief bündelfreie Liniengruppe 92/X2, Stuttgart Rotebühlplatz – Leonberg Bhf:</p> <p>Es ist darauf hinzuweisen, dass der Betrieb der Linie X2 befristet und derzeit nur bis 12/2023 gesichert ist. Wir empfehlen mindestens das Einfügen einer entsprechenden Fußnote.</p> <p>Auch das durch einen möglichen Entfall der Linie X2 wegfallende Angebotsniveau (ausreichende Verkehrsbedien-ung) der Linie X2 (29 Fahrtenpaare pro Tag, Montag bis Freitag) kann nicht als dauerhaft gesetzt angesehen werden. Entsprechend ist die angegebene ausreichende Ver-kehrsbiedienung von 60 Fahrtenpaaren pro Tag auf diesem Linienabschnitt nur bis 12/2023 gesichert.</p> <p>Das verkehrliche Mindestniveau von 34 Fahrtenpaare pro Tag liegt um 3 Fahrtenpaare höher als der Status Quo der Linie 92 mit 31 Fahrtenpaaren. Da nur dieser im heutigen Umfang als langfristig gesichert angesehen werden kann, sollte das verkehrliche Mindestniveau entsprechend nicht höher ausfallen als der Status Quo.</p> <p>Entsprechend obiger Ausführung ist das als ausreichende Verkehrsbedien-ung angegebene Taktangebot zu hoch an-gesetzt und es fehlt der Hinweis, dass ein Teil des Ange-bots derzeit bis 12/2023 befristet ist. In der HVZ1 und HVZ2 ist nur ein 30-Minuten-Takt gesichert, in der NVZ (hier be-sonders vormittags) nur ein 60-Minuten-Takt.</p> <p>Der Liniensteckbrief führt zwei Hinweise an. Hierzu ist zu sagen, dass die SSB AG nicht plant eine der zwei Linien 92 oder X2 via Ramtel nach Leonberg Bhf verkehren zu lassen. Eine Linienführung via Ramtel entspricht nicht der durch den ÖDLA der Stadt Stuttgart vorgegebenen Bedie-nungsachse und würde das derzeitige Angebot im primär durch die Linien der SSB AG erschlossenen Bereich En-gelberg wesentlich verschlechtern.</p> <p>Die SSB AG plant derzeit nicht den samstäglichen Betrieb des Radtourers über die Haltestelle Forsthaus 2 hinaus in benachbarte Gebietskörperschaften zu verlängern.</p>	<p>Der Landkreis dankt für den Hinweis; dieser wird, wie vorgeschlagen, mit einer Fußnote ergänzt.</p> <p>Das verkehrliche Mindestniveau ergibt sich auch aus der Raumstruktur, den Einwohnerzahlen sowie der Verkehrsnachfrage. Hierbei spielt es nicht aus-schließlich eine Rolle, welches Angebot aktuell ge-fahren wird bzw. bis zu welchem Tag die Finanzie-rung gesichert ist. Deshalb ist nicht angedacht, das verkehrliche Mindestniveau zukorrigieren. Ge-gen eine Führung der Linie X2 via Ramtel sowie gegen eine Weiterführung der Wochenendfahrten, die derzeit am Forsthaus enden, wurden keine ver-kehrlichen, sondern eher vertragliche Gründe auf-geführt. Daher sollen diese Hinweise ebenfalls ent-halten bleiben.</p>	<p>Übernahme</p> <p>Keine Übernahme</p>
6	SSB AG	<p>Anlage 4.2b Basisangebot:</p>	<p>Der Landkreis dankt für den Hinweis.</p> <p>Im Liniensteckbrief soll das BA im genannten Ab-schnitt von „15 / 0 / 0“ auf „15 / 8 / 6“ korrigiert</p>	<p>Übernahme</p>

		<p>Auf der Achse Leonberg – Büsnau/Uni [SSB Linie 92] ist das BA [weißer Kasten] laut Liniensteckbrief 15/0/0 [MoFr/Sa/So], in der Karte ist jedoch 15/8/6 verzeichnet.</p> <p>Auf der Achse Sindelfingen – Vaihingen [SSB Linie 84] ist das korrekte BA in einem weißen Kasten mit 15/8/6 angegeben, jedoch keine entsprechend eingefärbte Linie für diese Achse eingezeichnet.</p>	werden. Die fehlende Verbindung in der Plandarstellung wird ergänzt.	
Hassler-Reisen GmbH & Co. KG				
7	Hassler-Reisen	<p>1.) Verknüpfungen von ÖPNV und Individualverkehr (P+R)</p> <p>Es wäre wünschenswert, wenn hier auch das Verkehrsmittel Bus explizit genannt würde. Denkbar wäre sicherlich vielerorts im Landkreis Böblingen, insbesondere einfallende Berufsverkehre aus Nachbarlandkreisen an der Landkreisgrenze „abzufangen“, auch wo es keine SPNV Angebote gibt. Eine Einrichtung von solchen „Mini-Hubs“ könnte auf einzelnen Relationen auch für den Bus sinnvoll sein.</p>	<p>P+R-Anlagen an einer Bushaltestelle gibt es im Gebiet des VVS aktuell nur dort, wo auch ein Schienen-Haltepunkt ist. Dennoch sollte man für die Zukunft die Schaffung von P+R-Anlagen an Bushaltestellen nicht ausschließen. Die Formulierung in Kapitel 2.2.5 tut dies auch nicht („Solche Abstell- und Parkmöglichkeiten sind insbesondere für Schienenverkehrsmittel relevant.“). Ein textliche Änderung ist daher nicht erforderlich.</p>	Bereits enthalten
8	Hassler-Reisen	<p>2.) Fahrzeugausstattung:</p> <p>Ausstattung mit USB-Ladebuchsen: Wir bitten um Prüfung, ob es tatsächlich zielführend ist, alle Sitze mit USB-Buchsen auszustatten. Wünschenswert wäre m.E. vielmehr die Einrichtung von Ruhe und Kommunikationszonen in den Fahrzeugen. Gegebenenfalls kann über eine Quotierung (etwa 50 % aller Sitzplätze) nachgedacht werden. USB-Buchsen sind in erheblichem Maße beschädigungs- und Störanfällig, die Beseitigung von Beschädigungen ist mit einem erheblichen Aufwand für die Unternehmen verbunden.</p> <p>Gleichsam sollte auf einzelnen Relationen die Fahrradmitnahme im Fahrzeuginneren geprüft werden.</p>	<p>Die Ausstattung von <u>Neu</u>-Fahrzeugen mit USB-Ladestecker entspricht in heutiger Zeit dem Wunsch einer großen Anzahl von Fahrgästen. Daher wird diese Ausstattung auch im gesamten VVS gefordert.</p> <p>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.</p>	<p>Keine Übernahme</p> <p>Keine Übernahme (bereits umgesetzt)</p>

9	Hassler-Reisen	<p>3.) Bündel 5: Mittleres Heckengäu</p> <p>Die Linien im Bündel 5 sollten in Ihrer Kernfunktion, der Anbindung von Calw / Weil der Stadt nach Böblingen ggf. beschleunigt werden und weniger „Schlenker“ fahren, welche einen erheblichen Zeitverlust mit sich bringen und in Summe einen Umstieg vom MIV auf den ÖPNV weniger attraktiv machen.</p>	<p>Bezüglich der Linienführung ist der Landkreis stets um einen guten Kompromiss aus attraktiven Reisezeiten und einer guten Erschließung der Siedlungsgebiete bemüht. So wurde etwa bei der vergangenen Vergabe auf die Herausnahme von Lehenweiler (unter der Woche) und Grafenau (am Wochenende) aus der Linie 763 Wert gelegt. Beides hat zu einem erhöhten Aufwand geführt, da für die betroffenen Siedlungsgebiete Ersatzangebote vorgehalten werden mussten. Eine weitere Beschleunigung ist in Kooperation mit der Gemeinde Aidlungen im Bereich Dachtel/Deufringen geplant, wo künftig weniger Fahrten durch den schmalen Irmweg fahren und damit direkter geführt werden sollen.</p>	Keine Übernahme
10	Hassler-Reisen	<p>4.) Bündel 6: Verkehrsraum Rankbach</p> <ul style="list-style-type: none"> • Linien 748/749: Eine Anbindung der Linie 748 um eine umsteigefreie Direktverbindung zwischen den einwohnerstarken Stadtteilen Maichingen/Hinterweil und Spitzholz möglich zu machen ist sinnvoll. Die Anbindung des Maichinger Stadtteils Landhaussiedlung mit den Haltestellen Landhaussiedlung und Waldfriedhof, welche einen starken Bezug nach Stuttgart hinsichtlich Orientierung von Arbeitsplätzen aufweisen, sollte deswegen nicht vernachlässigt werden. Zu prüfen wäre ggf. eine halbstündige, alternierende Verbindung welche zwischen der Linienführung via Pfarrwiesen / via Landhaussiedlung wechselt. Gleichsam sollte die Synergie durch die betriebliche Kopplung mit der Linie 749 hierdurch nicht gefährdet werden. Ggf. kann in diesem Zusammenhang für die Linien 748/749 eine Aufwertung als verlässlicher S-Bahn Zubringer an die Knotenpunkte Maichingen Bf. Und Stuttgart Universität geprüft werden. • Linie 749: Eine direkte, umsteigefreie Verbindung zwischen Weil der Stadt oder alternativ von Ostelsheim via Grafenau nach Sindelfingen ist derzeit nicht vorhanden. Eine Stärkung und ggf. Taktverdichtung der Linie 749, sollte geprüft werden um den MIV zu reduzieren und ÖPNV auf dieser Relation zu stärken. 	<p>Die Kriterien für verlässliche S-Bahn-Zubringer sind über die Verbundlandkreise hinweg einheitlich festgelegt, weshalb hier bezüglich der Einstufung keine Freiheitsgrade bestehen. Die Linien 748/749 werden b.a.w. nicht diesen Status erhalten. In der Erwartung, dass die Linien deshalb künftig kaum häufiger als stündlich bedient werden können, werden alternierende Linienwege kritisch gesehen. Spätestens vor der nächsten Vergabe des Linienbündels soll der Linienweg zwischen Maichingen und Universität nochmal analysiert werden und ggf. angepasst werden.</p>	Keine Übernahme

		<ul style="list-style-type: none"> Die Taktzahl der Linien 748/749 sollte auf das Niveau der Linien 745 angehoben werden, um auch hier Umsteigerelationen herzustellen. 		
11	Hassler-Reisen	<p>Gewerbegebiete Häslach, Döffingen-Röte, Maichingen, Sindelfingen-Fronäcker:</p> <p>Die genannten Gewerbegebiete werden schon kurzfristige durch die Ansiedlung von Logistik-, Handwerks-, Dienstleistungs- und Industriebetrieben eine erhebliche Anzahl an Arbeitsplätzen bereitstellen. Hier sollte zeitnah eine Verbesserung der ÖPNV Infrastruktur angestrebt werden, um unmittelbar mit der Ansiedlung der Gewerbebetriebe attraktive ÖPNV-Angebote bereitzuhalten und potentielle Kunden nicht auf den MIV verweisen zu müssen. Eine attraktive Anbindung könnte durch die Linien 748 (Maichingen, Sindelfingen Fronäcker), 749 (Maichingen / Döffingen / Darmsheim), 745 (Maichingen, Sindelfingen-Fronäcker) eingeplant werden.</p>	Für alle drei genannten Gewerbegebiete liegen Planungen für eine attraktive bzw. attraktivere Anbindung vor. Eine Anbindung von Häslach soll zeitnah im Rahmen des Bündels BB7 umgesetzt werden. In Döffingen-Röte ist die Einrichtung einer zusätzlichen Bushaltestelle seit einigen Jahren in Planung und kann bzw. sollte aus Sicht des Kreises zeitnah von der Kommune umgesetzt werden. Diese Planungen sind auch im Liniensteckbrief der Linie 749 enthalten. Sindelfingen Fronäcker ist bereits innerhalb des Stadtverkehrs Böblingen-Sindelfingen erschlossen. Eine bessere Erreichbarkeit des Gebietes wird gerade geprüft.	Keine Übernahme
12	Hassler Reisen	<p>Durchbindung der Linien 715 / 745:</p> <p>Hierbei sollte bedacht werden, dass dies einer Integration der Linie 745 in das Bündel 7 gleichkäme. Ggf. kann es hier zu konzessionsrechtlichen und betrieblichen Problematiken kommen, sollten unterschiedliche Konzessionsinhaber die Linien betreiben.</p>	<p>„Eine Durchbindung der Linien 745 und 715 soll geprüft werden. Dadurch würden attraktive, umsteigefreie Fahrmöglichkeiten entstehen, z.B. eine umwegfreie Verbindung von den nördlichen Ortsteilen Maichingens in die Innenstadt Sindelfingens oder eine Fahrmöglichkeit von Magstadt in die Sindelfinger Innenstadt sowie das Gewerbegebiet Sindelfingen Fronäcker.“ [Liniensteckbrief L. 745, Kapitel 6]</p> <p>Dies ist aus Fahrgastsicht verkehrlich sinnvoll. Konzessionsrechtliche und betriebliche Herausforderungen müssen vor einem anstehenden Vergabeverfahren abgewogen werden.</p>	Keine Übernahme
13	Hassler Reisen	<p>Leider ist unter anderem das ausgewiesene Mittelzentrum Sindelfingen – mit einer hohen Dichte an Arbeitsplätzen sowie Ausbildungs- und Versorgungs- bzw. Einzelhandelsangeboten aus Richtung Weil der Stadt und Grafenau nur mittels Umstieg erreichbar, obwohl das Straßennetz vor Ort eine umsteigefreie Buslinienführung zulassen würde.</p>	<p>Das Landratsamt teilt an diesem Punkt die Einschätzung der Firma Hassler, weshalb im Liniensteckbrief der Linie 749 auch ein entsprechender Hinweis vorhanden ist.</p>	Bereits enthalten
14	Hassler Reisen	<p>5.) Generelles: Anbindung Mercedes-Benz Werk Sindelfingen:</p> <p>Durch die Flexibilisierung der Arbeitszeiten und generelle Veränderung der Strukturen im Mercedes-Benz Werk ist es</p>	<p>Der Landkreis dankt für diesen Hinweis. Über den Weiterbestand von „Daimler-Bussen“ muss zu gegebener Zeit entschieden werden. Die Thematik</p>	Keine Übernahme

		nicht unwahrscheinlich, dass mittelfristig 10 – 20 derzeit eigenwirtschaftlich betriebene Schichtbusverkehre aus dem Landkreis und angrenzenden Landkreis in das Mercedes-Benz Werk Sindelfingen zu den Schichtzeiten, aber auch zur Normalschicht, entfallen werden da, diese nicht mehr wirtschaftlich zu betreiben sind. Die sog. Schichtbusse fliegen oftmals „unter dem Radar“. Mit dem Entfall der Schichtbusse würde eine zusätzliche, erhebliche Verkehrsbelastung aus angrenzenden Landkreisen zu den Schichtzeiten nach Sindelfingen entstehen. Diese Entwicklung sollte genauestens beobachtet werden und rechtzeitig, z.B. durch die Bereitstellung von P+R Möglichkeiten an den Landkreisgrenzen abgeschwächt werden.	wird auch im Rahmen des Mobilitätspakts Böblingen/Sindelfingen zu erörtern sein. Eine Vorab-Regelung im NVP erscheint nicht sinnvoll.	
Wöhr Tours GmbH				
15	Wöhr Tours GmbH	Die Aufteilung der verkehrlichen Relationen von Weissach nach Leonberg und in Richtung Renningen in die Linienbündel 2 und 3 wird seitens der Firma Wöhr Tours GmbH ausdrücklich begrüßt, da diese völlig andere Ziele und Quellen der Fahrgäste haben.	-	Bereits enthalten
16	Wöhr Tours GmbH	Eine Weiterführung der Linie 636 von Rutesheim nach Heimerdingen mit direktem Anschluss an die Strohgäubahn (RB 47) sollte geprüft werden.	Hierbei würde es sich um eine neue Querverbindung handeln, welche von Kommunen und Landkreisen gemeinsam zu finanzieren wäre. Der Landkreis ist diesbezüglich offen für Gespräche. Im Liniensteckbrief der Linie 636 soll folgender Hinweis aufgenommen werden: <u>„Von Betreiberseite wird die Prüfung einer Busverbindung Renningen – Rutesheim – Heimerdingen mit Anschlüssen an die Strohgäubahn sowie S6/S60 angeregt. Spätestens vor der nächsten Vergabe soll dieses Thema untersucht und mit dem Landkreis Ludwigsburg sowie den Anrainerkommunen diskutiert werden.“</u>	Übernahme
17	Wöhr Tours GmbH	Eine Verlängerung der Linie 634 nach Vaihingen/Enz wird seitens Wöhr Tours kritisch betrachtet, da die verkehrliche Nachfrage auf dem Nord- und Südast deutlich unterschiedlich und ein Bedarf nach durchgehenden Fahrten von Leonberg nach Vaihingen/Enz nur begrenzt bestehen dürfte. Die Verknüpfung mit der S6/S60 in Leonberg und eine gleichzeitige Anbindung an den Regionalverkehr in Vaihin-	Die Argumente der Fa. Wöhr Tours sind sicher stichhaltig. Andererseits ist zu bedenken, dass lange Linien auch Umsteigeerfordernisse reduzieren, was für eine Durchbindung zwischen den beiden Knoten spricht. Aus diesem Grund soll der Prüfauftrag erhalten bleiben. Der Landkreis sichert aber zu, dass die Prüfung in jedem Fall ergebnisoffen erfolgt. Sofern es gelänge, durch andere	Keine Übernahme

		<p>gen/Enz erzeugt zahlreiche Zwangspunkte, welche möglicherweise an einer der beiden Stellen zu Nachteilen bei der Anschlusssicherung führt.</p> <p>Zudem ist eine sehr lange Linie, welche über stark stauegefährdete Strecken (Rutesheim – Leonberg als Ausweichstrecke bei Staus auf der A8, innerhalb Leonbergs die stark belastete B29 und auf dem Weg nach Vaihingen/Enz die teilweise Befahrung der B10) führt und in zwei Mittelzentren einfahren muss betrieblich kritisch zu betrachten.</p>	<p>Netzentwicklungen eine Verbindung zwischen Weissach und Eberdingen herzustellen, wäre eine positive Empfehlung ohnehin wenig wahrscheinlich.</p>	
18	Wöhr Tours GmbH	<p>Die Anbindung von Vaihingen/Enz an Weissach mit dem Porsche EZW ist jedoch begrüßenswert und sollte aus dem Kreisgebiet Ludwigsburg heraus geplant werden.</p>	<p>Auch der Landkreis Böblingen hält eine derartige Anbindung für begrüßenswert, idealerweise sowohl aus Richtung Vaihingen, als auch aus Richtung Heimerdingen. In Abstimmung mit allen Beteiligten prüft der Landkreis Böblingen mögliche Konzepte grundsätzlich ergebnisoffen. Neben der verkehrlichen Sinnhaftigkeit ist auch stets die Wirtschaftlichkeit bzw. die Finanzierung in die Abwägung einzubeziehen.</p>	Keine Übernahme
19	Wöhr Tours GmbH	<p>Folgende Alternativvorschläge werden seitens der Wöhr Tours GmbH gemacht:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Einführung einer Buslinie von Vaihingen/Enz bis Weissach Porsche EZW. Diese Buslinie sollte in ein Linienbündel im Landkreis Ludwigsburg integriert werden, da der Bedienungsschwerpunkt eindeutig im Nachbarlandkreis liegt. • Einführung einer weiteren Buslinie von Weissach Porsche EZW nach Heimerdingen mit direktem Anschluss an die Strohgäubahn (RB 47). Dies könnte auch eine Verlängerung der Linie 636 mit möglichem Ringschluss in Heimerdingen sein. 	<p>Aufgrund der Vielzahl an möglichen Varianten soll eine Aufnahme in den NVP allgemeiner erfolgen. In den Liniensteckbriefen der Linien 634 und 636 wird in der Rubrik Hinweise folgender Passus ergänzt:</p> <p><u>„Im Hinblick auf die Bedeutung des Porsche-Entwicklungszentrums in Weissach als Verkehrserzeuger sind landkreisübergreifende Busverbindungen in Richtung Vaihingen und Heimerdingen anzustreben. Welche Linienkonzepte hierfür geeignet sind, ist ergebnisoffen zu prüfen. Denkbar wäre in diesem Zusammenhang u.a. auch die Verlängerung der Linie 765 (Wiernsheim – Weissach) hinaus nach Heimerdingen, da hiermit auch Wiernsheim und Mönshheim an das Ortszentrum von Weissach sowie an die Strohgäubahn angebunden werden könnten.“</u></p>	Modifizierte Übernahme

Pfleger Reise- und Verkehrs- GmbH + Co. KG				
20	Pfleger Reise- und Verkehrs- GmbH + Co. KG	<p>Rechtliche Aspekte</p> <p>Frühzeitige Beteiligung</p> <p>Nach § 8 (3) PBefG sind die vorhandenen Unternehmen bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans frühzeitig zu beteiligen, dies insbesondere unter Berücksichtigung von § 13 (3) PBefG.</p> <p>Damit soll das Wissen, die Erfahrung und die Kompetenz der vorhandenen Verkehrsunternehmer vor Ort genutzt werden. Im konkreten Fall ging uns der Entwurf des Nahverkehrsplans (3. Fortschreibung) am 13.07.2020 per E-Mail zur Stellungnahme zu, nachdem er im Technik- und Umweltausschuss des Landkreises beraten wurde. Das vorliegende Verfahren wird unseres Erachtens der gesetzlichen Vorgabe nicht gerecht. Dieser Verfahrensablauf ist deshalb zumindest fraglich, da der Entwurf zur Fortschreibung des Nahverkehrsplan bereits im Technik- und Umweltausschuss des Landkreises behandelt wurde und die notwendige Beteiligung der Verkehrsunternehmen sozusagen nachgeholt und nicht wie vom Gesetzgeber beabsichtigt bei der Ausgestaltung beteiligt wird. Eine Berücksichtigung des Know-How der Verkehrsunternehmen ist dabei kaum mehr möglich.</p>	<p>Die Einbringung von Planentwürfen des Kreises in sein zuständiges Gremium vor dem Beginn einer öffentlichen oder halböffentlichen Anhörung ist eine vom Kommunalrecht gedeckte Vorgehensweise. Üblicherweise findet bei dieser erstmaligen Befassung des zuständigen Ausschusses auch keine vertiefte inhaltliche Beratung statt, sondern das Werk wird, sofern es vom Gremium nicht grundsätzlich in Frage gestellt wird, in der vorgelegten Form für das Beteiligungsverfahren freigegeben. Eine Beratung findet erst nach Abschluss des Beteiligungsverfahrens und unter Würdigung aller eingegangenen Stellungnahmen – auch der von Verkehrsunternehmen – statt. Im Kreisgebiet langjährig tätige Verkehrsunternehmen hatten zudem auch schon bei früheren Fassungen des NVP Gelegenheit, sich im Rahmen der Anhörungsverfahren zu dessen Systematik und Inhalten zu äußern. Der Neuigkeitswert eines Fortschreibungsentwurfs dürfte hier überschaubar sein.</p> <p>Das PBefG sichert im Übrigen eine Beteiligung an der Aufstellung (nicht Ausgestaltung) zu.</p>	-
21	Pfleger Reise- und Verkehrs- GmbH + Co. KG	<p>Grundsätze zu eigenwirtschaftlichen Verkehren</p> <p>Unter 6.4.1 wird im Nahverkehrsplan ausgeführt, dass der Landkreis gemäß den Grundsätzen des PBefG davon ausgeht, dass die im Nahverkehrsplan geforderten Verkehrsangebote eigenwirtschaftlich erbracht werden können.</p> <p>Die zwischenzeitlich abgeschlossenen Vergaberunden haben in vielen Fällen gezeigt, dass die Landkreise in die einzelnen Linienbündel signifikante Betriebsmehrleistungen vorgeben. Zusammen mit den verkehrlichen Mehrleistungen der Verkehrsunternehmen, zur Schaffung von Wettbewerbsvorteilen bei eigenwirtschaftlichen Anträgen, führt dies dazu, dass die Wertigkeit der Parameter „P und Pkm“ immer weiter sinkt, da dieses Verfahren impliziert, dass die vorhandenen Einnahmen im Pool des VVS auf deutlich mehr Verkehrsleistung verteilt werden und gleichzeitig eine</p>	<p>Über die Ausgleichsleistungen, die durch die Allgemeine Vorschrift der Region Stuttgart (Durchtarifizierungsverluste) und die Allgemeine Vorschrift des Landkreises (Höchsttarif Ausbildungsverkehr) an die Verkehrsunternehmen weitergereicht werden, leistet die öffentliche Hand bereits einen beachtlichen Beitrag zur finanziellen Stabilität auf Seiten der Verkehrsunternehmen. Der Landkreis ist an diesen Finanzflüssen mit Eigenmitteln beteiligt. Diese Leistungen, die im Gesamtvolumen das der Fahrgeldeinnahmen übersteigen, ermöglichen erst Chancen auf eine eigenwirtschaftliche Leistungserbringung im VVS-Gebiet.</p>	Keine Übernahme

		<p>unkalkulierbare Größe für den Erlös von Verkehrsleistungen darstellen. Die Verkehrsunternehmen kalkulieren Anträge im Zuge der Vorabbekanntmachung für eigenwirtschaftlich zu betreibende Verkehre auf Basis der Wertigkeit der bisherigen Werte der Parameter von „P & Pkm“. Dies führt dazu, dass Verkehrsunternehmen welche im Verbundraum eigenwirtschaftliche Anträge gestellt haben und auf deren Basis ÖPNV durchführen, in finanzielle Schieflage geraten, da der Teiler für den VVS-Einnahmepool dadurch immer größer wird und der monetäre Wert dadurch deutlich sinkt. Weitere Einflussfaktoren sind die Umsetzung politischer Forderungen wie unterlassene Tarifanpassungen, Tarifzonenreform, Stadttickets und künftig evtl. 365 € - und Sozialtickets führen zu Mindereinnahmen welche dramatische Auswirkungen auf eigenwirtschaftliche Anträge haben, weil diese sich ausschließlich aus den Fahrgeldeinnahmen speisen. Diese negativen Auswirkungen halten so lange an, bis erst nach mehreren Jahren die Erlöse durch Fahrgastzuwächse aus der Mehrleistung generiert werden können. In der Zukunft scheiden nach unserer Auffassung Anträge auf Durchführung eigenwirtschaftlicher Verkehre mangels verlässlicher Erlösplanung aus. Die Verbundlandkreise sollten sich bei der Ausgestaltung der Vorgaben von Verkehrsleistungen darüber im Klaren sein, welche Auswirkungen dies auf die Wertigkeit der P und Pkm hat und in diesem Zusammenhang für eine finanzielle Stabilität im Verbundraum sorgen.</p>	<p>Die wirtschaftlichen Chancen von Verkehrsunternehmen sind aber nur ein Aspekt bei der Weiterentwicklung des Verkehrsnetzes. Der Landkreis verfolgt hier auch das Ziel, mit einem hohen Angebotsstandard das Fahrgastaufkommen im öffentlichen Nahverkehr zu steigern und damit einen Beitrag zum Klimaschutz und zur nachhaltigeren Verkehrsbewältigung zu leisten. Vor dem Hintergrund zunehmend disperser Verkehrsströme im Schüler- und Berufsverkehr und dem Wachstum des Freizeitverkehrs bedingt dies auch einen Angebotsausbau auf weniger stark nachgefragten Relationen oder zu nachfrageschwächeren Verkehrszeiten. Der Landkreis ist sich bewusst, dass dies die Möglichkeiten eigenwirtschaftlicher Leistungserbringung schmälert. Die Zielsetzung, umfassende Mobilität auch ohne Privat-Pkw zu ermöglichen, ist aber mit einer hohen zeitlichen und räumlichen Verfügbarkeit von Beförderungsangeboten zu erreichen.</p>	
22	Pflieger Reise- und Verkehrs- GmbH + Co. KG	<p>Wirtschaftliche Aspekte</p> <p>Regionalverkehre</p> <p>Weiter werden regionale Buslinien als ein- und ausbrechende Linien in die Städte Böblingen und Sindelfingen geführt und übernehmen damit parallel zum STADTVERKEHR BÖBLINGEN-SINDELFINGEN innerstädtische Erschließungsfunktionen mit der damit verbundenen Abwanderung von Fahrgästen aus dem Stadtverkehr.</p> <p>Konkret fallen uns folgende Linien auf:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Linie 734 Schönaich – Goldberg – Sindelfingen ZOB • Linie 748 Universität – Sindelfingen – Maichingen • Linie 752 Ehningen – Holzgerlingen – Böblingen (Sindelfingen Mercedes-Benz) 	<p>Dass bei der Frage, inwieweit regionale und städtische Linienverkehre integriert werden müssen bzw. sollen, die genannten begrenzenden Faktoren Berücksichtigung finden müssen, ist dem Landkreis bewusst. Aus diesem Grund wurden, parallel zu aufkommensstarken Regionalbuslinien bei der Berechnung des Basisangebots auch teilweise umfangreiche Stadtverkehrslinien unterstellt. Nichtsdestotrotz schließen sich städtische und regionale Verkehrsbedürfnisse nicht zwingend aus. Im VVS-Gebiet gibt es eine Reihe erfolgreicher Beispiele, in denen städtische und regionale Verkehrsbedürfnisse seit Jahrzehnten problemlos in</p>	Keine Übernahme

		<ul style="list-style-type: none"> • Linie 760 Mercedes Benz – Böblingen – Waldenbuch (Neuhausen) • Linie 761 Böblingen – Schönaich – Weil im Schönbuch • Linie 763 Sindelfingen – Böblingen – Calw • Linie 766 Böblingen – Döffingen/Dätzingen – Weil der Stadt <p>Wenn in einem einheitlichen Wirtschafts- und Verkehrsraum wie Böblingen/Sindelfingen eigens ein Orts- und Nachortsverkehr als Stadtverkehr, insbesondere zur S-Bahnanbindung vorhanden ist, sollte aus wirtschaftlichen Aspekten heraus regionale Linien auf parallel befahrenen Linienabschnitten nicht so angelegt werden, dass sie zu einer Konkurrenzierung mit wirtschaftlichen Folgen für den bestehenden Stadtverkehr führt. Wir erinnern hierbei an die Jahre 1993/94 bei der Einführung der tariflichen Vollintegration des regionalen ÖPNV in den VVS. Zum Schutz vor wirtschaftlichen Nachteilen des ÖPNV in Stuttgart, wurden alle regionalen Linien, die ihre Endhaltestelle zuvor am Busbahnhof in Stuttgart hatten, an der Peripherie wie bspw. der Universität, gekappt. Dies darf nicht als unsere Forderung für Böblingen/Sindelfingen verstanden werden, es soll aber auf Teilstrecken eine Parallelbedienung verhindert werden, so dass der Regionalverkehr beispielsweise auf den Zwischentakt der S-Bahn abgestimmt ist. In diesen Problembereichen für eigenwirtschaftlich betriebene Linien fallen auch die unter Punkt 7.2.3 aufgeführten Expressbusse, welche z.B. aus dem Raum Böblingen/Sindelfingen in äußere Stadtbezirke der Landeshauptstadt Stuttgart geführt werden sollen. Im Zuge einer Vorabbekanntmachung ist die Einrichtung oder Änderung solcher Linien zwingend bekannt zu machen, um die Abwägung treffen zu können, einen eigenwirtschaftlichen Antrag zu stellen, dies ist nicht erfolgt. Im Nachhinein übernehmen solche Expressbuslinien während der Laufzeit eines eigenwirtschaftlichen Verkehrs trotz der wenigen Haltestellen sehr attraktive, direkte Verkehrsverbindungen für einen beachtlichen Teil der Fahrgäste im Stadtverkehr. Die uns bekannt gemachte Erfahrung in Räumen mit solchen Expressbuslinien gibt Anlass zu größten Bedenken aus Sicht der Wirtschaftlichkeit der eigenen Verkehre.</p>	<p>einer Linie kombiniert werden. Im Landkreis Böblingen wird beispielsweise der Stadtverkehr Leonberg traditionell unter Einbeziehung regionaler Verkehre gefahren, was vor Ort zu keinerlei Problemen führt. Doch auch in größeren Stadtverkehren, beispielsweise in Esslingen, werden regionale und städtische Verkehrsbedürfnisse gemeinsam überplant und dort, wo es sinnvoll erscheint, kombiniert. In diesem Sinne sollen auch im Stadtverkehr Böblingen-Sindelfingen Synergie-Effekte nicht aufgrund scheinbarer Systemgrenzen ausgeklammert, sondern prinzipiell ermöglicht werden.</p> <p>Ergänzend sei darauf hingewiesen, dass der Stadtverkehr in Böblingen und Sindelfingen maßgeblich durch die Städte gestaltet werden kann. Der NVP soll hierfür lediglich einen Rahmen setzen – die konkrete Ausgestaltung obliegt einer Abstimmung mit der kommunalen Ebene.</p>	
--	--	--	---	--

23	Pflieger Reise- und Verkehrs- GmbH + Co. KG	<p>Ausstattung, Tarif & Verkauf</p> <p>Die stete Weiterentwicklung z.B. im Bereich des Verkaufs und der Fahrgasterhebung ist zwar durchaus zu begrüßen, ist allerdings in den meisten Fällen mit Investitionen verbunden, welche das Verkehrsunternehmen zu tragen hat. Dies insbesondere wenn die Laufzeit der Abschreibung der Investition über die Restlaufzeit zum Betrieb des Linienbündels hinausgeht. Dem allem steht die Philosophie in der Auswahl des preisgünstigsten Anbieters im wettbewerblichen Verfahren gegenüber. Das Verkehrsunternehmen kann bei diesem Preiswettbewerb keinerlei qualitätsverbessernde Investitionen einkalkulieren um mit der Entwicklung Schritt zu halten. Dies gilt in gleichem Maße für die Fortentwicklung von Fahrgastinformation oder bspw. Lichtsignalbeeinflussungsanlagen und RBL, da die technische Einrichtung im Bus Sache des Unternehmens ist.</p>	<p>Die von den Unternehmen geforderten und hier teilweise dargestellten Verbesserungen in den Bereichen Ausstattung, Tarif und Verkauf sind zeitgemäß und größtenteils nicht nur sinnvoll, sondern notwendig. Der öffentliche Nahverkehr steht in Konkurrenz mit anderen Verkehrsträgern, die beständig weiterentwickelt werden. Es wäre dem Image des ÖPNV extrem abträglich, wenn hier von neuen technischen Möglichkeiten, die auch Zugänglichkeit, Nutzbarkeit und Beförderungsqualität verbessern, kein Gebrauch gemacht würde.</p> <p>Diese Verbesserungsmaßnahmen betreffen zudem alle Verkehrsunternehmen; sie sind daher keineswegs wettbewerbsverzerrend.</p>	Keine Übernahme
24	Pflieger Reise- und Verkehrs- GmbH + Co. KG	<p>Linienführung</p> <p>Der Empfehlung auf Seite 88 für Sindelfingen, eine Linie über die Sommerhofer-/ Hohenzollernstr. zu führen halten wir folgendes entgegen: In Abstimmung mit der Stadt Sindelfingen wurde bereits in den 90er Jahren eine Linienführung über die Sommerhoferstr. - „Auf der Stelle“ geführt. Diese Maßnahme wurde nach einer Laufzeit von ca. 9 Monaten auf Wunsch der Stadt Sindelfingen wieder zurückgenommen. Grund waren erhebliche Anliegerbeschwerden über Belästigungen eines städtischen Busverkehrs und starke Verkehrsbehinderungen der Busse durch geparkte Transportfahrzeuge mit dem Resultat von Verspätungen und insbesondere mangelnder Fahrgastnachfrage. Die Linienführung über die Sommerhoferstr. - „Auf der Stelle“ hätte auch zur Folge, dass die fahrgaststarken Haltestellen Pfarrwiesen-Gymnasium, Spitzholzstr. und Feldbergstr. nicht mehr von der Linie 708 bedient würden. Dies bedeutet eine erhebliche Verschlechterung sowohl für das Pfarrwiesen-Gymnasium, wie auch das Wohngebiet „Spitzholz“. Die Linienführung widerspricht daher auch der Formulierung von Seite 50 (4.1.7 Infrastruktur) dieses Nahverkehrsplans.</p>	<p>Die Argumente der Firma Pflieger zu dieser möglichen Linienführung sind dem Landkreis bekannt. Der letzte Praxistest liegt jedoch mehrere Jahrzehnte zurück und die Stadt Sindelfingen hat sich gegenüber einer neuerlichen Befahrung der Sommerhofenstraße unserer Wahrnehmung nach als aufgeschlossen positioniert. Natürlich ist das Argument nicht von der Hand zu weisen, dass zugunsten der dortigen Bedienung andere aufkommensstarke Haltestellen entfallen müssten. Deshalb muss eine derartige Linienführung – die prinzipiell auch für die SSB-Linie 84 in Frage käme – auch vor einer eventuellen Umsetzung nochmals intensiv geprüft werden. Aus diesem Grund soll der Passus im NVP wie folgt geändert werden</p> <p>„Der Landkreis <u>empfiehlt zu prüfen</u>, eine bestehende Linie im Sindelfinger Nordwesten zwischen den Haltestellen Pfarrwiesengymnasium und Eschenried über Hohenzollern- und Sommerhofenstraße zu führen. Da in diesem Bereich mehrere Buslinien verkehren, könnte die bisherige Route über Pfarrwiesenallee und Spitzholzstraße auch weiterhin befahren werden. Entlang der neuen Route über die Sommerhofenstraße könn-</p>	Modifizierte Übernahme

			ten ein bis zwei zusätzliche Haltestellen eingerichtet werden, womit das Defizit behoben werden könnte.“	
25	Pflieger Reise- und Verkehrs- GmbH + Co. KG	<p>Werbung</p> <p>Ebenfalls unter 6.3.5 wird das Thema Außenwerbung behandelt. Eine Begrenzung der Werbefläche an Fenstern auf max. 10 % halten wir vor dem Hintergrund der Finanzierung eigenwirtschaftlicher Verkehre für eine massive Einschränkung der Einnahmemöglichkeiten. Gleichwohl sind uns die negativen Auswirkungen auf die Attraktivität des Nahverkehrs bewusst, daher regen wir an die Fläche auf lediglich 50%, mit Schwerpunkt im hinteren Fahrzeugteil zu begrenzen. Ähnliches gilt für die Plakatierung im Innenraum auch hier sprechen wir uns für eine Lösung mit mehr Spielraum aus.</p>	Da der Landkreis – entgegen der Einschätzung der Firma Pflieger – Außenwerbung auf Fensterflächen für eine Zustiegshürde und eine deutliche Komfortminderung zu Lasten der Fahrgäste hält und durch Werbung auf Fensterflächen nur ein kleiner Teil der Kosten des ÖPNV refinanziert werden kann, wird die Begrenzung der Nutzung von Fensterflächen für werbliche Zwecke als verhältnismäßig eingestuft.	Keine Übernahme
26	Pflieger Reise- und Verkehrs- GmbH + Co. KG	<p>Offenlegung der Daten</p> <p>Bei der Verkehrserhebung des Punkts 6.3.6 wird unter dem Merkmal „Duldung von Erhebungen“ von der Offenlegung von betrieblichen Daten und Besonderheiten gesprochen. An dieser Stelle fehlt uns eine genauere Beschreibung um welche Art von Daten es sich handelt.</p> <p>Betrieblich sensible Daten, wie Umlaufplanung, welche die betroffenen Betriebe mit sehr viel Aufwand für den optimalen Betriebsablauf erarbeitet haben müssen Geschäftsgeheimnis bleiben, da dies sonst insbesondere vor der Konzessionsablaufzeit einen Missbrauch von Geschäftsgeheimnissen darstellt.</p>	<p>Für eine effiziente Planung von Erheberdiensten bei Verkehrserhebungen werden Umlaufdaten benötigt. Gleiches gilt für die Messfahrtenplanung beim Einsatz von automatischen Fahrgastzählssystemen.</p> <p>Darüber hinaus sind für die Ermittlung von Echtzeit-Daten Informationen über die Umlaufbildung unverzichtbar. Gleichwohl erkennt der Landkreis das informelle Schutzbedürfnis der Verkehrsunternehmen an. Der Umfang der erlaubten Datennutzung ist im VVS vertraglich geregelt, eine wie auch immer geartete „Veröffentlichung“ der Daten ist nicht Intention des NVP.</p>	Keine Übernahme
27	Pflieger Reise- und Verkehrs- GmbH + Co. KG	<p>Haltestellen, Instandhaltung und Pflege</p> <p>Bei „Bruttoverträgen“ bis 2019 war es vertretbar, dass ein Verkehrsunternehmen, welches einen maßgeblichen ÖPNV-Anteil in diesem Gebiet hat, die Betreuung und den Unterhalt von gemeinsamen Haltestellen weiterer regionaler Verkehrsunternehmen übertragen bekommt, weil solche Aufgaben kostenmäßig erfasst wurden. In Zeiten von reinem Preiswettbewerb passen solche implizierten Kosten für die gesamte Betreuung gemeinsamer Haltestellen nicht mehr in die neue ÖPNV-Welt und somit ist diese Regelung</p>	Die Zuständigkeit für Haltestellen richtet sich nach der Serviceliste, die jeder Vergabeankündigung beigefügt ist. Damit besteht für alle interessierten Verkehrsunternehmen eine identische Kalkulationsgrundlage. Der Landkreis geht davon aus, dass dies bei den jeweiligen Kalkulationen der Unternehmen berücksichtigt wird. Es erschließt sich nicht,	Keine Übernahme

		nicht mehr tragbar. Hier sollte dringend nach einer Ausgleichslösung gesucht werden.	inwieweit gesplittete Zuständigkeiten und verwaltungsaufwändige Verrechnungen der aktuellen Marktsituation angemessener wären.	
28	Pflieder Reise- und Verkehrs- GmbH + Co. KG	<p>Alternative Antriebe</p> <p>Den alleinigen Fokus auf Elektromotoren als Fahrzeugantrieb in Bussen zu richten, halten wir aus zwei Gründen für nicht vertretbar. Zum einen kann der ÖPNV von mittelständischen Verkehrsunternehmen mit Elektrobussen auf absehbare Zeit nicht eigenwirtschaftlich betrieben werden. Dies gilt nach dem derzeitigen Stand der Technik in hohem Maße für die Reichweite im täglichen Einsatz. Vielfach muss für einen Tageseinsatz durch die begrenzte Kilometerleistung ein zweites Fahrzeug vorgehalten und eingesetzt werden. Zur Anschaffung werden im Augenblick unattraktive Zuschüsse gewährt. Darüber hinaus entstehen hohe Folgekosten, die für die Unternehmen weit problematischer sind. Für den weiteren Ausbau und den Unterhalt der Ladeinfrastruktur, vor allem außerhalb der Betriebshöfe, sehen wir deutliche Fragezeichen, sowohl räumlich wie auch finanziell. Dazu kommen genehmigungsrechtliche Themen und die Frage der Eigentumsverhältnisse. Am Ende der Nutzungsdauer steht derzeit keine Verwertbarkeit über den Verkauf des Gebrauchtbusses, wie es bei Dieseln Bussen der Fall ist, da der Wiederverkauf in starkem Maße durch die nachgefragte Technik bestimmt wird. Nach unserer Auffassung geht der Fortschritt Richtung Brennstoffzellenbus mit deutlichen Vorteilen hinsichtlich Reichweite, Gewicht und Fahrgastkapazität, sowie Tankinfrastruktur und Vereinheitlichung der Technik. Die wirtschaftlichen Folgen aus der aktuellen Corona-Krise, welche auf den ÖPNV noch lange nachwirken werden, lässt wenig Spielraum für den aktuellen Wandel zu neuen Antriebstechniken. Es sollte daher ein Aufschub in Betracht gezogen werden.</p>	<p>Aufgrund der gültigen EU-Richtlinie 2019/1161/EU (Clean Vehicle Directive), die derzeit vom Bundesgesetzgeber in eine nationale Regelung überführt wird, ist künftig die anteilige Beschaffung von Fahrzeugen mit emissionsarmen und -freien Antrieben zwingend. Die Aufgabenträger sind hier gebunden. Je nach Ausgestaltung der nationalen Regelung bestehen ggf. Spielräume hinsichtlich der Verrechnung von Beschaffungen über Linienbündel hinweg, so dass nicht alle Teilnetze gleichzeitig mit neuen Antriebstechniken operieren müssen. Der Landkreis geht aber davon aus, dass gerade in Stadtverkehren, wo der Aufbau einer Lade- oder Betankungsinfrastruktur noch am einfachsten und am effizientesten möglich scheint und ggf. geringere Reichweiten der Fahrzeuge ein kleineres Problem darstellen, ein signifikanter Beitrag zu den Beschaffungsquoten geleistet werden muss.</p> <p>Über Festlegungen im NVP oder in kommenden Vergabeverfahren kann ohnehin erst dann beraten und entschieden werden, wenn die nationale Regelung fixiert ist.</p>	Keine Übernahme
29	Pflieder Reise- und Verkehrs- GmbH + Co. KG	<p>Gestaltung von Verkehrswegen</p> <p>Die Ausführungen im Entwurf zum Nahverkehrsplan zur Gestaltung von Verkehrswegen, mit Maßnahmen wie ÖPNV-Bevorrechtigung an Lichtsignalanlagen, Minimierung von Störeinflüssen beim Abbiegen und Querungen und die Schaffung von Busspuren, halten wir für sehr begrüßenswert. Allerdings müsste dem ÖPNV hierzu über die zuständigen Behörden mehr Gewicht bei der Verkehrspla-</p>	<p>Grundsätzlich unterstützt der Landkreis das Bestreben der Firma Pflieder, dass der ÖPNV in der Verkehrsplanung künftig ein größeres Gewicht bekommen muss. Unserer Kenntnis ist aber gerade die Herrenberger Straße nach dem Umbau und durch die erfolgte Busbevorrechtigung sehr gut und zügig von Stadtbussen zu befahren. So konnten beispielsweise die Linien 763 und 766 während</p>	Keine Übernahme

		<p>nung, zügig und behinderungsfrei befahrbarer Verkehrswege, zukommen. Im Fall des Umbaus des Verkehrsknotens „Elbenplatz“/„Schlossberggring“/„Friedrich-List-Platz“ in Böblingen, welcher von 7 Stadtverkehrs- und zusätzlichen Regionallinien befahren wird, haben wir die Stadtverantwortlichen und den VVS auf massive Probleme während und nach der Umgestaltung hingewiesen, da wir in die Planung nicht einbezogen wurden. Beim Rückbau der „alten“ B14 (Herrenberger Str.) in Böblingen von vier auf zwei Spuren und der Schaffung von großzügig dimensionierten Fahrradwegen mit straßenbegleitender Baumpflanzung, haben wir bei der Stadt Böblingen vergeblich auf das Fehlen einer Busspur hingewiesen. Der ÖPNV wurde in die Planung nicht einbezogen, mit der Folge, dass sich räumlich anbietende Busspuren vergessen wurden. Für uns steht heute schon fest, dass es zu gravierenden Verkehrsproblemen kommt und die Stadtverkehrsbusse im Taktverkehr hinter dem Individualverkehr im Stau stehen und damit nicht in die Lage versetzt werden die „Verkehrswende“ positiv zu begleiten. Den Anreiz zum Umstieg vom eigenen PKW auf den ÖPNV setzt eine deutliche Anhebung der Attraktivität durch eine Erhöhung der Reisegeschwindigkeit und Pünktlichkeit voraus. Grundsätzlich, wenn die Gestaltung von Verkehrswegen im Nahverkehrsplan die lobenswerte Intension des Aufgabenträgers ist, muss dafür Sorge getragen werden, dass die Aufzählung von Maßnahmen auch tatsächlich umgesetzt wird. Insoweit müsste eine Verpflichtung für die Städte und Gemeinden zur Umsetzung mit aufgenommen werden. Die Folge der oben beschriebenen Sachverhalte wird eine Kundenabwanderung wegen der mangelnden Attraktivität des ÖPNV sein. Eine weitere Folge sind Sprungkosten infolge von zusätzlichen Fahrzeugen zum Abbau von Verspätungen.</p>	<p>der Sperrung des „Daimlerknotens“ im Jahr 2019 ohne Fahrzeitmehraufwand über die Herrenberger Straße umgeleitet werden, obwohl es sich dabei um einen signifikanten Umweg handelt.</p>	
30	Pflieger Reise- und Verkehrs- GmbH + Co. KG	<p>Künftige Linienbündelung im Landkreis</p> <p>Auf Seite 80 wird zum Bündel 8 - Verkehrsraum Schönaich - ausgeführt, wonach die Busverbindung hauptsächlich als An- und Abbringer zur Schönbuchbahn ausgerichtet ist. Lediglich die Linie 734 (ehemalige Linien des STADTVERKEHRS BÖBLINGEN-SINDELFINGEN) führt isoliert von Schönaich als Direktzubringer zum S-Bahnhaltepunkt „Goldberg“ und teils weiter zum ZOB Sindelfingen und erzeugt damit einen vermeidbaren Parallelverkehr. Die Her-</p>	<p>Die Zuordnung der Buslinie 734 zum Linienbündel BB08 erfolgte aus der Bewertung der verkehrlichen Funktion der Linie, die nach Ansicht des Landkreises v.a. in der Anbindung von Schönaich an den S-Bahnhof Goldberg liegt. Die Kritik, wonach im Bündel 8 Anknüpfungspunkte für Synergieeffekte fehlen, entspricht nicht unserer Auffassung. Schließlich enden etliche Fahrten der Linie 760 in</p>	Keine Übernahme

		<p>ausnahme der Linie 734 aus dem Liniennetz des STADTVERKEHR BÖBLINGEN-SINDELFINGEN erfolgte aus nicht nachvollziehbaren Gründen. Die Linie steht in keinerlei Verbindung mit der Schönbuchbahn und gehört maßgeblich dem Verkehrsraum des STADTVERKEHR BÖBLINGENSINDELFINGEN zugeordnet. Außerdem tritt die angestrebte Verdichtung der Fahrtlage nach/ab Sindelfingen im Vorfeld beschriebene Konkurrenz mit den finanziellen Nachteilen für den STADTVERKEHR BÖBLINGEN-SINDELFINGEN. Es ist deshalb zu prüfen, ob diese Linie mit überwiegendem Linienweg im STADTVERKEHR BÖBLINGEN-SINDELFINGEN nicht wieder in das Linienbündel BB7 integriert wird, da sie gegenüber den anderen Linien im Linienbündel 8 eine völlig andere Aufgabe hat.</p>	<p>Schönaich, sodass hier ein Ansatzpunkt für eventuelle Umlaufverknüpfungen besteht. Zudem hatten sich die Städte Böblingen und Sindelfingen im Anhörungsverfahren gegen einen Verbleib der Linie 734 im Bündel 7 ausgesprochen.</p> <p>Darüber hinaus sehen wir verkehrlich keine Gründe, wonach die Linie dem Stadtverkehrsbündel BB7 zugeschlagen werden soll. Mit Ausnahme der Panzerkaserne, welche nur eine marginale Verkehrsnachfrage hat, und den vereinzelt schülerbedingten Fahrtverlängerungen nach Sindelfingen, bedient die Linie 734 kaum verkehrliche Funktionen im Stadtverkehr. Dagegen resultiert die Verkehrsnachfrage fast ausschließlich aus der Gemeinde Schönaich, die im Kern der Schönbuchlichtung liegt. Aus diesem Grund hält der Landkreis an der Bündelzuordnung fest.</p>	
31	Pflichter Reise- und Verkehrs- GmbH + Co. KG	<p>Zum Linienbündel 6 wird auf Seite 148 ausgeführt, wonach geprüft werden soll, mit der Linie 748 eine abweichende Linienführung über Sindelfingen „Pfarrwiesengymnasium“ vorzunehmen. Dadurch wäre innerhalb Sindelfingen eine umsteigefreie Direktverbindung zwischen den Einwohnerstarken Stadtteilen Maichingen, Hinterweil und Spitzholz möglich. Dies ist die von uns an anderer Stelle beschriebene Vermengung von Stadtverkehrsaufgaben mit dem Regionalverkehr. Die Eigenwirtschaftlichkeit wird durch diese regionale Vermengung mit Stadtverkehrsaufgaben beeinträchtigt.</p> <p>Zusätzlich wird angeregt, die ausbrechenden Linien 754 und 766, sowie die Nachtbusse N74 und N75, die ihren Startpunkt und einen Großteil des Bedienegebietes im STADTVERKEHR BÖBLINGEN-SINDELFINGEN haben, in das Stadtverkehrsbündel BB7 zu integrieren um Synergieeffekte hinsichtlich der Wirtschaftlichkeit heben zu können. Es wäre darüber hinaus verkehrlich sinnvoll, das Linienbündel 6.1, die Linie 745, künftig in das Linienbündel BB7 einzubinden. Der Grund sind Synergieeffekte zwischen den bestehenden Stadtverkehrslinien und dem regionalen Linienteil „Maichingen-Landhausidlung“ nach Magstadt. Von Magstadt kommt ein eindeutiges Votum für eine umsteigefreie Direktanbindung an das Stadtzentrum</p>	<p>Aus Sicht des Landkreises steht die Befriedigung von Fahrgastinteressen an erster Stelle. Wenn es gelingt, mit einer Regionallinie innerhalb eines Stadtgebiets ohne weitere Nachteile neue Verbindungen zu schaffen, ist dies aus Sicht des Landkreises zu begrüßen. Darüber hinaus dürfte eine derartige Linienführung, die ohnehin aktuell lediglich als Vorschlag zu sehen ist, die Eigenwirtschaftlichkeit des Stadtverkehrs nicht merklich beeinflussen.</p> <p>Das Bündel BB7 ist ohnehin eines der größten Bündel des VVS-Gebietes und sollte deshalb nicht ohne Not weiter vergrößert werden. Sollte sich künftig eine Verknüpfung der Linien 715 und 745 zu einer Durchmesserlinie etablieren, wäre eine Integration der heutigen Linie 745 ins Bündel BB7 zu prüfen. Eine Aufnahme weiterer Regionallinien wird aber derzeit nicht angestrebt.</p>	Keine Übernahme

		von Sindelfingen, mit nahtloser Umsteigemöglichkeit in andere Stadtverkehrslinien.		
32	Pflichter Reise- und Verkehrs- GmbH + Co. KG	<p>Qualitative Gesichtspunkte</p> <p>Erschließungsdefizite im STADTVERKEHR BÖBLINGEN-SINDELFINGEN</p> <p>Unter Erschließungsdefizite wird in Sindelfingen im Bereich Eschenried eine neue Linienführung ab Hohenzollernstr./Badezentrum/Sommerhofer Str. in Richtung „Auf der Stelle“ und weiter Richtung Stadtteil Eichholz genannt. Hierzu wird, wie bereits an anderer Stelle ausgeführt bekräftigt, dass in früherer Zeit auf Wunsch der Stadt Sindelfingen eine identische Linienführung durchgeführt wurde. Nach einer Betriebszeit von mehreren Monaten wurde diese Linienführung auf Bitte der Stadt Sindelfingen wieder aufgegeben, weil sie erhebliche Bürgerproteste und Beeinträchtigungen durch die enge Straßenraumgestaltung nach sich gezogen hat. Auch war die Linienführung durch Versorgungsfahrzeuge etc. erheblich verspätungsanfällig und führte gar zu Kursausfällen. Ein Fahrgastaufkommen war dabei kaum zu verzeichnen, während die Aufgabe der Haltestellen „Pfarrwiesengymnasium“/„Spitzholzstr.“/„Feldbergstr.“ auf der Linie 708 zu einer massiven „Beschwerdeflut“ geführt hat.</p>	(Siehe Stellungnahme Nr. 24)	(Siehe Stellungnahme Nr. 24)
33	Pflichter Reise- und Verkehrs- GmbH + Co. KG	<p>Liniennetz</p> <p>Im Nahverkehrsplan wird derzeit noch das Liniennetz des STADTVERKEHR BÖBLINGEN-SINDELFINGEN , Liniensbündel BB 7 dargestellt. Über ein Update in Folge von Nachbesserungen des neuen Linien- und Betriebskonzepts und Bürgerforderungen wird es in absehbarer Zeit zu Veränderungen kommen müssen. Damit verbunden ist auch die Anpassung im Nahverkehrsplan. Überlegenswert wäre die Stadtverkehrsbedienung der Linie 728 von der Hulb bis nach Ehningen- Herdstelle zu verlängern. Damit hätte die Siedlung „Herdstelle“ in Ehningen eine Direktverbindung zur S-Bahnhaltestelle „Hulb“ (einschließlich dem gesamten Gewerbegebiet) und dem ZOB Böblingen zum Umstieg auf den STADTVERKEHR BÖBLINGEN-SINDELFINGEN, die Regionallinien und die Schönbuchbahn.</p>	Eine alternative Darstellung des Liniennetzes gestaltet sich als schwierig. Einerseits stehen die Veränderungen am Netz noch nicht fest. Andererseits dient das Netz nur als Vorlage für die Funktionale Beschreibung, sodass es nur der groben Orientierung dienen soll und Abweichungen tolerierbar erscheinen. Die Führung einer Linie von Böblingen zur Herdstelle in Ehningen wurde in Absprache mit der Gemeinde Ehningen verworfen. Demnach sei die Stausituation zwischen Böblingen und Ehningen derart problematisch, dass kein pünktlicher Linienverkehr ermöglicht werden kann.	Keine Übernahme

34	Pflieger Reise- und Verkehrs- GmbH + Co. KG	<p>Fahrpersonal</p> <p>Unter dem Punkt 6.3.5 werden beim Merkmal „Fahr- und Verkaufspersonal“ gute Deutschkenntnisse gefordert. Dies ist zwar aus Sicht aller Beteiligten wünschenswert, kann aber in der Praxis im Dienstleistungsbereich auf Grund des akuten Mangels insbesondere an Fahrpersonal nicht gewährleistet werden, außerdem werden keine Vorgaben zur Messbarkeit gemacht. Wir schlagen daher vor, für die genannte Personengruppe einen Deutschkurs mit dem Niveau B1, nach dem gemeinsamen europäischen Referenzrahmen für Sprachen vorzugeben.</p>	Für den NVP als Rahmenplan erscheint der Hinweis ausreichend. Die Anforderungen an das Fahrpersonal werden in den Standards für den Busverkehr, die Bestandteil der Vergabeverfahren sind, weiter präzisiert. Die Verbundlandkreise werden im Vorfeld künftiger Vergaben prüfen, ob an dieser Stelle aus Gründen gleicher Wettbewerbschancen ein definiertes Sprachniveau vorzugeben ist.	Keine Übernahme
35	Pflieger Reise- und Verkehrs- GmbH + Co. KG	<p>Haltestellen</p> <p>Die Funktionale Leistungsbeschreibung auf Seite 155 weist den S-Bahnhalt „Hulb“ nicht als bedeutenden Verknüpfungspunkt aus. Dies sehen wir mit Blick auf die westliche Tangentialverbindung zwischen Böblingen und Sindelfingen und die Anbindung des Mercedes-Werks an die S-Bahnlinie S1 anders.</p> <p>Darüber hinaus orientieren sich die Haltepunkte „Eichenpfädle“, „Schützenweg“ und „Robert-Bosch-Str.“ in Dagersheim/Darmsheim nach unserem Dafürhalten zu beiden Städten hin. Gleiches gilt in besonderem Maß für den Haltepunkt „Hafenbrücke“ bzw. die neu zu schaffende Haltestelle am dort entstehenden Haupteingang des Klinikums.</p>	Die neuen funktionalen Leistungsbeschreibungen in den Verbundlandkreisen sollten nach allgemeiner Übereinkunft mit weniger abweichenden Taktmastern auskommen, da die Abbildungen der letzten NVP-Generationen von vielen als zu unübersichtlich kritisiert wurden. Da der S-Bahnhof Hulb nicht während der kompletten Betriebszeit angefahren wird, wurde er in der Abbildung nicht dargestellt. Da aber für das nächste Vergabeverfahren ohnehin eine weiter spezifizierte Vorabbekanntmachung erstellt wird – in der selbstverständlich die Anbindung dieses Verknüpfungspunktes dezidiert beschrieben sein wird – sehen wir diesen Umstand als unproblematisch an. Die Haltepunkte Eichenpfädle und Melli-Beese-Straße (Hafenbrücke ist in der Abbildung nicht enthalten) sind ohnehin mit Orientierung zu beiden ZOB hinterlegt. Die Haltestelle Robert-Bosch-Straße dagegen hat derzeit nur eine Anbindung an Sindelfingen während der kompletten Betriebszeit, weswegen ein zweifarbiges Logo nicht erforderlich ist. Die Haltestelle Schützenweg dagegen ist in der Abbildung nicht enthalten.	Keine Übernahme
36	Pflieger Reise- und Verkehrs- GmbH + Co. KG	<p>Fahrwege</p> <p>Unsere große Zustimmung findet die Forderung nach Busspuren analog zu BRT-Systemen. Hier wäre es wünschenswert besonders staugefährdete Hauptverkehrsachsen explizit zu benennen. Aus Sicht des STADTVERKEHRS BÖBLINGEN-SINDELFINGEN sind dies:</p>	Der Landkreis bedankt sich für die Anregungen und wird diese an die beiden Städte weiterleiten. Auch wird im Rahmen des beabsichtigten Mobilitätspakts Böblingen/Sindelfingen, der u. a. die ver-	Keine Übernahme

		<p>In Böblingen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wolfgang-Brumme-Allee • Rudolf-Diesel-Str. • Herrenberger Str. • Calwer Brücke • Tübinger Str. <p>In Sindelfingen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Leonberger Str. • Neckarstr. • Mahdentalstr. • Calwer Str. <p>Dort wo der Verkehrsraum nicht ausreicht, können Buschleusen mit Bevorrechtigungsschaltungen an den Hauptknotenpunkten den Bus entscheidend beschleunigen und so zu einem attraktiven Nahverkehr mit kurzen Reisezeiten führen, darüber hinaus wird die Pünktlichkeit entscheidend verbessert. Bestehende Busbeschleunigungen müssen eine höhere Priorität bei der Vorrangschaltung erhalten.</p>	<p>kehrlichen Auswirkungen während des A81-Ausbaus dämpfen soll, über Maßnahmen zur Stabilisierung des Busverkehrs zu reden sein.</p> <p>Mangels Zuständigkeit des Kreises soll aber von der Benennung expliziter Projekte im NVP abgesehen werden.</p>	
37	Pflichter Reise- und Verkehrs- GmbH + Co. KG	<p>Allgemeine Anmerkungen</p> <p>Durch die überraschende Corona-Pandemie seit März 2020 fanden in der Bevölkerung grundlegende Veränderungen im öffentlichen Leben statt. Ehemals starke Fahrgastzahlen mit regelmäßigen, jährlichen Zuwächsen, brachen im ÖPNV radikal ein. Es ist nicht davon auszugehen, dass die Pandemie, welche das gesamte Verhalten im täglichen Ablauf (Beruf und Freizeit) verändert hat, kurzfristig vorüber sein wird. Es ist vielmehr damit zu rechnen, dass es mindestens 2 - 3 Jahre dauern wird, bis die jährlichen Fahrgastzahlen wieder auf dem Niveau von 2019 sein werden. Auf signifikante Zuwächse darüber hinaus haben wir absehbar keine Hoffnung. Viele Aufgabenträger und Verbände in Deutschland stellen aus finanziellen Gründen aktuelle Umsetzungen neuer Konzepte mit starker Verdichtung mangels Nachfrage deshalb zurück und agieren vorsichtig mit Volumenausdehnungen von Fahrzeugkilometern. Dieser Sachverhalt sollte auch in diesem Nahverkehrsplan Berücksichtigung finden. Ebenso das Thema E-Mobilität und alternative Antriebe müssen an dieser Stelle verhaltener angegangen werden. Weiter schlagen wir vor, die Fortschreibung des Nahverkehrsplans vorübergehend</p>	<p>Auch der Landkreis befürchtet, dass die Corona-Pandemie die Fahrgastnachfrage im ÖPNV noch über 2022 hinaus nachteilig beeinflussen wird. Die gesetzlichen Rahmenbedingungen nehmen darauf aber keine Rücksicht. Die Forderung des PBefG nach vollständiger Barrierefreiheit bis 2022 duldet bezüglich der NVP-Fortschreibung keinen Aufschub. Auch beginnen die Fristen der Clean Vehicle Directive ab August 2021, ohne dass dies vom Landkreis beeinflusst werden könnte. Und nicht zuletzt laufen in den nächsten Jahren Linien genehmigungen und Verkehrsverträge aus, für die rechtzeitig Neuvergaben angestoßen werden müssen. Die entsprechenden Nachfolgeregelungen werden dann bis zum Ende des Jahrzehnts und darüber hinaus das Verkehrsangebot definieren und damit auch für einen Zeithorizont gültig sein, an dem die pandemiebedingten Nachfrageeinbußen überwunden sein sollten und gleichzeitig auch ehrgeizige Klimaschutzziele erfüllt sein wollen. Der Landkreis Böblingen hielte es deshalb für falsch,</p>	Keine Übernahme

		zurückzustellen um die langfristigen Auswirkungen besser abschätzen und adäquat darauf reagieren zu können.	die angestrebten ÖPNV-Angebotsentwicklung zurückzustellen und auf unbestimmte Zeit zu verschieben.	
Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart GmbH (VVS)				
38	VVS GmbH	<p>Die außerhalb des vom ÖPNV-Pakt definierten Zeitbereich liegenden Fahrten sollten dem Status quo zugerechnet werden, sofern diese bereits in der 2. NVP-Fortschreibung berücksichtigt bzw. im Jahresfahrplan 2013/14 vorhanden waren.</p> <p>Es wird erforderlich, dies im NVP zu erwähnen.</p> <p>Im Optimalfall wird die entsprechende Erhöhung der Fahrtenpaare in den jeweiligen Liniensteckbriefen berücksichtigt. Sofern dies - auch mit Blick auf den Verfahrensablauf - einen zu großen Aufwand darstellen sollte, wäre es auch denkbar, hierauf an geeigneter Stelle im Textteil einzugehen.</p>	<p>Der Text in Kapitel 6.1 wird wie folgt angepasst:</p> <p><u>„Auf einigen verlässlichen S-Bahn-Zubringern ist es im verkehrlichen Interesse notwendig, dass auch über die Taktanforderung des ÖPNV-Paktes hinaus Fahrten stattfinden. Dieser Umstand tritt dann auf, wenn im Status quo Fahrten vorhanden sind, welche außerhalb des Betrachtungszeitraums des ÖPNV-Paktes stattfinden (etwa montags bis freitags nach 0 Uhr oder vor 6 Uhr) und aufgrund ihrer verkehrlichen Funktionalität nicht in den Zeitraum des ÖPNV-Paktes verschoben werden können. Um diesem Umstand Rechnung zu tragen, wurden für den ÖPNV-Pakt bewusst 48 Fahrten montags bis freitags ausgewiesen. In dieser Fahrtenzahl ist bereits ein Aufschlag für derartige zusätzlich notwendige Fahrten berücksichtigt. Die genaue Umsetzung des ÖPNV-Paktes wird jeweils im Vorfeld des jeweiligen Vergabeverfahrens bzw. im Vorfeld der Zubestellung der Mehrleistung geprüft.“</u></p>	Übernahme
39	VVS GmbH	<p>Die Verbundlandkreise haben verbundeinheitlich in Folge der Erhöhung des Basisangebots festgelegt, folgende Mindestgrenze in Kapitel 4.2.3 zu ändern:</p> <p>„Neue Verbindungen können nur dann aufgenommen werden, wenn Sie über einen Zeitraum von mindestens drei Jahren von den profitierenden Kommunen mitfinanziert wurden und im Anschluss ein stabiles Fahrgastaufkommen von <u>mindestens 225 Fahrgästen je Normalwerktag (Hin- und Rückrichtung)</u> aufweisen.“</p>	Der Text in Kapitel 4.2.3 wird entsprechend korrigiert.	Übernahme
40	VVS GmbH	<p>In Anlage 4.2b sind auf den Relationen Herrenberg – Mönchberg, Mönchberg – Kayh sowie Herrenberg – Tailfingen für Sonn- und Feiertage 2 Fahrtenpaare eingetragen. Es müssten jedoch 7 Fahrtenpaare sein.</p>	Der Landkreis Böblingen bedankt sich für den Hinweis. Die Anlage 4.2b wird korrigiert.	Übernahme

41	VVS GmbH	Im Liniensteckbrief der Linien 631/632 ist für den Abschnitt Schopfloch – Warmbronn ein Fahrtenvolumen von 32/16/9 Fahrtenpaaren angegeben. Korrekt muss es – mit Verweis auf Kapitel 4.2.3 („Eine ergänzende Regel, wonach an Samstagen wenigstens 50 % und an Sonn- und Feiertagen wenigstens 30 % des normalwerktäglichen Angebotsniveaus erreicht werden sollen, sorgt für einen dichteren Wochenend-Fahrplan auf nachfragestarken Relationen“) – 32/16/10 Fahrtenpaare heißen. <u>Für das im Stadtverkehr Leonberg zur Verfügung stehende Kilometervolumen ergibt sich keine Änderung.</u>	Der Landkreis bedankt sich für den Hinweis. Der Liniensteckbrief wird überarbeitet.	Übernahme
42	VVS GmbH	Im Liniensteckbrief der Linie 651 wird das Basisangebot für den Abschnitt Strohgäustraße – Höfingen mit 35/17/15 Fahrtenpaaren angegeben. Korrekt muss es 28/14/9 Fahrtenpaare heißen. Hintergrund ist, dass für Höfingen die Grundsätze eines räumlich getrennten Teilorts und nicht die der innerstädtischen Feinerschließung im kernstädtischen Gebiet der Stadt Leonberg anzuwenden sind. Für das im Stadtverkehr Leonberg zur Verfügung stehende Kilometervolumen ergibt sich keine Änderung.	Der Landkreis bedankt sich für den Hinweis. Der Liniensteckbrief wird überarbeitet. Die Änderung wird zudem in Anlage 4.2b übernommen.	Übernahme
43	VVS GmbH	Der Berechnung der Fahrtenpaare in den Spalten „Verkehrliches Mindestniveau“ und „Ausreichende Verkehrsbedienung“ lag bei der Linie 756 ein Fehler zu Grunde. Hier wurde versehentlich ein falscher bzw. überhöhter Nachfragegrenzwert verwendet. Die Angaben müssen wie folgt korrigiert werden: BA / ÖP: 23/16/8/0 (BA: 23/16/8/0; ÖP – entfällt) Ausreichende Verkehrsbedienung: 24 / 16 / 8 Die Anlage 4.2b (Basisangebot für den Busverkehr im Landkreis Böblingen) ist im betreffenden Abschnitt müsste entsprechend auf 23/16/8 angepasst werden.	Der Liniensteckbrief und die Anlage 4.2b werden überarbeitet. Im Liniensteckbrief wird zudem die Betriebsleistung in den Spalten „BA / ÖP“ und „Ausreichende Verkehrsbedienung“ angepasst.	Übernahme
44	VVS GmbH	Da die bisher geltende Vergabe- und Vertragsordnung für Leistungen (VOL/A Abschnitt 1) durch ein neues Regelwerk ersetzt wurde (Quelle: Bundesministerium für Wirtschaft und Energie 2017: https://www.bmwi.de/Redaktion/DE/Artikel/Service/unterschwelvenvergabeordnung-uvgo.html) sollte in Kapitel 1.2.1 der Passus „Wird ein Verkehrsangebot überwiegend aus Zuschüssen finanziert und trägt der Betreiber somit kein wesentliches	Der Text in Kapitel 1.2.1 wird angepasst. Zudem werden für die UVgO und die VwV Beschaffung entsprechende Fußnoten ergänzt.	Übernahme

		<p>Marktrisiko, liegt ein Beschaffungsauftrag im Sinne des europäischen (Richtlinien 2014/24/EU und 2014/25/EU) und des deutschen Vergaberechts, insbesondere das GWB und die Vergabe- und Vertragsordnung für Leistungen – Teil A (VOL/A) vor.“</p> <p>wie folgt angepasst werden:</p> <p>„Wird ein Verkehrsangebot überwiegend aus Zuschüssen finanziert und trägt der Betreiber somit kein wesentliches Marktrisiko, liegt ein Beschaffungsauftrag im Sinne des europäischen (Richtlinien 2014/24/EU und 2014/25/EU) und des deutschen Vergaberechts, <u>insbesondere das GWB, die UVgO sowie – auf Landesebene – die VwV Beschaffung</u>, vor.“</p>		
45	VVS GmbH	<p>Da es vom Landesverkehrsministerium moderierten „Bündnis für den Mittelstand“ mittlerweile Empfehlungen im Hinblick auf kommende Vergabeverfahren gibt, ist der letzte Satz in Kapitel 7.3 („Der Landkreis Böblingen wird die hier Ende 2020 vorgelegten Empfehlungen bei den kommenden Vergabeverfahren bestmöglich berücksichtigen.“) zu aktualisieren.</p>	<p>Der letzte Satz in Kapitel 7.3 wird wie folgt angepasst:</p> <p><u>„Der Landkreis Böblingen wird die hier Ende 2020 vorgelegten Empfehlungen bei den kommenden Vergabeverfahren bestmöglich berücksichtigen.“</u></p>	Übernahme