

Anregungen zum Entwurf 3. Fortschreibung des Nahverkehrsplans Landkreis Böblingen

Empfehlungskategorien:

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

**Synopse („Querliste“) der vorliegenden Anregungen der Städte und Gemeinden
Vorschlag der Verwaltung für die Einarbeitung in den Nahverkehrsplan
(nach dem Alphabet)**

Nr.	Hinweis von ...	Anregung	Stellungnahme	Berücksichtigung im NVP
Aidlingen				
1	Aidlingen	Der Irmweg und die Kreuzstraße sollen künftig nicht mehr in der Streckenführung berücksichtigt werden, weil der Irmweg bzw. die Kreuzstraße nicht für einen permanenten Busverkehr ausgelegt ist. Sollte das aufgrund der Bus-Taktung nicht möglich sein, sind die täglichen Durchfahrten auf das absolut Notwendigste zu begrenzen.	Derzeit befahren sehr viele Busse den schmalen Irmweg in Deufringen. Ein Begegnungsverkehr mit Bussen ist kaum möglich ist. Der dichte Busverkehr führt zu schwierigen Verkehrsverhältnissen. Derzeit wird ein Konzept erarbeitet, wie dieser Straßenzug durch eine Reduzierung der Anbindung der Haltestelle Deufringen Rathaus entlastet werden kann. Dieses Konzept soll vor der anstehenden Vergabe evaluiert und ggf. angepasst werden. [siehe Kapitel 6, Steckbrief Linienbündel BB 5, Linie 763].	Bereits enthalten
2	Aidlingen	Die Einrichtung einer zusätzlichen Busverbindung Aidlingen – Gärtringen wird durch die Gemeinde Aidlingen gewünscht. Eine direkte Busverbindung ist für die Bürger, die mit der S-Bahn Richtung Herrenberg fahren, eine deutliche Zeitersparnis. Da Gärtringen über eine entsprechende Infrastruktur und ein öffentliches Freibad verfügt, wird mit entsprechend hohen Fahrgastzahlen gerechnet. Die weiterführende Realschule in Gärtringen kann eine Alternative für diejenigen Schulkinder darstellen, die nach Böblingen in die dortige Realschule fahren. Das ÖPNV-Amt wird daher gebeten, mögliche Taktzeiten zu ermitteln und die anteilig von Aidlingen zu tragenden Kosten zu ermitteln. Innerhalb Gärtringens sollen mindestens beim Freibad, beim Rathaus und bei der S-Bahn Haltestellen eingerichtet werden.	Seit Erstellung des NVP-Entwurfs sind die Planungen für die Verbindung Aidlingen-Gärtringen fortgeschritten. Die Formulierung im NVP-Entwurf entspricht daher nicht mehr dem aktuellen Sachstand. Unter Berücksichtigung der Stellungnahme der Gemeinde Aidlingen soll der Passus <i>„Die Gemeinden Aidlingen und Gärtringen [...] eine gesonderte Zählung erforderlich.“</i> wie folgt ersetzt werden: <i>„Aktuell liegt ein VVS-Konzept vor, mit dem unter der Berücksichtigung von Anpassungen auf der Linie 764 die Linie 768 nach Gärtringen statt nach Ehningen geführt werden könnte. Das Konzept berücksichtigt sowohl die Sicherstellung der vielfältigen Schülerrelationen in der Raumschaft als auch</i>	Modifizierte Übernahme
3	Aidlingen	Folgende zwei Buslinien sollen umgesetzt werden:		

Nr.	Hinweis von ...	Anregung	Stellungnahme	Berücksichtigung im NVP
		<p>a. Gechingen (ab Kreisverkehr) ► Deufringen ► Dachtel ► Gärtringen (bis/ab S-Bahn) ► Dachtel ► Deufringen ► Gechingen (bis Kreisverkehr).</p> <p>Dabei sollen die Verbindungen zwischen Dachtel und Deufringen in mindestens gleichem Umfang wie bisher ermöglicht werden (s. Plan). An beiden Endhaltestellen bestehen Wendemöglichkeiten.</p> <p>b. Gärtringen (ab S-Bahn) ► Aidlingen ► Ehningen (bis/ab S-Bahn) ► Aidlingen ► Gärtringen (bis S-Bahn) (s. Plan).</p> <p>An beiden Endhaltestellen bestehen Wendemöglichkeiten.</p>	<p><u>die Anforderungen an eine wirtschaftliche Leistungsproduktion. Eine Umsetzung des Konzeptes hängt von der Mitfinanzierungsbereitschaft der Anrainerkommunen ab.“</u></p>	
4	Aidlingen	<p>Ferner wird das ÖPNV-Amt gebeten, Alternativen zur Linieneinführung bzgl. S-Bahn-Anbindung als Querspange aufzuzeigen.</p>		
5	Aidlingen	<p>Die Gemeinde Aidlingen begrüßt es sehr, dass die Busverbindung Aidlingen – Ehningen in das Basisangebot aufgenommen wurde. Künftig soll die Buslinie 764 Aidlingen und Ehningen durchgängig den ganzen Tag im 30-Minuten-Takt verbinden.</p>	<p>Die Taktanforderung im NVP sieht für diesen Verbindungstypus Mo-Fr einen 30-Minuten-Takt in den Hauptverkehrszeiten, sonst einen 60-Minuten-Takt vor.</p>	Keine Übernahme
6	Aidlingen	<p>Die Blumenstraße darf künftig nicht mehr in der Streckenführung berücksichtigt werden. Ähnlich wie der Irmweg ist auch die Blumenstraße nicht für einen permanenten Busverkehr ausgelegt.</p>	<p>Das Befahren der Blumenstraße durch Linienbusse ist nicht mehr erforderlich.</p>	Keine Übernahme (bereits umgesetzt)
7	Aidlingen	<p>Um die Attraktivität und Akzeptanz des ÖPNV zu erhöhen, muss gewährleistet werden, dass der Busverkehr – im Sinne einer verlässlichen Pünktlichkeit – insgesamt zuverlässiger wird.</p>	<p>VVS und Landkreis Böblingen unterstützen diese Forderung. An zuverlässigen Linienkonzepten wird kontinuierlich gearbeitet.</p>	Keine Übernahme
8	Aidlingen	<p>Das ÖPNV-Angebot nach Lehenweiler soll erweitert werden. Dazu sollen wochentags Busverbindungen von/nach Lehenweiler bis 22:00 Uhr realisiert werden. Zudem soll freitags und samstags an den Abenden eine Busverbindung bis 24:00 Uhr ermöglicht werden. Samstags, sonntags und feiertags soll alle zwei Stunden ein Fahrtenpaar angeboten werden.</p>	<p>Angebotsverbesserungen für Lehenweiler setzen den Umbau der Einmündung in die K1063 voraus. Die Taktanforderung im NVP sieht für die das Rathaus bedienende Linie Mo-Fr einen Stunden-Takt tagsüber vor. Am Wochenende muss bis auf weiteres die Anbindung weiterhin über die Buslinie 766 und die Haltestelle Lehenweiler Abzweig erfolgen.</p>	Keine Übernahme

Nr.	Hinweis von ...	Anregung	Stellungnahme	Berücksichtigung im NVP
9	Aidlingen	Die Fahrgäste, die insbesondere zu den Stoßzeiten die Linie 763 nutzen, stehen oftmals dichtgedrängt im Bus. Die Gemeinde Aidlingen erwartet, dass hier eine dauerhafte Entzerrung der Fahrgastzahlen durch den Einsatz von mehr oder längeren Bussen stattfindet. Nicht zuletzt bei Pandemien oder während der allgemeinen Erkältungszeit können weniger Fahrgäste je Bus dazu beitragen, dass sich Krankheiten nicht explosionsartig verbreiten.	<p>Der Nahverkehrsplan definiert die Zielsetzungen und Rahmenvorgaben für die weitere Entwicklung des ÖPNV-Angebots. Der Einsatz von Verstärkerbussen kann mit diesem Rechtsinstrument nicht gesteuert werden. Auf Relationen, auf denen mehrere Busse in kurzem Zeitabstand verkehren, wie dies u. a. auch zwischen Aidlingen und Böblingen der Fall ist, besteht in der Summe in der Regel kein Kapazitätsproblem, sondern es mangelt an der gleichmäßigen Verteilung der Fahrgäste auf alle zur Verfügung stehenden Fahrtmöglichkeiten. Eine Entzerrung der Unterrichtszeiten der Schulen könnte zumindest zur besseren Verteilung der Schüler auf alle angebotene Fahrten führen.</p> <p>Anlässlich der aktuellen Corona Pandemie, hat der Landkreis das Landesförderprogramm „Verstärkerfahrten im Schülerverkehr“ genutzt, um dort zusätzliche Kapazitäten zuschaffen, wo keine alternativ zumutbaren Verbindungen vorhanden waren, unter anderem auch auf der Linie 763.</p>	Keine Übernahme
10	Aidlingen	Der Halbstundentakt der Buslinie 763 soll an Samstagen auch nach 14:00 Uhr eingeführt werden.	Tabelle 6-1 ist zu entnehmen, dass die Buslinie 763 als verlässlicher S-Bahn-Zubringer eingestuft ist. Somit ist die zeitliche Ausweitung des Halbstundentakts an Samstagen bereits im vorliegenden Entwurf des Nahverkehrsplans berücksichtigt.	Bereits enthalten
11	Aidlingen	Die innergemeindliche Mobilität soll durch den Einsatz von flexiblen Kleinbussen unter Berücksichtigung der Anbindung an den ÖPNV verbessert werden. Insbesondere sollen die jeweils höhergelegenen Wohngebiete in Aidlingen, Dachtel, Deufringen und Lehenweiler angefahren werden, damit die Ortszentren durch einen innerörtlichen Busverkehr mit Kleinbussen erschlossen werden. Das ÖPNV-Amt wird gebeten, für die weitere Planung und Abstimmung im Gemeinderat mögliche Taktzeiten und entsprechende Kosten zu ermitteln.	<p>Nach den VVS-Kriterien ist das Aidlinger Gemeindegebiet räumlich weitestgehend erschlossen. Der Nahverkehrsplan sieht deshalb keine zusätzlichen Angebote für Aidlingen vor.</p> <p>Für eine ergänzende Erschließung von Siedlungsrandlagen erscheinen Linienverkehre wegen des ungünstigen Verhältnisses zwischen den möglichen Taktzeiten und den kurzen Beförderungsweiten wenig attraktiv und wirtschaftlich fragwürdig. Ggf. werden künftig On Demand-Angebote hier eine verfeinerte ÖPNV-Erschließung mit vertretbarem Aufwand ermöglichen. Hier sollen jedoch die gesetzlichen Rahmenbedingungen des</p>	Keine Übernahme

Nr.	Hinweis von ...	Anregung	Stellungnahme	Berücksichtigung im NVP
			zu novellierenden Personenbeförderungsgesetzes abgewartet werden, außerdem steht die Entwicklung verbundeeinheitlicher Organisations- und Tarifmodelle noch aus. Der Landkreis wird die Thematik zusammen mit dem VVS vsl. nach Abschluss der Arbeiten NVP vertieft aufgreifen.	
12	Aidlingen	Das ÖPNV-Amt soll Fahrgasterhebungen und weiterführende Analysen noch in diesem Jahr vornehmen, da die Finanzierung der Buslinie 768, Aidlingen – Ehningen, im Jahr 2021 ausläuft. Ob die Linie 768 über das Jahr 2021 hinaus nach Ehningen geführt wird, ist daher im Moment noch offen. Es bietet sich insofern an, eine nähere Untersuchung für beide Linien, Aidlingen – Gärtringen und Aidlingen – Ehningen, noch in diesem Jahr auf den Weg zu bringen.	siehe Antwort zu Nr. 2 - 4	Übernahme
Aldorf				
13	Aldorf	Die Gemeinde Aldorf begrüßt ausdrücklich die geplante Umsetzung der Standards für verlässliche S-Bahn-Zubringer auch im Regionalzugverkehr.	-	Bereits enthalten
14	Aldorf	In diesem Zusammenhang hat die Gemeinde Aldorf bereits auch der neugeplanten Buslinie 751 Holzgerlingen – Aldorf – Hildrizhausen – Herrenberg zugestimmt und beschlossen, den hierzu notwendigen kommunalen Mitfinanzierungsanteil beizusteuern.	Der Landkreis dankt für das Engagement der Kommune bei der Weiterentwicklung des ÖPNV.	Bereits enthalten
15	Aldorf	Die Gemeinde Aldorf regt ferner an, bei der Linie 752 Holzgerlingen – Ehningen den Halbstunden-Takt Montag bis Freitag, abends bis 20:41 Uhr zu verlängern und sichert hierzu die Übernahme des notwendigen kommunalen Mitfinanzierungsanteils zu.	Der Entwurf des Nahverkehrsplans (S.164) sieht bei der Buslinie 752 einerseits für den Linienabschnitt Holzgerlingen – Hildrizhausen eine Angebotsausweitung vor. Parallel dazu wird in den Hinweisen aber auch der Wunsch zum weiteren Ausbau des Verkehrsangebots zwischen Hildrizhausen und Ehningen erwähnt.	Bereits enthalten
Böblingen				
16	Böblingen	Grundsätzlich begrüßen wir das Leitbild der 3. Fortschreibung des Nahverkehrsplans. Im Bereich Verkehrsnach-	Eine kostenfreie Fahrradmitnahme in den Bussen im Landkreis Böblingen existiert bereits: Montag bis Freitag (ausgenommen Feiertage) ab 18:30	Keine Übernahme

		<p>frage halten wir erweiterte Serviceangebote für den Freizeitverkehr, wie bspw. Fahrradmitnahme im Busverkehr für sinnvoll.</p> <p>Wir begrüßen außerdem den Fokus auf Intermodalität, zu welchem zukünftig auch On-Demand-Verkehre oder die Förderung von ressourcenschonendem Mobilitätsverhalten zählen sollen.</p>	<p>Uhr bis Betriebsschluss; Samstag, Sonntag und an Feiertagen rund um die Uhr. Außerhalb dieser Zeiten muss aus Kapazitätsgründen auf eine Fahrradmitnahme verzichtet werden.</p> <p>-</p>	-
17	Böblingen	<p>Im Bereich Schnell-, Express- und Direktbusse möchten wir den Vorschlag weiterer Expressbuslinien aus dem Raum Böblingen/Sindelfingen in äußere Stadtbezirke von Stuttgart unterstützen und schlagen konkret eine Linie zwischen Böblingen und dem Flughafen Stuttgart vor. Eine solche Buslinie könnte die stark ausgelastete S-Bahn entlasten und würde eine neue umsteigefreie Beziehung schaffen.</p>	<p>Eine solche Linie bietet vor dem Hintergrund der bestehenden sehr guten S-Bahn-Verbindung (Beförderungszeit ca. 25 Minuten) zwischen Böblingen und Flughafen/Messe und der künftig durchgehenden Regionalzüge via Rohrer Kurve keine verkehrlichen Vorteile.</p>	Keine Übernahme
18	Böblingen	<p>Kritisch sehen wir hingegen die Darstellung der Einzugsbereiche von Haltestellen. Wie in Kapitel 4.2.1 richtig dargestellt, sollen Haltestellen für den Busverkehr im Mittelzentrum Böblingen/Sindelfingen einen maximalen Einzugsradius zwischen 300m und 500m aufweisen, je nach Bebauungsdichte. Es fehlt jedoch jegliche Definition, wann es sich um eine hohe oder geringe Bebauungsdichte handelt. Eine messbare Größe wie bspw. Einwohner bzw. Arbeitsplätze pro m² fehlt. Zudem ist in der Plandarstellung – Anlage 2.8. – keine Differenzierung der Bereiche vorgenommen. Für das gesamte Gebiet des Mittelzentrums Böblingen/Sindelfingen werden 500m Einzugsradius angenommen. Die verallgemeinerte Darstellung des Einzugsradius wirkt sich auch negativ auf die Erschließungsradien im Nachtverkehr aus.</p> <p>Wir bitten dies zu korrigieren. Eine pauschale Annahme von 500 m innerhalb des Stadtgebiets Böblingen nicht akzeptabel ist.</p>	<p>Die räumliche Erschließung durch den ÖPNV in der Stadt Böblingen ist sehr gut. Dies würde sich auch dann nicht ändern, wenn anstatt der aus Vereinfachungsgründen betrachteten maximalen Erschließungskreise um Haltestellen in zentralen Bereichen kleinere Radien (300 oder 400 m) verwendet würden.</p> <p>Aus wirtschaftlichen Gründen lässt der Nahverkehrsplan für Haltestellen der Nachtverkehre ohnehin größere Einzugsbereiche zu (siehe Kapitel 4.2.1 des NVPs).</p>	Keine Übernahme
19	Böblingen	<p>Abschließend möchten wir zur Leistungsbeschreibung des Stadtverkehrs Böblingen/Sindelfingen Stellung nehmen.</p>		

		<p>Wir bedauern, dass im Vergleich zur Vorabbeteiligung im Frühjahr dieses Jahres die Zielsetzung der lastrichtungsunabhängigen Anschlüsse entfallen ist. Im Zuge der Nachsteuerung im Stadtbusverkehr wurde diese Zielsetzung bereits vermehrt versucht umzusetzen, da aufgrund des 15min-Takts der S1 eine Lastrichtungsabhängigkeit wie in der Vergangenheit nicht sinnvoll erscheint. Eine Taktlage, bei der sowohl die Haupt- als auch Zwischentakt S-Bahnen erreicht werden, könnte zudem die vollen Züge der Haupttakt S1 entlasten und eine gleichmäßigere Verteilung der Fahrgäste auf alle Züge bewirken (Haupttakt-Zubringer und Zwischentakt-Abbringer und umgekehrt).</p>	<p>Die Zielsetzung lastrichtungsunabhängiger Anschlüsse wird nach wie vor weiterverfolgt, wie in den Hinweisen der Liniensteckbriefe für die Linien mit verlässlichem S-Bahn-Zubringer-Standard zu entnehmen ist.</p>	Bereits berücksichtigt
20	Böblingen	<p>Weiterhin nicht nachvollziehbar erscheint uns die funktionale Leistungsbeschreibung in Abbildung 6-3. Die „wichtigsten Haltestellen“ welche in der Grafik dargestellt sind erscheinen willkürlich. Eine Begründung worauf sich die Wichtigkeit bezieht ist nicht vorhanden.</p> <p>Daher möchten wir eine Auswahl an Haltestellen vorschlagen, welche aus Sicht der Stadt Böblingen besonders wichtig sind.</p> <p>Dies umfasst im Allgemeinen alle Endhaltestellen im Bestandsangebot sowie alle Haltestellen an denen auf die S-Bahn (z.B. fehlt die Haltestelle Hulb) bzw. Schönbuchbahn umgestiegen werden kann. Darüber hinaus sollen Haltestellen mit einer großen Nachfrage aufgenommen werden, unabhängig ob es sich um Ein-/Aus- oder Umsteiger handelt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Dagersheim Kirche • Dagersheim Hauptstraße • Maurener Weg • Parkstraße (Landratsamt) • Postplatz • Hallenbad <p>Bitte ergänzen Sie diese Haltestellen in der funktionalen Leistungsbeschreibung.</p> <p>Die Haltestellen Amsterdamer Straße, Waldfriedhof, Freudenstädter Straße und Schützenweg sind ohne Begründung der Auswahl nicht nachvollziehbar. Die Haltestelle „Kreiskrankenhaus“ ist nur bis Inbetriebnahme des neuen Flugfeldklinikums von Bedeutung. Eine Fußnote welche darauf hinweist, dass das Krankenhaus auch am neuen</p>	<p>Bei den, in der funktionalen Leistungsbeschreibung dargestellten Haltestellen (siehe Abbildung 6-3) handelt es sich um markante Haltestellen, vornehmlich am Rand der Siedlungsgebiete.</p> <p>Entlang der Linienwege markieren diese Haltestellen in der Regel den am weitesten vom Stadtzentrum entfernten Punkt oder einen notwendigen Umweg im Linienverkehr. Die Nachfrage hat hierbei, mit Ausnahme der beiden Zentralen Haltestellen, einen eher untergeordneten Stellenwert.</p> <p>Die Auswahl sichert dabei zum einen die Erschließung im Stadtgebiet, insbesondere am Rand der Siedlungsgebiete, zum anderen garantiert die Auswahl eine flexible Planung der Linienwege im Stadtgebiet, unter Berücksichtigung notwendiger Umwege.</p> <p>Eine veränderte Auswahl der Haltestellen steht diesen Zielsetzungen zum Teil entgegen. Aus einer Ergänzung von Haltestellen würde eine höhere Unübersichtlichkeit der funktionalen Leistungsbeschreibung, bei geringerer Flexibilität, resultieren.</p>	Keine Übernahme

		Standort als „wichtige Haltestelle“ zählt wäre hier wünschenswert.		
21	Böblingen	Ergänzend zur farblichen Darstellung, welche Haltestelle mit welchem ZOB verbunden werden muss, bitten wir um eine Darstellung von Gebieten welche umsteigefrei miteinander verbunden werden müssen, bspw. in Form von Pfeilen. Bei der Erstellung des Fahrplankonzepts zum Stadtverkehr Böblingen/Sindelfingen hat die Stadt Böblingen großen Wert auf eine Direktverbindung Diezenhalde/Hulb gelegt. An der Direktverbindung zwischen dem größten Stadtteil und dem Arbeitsplatzschwerpunkt halten wir weiter fest.	Das Ziel der funktionalen Leistungsbeschreibung ist es, die Anforderungen an den Stadtverkehr Böblingen / Sindelfingen möglichst übersichtlich zu gestalten und dabei eine möglichst hohe Flexibilität zu gewährleisten. Eine ergänzende (farbliche) Darstellung, welche Gebiete umsteigefrei miteinander verbunden werden müssen, steht beiden Zielsetzungen entgegen. Von einer Übernahme weiterer Kriterien in die Rahmendarstellung wird deshalb abgesehen. Präzisierende Anforderungen können im Rahmen einer Vorabbekanntmachung sowie in dem sich ggfs. daran anschließenden Vergabeverfahren erfolgen.	Keine Übernahme
22	Böblingen	In Anlage 2.7 des Nahverkehrsplans sind die B+R-Stationen im Landkreis Böblingen dargestellt. Hier möchten wir darauf hinweisen, dass die Anzahl der Radboxen nicht dem aktuellen Stand entspricht. Derzeit gibt es 78 Fahrradboxen an den Böblinger S-Bahn Haltestellen: Bahnhof Böblingen: 36 Fahrradboxen (12 Zuseplatz und 24 Talstraße) Hulb: 24 Fahrradboxen Goldberg: 18 Fahrradboxen Da die Boxen kontinuierlich erweitert werden, bitten wir Sie das Datum der Information zu ergänzen.	Die Anzahl der Fahrradboxen wird in Anlage 2.7 dem aktuellen Stand angepasst. Ein entsprechender Vermerk zum Stand (Datum der Information) wird ergänzt.	Übernahme
23	Böblingen	Im Anhang finden Sie zudem die korrigierte Anlage 4.1a über den Stand des barrierefreien Umbaus der Haltestellen. Anpassung bzw. Aktualisierung von Anlage 4.1a (Barrierefreiheit der Bushaltestellen) – Stadt Böblingen	Die Haltestellenliste der Stadt Böblingen wurde, dem Änderungswunsch der Stadt entsprechend, angepasst.	Übernahme

Deckenpfronn				
24	Deckenpfronn	Anpassung bzw. Aktualisierung von Anlage 4.1a (Barrierefreiheit der Bushaltestellen) – Gemeinde Deckenpfronn	Die Haltestellenliste der Gemeinde Deckenpfronn wurde, dem Änderungswunsch der Gemeinde entsprechend, angepasst.	Übernahme
Gärtringen				
25	Gärtringen	<p>Wie bereits mit Schreiben vom 2. April diesen Jahres mitgeteilt, beantragen die Gemeinden Aidlingen und Gärtringen eine Busverbindung zwischen den beiden Gemeinden zu etablieren. Mit Blick auf die zahlreichen Infrastruktureinrichtungen der Gemeinde Gärtringen wie Arztpraxen, Einkaufsmöglichkeiten, Freizeiteinrichtungen wie das Gärtringer Freibad oder das umfangreiche Schulangebot einschließlich einer S-Bahn-Haltestelle, spricht insbesondere aus Aidlinger Sicht viel für eine Busverbindung zwischen den beiden Kommunen. Auch wurde die Kreisstraße K 1067 vor wenigen Jahren umfangreich ausgebaut und stellt daher eine optimale Verbindungsstraße zwischen den beiden Gemeinden dar, welche auch mit dem Bus problemlos befahrbar ist. Als "End- Haltestelle" könnten wir uns sehr gut den S-Bahnhof Gärtringen vorstellen.</p> <p>Für beide Gemeinden wäre eine Busverbindung sowohl zwischen Aidlingen und Ehningen, als auch zwischen Aidlingen und Gärtringen, eine Optimallösung. Sollte aber der Nachfragegrenzwert für beide Linien unterschritten werden, wird unsererseits eine Linienführung von Aidlingen nach Gärtringen präferiert. Dies auch vor dem Hintergrund, dass die kurvenreiche und in vielen Bereichen sehr schmale Straße von Aidlingen nach Ehningen durch das Würmtal führt und für den Bus deutlich gefährlicher ist, als die breit ausgebaute K 1067 nach Gärtringen.</p> <p>Zur weiteren Beurteilung des Sachverhalts sind mit Sicherheit Fahrgasterhebungen und weiterführende Analysen erforderlich. Diese Prüfung sollte aber noch im Jahr 2020 stattfinden, da die Finanzierung der Buslinie 768, Aidlingen – Ehningen, im Jahr 2021 ausläuft. Ob die Linie 768 über das Jahr 2021 hinaus nach Ehningen geführt wird, ist daher im Moment noch offen. Es bietet sich insofern an, eine nähere Untersuchung für beide Verbindungen, Aidlingen – Gärtringen und Aidlingen – Ehningen, noch in diesem Jahr auf den Weg zu bringen.</p>	<p>Seit Erstellung des NVP-Entwurfs sind die Planungen für die Verbindung Aidlingen-Gärtringen fortgeschritten. Die Formulierung im NVP-Entwurf entspricht daher nicht mehr dem aktuellen Sachstand. Unter Berücksichtigung der Stellungnahme der Gemeinde Gärtringen soll der Passus</p> <p><i>„Die Gemeinden Aidlingen und Gärtringen [...] eine gesonderte Zählung erforderlich.“</i></p> <p>wie folgt ersetzt werden:</p> <p><i>„Aktuell liegt ein VVS-Konzept vor, mit dem unter der Berücksichtigung von Anpassungen auf der Linie 764 die Linie 768 nach Gärtringen statt nach Ehningen geführt werden könnte. Das Konzept berücksichtigt sowohl die Sicherstellung der vielfältigen Schülerrelationen in der Raumschaft als auch die Anforderungen an eine wirtschaftliche Leistungsproduktion. Eine Umsetzung des Konzeptes hängt von der Mitfinanzierungsbereitschaft der Anrainerkommunen ab.“</i></p>	Modifizierte Übernahme

Gäufelden				
26	Gäufelden	Die Anbindung aller Teilorte (insbesondere Tailfingen) an die Nachbargemeinden muss weiter im Fokus behalten werden.	Mit den Buslinien 776, 777 und 790 sind die Gäufelder Teilorte sehr gut an das ÖPNV-Netz angebunden. Die planerischen Vorhaben seitens des Landkreises sind in den Liniensteckbriefen in Kapitel 6 dargestellt. Der Bahnhof Gäufelden wurde als ein wichtiger Verknüpfungspunkt in alle Überlegungen einbezogen.	Bereits enthalten
27	Gäufelden	Es muss darauf geachtet werden, die Busverbindung attraktiv zu halten.		
28	Gäufelden	Die Bus-Anbindung des Bahnhofs Nebringen muss von allen Teilorten attraktiv gestaltet sein, um den ÖPNV in der Gemeinde zu stärken.		
29	Gäufelden	Wunsch: Anstelle des angedachten On-Demand-Verkehrs soll der Nachtbus via Kayh / Altingen auch über Tailfingen als verlässliche Institution fahren.	Die Nachtbuslinie N80 des Aufgabenträgers Landkreis Tübingen verfügt nach dessen Auskunft über keine ausreichenden Fahrzeitreserven, um Tailfingen in den Linienvorlauf aufzunehmen. Die Nachtbuslinie N70 des Landkreises Böblingen kann aufgrund des fehlenden Nachtzugangebots des Landes auf der Gäubahn Tailfingen nur mit jeder zweiten Fahrt bedienen, da mit der jeweils anderen Fahrt die Buslinie N70 die fehlende Nachtzugverbindung in Nebringen und Bondorf ersetzen muss. Eine durchgehende Anbindung Tailfingens durch die Nachtbuslinie N70 hätte zur Folge, dass Nebringen und Bondorf nur alle zwei Stunden an das Nachtverkehrsnetz angebunden werden könnte. In der Abwägung der Fahrgastpotenziale ist die stündliche Anbindung von Nebringen und Bondorf höher zu gewichten als die stündliche Busanbindung von Tailfingen. Sobald die Nachtzugverkehre des Landes auf der Gäubahn an Wochenendnächten stündlich verkehren, kann die Nachtbuslinie N70 mit allen Fahrten über Tailfingen geführt werden. Bis dahin ist das Busverkehrsangebot im Nachtverkehr fallweise durch Ruftaxiverkehre der Linie RT794 zu ergänzen.	Keine Übernahme
30	Gäufelden	Anpassung bzw. Aktualisierung von Anlage 4.1a (Barrierefreiheit der Bushaltestellen) – Gemeinde Gäufelden	Die Haltestellenliste der Gemeinde Gäufelden wurde, dem Änderungswunsch der Gemeinde entsprechend, angepasst.	Übernahme
Grafenau				

31	Grafenau	<p>1. Barrierefreiheit Haltestellen</p> <p>In der Anlage ist eine Auflistung beigefügt, die begründet, warum verschiedene Haltestellen in unserer Gemeinde auch nach dem 01.01.2022 nicht barrierefrei umgebaut werden können. Bislang erfüllt unsere Gemeinde bei 5 barrierefreien Haltestellen die bisherige Zielsetzung, dass mindestens eine Haltestelle pro Teilort barrierefrei ausgebaut ist. Weitere 3 Haltestellen sollen im Zuge der Erschließung des Baugebiets Kälberne erfolgen. Hier befinden wir uns im Aufstellungsverfahren des Bebauungsplans. Wir bitten den Entwurf des NVPs durch die <u>(redaktionelle Anmerkung: beigefügte)</u> Auflistung gegenüber der bisherigen Fassung der Anlage 4.1a zu ergänzen.</p>	Der Landkreis dankt für die Aktualisierung der Umbauplanungen für die Bushaltestellen.	Übernahme
32	Grafenau	<p>2. Anschluss Kapellenberg</p> <p>Laut NVP (S. 87) sei eine verbesserte Erschließung mit einer Schleifenfahrt des Wohngebiets Kapellenberg nicht möglich. Hier regen wir an, dies mit einer Probefahrt zu überprüfen.</p>	Im NVP-Entwurf wird primär auf die mehrminütige Fahrzeitverlängerung für die Buslinien bei einer Schleifenfahrt abgestellt, die in der Abwägung zwischen dem Interesse durchfahrender Fahrgäste an einer schnellen Beförderung und dem geringen Fahrgastpotenzial des Wohngebiets Kapellenberg nicht zu befürworten wäre. Der Umstand, dass die kaum vernetzten Wohnstraßen auch keine sinnvolle Linienführung ermöglichen würden, ergänzt darüber hinaus die im NVP getroffene Bewertung lediglich.	Keine Übernahme
33	Grafenau	<p>3. Wegfall der Buslinie 670</p> <p>Im Zuge des Ausbaus der Hermann-Hesse-Bahn soll die Buslinie 670 entfallen. Hier verweisen wir auf unsere bisherigen Stellungnahmen: Diese Buslinie ist für Schülerinnen und Schüler aus Dätzingen eine wichtige Verbindung zur Realschule Althengstett. Auch nach der Inbetriebnahme der Hermann-Hesse-Bahn muss eine umsteigefreie Schulbusverbindung eingerichtet sein.</p>	<p>Nach aktuellem Planungsstand soll die Linie 670 mit Inbetriebnahme der parallel verlaufenden Hermann-Hesse-Bahn eingestellt werden. Die Fahrten zwischen Dätzingen und Weil der Stadt sind anschließend weitestgehend in die Linie 766 zu integrieren. Ein künftiger Fahrplan der Linie 766, welcher diese Fahrten beinhaltet, ist schon ausgearbeitet und lag dem Vergabeverfahren zum Linienbündel BB5 bei. Hierbei sind insbesondere die Kapazitäten im Schülerverkehr zum Zeitpunkt der Umstellung des Buskonzepts nochmals zu überprüfen und ggf. anzupassen.</p> <p>Im Liniensteckbrief der Linie 766 wird folgender Hinweis aufgenommen:</p> <p><u>„Die Kapazitäten im Schülerverkehr sind zum Zeitpunkt der Umstellung des Buskonzepts aufgrund</u></p>	Übernahme

			<p><u>des Wegfalls der Linie 670 nochmals zu überprüfen und ggf. anzupassen.“</u></p> <p>Ob Schülerfahrten zwischen Dätzingen und Althengstett (Realschule) noch notwendig sind, muss im Vorfeld der Netzanpassung anhand der weiterhin zu erwartenden Schülerverkehrsströme in Abstimmung mit dem Landkreis Calw geprüft werden. Folgender Hinweis wird im Liniensteckbrief zur Linie 670 ergänzt:</p> <p><u>„Im Vorfeld der zukünftigen Netzplanung sind die zu erwartenden Schülerverkehrsströme zwischen Dätzingen und Althengstett gemeinsam mit dem Landkreis Calw zu prüfen und in den Netzplanungen entsprechend zu berücksichtigen.“</u></p>	
34	Grafenau	<p>4. Direktanbindung nach Sindelfingen</p> <p>Hier begrüßen wir und unterstützen die Absicht, insbesondere mit der Linie 749 eine direkte Anbindung nach Sindelfingen einzurichten. Differenziert muss allerdings betrachtet werden, dass in Sindelfingen das Daimler Werk als auch der ZOB neben den Schulstandorten wichtige Ziele aus unserer Raumschaft bedeuten. Außerdem sollte eine Bedienung dieser Linie auch während der Schulferien im ausreichenden Umfang erfolgen.</p>	<p>Der Landkreis dankt für den Hinweis. Im späteren Planungsverfahren wird dann dieser Hinweis zu berücksichtigt sein. Im NVP sollen die konzeptionellen Freiheiten nicht eingeschränkt werden.</p>	Keine Übernahme
35	Grafenau	<p>5. Viertelstundentakt der Linie 766</p> <p>Eine Einrichtung des Viertelstundentakts während des Berufsverkehrs nach Weil der Stadt bzw. Böblingen wird sehr begrüßt. Leider haben Gemeinden ohne S-Bahnanschluss in der Region Stuttgart hinsichtlich des Taktangebots des ÖPNVs noch erhebliche Nachteile. Grundsätzlich sieht das Basisangebot für unsere Gemeinde leider nur eine Anbindung im Stundentakt vor.</p>	-	Bereits enthalten
36	Grafenau	<p>6. Nachtbus und Ruftaxi</p> <p>Hier regen wir an, die Nachtbusverbindung und die Möglichkeit der Beförderung durch das Ruftaxi am Wochenende weiter auszuweiten. Insbesondere fehlt es an Ruftaxiverbindungen nach Sindelfingen bzw. Böblingen.</p>	<p>Die Gemeinde Grafenau ist über die Linien RT766 und N75 vollständig in das Nachtverkehrsnetz des Landkreises Böblingen integriert. Auch wenn beide Linien am S-Bahn-Verknüpfungspunkt in Böblingen starten, sind in der Relation Sindelfingen – Grafenau gleichermaßen attraktive Umsteigeverbindungen via Böblingen vorhanden.</p>	Keine Übernahme

37	Grafenau	<p>7. Schulbusverbindung nach Weil der Stadt</p> <p>Hier wäre die Prüfung vorzunehmen, ob eine Anbindung des Wohngebiets Mittenbühl möglich wäre.</p>	<p>Die Buslinie 766 Böblingen – Weil der Stadt verfügt an beiden Linienenden über S-Bahn-Anschlüsse. Diese geben die maximal zur Verfügung stehende Fahrzeit für die Fahrt von Böblingen nach Weil der Stadt bzw. umgekehrt vor. Eine mögliche Schleifenfahrt der Linie 766 zur Erschließung des Wohngebiets Mittenbühl würde die maximal mögliche Fahrzeit überschreiten.</p>	Keine Übernahme
38	Grafenau	<p>8. Verbesserung der VVS-App</p> <p>Hier regen wir an, dass die Bestellung eines Ruftaxis direkt in die VVS-App integriert wird. Programmtechnisch ist dies mit wenig Aufwand möglich. Außerdem sollte über die VVS-App eine automatische Information erfolgen, wenn ein Bus ausfällt oder sich deutlich verspätet.</p>	<p>Im Landkreis Böblingen können Ruftaxis bereits über die VVS-App, die VVS-Fahrplanauskunft oder telefonisch bestellt werden. Wer die VVS-App nutzt, erhält die Fahrplan-Auskunft in Echtzeit; Verspätungsmeldungen sind entweder über die Auskunft oder im Fall einer Betriebsstörung über am Mobiltelefon für bestimmte Linien vorab eingestellte Push-Meldungen erhältlich.</p>	Keine Übernahme (bereits umgesetzt)
Herrenberg				
39	Herrenberg	<p>Die Stadt Herrenberg hat für den innerstädtischen Busverkehr (Citybus) in enger Abstimmung mit dem Landkreis und dem VVS ein Konzept erarbeitet, das für den Busverkehr in Herrenberg eine enge Verzahnung von Regionalbuslinien mit zwei städtischen Buslinien (Linie 780 und 782) vorsieht. Erste Änderungen sollen bereits im Dezember 2020 umgesetzt werden, bevor umfangreiche Änderungen im Dezember 2022 und final mit der Ergänzung der Linie 751 im Dezember 2023 erfolgen. Der Gemeinderat der Stadt Herrenberg hat diesem Konzept mit breiter Mehrheit zugestimmt, in der Erwartung, dass auch das flankierende Regionalbusnetz zur Umsetzung kommt. Die hierfür notwendigen Zustimmungen auch der weiteren beteiligten Kommunen liegen vor. Die Stadt Herrenberg hat daher die Erwartung, dass auch die Regionalbuslinien 753, 794 und 751 wie im Konzept vorgesehen eingerichtet, bzw. auch in den kommenden Jahren aufrechterhalten werden. Bei anstehenden Änderungen bitten wir um rechtzeitige Information und Abstimmung.</p>	<p>Alle Planungen zum Herrenberger Citybus-Konzept sind – wie dargestellt – in enger Abstimmung zwischen Kommune, Landkreis und VVS entstanden. Diese enge und vertrauensvolle Zusammenarbeit soll bei den weiteren Planungen fortgeführt werden.</p>	-

40	Herrenberg	Die Regionalbuslinien übernehmen darüber hinaus eine wichtige Funktion für die Anbindung der Herrenberger Teilorte an die Kernstadt, aber auch an die angrenzenden Gemeinden. Diesen Verbindungen kommt in einer Flächengemeinde mit räumlich getrennten Ortsteilen wie Herrenberg eine große Bedeutung bei. Wir bitten daher darum, auch künftig darauf zu achten, dass die Teilorte sinnvoll und attraktiv angebunden bleiben und wo immer möglich, das Angebot noch ausgeweitet wird, um Taktlücken zu schließen und die Verbindung in den Abend- und Nachtstunden, sowie am Wochenende zu stärken.	Die im Nahverkehrsplan dargestellten Fahrplanangebote sind sehr differenziert und orientieren sich an der vorhandenen und potenziellen Fahrgastnachfrage. Wirtschaftliche Gesichtspunkte werden ebenfalls berücksichtigt.	Bereits enthalten
41	Herrenberg	Der künftigen Linie 751 kommt für den innerstädtischen Verkehr in Herrenberg, was die Anbindung der östlichen Kernstadtgebiete angeht, als auch für die Anbindung der Schönbuchlichtung hohe Bedeutung bei. Die Linie 751 wird dabei im NVP im Hauptteil nicht mit einem Liniensteckbrief dargestellt, sondern taucht nur als Maßnahmenvorschlag im Teil E auf (Anhang S. 6). Es wird angeregt, auch diese Linie vollumfänglich in den finalen NVP aufzunehmen, zumal die Abstimmungen unter den beteiligten Kommunen und die erforderlichen Beschlüsse zwischenzeitlich erfolgt sind.	Mit Blick auf die zwischenzeitlich erfolgte Beschlussfassung aller Anrainerkommunen wird die Linie 751 im Linienbündel 8 im Liniensteckbrief der Liniengruppe Holzgerlingen – Altdorf – Hildrizhausen – Ehningen unter Hinweise aufgenommen. Ebenso wird die Linie 751 im Kapitel 4.3.5 (Linienbündelungskonzept) sowie im Vorspanntext zu Bündel 12 im Kapitel 6.4.3 aufgenommen. Damit ist die Linie fest im NVP verankert.	Modifizierte Übernahme
42	Herrenberg	An mehreren Stellen wird auf einen möglichen On-demand-Verkehr im Raum Herrenberg hingewiesen, welcher insbesondere zu Schwachverkehrszeiten sinnvoll sein könnte. Es wird darum gebeten, zu präzisieren, welche Vorstellungen der Landkreis hierzu hat.	Wünschenswert wäre ein On-Demand-Verkehr im Raum Herrenberg. Dieser könnte in Herrenberg, insbesondere während der Schwachverkehrszeit, Stadtteile anbinden, die in dieser Zeit keinen Busverkehr aufweisen. Im Umland, etwa in Kayh, Mönchberg, Tailfingen und Rohrau könnte dieser Service die heutigen Ruftaxen ersetzen (siehe Liniensteckbriefe in Kapitel 6 zu den Linien 791, 794, N80). Hier sollen jedoch die 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.	Bereits enthalten
43	Herrenberg	Im Stadtgebiet der Stadt Herrenberg werden aktuell umfangreiche Umbauarbeiten auf den Hauptverkehrsachsen durchgeführt haben, die unter anderem zum Ziel haben,	Seitens der EU werden ab 2022 (neue Fahrzeugtypen) bzw. 2024 (Neufahrzeuge generell) Abbie-	Keine Übernahme

		den Radverkehr unter anderem durch die Ausweisung von Radschutzstreifen auf diesen Achsen zu fördern. Hierdurch ist künftig ein stärkerer Begegnungsverkehr zwischen Bus und Fahrrad zu erwarten. Auch in anderen Kommunen findet aktuell eine entsprechende Neuaufteilung des Verkehrsraums statt. Es wird daher angeregt, in den künftigen Ausschreibungen darauf hinzuwirken, dass bei den Busunternehmen Fahrzeuge mit Abbiegeassistenten zum Einsatz kommen.	geassistenten auch für Busse verpflichtend vorgegeben. Eine parallele Regelung im NVP erscheint deshalb nicht erforderlich.	
44	Herrenberg	Der künftige Stadtverkehr Herrenberg wird auf Seite 184 des NVP dargestellt. Richtigerweise wird auch bereits dargestellt, dass dieser zwei Linien umfassen wird. In der Kartendarstellung fehlen jedoch die Linien 751 und 753. Die Grafik sollte entsprechend ergänzt werden.	Der Landkreis dankt für diesen Hinweis.	Übernahme
45	Herrenberg	Die Linie 794 soll innerhalb Herrenbergs künftig sowohl die Haltestellen Hallenbad und Stadtfriedhof/Altstadtgarage anfahren, als auch über den ZOB Herrenberg hinaus zum Vogelsang verlängert werden. Diese Änderung ist im NVP als Hinweis beinhaltet, eine definitive Aufnahme wäre wünschenswert (vgl. Seite 200).	Die Buslinie 794 obliegt der Aufgabenträgerschaft des Landkreises Tübingen (vgl. S.69), weshalb die gewünschte Festlegung lediglich als Hinweis im Liniensteckbrief der im Landkreis Böblingen bündelfrei gestellten Buslinie berücksichtigt werden kann.	Keine Übernahme
46	Herrenberg	Anpassung bzw. Aktualisierung von Anlage 4.1a (Barrierefreiheit der Bushaltestellen) – Stadt Herrenberg	Die Haltestellenliste der Stadt Herrenberg wurde, entsprechend dem Änderungswunsch der Stadt, angepasst.	Übernahme
Hiltrizhausen				
47	Hiltrizhausen	Die grundsätzlichen Ziele im Rahmen der NVP-Fortschreibung (Barrierefreiheit, Sozial- und ökologische Standards, Anpassung der Linienbündel und Liniensteckbriefe, Angebotserweiterungen, Einbindung neuer Mobilitätsformen) werden begrüßt. Konkret mit Blick auf die Hiltrizhausen betreffende bereits bestehende Linie 752 werden die daraus resultierenden Zusatzleistungen und Taktverdichtungen in Richtung S-Bahn-Anschluss in Ehningen und in Richtung Schönbuchbahn-Anschluss in Holzgerlingen nachdrücklich befürwortet. Zudem spricht sich der Gemeinderat wiederholt für eine weitere Verdichtung dieser Buslinie von Montag bis Freitag in den Abendstunden bis 20.41 Uhr von Ehningen nach	-	Bereits enthalten

		<p>Holzgerlingen über Hildrizhausen und Altdorf sowie am Wochenende aus.</p> <p>Hierzu und zu der darüber hinaus ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2023 angedachten neuen Buslinie 751 (Holzgerlingen – Herrenberg über Altdorf Hildrizhausen und zurück), die ebenfalls befürwortet wird, besteht Bereitschaft, den hierzu notwendigen kommunalen Mitfinanzierungsanteil beizusteuern.</p> <p>Abschließend werden die im Vorfeld bereits abgestimmten Angaben über den barrierefreien Ausbauzustand der Bushaltestelle und die diesbezügliche weitere Planung (soweit baulich möglich) gerne noch einmal bestätigt.</p>	<p>Der Landkreis dankt für das Engagement der Kommune bei der Weiterentwicklung des ÖPNV.</p>	
Holzgerlingen				
48	Holzgerlingen	<p>Einzugsbereiche von Haltestellen – Erschließungsdefizite</p> <p>Im vorliegenden Entwurf des Nahverkehrsplans werden Teile des Gewerbegebiets Buch/Sol und das Gebiet der Kreuzerwasensiedlung als Erschließungsdefizite beschrieben. Wir verweisen in dem Zusammenhang auf das, gemeinsam mit dem VVS erarbeitete, Konzept zur Verlängerung der beiden Bestandslinien 756 und 752 innerhalb Holzgerlingens, mit dem insbesondere dieses Defizit behoben werden könnte. In Kombination mit der ebenfalls angedachten Einführung der Linie 751 sowie der Nutzung von Standzeiten der beiden eben genannten Linien 756 und 752 können die oben genannten Erschließungsdefizite mit einem relativ geringen Mehraufwand erheblich minimiert werden. Das Konzept soll hier in Kürze nochmals erläutert werden:</p> <p>Ermöglicht wird das Stadtbuskonzept für Holzgerlingen durch die Einführung der Linie 751, der die Gemeinderäte aller Anrainerkommunen (Herrenberg, Hildrizhausen, Altdorf und Holzgerlingen) bereits zugestimmt haben. Damit einhergehend wurden auch eine Taktverdichtung der Linie 752 befürwortet.</p> <p>Während die Linien 751 und 752 am Bahnhof Holzgerlingen in beiden Fahrtrichtungen mit der Schönbuchbahn verknüpft werden und eine Durchbindung von Herrenberg, Ehningen, Hildrizhausen und Altdorf in das nördliche Stadtgebiet vorsehen, weist die Linie 756 die Anschlüsse von</p>	<p>Folgende Hinweise sind in Kapitel 6 zur Buslinie 752 dargestellt:</p> <p><u>„Durch die Aufnahme der Linie 752 im Abschnitt Holzgerlingen – Hildrizhausen als ‚Verlässlicher Regionalbahn-Zubringer‘ in den ÖPNV-Pakt sind einige Zusatzleistungen und Taktverdichtungen vorgesehen. Derzeit ist geplant, diese Zusatzfahrten ab Hildrizhausen weiter nach Herrenberg zu führen. Dort können die Fahrten Aufgaben des Stadtverkehrs übernehmen, so dass ein wirtschaftliches Gesamtkonzept entsteht.</u></p> <p><u>Tagsüber von montags bis samstags sollten die aus Hildrizhausen kommenden Busse in Holzgerlingen zur Haltestelle ‚Hohenzollernstraße‘ weitergeführt werden, so dass die dortige Stadtmitte umsteigefrei erreichbar ist.</u></p> <p><u>Eine Verlängerung der Linie 752 von Holzgerlingen über Hulb und den Mercedes-Benz-Standort Sindelfingen nach Sindelfingen ZOB sollte geprüft werden. Damit könnten Fahrgäste aus Holzgerlingen, Altdorf und Hildrizhausen (insgesamt ca. 10.000 Personen) umsteigefrei die genannten Gewerbeschwerpunkte sowie das Mittelzentrum Sindelfingen erreichen.</u></p> <p><u>Auf Wunsch der Kommunen soll die verkehrliche Sinnhaftigkeit zusätzlicher Fahrten zwischen</u></p>	<p>Modifizierte Übernahme</p>

und zur Schönbuchbahn an der Haltestelle Achalmstraße/Hülben auf, bevor diese sich am Rathaus in die beiden Linienäste Hülben und Buch aufspaltet.

In allen Fällen ist dabei – ausgehend von der zentralen Haltestelle Holzgerlingen, Rathaus – über die heute bereits bestehenden Linienführungen hinaus jeweils eine Ringschließung vorgesehen.

Die Schleife, die von den Linien 751 und 752 befahren wird, folgt dabei der Böblinger Straße – Hohenzollernstraße – Feldbergstraße – Lichtensteinstraße – Weihdorfer Straße – Eberhardstraße und erschließt dadurch neben den Wohngebieten im nördlichen Stadtgebiet zahlreiche weiterführende Schulen sowie weitere öffentliche Einrichtungen wie z. B. mehrere Sportstätten, die Stadthalle, das Musikhaus und den Friedhof. Auch die Anbindung des REWE-Markts ist sichergestellt. Hierdurch kann insbesondere zu den Nebenunterrichtszeiten auch die Anbindung der Schulen an die Orte der Schönbuchlichtung sowie die Schönbuchbahn gegenüber heute verbessert werden.

Die beiden Linienäste der Linie 756 werden nachfragegerecht tageszeitabhängig bedient. Während die Weiterführung der Linie in den Gewerbepark Sol in beiden Fahrtrichtungen der Tübinger Straße – Max-Eyth-Straße folgt und nur zu den Hauptverkehrszeiten bedient wird, erfolgt tagsüber die Feinerschließung des Wohngebiets Hülben über eine Schleife, welche via Bahnhofstraße – Altdorfer Straße – B 464 – Olgastraße – Werastraße – Im Dörnach – B 464 – Tübinger Straße zurück zum Rathaus führt. Beide Linienäste erschließen den Penny-Verbrauchermarkt an der Tübinger Straße. Somit besteht sowohl für den Gewerbepark Buch/Sol als auch für das Wohngebiet Hülben über die vorhandenen Haltepunkte der Schönbuchbahn hinaus eine zusätzliche Feinerschließung, welche den innerörtlichen Berufs-, Freizeit-, Einkaufs- und Versorgungsverkehr besser als bisher abdecken kann.

Durch die Integration dieser Feinerschließungsfunktionen in die Buslinien des Regionalverkehrs kann eine kostengünstige Produktion auf Basis der anfallenden lauffleistungsabhängigen Kosten sichergestellt werden; Sprungkosten durch den Bedarf zusätzlicher Fahrzeuge und Fahrer ergeben sich daher nicht.

Ehningen und Hildrizhausen im Spät- und Wochenendverkehr geprüft werden.

Es soll geprüft werden, ob mit der Linie 752 künftig eine Erschließung des neuen Wohngebietes Hülben erreicht werden kann.“

Linie 751:

In Zusammenhang mit der durch die Stadt Holzgerlingen beschriebenen möglichen Neukonzeption auf der Schönbuchlichtung, ist die Inbetriebnahme einer neuen Linie 751 geplant. Im Hinblick auf die zwischenzeitlich erfolgte Beschlussfassung aller Anrainerkommunen wird die Linie 751 im Linienbündel 8 im Liniensteckbrief der Liniengruppe Holzgerlingen – Altdorf – Hildrizhausen – Ehningen unter Hinweise aufgenommen. Ebenso wird die Linie 751 im Kapitel 4.3.5 (Linienbündelungskonzept) sowie im Vorspanntext zu Bündel 12 im Kapitel 6.4.3 aufgenommen. Damit ist die Linie fest im NVP verankert. Der Landkreis dankt für das Engagement der Kommune bei der Weiterentwicklung des ÖPNV.

Folgende Hinweise sind in Kapitel 6 zur Buslinie 756 dargestellt (teils zusätzlich):

„An der Haltestelle ‚Achalmstraße‘ steigen Fahrgäste aus Neuweiler nach Böblingen auf die Schönbuchbahn um. Ungünstig ist, dass die Bushaltestelle (‚Achalmstraße‘) und der Bahnhofpunkt (‚Hülben‘) gänzlich unterschiedliche Haltestellenbezeichnungen haben. Es soll deshalb eine Umbenennung der Bushaltestelle in ‚Hülben‘, ‚Bahnhof Hülben‘ oder ‚Hülben (Achalmstraße)‘ angestrebt werden.

Im Bereich Schönbuchlichtung / Waldenbuch könnte sich der Einsatz eines On-Demand-Verkehrs anbieten. Dieser könnte u.a. die Anbindung von abseits der Haltestellen gelegenen Wohngebieten, z.B. des Wohngebietes Holzgerlingen Hülben oder Holzgerlingen Nord, verbessern. Ggf. könnte dieser Verkehr in Zeiten sehr geringer

			<u>Nachfrage auch die Buslinie 756 ersetzen, sodass dann von Holzgerlingen-Schönberg, Breitenstein und Neuweiler neue umsteigefreie Direktverbindungen entstehen könnten.“</u>	
49	Holzgerlingen	<p>Verkehrliches Mindestniveau/ verlässliche S-Bahn-Zubringer</p> <p>Die Stadt begrüßt ausdrücklich, dass die Standards für verlässliche S-Bahn-Zubringer auch im Regionalbahnbereich umgesetzt werden sollen und der Korridor der Linie 752 somit hinzugenommen wird.</p>	-	Bereits enthalten
50	Holzgerlingen	<p>Liniensteckbriefe und funktionale Leistungsbeschreibungen/ Linienbündel 8</p> <p>Linien 760/761</p> <p>Eine Verlängerung der Linien nach Holzgerlingen, wie in den Hinweisen vorgeschlagen, ist aus Sicht der Stadt Holzgerlingen unbedingt erstrebenswert um wieder eine direkte Busverbindung nach Schönaich zu ermöglichen. Aktuell muss hier eine zeitaufwändige Umsteigeverbindung via Schönbuchbahn über die Haltestelle „Böblingen – Zimmer Schlag“ gewählt werden, um von Holzgerlingen in das benachbarte Schönaich zu fahren. Auf Grund der räumlichen Verbundenheit und Nähe der beiden Kommunen ist diese Lösung keineswegs zufriedenstellend. Gerade für den östlich gelegenen Stadtteil Holzgerlingens wäre ein direkte Busverbindung bspw. von der Haltestelle „Holzgerlingen Bühlenstraße“ bis nach Böblingen eine durchaus attraktive Verbindung nach Böblingen.</p>	Die Bewertung der Stadt Holzgerlingen wird zur Kenntnis genommen. Die Entscheidung für eine der Varianten muss im weiteren Abstimmungs- und Planungsprozess gefällt werden.	Bereits enthalten
51	Holzgerlingen	<p>Linie 752</p> <p>Die Erhöhung der Fahrtenpaare/Taktverdichtungen auf der Linie 752 sind äußerst positiv zu bewerten. Zu den Hinweise bzgl. der Verlängerung der Linie 752, der Erschließung des Wohngebiets Hülben sowie der Weiterführung der Linie bis Haltestelle „Hohenzollernstraße“, verweist die Stadt auf die Ausführungen zum Stadtbuskonzept im ersten Punkt dieser Stellungnahme. Aus Sicht der Stadt Holzgerlingen hat die Feinerschließung der Ortsteile Vorrang vor einer Anbindung der Linie 752 über Hulb an das Mittelzentrum Sindelfingen.</p>	-	Bereits enthalten

52	Holzgerlingen	<p>Linie 756</p> <p>Zur Einbindung der Linie 756 in die Feinerschließung Holzgerlingens siehe Punkt eins dieser Stellungnahme. Aus unserem Gemeinderat wurde die Bitte an uns herangetragen, auch für die Linie 756 über eine sinnvolle Taktverdichtung nachzudenken. Wir möchten Sie daher bitten, diese Forderung im Rahmen der Fortschreibung zu prüfen, insbesondere weil durch die Anbindung an die Schönbuchbahn am Haltepunkt „Hülben“ eine Ausweitung des 15-Minuten-Takts auf die Zubringerbuslinie sinnvoll erscheint.</p> <p>Einer Änderung der Haltestellenbezeichnung der Haltestelle „Achalmstraße“, zur besseren Verknüpfung der Bushaltestelle mit dem Bahnhofpunkt „Hülben“, steht die Stadt Holzgerlingen offen gegenüber. Es wird darum gebeten, die letztliche Umbenennung vorab mit der Stadt Holzgerlingen abzustimmen.</p> <p>Dem Einsatz von On-Demand-Verkehren steht die Stadt Holzgerlingen grundsätzlich offen gegenüber. Zur Beseitigung der Erschließungsdefizite sieht die Stadt allerdings das erarbeitete Konzept in einem ersten Schritt als bevorzugte Lösung. Ob ein kompletter Ersatz der Linie 756 durch On-Demand-Verkehre, in Verkehrszeiten mit sehr geringer Nachfrage, von den Bürgerinnen und Bürgern auch angenommen werden würde bzw. ein nachfragegerechtes Angebot darstellt, muss aus Sicht der Stadt auf Grundlage von Erhebungen/Befragungen ermittelt werden.</p>	Siehe Antwort zu Nr. 48	Modifizierte Übernahme
53	Holzgerlingen	<p>Weiterentwicklung des bestehenden Netzes</p> <p>Dass die Weiterentwicklung des Verkehrsangebots in Zukunft auch weiter einen Schwerpunkt im Ausbau der Schönbuchbahn hat, ist sehr zu begrüßen. Sowohl die Holzgerlinger Schulen als auch das – in Aufsiedelung befindliche – Wohngebiet Dörnach-West verheißen allein für Holzgerlingen einen wachsenden Bedarf an dieser wichtigen Verkehrsachse. Hier ist vor allem in den Stoßzeiten zu Schulbeginn und Schulende sowie im Pendlerverkehr ein Augenmerk auf ein bedarfsgerechtes Angebot zu legen.</p> <p>Im Zusammenhang mit der Weiterentwicklung unseres ÖPNV-Angebots möchten wir unbedingt nochmals auf einen Missstand hinweisen, der im Wegfall der direkten Busverbindung von Weil im Schönbuch – Roter Berg über Weil im Schönbuch Nord nach Holzgerlingen ans Schönbuch-</p>	- Hier handelt es sich um eine direkte Zubringerfahrt morgens von Weil im Schönbuch zum Schulzentrum Holzgerlingen, die während der Bauzeit zur Elektrifizierung der Schönbuchbahn als Ergänzung zum bahnparallelen Schienenersatzverkehr	Bereits enthalten Keine Übernahme

		Gymnasium begründet liegt und wo nicht zuletzt während der derzeitigen Corona-Pandemie deutlich wurde, wie wertvoll diese Direktverbindung – vor allem im Schülerverkehr – zur Entlastung der Schönbuchbahn sein kann. Mit einer langfristigen Planung und Sicherstellung dieser Verstärkerfahrten im Schüler- und Berufsverkehr würde unserer Ansicht nach kein Konkurrenzverkehr zur Schönbuchbahn betrieben werden, sondern eine sinnvolle und bedarfsgerechte Erweiterung des ÖPNV-Angebots im Schülerverkehr entstehen.	vom Zweckverband Schönbuchbahn übernommen wurde. In Abstimmung mit Elternvertretern und den Bürgermeistern von Weil im Schönbuch und Holzgerlingen wurde seinerzeit vereinbart, dass nach der Wiederinbetriebnahme der Schönbuchbahn dieser Schulzubringer so lange fortgeführt wird, bis die Kapazitäten durch eine Zählung überprüft werden können. Sollte sich herausstellen, dass es weiterhin einer Ergänzung bedarf, wäre eine geeignete Lösung zu prüfen.	
54	Holzgerlingen	Ausbauzustand barrierefreie Haltestellen Die Auflistung entspricht dem tatsächlichen Ausbauzustand der Haltestellen in Holzgerlingen. Weitere Umbauten sind aktuell nicht geplant. Im Rahmen der regelmäßigen Abfragen aus Ihrem Amt, hat die Stadt Holzgerlingen diesbezüglich bereits verlässliche Daten zurückgemeldet.	-	Bereits enthalten
Jettingen				
55	Jettingen	Einbindung des Einkaufszentrums in der Heilbergstraße in Oberjettingen in die Buslinie 774: Die Gemeinde Jettingen hat im Jahr 2020 das Einkaufszentrum in der Heilbergstraße durch einen neuen Linksabbieger von Nagold her kommend zusätzlich erschlossen. Diese Erschließung ermöglicht nun, dass Busse ohne Wende das Einkaufszentrum direkt anfahren könnten. Daher beantragt die Gemeinde Jettingen eine zusätzliche Bushaltestelle an der neuen Erschließungsstraße in der Heilbergstraße und deren Einbindung in die Linie 774.	Das Einkaufszentrum der Gemeinde Jettingen ist bereits durch die bestehende Haltestelle Oberjettingen Einkaufszentrum ÖPNV-seitig vollständig erschlossen. Dem Vorteil der etwas besseren Erschließung des Einkaufszentrums bei einer Linienführung durch die Heilbergstraße steht der Nachteil des Umwegs für sämtliche durchfahrenden Fahrgäste gegenüber. Ferner sind Konflikte zwischen dem Bus- und dem Parksuchverkehr zu erwarten.	Keine Übernahme
Leonberg				
56	Leonberg	Die Stadt Leonberg bittet folgende Angebote zu überprüfen: <ul style="list-style-type: none"> eine verbesserte Anbindung der S-Bahn-Haltestelle Höfingen, 	Zentrales Merkmal des öffentlichen Nahverkehrs ist es, Beförderungswünsche bestmöglich zu bündeln. Die Linienverläufe richten sich daher in der Regel an den Korridoren mit der größten Nachfrage aus. Auf Relationen mit einzelnen Beförde-	Keine Übernahme

		<ul style="list-style-type: none"> • eine direkte Busverbindung zwischen Höfingen und Gebersheim und • eine direkte Busverbindung von Höfingen nach Ditzingen. 	<p>rungswünschen müssen daher im Sinne der Effizienz des Gesamtsystems auch Umwegfahrten und Umstiege in Kauf genommen werden. Dies gilt beispielsweise für die Verbindung Höfingen – Gebersheim. Hier wird aktuell keine ausreichende Nachfrage für eine direkte Verbindung gesehen, die zudem in Konkurrenz zu der bereits halbstündlich bestehenden, mit ca. 25 Minuten Reisezeit durchaus akzeptablen Umsteigeverbindung über den Bahnhof Leonberg stünde.</p> <p>Zwischen Höfingen und Ditzingen besteht eine S-Bahn-Verbindung, die inzwischen tagsüber durchgängig alle 15 Minuten bedient wird. Bevor parallel dazu die Einrichtung eines Linienbusverkehrs erwogen wird, wäre zunächst das Erschließungspotenzial des S-Bahn-Haltepunkts „Höfingen“ besser auszuschöpfen. Zwar lässt das Straßennetz eine direkte Einbindung in den Linienbusverkehr aktuell nicht zu, durch eine Optimierung der Zugänglichkeit (z. B. Treppen-/Aufzugsanlage, Schrägaufzug) könnten aber Zugangswege erleichtert und der Übergang auf den vorhandenen Linienbusverkehr in der Weinbergstraße erleichtert werden.</p>	
Magstadt				
57	Magstadt	Die Gemeinde Magstadt spricht sich für die Prüfung der Verbindung der Linien 745 und 715 aus und die damit mögliche umsteigefreie Verbindung von Magstadt nach Sindelfingen.	(siehe NVP BB, S.152)	Bereits enthalten
58	Magstadt	Sollte sich im Jahr 2023 zeigen, dass die Linie X74 den Nachfragegrenzwert nicht erreicht und die Hermann-Hesse Bahn bis dahin noch nicht in Betrieb ist, spricht sich die Gemeinde Magstadt dafür aus, dass eine erneute Untersuchung nach Inbetriebnahme der Hermann-Hesse-Bahn erfolgt.	Der Hinweis auf S. 188 wird wie folgt ergänzt: <u>„Sofern die Linie X74 den Nachfragegrenzwert 2023 nicht erreicht und die Hermann-Hesse-Bahn zu diesem Zeitpunkt noch nicht in Betrieb gegangen ist, soll die Überprüfung nach deren Inbetriebnahme wiederholt werden.“</u>	Übernahme
59	Magstadt	Die Gemeinde Magstadt spricht sich dafür aus, weiterhin eine direkte Anbindung an Büsnau zu haben. Falls die Linie X74 aufgrund der Nachfragegrenzwerte eingestellt werden sollte, sollten weitere Alternativen z.B. die Koppelung mit	Die Überprüfung des Nachfragegrenzwerts in 2023 liefert Daten zur Fahrgastnachfrage, anhand derer im Falle einer Einstellung der Linie X74 die Not-	Keine Übernahme

		Linie 748, wie bereits im Jahr 2014 gefordert, geprüft werden.	wendigkeit von Kompensationsangeboten zu bestimmten Tageszeiten bzw. auf einzelnen Linienabschnitten abgeleitet werden kann.	
60	Magstadt	Anpassung bzw. Aktualisierung von Anlage 4.1a (Barrierefreiheit der Bushaltestellen) – Stadt Magstadt	Die Haltestellenliste der Stadt Magstadt wurde, dem Änderungswunsch der Stadt entsprechend, angepasst.	Übernahme
Nufringen				
61	Nufringen	Zum vorliegenden Fortschreibungsentwurf des Nahverkehrsplans hat die Gemeinde Nufringen keine zusätzlichen Anregungen. Zum Ausbauzustand der Haltestelle teilen wir Ihnen mit, dass unsere S-Bahnhaltestelle und eine der Bushaltestellen barrierefrei sind. Für die übrigen Bushaltestellen ist der Umbau geplant und Fördermittel wurden bereits beantragt.	-	Bereits enthalten
Rutesheim				
62	Rutesheim	Dem Entwurf der NVP-Fortschreibung 2020 wird zugestimmt.	-	-
63	Rutesheim	Im Interesse eines möglichst attraktiven ÖPNV-Angebots werden die bereits einvernehmlich abgestimmte Veränderung der Taktlage beim Stadtverkehr Linie 655 ab 13.12.2020 passend auf den Viertel-Stunden-Takt der S6 und die Fahrzeiten der S60, die im NVP-Entwurf nachfolgend dargestellten Verbesserungen und deren Corona-bedingte Umsetzung ab Dezember 2023 begrüßt und unterstützt. Zu Ziffer 2: Stadtbus Rutesheim Linie 655 / Neue Taktlage ab 13.12.2020, passend zur S 6 und zur S 60 beim S-Bahnhof Rutesheim Ab dem nächsten Fahrplanwechsel am 13.12.2020 wird die S 6 im Viertelstunden-Takt fahren, ausgenommen bleiben lediglich noch Randzeiten am Samstag. Dazu hatten wir vorgemerkt, dann den Takt des Stadtbus-Linies 655 um eine Viertelstunde zu verlegen. Dadurch haben die Busse der Linie 655 am Bahnhof Rutesheim	-	Bereits enthalten

		<p>nicht nur Anschluss in und aus Richtung Stuttgart (S 6), sondern auch in und aus Richtung Böblingen S 60).</p> <p>Das ist ein erheblicher Vorteil. Konkret fährt der Stadtbus z.B. am Rathaus dann ab 5.48 Uhr (statt bislang 6.03 Uhr) und immer 48 und 18 zum Bahnhof. Umgekehrt startet er am S-Bahnhof Rutesheim ab 6.04 Uhr (statt bislang 6.19 Uhr) immer 04 und 34 mit seiner Fahrt Richtung Rathaus.</p> <p>Samstags fährt er während des Viertelstunden-Taktes der S-Bahn in der neuen, sonst in der alten Taktlage.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nachteil: Samstags tagsüber keine einheitliche Taktlage und zweimal täglich eine Taktlücke (45 Minuten Abstand zwischen zwei Fahrten statt sonst 30 Minuten). • Vorteil: Taktlage Montag - Freitag und Samstag sind zumindest während der verkehrsstarken Zeiten einheitlich. • Vorteil: Anschluss von und nach Stuttgart durchgehend und Anschluss nach Böblingen und Sindelfingen während der verkehrsstarken Zeit gegeben. 		
64	Rutesheim	<p>Aus dem Arbeitskreis Umweltverbund / nachhaltige Mobilität liegen folgende Verbesserungsvorschläge vor, die wir bei dieser Gelegenheit der NVP-Fortschreibung erneut einbringen wollen:</p> <p>1. VVS-Tarifzonen: Für die Fahrt von Rutesheim nach Böblingen muss die Zone 3 nur wegen Renningen und Renningen-Süd verlassen werden (Zone 4). Rutesheim, Magstadt, Sindelfingen und Böblingen liegen alle in der Zone 3. Ideal wäre 1 Zone für diese zunehmend wichtige S-Bahn-Verbindung.</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><u>VVS-Tarifzonen:</u> Im Zuge der Tarifzonenreform zum 1. April 2019 hat auch Rutesheim profitiert. Waren es bspw. nach Stuttgart vorher 4 Zonen (5,30 Euro), sind es heute nur noch 3 Zonen (4,20 Euro). Eine Fahrt nach Böblingen ging früher über 3 Zonen (4,20 Euro) – heute sind es nur noch 2 Zonen (3,10 Euro). Die Forderung nach weiteren Fahrpreisreduzierungen durch die Verlegung von Kommunen auf dem Tarifzonenplan und in der Folge weniger erforderlichen Tarifzonen ist nachvollziehbar. Jedoch muss die Gegenfinanzierung einer solchen Maßnahme (z. B. durch Kommunen oder den Landkreis) beachtet werden. Im Rahmen des „Mobilitätspakts Böblingen/Sindelfingen“ ist der VVS bereits aufgefordert worden, zu berechnen, was es kosten würde, zum einen, Renningen</p>	Keine Übernahme

		<p>2. Das Kurzstreckenticket gilt nur für Einzeltickets, nicht für Zeitkarten. Z.B. sind es von Ehningen nach Böblingen-Hulb 2 Zonen. Das gibt es vergleichbar im VVS-Gebiet noch öfters. Ein Ziel ist, das Kurzstreckenticket auch für Zeitkarten einzuführen.</p> <p>3. Busangebote in Rutesheim am Sonntag in das „Hinteramt (Heimsheim, usw.)“: Die Busse mit Abfahrtszeiten 7 Uhr, 9 Uhr, 11 Uhr, 21 Uhr, 23 Uhr gibt es nicht in Rutesheim. Das ist ein ungünstiger 2-Stunden-Takt. Eine Verbesserung auf einen Stundentakt tagsüber muss das Ziel sein.</p> <p>4. Abfahrt S 6 Stuttgart Hauptbahnhof tief 23.18 Uhr, an Leonberg 23.43 Uhr. Es fehlt dazu der Seitterbus Linie 652 Abfahrt 23.49 Uhr in Leonberg an 6 Tagen in der Woche. Diese Fahrt ist interessant, weil man z.B. nach kulturellen Angeboten in Stuttgart gerne vor Mitternacht heim-</p>	<p>auf die Zonengrenze 3/4 zu legen (wovon Rutesheim dann profitieren würde) und zum anderen, Böblingen/Sindelfingen auf die Grenze 2/3 zu legen (heute: in Zone 3). Nach Vorliegen entsprechender Ergebnisse wird der VVS entsprechende Diskussionen mit den zu beteiligenden (Finanzierungs-)Partnern anstoßen.</p> <p><u>Kurzstrecke:</u> Der VVS-Tarif ist grundsätzlich ein zonenbasierter Tarif. Der Fahrpreis berechnet sich dabei aus der Anzahl der benötigten Tarifzonen. Besonders Nutzer von Zeittickets schätzen die Freizügigkeit, innerhalb der gewählten Zonen nicht immer nur exakt von A nach B fahren zu dürfen. Gerade die generell netzweit gültigen VVS-Angebote, wie z. B. das Seniorenticket oder das Scool-Abo, sind mit dem einheitlichen größtmöglichen Geltungsbereich sehr erfolgreich am Markt. Einzige Ausnahme bei der Tarifbildung im VVS ist das Kurzstreckenticket, das sich nach der Anzahl gefahrener Haltstellen bemisst. Es ist ein Angebot für gelegentliche kurze Fahrten und zielt insbesondere darauf ab, fußläufigen Einkaufsverkehr in den Innenstädten zu gewinnen bzw. vom motorisierten Individualverkehr abzuziehen. Der VVS wird sich bei den Zeittickets auch künftig bei der Preisfindung an der Anzahl der genutzten Tarifzonen orientieren und keine kleinsteiligen „Punkt-zu-Punkt-Zeittickets“ auf den Markt bringen.</p> <p>Das kreisüberschreitende Angebotsvolumen zwischen Rutesheim und dem Enzkreis wird im Zusammenspiel mit dem Nachbarlandkreis festgelegt, weshalb im Liniensteckbrief der Liniengruppe 634, 652, 653, N62 im Abschnitt 6) Perouse – Heimsheim die Ausreichende Verkehrsbedienung gemäß der Erläuterung in Tabelle 6-9 mit „w.v. = wird verhandelt“ definiert ist.</p> <p>Beim Nahverkehrsplan handelt es sich um einen Rahmenplan, welcher das Angebotsvolumen anhand von Strukturdaten definiert. Die konkrete Ausgestaltung dieses Angebotsvolumens in Form von Fahrplänen erfolgt jeweils im Vorfeld eines Vergabefahrens in Abstimmung mit den betroffenen Kommunen. Ergänzend hierzu möchten wir</p>	<p>Keine Übernahme</p> <p>Keine Übernahme</p> <p>Keine Übernahme</p>
--	--	---	--	--

		<p>fährt. Es wird angeregt, dass diese Fahrt 23.49 Uhr ab Leonberg zusätzlich einmal eingeführt wird und dann von Montag bis Samstag.</p> <p>5. Die Haltestelle Widdumhof im Kernort Rutesheim wird nur durch die Linien 655 und 636 bedient. Beantragt wird, diese Haltestelle mit allen Linien zu bedienen, die hier fahren. Die Stadt Rutesheim hat 2018 ihrerseits die Haltestelle barrierefrei umgebaut (Anmerkung: Lt. Herrn Graunke ist das ab 13.12.2020 vorgesehen und dank dem StadtTicket Rutesheim kein Nachteil im Vergleich zum seitherigen VVS-Kurzstreckenticket bei der Fahrt von Perouse nach Rutesheim, Haltestelle Rathaus).</p> <p>6. Nachtbus z.B. Abfahrtszeiten am Bahnhof Leonberg, derzeit 1.49 Uhr, 2.49 Uhr, 3.49 Uhr, 4.49 Uhr. Vorgeschlagen wird, dass die Abfahrt 1.49 Uhr gestrichen und auf 5.49 Uhr verlegt wird. Vor 1.49 Uhr fahren Busse ab um 0.49 Uhr (Seitter) und um 1.19 Uhr (Wöhr). Der Nachteil wäre allerdings, dass um 1.43 Uhr ankommende S-Bahn keine Busabfahrt hätte.</p> <p>7. Bislang sind am Bahnhof Leonberg keine Schließfächer vorhanden. Diese wären (wie sonst auch von der Bahn betrieben und gebührenpflichtig) sehr sinnvoll.</p> <p>8. Vorlaufzeit für die Bestellung des Rufautos im VVS: Angeregt wird, diese von 30 Minuten auf zum Beispiel 15 oder 20 Minuten zu verkürzen.</p>	<p>noch anmerken, dass eine Alternative über die Linie 655 ab Rutesheim Bahnhof als Ruftaxifahrt um 23:49 Uhr besteht und im Übrigen die Möglichkeit einer kommunalen Zubestellung im Linienbündel 3.</p> <p>Die Haltestelle Rutesheim Widdumhof wurde bisher auf Wunsch der Stadt Rutesheim aus tariflichen Gründen (Kurzstreckenregelung) nicht von allen dort verkehrenden Linien bedient, obwohl deren Linienführung unmittelbar an der Haltestelle vorbeiführte. Die Aufnahme der Haltestelle in den Linienverlauf der Linien 652 und 653 wird begrüßt.</p> <p>Beim Nahverkehrsplan handelt es sich um einen Rahmenplan, welcher das Angebotsvolumen auf der Grundlage von Struktur- und Nachfragedaten definiert. Die konkrete Ausgestaltung dieses Angebotsvolumens in Form von Fahrplänen erfolgt jeweils im Vorfeld eines Vergabefahrens in Abstimmung mit den betroffenen Kommunen. Ergänzend wird angemerkt, dass eine Verschiebung der Fahrtenlage der um 1:49 Uhr höheren Fahrgastnachfrage nicht gerecht würde.</p> <p>Dieses Anliegen muss direkt an das Unternehmen DB Station & Service adressiert werden. Der Nahverkehrsplan entfaltet bezüglich Anlagen der Deutschen Bahn AG keine Wirkung.</p> <p>Für Disposition und zuverlässige Bereitstellung der ansonsten im Normalbetrieb eingesetzten Taxis benötigen die Taxiunternehmen zeitliche Spielräume. Diese sind mit 30 Minuten bereits knapp bemessen (in anderen Räumen werden hierfür sogar 60 Minuten angesetzt). Dem Wunsch nach einer noch kürzeren Vorlaufzeit kann daher nicht entsprochen werden.</p>	<p>Übernahme</p> <p>Keine Übernahme</p> <p>Keine Übernahme</p> <p>Keine Übernahme</p>
65	Rutesheim	Die Stadt Rutesheim hat ihrerseits enorm in den Umbau und Neubau von barrierefreien Bushaltestellen investiert und sie wird diesen Umbau fortsetzen.	Der Landkreis begrüßt das Engagement der Kommune beim barrierefreien Ausbau der ÖPNV-Haltestellen.	-

66	Rutesheim	Die Stadt Rutesheim beantragt, dass auch der S-Bahnhof Rutesheim zeitnah barrierefrei wird.	Dieses Anliegen muss direkt an das Unternehmen DB Station & Service adressiert werden. Der Nahverkehrsplan entfaltet bezüglich Anlagen der Deutschen Bahn AG keine Wirkung.	Keine Übernahme
Schönaich				
67	Schönaich	Wir begrüßen die geplante Angebotserweiterung unter Punkt 4.2.1., welche für die S-Bahn Zubringer einen 15-Minuten-Takt vorsieht. Dies sollte alle Buslinien erfassen, welche auf möglichst direktem Wege die Arbeitnehmer, welche per S-Bahn aus den Ballungsgebieten in die Landkreiskommunen einpendeln, in die Gewerbegebiete bringen (hier sollte die geringste Fahrzeit ausschlaggebend sein) sowie nach Arbeitsende (16:00 - 19:30 Uhr) auf ebenso direktem Wege vom Gewerbegebiet zur S-Bahn bringt.	Die Festlegung, ob eine Buslinie als verlässliche S-Bahn-Zubringer-Linie eingestuft wird, erfolgt im VVS nach immer gleichen Kriterien. Voraussetzung für ein solches Fahrplanangebot ist eine entsprechend große Nachfrage.	Keine Übernahme
68	Schönaich	1. Direktanbindung von Gewerbegebieten Die Nahverkehrsplanung soll so ausgelegt sein, dass Gewerbegebiete wie das in Schönaich mit weit über 800 Mitarbeitern einen direkten Anschluss an die Viertelstunden-Taktung der S-Bahn (S1) erhalten. Für das Schönaicher Gewerbegebiet ist der ÖPNV-Anschluss sehr unattraktiv, obwohl aufgrund der Arbeitnehmerstruktur das Potential vorhanden wäre. Die Arbeitszeiten werden flexibler; das Mobilitätsbedürfnis verändert sich (insb. im Bereich der qualifizierten Arbeitskräfte) in Richtung ÖPNV. Deshalb ist mindestens eine von 6:00 Uhr bis 10:00 Uhr und von 16:00 Uhr bis 19:30 Uhr gehende Viertelstunden-Taktung wichtig. Im konkreten Fall des Gewerbegebiets der Gemeinde Schönaich gibt es lediglich Verbindungen mit Wechseln in der Taktung oder nicht ausreichend lang zusammenhängende Viertelstunden-Taktzeiten. Das Gewerbegebiet wird zudem zurzeit erweitert. Dort wird Platz für weitere 50-100 Mitarbeiter entstehen.	Die Festlegung im Liniensteckbrief zur Anbindung des Gewerbegebiets in Schönaich durch die Buslinie 734 mit 15 Fahrtenpaaren montags bis freitags berücksichtigt bereits die dort vorhandene Anzahl an Arbeitsplätzen (vgl. S.61 i. V. m. Anlage 4.2a). Die hier geäußerten weitergehenden Wünsche der Gemeinde Schönaich übersteigen das kreiseinheitlich definierte Verkehrsangebot und werden zur Kenntnis genommen. Sofern die Gemeinde Schönaich Zubestellungen von Verkehrsleistungen über das definierte Angebot hinaus vornehmen möchte, steht ihr dies frei. Werden diese als verkehrlich sinnvoll beurteilt, wäre seitens des Landkreises Böblingen eine Co-Finanzierung im Rahmen der geltenden kreisinteren Finanzierungsabgrenzungs-Regulativen zu prüfen.	Bereits enthalten
69	Schönaich	2. Platz im Bus für Schülerinnen und Schüler Ebenso wollen wir ein grundsätzliches Problem ansprechen, was die Platzverhältnisse im Schülerverkehr betrifft. Es gilt, einen akzeptablen Weg zu finden zwischen „Nicht jeder Schüler kann immer einen Sitzplatz erhalten“ und	Der Nahverkehrsplan definiert die Zielsetzungen und Rahmenvorgaben für die weitere Entwicklung des ÖPNV-Angebots. Der Einsatz von Verstärkerbussen kann mit diesem Rechtsinstrument nicht	Keine Übernahme

		„schlank machen, dass die Bustür noch zugeht“. Sicherlich ist letzteres Extrem nicht der Regelfall. Die Rückmeldung der Schülerinnen und Schüler sowie insb. der Eltern zeigen uns jedoch, dass hier Standards gelten und nachverfolgt werden sollen, die eine bessere Platzsituation für Schülerinnen und Schüler garantiert.	gesteuert werden. Auf Relationen, auf denen mehrere Busse in kurzem Zeitabstand verkehren, wie dies u. a. auch zwischen Schönaich und Böblingen der Fall ist, besteht in der Summe in der Regel kein Kapazitätsproblem. Es mangelt in der Regel an der gleichmäßigen Verteilung der Schüler auf alle zur Verfügung stehenden Fahrmöglichkeiten. Eine Entzerrung der Unterrichtszeiten könnte die bessere Verteilung der Schüler auf alle angebotenen Fahrten weiter unterstützen.	
70	Schönaich	3. Andienung des Schülerverkehrs an kleinere Schulen Für Gemeinden mittlerer Größe wie Schönaich ist der Erhalt der weiterführenden Schulen im Ort ein zentrales Anliegen. Hiervon hängen nicht nur Mobilitätsthemen ab, sondern auch der Gemeindegemeinschaft oder die Ehrenamts- und Vereinsstruktur. Deshalb benötigen solche Schulen attraktive Andienungen. Hierbei ist die Varianz der Andienungszeiten zu weit bemessen. Oftmals entscheidet über die Standortwahl, ob das Kind 25 Minuten bis zum Unterrichtsbeginn warten muss oder im Laufschrift noch rechtzeitig zum Unterrichtsbeginn kommt.	Bei der Erstellung der Fahrpläne werden, neben den Strukturdaten einer Gemeinde bzw. einer Stadt, auch die Unterrichtszeiten der anzudienenden Schulen berücksichtigt. Jedoch sind auch andere Faktoren, wie z.B. Anschlüsse an Verknüpfungspunkten oder die Integration der Linie in das Gesamtsystem ÖPNV, bei der Fahrplangestaltung einer einzelnen Linie ausschlaggebend. Der Landkreis Böblingen schlägt jedoch vor, die konkreten Fälle – in Abstimmung mit der Kommune, dem Verkehrsverbund Stuttgart und den betroffenen Verkehrsunternehmen – zu analysieren und hierfür Lösungen zu entwickeln.	Keine Übernahme
71	Schönaich	Darüber hinaus bitten wir um Beachtung der im Zuge der Bürgerbeteiligung für und aus Schönaich vorgetragenen Beiträge. Auch wenn es sich hierbei oftmals um ganz konkrete Probleme handelt, bitten wir diese auf die Ebene des Nahverkehrsplans zu abstrahieren. Beispielsweise beklagt man sich über häufige Verspätungen oder Ausfälle von Umläufen. Man wünscht sich mithin auch eine bessere Verbindung zwischen Schönaich und Holzgerlingen.	Die durch die Bürgerbeteiligung zum Nahverkehrsplan Böblingen eingebrachten Vorschläge werden durch den Landkreis geprüft und ggfs. bei der Festschreibung des NVPs berücksichtigt. Die Behandlung konkreter Probleme, die beispielsweise den Fahrplan oder konkrete Anschlusssituationen betreffen, erfolgt nicht im Nahverkehrsplan sondern grundsätzlich in der Feinabstimmung der Linienvergabe, beispielsweise im Rahmen des Erstellungsprozesses der Vorabbekanntmachung zur Vergabe eines Linienbündels, sowie später im laufenden Betrieb.	Keine Übernahme
72	Schönaich	Wichtig werden für die Gemeinde insbesondere die konkreten Probleme bzgl. des ÖPNV im Ort, wenn es dann um Linienplanung, Linienkapazitäten und Taktung konkreter Linien in Schönaich geht. Insbesondere die Direktanbindung des Schönaicher Gewerbegebiets und die bessere Regelung des Schülerverkehrs (sowohl als Andienung für	Der Landkreis und der VVS stehen für planerische Fragestellungen im ÖPNV gerne unterstützend zur Verfügung.	Keine Übernahme

		die Realschule als auch als Andienung der Böblinger Schulen, insb. MPG) wird uns in der weiteren Kommunikation ein Anliegen sein. Es ist uns deshalb sehr wichtig, Lösungen für diese Punkte in den kommenden Wochen und Monaten gemeinsam mit Ihnen zu erarbeiten.		
73	Schönaich	Anpassung bzw. Aktualisierung von Anlage 4.1a (Barrierefreiheit der Bushaltestellen) – Gemeinde Schönaich	Die Haltestellenliste der Gemeinde Schönaich wurde, dem Änderungswunsch der Stadt entsprechend, angepasst.	Übernahme
Sindelfingen				
74	Sindelfingen	<p>Die grundsätzliche Überlegung Ihres Hauses, auf Basis einer funktionalen Beschreibung des für den Verkehrsraum Böblingen/Sindelfingen über den Stadtbusverkehr gesamthaft bereit zu stellenden ÖPNV-Angebots (Linienbündel 7) mehr Flexibilität zu behalten als über einzellinienbezogene Steckbriefe möglich ist, ist grundsätzlich nachvollziehbar – eine sehr genaue Beschreibung von zwingenden Zielen kann im Einzelfall auch für die Entwicklung hemmend sein und behindert die schnelle Reaktion auf sich verändernde Nachfrage.</p> <p>Aus Sicht der Stadt gilt es aber auch bei der funktionalen Beschreibung sicher zu stellen, dass alle wesentlichen, für die Stadt relevanten Verkehrsqualitäten dabei angemessen definiert bleiben. Hier gibt es aus unserer Sicht bezogen auf den aktuell vorliegenden Fortschreibungs-Entwurf noch Nachbesserungsbedarf:</p> <p><u>Verbindliche Festlegung der zentralen Verkehrsknoten</u></p> <p>Der aktuelle Entwurf der funktionalen Leistungsbeschreibung legt zwei zentrale Verknüpfungspunkte innerhalb des Busnetzes des Stadtbusverkehrs Böblingen/Sindelfingen (SBS) fest:</p> <ul style="list-style-type: none"> • ZOB Böblingen • ZOB Sindelfingen <p>Wir halten es für erforderlich, darüber hinaus nachfolgende Verkehrsknoten mit Übergang zu den S-Bahn-Angeboten verbindlich festzulegen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • S-Bahn-Halt „Goldberg“ mit den räumlich zugeordneten Bushaltestellen „Böblingen, Goldberg“, „Böblingen, Goldberg (P&R)“ und „Sindelfingen, Leipziger Straße“ 	<p>Die funktionale Leistungsbeschreibung definiert primär den Standard des im Stadtverkehr Böblingen/Sindelfingen zu erbringenden Busverkehrs. Die Hervorhebung der ZOBs in Böblingen und Sindelfingen in der funktionalen Leistungsbeschreibung bildet die Fixierung der Verknüpfung der Busverkehre innerhalb des Stadtverkehrs ab. Um dem Wunsch gerecht zu werden, die Verknüpfungen zwischen dem Busverkehr und den weiterführenden Schienenverkehrsmitteln in diesem Linienbündel ebenfalls im Nahverkehrsplan abzubilden, wird der Textteil zu diesem Linienbündel um einen entsprechenden Hinweis auf die Bus-Schiene-Ver-</p>	Modifizierte Übernahme

		<ul style="list-style-type: none"> • S-Bahn-Halt „Hulb“ mit den räumlich zugeordneten Bushaltestellen „Böblingen, Hulb“ und einer namentlich noch abschließend festzulegenden Haltestelle im Bereich der Hewlett-Packard-Straße in Böblingen (Zugang zum S-Bahn-Halt Südseite) <p><u>Verbindliche Festlegungen zur räumlichen Erschließung</u></p> <p>Die Sicherung der Anforderungen zur räumlichen Erschließung des Stadtgebietes erfolgt innerhalb des aktuellen Entwurfs Ihres Hauses über die Angabe von ausgewählten Haltestellen innerhalb der grafisch dokumentierten „Funktionalen Leistungsbeschreibung“, die in jedem konkret ausgestalteten Verkehrsangebot zwingend angefahren werden müssen. Ergänzt um die allgemeinen Zielsetzungen für maximale Einzugsbereiche um Haltestellen soll so eine ausreichende Sicherung dieser Anforderungen ergeben.</p> <p>Aus Sicht der Stadt kann die aktuelle Auswahl dieses Ziel nicht ausreichend sichern – wir halten es für erforderlich, die Auswahl systematisiert zu erweitern.</p> <p>Die Stadt hält eine Auswahl bezogen auf den Verkehrsraum von Sindelfingen für ausreichend repräsentativ und nennt in ihrer Stellungnahme Haltestellen, die stellvertretend stehen für die räumliche Erschließung von</p> <ul style="list-style-type: none"> • Stadtteilen, • Gewerbestandorten, • „Einrichtungen der sozialen Infrastruktur“ sowie • Points-of-Interest. <p><u>Verbindliche Festlegungen zu Verbindungskorridoren</u></p> <p>Im aktuellen Entwurf Ihres Hauses wird in der funktionalen Leistungsbeschreibung ausschließlich fixiert, zu welchem der beiden zentralen (Bus-)Verkehrsknoten eine Direktverbindung aus den unterschiedlichen Stadtteilen und Teilorten der beiden Städte hergestellt werden muss.</p> <p>Diese Festlegungen müssen aus Sicht der Stadtverwaltung in ihrer Systematik erweitert werden – auch um auf die höhere Anzahl an verbindlich festzulegenden zentralen Verkehrsknoten zu reagieren.</p>	<p>knüpfungspunkte Sindelfingen, Böblingen, Goldberg und Hulb innerhalb dieses funktional beschriebenen Liniennetzes ergänzt.</p> <p>Die Sicherung der räumlichen Erschließung des Stadtgebiets Sindelfingen ergibt sich aus den Festlegungen in Kapitel 4.2.1 in Verbindung mit den in Tabelle 4-3 genannten Maximalwerten. Diese sind bei einer Modifizierung des Stadtverkehrsliniennetzes auf Basis der funktionalen Leistungsbeschreibung zwingend zu berücksichtigen. Im Zusammenspiel dieser Definitionen werden die getroffenen Festlegungen als ausreichend erachtet, den von der Stadt Sindelfingen skizzierten Zielsetzungen gerecht zu werden. Präzisierende Anforderungen können im Rahmen einer Vorabbekanntmachung sowie in dem sich ggfs. daran anschließenden Vergabeverfahren erfolgen.</p> <p>Die Festlegung von Verbindungskorridoren über die funktionale Leistungsbeschreibung hinaus würde deren Freiheitsgrade bei der Netzplanung einschränken und die Definition eines kreisweit einheitlichen Basisangebots volumenmäßig übersteigen. Sofern im Vorfeld eines Vergabeverfahrens die Notwendigkeit gesehen wird, einzelne Verbindungskorridore als verbindlich zu definieren, kann dies im Rahmen der Vorabbekanntmachung</p>	<p>Bereits berücksichtigt</p> <p>Keine Übernahme</p>
--	--	---	---	--

		<p>Die Stadt hält die Festlegung von in ihrer Stellungnahme aufgeführter Verbindungskorridoren mit verpflichtenden Direktverbindungen für beide Fahrtrichtungen zur ausreichenden Beschreibung der Qualitäten des Stadtbusverkehrs für erforderlich. Es werden Direktverbindungen genannt „unter Einbindung“</p> <ul style="list-style-type: none"> • mehrerer Verkehrsknoten • des ZOB Böblingen • des ZOB Sindelfingen sowie • des S-Bahn-Halts „Hulb“. <p><u>Verbindliche Festlegungen zu Bedienungszeiten und -dichte</u></p> <p>Die aktuell an verschiedenen Stellen des NVPs getroffenen Festlegung zu den Bedienungszeiten und -dichten zeigen uns, dass Ihr Haus versucht, auf eine Vielzahl von unterschiedlichen Rahmenbedingungen (Status Quo der Bedienung, Zusage ÖPNV-Pakt 2014, allgemeine aus der Struktur der Siedlungsgebiete abgeleitete Anforderungen, kapazitative Anforderungen) zu reagieren.</p> <p>Die Stadt hält es im Abgleich mit den Erfahrungen aus der Vergabe 2017 und dem aktuell laufenden Prozess zur Nachsteuerung im Stadtbusverkehr für erforderlich, die verbindlichen Festlegungen zu Bedienungszeiten und -dichte stärker ausdifferenzieren.</p> <p>Die Stadt Sindelfingen hält die Aufnahme von in ihrer Stellungnahme dargestellten Festlegungen für erforderlich. Dabei wird den oben vorgeschlagenen Korridoren jeweils für die Betriebstage Mo-Fr, Sa und So+Fe ein Taktraster für unterschiedliche Verkehrszeiten zugewiesen.</p> <p><u>Verbindliche Festlegungen zu Anforderungen an Übergänge</u></p> <p>Innerhalb der funktionalen Leistungsbeschreibung werden – im Gegensatz zu den konkreten Liniensteckbriefen - bisher keine Anforderungen an zwingend sicherzustellende Übergänge zwischen Verkehrsangeboten formuliert.</p> <p>Aus Sicht der Stadt sind aber gerade gute Angebotsverknüpfungen eine wesentliche Stellschraube für attraktive</p>	<p>sowie in dem sich ggfs. daran anschließenden Vergabeverfahren für das Linienbündel 7 erfolgen.</p> <p>Die in Abbildung 6-3 vorgenommene Ausdifferenzierung der Betriebs- und Taktzeiten wird für die Definition des Verkehrsangebots im Nahverkehrsplan als Rahmenplan für ausreichend erachtet. Eine weitergehende Ausdifferenzierung kann im Rahmen der Vorabbekanntmachung sowie in dem sich ggfs. daran anschließenden Vergabeverfahren für das Linienbündel 7 erfolgen.</p> <p>Die bereits vorstehend erwähnte Ergänzung zu den Bus-Schiene-Verknüpfungspunkten Sindelfingen, Böblingen, Goldberg und Hulb wird – analog zu den Festlegungen in den Liniensteckbriefen für die Linien mit verlässlichem S-Bahn-Zubringer-Standard – um die Definition primärer und sekundärer Anschlüsse ergänzt.</p>	<p>Keine Übernahme</p> <p>Modifizierte Übernahme</p>
--	--	---	---	--

		<p>Reisezeiten und somit für die Qualität des Angebotes im ÖPNV.</p> <p>Die Stadt sieht das Erfordernis, zumindest Anforderungen an die Anschlusssicherung als Mindestanforderungen verbindlich festzulegen. Dabei werden an den oben vorgeschlagenen „Verbindungskorridoren“ jeweils an festgelegten Knoten zu gewährende Anschlüsse gefordert.</p>		
75	Sindelfingen	<p>Zur Frage der Abgrenzung des Kreises der Linien bzw. Verbindungskorridore, die für den erhöhten Betriebsstandard für so genannte „Verlässliche S-Bahn-Zubringer“ in Frage kommen, bemängelt die Stadt, dass auf Grundlage der aktuell angewandten Methodik Nachfragesteigerungen, die ein verbessertes Angebot ja durchaus induzieren kann, bei der Betrachtung immer außen vor bleiben. Ein entsprechend qualitativ erweitertes Angebot vorausgesetzt, würde sicher die Nachfrage in anderen dicht besiedelten Stadtteilen geweckt, bspw. mit Bezug zur Verbindung vom Stadtteil Hinterweil bzw. vom Teilort Maichingen zu S1-bedienten S-Bahn-Halten sind solche Nachfragesteigerungen sicher möglich bzw. zu erwarten. Im Gegenzug ist zu bezweifeln, dass der Strecken-Teilabschnitt „ZOB Böblingen – S-Bahn-Halt Goldberg“ (aus der Linie 706) wirklich eine Nachfrage generiert, die einen solch erhöhten Betriebsstandard rechtfertigt. Wir halten eine differenzierte Betrachtungsweise bei der Abgrenzung für erforderlich, die auch die Induktion von Verkehrsnachfrage durch ein erweitertes Verkehrsangebot prüft.</p>	<p>Die Verbundlandkreise haben gemeinsam die auf S.95f. definierten Abgrenzungen erarbeitet. Im Vorfeld der Erstellung des vorliegenden Nahverkehrsplanwurfs wurden anhand aktueller Einwohner- bzw. Nachfragezahlen sämtliche Korridore hinsichtlich ihrer bisherigen Einstufung erneut überprüft und ggf. Ergänzungen oder Streichungen von Korridoren vorgenommen. Diese Methodik erfasst in der Tat Nachfragesteigerungen, welche durch ein gegenüber dem Status quo verbessertes Angebot eintreten und die genannten Grenzwerte überschreiten könnten, nicht. Es ist allerdings jeder Kommune unbenommen, durch die Bestellung und Finanzierung von Angebotsverdichtungen gemäß der geltenden Regularien selbst in Vorleistung zu gehen, um dann nach einer Etablierungsphase des erweiterten Angebots den Nachweis der dauerhaften Überschreitung der Grenzwerte zu führen. Sofern dies gelingt, steht einer Neuaufnahme des betroffenen Korridors als verlässlicher S-Bahn-Zubringer in den Nahverkehrsplan perspektivisch nichts entgegen.</p>	Keine Übernahme
76	Sindelfingen	<p>Die Aufnahme der vorstehend unter Ziffer 1 beschriebenen Ergänzungen vorausgesetzt, halten wir auch für die "Verlässlichen S-Bahn-Zubringer" die Aufnahme von ergänzenden Liniensteckbriefen grundsätzlich für entbehrlich – die zusätzlichen Anforderungen zur Ausweitung der Bedienungsdichte zu bestimmten Verkehrszeiten könnte aus Sicht der Stadt ebenso durch Anpassung im Bereich verbindlichen Festlegungen zu den Bedienungszeiten und -dichte erreicht werden. Die Stadt hält es vielmehr für dringlich, dass Widerspruchsfreiheit zwischen den Festlegungen in der funktionalen Leistungsbeschreibung und den Festlegungen eventueller Liniensteckbriefe gesichert ist und dass die Anforderungen für die ÖPNV-</p>	<p>Die methodische Vorgehensweise zur Leistungsbeschreibung in den Stadtverkehren der Großen Kreisstädte im Landkreis Böblingen ist auf S.117 des Entwurfs des Nahverkehrsplans hinreichend erläutert, so dass die gewünschte Widerspruchsfreiheit gegeben ist.</p>	Keine Übernahme

		Markt-Teilnehmer klar ablesbar sind. Dies erscheint uns aktuell im Nebeneinander von allgemeinen Anforderungen, der „Funktionalen Leistungsbeschreibung“ und ergänzenden Liniensteckbriefe nur eingeschränkt gewahrt zu sein.		
77	Sindelfingen	<p>Zur Frage konkreter Zielfestlegungen betreffend Angebote außerhalb des Linienbündel 7 tragen wir folgende Belange vor:</p> <p>Wir halten es für erforderlich, dass sich Ihr Haus als gesetzlicher Aufgabenträger für die ÖPNV-Versorgung konkreter um die Stärkung der Verkehrsbedienug in der Relation zwischen der Sindelfinger Innenstadt und dem in Ausbau befindlichen neuen Regionalbahnhof Stuttgart-Vaihingen kümmert, da durch die bevorstehenden Einschränkungen in der Straßeninfrastruktur (beginnender Ausbau der BAB 81) und Schieneninfrastruktur (phasenweise Sperrungen im Bereich des Stammstrecken-Tunnels der S-Bahn-Stuttgart) viele Berufspendler nach ergänzenden Angeboten suchen werden und es gilt, diese im öffentlichen Verkehr zu halten bzw. diese neu zu gewinnen. Insoweit halten wir eine Bedienungsverdichtung im Angebot der ausbrechenden Linie der SSB AG für sinnvoll. Die aktuell eher perspektivisch formulierte, allgemeine Zielsetzung „Verbindungen insbesondere im Zusammenhang mit den Bemühungen um Luftreinhaltung denkbar“ hält die Stadt für zu schwach - sie sollte insoweit konkretisiert und zeitlich in den Betrachtungszeitraum des vorliegenden NVPs vorgezogen werden. Die Signale, die uns aus der Stadtverwaltung der Landeshauptstadt Stuttgart im Zusammenhang mit deren Bemühungen zur Entwicklung des Standorts „Eiermann-Campus“ erreichen legen nahe, dass sich hier in einer solchen Aufgabenstellung ggfs. eine Win-Win-Situation erreichen lässt, die Fahrgästen mit unterschiedlichen Fahrwünschen zu Verbesserungen verhelfen könnte.</p>	<p>Die Verkehrsbedienug der Relation Sindelfingen – Stuttgart-Vaihingen ist im Nahverkehrsplan im Liniensteckbrief der bündelfreien Liniengruppe 84, 91 (S. 186) in Verbindung mit Anlage 4.2b (Basisangebot) definiert. Die dort bisher nicht dargestellte Linie des Bus-Ergänzungsnetzes (Mo-So) zwischen Sindelfingen und Stuttgart-Vaihingen wird ergänzt.</p> <p>Die Entfernung von der Sindelfinger Stadtmitte zum Bahnhof Böblingen beträgt ca. 2,5 km, zum Bahnhof Stuttgart-Vaihingen ca. 10 km. Das Angebot im höherwertigen Zugverkehr am Bahnhof Böblingen wird zudem dauerhaft das am Bahnhof Vaihingen übersteigen. Nach der Kappung der Gäubahn in Stuttgart-Nord sind ab Vaihingen bis auf weiteres Stuttgart-Mitte und der Stuttgarter Hauptbahnhof ohnehin nur mit der S-Bahn zu erreichen. Dem Landkreis erschließt sich der Nutzen einer aufwändigen Verdichtung der Busverbindung von Sindelfingen-Mitte zum Bahnhof Stuttgart-Vaihingen in diesem Zusammenhang daher nicht. Vielmehr gilt es, auch während der bevorstehenden Straßenbaumaßnahmen im Raum Böblingen/Sindelfingen den innerstädtischen Busverkehr verlässlich betreibbar zu halten.</p> <p>Im Rahmen von Überlegungen zur Luftreinhaltung haben das Verkehrsministerium Baden-Württemberg, die Landeshauptstadt Stuttgart, SSB und VVS die Einführung zusätzlicher Schnellbuslinien untersucht. Auch für Sindelfingen war dabei eine verbesserte Anbindung in Richtung Stuttgart-Mitte oder – gemäß Stuttgarter Nahverkehrsentwicklungsplan bevorzugt – in Richtung Stuttgart-Feuerbach in der Diskussion. Im Vordergrund stand da-</p>	Modifizierte Übernahme

		<p>Mit Blick auf das Angebot der Linie 748 „Maichingen – Sindelfingen – Universität Stuttgart (- Doggenburg) regen wir an, dass Ihr Haus als Aufgabenträger konkret das Ziel festlegt, im Zuge der nächsten Vergabeperiode die aktuell im Angebot bestehenden Taktlücken zu schließen (auch im Hinblick auf die allgemein gesteigerte Mindestbedienung von 15 Fahrtenpaaren) und darüber hinaus prüft, ob die (ggfs. auch induzierte) Nachfrage nicht doch eine durchgehende Taktverdichtung in den Verkehrsspitzenzei-</p>	<p>bei eine Entlastung der radialen Schienenverkehre. Als Folge der Corona-Pandemie hat diese Zielsetzung deutlich an Dringlichkeit verloren. Der Landkreis geht deshalb davon aus, dass in naher Zukunft hier keine konkreten Aktivitäten erforderlich sein werden. Auch der Rems-Murr-Kreis hat ein entsprechendes, bereits vertieft geplantes Pilotprojekt zurückgestellt.</p> <p>Mit einer längerfristigen Realisierungsperspektive lässt der Landkreis Böblingen derzeit eine Potenzialstudie für mögliche Verlängerungen der Stadtbahn Stuttgart in den Landkreis hinein durchführen. Insbesondere eine mögliche Ausdehnung des Stadtbahnnetzes von S-Vaihingen nach Sindelfingen bzw. ggf. weiter nach Böblingen scheint nach ersten Erkenntnissen vielversprechend zu sein. Gegenüber einer Busverbindung zum Bahnhof Vaihingen hätte ein Stadtbahnanschluss den Vorteil, dass weitere wichtige Ziele in der Landeshauptstadt Stuttgart umsteigefrei erreicht werden könnten. Die Stadt Sindelfingen wirkt im untersuchungsbegleitenden Arbeitskreis an der Studie mit.</p> <p>Die städtebauliche Entwicklung des Eiermann-Campus am Stuttgarter Stadtrand bietet aus Landkreissicht die Chance, bei einer Stadtbahnanbindung des Quartiers den Streckenast entlang der Autobahn A81 nach Sindelfingen fortzuführen. Daher setzt sich die Verwaltung mit Landratsschreiben vom 25.01.2021 bei der Landeshauptstadt Stuttgart dafür ein, diese Verlängerungsoption bei der aktuellen Bebauungsplanung zu berücksichtigen und eine entsprechende Freihaltetrasse in den Bebauungsplanentwurf aufzunehmen.</p> <p>Die Schließung der derzeit noch vorhandenen Taktlücken wird durch die im Nahverkehrsplan bereits fixierte Erhöhung des Basisangebots zukünftig ermöglicht. Sofern die Stadt Sindelfingen Zubestellungen von Verkehrsleistungen über das definierte Angebot hinaus vornehmen möchte, steht ihr dies frei. Werden diese als verkehrlich sinnvoll beurteilt, wäre seitens des Landkreises Böblingen eine</p>	<p>Bereits berücksichtigt</p>
--	--	--	--	-------------------------------

		ten rechtfertigt. Die grundsätzlichen Überlegungen der Veränderung des Linienwegs über den Bereich des Gymnasiums in den Pfarrwiesen können wir mit Blick auf die wenigen vorhandenen tangential ausgerichteten Angebote gut nachvollziehen – wir halten es aber für erforderlich, dass die genaue Ausgestaltung mit der Stadtverwaltung abgestimmt wird, um Lösungen für Bedienungsnachteile (Wegfall der Bedienung der Landhaussiedlung) zu prüfen und negative Effekte auf die Erlössituation des Stadtbusverkehrs zu vermeiden.	Co-Finanzierung im Rahmen der geltenden kreis-internen Finanzierungsabgrenzungs-Regularien zu prüfen.	
78	Sindelfingen	<p>Die Stadt bedauert, dass sich Ihr Haus in seiner Rolle als Aufgabenträger und Gesellschafter im Verkehrs- und Tarifverbund im Rahmen der NVP-Fortschreibung keine Ziele zur weiteren Fortentwicklung des Tarifangebots setzt. Wir erkennen an, dass die Tarifreform vom April 2019 ein wirklicher Kraftakt der Beteiligten war – es bleibt aber dennoch festzustellen, dass die Vorteilslagen aus dieser Reform sehr ungleich verteilt sind (starke Vorteile für den Binnenverkehr in der Landeshauptstadt bzw. für Fernpendler, die das Verkehrsgebiet der Landeshauptstadt durchqueren, wenig Vorteile für Binnenverkehrsteilnehmer bspw. im Landkreis Böblingen). Für den Verkehr im Landkreis sollten aus Sicht der Stadt weitere Reformen angestrebt werden.</p> <p>Die Stadt hält dabei nachfolgende Ziele für anstrebenswert und regt an, dass sich der Landkreis diese Ziele zu eigen macht:</p> <p>Bei der Tarifzoneneinteilung sollte die S-Bahn-Umstiegs-haltestelle „Renningen“ auf die Tarifzongrenze der Tarifränge 3 und 4 gelegt werden, so dass Fahrten ausgehend von Sindelfingen in Richtung der Landeshauptstadt Stuttgart auf beiden Wegen (via S60 und S1 mit Umstieg am Bhf. Böblingen oder via S60, tlw. mit Umstieg in Renningen) tariflich gleich bewertet würden. Eine solche tarifliche Anpassung würde Impulse setzen, die schon stark ausgelasteten Angebote der S1 in Spitzenzeiten zu vermeiden und zu einem Lastausgleich zwischen den beiden Fahrangeboten beitragen. Zudem würde es das ÖPNV-Angebot aus den nordwestlich an die Landeshauptstadt angrenzenden Bereichen mit Ziel in Richtung der Arbeitsplatzstandorte Böblingen/Sindelfingen attraktiveren. Zu guter Letzt würde es die Anbindung innerhalb des Landkreises in den</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><u>VVS-Tarifzonen:</u> Im Zuge der Tarifzonenreform zum 1. April 2019 hat auch der Landkreis Böblingen profitiert. Waren es bspw. von Sindelfingen nach Stuttgart vorher 4 Zonen (5,30 Euro), sind es heute nur noch 3 Zonen (4,20 Euro). Oder schaut man auf die Relation Bondorf nach Stuttgart, so wurden aus 7 nur noch 5 Zonen. Aber auch innerhalb des Landkreises Böblingen gab es durch die Reduzierung der Anzahl der Tarifzonen (vorher 9 Tarifzonen – jetzt nur noch drei (!) Tarifzonen) spürbare Verbesserungen. Beispiele: Holzgerlingen – Leonberg (vorher 5 Zonen, jetzt nur noch 2 Zonen) oder Herrenberg – Leonberg (vorher 6 Zonen, jetzt nur noch drei Zonen).</p> <p>Die Forderung nach weiteren Fahrpreisreduzierungen durch die Verlegung von Kommunen auf dem Tarifzonenplan und in der Folge weniger erforderlichen Tarifzonen ist nachvollziehbar. Jedoch muss die Gegenfinanzierung einer solchen Maßnahme (z. B. durch Kommunen oder den Landkreis) beachtet werden. Im Rahmen des „Mobilitätspakts Böblingen - Sindelfingen“ ist der VVS bereits aufgefordert worden, zu berechnen, was es kosten würde, zum einen, Renningen auf die Zongrenze 3/4 zu legen (wovon Rutesheim dann profitieren würde) und zum anderen, Böblingen/Sindelfingen auf die Grenze 2/3 zu legen (heute: in Zone 3). Nach Vorliegen entsprechender Ergebnisse wird der VVS entsprechende Diskussionen mit den</p>	Keine Übernahme

		<p>Bereich Altkreises Leonberg tariflich besserstellen, was aus Sicht der Binnenverkehrsgerechtigkeit anzustreben ist.</p> <p>Mit größerem Eingriff in das Tarifzonen-System verbunden stellt sich aus Sicht der Stadt für den Landkreis zudem die Aufgabe auf eine grundsätzliche Abgrenzungsreform hinzuwirken, bei der das gemeinsam funktionsteilig wirkende Mittelzentrum Böblingen/Sindelfingen auch im Tarifzonenring 2 oder auf der Grenze der Tarifzonenringe 2 und 3 zum Liegen kommt. Aktuell ist der Arbeitsstandort Böblingen/Sindelfingen von dem strukturellen Nachteil betroffen, dass es als einziges Mittelzentrum im ersten Ring rund um die Landeshauptstadt im Tarifzonenring 3 statt im Tarifzonenring 2 eingeordnet ist (Ludwigsburg/Kornwestheim, Waiblingen/Fellbach, Esslingen befinden sich alle im Tarifzonenring 2). Auch wenn dies mit dem Umstand begründet wird, dass in Richtung des Mittelzentrums Böblingen/Sindelfingen ein großes Waldgebiet ohne Besiedlung (und folglich ohne ÖPNV-Haltestellen) durchfahren werden muss (abgebildet durch den Tarifzonenring 2), müssen wir feststellen, dass der Abstand von den Zentren der beiden als Mittelzentrum zusammengefassten Städte zum Siedlungsrand der Landeshauptstadt- Bezirke durchaus vergleichbar ist im Verhältnis zu den vorgenannten anderen Mittelzentren. Die Tarifzoneneinordnung bewirkt, dass Arbeitswege aus der Landeshauptstadt in unseren Bereich mit mehr Kosten verbunden sind als im Vergleich zu den anderen Mittelzentren, was sich ggfs. auch auf die Standortwahl ansiedlungswilliger Unternehmen auswirkt und insoweit zu einem nicht gerechtfertigten Standortnachteil gereicht. Mit Blick auf Rolle des Mittelzentrums Böblingen/Sindelfingen innerhalb des Landkreises halten wir es für geboten, dass sich auch Ihr Haus das Ziel gibt, auf eine entsprechende Anpassung der Tarifzonen hinzuwirken.</p>	<p>zu beteiligenden (Finanzierungs-)Partnern anstoßen. Abschließend sei auch darauf hingewiesen, dass das Thema „Preisbildung im Binnenverkehr der Landkreise“ derzeit an die VVS-Gremien adressiert ist.</p>	
79	Sindelfingen	<p>Die Stadt bedauert, dass die Ziele in Bezug auf die Veränderung der Fahrzeug- bzw. Antriebstechnologie sehr unkonkret und in ihren tatsächlichen Auswirkungen wenig einschätzbar bleiben (Stichwort „Umsetzung Clean Vehicle Directive“). Im Abgleich mit den von der Landregie mit Blick auf Klimaschutzfordernisse ausgegebenen Veränderungszielen für den Verkehrssektor (Bis 2030: „Verdoppelung des öffentlich Verkehrs“, „jedes dritte Fahrzeug fährt klimaneutral“) stellt sich schon die Frage, wann</p>	<p>Der Beitrag des öffentlichen Nahverkehrs zu den klimaschädlichen Emissionen im Verkehrsbereich ist bekanntermaßen relativ gering. Öffentliche Mittel wären in anderen Handlungsfeldern des Klimaschutzes mutmaßlich effektiver einzusetzen. Gleichwohl ist sich der Landkreis der Vorbildfunktion öffentlicher Einrichtungen und Angebote bewusst. Gegenwärtig ist allerdings noch unklar, wie die Vorgaben der Clean Vehicle Directive bundes-</p>	Keine Übernahme

		bezogen auf den ÖPNV auch hier konkretere Ziele angegangen werden sollen (Wirksamkeitsraum für die vorliegende Fortschreibung läuft immerhin bis 2025).	<p>weit zu bilanzieren sein werden und welche Spielräume sich hier für den Landkreis ergeben. Die grundsätzlich wünschenswerte und sinnvolle Priorisierung alternativer Fahrzeugantriebe in städtischen Busverkehrsnetzen setzt voraus, dass eine Aufrechnung mit Regionalbuslinien zulässig sein wird. Ggf. wird der NVP noch innerhalb seines Betrachtungszeitraums bezüglich dieser Thematik zu ergänzen sein.</p> <p>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 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> <p>Sofern die Stadt Sindelfingen ihrerseits vorab durch einschneidende verkehrslenkende Maßnahmen einen deutlichen Modal Shift zugunsten des ÖPNV induzieren möchte, ist der Landkreis gerne bereit, ein solches Verkehrskonzept ggf. pilothaft durch einen Kapazitätsausbau im ÖPNV zu flankieren.</p>	
80	Sindelfingen	Die Stadt begrüßt die im Verbundraum stets sehr genau definierten Anforderungen an die Fahrzeugs- und Haltestellenausstattung und sieht in diesen Merkmalen eine wesentliche Stellschraube zur Beeinflussung der Qualität des Verkehrsangebotes. Vor diesem Hintergrund bedauert sie aber auch die aktuell erkennbar bestehenden Spielräume im Vollzug der Regelungen, da sich die Fahrzeuge- und	Bei Nahverkehrsplan handelt es sich um einen Rahmenplan, welcher hinsichtlich der Festlegungen von Standards für die Fahrgastinformation an Haltestellen und in den Fahrzeugen nur grundlegende Festlegungen treffen kann. Auf die entsprechenden Ausführungen in den Kapiteln 6.3.2 und 6.3.3 (S. 101ff.) in Verbindung mit den Tabellen 6-3 und 6-4 des vorliegenden Entwurfs wird	Keine Übernahme

		<p>Haltestellen-Informationsausstattung in der Realität öfters abweichend von den Anforderungen präsentieren – so zumindest unser Eindruck aus der stichprobenartigen Inaugenscheinnahme (bspw. Anzeige und Ansage von Linieninformationen in den Fahrzeugen, Einheitlichkeit der Beschilderung an den Haltestellen und Pflege der Informationen). Wir regen an, dass Ihr Haus gegenüber dem VVS auf ein Instrumentarium zur Vollzugskontrolle drängt, bei dem unabhängig von der betrieblichen Verantwortung und Rechtsform der Vergabe der Zuständigkeit sichergestellt ist, dass die verbundweiten Vorgaben auch durchgehend eingehalten werden.</p> <p>Die Stadt hält - gerade auch in diesen Zeiten - ein starkes und attraktives öffentliches Verkehrsangebot für wesentlich, um den sich abzeichnenden Umbruch in unserer Mobilität hin zu einer stadtverträglichen und klimagerechteren Abwicklung unserer Verkehrsbedürfnisse weiter zu verfolgen. Der NVP Ihres Hauses definiert dafür eine wesentliche Leitlinie, so dass wir trotz aller sich abzeichnenden Schwierigkeiten Sie bestärken, das Erreichte zu sichern und ein vertretbares Wachstum des Angebots zu verfolgen.</p> <p>Hierbei bitten wir um ergänzende Berücksichtigung der von uns als Stadt vorstehend vorgetragenen Belange.</p>	<p>verwiesen. Eine weitere Konkretisierung dieser Vorgaben erfolgt seitens des Aufgabenträgers im jeweiligen Vergabeverfahren sowie während des laufenden Betriebs durch ein entsprechendes Vertragscontrolling. Die Vollzugskontrolle erfolgt durch den Landkreis in Zusammenarbeit mit dem VVS nach der Inbetriebnahme des jeweiligen Linienbündels und wird über den kompletten Genehmigungszeitraum regelmäßig überprüft.</p> <p>Der Landkreis nimmt solche Kontrollen vor. Diese können jedoch nur im Rahmen der verfügbaren Ressourcen und daher stichprobenhaft erfolgen – dies gilt auch für eine ggf. angemahnte Mängelbeseitigung. Gleichwohl sieht der Landkreis keine derart gravierenden Mängel bei der Beförderungsqualität, dass hier eine exklusive Kontrollinstanz geschaffen werden müsste.</p>	
81		Anpassung bzw. Aktualisierung von Anlage 4.1a (Barrierefreiheit der Bushaltestellen) – Stadt Sindelfingen	Die Haltestellenliste der Stadt Sindelfingen wurde, dem Änderungswunsch der Stadt entsprechend, angepasst.	Übernahme
Steinenbronn				
82	Steinenbronn	Aus Sicht der Gemeinde Steinenbronn besteht die Notwendigkeit, aus Gründen des Klimaschutzes und der Luftreinhaltung das ÖPNV-Angebot rasch auszubauen. Das gilt insbesondere für Ausbau der Busverbindungen aus Richtung Steinenbronn/Waldenbuch in Richtung Leinfelden sowie in den Raum Böblingen/Sindelfingen. Dazu ist es erforderlich, in beiden Relationen ein Angebot einzuführen, das dem Standard für „verlässliche S-Bahn-Zubringer“ entspricht. Die Gemeinde Steinenbronn begrüßt ausdrücklich die in diese Richtung zielenden Überlegungen im Nahverkehrsplan sowie die in der Kreistagsdrucksache Nr.	-	Bereits enthalten

		082/2020 dargestellte Überlegung, den Bedienungsstandard für die verlässlichen S-Bahn-Zubringer weiter anzuheben.		
83	Steinenbronn	<p>Gemäß der Beschlussfassung des Gemeinderates bittet die Gemeinde Steinenbronn um Prüfung und Berücksichtigung der folgenden Gesichtspunkte:</p> <p>1. Liniengruppe Leinfelden/Flughafen - Waldenbuch – Tübingen (NVP, Seite 170)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Linien 826, 828, X82, N76 <p>1.1 Gegen die Umbenennung des „Airport-Sprinters“ in die Schnellbuslinie X82 bestehen keine Bedenken. Das Vorhaben, die Bedienungszeiten der Linie auf weitere Tageszeiten und Wochentage auszuweiten, wird unterstützt.</p> <p>1.2 Die Gemeinde Steinenbronn regt an, für die Linie 828 (X82) ebenfalls die Anwendung der Standards für verlässliche S-Bahn-Zubringer zu prüfen. Die Linie hat neben der Anbindung an den S-Bahnhof in Echterdingen auch die Funktion die Anbindung an Flughafen und Messe sowie den dortigen Fernbus-Bahnhof sicherzustellen. Darüber hinaus ist sie in Echterdingen und am Flughafen mit weiteren Buslinien im Filderbereich verknüpft und wird durch den neuen Fernbahnhof am Flughafen weiter an Bedeutung gewinnen.</p> <p>1.3 Die Gemeinde Steinenbronn begrüßt die Einordnung der Linien 826 als verlässlichen S-Bahn-Zubringer und die daraus resultierende Erhöhung des Fahrtenvolumens. Bei Gestaltung des künftigen Fahrplanangebots sind in Leinfelden auch die Anschlüsse von und zur Stadtbahnlinie U5 zu berücksichtigen.</p> <p>1.4 Die Gemeinde Steinenbronn begrüßt den Vorschlag zur Vereinheitlichung der Tickettarife und schlägt vor, den VVS-Tarif anzuwenden. Nach Einschätzung der Gemeinde stammt der überwiegende Teil der Fahrgäste aus dem VVS-Gebiet oder fährt zu Zielen im VVS-Gebiet.</p> <p>1.5 Die Gemeinde Steinenbronn erhält seit Jahren im Herbst regelmäßig Beschwerden über zurückgelassene</p>	<p>-</p> <p>Die Definition eines verlässlichen S-Bahn-Zubringers bezieht sich auf den zum Bus-Hauptnetz gehörenden Korridor. Für Steinenbronn ist dies der Korridor zum S-Bahn-Verknüpfungspunkt Leinfelden. Der Linienast nach Echterdingen sowie zum Flughafen zählt gemäß Anlage 4.2b zum Bus-Ergänzungsnetz, weshalb hierfür kein zusätzlicher verlässlicher S-Bahn-Zubringerkorridor ausgewiesen werden kann.</p> <p>Die Buslinie 826 ist am Bahnhof Leinfelden mit den S-Bahn-Linien S2 und S3 verknüpft. Die S-Bahn (15-Minuten-Takt) hat ein anderes Taktraster wie die Stadtbahn (20-Takt). Daher sind regelmäßige kurze Übergangszeiten L. 826 – U5 nicht realisierbar.</p> <p><u>Tariffbildung:</u> Landkreis und VVS stehen einer Einbeziehung der Liniengruppe Leinfelden/Flughafen - Waldenbuch – Tübingen (Linien 826, 828, X82, N76) in den VVS-Tarif offen gegenüber. Jedoch bedarf es einer vorherigen engen Abstimmung mit dem Verkehrsverbund naldo, der BW-Tarif GmbH und dem Verkehrsministerium. Ein entsprechender Hinweis wird ergänzt.</p> <p>Seit der Umsetzung verschiedener Maßnahmen (u.a. Anpassung der Gefäßgrößen) liegen dem</p>	<p>Bereits enthalten</p> <p>Keine Übernahme</p> <p>Keine Übernahme</p> <p>Übernahme</p> <p>Keine Übernahme</p>

		<p>Fahrgäste im morgendlichen Schüler-/Berufsverkehr Richtung Leinfelden. Betroffen ist vor allem die Haltestelle „Goldacker“ als letzte Haltestelle im Gemeindegebiet.</p> <p>Die Gemeinde bittet um Überprüfung der Kapazitäten und Einsatz eines Verstärkerbusses ab Steinenbronn Kirche, der künftig zumindest im Winterhalbjahr fix eingeplant werden muss.</p>	<p>Landkreis mittlerweile keine Beschwerden über zurückgelassene Fahrgäste mehr vor. Darüber hinaus definiert der Nahverkehrsplan die Zielsetzungen und Rahmenvorgaben für die weitere Entwicklung des ÖPNV-Angebots. Der kurzfristige und befristete Einsatz von Verstärkerbussen kann mit diesem Rechtsinstrument nicht gesteuert werden.</p> <p>Der Landkreis hat im Rahmen des Landesförderprogramms „Verstärkerfahrten im Schülerverkehr“ temporär zusätzliche Kapazitäten geschaffen, wo keine alternativ zumutbaren Verbindungen vorhanden waren, unter anderem auch auf der Linie 760. Der Landkreis wird auch zukünftig die Kapazitäten überprüfen und den Einsatz von Verstärkerbussen prüfen.</p>	
84	Steinenbronn	<p>2. Liniengruppe (Sindelfingen-) Böblingen – Schönaich – Weil im Schönbuch / Waldenbuch (-Neuenhaus) (NVP, Seite 162)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Linien 760, 761, N74 <p>2.1 Die Gemeindeverwaltung begrüßt die Überlegungen, auf der Buslinie 760 zusätzliche Fahrten in Richtung Steinenbronn – Waldenbuch anzubieten. Gemäß der Darstellung auf Seite 96/97 des Entwurfs zum Nahverkehrsplan ist derzeit allerdings nur der Teilabschnitt Böblingen-Schönaich als verlässlicher S-Bahn-Zubringer eingeordnet. Die Gemeinde Steinenbronn verfolgt das Ziel, die Busverbindung in den Raum Böblingen/Sindelfingen deutlich zu verbessern, und bittet deshalb darum, die gesamte Linie 760 im Abschnitt Böblingen – Steinenbronn – Waldenbuch als verlässlichen SBahn-Zubringer einzuordnen. Aus Sicht der Gemeinde stellt die Buslinie einen wichtigen S-Bahn-zubringer zur S 1 Richtung Böblingen Hulb - Herrenberg sowie zur S 60 Richtung Sindelfingen – Leonberg dar.</p> <p>2.2 Zumindest sollte die Buslinie 760 in einem ersten Schritt von Montag bis Freitag zwischen 6 und 20 Uhr durchgehend in einem 30-Minuten-Takt und im Übrigen stündlich verkehren, analog zur Schönbuchbahn zwischen Dettenhausen und Böblingen. Einer Verlängerung der Buslinie ab Waldenbuch in Richtung Nürtingen steht die Ge-</p>	<p>Die Definition eines verlässlichen S-Bahn-Zubringers bezieht sich auf den zum Bus-Hauptnetz gehörenden Korridor. Für Steinnbronn ist dies der Korridor zum S-Bahn-Verknüpfungspunkt Leinfelden. Die Linie 760 zählt im Abschnitt Waldenbuch – Steinenbronn – Schönaich gemäß Anlage 4.2b zum Bus-Ergänzungsnetz, weshalb hierfür kein zusätzlicher verlässlicher S-Bahn-Zubringerkorridor ausgewiesen werden kann.</p> <p>Die Wünsche der Gemeinde Steinenbronn übersteigen das kreiseinheitlich definierte Verkehrsangebot und werden zur Kenntnis genommen. Sofern die Gemeinde Steinenbronn Zubestellungen von Verkehrsleistungen über das definierte Angebot hinaus vornehmen möchte, steht ihr dies frei. Werden diese als verkehrlich sinnvoll beurteilt, wäre</p>	<p>Keine Übernahme</p> <p>Keine Übernahme</p>

		meinde aufgeschlossen gegenüber. Darüber hinaus besteht aus Sicht der Gemeinde Steinenbronn weiterer Untersuchungsbedarf, den wir nachfolgend darstellen.	seitens des Landkreises Böblingen eine Co-Finanzierung im Rahmen der geltenden kreisinternen Finanzierungsabgrenzungs-Regularien zu prüfen.	
85	Steinenbronn	<p>2.3 Der Raum Böblingen/Sindelfingen ist für die Bürgerinnen und Bürger der Gemeinde Steinenbronn ein bedeutendes Fahrziel. Nicht nur, weil sich dort viele Arbeitsplätze befinden, sondern auch weil es sich um einen bedeutenden Schulstandort handelt und sich dort attraktive Einkaufsmöglichkeiten (z.B. Breuningerland) oder wichtige Einrichtungen (z.B. Krankenhäuser) befinden.</p> <p>Mit dem PKW lassen sich viele dieser Fahrziele von Tür zu Tür in ca. 20 Minuten erreichen. Bei der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel zeigt sich jedoch, dass der Zeitbedarf von Tür zu Tür vielfach nicht ansatzweise konkurrenzfähig zur Fahrt mit dem PKW ist. Er ist häufig zwei- bis dreimal so groß. In Einzelfällen sogar noch größer.</p> <p>Im Extremfall empfiehlt die Fahrplanauskunft sogar Fahrten über Leinfelden und Rohr mit zwei- bis dreimaligem Umsteigen. Hintergrund ist, dass die Buslinie 760 ab Steinenbronn/Waldenbuch zeitweise nur im 60- bzw. 120-Minutentakt verkehrt.</p> <p>Außerdem sind bedeutende Ziele nur durch Umsteigen erreichbar (z.B. Hulb, Teile des Flugfelds, Krankenhäuser, Gottlieb-Daimler-Schule). Hinzukommt die zeitaufwändige Linienführung in Schönaich.</p> <p>Aus diesem Grund regt die Gemeinde Steinenbronn an, die Verkehrsanbindung aus Richtung Steinenbronn (und Waldenbuch) in Richtung Böblingen und Sindelfingen sehr grundsätzlich zu untersuchen. Dabei sind aus Sicht der Gemeinde Steinenbronn folgende Aspekte mit zu berücksichtigen:</p> <p>a) Die Buslinie 760 bedient in Steinenbronn derzeit nur die Haltestelle Kirche. Die Wohnbebauung im nördlichen Gemeindegebiet liegt deutlich außerhalb des Einzugsbereichs dieser Haltestelle, sodass für Fahrgäste in den Raum Böblingen/Sindelfingen lange Fußwege entstehen. Es ist zu</p>	<p>Die vorliegenden Strukturdaten weisen für Steinenbronn sowohl für den Berufspendler- aus auch für den Schülerverkehr eindeutig eine Ausrichtung Richtung Leinfelden-Echterdingen – Stuttgart auf, weshalb die Anbindung Steinenbronns an das Bus-Hauptnetz kreisüberschreitend auf den S-Bahn-Verknüpfungspunkt Leinfelden ausgerichtet ist.</p> <p>Dieser Hinweis suggeriert, dass das ÖPNV-Angebot gegenüber dem IV deutlich längere Fahrzeiten aufweist. Dies trifft jedoch nicht zu. Die Fahrzeit zwischen Steinebronn und Böblingen beträgt 29 Minuten in der einen und 23 Minuten in der anderen Richtung. Gerade im Raum Böblingen/Sindelfingen sind die Fahrzeiten im Straßennetz extrem tagszeitabhängig. Zur Sicherstellung von Anschlussverbindungen ist es daher im Zulauf auf Böblingen erforderlich, dass der ÖV entsprechende Fahrzeitpuffer in den Fahrplänen berücksichtigen muss. Hierbei steht die Verlässlichkeit einer solchen Verbindung über dem Ziel einer möglichst kurzen Fahrzeit.</p> <p>Alle genannten Ziele im Raum Böblingen/Sindelfingen lassen sich von Stenenbronn mit maximal einem Umstieg regelmäßig erreichen.</p> <p>Ansätze zur möglichen Überarbeitung der Verkehrsanbindung sind bereits unter Hinweise im Liniensteckbrief der Liniengruppe 760, 761, N74 enthalten.</p> <p>Der Wunsch zur Erschließung des nördlichen Gemeindegebiets steht im Widerspruch zum gleichzeitig geäußerten Wunsch nach einer Beschleunigung dieser Buslinie. Hierbei ist ferner zu beden-</p>	<p>Bereits enthalten</p> <p>Keine Übernahme</p>

		<p>prüfen, ob künftig eine Haltestelle im nördlichen Gemeindegebiet in den Linienweg der Buslinie 760 integriert werden kann. Alternativ könnte dort auch eine neu einzurichtende Schnellbuslinie aus dem Raum Böblingen/Sindelfingen enden.</p> <p>b) Die Fahrzeit in Richtung Böblingen ist durch die Mitbedienung einer Vielzahl von Haltestellen in Schönaich heute kaum konkurrenzfähig zum PKW. Hinzukommt, dass dort längere Tempo-30-Zonen durchfahren werden müssen. Die Verkehrssituation in Böblingen ist stauanfällig. Die Gemeinde Steinenbronn regt deshalb an, die Einführung einer eigenständigen Schnell-Buslinie aus dem Raum Böblingen/Sindelfingen nach Steinenbronn/Waldenbuch zu prüfen, die in Schönaich nur wenige Haltestellen bedient. Diese Fragestellung sollte insbesondere im Zusammenhang mit dem unter Buchstabe a) genannten Gesichtspunkt sowie der im Nahverkehrsplan erwähnten Verlängerungsoption in Richtung Nürtingen untersucht werden.</p> <p>c) In diesem Zusammenhang regt die Gemeinde Steinenbronn auch an, ab Schönaich eine Linienführung über die K 1057 in Richtung Goldberg – Sindelfingen ZOB zu untersuchen. Gerade in Richtung Sindelfingen treten durch den in der Regel zusätzlichen Umsteigezwang in Böblingen oder Schönaich besonders unattraktive Reisezeiten im Vergleich zum PKW auf. Die Gemeinde regt an, auch eine Verlängerung der Buslinie 708 ab Goldberg in Richtung Waldenbuch/Steinenbronn in Betracht zu ziehen. Diese Variante hätte den Vorteil, dass die Linie auf dem Abschnitt Sindelfingen ZOB – Goldberg bereits existiert und so eine durchgängige und schnelle Direktverbindung Richtung Sindelfingen geschaffen werden könnte. Alternativ regt die Gemeinde Steinenbronn an eine Schnellbusverbindung/-linie von Waldenbuch über Steinenbronn nach Sindelfingen zu prüfen.</p> <p>d) Im Rahmen der Neukonzeption sollen die Fahrpläne auch möglichst gut auf die Schulzeiten der relevanten Schulen abgestimmt werden. Insbesondere auf die Gottlieb-Daimler-Schule in Sindelfingen, die kaufmännischen Schulen in Böblingen sowie die Realschule in Schönaich. Beispielsweise erreichen die Realschüler in Schönaich</p>	<p>ken, dass eine Linienwegsänderung zu einer Fahrzeitverlängerung für Fahrgäste in und aus Richtung Waldenbuch führen würde.</p> <p>Eine Beschleunigung der Buslinie 760 zwischen Steinenbronn und Böblingen ist maßgeblich von deren Feinerschließungsaufgaben innerhalb Schönaichs abhängig. Sofern hierzu ein Konsens mit der Gemeinde Schönaich erzielt werden kann – Voraussetzung ist, dass der Fahrgastnutzen (höheres Fahrgastpotential bzw. Fahrzeitverkürzung) voraussichtliche mögliche Nachteile in Schönaich überwiegt – ist eine Beschleunigung der Linie 760 verkehrlich sinnvoll und anzustreben. Ein entsprechender Prüfauftrag wird im Liniensteckbrief ergänzt. Der Umwandlung der Linie 760 in eine Schnellbuslinie stehen die in Anlage 4.3 definierten Kriterien entgegen, welche im konkreten Fall nicht vollständig erfüllt sind.</p> <p>Das in den genannten Relationen vorhandene Fahrgastpotential rechtfertigt keine Maßnahmen, welche Sprungkosten für den Einsatz zusätzlicher Fahrzeuge auslösen. Dies wäre bei allen genannten Vorschlägen jedoch der Fall. Darüber hinaus wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass zu den Hauptverkehrszeiten nachfrageorientiert bereits heute schon durchgehende Fahrten von und nach Sindelfingen angeboten werden und zu den übrigen Zeiten attraktive Umsteigeverbindungen bestehen.</p> <p>Die Busfahrpläne im Landkreis werden grundsätzlich in enger Abstimmung mit den Schulen konzipiert. Um mehrere Schularten effizient und effektiv in ein Linienkonzept einzubinden, wäre es aber verschiedentlich sinnvoll, die Schulstundenzeiten der verschiedenen Schulen an die Abfahrtszeiten der Buslinien anzupassen. Muss man umgekehrt</p>	<p>Modifizierte Übernahme</p> <p>Keine Übernahme</p> <p>Keine Übernahme</p>
--	--	--	--	---

		nach Ende des Nachmittagsunterrichts derzeit die Busse in Richtung Steinenbronn knapp nicht.	vorgehen (Anpassung der Busabfahrtszeiten an die oft gleichen Schulzeiten), entsteht meist ein sehr hoher Bedarf an gleichzeitig einzusetzenden Fahrzeugen.	
86	Steinenbronn	3. Nachtbus Steinenbronn – Leinfelden – Oberaichen (N76) Die Nachtbusverbindung soll zusätzlich zum Wochenende (Freitag auf Samstag, Samstag auf Sonntag) auf andere Wochentage ausgedehnt werden.	Derzeit wird für eine Ausweitung des Nachtbusangebots kein ausreichendes Fahrgastpotenzial gesehen.	Keine Übernahme
87	Steinenbronn	4. Haltestellen-Infrastruktur / Ausbauzustand barrierefreie Haltestellen a) Die Empfehlung, eine zusätzliche Haltestelle für die Buslinie 828 (X82) auf der Landstraße L 1208 auf Höhe der Einmündung Tübinger Straße einzurichten (NVP, Seite 89) wird begrüßt. Die Gemeinde verfolgt dieses Ziel bereits seit Jahren und ist mit dem zuständigen Straßenbaulastträger in Kontakt. In der Vergangenheit befand sich in der Tübinger Straße (Abzweigung zum Weiler- Weg//Alte Friedhofshalle) eine Bushaltestelle für die Bürgerschaft im südlichen Teil der Gemeinde Steinenbronn. Dazu bitten wir Sie dringend, dort eine Bushaltestelle im Nahverkehrsplan des Landkreises Böblingen einzuplanen. b) Die Gemeinde Steinenbronn verfolgt weiterhin das Ziel im Bereich Goldäcker eine Bushaltestelle zu realisieren. Der entsprechende Schriftverkehr mit dem zugrundeliegenden Sachverhalt liegt dem ÖPNV-Amt bereits vor. c) Die Angaben hinsichtlich des barrierefreien Ausbauzustandes der Haltestellen können wie in Anlage 4.1 a und 4.1 b der Entwurfsfassung der 3. Fortschreibung des Nahverkehrsplans übernommen werden. Aktuell werden seitens der Gemeinde Angebote für Ingenieurleistungen eingeholt. Ziel ist es die Vergabe der Planungsleistungen für den barrierefreien Ausbau der Bushaltestellen in der Gemeinderatssitzung am 15.12.2020 zu behandeln.	- Die Einrichtung einer Haltestelle im Zuge der Tübinger Straße macht nur dann Sinn, wenn dort auch eine Buslinie entlangführt, was aktuell nicht der Fall ist. Zu dem in diesem Bereich vorhandenen Erschließungsdefizit enthält Tabelle 5-1 bereits den vorgenannten Lösungsvorschlag. Aus Sicht des ÖPNV ist mit Blick auf die Fahrplanstabilität und die Nähe zu Bebauungsschwerpunkten die derzeitige Situation einer Straßenrandhaltestelle als optimale Lösung beizubehalten. Der Landkreis dankt für das Engagement und die Hinweise der Gemeinde, was den barrierefreien Ausbau der Bushaltestellen angeht.	Bereits enthalten Keine Übernahme Keine Übernahme Bereits enthalten
88	Steinenbronn	5. Online-Beteiligungsverfahren Darüber hinaus begrüßen wir die Möglichkeit der Bürgerbeteiligung über die neu eingerichtete Online-Plattform des Landkreises. Gerne unterstützen wir dieses Angebot, in	Die im Rahmen der Bürgerbeteiligung eingegangenen Anregungen wurden vom Landkreis gesichtet	Keine Übernahme

		dem wir es über die uns zur Verfügung stehenden Möglichkeiten auch gegenüber unserer Bürgerschaft kommunizieren. Wir würden uns freuen, wenn Sie uns die dort eingehenden Rückmeldungen zu den Belangen der Steinenbronner Bürgerschaft übersenden könnten.	und die Steinenbronn zuordenbaren Rückmeldungen an die Gemeindeverwaltung übermittelt.	
Waldenbuch				
89	Waldenbuch	Der Umwidmung des „Airport-Sprinters“ in die Schnellbuslinie X82 wird zugestimmt. Der Hinweis, die Linie auf weitere Tageszeiten und Wochentage auszuweiten, wird unterstützt. Die Stadt Waldenbuch regt in diesem Zusammenhang an für diese Linie ebenfalls die Standards für verlässliche S-Bahn-Zubringer anzuwenden. Neben der Anbindung an den S-Bahnhof in Echterdingen hat diese Linie besondere Bedeutung aufgrund der Anbindung an den Flughafen/Messe sowie den dortigen Fernbus-Bahnhof.	Die Definition eines verlässlichen S-Bahn-Zubringers bezieht sich auf den zum Bus-Hauptnetz gehörenden Korridor. Für Waldenbuch ist dies der Korridor zum S-Bahn-Verknüpfungspunkt Leinfelden. Der Linienast nach Echterdingen sowie zum Flughafen zählt gemäß Anlage 4.2b zum Bus-Ergänzungsnetz, weshalb hierfür kein zusätzlicher verlässlicher S-Bahn-Zubringerkorridor ausgewiesen werden kann.	Keine Übernahme
90	Waldenbuch	Die Stadt Waldenbuch begrüßt die Einordnung der Linien 826 und 760 als verlässliche S-Bahn-Zubringer und die daraus resultierende Erhöhung des Fahrtenvolumens. Der Vorschlag der Landkreisverwaltung, die verlässlichen S-Bahn-Zubringer über die Mindestvorgabe des heutigen ÖPNV-Pakts hinaus während der Hauptverkehrszeiten montags bis Freitag (6:00-8:30 Uhr und 16:00-19:30 Uhr) auf einen 15-Minuten-Takt zu verdichten, wird ebenfalls dringend befürwortet und verbessert die Anbindung der Bürgerinnen und Bürger aus Waldenbuch an die S-Bahnen in Leinfelden und Böblingen ganz erheblich.	-	Bereits enthalten
91	Waldenbuch	Die Erweiterung dieses Standards auf der Linie 760 soll nicht nur für den Teilabschnitt Böblingen-Schönaich gelten, sondern durch Ausweitung des Fahrplanangebots auch den Bürgerinnen und Bürgern in Waldenbuch/ Steinenbronn auch eine verbesserte Verbindung nach Böblingen schaffen.	Die Definition eines verlässlichen S-Bahn-Zubringers bezieht sich auf den zum Bus-Hauptnetz gehörenden Korridor. Für Waldenbuch ist dies der Korridor zum S-Bahn-Verknüpfungspunkt Leinfelden. Die Linie 760 zählt im Abschnitt Waldenbuch – Schönaich gemäß Anlage 4.2b zum Bus-Ergänzungsnetz, weshalb hierfür kein zusätzlicher verlässlicher S-Bahn-Zubringerkorridor ausgewiesen werden kann.	Keine Übernahme
92	Waldenbuch	Die Linie 815 schließt die lang bearbeitete Lücke zwischen Waldenbuch und Filderstadt und stellt eine wichtige Verbindung zwischen den Landkreisen Böblingen und Esslingen	Eine Verlängerung der Linie 815 von Waldenbuch nach Dettenhausen würde Sprungkosten durch den Einsatz eines weiteren Fahrzeugs auslösen,	Modifizierte Übernahme

		<p>dar. Die Stadt Waldenbuch beantragt baldmöglichst die Aufnahme der Linie als Ergänzungsverbindung in den Nahverkehrsplan.</p> <p>Da die Linie 815 nun entgegen der ursprünglich angedachten Konzeption lediglich den Abschnitt Waldenbuch - Filderstadt-Bernhausen bedient, beantragt die Stadt Waldenbuch die Prüfung, ob eine Verlängerung der Linie nach Dettenhausen-Bahnhof zur Anbindung an die Schönbuchbahn mit Einrichtung einer Bushaltestelle im Gewerbegebiet Bonholz denkbar wäre. Damit würde auch das Versorgungsdefizit in diesem Bereich behoben.</p>	<p>ohne einen signifikanten verkehrlichen Zusatznutzen zu generieren, da durch die Busse der Liniengruppe 826, 828, X82 in Waldenbuch bereits heute schon attraktive Anschlüsse von und nach Dettenhausen angeboten werden. Eine Weiterführung der Linie 815 über die heutige Endhaltestelle Waldenbuch Postamt hinaus in das Gewerbegebiet Bonholz erscheint allerdings prüfenswert, sofern dies ohne zusätzlichen Fahrzeugeinsatz und Qualitätseinbußen bei der Pünktlichkeit dieser Linie möglich ist. Aus diesem Grund soll im Liniensteckbrief der Linie 815 folgender Hinweis ergänzt werden:</p> <p><u>„Es ist zu prüfen, ob die Linie 815 über ihren derzeitigen Endpunkt Waldenbuch Postamt hinaus in das Gewerbegebiet Bonholz verlängert werden kann.“</u></p>	
93	Waldenbuch	<p>Der Vorschlag zur Vereinheitlichung der Tickettarife (entweder VVS-Tarif, naldo-Tarif oder BW-Tarif) wird begrüßt. Da ein erheblicher Teil der Fahrgäste aus dem VVS-Gebiet stammt und die Kunden mit den Strukturangeboten vertraut sind, schlägt die Stadt Waldenbuch vor, die VVS-Tarif-Systematik anzuwenden bzw. konsequent weiterzuentwickeln.</p>	<p>Der Landkreis und VVS stehen einer Einbeziehung der Liniengruppe Leinfelden/Flughafen - Waldenbuch – Tübingen (Linien 826, 828, X82, N76) in den VVS-Tarif offen gegenüber. Jedoch bedarf es einer vorherigen engen Abstimmung mit dem Verkehrsverbund naldo, der BW-Tarif GmbH und dem Verkehrsministerium. Ein entsprechender Hinweis wird ergänzt.</p> <p>Die VVS-Tarif-Systematik wird auf jeden Fall weiterhin im Gemarkungsgebiet der Stadt Waldenbuch angewendet und konsequent weiterentwickelt.</p>	Bereits enthalten
94	Waldenbuch	<p>Entsprechend den Untersuchungen des Nahverkehrsplans besteht im Ortsteil Glashütte ein signifikantes Versorgungsdefizit. Versorgungsdefizite müssen geschlossen werden. Für diese Größenordnung von betroffenen Einwohnern sieht das Basisangebot 15 Fahrten werktags, 8 Fahrten samstags und 6 Fahrten sonntags vor. Die Anbindung des Ortsteils über die Buslinie 826 (statt wie bisher gesplittet über die 760 und 826) ist unter Berücksichtigung des Schüler- und Berufspendlerverkehrs Richtung Leinfelden und in Hinblick auf Kontinuität und Nutzerkomfort sinnvoll.</p>	(Siehe NVP BB, S. 170)	Bereits enthalten

95	Waldenbuch	<p>Die Linie 760 ist aufgrund der Fahrzeit (39 Minuten) für Fahrgäste aus Waldenbuch, die nach Böblingen müssen, unattraktiv. Die Stadt Waldenbuch bittet daher um Prüfung, inwieweit durch Änderung der Route bzw. Wegfall von Haltestellen eine attraktivere Verbindung (Reduzierung der Fahrzeit auf unter 30 Minuten) zwischen Waldenbuch und Böblingen erreicht werden kann. Hierzu gibt es erste Überlegungen auch in der Nachbarkommune Steinenbronn. Ihrerseits sollten auch die Belange aus Schönaich koordiniert und in ein Lösungsmodell eingebunden werden.</p> <p>Eine Verlängerung der Linie 760 in Richtung Aichtal wird in diesem Zusammenhang ausdrücklich befürwortet und unterstützt.</p> <p>Die Stadt Waldenbuch bittet um Prüfung, ob die Linie 760 ähnlich der Systematik der Linie 828/X82 als Schnellbuslinie eingeführt werden kann. Eine denkbare Möglichkeit, um auch eine Verbindung Richtung Aichtal zu schaffen wäre die Einführung einer „AichtalLinie“, eine Kombination aus der Linie 167 und 760, die dann von Nürtingen über Aichtal und Waldenbuch nach Böblingen führen könnte.</p>	<p>Eine Beschleunigung der Buslinie 760 zwischen Waldenbuch und Böblingen ist maßgeblich von deren Erschließungsaufgaben innerhalb der Kommunen Waldenbuch und Schönaich abhängig. 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:</p> <p><u>„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.“</u></p> <p>Der Umwandlung der Linie 760 in eine Schnellbuslinie stehen die in Anlage 4.3 definierten Kriterien entgegen, welche im konkreten Fall nicht vollständig erfüllt sind.</p>	<p>Übernahme</p> <p>Bereits enthalten</p> <p>Keine Übernahme</p>
96	Waldenbuch	<p>Weitere Versorgungsdefizite bestehen im Bereich Weilerberg, Hintere Weinberge/Charlottenweg. Die Stadt Waldenbuch begrüßt, dass der Nahverkehrsplan den Bürgerbus als sinnvolle Ergänzung im innerörtlichen Nahverkehrsbereich anerkennt. Da durch den Bürgerbus innerörtliche Versorgungsdefizite geschlossen werden, bittet die Stadt Waldenbuch um Prüfung, inwieweit eine Förderung des Angebots (z.B. durch weitere On-Demand-Angebote) durch den Landkreis hier denkbar wäre. Wir freuen uns, dass in der APP-Angebotsstruktur auch der Bürgerbus mit seinem Angebot bereits aufgenommen ist und somit komfortabel auch Gästen und Besuchern unserer Stadt offensteht.</p>	<p>Kleinere Überschreitungen der Richtwerte an den Siedlungsändern treten bei einigen Kommunen auf. Im Vergleich zum Ortsteil Glashütte sind in den angesprochenen Bereichen deutlich weniger Einwohner betroffen, so dass vordringlich das Defizit im Ortsteil Glashütte beseitigt werden sollte.</p> <p>Der Landkreis teilt aber die Einschätzung der Stadt Waldenbuch, dass zur mittelfristig besseren Anbindung solcher Randlagen nur On-Demand-Angebote eine sinnvolle Lösung darstellen können. Dabei gilt es jedoch, nicht nur die innergemeindlichen Verkehrsbedürfnisse, sondern auch die Zu- und Abbringerfunktion zu den überörtlichen Linien im Auge zu behalten. In Waldenbuch wären das Übergänge zu und von Busverkehren, die im Stadtgebiet über mehrere Zugangsstellen verfügen. Eine</p>	<p>Keine Übernahme</p>

			solche Konstellation wird nur bei einer sehr weitgehenden verkehrlichen und tariflichen Verbundintegration der bedarfsgesteuerten Angebote hinreichend Akzeptanz finden. Hier ist die Entwicklung geeigneter Organisations- und Tarifmodelle auf VVS-Ebene aber noch nicht abgeschlossen. Der Landkreis wird die Thematik zusammen mit dem VVS vsl. nach Abschluss der Arbeiten NVP vertieft aufgreifen.	
97	Waldenbuch	<p>Die Bushaltestelle Waldenbuch Lerchenweg ist mittlerweile vollständig barrierefrei ausgebaut. Hochbord, Bodenindikatoren, Manövrierfläche und stufenloser Zugang sind vorhanden.</p> <p>Der Ausbau der Bushaltestelle Stadion ist für 2021 geplant.</p> <p>Folgende Bushaltestellen sind lediglich eine Doppelnennung und können daher in der Übersicht gestrichen werden: Waldenbuch Glashütte, Pos. 4; Waldenbuch Hallenbad, Pos. 5; Waldenbuch Hasenhof, Pos. 5; Waldenbuch Liebenau, Pos. 5</p> <p>Für den Ausbau der Bushaltestellen Liebenau und Hasenhof sind die jeweiligen Straßenbaulastträger zuständig. Die Stadt Waldenbuch begrüßt hier einen zeitnahen Ausbau, da insbesondere die Haltestelle Liebenau stark frequentiert ist.</p>	<p>Die Liste zum barrierefreien Ausbau der Bushaltestellen in Waldenbuch wurde in Anlage 4.1a, dem Hinweis der Stadt Waldenbuch entsprechend, aktualisiert.</p> <p>Die Barrierefreiheit der Haltestellen Liebenau und Hasenhof wird jeweils im Zuge einer Straßensanierung hergestellt. Der Umbau kann jedoch erst nach dem 01.01.2022 erfolgen. Die dazugehörige Benennung und Begründung einer Ausnahme nach §8 Abs.3 PBefG kann Anlage 4.1a i.V.m. Anlage 4.1b entnommen werden.</p>	<p>Übernahme</p> <p>Bereits enthalten</p>
98	Waldenbuch	<p>Der VVS wird gebeten auch in Zeiten moderner Technik (APP, Internet) vor Ort im Stadtkern oder auf dem Kalkofen in den örtlichen Fachgeschäften die Möglichkeit zu prüfen - bei entsprechendem Interesse - jeweils eine Fahrkartenverkaufsstelle auch zur Beratung bei Fragen einzurichten.</p>	<p>Die Zuständigkeit für den Vertrieb von Fahrausweisen liegt im VVS bei den Verkehrsunternehmen. Im Busverkehr beinhaltet dies unverändert den Verkauf von Fahrausweisen durch das Fahrpersonal. Neben den elektronischen Informationsmedien stehen für Tarifauskünfte zudem telefonische Kontaktangebote (z. B. die VVS-Kundenberatung) zur Verfügung.</p> <p>Die Rahmenvorgaben für die Erstellung des Verkehrsangebots (siehe Kapitel 6.3), die in Abstimmung aller Verbundlandkreise entstanden sind, sehen daher keine örtlichen Fahrkartenverkaufsstellen vor. Aufgrund der Einheitlichkeit der verbundweiten Regelungen wird davon abgesehen, die</p>	Keine Übernahme

			<p>Rahmenvorgaben für einen einzelnen Landkreis oder einzelne Kommunen anzupassen. Darüber hinaus ist die Ausweisung konkreter Verkaufsstellen kein gesetzlich vorgegebener Bestandteil des Nahverkehrsplans.</p> <p>Den Verkehrsunternehmen bleibt es aber unbenommen, zur Ergänzung der Standard-Vertriebswege auch lokale Verkaufsstellen zu unterstützen. Der Landkreis Böblingen empfiehlt der Stadt Waldenbuch deshalb, wegen der Einrichtung einer Verkaufsstelle direkt auf die Verkehrsunternehmen zuzugehen.</p>	
99	Waldenbuch	<p>In der Gemeinderatssitzung am 29.09.2020 wurde in der Bürgerfragestunde die Stadtverwaltung über denkbare Lösungsansätze zu den aktuell bereits überfüllten Bussen zu den weiterführenden Schulen in Leinfelden-Echterdingen befragt. In Ihrer Zuständigkeit darf ich Sie bitten, sich über die aktuelle Ist-Situation einen Überblick zu verschaffen und zu prüfen, ob mit den zusätzlichen Finanzmitteln des Landes, die von Verkehrsminister Winfried Hermann in Aussicht gestellt wurden, in den kommenden Monaten sich eine Verbesserung zur Sicherheit und der Gesundheit der Schülerinnen und Schüler realisieren lässt.</p>	<p>Der Nahverkehrsplan definiert die Zielsetzungen und Rahmenvorgaben für die weitere Entwicklung des ÖPNV-Angebots. Der kurzfristige und befristete Einsatz von Verstärkerbussen kann mit diesem Rechtsinstrument nicht gesteuert werden. Anlässlich der Corona Pandemie, hat der Landkreis das Landesförderprogramm „Verstärkerfahrten im Schülerverkehr“ genutzt, um dort zusätzliche Kapazitäten zuschaffen, wo keine alternativ zumutbaren Verbindungen vorhanden waren, unter anderem auch auf den Linien 826 und 826A.</p>	Keine Übernahme
Weil der Stadt				
100	Weil der Stadt	<p>Der Technische Ausschuss und der Gemeinderat der Stadt Weil der Stadt nehmen die Fortschreibung zustimmend zur Kenntnis.</p>	-	Bereits enthalten
101	Weil der Stadt	<p>Gemäß den Hinweisen zur Linie 670 - Weil der Stadt - Dätzingen - Calw soll nach aktuellem Planungsstand die Linie mit Inbetriebnahme der Hermann-Hesse-Bahn eingestellt werden. Die Fahrten zwischen Dätzingen und Weil der Stadt sind anschließend in die Linie 766 zu integrieren. Der Stadt Weil der Stadt ist es hierbei besonders wichtig, dass die Integration in die Linie 766 zu keinem Qualitäts- und Angebotsverlust führen. Dies bedeutet, dass auch nach Inbetriebnahme der Hermann-Hesse-Bahn mindestens die gleiche Taktung der Linie 670 von der Linie 766 übernommen wird.</p>	<p>Mit der geplanten künftigen Integration der Fahrten der Buslinie 670 in die Linie 766 ist keine Angebotsreduzierung vorgesehen.</p>	Keine Übernahme (notwendig)

102	Weil der Stadt	In den Hinweisen zur Linie 663, 666 - Weil der Stadt - Hausen - Pforzheim ist die neue Haltestelle „Borsigstraße“ aufgeführt. Die Stadt Weil der Stadt befürwortet eine zügige Einrichtung dieser Haltestelle, da mit dieser Haltestelle ein ganzes Gewerbegebiet erschlossen werden kann.	Auch der Landkreis und der VVS befürworten die Schaffung dieser Haltestelle. Die Böblinger Straße, in deren Verlauf die Haltestelle eingerichtet werden könnte, ist eine kommunale Straße. Die Stadt Weil der Stadt kann die Einrichtung also kurzfristig in eigener Verantwortung veranlassen.	Bereits enthalten
103	Weil der Stadt	Beim barrierefreien Ausbau der Haltestellen sind die Vorplanungen einschließlich der Priorisierung abgeschlossen und der Antrag auf Förderung durch GVFG-Mittel ist gestellt. Sobald hier beschieden wird, werden die Planungen weiter geführt und der Umbau schrittweise umgesetzt.	-	Bereits enthalten
Weil im Schönbuch				
104	Weil im Schönbuch	Die Gemeinde bittet bei der Linie 761 um Umsetzung der im Hinweis auf S. 162 dargestellten alternierenden Taktverdichtung Linien 761/760. Diese Taktverdichtung im alternierenden Verfahren würde vielen Bürgerinnen und Bürgern (Schönaich, Waldenbuch, Neuweiler, Breitenstein und Weil im Schönbuch) eine bessere ÖPNV-Anbindung anbieten. Dies ist in Anbetracht der Taktverdichtung der S-Bahnen sehr sinnvoll.	„Durch die ausgeweiteten Standards für verlässliche S-Bahn-Zubringer (15-Min.-Takt in der HVZ sowie 30-Min.-Takt samstags) würde es künftig deutlich mehr Fahrten geben, die nur auf dem Teilabschnitt Böblingen – Schönaich verlaufen. Eine Verlängerung dieser Fahrten wird angestrebt. Eine Option wäre, diese Fahrten alternierend weiter nach Weil i.S. und Waldenbuch verkehren zu lassen, so dass sich auch in diesen Bereichen Taktverbesserungen ergeben. Eine andere Möglichkeit bestünde darin, diese Fahrten ab Schönaich via Waldenbuch und Neuenhaus nach Aich zu führen und dort mit der Buslinie 167 zu verknüpfen. So könnte eine umsteigefreie Busverbindung von Nürtingen nach Böblingen entstehen. Eine weitere Möglichkeit wäre, diese Fahrten in den Bereich Holzgerlingen – Schönberg zu führen, um eine umsteigefreie Verbindung nach Böblingen zu ermöglichen.“ [siehe Kapitel 6, Bündel 8, Steckbrief Buslinien 760, 761, N74] Welche Alternative realisiert wird, muss im Rahmen der Vergabevorbereitungen (Erstellung der Vorabbekanntmachung) zum Linienbündel 8 „Schönbuch“ zwischen den betroffenen Kommunen, dem VVS und dem Landkreis geklärt werden.	Keine Übernahme
105	Weil im Schönbuch	Begrüßt wird die dargestellte Taktverdichtung bei der Linie 756 in der HVZ1 von Montag bis Freitag.	-	Bereits enthalten

106	Weil im Schönbuch	Es wird um eine frühzeitige Beteiligung im Ausschreibungsverfahren des Linienbündels 8 (Schönbuch) zum Fahrplanwechsel Dezember 2023 gebeten.	Der Landkreis wird die betroffenen Kommunen frühzeitig in das Verfahren einbinden.	-
107	Weil im Schönbuch	Die Aufnahme der Busverbindung Weil im Schönbuch Jahnstrasse - Schulen Holzgerlingen (RE72E) in der Verantwortung des ZV Schönbuchbahn in den VVS-Fahrplan wird dringend empfohlen. Diese Verbindung ist in keinem Online-Fahrplan mehr enthalten und man kommt nur durch den Aushang an den Haltestellen oder über die Information der Schulen (Online allerdings ebenfalls nicht enthalten) an die Daten. Dies ist im aktuellen Digitalisierungszeitalter kein haltbarer Zustand. Eine Beurteilung, ob diese Linie weiter auf Nachfrage stößt, ist somit aus unserer Sicht nicht möglich.	Der Landkreis bedankt sich für diese Rückmeldung und hat diese an den Zweckverband Schönbuchbahn weitergeleitet.	Keine Übernahme
108	Weil im Schönbuch	Anpassung bzw. Aktualisierung von Anlage 4.1a (Barrierefreiheit der Bushaltestellen) – Gemeinde Weil im Schönbuch	Die Haltestellenliste der Gemeinde Weil im Schönbuch wurde, dem Änderungswunsch der Gemeinde entsprechend, angepasst.	Übernahme
Weissach				
109	Weissach	Die Möglichkeit der Bürgerbeteiligung über die Online-Plattform begrüßen wir sehr. Wir würden uns freuen, wenn eine Rückmeldung zu den aus der Gemeinde Weissach eingegangenen Anregungen im Nachgang erfolgen kann. Folgende Punkte und Anregungen darf ich Ihnen zur Fortschreibung des NVP für die Gemeinde Weissach mitteilen: Wir bitten um Prüfung der Verbesserung der Anbindung unserer Gewerbegebiete in Flacht. Die Notwendigkeit einer weiteren Haltestelle sehen wir, spätestens im Zuge der dort geplanten Gebietserweiterung, als absolut notwendig an.	Die im Rahmen der Bürgerbeteiligung eingegangenen Anregungen werden vom Landkreis gesichtet und die Weissach zuordenbaren Rückmeldungen an die Gemeindeverwaltung übermittelt. Die Schaffung einer neuen Haltestelle und deren Bedienung durch bestehende Buslinien muss im Einklang mit den verfügbaren Umlaufzeiten der bedienenden Buslinien entschieden werden. Im Rahmen der Gebietserweiterung kann die Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle geprüft werden. Im NVP wird ein entsprechender Hinweis beim Linienbündel BB2 aufgenommen.	Keine Übernahme Übernahme
110	Weissach	Die Erhöhung der Taktung der S-Bahn-Zubringer und die daraus resultierende Erhöhung des Fahrtenvolumens, insbesondere der Linie 634 Leonberg – Weissach, wird begrüßt.	-	Bereits enthalten

111	Weissach	Eine Weiterführung der Linie 634 über Weissach hinaus in den Bereich Vaihingen (Enz) wird unterstützt.	-	Bereits enthalten
112	Weissach	Die zur besseren Erschließung der Siedlungsbereiche getroffenen Regelung, die Busse, die nicht von/ab Porsche fahren, bis zur End-/Starthaltstelle Wöhr-Tours-Depot zu führen, wird als wichtig erachtet und soll unbedingt beibehalten werden.	Eine Änderung der Umläufe ist derzeit nicht vorgesehen.	-
113	Weissach	Alle Bushaltestellen im Ortsteil Flacht in der Zuständigkeit der Gemeinde sind barrierefrei umgebaut bzw. der Umbau bis 01.01.22 geplant. Für die Haltestellen im Ortsteil Weissach in der Zuständigkeit der Gemeinde sind die Baumaßnahmen bis zum 01.01.2022 eingeplant. Der zeitnahe Umbau der Bushaltestellen in abweichender Straßenbaulast wird von der Gemeinde Weissach begrüßt.	Der Landkreis dankt für das Engagement der Kommune beim barrierefreien Ausbau der Bushaltestellen. Die Haltestellenliste wird aktualisiert.	Übernahme