Anlage 2
KT-Drucks. Nr. 001/2015

Anregungen und Hinweise zur 2. Fortschreibung des Nahverkehrsplans (NVP) des Landkreises Böblingen

1.) Städte und Gemeinden (eingegangene Schreiben in alphabetischer Reihenfolge)

Nr.	Stadt/Gemeinde	Anregung	Behandlung und Einbindung in den NVP-Entwurf
Aidlingen			
1	Aidlingen	Im NVP werden Aussagen getroffen, dass die Anbindung vom Ortsteil Lehenweiler verbessert werden soll. Ob dies jedoch gelingt, hängt vom Ausbau des Einmündungsbereichs der K 1003 in die K 1063 ab. Diesen Ausbau hat die Gemeinde schon vor längerer Zeit beantragt, da es den Schülern nicht zumutbar ist, die lange Strecke bis zur Haltestelle Abzweig Lehenweiler zu Fuß zu gehen, zumal sich kein Gehweg an der K 1003 befindet und die Straße auch nicht beleuchtet ist. Der Ausbau des Einmündungsbereichs sollte deshalb schnellstmöglich geprüft und umgesetzt werden. Bis zum neuen Schuljahr im September sollte zumindest eine provisorische Lösung gefunden werden, wie alle Busse die Bushaltestelle in Lehenweiler anfahren können. Dies ist für den Gesamtgemeinderat enorm wichtig und wird nachdrücklich gefordert.	Eine Konkretisierung des Umbaus des Einmündungsbereichs der K 1003 in die K 1063 ist derzeit noch nicht absehbar. Vor diesem Hintergrund kann das im NVP-Entwurf dargestellte Konzept bezüglich der Anbindung von Lehenweiler bis auf weiteres noch nicht umgesetzt werden. ***Die Liniensteckbriefe der Linien 763 und 766 wurden entsprechend angepasst.***
2	Aidlingen	Ferner macht der NVP die Aussage, dass die Linien 763 und 766 entflochten werden sollen. Dies scheint nicht nur Vorteile, zumindest für den Ortsteil Lehenweiler, zu haben, da Lehenweiler hauptsächlich über die Linie 763 angebunden werden soll, damit die Verbindung zum Hauptort Aidlingen gegeben ist.	Es war vorgesehen, die Linie 766 von Böblingen über Grafenau und Lehenweiler bis nach Aidlingen zu führen. Da der Umbau des Einmündungsbereichs der K 1003 in die K 1063 mittelfristig nicht zu erwarten ist, ist auch das ***im NVP beschriebene Betriebskonzept zurückgestellt.***
3	Aidlingen	Ferner wird angeregt, Querverbindungen nach Gärtringen und/oder Ehningen zu prüfen, die von Pendlern dann genutzt werden könnten. Dies hätte den Vorteil, dass man ohne Staus schneller zur S-Bahn kommt und wäre für beide Richtungen (Böblingen und Herrenberg) vorteilhaft. Eine Verbindung nach Gärtringen hätte auch den Vorteil, dass das Freibad angebunden ist. Die Verwaltung erklärte, dass diese Anträge schon des Öfteren abgelehnt wurden. Aus der Mitte des Gremiums wurde jedoch auf die Verbindung Ehningen – Holzgerlingen hingewiesen, die auch eine solche Querverbindung darstellt.	Eine Aufteilung der Anbindung eines Siedlungsbereichs an eine S-Bahn-Linie auf 2 benachbarte Bahnstationen ist unter den Gesichtspunkten Fahrgastinformation und Anschlusssicherheit nicht vorteilhaft. Dies wäre allenfalls dann zu erwägen, wenn am wichtigsten Verknüpfungspunkt bereits Anschlüsse auf jede S-Bahn-Ankunft/-Abfahrt bestünden und aus Kapazitätsgründen dennoch zusätzliche Fahrten benötigt würden. In diesem Fall wäre neben der Verknüpfung in Böblingen auch eine Anbindung in Ehningen zu erwägen. Eine derart hohe Bedienungshäufigkeit weist die Buslinie 763 derzeit jedoch nicht auf. Außerdem bestehen in Böblingen dank der Zugbegegnungen im S-Bahn-System optimale Anschlussmöglichkeiten. Eine Querverbindung nach Gärtringen würde sich primär an Fahrgäste in den Raum Gärtringen/Herrenberg richten - hierfür wird kein ausreichendes Potenzial gesehen. Die zum Vergleich genannte Relation Ehningen-Holzgerlingen erspart S-Bahn-Nutzern immerhin einen Umsteigevorgang und dient zudem der Erschließung von Ehningen Südwest und des IBM-Standorts.

			Eine Verbindung Gärtringen-Aidlingen würde dagegen hauptsächlich Siedlungsbereiche bedienen, die bereits von anderen Buslinien angebunden sind. Im NVP keine Änderung.
4	Aidlingen	Schülerverkehr: Zumindest 2 Busse in den Morgenstunden sollen das Stiftsgymnasium direkt anfahren. Dies erscheint unproblematisch umsetzbar zu sein, wenn die Busse entsprechend gekennzeichnet werden. Ferner sollte ein Nachmittagsbus, der die Schüler von Sindelfingen nach Aidlingen transportiert, 10 Minuten später abfahren, da die Schüler den Unterricht immer 10 Minuten früher verlassen müssen, um diesen Bus zu erreichen. Hierzu wurde der Verwaltung aus der Mitte des Gremiums ein Vorschlag unterbreitet, der dem Protokoll angehängt ist und der Stellungnahme beigelegt wurde. Nach einer sehr regen und ausführlichen Diskussion kam ganz klar zum Ausdruck, dass der Gemeinderat der Gemeinde Aidlingen für den Bereich Lehenweiler einen sicheren Schulweg fordert und zwar als Sofortmaßnahme. Dies bedingt, dass alle Busse den Ortsteil Lehenweiler direkt anfahren.	Der Schülerverkehr unterliegt einem stetigen Anpassungsbedarf und ist insofern nur schwer langfristig planbar. Aus diesem Grund erhält der NVP als Rahmenplan mit einer Gültigkeit von fünf Jahren keine detaillierten Aussagen zum Schülerverkehr. Im NVP keine Änderung.
Altdorf			
5	Altdorf	**L. 752:** Der mögliche Ausbau um 10 bzw. 7 Fahrtenpaare auf der Linie 752 (Anbindung von Holzgerlingen, Hildrizhausen und Altdorf an Ehningen) am Samstag bzw. Sonntag wird begrüßt. Die Reduzierung um 3 Fahrtenpaare auf der Linie 752 (Anbindung von Holzgerlingen, Altdorf und Hildrizhausen an Ehningen) von Montag bis Freitag wird entschieden abgelehnt. Die seitherige Forderung nach einer Ausweitung der Abfahrtszeiten der Linie 752 zwischen Ehningen und Holzgerlingen abends um zwei Stunden über 18.38 Uhr hinaus wird nochmals bekräftigt.	Die Landkreisverwaltung strebt an, bei Verkehrslinien mit überörtlichem Charakter auch das Status quo-Angebot zu garantieren, wenn dieses über das Basisangebot hinaus geht. Voraussetzung ist aber, dass eine Mindestauslastung von zehn Fahrgästen je Fahrt am stärksten Querschnitt nicht unterschritten wird und der jeweilige Linienabschnitt prinzipiell Bestandteil der Mindestbedienung gem. Abbildung 4.4 ist. Die Linie 752 wäre damit vollumfänglich abgesichert und erhält darüber hinaus noch Angebotsausweitungen. Für die gewünschte Verlängerung der Betriebszeit im Abschnitt Ehningen - Holzgerlingen empfiehlt der Landkreis, entweder eine Umschichtung der heutigen Fahrten zu prüfen oder zusätzliche Fahrten auch unter kommunaler Beteiligung zuzubestellen. Im NVP keine Änderung.
Böblingen und Sindelfingen (gemeinsame Stellungnahme)			
6	Böblingen/ Sindelfingen	**Verfahrenstechnische Aspekte:** Wie richtig dargestellt, haben sich die Städte Böblingen und Sindelfingen schon früh und auch mehrfach zur Frage der Zeitplanung für den Fortschreibungsprozess geäußert. Es wurde dabei zum Ausdruck gebracht, dass der vom Landkreis verfolgte Zeitplan nicht eingehalten werden kann, da die Aufgabenstellung in Bezug auf die den Stadtverkehr Böblingen/Sindelfingen (kurz: SBS) betreffenden Inhalte deutlich über einen normalen Fortschreibungsprozess hinausgeht. Aufgrund der historisch gewachsenen Finanzierungs- und Organisationsstrukturen des 2009 fortgeschriebenen Nahverkehrsplans hat der Landkreis nahezu keine inhaltlichen Ziele und Rahmenbedingungen für den SBS definiert. Insoweit müssen im Zuge der anstehenden Fortschreibung diese Inhalte unter Berücksichtigung der veränderten	**zu Verfahrenstechnische Aspekte:** Mit Ausnahme der Linien, die über den kernstädtischen Bereich von Böblingen und Sindelfingen hinaus gehen (Linien 717, 731 und Linie 735), finden sich im NVP-Entwurf keine konkreten Aussagen zu einzelnen Linien. Die funktionale Leistungsbeschreibung auf Seite 185 ist allgemein gehalten und bietet – sofern die grundlegenden Rahmenbedingungen des heutigen Netzes beibehalten bleiben – durchaus Spielräume für eine Neukonzeption. Das Landratsamt Böblingen wäre auch gerne bereit gewesen, eine eventuelle Neukonzeption des städtischen Liniennetzes im NVP zu berücksichtigen. Letzteres ist aus Zeitgründen jedoch nicht mehr

		Strukturen erst erstellt werden. Diese Aufgabe ist aktuell nicht abgeschlossen. Zwar haben in der Tat – wie das Landratsamt in der derselben Anlage unter dem Stichwort „Behandlung und Einbringung in den NVP-Entwurf“ schreibt – „inzwischen (…) mehrere Gespräche zwischen dem Landratsamt Böblingen und den Städten Böblingen und Sindelfingen“ stattgefunden. Dabei konnten aber die unterschiedlichen Auffassungen über die Reihenfolge der Schritte nur sehr bedingt harmonisiert werden. Stand des letzten Gesprächs vom 06.03.2014 haben die Städte dargelegt, dass • sie sich auf Grundlage der uns vorgelegten Materialien nicht in die Lage versetzt fühlen, die Angemessenheit der mit dem sogenannten Basis-Versorgung verbundenen Finanzierungszusage des Landkreises beurteilen zu können, • die beiden Städte die Gründe für eine abweichende Behandlung der Zubestellungen bei überörtlichen Busverkehren im Gegensatz zu Zubestellungen in den Stadtbusverkehren nicht nachvollziehen können und • die beiden Städte sich somit vor der Aufgabe sehen, ohne Beurteilung der Angemessenheit der Aufteilung der Finanzierungsaufgabe die Neukonzeption des Betriebsprogramms des SBS in Angriff zu nehmen, um die erforderlichen Inhalte für den Nahverkehrsplan bzw. für anstehende Vergabeprozesse zu erarbeiten. Das Landratsamt hat in diesem Termin Anfang März 2014 klargestellt, dass der Landkreis nunmehr eine Aussage darüber erwartet, ob die Städte auf Basis der vorgelegten Unterlagen nunmehr die Aufgabe „Konzeptionierung des Betriebsprogramms des SBS“ annehmen wollen oder nicht. Für den Fall, dass die Städte von diesem Angebot keinen Gebrauch machen wollen, haben Sie nach Ansicht der Städte angekündigt, dass sich der Aufgabenträger Landkreis auf die Vergabe der im Basisangebot beschriebenen Verkehrsleistung beschränken möchte. Nunmehr müssen die Städte mit Blick auf den Entwurf zur Fortschreibung des NVPs feststellen, dass dieser Sachverhalte darstellt bzw. als Annahmen unterlegt, die keinesfalls als abschließend fixiert zu betrachten sind. So greift der NVP in seinem Entwurf Aussagen zu Finanzierungsmodellen auf, die eigentlich Bestandteil der in seiner Behandlung verschobenen Kreistags-Drucksache 008/2014 sind und deren Anerkenntnis durch die betroffenen freiwilligen Förderer ebenso noch aussteht. Die Städte halten es auch aktuell für notwendig, dass vor Fortschreibung des NVPs in Bezug auf die den SBS betreffenden Linien die Ermittlung der notwendigen Inhalte und die Abstimmung dieser Inhalte zwischen den beiden Städten abgeschlossen werden. Ein solches Vorgehen ist aus Sicht der Städte eine notwendige Voraussetzung für ein Organisationsmodell, in dem die Städte die Planungskompetenz und in Folge auch das Gestaltungsrisiko übernehmen. Daher fordern die Städte den Landkreis auf, die Fixierung von Inhalten zum Linienbündel 7 vorerst auszusetzen und die Fertigstellung der konzeptionellen Aussagen abzuwarten. Es wird davon ausgegangen, dass die Städte solche im	möglich. Sollte eine künftige Neukonzeption des Stadtverkehrs aber in deutlichem Widerspruch zum Nahverkehrsplan stehen, schlägt die Kreisverwaltung ein Teilfortschreibungsverfahren vor. So könnte gewährleistet werden, dass die Aussagen des NVP der neuen Netzgestaltung nicht entgegenstehen. Im NVP keine Änderung.

		Jahr 2014 vorlegen können. Es wird außerdem erwartet, dass Inhalte zu anderen räumlich-funktional benachbarten Bündeln nach abschließender Integration der Aussagen für das Linienbündel 7 nochmals überprüft werden, dass gegenteilig wirkende Entwicklungen ausgeschlossen werden. Es ist wegen der Wirtschaftlichkeit der Angebote darauf zu achten, dass sich die Bemessung eines Angebotes aus der Nachfrage für dieses Angebot ableitet und nicht räumlich sich überlagernde, aber funktional getrennt zu bewertende Angebote in Konkurrenz zueinander treten. Insoweit ist diese abschließende Überprüfung notwendig. Fazit: Das Verfahren kann mit dieser Stellungnahme noch nicht als abgeschlossen betrachtet werden kann; es besteht weiterer Klärungsbedarf.	
7	Böblingen/ Sindelfingen	**Barrierefreier Umbau von Bushaltestellen**: Im NVP steht geschrieben, dass im Rahmen der Erstellung des Nahverkehrsplans „unter Beteiligung der Kommunen (…) eine Priorisierung von Haltestellen vorgenommen wurde, an denen ein barrierefreier Ein- und Ausstieg besonders notwendig“ sei (S. 55 f). Dieser Darstellung können die Städte sich nicht ganz anschließen. Zwar erfolgte im Dezember 2013 auf Arbeitsebene ein Anruf eines Mitarbeiters der VVS GmbH, in dem dieser verschiedene Standorte von Altenwohn- und pflegeeinrichtungen abfragte. Es wird darin aber keinesfalls eine Beteiligung an einem Priorisierungsprozess gesehen. Auch das im SBS tätige Verkehrsunternehmen bestätigte, dass eine solche Beteiligung ihm gegenüber nicht stattgefunden hat. Insoweit können die Städte die getroffenen Angaben in Abbildung 4.1 nicht nachvollziehen und können nicht bestätigen, dass wir diese Priorisierung zur Grundlage unserer tiefbautechnischen Überlegungen machen werden.	Am 28.11.2013 wurden alle Kommunen angeschrieben und über die Überlegungen informiert. Bezüglich der Auswahl der zu priorisierenden Haltestellen hieß es darin unter anderem: *„Bitte teilen Sie uns mit, wenn Sie aufgrund der obigen Kriterien eine andere Auswahl treffen würden.“* Zahlreiche Kommunen haben diesbezüglich Vorschläge gemacht. Auch die Städte Böblingen und Sindelfingen haben diese Anfrage per E-Mail erhalten. In dem besagten Telefongespräch mit einem Mitarbeiter der Stadt Böblingen wurde dem VVS gegenüber angegeben, die E-Mail sei zur weiteren Prüfung weitergeleitet worden. Danach ist keine weitere Reaktion mehr erfolgt. Das Stadtverkehrsunternehmen Pflieger wurde ebenfalls per E-Mail beteiligt. Aufgrund eines Hinweises des Unternehmens wurde die Haltestelle Böblingen Postplatz als priorisierte Haltestelle aufgenommen. Im NVP keine Änderung.
8	Böblingen/ Sindelfingen	**Bedienungsqualität – räumliche Erreichbarkeit:** Wir sehen die Notwendigkeit, die in Abbildung 4.2 getroffenen Zielwerte für die angemessenen Einzugsbereiche von Haltestellen differenzierter anzuwenden: • **Barrieren**: Zum Ersten ist es erforderlich zu prüfen, ob lineare oder flächige Barrieren (z.B. Schienenwege oder flächige Ansiedlungen) Umwege erforderlich machen, die bei der Ermittlung der Einzugsbereiche zu beachten sind. Ob dies bei der Erstellung der als Nachweis für die ausreichende räumliche Bedienung beigegebenen Lageplandarstellung (in Anlage 2.5) ausreichend berücksichtigt wurde, können wir auf Grundlage der uns zugänglichen Informationen nicht angemessen nachvollziehen. • **Mindestfrequenz der Bedienung:** Zum Zweiten wird unangemessen die Annahme unterlegt, dass jede Haltestelle mit mind. 11 oder mehr Abfahrten pro Betriebstag Mo-Fr einen „vollwertigen“ Beitrag zur Erschließung eines Siedlungsbereichs liefere. Dies ist z.B. für einen städtisch verdichteten Bereich keinesfalls ausreichend, so dass die Festlegung der angemessenen	**Zu Barrieren:** Die Anlagen 2.5 bis 2.7 berücksichtigen in der Tat lediglich die Erschließungsradien. Die Bearbeiter beim VVS waren allerdings gehalten, Barrieren mit einer starken Trennungswirkung im Rahmen der anschließenden Bewertung zu berücksichtigen. Wegen der hohen Haltestellendichte und der häufigen Randlage von Schienenstrecken sind dem Landkreis allerdings keine Fälle bekannt, wo solche Barrieren zu einer groben Fehlbeurteilung der Erschließungsgüte führen könnten. Die innere Erschließung von Werksarealen wird zudem nicht als Aufgabe des ÖPNV angesehen. Im NVP keine Änderung. **Zu Mindestfrequenz:** Die Landkreisverwaltung stimmt zu, dass 11 Fahrtenpaare für den Stadtverkehr Böblingen/Sindelfingen nicht ausreichend sind. Dies geht beispielsweise aus Anlage 4.1 (neu: 4.2), wo für Stadtverkehre dieser Größenordnung 35 Fahrtenpaare an Normalwerktagen gefordert werden, hervor.

		Einzugsbereiche kombiniert mit unterschiedlichen Mindestbedienungshäufigkeiten für unterschiedliche Siedlungstypen vorgenommen werden muss. Wir halten es für notwendig, dass dieser Sachverhalt im Entwurf nachgebessert wird. • **Vergleichbarkeit Schienen- und Busverkehrsangebot:** Zum Dritten halten die Städte es für kritisch, dass bei der Beurteilung der ausreichenden räumlichen Abdeckung Schienenverkehrs- und Busverkehrsangebote gleichwertig betrachtet werden, so dass Bereiche, die nicht ausreichend mit Busangeboten versorgt werden, durch die große Erreichbarkeitswirkung von S-Bahn-Angeboten ausgeglichen werden. Dieser Sachverhalt beachtet aber nicht ausreichend, dass S-Bahn- und Busangebote funktionsteilig agieren. Würde man die aktuell angewendete Sichtweise ganz stringent anwenden, dann müssten große Teile der Siedlungsgebiete entlang des S1-Strangs keinerlei Busbedienung mehr erhalten, was nicht der Realität der Nachfrage entspricht.	Die Anlagen 2.5 bis 2.7 beziehen sich aber lediglich auf das Thema Erschließung, nicht auf die Bedienungshäufigkeit. Eine je nach Verkehrsraum unterschiedliche Mindestbedienung, ab der eine Haltestelle in der Karte berücksichtigt wird, hätte erheblich aufwändigere Auswertungen erfordert, ohne dass dem ein entsprechender Nutzen gegenübergestanden hätte. Gerade Stadtverkehre mit höheren Bedienungsanforderungen werden in den Liniensteckbriefen funktional beschrieben, wobei der kernstädtische Bereich gemäß den definierten Einzugsbereichen mit der von der Stadtgröße abhängigen Mindestbedienung zu erschließen ist. Die Positionierung einzelner Haltestellen wird dabei vom NVP nicht vorgegeben. Im NVP keine Änderung. **Zu Vergleichbarkeit Schienen- und Busverkehr:** Die Notwendigkeit einer Funktionsteilung zwischen Bus- und überörtlichem Schienenverkehr insbesondere in größeren Städten wird nicht bestritten. In den Anlagen 2.5 bis 2.7 ist die Erschließung durch den Busverkehr daher auch prioritär dargestellt, d. h. Siedlungsbereiche mit ausschließlicher Erschließung durch die Schiene sind klar erkennbar. Innerhalb der Städte Böblingen und Sindelfingen existieren solche Gebiete kaum. Zudem wurde bei der Ermittlung des Basisangebots auf eine vollständige Abdeckung der Siedlungsflächen geachtet. Den Städten Böblingen und Sindelfingen ist durch die gleichzeitige Betrachtung der Erschließungswirkung von Bus und Bahn daher kein Nachteil entstanden. Im NVP keine Änderung.
9	Böblingen/ Sindelfingen	**Bedienungsqualität – Bedienungshäufigkeiten:** Die Überlegung des Landkreises wird begrüßt, den bisherigen Ansatz, um eine nachfrageabhängige Komponente zu ergänzen. Leider ist dadurch der transparente Nachvollzug der Festlegungen der Mindestbedienungen nicht mehr möglich. So wird zwar auf den Seiten 75-77 einiges zur Methodik dargelegt; letztlich bleibt aber die Herleitung der in Abbildung 4.4 festgelegten Bedienungshäufigkeiten nicht nachprüfbar. So ist insbesondere nicht nachvollziehbar, wie sich die erheblichen Mindestbedienungen auf dem abschließenden Streckenabschnitt der zusammengeführten Korridore Weil der Stadt – Böblingen und Calw – Böblingen begründen (immerhin eine Bedienung von 87:44:26 Fahrtenpaaren). Im Hinblick auf die Tatsache, dass sich diese Bedienung in einem räumlichen Bereich abspielt, in dem aus dem SBS Parallelverkehre bestehen, sind die Möglichkeiten eines arbeitsteiligen Angebotes sehr sorgsam mit den (Neben-) Wirkungen zu vergleichen. Eine Erweiterung der Bedienung auf den Regionalbuslinien, die nicht eindeutig ihre Begründung aus der (objektivierbaren) Nachfrage für diese verkehrliche Funktion findet, wird abgelehnt. Bei einem solchen Vorgehen wäre zu befürchten, dass in den parallel bestehenden SBS-	**Zu Bedienungsqualität – Bedienungshäufigkeiten:** Die Fahrtenpaare im Abschnitt Darmsheim/Dagersheim – Böblingen erwachsen aus der hohen Nachfrage an diesem Querschnitt, die gemäß der VVS-Datenbasis ca. 2.160 Fahrgäste je Richtung beträgt. Mit der gesetzten Maximalauslastung von 25 Fahrgästen je Fahrt (Kap. 4.2.3) errechnen sich somit 86,4 – aufgerundet 87 Fahrtenpaare. Aus der Anwendung der Wochenendanteile (samstags mind. 50 %, sonn- und feiertags mind. 30 % des normalwerktäglichen Angebotsniveaus) leitet sich dann die Vorgabe 87:44:26 ab. Hinsichtlich der Arbeitsteilung zwischen Regionalbus und Stadtbus bestehen wenig Spielräume. Selbstverständlich sind die aus den Richtungen Aidlingen und Grafenau vorgesehenen Regionalbusse über Dagersheim bis Böblingen durchzubinden. Das zusätzliche Angebot, das aufgrund der Fahrgastnachfrage oder kommunalpolitischer Zielsetzungen in Dagersheim und Darmsheim additiv benötigt wird, kann - wie derzeit - durch den

		Angeboten Einnahmeverluste entstehen, die die Wirtschaftlichkeit dieses Angebotes verschlechtern und letztlich möglicherweise die Finanzierbarkeit einer aus unserer Sicht angemessenen Bedienung der beiden Stadtteile erschweren. • **Falsche Anwendung der Schwellenwerte:** Der dabei getroffenen Grundsatzfestlegung, dass für den SBS eine Mindestbedienung in Fahrtenpaaren von Mo-Fr. 35 Fahrtenpaare, Sa 31 Fahrtenpaare und sonntags 18 Fahrtenpaare angemessen sei, wird widersprochen. Diese Einschätzung kommt durch eine falsche Anwendung der Schwellenwert-Größen bei der Zuordnung in der Tabelle in Anlage 4.1 zustande. Die Städte Böblingen und Sindelfingen sind aufgrund der gemeinsamen Organisation ihres ÖPNV nicht als zwei benachbarte Städte zwischen 40 und 70 T Einwohner, sondern vielmehr als ein zusammenhängender Verkehrsraum mit über 100 T Einwohnern einzustufen. Dies folgt schon daraus, dass beide Städte funktionsteilig die Aufgabe eines regionalplanerischen Mittelzentrums (als Doppelzentrum) übernehmen und für den Verflechtungsbereich notwendige mittelzentrale Ausstattungen in beiden Gemeindegebieten liegen. Somit folgt daraus, dass im Grundsatz die Ansätze von 48:36:36 für Stammlinien und 32:16:16 für Ergänzungslinien anzusetzen wären. • **Bedienungs-Soll-Werte nachfragegerecht?** Selbst unter der falschen Annahme, dass die Fahrtpaar-Ansätze für „zusammenhängend bebaute Gebiete mit > 40 T Einwohner“ zur Anwendung kämen, stellt sich die Frage, ob bei der Ermittlung einer ausreichenden Verkehrsbedienung die von Ihnen angesetzte Taktverschlechterung an Samstagen in der Zeit von 5 – 8 h und von 19-20 h in heutiger Zeit angemessen sind. Für viele Menschen ist Samstag ein Arbeitstag, der für sie zur gleichen Zeit beginnt, bzw. für viele ein Einkaufstag, bei dem die gleichen Öffnungszeiten wie von Mo – Fr in Anspruch genommen werden. In den zentralen Versorgungsbereichen der beiden Innenstädte bestehen Einzelhandelsstrukturen, die ein angepasstes ÖPNV-Angebot erforderlich machen. Ein NVP soll die Entwicklung des ÖPNV steuern. • **NVP und Finanzierungsmodelle:** Nicht ganz nachvollziehbar ist, warum im Entwurf des NVPs zum einen durch die Aussagen auf den Seiten 65 und 77 berechtigt klargestellt wird, dass konkrete Finanzierungsmodelle zwischen dem Aufgabenträger und kommunalen Freiwilligkeitsförderern abgestimmt werden und insoweit nicht Inhalt des NVPs sind, aber auf Seite 184 sehr konkrete Angaben zum Umfang des Basisangebots gemacht werden, ohne dass dessen Entstehung im NVP nachvollzogen werden kann. Somit wird der ungerechtfertigte Eindruck erweckt, dass die Ermittlung des Leistungsumfangs für das Basisangebot abschließend sei, was nicht der Landkreis-Aussage vom 06.03.2014 entspricht.	Stadtverkehr erbracht werden. Kurzlaufende Regionalbusse zwischen Böblingen und Darmsheim/Dagersheim in Konkurrenz zum Stadtverkehr sind nicht geplant. Allerdings kann die Entscheidung über den Umfang des überörtlichen Regionalbusverkehrs nicht von möglichen Wechselwirkungen zwischen Stadt- und Regionalbussen auf dem innerstädtischen Streckenabschnitt abhängig gemacht werden. Im NVP keine Änderung. **Zu Falsche Anwendung der Schwellenwerte:** Der Landkreis verweist auf die Antwort 22 zu vergleichbaren Feststellung der Firma Pflieger in der Synopse „Verkehrsunternehmen“. Im NVP keine Änderung. **Zu Bedienungs-Soll-Werte nachfragegerecht?** Das Angebotsniveau für Stadtverkehre > 40.000 Einwohner fällt am Samstag von 35 nur geringfügig auf 31 Fahrtenpaare zurück. Mit Hinblick auf die Nachfrage, die erfahrungsgemäß aufgrund des weitestgehend wegfallenden Berufs- und Schülerverkehrs am Wochenende prozentual deutlich stärker zurückgeht, ist diese Reduzierung sicherlich vertretbar. Darüber hinaus sei darauf hingewiesen, dass im heutigen Fahrplan das Angebot samstags deutlich stärker zurückgefahren wird: Wird das Niveau im Basisangebot an Samstagen auf ca. 90 % des Montag-bis-Freitag-Niveau reduziert, fällt die Leistungsreduktion im derzeitigen Fahrplan auf den Hauptlinien des Stadtnetzes am Samstag auf ca. 60 % zurück. Im NVP keine Änderung. **Zu NVP und Finanzierungsmodelle:** Der Landkreis hält es für sinnvoll, das Basisangebot als verkehrlich begründetes Mindestangebot im NVP zu veröffentlichen. Wie das Basisangebot abgeleitet wird, ist unter Punkt 6.1 (mit Verweis auf die Kapitel 4 und 5) geschildert. Da der Nahverkehrsplan noch im Entwurfsstadium war, waren die dargestellten Angebotsumfänge im Basisangebot auch nicht als endgültig zu verstehen. Kritikpunkte wurden geprüft und ggf. eingearbeitet. Im NVP keine Änderung.

10	Böblingen/ Sindelfingen	**Linienbündelung:** Die Absicht des Landkreises wird begrüßt, durch Bildung geeigneter Linienbündel einen Ausgleich zwischen dem Interesse, eine Zusammenführung von ertragsschwachen und -starken Linien zu einem gesamtwirtschaftlich angemessen zu betreibenden Angebot zu bewirken, und dem Interesse, auf die Möglichkeiten von mittelständischen Anbietern einzugehen, zu schaffen. Dabei ist darauf zu achten, dass Linien aus dem einen Bündel, die in ihrem Linienweg in den räumlichen Bereich eines anderen Bündels einbrechen, nicht durch die Konkurrenz der Angebote zu einer Verschlechterung der Wirtschaftlichkeit führen. • **Abgrenzung des Linienbündels 7:** Aufgrund der Übertragung der Gestaltungsaufgabe für das Betriebsprogramm des SBS an die beiden Städte (Ergebnis der Besprechung vom 06.03.2014) halten die Städte es für erforderlich, innerhalb des Linienbündels 7 ausschließlich Linien aufzunehmen, die sich in ihren Linienwegen und in ihrer räumlichen Erschließung auf das Verkehrsgebiet der beiden Städte konzentrieren. Insoweit wird der Aufnahme der Linie 735 in das Linienbündel 7 widersprochen; die Verschiebung der Linie 734 in das Linienbündel 8 wird begrüßt. • **Einbezug N73:** Es wird für sinnvoll erachtet, dass die ausschließlich das Verkehrsgebiet von Böblingen und Sindelfingen bedienende Nachtbuslinie N 73 in das Linienbündel 7 integriert wird, da es aus unserer Sicht nicht sinnvoll ist, hierfür getrennte Anbieter einzusetzen. In Folge sind auch die dabei entstehenden Leistungsanteile bei der Ermittlung des Basisangebots für den SBS zu berücksichtigen, da der Landkreis ja bislang auch alle anderen Linien im Kreisgebiet trägt, soweit dies nicht durch den VRS geschieht. • **Aktuell bestehender Harmonisierungszeitpunkt:** Zum aktuellen Zeitpunkt ist der Harmonisierungszeitpunkt für das Linienbündel 7 auf Fahrplanwechsel Dezember 2017 fixiert. Zwar wird in einer Übersicht (Annex) klargestellt, dass eine Verschiebung von der Zustimmung der Städte abhängt, jedoch sollte die Darstellung zum Zeitpunkt der Erstellung den Tatsachen entsprechen. Es besteht die Möglichkeit, dass der Landkreis seinen Willen zur Verschiebung des HZP dokumentiert.	**Zu Abgrenzung des Linienbündels 7 und Einbezug N73:** Der Landkreis greift den Vorschlag der Städte Böblingen/Sindelfingen auf und wird ***die Planungslinie 735 in das Linienbündel 8 verschieben.*** Einer ***Einbeziehung der Nachtbuslinie N73 in das Linienbündel 7*** stimmt der Landkreis ebenfalls zu. Die Ermittlung des Basisangebots erfolgt nach einer verbundweit einheitlichen und zwischen den Verbundlandkreisen abgestimmten Vorgehensweise. Die Einbeziehung von Nachtverkehren ist dabei nicht vereinbart. Die vom Landkreis eigenständig finanzierten Nachtbusverkehre stellen gemäß bisherigem Planungsgrundsatz die Erreichbarkeit der Gemeindehauptorte sicher. Eine Feinverteilung innerhalb der Gemeindegebiete findet nicht statt (außer als „Abfallprodukt“ entlang der Linienwege). Nachdem die Städte Böblingen und Sindelfingen über die S-Bahn-Linie 1 bzw. die Nachtbuslinie N60 an das Nachtnetz angebunden sind, besteht keine Basis für ein zusätzliches finanzielles Engagement des Landkreises für die innerstädtische Linie N73. **Zu bestehender Harmonisierungszeitpunkt:** Das Einvernehmen der Gemeinderäte bezüglich des HZP liegt mittlerweile vor; dementsprechend wurde die Fußnote entfernt.
11	Böblingen/ Sindelfingen	**Bewertungen** • **Einzugsbereich von Haltestellen:** Die Überprüfung der ausreichenden räumlichen Erschließung durch die ÖPNV-Angebote ist auf Grundlage der Annahme einer erforderlichen Mindestbedienung von 11 Fahrtenpaaren am Betriebstag für urban verdichtete Siedlungsbereiche nicht angemessen. Für diesen Überprüfungsschritt sind unterschiedliche Mindestbedienungsanforderungen in Abhängigkeit von den jeweils zu erschließenden Raumkategorien zu definieren. Erst auf Grundlage einer solchen differenzierten Betrachtung kann seriös überprüft werden, ob die Bedienungsqualität in Bezug auf den Teilaspekt „Räumliche Erreichbarkeit“ angemessen ist. Der durch die Darstellungen in den Anlagen 2.5 bis 2.7 unternommene Versuch, das Ergebnis der „Räumlichen Erreichbarkeit“ nachvollziehbar zu	**Zu Einzugsbereich von Haltestellen:** Es wird auf die Antwort 8 verwiesen. Darüber hinaus hätte das Einzeichnen aller Erschließungskreise die Lesbarkeit der Ergebnisdarstellungen nach Ansicht des Landkreises eher verschlechtert als verbessert, gerade im Bereich von Stadtverkehren. Im NVP keine Änderung. **Zu Erschließungsdefizit Ehninger Wohngebiet Herdstelle:** Die Verbindung Ehningen-Böblingen hat gegenüber einer Ortsbuslösung für Ehningen den Vorteil, dass vom Ehninger Nordosten bis ins Mittelzentrum Böblingen durchgefahren werden kann, was die Linie gegenüber einem reinen S-Bahn-Zubringerverkehr in Ehningen attraktiver macht. Zudem lässt

		machen, scheitert an dem Umstand, dass die sich überlagernden Erreichbarkeitskreise nicht zu trennen sind. Insoweit ist das Ergebnis nicht nachvollziehbar. • **Erschließungsdefizit Ehninger Wohngebiet Herdstelle**: Die Städte können die Begründung, dass Erschließungsdefizite im Bereich des Ehninger Wohngebiets Herdstelle am besten über ein ergänzendes Busangebot ausgehend aus dem SBS gelöst werden können, nicht nachvollziehen. Ohne den Bedarf für eine Erschließung dieses Wohngebiets beurteilen zu können und zu wollen, halten die Städte es für notwendig, dass dies über ein eigenständiges Angebot außerhalb des SBS organisiert wird. Ansonsten wird eine erhöhte Komplexität in der Organisations- und Finanzierungskonstruktion erwartet, da neben dem Landkreis und den beiden Städten auch Regelungen mit der Gemeinde Ehningen zu treffen sind. Die Gemeinde Ehningen an sich ist gut an das gemeinsame Mittelzentrum Böblingen/Sindelfingen via S-Bahn angeschlossen, so dass es eines solchen Verbindungfunktionalen Angebots nicht bedarf. Die Städte bitten den Landkreis eine andere Lösung zu suchen. • **Beförderungszeiten und -geschwindigkeiten:** In seiner Systematik nicht ganz nachvollziehbar ist für die Städte die Überprüfung der Beförderungszeiten und -geschwindigkeiten von der Sindelfinger Kernstadt bzw. den Stadtteilen Darmsheim und Maichingen nach Böblingen. Diese erweckt den Eindruck, dass es sich bei diesen Sindelfinger Siedlungsgebieten um in der Zentrenhierarchie auf das Mittelzentrum Böblingen ausgerichtete Orte bzw. Teilorte handeln würde. Dies entspricht aber nicht der regionalplanerischen Grundlage, die zwingend anzuwenden ist. Da wie bereits ausgeführt Böblingen und Sindelfingen funktionsteilig als Mittelzentrum agieren, müsste eigentlich sichergestellt sein, dass die Beförderungszeiten und –geschwindigkeiten von jedem zugeordneten Siedlungsbereich in beide Zentren erreicht wird, da ja die den mittelzentralen Anforderungen entsprechenden Anlagen entsprechend der Funktionsteilung in beiden Stadtgebieten angesiedelt sind. • **Bedienungshäufigkeit:** Es ist generell die Mindestbedienung für das Verkehrsgebiet des SBS auf Grundlage erhöhter Mindestbedienungsanforderungen für die Verbindungs- und Erschließungsfunktion in Kernstädten > 70 T Einwohner (48:36:36 Fahrtenpaare für Stammlinien, 32:16:16 Fahrtenpaare für Ergänzungslinien) zu wiederholen und die sich dabei ggfs. verändert ergebenden Defizite im Rahmen des Basisangebotes zu beheben. Zum anderen halten die Städte die vom Landkreis im Basisangebot für die Stadtteile Darmsheim und Dagersheim unterlegten Bedienungshäufigkeiten nicht für angemessen. Die hier im Basisangebot gegenüber dem Status quo 2013 vorgenommen Reduzierungen führen insbesondere an den Wochenenden zu einer unzureichenden Bedienung. Erschwert wird die Beurteilung dadurch, dass es nicht möglich ist, anhand der Soll-Werte nach Anlage 4.1	sich für eine sehr kurze Linie Ehningen Bahnhof – Ehningen Herdstelle kein wirtschaftlicher Fahrplan erstellen. Darüber hinaus hat die vorgeschlagene Buslinie auch für die Stadt Böblingen Vorteile, da sich die Erreichbarkeit der Schulstandorte und der Gewerbebetriebe auf der Hulb verbessert. Die Kreisverwaltung ist der Meinung, dass diese Vorteile höher zu gewichten sind als der dadurch entstehende Abstimmungsbedarf zwischen der Stadt Böblingen und der Gemeinde Ehningen. Gemäß Antwort 10 ***wird*** der Landkreis allerdings ***die Planungslinie 735 aus dem Linienbündel 7 herausnehmen***. **Zu Beförderungszeiten und –geschwindigkeiten:** Dem Landkreis ist bewusst, dass die Städte Böblingen und Sindelfingen gemeinsam ein Mittelzentrum bilden. Für die Ableitung der Beförderungszeiten und –geschwindigkeiten muss aber dennoch eine konkrete Haltestelle gewählt werden. Hier wurde für das Doppelzentrum Böblingen/Sindelfingen die Haltestelle Böblingen ZOB gewählt, da diese sicherlich den zentralen Verknüpfungspunkt des Mittelbereichs darstellt, von wo aus auch zentrale Einrichtungen in beiden Städten problemlos zu erreichen sind. Im NVP keine Änderung.

		(neu: Anlage 4.2) abzuleiten, warum lediglich 17:10 Fahrtenpaare am Wochenende zugeordnet werden. Es ist unklar, wie auf Basis dieser Bedienungsstandards eine angemessene räumliche Abdeckung des Siedlungsgebietes organisiert werden soll. Um die Zugänglichkeit zu sichern, arbeitet der SBS heute mit einem auf einem Rendezvous-Prinzip basierenden Betriebsprogramm, bei dem die 3 Linien 717, 731 und 732 angemessen zugänglich Fahrtangebote mit angemessenen Beförderungszeiten und -geschwindigkeiten zu beiden Zentren des funktionsteilig agierenden Mittelzentrums bieten. Die Zugänglichkeit zu einer solchen angemessenen Bedienung muss auch am Wochenende gewährleistet bleiben.	
12	Böblingen/ Sindelfingen	**Rahmenvorgaben und Einzelziele** • **Funktionale Leistungsbeschreibung – Abgrenzung:** Die Absicht des Landkreises, über die Anwendung von funktionalen Beschreibungen (anstelle der Liniensteckbriefe) „Freiheitsgrade für die Weiterentwicklung dieser Netze weitestgehend zu erhalten“, wird begrüßt. Da die Bedienung der Stadtteile Darmsheim und Dagersheim (ebenso wie die Bedienung des Stadtteils Maichingen) innerhalb eines insgesamt abgestimmten Betriebsangebots des SBS sinnvoll organisiert werden muss, halten die Städte es für erforderlich, diese Flexibilität auch für die Linien 717, 731 und 732 zu behalten. Insoweit ist auch für diese Linien eine vollständige Definition als Teil der „Funktionalen Leistungsbeschreibung“ des SBS sinnvoll und notwendig. Die aktuell beschriebene partielle Unterteilung in Form einer funktionalen Beschreibung in den Kernstädten und per Liniensteckbrief für den anschließenden Abschnitt mit regionalem Charakter ist für die Städte innerhalb der Abbildung 6.3 (neu: 6.6) weder ablesbar noch sind die notwendigen Anforderungen an Fahrzeitobergrenzen zu den zentralen Verknüpfungspunkten im Netz ausgewiesen. Dies seien Schwächen dieser unterteilten Beschreibung. • **Funktionale Leistungsbeschreibung – Dargestellte Inhalte:** Die grundsätzlichen Ausführungen zum Instrument der „Funktionalen Leistungsbeschreibung“ auf Seite 142 zeigen deutlich, dass auch dem Ersteller des NVP-Entwurfs bewusst war, dass die eigentlich für einen Entwicklungsplan notwendigen Inhalte in Bezug auf den SBS aktuell noch nicht bestehen. Folgerichtig wird bei der Erläuterung der Systematik festgestellt, dass die Plandarstellung Abbildung 6.3 (neu: 6.6; Seite 185 alt) „allerdings ausschließlich auf den Status quo (Fahrplan 2013) Bezug“ nimmt. Nach DUDEN drückt nämlich genau der Begriff „allerdings“ diese Einschränkung aus. Das Fehlen der Definition von (gemeinsam im Einvernehmen festgelegten) Entwicklungszielen ist eine für einen NVP nicht geeignete Einschränkung, für die nur durch abgestimmte und einvernehmliche Zusammenarbeit in der Konzeptionierung (und Klärung der aus ihr folgenden Finanzierung) eine ausreichende Abhilfe geschaffen werden kann. Insoweit können die Städte der im Entwurf enthaltenen „Funktionalen Leistungsbe-	**Zu Funktionale Leistungsbeschreibung – Abgrenzung:** Der Landkreis folgt der Anregung der Städte Böblingen und Sindelfingen und ***integriert*** einerseits ***Dagersheim und Darmsheim vollumfänglich in die funktionale Leistungsbeschreibung*** und ***verzichtet*** andererseits ***auf die Liniensteckbriefe der Linien 717 und 731/732***. **Zu Funktionale Leistungsbeschreibung – Dargestellte Inhalte:** Rückmeldungen aus den Kommunen zum Nahverkehrsplan und zum Basisangebot machen deutlich, dass auf kommunaler Ebene mindestens der Erhalt des Status quo eine wichtige Anforderung an künftige Vergabeverfahren sein wird. Der Landkreis geht davon aus, dass auch in den kommunalen Gremien und seitens der Bürgerschaft in den Städten Böblingen und Sindelfingen diese Erwartung besteht. Insoweit werden durch das aktuelle Fahrplanangebot im Stadtverkehr Maßstäbe gesetzt, die auch bei einer möglichen Neuordnung des Netzes zu beachten sind. Da diese Maßstäbe in der funktionalen Beschreibung lediglich durch punktuelle Takt- und Fahrzeitvorgaben abgebildet sind, verbleibt ein erheblicher Spielraum für eine Neukonzeption. Es wird deshalb eine hohe Wahrscheinlichkeit gesehen, dass auch ein fortentwickeltes Betriebskonzept für den Stadtverkehr Böblingen-Sindelfingen die funktionalen Vorgaben erfüllen wird. Sollte ein neues Stadtverkehrskonzept dennoch im Widerspruch zur Funktionalen Leistungsbeschreibung im NVP stehen, wäre eine Teilfortschreibung des Nahverkehrsplans erforderlich. Dieses Verfahren ist zwar relativ aufwendig, würde sich aber auch beim Aussetzen der Funktionalen Leistungsbeschreibung nicht erübrigen. Im NVP keine Änderung. **Zu Funktionale Leistungsbeschreibung – Fixierung Basisangebot:** Um die Entwicklungsmöglichkeiten des Stadtverkehrs Böblingen/Sindelfingen nicht einschränken zu müssen, wurde auf eine linien- und verkehrstagescharfe Darstellung des städti-

		schreibung“ nicht zustimmen, da vor der anlaufenden konzeptionellen Begutachtung nicht klar ist, ob die aus dem Bestand abgeleiteten und in der Beschreibung dokumentierten Anforderungen in einem fortentwickelten Betriebskonzept dann noch vorliegen werden. Die Fixierung der Inhalte des Linienbündels 7 sollten ausgesetzt und nach einer Fixierung sollte ein Abgleich mit in Beziehung stehenden Aussagen durchgeführt werden. • **Funktionale Leistungsbeschreibung – Fixierung Basisangebot:** Die gegenwärtig in der „Funktionalen Beschreibung“ gewählte Form der Abgrenzung vom Basis- und dem (voraussichtlichen) Gesamtangebot ist nicht tragfähig. Während im Fall der Liniensteckbriefe der Sachverhalt klar dokumentiert und auch objektiv nachvollziehbar ist (wobei man immer noch über die gewählten Ansätze diskutieren kann), sucht man innerhalb des vorliegenden Entwurfs zur Fortschreibung des NVPs vergeblich nach einer Begründung bzw. nachvollziehbaren Ableitung für die getroffene Aussage, das für ein Basisangebot im Bündel 7 erforderliche Leistungsvolumen sei 1.866.724 Fz-km/Jahr. Ohne Rückgriff auf die zusätzlichen, teilweise auch in Form einer Kreistags-Drucksache Nr. 008/2014 übergebenen Informationen steht das fixierte Leistungsvolumen zusammenhangslos innerhalb des Entwurfs. Ohne die bereits intensiv geführte Diskussion, ob diese Ermittlung zu einem angemessenen Ergebnis kommt und ob sich dieses Ergebnis und seine Ermittlung für uns prüffähig darstellt, an dieser Stelle weiter führen zu wollen, wird festgestellt, dass es sich bei diesem Leistungsvolumen nach Ihrer eigenen Aussage am 06.03.2014 um eine „Gesprächsbasis“ handelt. Letzteres folgert auch aus dem Umstand, dass die für den 07.04.2014 im Umwelt- und Verkehrsausschuss des Kreistags geplante Behandlung gemäß Protokoll nicht stattfand, sondern dass es zu einer Verschiebung der Behandlung kam. Die Darstellung auf Seite 184 des Entwurfs erweckt dagegen den Eindruck, es würde sich bei diesem dargestellten Volumen um eine Tatsache handeln. • **Arbeitsteilige Abstimmungen innerhalb von Linienbündeln - Grundsätzliches:** Gefordert wird mehr Augenmaß beim Abgleich von arbeitsteilig organisierten Angeboten. Es sollten keine jeweils nicht- ausgelasteten Parallelangebote konzipiert werden, die beide gleichermaßen unwirtschaftlich sind. Es sollte sichergestellt werden, dass die angestrebte Arbeitsteiligkeit funktioniert bzw. in dem dabei entstehenden Kompromiss die unterschiedlichen Funktionen überhaupt noch angemessen erfüllt werden. • **Arbeitsteilige Abstimmungen innerhalb von Linienbündel - Linien 731/732, 763 und 766 im Speziellen:** Die Städte können den Ausführungen zu „Abstimmung mit anderen Linien“ u.a. innerhalb des Liniensteckbriefs der Linie „731 / 732“ in der getroffenen Form nicht zustimmen. Es ist falsch, dass der Linie 731 in verkehrsstarken Zeiten, in denen Dagersheim durch den Regionalbusverkehr eine Abdienung von der S-Bahn erhält, die	schen Basisnetzes verzichtet. Eine Verteilung des Basisangebots auf einzelne Linienabschnitte hätte von den Städten Böblingen und Sindelfingen, von den Verkehrsunternehmen und von der Genehmigungsbehörde bereits als eine Determinierung des künftigen Angebots seitens des Landkreises verstanden werden können. Da die großen Städte des Landkreises aber in der Regel ihr Verkehrsangebot eigenständig konzipieren wollen, wurde eine solche linienscharfe Darstellung des Basisangebots als kontraproduktiv angesehen und bewusst nicht im NVP veröffentlicht. Den Städten Böblingen und Sindelfingen liegen allerdings Unterlagen vor, aus denen die Herleitung des Basisangebots für das Linienbündel 7 ablesbar ist. Das Basisangebot als Bestandteil des NVPs war innerhalb der offiziellen Anhörung durchaus noch Bestandteil der Diskussion. Im Rahmen der Anhörung (deren Resultat die vorliegende Synopse ist) wurden die Kritikpunkte vom Landkreis geprüft, abgewogen und ggf. eingearbeitet. Im NVP keine Änderung. **Zu Arbeitsteilige Abstimmungen innerhalb von Linienbündeln - Grundsätzliches:** Die dargestellten Grundsätze waren stets Bestandteil der Überlegungen zur Erstellung des NVP-Entwurfs. Im NVP keine Änderung. **Zu Arbeitsteilige Abstimmungen innerhalb von Linienbündel - Linien 731/732, 763 und 766 im Speziellen:** Die Linien 731 und 732 bieten, wie von den Städten Böblingen und Sindelfingen zu Recht festgestellt wird, natürlich auch einen erheblichen Nutzen durch die im Vergleich zu den Linien 763 und 766 bessere Erschließung von Dagersheim und Darmsheim. Dieser Nutzen wurde in der Kategorie „Abstimmung mit anderen Linien“ nicht explizit aufgenommen, da er für die Frage der Abstimmung der Fahrpläne zwischen beiden Linien (wann sollten die Busse gleichzeitig in Böblingen starten, wann sollten sie versetzt starten) keine entscheidende Rolle spielt. Um den Nutzen der beiden Linien für die Erschließung von Dagersheim und Darmsheim nicht in Abrede zu stellen, soll der Text in der Kategorie „Abstimmung mit anderen Linien“ bei den Liniensteckbriefen der Linien 763 und 766 folgendermaßen umformuliert werden: ***„Die Fahrten der Linien 731, 732, 763 und 766 (vormals „731, 763 und 766“) sollen so gelegt werden, dass sich für Dagersheim ein integriertes Fahrplankonzept mit möglichst vielen Fahrmöglichkeiten zwischen Böblingen und Dagersheim und möglichst vielen Bahnanschlüssen am Bahnhof Böblingen ergibt.“*** Der Liniensteckbrief der Li-

		Aufgabe einer „Kapazitätsreserve“ zukäme. Die Linie schafft eher eine räumliche Erschließung in diesem Stadtteil, die über das Regionalbusangebot nicht geschaffen würde. Gleiches gilt für die Linie 732, die diese Erschließung für das Darmsheimer Siedlungsgebiet schafft. Der vom Regionalbusverkehr erschlossene Korridor dagegen erstreckt sich nicht auf das gesamte Siedlungsgebiet der beiden Stadtteile. Um dies zu erreichen, müsste der Regionalbusverkehr schleifenförmig durch das Siedlungsgebiet fahren, was aber seiner (regional ausgeprägten) Verbindungsfunktion widersprechen würde und für den Kunden nicht akzeptabel wäre. Insoweit können die Städte den Folgerungen zum Änderungsbedarf ggü. dem Status quo 2013, die sich einheitlich in den Liniensteckbriefen der Linien 731/731, 766 (LB 5) und 763 (LB 5) finden, nicht folgen, da es hier zu einer nicht akzeptablen Verquickung von Funktionen kommt, die das Angebot ggü. dem Status quo verschlechtern kann. Vor diesem Hintergrund widersprechen die Städte den Darstellungen in den Liniensteckbriefen der Linien 763 und 766, die die Angabe enthalten, dass es zusätzliche Funktion dieser Linien sei, innerhalb des Stadtverkehrs eine Anbindung von Darmsheim und Dagersheim bzw. von Dagersheim an den Bahnhof Böblingen zu schaffen. Dies sei ein Nebeneffekt, aber keinesfalls eine Funktion, denn die Fahrzeuge im SBS und Regionalverkehr weisen – entsprechend ihrer Funktion – völlig unterschiedliche Charakteristika auf. Zudem wäre bei unterschiedlichen Betreibern die Einheitlichkeit des Erscheinungsbilds (Markenauftritt des SBS) gar nicht mehr gewahrt. Es geht ja bei einem zeitgemäßen und angemessenen ÖPNV-Angebot als Alternative zum individuellen Verkehr nicht nur darum, dass irgendein Bus irgendwohin fährt, sondern auch um die Erlebbarkeit des Angebots als starkes, einheitlich abgestimmtes Angebot. In der Gesamtbewertung sehen die Städte die Notwendigkeit, die im NVP-Entwurf angestrebte „Neustrukturierung“ zu überdenken und eine klare Trennung der Funktionen zu sichern. • **Arbeitsteilige Abstimmungen innerhalb von Linienbündeln:** **Linien 745/746 im Speziellen:** Mit Blick auf Ausführungen des Landratsamts zur Frage der Abgrenzung von überörtlichen und der „kommunal gewünschten Bedienung innerhalb einer Kommune (rein innerörtliches Angebot)“ stellen die Städte die Frage, wie der Landkreis mit Angebotsverbesserungen - wie beispielsweise im Fall der Linien 745 und 746 innerhalb der Liniensteckbriefe dokumentiert – umgehen wird. Da im Liniensteckbrief der Linie 745 zu lesen ist, dass sie zumindest in einer Hauptfunktion der „innerörtlichen Erschließung“ dient, können die Städte das vom Landkreis dokumentierte Entwicklungsziel, „im Rahmen einer Neukonzeption der Linie(n) 745 und 746 (…) die (überörtlich verbindende) Linie 746 im Innerortsverkehr (…)“ zu stärken, nicht verstehen, wenn gleichzeitig das Betriebsangebot der (originär) als Innerortserschließung wirkenden Linie 745 im Basisangebot deutlich geschwächt wird. Nach der den Städten vom Kreis nahe gebrachte Rollenverteilung wäre die angemessene innerörtliche Erschlie-	nien 731/732 entfällt auf Anregung der Städte Böblingen und Sindelfingen ohnehin. Dem Wunsch, die Funktion „Anbindung von Darmsheim und Dagersheim an Böblingen“ aus den Liniensteckbriefen zu entfernen, kann aber nicht zugestimmt werden. Zum einen widerspricht dies der verbundweiten Logik, wonach Anbindungen von Teilorten an Schienenhaltestellen generell als Funktion aufgenommen werden. Andererseits sei darauf hingewiesen, dass die Linien 763 und 766 für die Anbindung von Dagersheim und Darmsheim an Böblingen auch tatsächlich eine signifikante Bedeutung haben. Die Fahrpläne der Stadtverkehrslinien 731/732 stellen aus wirtschaftlichen Gründen zu den meisten Zeiten nur in die Hauptlastrichtung einen Anschluss an die S-Bahn in und aus Richtung Stuttgart her, sodass für Umsteiger gegen die Hauptlastrichtung (z.B. vormittags von Stuttgart Ri. Dagersheim oder nachmittags von Dagersheim nach Stuttgart) außerhalb des 15-Minuten-Taktes der S1 nur mit den Regionalbuslinien 763 und 766 ein attraktiver Übergang in Böblingen besteht. Aus Sicht des Landkreises sind solche Aspekte der Fahrplangestaltung entscheidender für die Verkehrsmittelwahl als der Typus des Busverkehrs, was sich offenbar auch im Verhalten der Fahrgäste widerspiegelt: In der Stellungnahme der Firma RBS (Anregung 61 der Synopse „Verkehrsunternehmen“) wird gerade kritisiert, dass die Regionalbusse der Linien 763 und 766 von Fahrgästen aus und nach Darmsheim/Dagersheim stark genutzt werden, wodurch sich dort Kapazitätsengpässe ergeben würden. Die von den Städten gewünschte stärkere Trennung der Funktionen hängt deshalb weniger von Formulierungen im NVP als vielmehr von einer koordinierten Fahrplangestaltung zwischen Regional- und Stadtverkehrslinien ab. Im NVP keine Änderung. **Arbeitsteilige Abstimmungen innerhalb von Linienbündeln:** **Linien 745/746 im Speziellen:** Überörtliche Linienverkehre erfüllen in der Regel immer auch zusätzlich innerörtliche Erschließungsfunktionen. Die Mischung beider Funktionen ist insofern gängige Praxis. In der Ergänzung der Erschließungsfunktion überörtlicher Linien sieht der Nahverkehrsplan für größere Siedlungsbereiche Linien mit primären Erschließungsaufgaben mit 19/10/7 Fahrtenpaaren vor. Innerhalb von zusammenhängenden Stadtgebieten wird dem ÖPNV-affineren Nutzerverhalten mit höheren Ansätzen Rechnung getragen, im Fall der Städte Böblingen und Sindelfingen mit 35/31/18 Fahrtenpaaren. Das Basisangebot berücksichtigt daher, unabhängig von der dominierenden Funktion eines Linienverkehrs, bereits

		ßung eine Aufgabe der originär funktional zugewiesenen Linie. Hier wäre es notwendig, durch entsprechende Zubestellungen das Basisangebot auf ein angemessenes Gesamtangebot aufzustocken. Für eine Verbindungsfunktion zur Universität in Stuttgart (Linie 746) wäre ein Linienweg ausreichend, bei dem sich trotz reduzierter Mindestbedienungszahlen keine Erhöhung des Leistungsvolumens (Seite 178) ergeben würde. Die Städte wollen mit diesem Beispiel deutlich machen, dass der NVP sehr wohl Angebote verfolgt, die die Funktionen „Erschließen“ und „Verbinden“ mischen und dass die Städte daher den Diskussionsstand zwischen Landratsamt und Böblingen/Sindelfingen zur Frage der Abgrenzung der Finanzierungszuständigkeiten noch nicht als gelöst betrachten.	die besonderen Anforderungen an Stadtverkehre. Die ggf. nachgeschalteten Finanzierungsregelungen sind nicht Bestandteil des Nahverkehrsplans. Im NVP keine Änderung.
13	Böblingen/ Sindelfingen	**Würdigung des Gesamtentwurfs**: Die Belange der Kunden und Bürger sollten stärker in den Blick genommen und partnerschaftlich an einer Gestaltung und schließlich auch Finanzierung eines öffentlichen Verkehrsangebotes gearbeitet werden, das für alle Bewohnerinnen und Bewohnern des Kreises ein (unter Beachtung raumstrukturell und nachfrage-abhängig ableitbarer Anforderungen) qualitativ gutes Niveau erfüllt. Damit hätten alle die Chance, Verkehre aus dem gegenwärtig unsere Städte und Gemeinden belastenden motorisierten Individualverkehr zu verlagern. Die Städte Böblingen und Sindelfingen bieten hierfür ihr Mitwirken an. Es wird darum gebeten, die Städte im weiteren Verfahren fortlaufend und rechtzeitig zu informieren.	Die Stellungnahmen der Städte Böblingen und Sindelfingen wurden geprüft und bewertet. Auch im Vorfeld zur Entwurfserstellung des NVP-Entwurfs gab es mehrere Gesprächsrunden. Der Landkreis bedankt sich für die umfangreiche Beteiligung seitens der Städte Böblingen und Sindelfingen und hofft, mit Hinblick auf das künftige Vergabeverfahren für das Bündel 7 auf eine weiterhin kooperative Zusammenarbeit und einen offenen Informationsaustausch. Im NVP keine Änderung.
Bondorf			
14	Bondorf	Die Gemeinden Gäufelden und Bondorf starten zum September 2014 mit der Gemeinschaftsschule in horizontaler Teilung. Die Klassen 5-7 der Gemeinschaftsschule werden in Bondorf unterrichtet, die Klassen 8-10 in Gäufelden-Nebringen. Das Busangebot des Landkreises sollte auf die neue Schulform reagieren und eine angemessene Verbindung auch von Gäufelden-Öschelbronn bzw- Gäufelden-Tailfingen nach Bondorf bzw. zurück während der Schulbeginns- und Schulendzeiten installieren. Es ist in den nächsten Jahren mit steigenden Schülerzahlen zu rechnen.	Wie der Gemeinde Bondorf mit Schreiben vom 20. Dezember 2013 mitgeteilt wurde, sind die Fahrmöglichkeiten im bestehenden Verkehrsnetz mit der Satzung des Landkreises über die Bezuschussung bzw. Erstattung der notwendigen Schülerbeförderungskosten (SBKS) vereinbar. Besondere Schülerverkehre auf den angesprochenen Relationen wären daher von den betroffenen Gemeinden zu finanzieren. Im NVP keine Änderung.
15	Bondorf	Die Prüfung der Schaffung einer Busverbindung zwischen dem Bahnhof Bondorf und dem Gewerbegebiet „Am Römerfeld“, ggf. weiterführend ins nebenliegende Gewerbegebiet Ergenzingen-Ost der Stadt Rottenburg (sofern dies auch von der Stadt Rottenburg beantragt wird) wird angeregt. Diesbezüglich könnten bedarfsgerechte Stichfahrten von und zum Bondorfer Bahnhof angebunden werden.	Aufgrund der im Gewerbegebiet „Am Römerfeld“ sehr dominierenden Speditionsbranche wird derzeit kein Bedarf für eine ÖPNV-Anbindung gesehen. Das vorhandene Straßennetz erlaubt zudem keine attraktive Anbindung des „Römerfelds“ bei einer Weiterführung der Linie nach Ergenzingen. Nachdem das Gewerbegebiet Ergenzingen-Ost vom Landkreis Tübingen mit der Buslinie 7628 erschlossen wird, dürfte für die Stadt Rottenburg eine Aufwertung dieser Linie Vorrang genießen. Im NVP keine Änderung.
16	Bondorf	Die Verbesserung des Busangebots Mötzingen – Bondorf durch ein zusätzliches Fahrtenpaar montags – freitags wird begrüßt. Eine weitere Attraktivierung dieser Strecke könnte zu einer deutlich verbesserten Nachfrage an Umstiegen	Wie im Liniensteckbrief der Linie 778 angegeben, soll die Linie primär an den Zügen der R7 (Gäubahn) am Bahnhof Bondorf ausgerichtet werden, sodass ein komfortables Umsteigen in

		auf den Schienenverkehr am Bondorfer Bahnhof führen. Wenn zusätzlich eine engere Verzahnung zu den ankommenden und wegfahrenden Zügen stattfinden würde, könnten deutlich mehr Pendler den kompletten Vorteil des ÖPNV nutzen.	und aus Richtung Böblingen/Stuttgart möglich sein wird. Im NVP keine Änderung.
17	Bondorf	Der Wegfall der Direktverbindung nach Nagold ZOB durch den notwendigen Umstieg im Mötzingen sollte überdacht und eine Harmonisierung mit den Nachbarkreisen Calw und in entgegengesetzter Richtung Tübingen herbeigeführt werden. Durchgängige Verbindungen ohne Umstiege sollten insbesondere im landkreisübergreifenden Verkehr mehr Berücksichtigung finden. Bspw. Rottenburg – Bondorf – Mötzingen – Nagold in einer Linie.	Die Neukonzeption des Angebots im Korridor Bondorf/Gäufelden - Nagold wurde zwischenzeitlich weiterentwickelt. ***Die Brechung der Linie 778 in Mötzingen wird demnach entfallen.*** Die Linie verkehrt auch künftig durchgehend bis Nagold. Eine Durchbindung der Linie bis Rottenburg soll im NVP allerdings nicht vorgegeben werden, da dies den Abstimmungsbedarf zwischen den Aufgabenträgern deutlich ausweiten und die Flexibilität bei der Angebotsgestaltung einschränken würde. Soweit die aus Rottenburg kommende Linie 7627 Zuganschlüsse am Bahnhof Bondorf herstellt, ergeben sich dort fast zwangsläufig auch günstige Umsteigebeziehungen zwischen beiden Buslinien. ***Die Anschlussbeziehung Nagold-Rottenburg wird im NVP in der Kategorie „Anschlüsse“ bei den Linien 778 und 7627 als sekundäre Anschlüsse ergänzt.***
18	Bondorf	Die barrierefreie Anbindung der Bushaltestelle beim Bondorfer Bahnhof sollte im Zuge der Bauarbeiten zum barrierefreien Zugang zu den Bahngleisen durch die Deutsche Bahn bis Dezember 2017 vorgesehen werden.	Der Landkreis stimmt der Kommune zu. Die Haltestelle ist auch in der Prioritätenliste des NVP enthalten. Die Realisierung des barrierefreien Umbaus innerörtlicher Bushaltestellen fällt jedoch nicht in den Zuständigkeitsbereich des Landkreises. Im NVP keine Änderung.
19	Bondorf	Für die Finanzierung von Leistungen, die über das vom Kreis geplante Basisangebot hinausgehen, sind kreisweite, abgestimmte Lösungen mit den Gemeinden zu vereinbaren, um eine ausgewogene und mit den Gemeinden insgesamt abgestimmte Lösung zur Kostenbeteiligung für zusätzliche Leistungen zu erreichen.	Die Landkreisverwaltung strebt an, bei Verkehrslinien mit überörtlichem Charakter auch das Status quo-Angebot zu garantieren, wenn dieses über das Basisangebot hinaus geht. Voraussetzung ist aber, dass eine Mindestauslastung von zehn Fahrgästen je Fahrt am stärksten Querschnitt nicht unterschritten wird und der jeweilige Linienabschnitt prinzipiell Bestandteil der Mindestbedienung gem. Abbildung 4.4 ist. Für Bondorf würden sich dann keine Verschlechterungen ergeben. Im NVP keine Änderung.
20	Bondorf	Neue Finanzierungsmodelle dürfen nicht dazu führen, dass auf Kosten kleinerer Gemeinden die Stadtverkehre in den Großen Kreisstädten vom Kreis mitfinanziert werden müssen. Eine abschließende Stellungnahme kann deshalb erst dann erfolgen, wenn auch die Finanzierungsmodalitäten für die Busverkehre im Landkreis geklärt sind.	Da die Großen Kreisstädte einen erheblichen Teil der Kreisumlage tragen und der Landkreis Aufgabenträger für eine ausreichende Verkehrsbedienung im Busverkehr ist, erscheint auch eine finanzielle Beteiligung an den Stadtverkehren angemessen. Finanzierungsmodalitäten über das Basisangebot hinaus sind aber ohnehin nicht Bestandteil des NVP. Im NVP keine Änderung.
21	Bondorf	Das Nachtbusangebot soll überprüft und gegebenenfalls bedarfsgerecht angepasst werden.	Das Nachtbusangebot wird regelmäßig überprüft und auf Anpassungsbedarf hin untersucht.

Deckenpfronn			
22	Deckenpfronn	Der Betrieb der Linie 773 ist seit Jahren deutlich zuverlässiger als der Betrieb der Linie 759. So sind viele Deckenpfronner Nutzer des ÖPNV gezwungen, den „Umweg“ über Herrenberg einzuschlagen um möglichst pünktlich ihr Ziel zu erreichen oder rechtzeitig nach Hause zu kommen. Dass dieser Umweg jedoch auch noch mit Mehrkosten verbunden ist, ist für die Nutzer nicht nachvollziehbar und führt in der Konsequenz dazu, dass der ÖPNV weniger genutzt wird. Seit Jahren werden die Vorschläge, die Tarifzonen zu ändern mit fadenscheinigen Argumenten der Gleichbehandlung abgelehnt. Da es aber auch vergleichbare Fälle gibt, bei denen anders gehandelt wurde, lässt die Kommune dies nicht mehr gelten und verlangt mit Nachdruck, dass endlich gehandelt wird.	Eine wesentliche Grundlage für den VVS-Tarif ist die Länge der zurückzulegenden Fahrstrecke. Mit knapp 7 km zwischen Deckenpfronn und Gärtringen bzw. rund 9 km zwischen Deckenpfronn und Herrenberg ist die Anrechnung von jeweils 2 Tarifzonen im Verbundnetz keinesfalls ungewöhnlich. Die Distanzen bewegen sich hier in derselben Größenklasse wie z. B. Jettingen – Herrenberg oder Gärtringen – Herrenberg. Einnahmeausfälle, die durch die Bevorzugung einzelner Kommunen bei der Tarifzonengestaltung entstehen, sind letztlich immer von der Gesamtheit aller Verbundfahrgäste durch höhere Fahrpreise aufzubringen. Insoweit kommt die sehr restriktive Beurteilung kommunaler Wünsche zur Tarifzonenzuordnung durch die Gremien des VVS indirekt auch den Fahrgästen aus Deckenpfronn zu Gute. Im Übrigen hat der NVP keinen Einfluss auf die Beförderungstarife im VVS. Im NVP keine Änderung.
23	Deckenpfronn	Die östliche Ortshälfte besser an die Linie 773 anzubinden wird immer dringlicher. Es ist nicht zumutbar, dass über einen Kilometer Fußweg zurückgelegt werden muss, um an die entsprechende Bushaltestelle zu gelangen. Dies führt unter anderem dazu, dass der morgendliche Innerortsverkehr zunimmt, da Eltern ihre Kinder zur Bushaltestelle bringen. Die Maßnahme der Anbindung der Haltestelle Brühlstraße war bisher schon als wünschenswert im NVP enthalten, sollte zukünftig zumindest als Ziel (mit unbekanntem Zeitfenster) bezeichnet werden. Hierfür müssen bauliche Veränderungen geschaffen werden, da der Bus sonst keine Wendemöglichkeit hat. Eine Beratung zu sinnvollen Maßnahmen (Kreisverkehr o.ä.), dieses Ziel zu erreichen, wäre wünschenswert.	Dank der inzwischen erfolgten Verdichtung der Buslinie 759 durch das Busunternehmen VBN ist die Erschließung des östlichen Ortsrands von Deckenpfronn über die Haltestelle „Brühlstraße“ nach den Kriterien des Nahverkehrsplans im Grundsatz gewährleistet. Da die Attraktivität der Buslinie 773 für Fahrgäste zwischen Calw und Herrenberg zudem nicht vermindert werden sollte, wird die Führung der langlaufenden Kurse der Buslinie 773 über die Haltestelle „Brühlstraße“ zumindest an Normalwerktagen (Mo-Fr) nicht befürwortet. Gegen eine Verlängerung der heute an der Haltestelle „Rathaus“ beginnenden oder endenden Kurzläuferfahrten bestünden hingegen keine Einwände. Gerade am Wochenende wäre damit die ÖPNV-Erschließung im Deckenpfronner Osten deutlich verbessert. Ob hierfür zwingend ein Kreisverkehr an der K1075, der ja auch zusätzliche Leerkilometer erfordern würde, notwendig wäre, kann an dieser Stelle nicht abschließend beurteilt werden. Nach Einschätzung des Landkreises wäre auch zu prüfen, ob die überschaubare Zahl an Wendevorgängen nicht durch eine Blockumfahrt über die Roßbergstraße abgewickelt werden könnte. Im Nahverkehrsplan-Entwurf soll im Liniensteckbrief der Linie 773 in der Kategorie Hinweise folgendes ergänzt werden: ***„Nach Möglichkeit sollen die in Deckenpfronn endenden Kurse der Linie 773 bis zur Haltestelle Brühlstraße verlängert werden. Ggf. müssen hierfür bauliche Veränderungen am Straßennetz (z.B. Bau eines Kreisverkehrs) vorgenommen werden.“***

Ehningen			
24	Ehningen	**L. 735**: Die Gemeinde Ehningen begrüßt die Linie 735 und die Anbindung des Ortsteils Herdstelle. Es wird angeregt, in der Hauptverkehrszeit 1 ein Fahrtenpaar zu den Böblinger Schulen, die von Ehninger Schülern besucht werden, anzufahren. Dabei wird darauf hingewiesen, dass bei der Buslinie 735 die Schleife der neuen Buslinie nicht von der S-Bahn aus starten sollte, sondern ab der Herdstelle. Hintergrund ist, dass durch die Schüler, die das Otto-Hahn-Gymnasium oder die Realschule in Böblingen besuchen, in der Zeit zwischen 7.00 und 7.30 Uhr und 13.00 Uhr dort der ÖPNV stark ausgelastet ist. Würde die Buslinie am Bahnhof Ehningen starten, wäre der Bus voll bis der Ortsteil Herdstelle erreicht ist. Es wird darum gebeten, dies im Blick zu behalten und den Busverkehr so zu optimieren, dass vor allem die Verbesserungen der Buslinie 735 zu den Böblinger Schulen eine Verbesserung für die Schülerinnen und Schüler aus dem Ortsteil Herdstelle ist.	Das Landratsamt dankt für die wertvollen Hinweise zur konkreten Ausgestaltung der Linie 735. Im Liniensteckbrief der Linie 735 soll in der Kategorie Hinweise folgender Passus ergänzt werden: ***„Bei der Ausgestaltung der Linie ist noch zu prüfen, ob einzelne Kurse aus Kapazitätsgründen nicht am Ehninger Bahnhof, sondern erst im Bereich Herdstelle einsetzen. Ebenfalls sollen Fahrten, die stark vom Schülerverkehr geprägt sind, in Böblingen über bzw. zur Haltestelle „Otto-Hahn-Gymnasium“ geführt werden.“***
25	Ehningen	**L. 752** Den Veränderungen bei der Linie 752 vom Status Quo (22 bzw. 25 Fahrtenpaare) zum Basisangebot (19 bzw.19 Fahrtenpaare) bei den Fahrtenpaaren Montag bis Freitag stimmt die Gemeinde Ehningen nicht zu. Die zusätzlichen Fahrtenpaare an Samstagen und Sonntagen werden begrüßt. Ebenso wird die zusätzliche Einführung – Taktanforderung alle 2 Stunden – beim Abschnitt Hildrizhausen (Altes Rathaus), Ehningen (Bahnhof) in den 120 Minuten-Takt begrüßt. Die Ausweitung des Fahrplans im Abschnitt Hildrizhausen / Ehningen auch auf das Wochenende (Samstag, Sonntag und Feiertag) im 2-Stunden-Takt wird begrüßt.	Die Landkreisverwaltung strebt an, bei Verkehrslinien mit überörtlichem Charakter auch das Status quo-Angebot zu garantieren, wenn dieses über das Basisangebot hinaus geht. Voraussetzung ist aber, dass eine Mindestauslastung von zehn Fahrgästen je Fahrt am stärksten Querschnitt nicht unterschritten wird und der jeweilige Linienabschnitt prinzipiell Bestandteil der Mindestbedienung gem. Abbildung 4.4 ist. Alle heutigen Fahrten der Linie 752 wären dadurch abgesichert. Im NVP keine Änderung.
26	Ehningen	**L. 752 (langfristig)**: Langfristig werden 28 Fahrtenpaare angestrebt, sowie dies in der Kreistagsdrucksache Nr. 26/2014, welches in der gemeinsamen Erklärung der Vertreter der ÖPNV-Partner, Land Baden-Württemberg, Verband Region Stuttgart, Landeshauptstadt Stuttgart und Verbundlandkreise der Region Stuttgart beschlossen bzw. mit einer Gegenstimme angenommen worden ist. Hier ist unter anderem unter Ziff. 5 „Busverkehr: Einheitliche Standards für die S-Bahn-Zubringer“ aufgeführt: „Mindestens halbstündliche Bedienung während der Hauptverkehrs- und Normalverkehrszeiten (Tagesverkehr Montag-Freitag 6 – 20 Uhr)“. Dies bedeutet 28 Fahrtenpaare. Es wird darauf hingewiesen, dass dies langfristig auch erreicht wird.	Die Verpflichtungen aus der gemeinsamen Erklärung der ÖPNV-Partner werden im Rahmen der anstehenden Vorabbekanntmachungen unter Einbeziehung der Kommunen konkretisiert und umgesetzt. Im NVP keine Änderung.
Gärtringen			
27	Gärtringen	**Erschließungsdefizite**: Die Gemeinde Gärtringen bittet nach wie vor, eine Lösung für das bestehende Erschließungsdefizit in der Anbindung des Wohngebiets nordöstlich von Schickhardtstraße/ Speiremer Weg zu finden. Darüber hinaus besteht ein Erschließungsdefizit bezüglich der Anbindung des Gewerbegebietes Riedbrunnen; auch hier bittet die Gemeinde Gärtringen um	Die genannten Defizite werden vom Landkreis als geringfügig eingestuft. Eine Behebung wäre ohne kommunale Zusatzleistungen machbar, wenn hierfür eine kostengünstige Lösung über vorhandene Linien gefunden werden könnte. Diese wird vom Landkreis gegenwärtig aber nicht gesehen. Die Einführung

		Lösungsmöglichkeiten.	eines zusätzlichen Linienverkehrs in das genannte Gebiet müsste demnach von der Kommune initiiert werden.
28	Gärtringen	**L. 753**: Sofern die Buslinie 753 Rohrau – Gärtringen ausgeweitet wird, muss die Taktung mit einer funktionierenden Anbindung an die S-Bahn vor dem Hintergrund der Umlaufzeiten im Detail geprüft werden. Zudem fordert die Gemeinde Gärtringen für den Fall der Ausweitung der Linie eine zusätzliche Haltestelle in Höhe des "Kerzenstüble". Die Einbindung des Gewerbegebietes Gründen in Nufringen mit der vorgeschlagenen Ausweitung der Linie 753 bedeutet allerdings für Gärtringen deutlich mehr Nachteile als Vorteile. Die Ausweitung wird daher vor diesem Hintergrund von der Gemeinde Gärtringen abgelehnt. Anmerkung: Bereits im Jahre 2001 hatte der Gemeinderat beschlossen, die Standzeiten des Busses der Linie 753 Rohrau – Gärtringen am Gärtringer Bahnhof für eine Innerortsschleife Hauptstraße (Haltestelle Rathaus) – Bismarckstraße (Feuerwehrgerätehaus) – Neue Straße (Schwarzwaldstraße) – Vorstadt (Grabenstraße) – Grabenstraße (Grabenzentrum) – Reinhardtstraße – Bahnhof Gärtringen zu nutzen. Die Gemeinde hatte sich bereiterklärt, die Zusatzaufwendungen für diese innerörtliche Rundfahrt zu tragen. Nachdem sich in einem zweijährigen Probelauf trotz starker Bewerbung durch die Gemeinde mit Handzetteln, die an alle Haushalte verteilt wurden sowie über das Amtsblatt leider so gut wie keine Nachfrage generieren ließ, wurde die Innerortslinie wieder eingestellt. Der vermeintliche Vorteil für Gärtringen, dass bei einer Ausweitung der Linie 753 mit Einbindung des Gewerbegebiets Nufringen der Bus auch die Innerortslinie Hauptstraße, Bismarckstraße, Neue Straße und Vorstadt mit andient, steht daher in keinem Verhältnis zu den Nachteilen: Der Bürger aus Rohrau, der abends zur S-Bahn gelangen möchte, muss die Fahrt über Nufringen in Kauf nehmen. Dabei fährt der Bus von Rohrau über die K 1046 am Kerzenstüble vorbei über die drei Kreisverkehre zur B 14, dann nach Nufringen über das Gewerbegebiet und die Schleife über Vorstadt, Neue Straße, Bismarckstraße und Hauptstraße zum Bahnhof Gärtringen. Dieser Umweg ist so unattraktiv, dass Bürger aus Rohrau wieder auf Privatfahrzeuge zurückgreifen werden. Aus diesem Grund wurde auch angeregt, wenn diese Schleife kommen sollte, dann zumindest am Kerzenstüble eine zusätzliche Haltestelle einzurichten, so dass man von dort in einem ca. 2-minütigen Fußweg wenigstens zur S-Bahn gelangen kann, ohne die Rundfahrt in Kauf nehmen zu müssen. Auch in der Hauptverkehrszeit am Morgen stellt die Anbindung des Gewerbegebietes Nufringen zudem eine Umwegigkeit dar, wenn man von Gärtringen nach Rohrau gelangen möchte. Insgesamt überwiegen für Gärtringen eindeutig die Nachteile, so dass die geplante Ausweitung der Linie 753 zur Anbindung des Gewerbegebiets Nufringen von der Gemeinde Gärtringen abgelehnt wird.	Ziel der vorgeschlagenen Maßnahme ist es, das Nufringer Gewerbegebiet anzubinden, ohne die Umsteigesituation am Bahnhof Gärtringen zu verschlechtern. Nach Abschätzung des VVS kann dies gewährleistet werden. Sollte sich bei der Detailplanung der Fahrpläne herausstellen, dass es hier zu gravierenden Problemen käme, wäre die Maßnahme sicherlich zu hinterfragen. Um die angemahnte umwegige Fahrt von Rohrau nach Gärtringen über die K1046 und die B14 (unter Befahrung von drei Kreisverkehren) abzumildern, könnte der Bus von Rohrau direkter über die K1045 ins Gewerbegebiet Nufringen und weiter nach Gärtringen geführt werden. ***Im Liniensteckbrief der Linie 753 wird diese modifizierte Linienführung in der Kategorie „Schematischer Linienverlauf" nachgetragen.*** Sollte es aber bei der Linienführung via K1045 und B14 bleiben, wäre eine Haltestelle am Kerzenstüble für Umsteiger von und zur S-Bahn sicher sinnvoll. In der Kategorie „Hinweise" soll deshalb folgender Passus ergänzt werden: ***„Im Vorfeld der Vorabbekanntmachung soll noch genauer untersucht werden, ob die Linie von Rohrau über die K1045 und die B14 oder die K1046 geführt wird. Bei ersterer Variante soll im Bereich Gärtringen Kerzenstüble (Kreisverkehr Böblinger Straße/Rohrauer Straße) eine neue Bushaltestelle entstehen. Von dieser aus könnten Fahrgäste bereits von bzw. zur S-Bahn in Gärtringen umsteigen."*** Da die Fahrzeitverlängerung aus Rohrauer Perspektive nur gegen die Lastrichtung stattfindet, teilt der Landkreis die Sorge einer signifikanten Verlagerung von Fahrten vom ÖPNV zum MIV nicht.

Gäufelden			
29	Gäufelden	**Folgende Mängel wurden im NVP identifiziert**: Eine qualifizierte Bewertung der 2. Fortschreibung des NVP (die nicht als Entwurf gekennzeichnet ist) ist auf Grund fehlender Angaben (z.B. zu Verkehrserhebungen und zu Linienverläufen) und der nicht hinreichend plausibel dargelegten Steuerungs- und Einflussfaktoren zur Herleitung des Basisangebot nicht möglich.	In Abschnitt 4.2.3 wird die Herleitung der Bedienungshäufigkeiten relativ ausführlich dargestellt. Die Darstellung aller Einzelwerte hätte den NVP-Entwurf überfrachtet. Die für die einzelnen Linienabschnitte relevanten Kennwerte sind aber auf Anfrage bekannt gegeben worden. Im NVP keine Änderung.
30	Gäufelden	Die zu späte Beratung in der AG Nahverkehrsplan würdigt das Interesse der Kreisgemeinden zur interkommunalen Verständigung und besseren Information und Darlegung der Planung gegenüber den Gemeinderäten und Bürgern nicht.	Der Landkreis bedauert, dass kein früherer Termin zu Stande gekommen ist.
31	Gäufelden	Die bisher von Seiten der Landkreisverwaltung vorgelegten Planungen sind hinsichtlich der künftigen Buslinienführung z. T. vage und bezüglich der Faktoren zur Definition des Basisangebots zwischen den betroffenen Kommunen und Kreisbewohnern nicht als gerecht darstellbar. Zur Herleitung der Bedienungshäufigkeit hätten den Kommunen die maßgeblichen Bezugsdaten und Faktoren erläutert werden sollen. Der argumentierte „verkehrlich sinnvolle Status Quo“ hätte vor einer Stellungnahme der Kommunen quantifiziert werden müssen. Zwischen Aussagen im NVP und Angaben im Umwelt- und Verkehrsausschuss klafft insofern bezüglich der künftig vorgesehenen Verkehrsleistungen eine Lücke. Zusagen zur Präzisierung der vorgesehenen Bedienungsqualität wurden nicht eingehalten.	In seiner Funktion als Rahmenplan muss der Nahverkehrsplan keine abgeschlossenen Planungen beinhalten. Im Vorfeld der künftigen Vergabeverfahren ist eine Überprüfung der Ansätze im NVP sowie ggf. deren Konkretisierung aufgrund der Zeitabläufe ohnehin notwendig. Das Basisangebot berechnet sich in allen Verbundlandkreisen nach einheitlichen Vorgaben. Es werden sowohl die zu erschließenden Einwohner als auch die vorhandene Nachfrage einbezogen. Der Landkreis hält diesen Ansatz für einen fairen Maßstab. Finanzierungsmodalitäten über das Basisangebot hinaus (z. B. zum verkehrlich sinnvollen Status quo) sind nicht Bestandteil des NVP. Im NVP keine Änderung.
32	Gäufelden	Die Zuzahlungen für die dem überörtlichen Verkehr dienenden Buslinien sollten weiterhin ausschließlich umlagefinanziert vom Landkreis getragen werden. Eine getrennte Beratung und Beschlussfassung von Verkehrsangeboten und den zur Aufrechterhaltung des Status Quo entstehenden kommunalen Zuzahlungsfolgen ist im Hinblick auf die Verwendung öffentlicher Mittel als intransparent zu bezeichnen.	Die Landkreisverwaltung strebt an, bei Verkehrslinien mit überörtlichem Charakter auch das Status quo-Angebot zu garantieren, wenn dieses über das Basisangebot hinaus geht. Voraussetzung ist aber, dass eine Mindestauslastung von zehn Fahrgästen je Fahrt am stärksten Querschnitt nicht unterschritten wird und der jeweilige Linienabschnitt prinzipiell Bestandteil der Mindestbedienung gem. Abbildung 4.4 ist. In Gäufelden könnte das heutige Linienangebot damit als gesichert angesehen werden. Die Finanzierungsverantwortung für den diesen Status quo läge dabei auch weiterhin ausschließlich beim Landkreis. Im NVP keine Änderung.
33	Gäufelden	Eine Stellungnahme der betroffenen Busunternehmen hätte bezüglich von Linienänderungen eingeholt und vorgelegt werden müssen.	Die Busunternehmen wurden wie die Kommunen vorab und nach Entwurfserstellung beteiligt und konnten sich somit zu den Planungen des Landkreises äußern.
34	Gäufelden	Die Schülerverkehrsangebote sind nicht auf die Standorte von zwischenzeitlich genehmigten Gemeinschaftsschulen (z.B. GMS Bondorf/Gäufelden) angepasst.	Wir verweisen auf Antwort 14 zu einer ähnlichen Stellungnahme der Gemeinde Bondorf. Im NVP keine Änderung.
35	Gäufelden	Eine Klärung zur Einbindung bzw. verkehrlichen Berücksichtigung des gemeindlicherseits seit langem annoncierten Bushalts am Bahnhof Gäufelden wurde vom ÖPNV-Amt nicht vorgenommen.	Die Linie 777 soll künftig an den Bahnhof Gäufelden herangeführt werden. Eine Anbindung der Linie 790 an den Bahnhof Gäufelden wird dagegen nicht befürwortet. Diese Linie ist in Herrenberg an die Gäubahn und in Mötzingen an die Linie 778

			angebunden, so dass ohnehin keine Spielräume für optimale Gestaltung der Anschlüsse in Gäufelden bestehen. Im NVP keine Änderung.
36	Gäufelden	**Folgende Forderungen bitten wir zu beachten**: Ein Wegfall der Fahrtenpaare am Samstag und Sonntag auf Linie 777 wird abgelehnt. Einer Reduzierung der Fahrtenpaare auf Linie 790 und die Veränderung des Angebotstakts kann erst und ggf. dann zugestimmt werden, wenn entsprechende Daten zur Verkehrserhebung offengelegt werden. Die Linie sollte Fahrten für den Schülerverkehr zur Gemeinschaftsschule Bondorf/Gäufelden aufnehmen. Die Auswirkungen der erwogenen Linienverlängerung nach Mötzingen müssen dargelegt werden. Eine Anbindung Tailfingens in die Nachtbuslinie N70 ist vorzusehen. Falls dies aus Gründen der Busumlaufzeiten nicht möglich ist, müssten Angebote zur Beseitigung der Mehrkosten für Zeitkarteninhaber aus Tailfingen eröffnet werden. Die Verbesserung des Leistungsangebots auf Linie 794 aus und nach Tailfingen wird begrüßt.	Siehe Antwort 32. Der Landkreis strebt den Erhalt des heutigen Angebotsumfangs an. Im NVP keine Änderung. Siehe Antworten 32 und 34. Im NVP keine Änderung. Für Gäufelden werden dadurch keine Nachteile gesehen. Im NVP keine Änderung. Wegen des ausgereizten Fahrzeugumlaufs ist die Einbindung von Tailfingen in die Route der N70 derzeit leider nicht möglich. Die vom Landkreis eigenständig finanzierten Nachtbusverkehre stellen gemäß bisherigem Planungsgrundsatz die Erreichbarkeit der Gemeindehauptorte sicher. Eine Feinverteilung innerhalb der Gemeindegebiete findet nicht statt (außer als „Abfallprodukt“ entlang der Linienwege). Insofern sieht der Landkreis auch keine Verpflichtung zu Ersatzmaßnahmen für Tailfinger Fahrgäste. Im NVP keine Änderung. Die Angebotsverbesserungen ergeben sich aus der Anwendung des Basisangebots.
Grafenau			
37	Grafenau	Bei der Reduzierung der Fahrten der Linie 749 und Umschichtung auf die Linie 766 müssen auch weiterhin die Fahrgastströme mit berücksichtigt werden. Die Anbindung des Wohngebiets Mittenbühl sowie eine Anbindung der Schulen Unterrieden und Hinterweil sind nach wie vor wichtig und für uns von großer Bedeutung. Wie besprochen wird diesbezüglich eine Feinjustierung erfolgen, wenn die endgültigen Zahlen der Fahrgastbefragung vorliegen. Die Eingriffe in die Linie 749, die eine Einschränkung bedeuten, sollen so gering wie möglich gehalten werden.	Im NVP ***soll derzeit keine Umschichtung von Leistungen von der Linie 749 auf die Linie 766 empfohlen werden***. Im Vorfeld der Vorabbekanntmachung ist unter Beachtung der dann vorliegenden aktuellen Fahrgastzahlen die Aufgabenteilung zwischen den Linien 749 und 766 unter Beteiligung von Landratsamt, Gemeinde Grafenau und VVS zu erörtern.
38	Grafenau	Da die Linie 670 nicht im Linienbündelungskonzept des Landkreises enthalten ist, sich die Anbindung der Gemeinde Grafenau auch in Richtung des Landkreises Calw als notwendig darstellt, gehen wir davon aus, dass eine Koordination der beiden Landkreise Böblingen und Calw im Rahmen einer Abstimmung erfolgt, und nicht allein der Landkreis Calw diese Anbindung zu verantworten	Für die künftige Konzeption der Linie 670 wird eine Abstimmung zwischen den beiden Landkreisen Calw und Böblingen erfolgen, wobei der Landkreis Böblingen hier insbesondere die Belange der beiden Teilorte Weil der Stadt-Schafhausen und Grafenau-Dätzingen vertritt. Im NVP keine Änderung.

		hat.	
39	Grafenau	Wie von Ihnen bestätigt, kommt zum jetzigen Sachstand auf die Gemeinde Grafenau kein weiterer Kostenersatz zu. In diesem Zusammenhang verweise und erinnere ich an den Antrag des Kreisverbands im Gemeindetag, ein klärendes Gespräch über den aktuellen Stand der Nahverkehrsplanung zu führen.	Um das heutige Fahrplanangebot der Linie 748 aufrecht zu erhalten, muss die Gemeinde Grafenau keinen Kostenersatz erwarten. Im Prinzip gilt dies auch für die Linie 749, allerdings kann die Einhaltung der Mindestauslastung erst nach dem Vorliegen der Ergebnisse der VVS-Verkehrsstromerhebung aus 2014, die dann erstmalig auch die verkehrlichen Wirkungen der S60 vollständig abbilden wird, überprüft werden. In Abhängigkeit von diesen Ergebnissen und unter Berücksichtigung der Erschließungserfordernisse in der Gemeinde Grafenau behält sich der Landkreis zudem vor, in geringem Umfang Umschichtungen zwischen den Linien 749 und 766 vorzunehmen. Im NVP keine Änderung.
40	Grafenau (Ergänzung)	Die Busverbindung in Richtung Aidlingen, die aufgrund der örtlichen Vernetzung eine wichtige Rolle für die Bevölkerung spielt, soll weiter verbessert werden, sowie die Anbindung bzw. die Anschlusszeiten der Busse an die Bahnlinien. Hier kommt es immer wieder verstärkt in Weil der Stadt zu Schwierigkeiten beim Umstieg, da aufgrund von Verspätungen der Anschluss an die S-Bahn nicht möglich ist. Eine Optimierung ist notwendig und wünschenswert.	Die Planungen des Landkreises, den Busverkehr in Grafenau stärker in Richtung Böblingen statt in Richtung Maichingen auszurichten, wurde auf Bitte der Gemeinde Grafenau zurückgestellt. Bei einer Taktverdichtung nach Böblingen wäre umlaufbedingt die alternierende Durchbindung der von Böblingen kommenden Busse ab Dätzingen nach Aidlingen und Weil der Stadt und damit die Stärkung und Vertaktung der Busverbindung Aidlingen-Grafenau denkbar gewesen. Bei einer Beibehaltung der heutigen Fahrplanstruktur scheint die Stärkung der Verbindung Grafenau-Aidlingen dagegen schwer umsetzbar. Als perspektivisches Ziel soll aber in den Liniensteckbriefen der Linien 763 und 766 in der Rubrik „Hinweise“ der Passus „***In Zukunft soll verstärkt nach Möglichkeiten gesucht werden, die Busverbindung von Aidlingen nach Grafenau weiter zu stärken.“*** aufgenommen werden. Im Rahmen der anstehenden Vergabeverfahren soll nach Möglichkeiten einer zuverlässigeren Anschlussgewährung gesucht werden. Für die Linie 670 (Weil der Stadt-Calw) wurde bereits der S-Bahn-Anschluss in Weil der Stadt als primärer Anschluss hinterlegt. Auf der Linie 766 (Weil der Stadt-Böblingen) sieht der Landkreis dagegen den S-Bahn-Anschluss in Böblingen gegenüber jenem in Weil der Stadt als vorrangig an.
Herrenberg			
41	Herrenberg	**Nachtbus N77 (S. 33, S. 254)**: Es sollten die Linienführung entsprechend dem KT-Beschluss vom 26.05.2014 und weitere Haltestellen in Herrenberg (z.B. Mühlstraße vor Schwarzwaldsiedlung, Affstätt) aufgenommen werden.	***Die Änderungen aus dem KT-Beschluss vom 26.05.2014 wurden in den Liniensteckbrief der Linien N77 eingearbeitet***.

42	Herrenberg	**Pedelec-Station (S. 34)**: Bitte die neue Pedelec-Station Herrenbergs beachten/berücksichtigen. Sie wird Ende dieses Jahres gebaut. Die Inbetriebnahme soll im Frühjahr 2015 erfolgen.	Auf Seite 34 soll der zweite Absatz um den Satz ***„In Herrenberg soll im Frühjahr 2015 die erste E-2-Rad-Pedelec-Station eröffnet werden“***
43	Herrenberg	**Relation Herrenberg – Oberjesingen (S. 108):** Das Erschließungsdefizit von Oberjesingen-West sollte beseitigt werden.	Die Erschließungsdefizite in Oberjesingen sind als geringfügig einzustufen. Würde die Buslinie 773 dort enden, wäre eine Schleifenfahrt denkbar. Mit Hinblick auf die Weiterführung der Busse nach Deckenpfronn und Calw, steht die Verbesserung der Erschließungswirkung aber in keinem vertretbaren Verhältnis zu den Reisezeitverlusten für durchfahrende Fahrgäste. Im NVP keine Änderung.
44	Herrenberg	**Relationen Herrenberg – Haslach/Kayh/Mönchberg und Jettingen – Sindlingen (S. 112):** Die Unterschreitungen des Warnwerts bei der Beförderungsgeschwindigkeit dürften, wie vorgesehen, ohne Maßnahmen zur Nutzung des Individualverkehrs und damit zu (nahezu) leeren Bussen führen. Hier sind Maßnahmen zu überlegen.	Wie auf Seite 112 des NVP-Entwurfs dargestellt, stammen die Überschreitungen des Warnwerts aus einzelnen, sehr umwegigen Fahrtempfehlungen der Elektronischen Fahrplanauskunft (EFA) und stehen nicht im Zusammenhang mit dem Regelfahrweg. Insofern kann hieraus kein Handlungsbedarf abgeleitet werden. Im NVP keine Änderung.
45	Herrenberg	**Relation Kuppingen – Oberjesingen (S. 114):** Die beiden zusätzlichen Fahrtenpaare (=FP) sind zu begrüßen.	Der Ausweitung des Fahrtenangebots liegt die Berechnungsmethode des Basisangebots zugrunde.
46	Herrenberg	**Relation Herrenberg – Gültstein – Tailfingen (S. 115)**: Trotz zusätzlichem FP verbleibt eine Unterschreitung der Mindestbedienung. Es ist zu beobachten, ob die Rufautofahrten dies zufriedenstellend kompensieren.	Der Landkreis schließt sich dieser Feststellung an.
47	Herrenberg	**Relation Kuppingen – Oberjesingen (S. 115):** Das zusätzliche FP ist zu begrüßen.	Siehe Antwort 45
48	Herrenberg	**Relation Herrenberg – Gültstein – Mönchberg, Herrenberg – Haslach, Gültstein – Tailfingen und Herrenberg – Mönchfeld – Kayh (S. 115):** Es bleibt auch hier zu prüfen, ob die Unterschreitung der Mindestbedienung durch Rufautofahrten kompensiert werden kann. Die Stadt Herrenberg bittet hierüber zu gegebener Zeit um Mitteilung.	Siehe Antwort 46. Im NVP keine Änderung.
49	Herrenberg	**Relationen Oberjesingen – Deckenpfronn, Kuppingen – Oberjesingen und Herrenberg – Affstätt – Kuppingen (S. 116)**: Die sechs zusätzlichen Fahrten werden begrüßt.	Siehe Antwort 45
50	Herrenberg	**Linie 773 (S. 209):** Die Verbesserungen bei der Linie 773 werden begrüßt.	Siehe Antwort 45
51	Herrenberg	**Linie 774 (S. 211):** Die Gemeinden sollten die Möglichkeit haben, bereits zu der neu konzipierten Linie Stellung nehmen zu können. Für uns kann die Kernstadt und insbesondere Haslach betroffen sein. Gegen die bereits ersichtliche Reduzierung von Haslach um zwei FP sprechen wir uns entschieden aus. Bei der Neukonzeption der Linie 774 ist im Übrigen darauf zu achten, dass keine Konkurrenzsituation zur Citybuslinie 780 entsteht.	Die Kommunen wurden bei der Planung miteinbezogen. Die Vorlage des Verwaltung sieht vor, den Angebotsstandard in Haslach aufrecht zu erhalten. Eine Konkurrenzierung der Linie 780 durch die eine überplante Linie 774 wird nicht befürchtet.
52	Herrenberg	**Linie 790 (S. 218):** Die Streichung der bis zu acht FP ist nicht nach zu vollziehen. Dies wird abgelehnt, da die Beschränkung auf das geplante Basisangebot dazu führt, dass die Herrenberger Wohngebiete entlang der Horber Straße in Richtung Bahnhof wesentlich schlechter bedient werden. Im Übrigen wird u. a.	Die Landkreisverwaltung strebt an, bei Verkehrslinien mit überörtlichem Charakter auch das Status quo-Angebot zu garantieren, wenn dieses über das Basisangebot hinaus geht. Voraussetzung ist aber, dass eine Mindestauslastung von zehn Fahr-

		durch die Linie 790 das Basisangebot für den Citybus festgelegt. Speziell durch die Regionalbuslinie 790 wird beispielsweise die Citybuslinie 779 nicht im Basisangebot des Citybusses anerkannt. Somit wird Herrenberg zwei Mal nachteilig behandelt. (Anmerkung: Insbesondere kann es nicht sein, dass die Kommune ggf. zur Beibehaltung des Status Quo als Zuschussgeber herangezogen werden soll).	gästen je Fahrt am stärksten Querschnitt nicht unterschritten wird und der jeweilige Linienabschnitt prinzipiell Bestandteil der Mindestbedienung gem. Abbildung 4.4 ist. Dadurch wäre auch der heutige Angebotsumfang der Linie 790 gesichert. Im NVP keine Änderung.
53	Herrenberg	**Citybus Herrenberg (S. 220):** Beim Citybus werden lediglich 78.750 km (p.a.) als Basisangebot anerkannt (statt der aktuellen 115.950 Fahrzeug-km (p.a.)), da z.B. die Linien 773, 774, 775, 790, 791 und 794 eine Bedienung der angrenzenden Wohngebiete gewährleisten würden. Dies gilt – wenn überhaupt – lediglich nur bedingt auf der Hauptachse und hängt damit zusammen, dass ein relativ großes Einzugsgebiet im Radius von 800 - 1.000 Metern um den Bahnhof in Herrenberg berücksichtigt wird, das eine fußläufige Verbindung zum Bahnhof dokumentieren soll. Diese Entfernung bedeutet aber einen längeren Fußmarsch, welchen nicht jeder Pendler akzeptieren wird. Darüber hinaus werden z. B. bis zu acht FP auf der Linie 790, vier FP auf der Linie 775 gestrichen, so dass die Bedienung der Wohngebiete z.B. rechts und links der Horber Straße sowie die Wohn- und Gewerbegebiete entlang der Mühlstraße an den Bahnhof Herrenberg wesentlich beeinträchtigt werden. Es kann nicht sein, dass u.a. diese Linien Begründung für die Festlegung des Basisangebotes des Citybusses sind und dann wesentlich reduziert werden. Damit wäre das Basisangebot auszuweiten. Es ist beispielsweise auch die angesprochene Parallelitätsfunktion zwischen den Linien 782, 791 und 794 so gut wie nicht vorhanden, da die Linie 782 außer der Hindenburgstraße keine andere Haltestelle des Regionalverkehrs bedient.	Bei der Festlegung des Basisangebots verfolgt der Landkreis verbundweit einheitliche Vorgaben zur Erschließung. Zugrunde gelegt werden dabei Erschließungsradien von 1 km für die S-Bahn, 800 m für Nebenbahnen ohne Direktverbindung nach Stuttgart (in Herrenberg: Ammertalbahn) und 500 m für Bushaltestellen. Unter diesen Gesichtspunkten ist beispielsweise der komplette Bereich Horber Straße/Vogelsang aber auch die Mühlstraße innerhalb des fußläufigen Einzugsbereichs der S-Bahn und bedarf nicht zwingend eines gesonderten Busverkehrs. Dass die Stadt Herrenberg Stadtbus-Angebote macht, die einem kleinteiligeren Erschließungsansatz folgen, wird vom Landkreis ausdrücklich begrüßt. Es stellt sich an dieser Stelle aber die Frage, ob andere Kommunen, die Ihren Bewohnern längere Fußwege zur nächsten Bushaltestelle zumuten, den hohen Angebotsstandard in der Stadt Herrenberg mitfinanzieren müssen. Aus diesem Grund soll nur ein gewisser Angebotsgrundstock – der beispielsweise einen Busverkehr ins Ehbühl zweifelsohne umfassen muss – zu 100 % solidarisch finanziert werden. Im NVP keine Änderung.
54	Herrenberg	**Linie 775 (S. 242)**: Die Streichung von 4 FP bedeutet eine Beeinträchtigung der Verkehrsbedienung von Affstätt, Kuppingen und den Wohn- und Gewerbegebieten entlang der Mühlstraße an den Bahnhof Herrenbergs. Das lehnen wir ab.	Die Landkreisverwaltung strebt an, bei Verkehren mit überörtlichem Charakter auch das heutige Angebotsniveau vollständig abzusichern, wenn eine Mindestauslastung von zehn Fahrgästen je Fahrt am stärksten Querschnitt nicht unterschritten wird und der jeweilige Linienabschnitt prinzipiell Bestandteil der Mindestbedienung gem. Abbildung 4.4 ist (VSQ). Auf dieser Basis wäre der komplette Umfang des Busverkehrs der Linie 775 gesichert. Wenn bei kreisüberschreitenden Linien Zuschüsse benötigt werden, wird von einer angemessenen Beteiligung der Nachbarlandkreise ausgegangen. Im NVP keine Änderung.
55	Herrenberg	**Expressbusse (S. 261):** Expressbusse sind grundsätzlich gut – aber sie dürfen nicht zu Lasten einer Bedienung Haslachs gehen.	Der heutige Angebotsumfang für Herrenberg-Haslach soll auch bei der Einführung eines Schnellbusses beibehalten werden.
56	Herrenberg	**Tarif:** Es fehlt das Thema naldo-Tarifintegration bzw. auch das Thema eines integrierten Stadttarifs.	Das Thema Tarif ist kein originäres Thema des NVP und wird deshalb hier nur in seinen Grundzügen dargestellt. Das Anliegen wird an die Tarifabteilung des VVS weitergeleitet. Im NVP keine Änderung.

		Aktuelle Beschwerden weisen darauf hin, dass im Grenzgebiet naldo und VVS im Bereich Kayh/Mönchberg und Entringen aussagekräftige Informationen über die Tarifierung fehlen. Der Bevölkerung scheint nicht bekannt zu sein, mit welchem Fahrschein man wohin fahren kann. Wie sich herausgestellt hat, scheint auch das Fahrpersonal der RAB nicht voll über die Tarifsituation und die Zusammenhänge informiert zu sein. Es wäre sinnvoll, wenn der VVS zusammen mit dem naldo eine entsprechende Fahrgastinformation für diesen Bereich veröffentlicht, die insbesondere die Sonderregelungen mit dem Zweckverband Ammertalbahn aufzeigt. Ergänzend sollte auf die tariflichen Besonderheiten für Fahrten zwischen dem Verbundraum des VVS, des naldo und wieder des Verbundraums VVS verwiesen werden.	
57	Herrenberg	**Rufauto:** Zu dem Vorschlag der Stadt Herrenberg bei der Überarbeitung des Rufautokonzeptes eine Rufautokooperation mit dem Rufauto der SWH für die Kernstadt aufzunehmen, die eine Abdeckung/Mitbedienung der Herrenberger Haltestellen im Kernstadtgebiet durch das Rufauto des Landkreises vorsieht, sollte Stellung genommen werden. Diese Optimierung sollte angestrebt werden, um Synergieeffekte zu schaffen.	Der Landkreis steht einer Kopplung von städtischen und regionalen Anrufverkehren aufgeschlossen gegenüber und steht für weitere Gespräche im Zuge der verbundweiten Vereinheitlichung der Rufautoverkehre zur Verfügung. Im NVP keine Änderung.
58	Herrenberg	**S-Bahn-Verspätungen**: Die S-Bahnverspätung in Herrenberg hat erhebliche Auswirkungen auf den Citybusverkehr, aber auch auf die Regionalbuslinien. Die bereits hierzu abgegebene Reaktion auf die Stellungnahme der Stadt ist deshalb unbefriedigend, wenn ausschließlich auf die Aufgabenträgerschaft für die S-Bahn durch den VRS hingewiesen wird, aber keine Vorstellungen entwickelt werden, wie konkret der Busverkehr so geändert werden kann, dass er die S-Bahnverspätung auffängt. Auf das Thema ist vom Landkreis einzugehen. Ggf. wäre das Anlegen von Busspuren oder die Beeinflussung der Signalanlagen (z.B. Bevorrechtigungsschaltungen) zu (be-)fördern.	Der Verband Region Stuttgart und die Deutsche Bahn arbeiten mit Hochdruck an einer Verbesserung der Pünktlichkeit des S-Bahn-Systems. Dennoch wird auch der Landkreis bei der Neukonzeption von Busverkehren versuchen, bei Bahnanschlüssen größere Pufferzeiten zu realisieren. Bei Bestandsverkehren ist dies leider nur sehr bedingt möglich, bei Busverkehren mit dichten Takten auch nicht erforderlich. Von einer generellen Vorgabe hierzu soll deshalb in Abstimmung mit dem VVS vorläufig abgesehen werden. Im NVP keine Änderung. Im Bezug auf die Förderung von Busspuren und LSA-Beeinflussung wird auf die Förderinstrumente von Land und Bund (GVFG) verwiesen.
Hildrizhausen			
59	Hildrizhausen	Eine Reduzierung von 3 Fahrtenpaaren auf der Linie 752 (Anbindung von Holzgerlingen, Altdorf und Hildrizhausen an Ehningen) an den Betriebstagen Montag bis Freitag wird abgelehnt.	Die Landkreisverwaltung strebt an, bei Verkehren mit überörtlichem Charakter auch das heutige Angebotsniveau vollständig abzusichern, wenn eine Mindestauslastung von zehn Fahrgästen je Fahrt am stärksten Querschnitt nicht unterschritten wird und der jeweilige Linienabschnitt prinzipiell Bestandteil der Mindestbedienung gem. Abbildung 4.4 ist (VSQ). Für die Linie 752 wäre damit die Beibehaltung des heutigen Angebotsstandards gesichert. Im NVP keine Änderung.

60	Hildrizhausen	Der mögliche Ausbau um 10 bzw. 7 Fahrtenpaare auf der Linie 752 (Anbindung von Holzgerlingen, Altdorf und Hildrizhausen an Ehningen) am Samstag bzw. Sonntag wird begrüßt.	Der Ausweitung des Fahrtenangebots liegt die Berechnungsmethode des Basisangebots zugrunde.
61	Hildrizhausen	Die Forderung, eine Ausweitung der Abfahrtszeiten der Linie 752 zwischen Ehningen und Holzgerlingen abends um zwei Stunden über 18.38 Uhr hinaus, wird nochmals bekräftigt.	Der Landkreis würde die Ausweitung des Fahrtenangebots ebenfalls begrüßen, weist aber auf die Erfordernis einer Kostenbeteiligung seitens der beteiligten Kommunen hin. Im NVP keine Änderung.
Holzgerlingen			
62	Holzgerlingen	Die Stadt Holzgerlingen regt an, den 30-Minuten-Takt der **Schönbuchbahn** auch **samstags mindestens bis 20.30 Uhr** zu verlängern. Begründung: Samstags sind die Läden zwischenzeitlich meist bis 20 Uhr geöffnet. Es gibt eine hohe Nachfrage nach Verkehrsverbindungen auch am Samstag. Deshalb zählt nach Überzeugung der Stadt eine Taktverdichtung bis 20.30 Uhr zum Basisangebot.	Zur Schönbuchbahn, die als Eisenbahn dem AEG und nicht dem PBefG unterliegt, enthält der NVP keine detaillierten Vorgaben. Der Fahrplan der Schönbuchbahn wird aber regelmäßig vor dem Hintergrund der Fahrgastzahlen überprüft und ggf. angepasst. Im NVP keine Änderung.
63	Holzgerlingen	Die **Taktverdichtung der Schönbuchbahn** auf einen **15-Minuten-Takt ab Holzgerlingen/Bahnhof** ist dringend anzustreben. Dies gilt insbesondere für die Hauptverkehrszeiten werktags. Begründung: Die Schönbuchbahn ist an der Kapazitätsgrenze. Deshalb muss dringend auch dafür Sorge getragen werden, dass dieses wichtige Verkehrsmittel alle Kundinnen und Kunden tatsächlich befördern kann. Der 15-Minuten-Takt sollte deshalb baldmöglichst realisiert werden.	Die Einrichtung eines 15-Minuten-Takts wird angestrebt. Dafür ist allerdings ein Ausbau der Infrastruktur notwendig, wofür bereits ein Förderantrag gestellt wurde. Im NVP keine Änderung.
64	Holzgerlingen	Der **barrierefreie Ausbau der Bushaltestellen** in der Priorität I ist auf die Bushaltestellen in der Holzgerlinger Eberhardstraße, vor dem Haus am Ziegelhof, auszudehnen. Begründung: In der Eberhardstraße gibt es sehr viele Zustiege von älteren Mitmenschen, die dort im Pflegeheim bzw. in den betreuten Altenwohnungen und der Altenbegegnungsstätte wohnen bzw. unterwegs sind. Die Haltestelle wird auch von Schülerinnen und Schülern der Otto-Rommel-Realschule und des Schönbuch-Gymnasiums genutzt. Inklusion in der Schule führt auch dazu, dass eine zunehmende Zahl von Schülerinnen und Schülern, die z.B. Rollstuhlfahrer sind, im normalen Unterricht integriert sind. Deshalb sollte neben dem Bahnhof Holzgerlingen auch die Haltestelle in der Eberhardstraße entsprechend umgestaltet werden.	***Die Haltestelle in der Eberhardstraße („Altenzentrum“) wurde nachträglich in die Priorisierung aufgenommen.***
65	Holzgerlingen	**Dynamische Fahrgastinformationsanzeigen** sind am Bahnhof und in Holzgerlingen-Nord an den Haltestellen der Schönbuchbahn anzustreben und zu realisieren. Begründung: Gerade weil die Schönbuchbahn, bedingt durch die Umlaufprobleme, immer wieder Verspätung hat, ist es wichtig, dass an diesen zentralen Haltestellen der Schönbuchbahn dynamische Fahrgastinformationsanzeigen realisiert werden.	Über die Einrichtung von DFI-Anzeigen entlang der Schönbuchbahn wäre im Zweckverband Schönbuchbahn zu beraten. Derartige Anlagen sind im Zuge der anvisierten Elektrifizierung und des abschnittsweisen zweigleisigen Ausbaus ohnehin vorgesehen. Im NVP keine Änderung.
66	Holzgerlingen	Die **Buslinie Neuweiler-Breitenstein-Holzgerlingen-Holzgerlingen Bahnhof** ist auch am Wochenende im **Stundentakt** auf die Schönbuchbahn abzustimmen. Begründung: Aus Sicht der Stadt gehört es zum Basisangebot, dass die Teilorte von Weil im Schönbuch und die großen Wohngebiete im östlichen Teil Holzgerlingens auch am Wochenende, wenigstens im Stundentakt, mit der	Die Ermittlung des Basisangebots richtet sich nach kreis- und verbundweiten Standards. Einflussgrößen sind die Einwohnerzahlen der jeweiligen Siedlungsgebiete und die Fahrgastnachfrage. Vor diesem Hintergrund sind die Ergebnisse im NVP zu sehen. Zudem strebt die Landkreisverwaltung an, bei Verkeh-

		Schönbuchbahn verbunden werden.	ren mit überörtlichem Charakter auch das heutige Angebotsniveau abzusichern. Eine Ausweitung des Verkehrs über den Status quo hinaus wäre ebenso möglich, würde aber die finanzielle Beteiligung der Anrainer-Kommunen erforderlich machen.
67	Holzgerlingen	Für die **Finanzierung** von Leistungen, die über das Basisangebot hinausgehen, sind **kreisweite, abgestimmte Lösungen** mit den Gemeinden zu vereinbaren. Begründung: Die Stadt Holzgerlingen legt großen Wert darauf, dass es eine abgewogene und mit den Gemeinden insgesamt abgestimmte Lösung zur Kostenbeteiligung für Leistungen, die über das Basisangebot hinausgehen, gibt. Prinzipiell wird eine solche Kostenbeteiligung befürwortet. Sie darf jedoch nicht dazu führen, dass auf Kosten kleiner Gemeinden die Stadtverkehre in den Großen Kreisstädten vom Kreis mitfinanziert werden müssen.	Die Landkreisverwaltung strebt an, bei Verkehren mit überörtlichem Charakter auch das heutige Angebotsniveau vollständig abzusichern, wenn eine Mindestauslastung von zehn Fahrgästen je Fahrt am stärksten Querschnitt nicht unterschritten wird und der jeweilige Linienabschnitt prinzipiell Bestandteil der Mindestbedienung gem. Abbildung 4.4 ist. Gerade kleineren Gemeinden würden dadurch Kostenrisiken erspart bleiben. Im Gegenzug erscheint daher aber auch eine Kostenbeteiligung des Landkreises an Stadtverkehren gerechtfertigt. Die Verwaltung wird allerdings darauf achten, dass eine insgesamt allen Interessen angemessene Regelung gefunden wird. Diese Regelung wird allerdings nicht Bestandteil des NVP sein. Im NVP keine Änderung.
Leonberg			
68	Leonberg	**Direktverbindung Stadtmitte – Altstadt einrichten**: Derzeit gibt es keine Direktverbindung von der Stadtmitte zur Altstadt. Es besteht zwar wochentags eine akzeptable Verbindung, aber alle Busse fahren momentan über den Bahnhof Leonberg (Stammstrecke), um allen Fahrgästen einen Umstieg auf die S-Bahn S6/S60 zu gewährleisten. Dies bedeutet eine längere Fahrzeit und es wird ein Einzelfahrschein der Zone 46 benötigt. Bei einer Direktanbindung würde der Kurzstreckentarif (für eine Fahrt bis zur 3. Haltestelle nach dem Einstieg ohne Umsteigen und Fahrtunterbrechung) gelten. Von der Altstadt zur Stadtmitte gibt es bereits eine Direktverbindung (Linie 635 Gerlingen- über Altstadt-Belforter Platz- ASG zum Bahnhof Leonberg, 60 Minuten-Takt, Mo.- Fr. 18 Fahrten, Sa. 14 Fahrten, So./Fe. 9 Fahrten), jedoch nur in eine Richtung. Die Stadt schlägt vor, mindestens im Stundentakt von Montag bis Sonntag einen bidirektionalen Direktbetrieb einzurichten.	Eine Direktverbindung Stadtmitte – Altstadt würde keine zusätzlichen Siedlungsflächen erschließen, sondern lediglich Fahrzeiten verkürzen. Es ergeben sich daraus deshalb keine Auswirkungen auf den Umfang des Basisangebots. Gleichwohl wird der Landkreis eine Umstrukturierung des Leonberger Stadtnetzes im Sinne dieser Zielsetzung konstruktiv begleiten und ggf. im Rahmen der noch zu beschließenden Finanzierungsregelungen fördern. Es wird allerdings darauf hingewiesen, dass der VVS mit dem Tarifangebot „Stadttarif“ derzeit auch ein Tarifmodell entwickelt, das die Problematik der Tarifhöhe bei kurzen innerstädtischen Fahrten entschärfen soll. Da das neue Organisationsmodell für den Stadtverkehr Leonberg der Stadt weitreichende Einflussmöglichkeiten sichert, erscheint eine Änderung der Funktionalen Leistungsbeschreibung für das Linienbündel 1 im NVP nicht erforderlich.

69	Leonberg	**Erweiterung des Fahrtenangebots auf der Linie 94 (Blosenbergkirche-Eltingen/Ramtel)**: Im Bereich Seestraße und Blosenbergkirche entstanden und entstehen neue Wohneinheiten für etwa 500 Einwohner. Hinzu kommt noch der sich derzeit in der Planung befindliche Elly-Heuss-Knapp-Kindergarten in der Schleiermacher Straße. Seitens des Samariterstifts und der zunehmenden Zahl an Bewohnern im betreuten Wohnen und der Anwohner-Initiative AIDA+ (Anwohner-Initiative der Arndtstraße) wird eine Verbesserung des Angebots gewünscht. Die Stadt schlägt vor, das Fahrtenangebot an Samstagen ab der Haltestelle Blosenbergkirche (derzeit letzte Fahrt um 14.37 Uhr) analog Montag bis Freitag (letzte Fahrt um 19.26 Uhr) zu erweitern und an Sonn- und Feiertagen anzubieten.	Der Landkreis stimmt der Stadt Leonberg zu, dass an Samstagen ein erweiterter Linienverkehr sinnvoll ist. Das für den Leonberger Stadtverkehr ermittelte Basisangebot berücksichtigt bereits einen entsprechend ausgeweiteten Verkehr. Im NVP keine Änderung.
70	Leonberg	**Erweiterung des Fahrtenangebots auf der Linie 651 (Leonberg-Höfingen-Hemmingen):** Diese Linie weist eine überdurchschnittliche Auslastung auf. Die Stadt schlägt vor, auf der Linie 651 Fahrten an Sonn- und Feiertagen anzubieten.	Im Rahmen des Basisangebots ist im Abschnitt Leonberg-Höfingen eine Bedienung von Montag bis Sonntag berücksichtigt. Im NVP keine Änderung.
71	Leonberg	**Beibehaltung der Linie 747 (Warmbronn- Universität Vaihingen)**: Mit Vergabe des Linienbündels 1 ist nach Auffassung des Landkreises die Linie 747 nicht mehr Bestandteil des Basisangebots. Das bedeutet, dass diese Linie nicht mehr für eine ausreichende Verkehrsbedienung des Landkreises Böblingen für erforderlich erachtet wird. Diese Einschätzung ist aus Sicht der Stadt Leonberg und der Firma Kappus-Reisen GmbH und Co.KG nicht nachvollziehbar. Die Firma Kappus-Reisen hat dazu bereits eine Stellungnahme (siehe Anlage 2) abgegeben. Die Linie 747 hat eine wichtige überörtliche Bedeutung für Leonberger Fahrgäste. Sie dient insbesondere zur Anbindung von Warmbronn an das Max-Planck-Institut, die Universität Vaihingen, die S-Bahnen S1-S3 und die Linie 82 für Schüler der Vaihinger Schulen. Die durchschnittliche Belegungszahl mit über 10 Fahrgästen pro Fahrt liegt über jener der durchschnittlichen Summe aller Verkehrslinien im Verbundgebiet. Die Verwaltung schlägt vor, den Status Quo Linie 747 betreffend unverändert beizubehalten.	Mit dem Basisnetz definiert der Landkreis ein Grundgerüst der Verkehrsbedienung, das alle Linien umfasst, die für die Erschließung der Siedlungsbereiche unverzichtbar sind oder eine signifikante Verkehrsnachfrage aufweisen. Dies kommt auch durch die Mindestbedienung von 11 Fahrtenpaaren je einbezogener Linie zum Ausdruck. Bei bestehenden Linien, die im Status quo ein geringeres Fahrplanangebot aufweisen, ist zu prüfen, ob eine Aufstockung der Bedienung zu rechtfertigen wäre. Nachdem der VVS bei seiner letzten Verkehrsstromerhebung zwischen Warmbronn und Stuttgart-Büsnau maximal 80 Fahrgäste je Richtung festgestellt hat, ist dies zu verneinen. Mitnahmeeffekte im Stadtgebiet der Landeshauptstadt Stuttgart sind hier unbeachtlich, da es dem Landkreis als wenig wirtschaftlich erscheint, für die Bewältigung des Stuttgarter Binnenverkehrs aus Warmbronn kommende Busse einzusetzen. Die Linie 747 kann deshalb in ihrer heutigen Form nicht in das Basisangebot aufgenommen werden. Der Vorschlag des VVS, die Linien 746 und 747 zusammenzufassen, um damit auch die Nachfrage beider Linien zu bündeln, ist bislang vor Ort zudem auf wenig Resonanz gestoßen. Allerdings hält der Landkreis den Stadtteil Warmbronn auch ohne die Linie 747 für gut in das ÖPNV-Basisnetz eingebunden. Neben der primären Anbindung an den Knoten Leonberg ist bereits eine zweite, besser ausgelastete Direktverbindung nach Böblingen in dieses Netz aufgenommen. Es steht der Stadt Leonberg frei, sich für den Fortbestand der dritten Anbindung (zur Universität Stuttgart) außerhalb des Basisangebots auch finanziell zu engagieren. Im NVP keine Änderung.

72	Leonberg	**Entzerrung der Linie 92 und 94:** Bisher hat die Stuttgarter Straßenbahnen AG trotz vielfach geäußerter Kritik einer Entzerrung der Parallelfahrten auf der Linie 92 und 94 nicht zugestimmt. Aus Gründen der optimierten Daseinsvorsorge und eines effizienten Ressourceneinsatzes schlägt die Verwaltung vor, diese Entzerrung vorzunehmen.	Die Parallelfahrten sind bekanntlich nicht der Uneinsichtigkeit der Stuttgarter Straßenbahnen AG (SSB), sondern den betrieblichen Randbedingen (Linienlängen, wirtschaftliche Fahrzeugumläufe) geschuldet. Nur eine Entzerrung unter Inkaufnahme eines höheren Ressourceneinsatzes wird vom Landkreis nicht befürwortet. Vielmehr wäre zu prüfen, ob das städtische Netz nicht insgesamt so umgestaltet werden kann, dass sich Linien in Überlagerungsbereichen sinnvoll ergänzen. Nachdem die Linie 94 künftig nicht mehr in der Zuständigkeit der SSB liegen wird, entstehen hier sicherlich neue Freiheitsgrade. Da das neue Organisationsmodell für den Stadtverkehr Leonberg der Stadt weitreichende Einflussmöglichkeiten sichert, erscheint eine Änderung der Funktionalen Leistungsbeschreibung für das Linienbündel 1 im NVP nicht erforderlich.
Magstadt			
73	Magstadt	Die Gemeinde Magstadt erwartet, dass die bestehenden Linien 745 und 746 (Status Quo) auch künftig entsprechend der Abstimmung mit dem Kreisverband Böblingen im Gemeindetag erhalten bleiben und die Kosten nicht auf die Gemeinden abgewälzt werden.	Die Landkreisverwaltung strebt an, bei Verkehren mit überörtlichem Charakter auch das heutige Angebotsniveau vollständig abzusichern, wenn eine Mindestauslastung von zehn Fahrgästen je Fahrt am stärksten Querschnitt nicht unterschritten wird und der jeweilige Linienabschnitt prinzipiell Bestandteil der Mindestbedienung gem. Abbildung 4.4 ist. Die Linie 745 wäre damit vollumfänglich abgesichert. Die Linie 746 wäre dagegen nur unter der Voraussetzung ins Basisangebot aufgenommen worden, dass sie innerörtliche Erschließungsaufgaben in Magstadt mit übernimmt. Diese Aufgabe würde aber nur dann benötigt werden, wenn die Linie 745 in ihrer Leistung zurückgefahren worden wäre. Die Gemeinde Magstadt hat hier jedoch eine klare Priorität formuliert. Die Beibehaltung der Linie 746 hängt daher von einem möglichen eigenwirtschaftlichen Verkehrsumfang und/oder der Bereitschaft der Gemeinde Magstadt zu einem finanziellen Engagement ab. Im NVP keine Änderung.
74	Magstadt	Sollte dies nicht umsetzbar sein, dann spricht sich die Gemeinde Magstadt für die Koppelung der Linien 745 und 746 aus. Hierbei soll der bestehende Linienverlauf innerhalb Magstadts von beiden Linien beibehalten werden. Eine Trennung der Fahrstrecken ab der Ringstraße wird für nicht sinnvoll erachtet.	Der Landkreis geht davon aus, dass die Linie 745 im Gebiet der Gemeinde Magstadt erhalten bleiben muss. Eine Taktintegration zwischen den Linien 745 und 746 wurde geprüft und wäre nur sinnvoll, wenn sich die Linienwege jenseits der Haltestelle Ringstraße bzw. Hutwiesenstraße trennen, was aber von der Gemeinde Magstadt nicht gewünscht wird. Im NVP keine Änderung.
75	Magstadt	Sollte es aufgrund der Taktzeiten nicht möglich sein, dass die Linie 746 die Linienführung der 745 übernimmt, dann nach Büsnau weiterfährt und dauerhaft den S-Bahn-Haltepunkt Magstadt der S 60 garantieren kann, soll die bestehende Linie 745 in ihrer bisherigen Form beibehalten werden.	Siehe Antworten 73 und 74.

76	Magstadt	Falls die Linie 746 dann – aufgrund der Fahrgastzahlen – aus dem Basisangebot herausfällt, ist es der Gemeinde Magstadt ab dem Jahr 2019 finanziell nicht mehr möglich, die jährlichen Kosten für die Linie nach Büsnau in Höhe von rund 180.000 € zu übernehmen.	Der Landkreis nimmt die Aussage der Gemeinde Magstadt zur Kenntnis.
77	Magstadt	Weitere Alternativen, die eine direkte Anbindung Magstadt - Büsnau ermöglichen (z.B. Koppelung mit Linie 748) sollten untersucht werden.	Eine Umsteigeverbindung soll untersucht werden. In den Liniensteckbriefen der Linien 745 und 748 wird unter Hinweise der Passus „***Es soll geprüft werden, ob zwischen den Linien 745 und 748 ein regelmäßiger Anschluss in der Relation Universität-Magstadt und umgekehrt umgesetzt werden kann.“*** aufgenommen.
Mötzingen			
78	Mötzingen	Mit den in Kapitel 6.3 (neu: 6.4) genannten Steckbriefen sind wir grundsätzlich einverstanden. Die möglichen Änderungen wurden uns seitens der Verkehrsbetriebe Nagoldtal (VBN), die die genannten Linien derzeit betreiben, ebenfalls erläutert. Es sind seitens des VBN Verbesserungen im Gegensatz zum bisherigen Status quo vorgesehen. Diese Überlegungen und Vorschläge des VBN müssten auch der Landkreisverwaltung bekannt sein.	Die Überlegungen waren beim Entwurf des NVP noch nicht abschließend und konnten deshalb nicht eingearbeitet werden. ***Die Neukonzeption des Busnetzes im Gäu wird nun in den NVP eingearbeitet.***
79	Mötzingen	Allerdings ist es Mötzingen nicht möglich, eine abschließende Stellungnahme zum Nahverkehrsplan abzugeben. Einerseits fehlen bisher die zur Beurteilung notwendigen Angaben zur Kostentragung. Andererseits stellt sich die Frage, auf welcher Basis das Basisangebot sich errechnet bzw. unter welchen Kriterien dies festgelegt wurde. Es wird daher begrüßt, dass im Rahmen der Sitzung des Kreisverbandes Böblingen des Gemeindetages am 9. Juli 2014 ergänzende Erläuterungen durch das Verkehrsdezernat des Landratsamtes, Herr Wiedmann, erfolgen sollen [Anmerkung: ist geschehen] und insbesondere die Frage der eventuellen Kostenbeteiligung der Kommunen an den Busverkehren diskutiert werden soll. Auch wird der Vorschlag begrüßt, zum NVP ggf. eine Arbeitsgruppe aus dem Kreistag und dem Gemeindetag einzusetzen. Eine abschließende Stellungnahme der Gemeinde Mötzingen kann daher erst nach Vorlage der o.g. Daten erfolgen.	Die Landkreisverwaltung strebt an, bei Verkehren mit überörtlichem Charakter auch das heutige Angebotsniveau vollständig abzusichern, wenn eine Mindestauslastung von zehn Fahrgästen je Fahrt am stärksten Querschnitt nicht unterschritten wird und der jeweilige Linienabschnitt prinzipiell Bestandteil der Mindestbedienung gem. Abbildung 4.4 ist. Das Angebotsniveau des Buslinienverkehrs im Raum Mötzingen wäre damit im Rahmen der geplanten Neuordnung des VBN-Netzes vollumfänglich abgesichert. Zur Berechnung des Basisangebots wird auf die Gliederungspunkte 6.1 in Kombination mit dem Gliederungspunkt 4.2.3 verwiesen.
Nufringen			
80	Nufringen	Ein wesentliches Defizit wird in der innerörtlichen verkehrlichen ÖPNV-Versorgung gesehen. Die Gewerbegebiete Buchen (an der K1045) und Teilbereiche von Nufringer Wohngebieten (z. B. des Gebiets Rötelesberg) außerhalb des fußläufigen Einzugsbereichs vorhandener Haltestellen. Die Gemeinden Nufringen, Gärtringen und Ehningen versuchen seit einigen Jahren, den Zu-/Abbringerverkehr von zur S-Bahn zu optimieren. Die Gemeinde Nufringen ist daran interessiert, eine nach Möglichkeit für alle betroffenen Kommunen kostenneutrale Buslinie Nufringen – Rohrau – Gärtringen – Ehningen mit einer deutlichen Verbesserung der bisher noch nicht oder unzureichend vorhandenen S-Bahn-Anbindung für die weiter entfernt gelegenen Wohn- und Gewerbegebiete zu schaffen. Bislang ist es noch nicht gelungen, die Idee eines Ortsbusses Nufringen/Gärtringen (siehe 2. NVP) weiterzuentwickeln.	***Im Liniensteckbrief der Linie 753 wird nun auch eine Führung über das Gewerbegebiet Buchen (an der K1045) vorgeschlagen***, womit auch dieses Erschließungsproblem gelöst werden könnte. Die Einrichtung einer Buslinie Nufringen-Rohrau-Gärtringen-Ehningen wird seitens des Landkreises nicht befürwortet.

81	Nufringen	Als erste Maßnahme wird die Anbindung des Nufringer Gewerbegebiets Gründen befürwortet, indem die Buslinie 753 (Gärtringen – Rohrau) durch das Gebiet geführt wird. Auch ansiedlungsinteressierte Gewerbebetriebe sehen einen konkreten Bedarf an einer ÖPNV-Anbindung.	Der Landkreis hofft, dass bezüglich des Fahrplanangebots und der Linienführung eine Lösung gefunden werden kann, die sowohl von Nufringen als auch von Gärtringen getragen werden kann.
82	Nufringen	Die Gemeinde Nufringen schließt sich den Stellungnahmen von Ehningen und Gärtringen an.	Der Landkreis weist in diesem Zusammenhang auf einen Dissenz in den Stellungnahmen der Gemeinden Gärtringen und Nufringen hin: Während Gärtringen die Anbindung des Gewerbegebiets Gründen durch die Linie 753 ablehnt, wird diese von der Gemeinde Nufringen befürwortet.
Rutesheim			
83	Rutesheim	Die angestrebte Neuregelung der Finanzierung der Busverkehre im Landkreis Böblingen wird entschieden abgelehnt. Jährliche Finanzierungsanteile in einer Größenordnung von 120.000 € bis zu 855.000 € allein für die Stadt Rutesheim sind völlig undenkbar und nicht leistbar. Die geplante einseitige Verschiebung von ÖPNV-Aufgaben in dieser Größenordnung, die über den Bereich einer Kreiskommune hinausgehen, somit mehrere Kreiskommunen betreffen und deshalb zurecht dem Landkreis obliegen, auf ganz wenige kreisangehörige Städte und Gemeinden ist nicht akzeptabel. Das Basisangebot wäre eine drastische Verschlechterung des heutigen ÖPNV-Angebots. Die öffentlich geäußerten ÖPNV-Ziele und die Taten würden völlig auseinander klaffen. Wenn der Landkreis Böblingen notwendige Einsparungen plant, dann muss er diese in seiner eigenen Aufgabenträgerschaft im Einzelfall prüfen und letztlich auch verantworten.	Die Landkreisverwaltung strebt an, bei Verkehren mit überörtlichem Charakter auch das heutige Angebotsniveau vollständig abzusichern, wenn eine Mindestauslastung von zehn Fahrgästen je Fahrt am stärksten Querschnitt nicht unterschritten wird und der jeweilige Linienabschnitt prinzipiell Bestandteil der Mindestbedienung gem. Abbildung 4.4 ist. Damit wären, bis auf wenige Ausnahmen, die überörtlichen Verbindungen im Landkreis gesichert. Im Bereich der Stadt Rutesheim erreichen aber die Linien 655 und 636 die Mindestauslastung derzeit leider nicht. Die Linie 655 wird zudem als innerörtlich eingestuft. Im Vorfeld eines Vergabeverfahrens wird auf der Basis der dann vorliegenden aktualisierten Fahrgastzahlen ein eventueller Zuschussbedarf präziser abzuschätzen sein. Im Sinne eines sparsamen Umgangs mit öffentlichen Mittel muss jedoch grundsätzlich die Option bestehen, gering ausgelastete Verkehrsangebote anzupassen oder ggf. entfallen zu lassen, soweit nicht Aspekte der Daseinsvorsorge dagegen sprechen. Im NVP keine Änderung.
84	Rutesheim	Das ÖPNV-Amt wird aufgefordert, konkrete Fahrpläne für die Buslinien, die dem „verkehrlich sinnvollen Status Quo“ entsprechen würden, vorzulegen, damit die geplanten Streichungen konkret nachvollziehbar und bewertbar werden.	Als Rahmenplan erhebt der NVP nicht den Anspruch, Planungen fahrplangenau festzulegen. Zudem fordert der verkehrlich sinnvolle Status Quo (VSQ) analog zum Basisangebot nicht die aktive Streichung von Fahrten ein. Er besagt lediglich, dass dann, wenn ein Verkehrsangebot für den vollen Status quo nicht eigenwirtschaftlich erbracht werden kann, der Landkreis die bis zum VSQ erforderlichen Zuschüsse vollständig übernähme. Käme es tatsächlich zu einer Reduzierung des Status quo-Niveaus, sollte die Entscheidung über entfallende Fahrten den Verkehrsunternehmen überlassen werden, da diese auf der Basis ihrer Fahrzeugverfügbarkeit und ihrer Dienstpläne für das Fahrpersonal die wirtschaftlichsten Lösungen entwickeln können. Im NVP keine Änderung.

85	Rutesheim	Die vom Verband Region Stuttgart geplante zusätzliche Expressbuslinie Renningen – Vaihingen/Enz darf die Linie 636 Weissach – Rutesheim – Renningen (S-Bahnhof) nicht verschlechtern oder gefährden. Die direkte Anbindung zwischen Rutesheim einschließlich Perouse und dem S-Bahnhof Renningen zur S 60 Renningen – Böblingen ist mindestens in der aktuellen Intensität und Qualität notwendig und unverzichtbar.	Die Wechselwirkungen zwischen der neuen Expressbuslinie und der Linie 636 sind noch im Detail zu prüfen. Im NVP keine Änderung.
86	Rutesheim	Die positiven Teile des Entwurfs der Fortschreibung des NVPs u.a. mit den Absätzen zur Barrierefreiheit von Haltestellen, zum Umweltschutz und die „Rahmenvorgaben für die Erstellung des Verkehrsangebots“ werden begrüßt und unterstützt.	Der Landkreis bedankt sich für die Unterstützung.
87	Rutesheim	Die auf S. 109 genannte zusätzliche Haltestelle im Verlauf der Linien 652 und 653 in Perouse an der Heimsheimer Straße auf Höhe der Wilhelm-Kopp-Straße soll so bald wie möglich eingerichtet werden.	Der Landkreis schließt sich der Feststellung an.
88	Rutesheim	Auch seitens der Stadtverwaltung ist bei allen künftigen Planungen und Baumaßnahmen vorgesehen, die Haltestellen barrierefrei zu gestalten.	Diese Vorgehensweise wird vom Landkreis ausdrücklich begrüßt.
Schönaich			
89	Schönaich	Bezüglich der die Gemeinde Schönaich betreffenden Buslinien 734 und 760 wird uneingeschränkt die Beibehaltung des sog. „Status Quo“ begrüßt. Ein Wechsel hin zum sog. „Basisangebot“ wäre anhand der Streichung einzelner Fahrten und der Aufgabe einer einheitlichen Taktung eine direkte Verschlechterung des örtlichen ÖPNV-Angebots und daher nicht hinnehmbar. Das „Basisangebot“ wird daher auch als reines Vergleichsniveau einer kreisweit einheitlichen ÖPNV-Ausstattung verstanden. Unter Beibehaltung des „Status Quo“ wird weiterhin die einheitliche und ausschließliche Organisation der Buslinien über den Landkreis/VVS sowie die Fortführung deren Finanzierung ausschließlich durch den umlagefinanzierten Kreishaushalt befürwortet.	Der Landkreis teilt das Verständnis der Gemeinde Schönaich zum Basisangebot als Vergleichsniveau einer einheitlichen ÖPNV-Ausstattung, das aufgrund einer Absprache der Verbundlandkreise nicht nur für den Landkreis Böblingen, sondern für alle Landkreise im VVS gilt.
Steinenbronn			
90	Steinenbronn	In ihrer Stellungnahme vom 04.07.2014 äußerte die Gemeindeverwaltung – vorbehaltlich der noch anstehenden Gremienentscheidungen – erhebliche Bedenken zum vorliegenden Entwurf des Nahverkehrsplans. Sie sprach sich ferner dafür aus, das bestehende ÖPNV-Angebot in Bezug auf die Fahrzeiten und die Anzahl der Fahrten ohne Abstriche im Nahverkehrsplan 2014 fortzuschreiben. Folgende Gründe haben die Gemeindeverwaltung hierzu veranlasst: A) Grundsätzliche Einwendungen ▪ Die Gemeinde Steinenbronn besitzt keinen Direktanschluss an den öffentlichen Schienenverkehr. Die Bürgerinnen und Bürger der Gemeinde sind daher zwingend auf gute Busverbindungen angewiesen. ▪ Nicht zuletzt deshalb besteht in Steinenbronn und in den Nachbarkommunen ein reger Bedarf nach ausgewogenen und attraktiven Busverbindungen.	Das vom Landkreis definierte Basisangebot bedeutet keine aktive Ausdünnung von Fahrplänen. Es stellt zunächst eine Weiterentwicklung der in den bisherigen Plänen enthaltenen Mindestbedienung dar und definiert damit in der Regel <u>nicht</u> das tatsächlich angestrebte Verkehrsangebot. Dies ist allenfalls dort der Fall, wo das Basisangebot über dem Status-quo-Angebot liegt. Ist das Status-quo-Angebot höher, wird im Grundsatz die Beibehaltung des Status-quo angestrebt. Hier bedeutet das Basisangebot lediglich, dass der Landkreis bei fehlender Eigenwirtschaftlichkeit des Status quo ein Absinken des Angebotsniveaus unter das Basisangebot nicht zulassen wird. Soweit Leistungen über das Basisangebot hinaus finanziert werden, wird von den Verkehrsunternehmen mindestens dieser erhöhte Leistungsumfang zu erbringen sein. Die Landkreisverwaltung strebt hier an, bei Linien mit überörtli-

		▪ Es ist den Bürgerinnen und Bürgern nicht vermittelbar, dass – trotz häufiger Aussagen der Politik, man wolle den ÖPNV stärken und ausbauen, um den Individualverkehr zu reduzieren – Fahrten drastisch reduziert werden (vgl. Punkt B). B) Konkrete Einwendungen in Bezug auf die jeweiligen Buslinien 1. Linie 760 Böblingen – Schönaich – Steinenbronn – Waldenbuch, vgl. ANLAGE 1. Derzeitige Fahrtenpaare (Mo-Fr / Sa / So): 24 / 9 / 7 Geplante Fahrtenpaare lt. Entwurf: 14 / 7 / 6 Ergebnis: ▪ Die Reduzierung der Fahrtenanzahl wirkt sich stark auf die Taktzeiten aus. So soll in der Hauptverkehrszeit am Morgen und am Nachmittag nur noch im 60-Minuten-Takt gefahren werden. ▪ In der Nebenverkehrszeit entsteht dadurch eine 120-Minuten-Taktung anstelle einer 60-Minuten-Taktung. ▪ Am Abend fährt kein Bus mehr, während derzeit noch ein 120-Minuten-Takt existiert. ▪ Die Betriebsleistung dieser Linie soll von bisher 480.760 km auf 377.070 km reduziert werden (- 22%). ▪ Zu den Punkten „Schülerverkehr“ bzw. „Berufsverkehr“ wird im Entwurf lediglich die Angabe „k. A.“ (keine Angabe) gemacht. Eine Bewertung ist daher nicht möglich. ▪ Bereits derzeit benötigt ein Fahrgast aus Steinenbronn zu wichtigen Einrichtungen (wie z. B. dem Böblinger Kreiskrankenhaus) zur Hauptverkehrszeit zwischen 52 Minuten und 1 Std. 17 Minuten. Folglich ist mit noch weit längeren Fahrtzeiten zu rechnen, wenn weitere Fahrten eingespart werden. 2. Linie 86 bzw. 826 Leinfelden - Steinenbronn - Waldenbuch – Tübingen, vgl. ANLAGE 2 Derzeitige Fahrtenpaare (Mo-Fr / Sa / So): 47 / 34 / 27 Geplante Fahrtenpaare lt. Entwurf: 47 / 25 / 15 Ergebnis: ▪ Von Einsparungen sind die Fahrten am Samstag und Sonntag betroffen. ▪ Die Ausfälle sollen durch Fahrten der Linie 828 kompensiert werden. Allerdings gibt es auch bei der letztgenannten Linie Einsparungen (vgl. Punkt 3). Die Weiterführung der Linie in den Landkreis Tübingen muss mit dem dortigen Landratsamt bzw. den Busunternehmen jedoch noch abgestimmt bzw. verhandelt werden. Hierzu existieren keine weiteren Informationen.	chem Charakter auch das Status quo-Verkehrsangebot zu garantieren. Voraussetzung ist aber, dass eine Mindestauslastung von zehn Fahrgästen je Fahrt am stärksten Querschnitt nicht unterschritten wird und der jeweilige Linienabschnitt prinzipiell Bestandteil der Mindestbedienung gem. Abbildung 4.4 ist. Damit wäre der komplette Umfang des Busverkehrs im Gemeindegebiet von Steinenbronn (L. 760, 826/86, 828) gesichert. Wenn bei kreisüberschreitenden Linien Zuschüsse benötigt werden, wird von einer angemessenen Beteiligung der Nachbarlandkreise ausgegangen. Da die Bedürfnisse im Berufsverkehr (Direktfahrten zum Daimler-Standort in Sindelfingen) und im Schülerverkehr sehr stark von den jeweiligen Schicht- bzw. Schulzeiten und dem spezifischen Fahrgastaufkommen abhängen, wurde auf eine Quantifizierung im Rahmen der NVP-Erstellung verzichtet. Im NVP keine Änderung.

		▪ Die Betriebsleistung dieser Linien soll von bisher 334.771 km auf 278.170 km reduziert werden (- 17 %). 3. Linie 828 Flughafen / Messe - Echterdingen Bf. - Steinenbronn – Waldenbuch – Tübingen, vgl. ANLAGE 3 Derzeitige Fahrtenpaare (Mo-Fr / Sa / So): 27 / 15 / 15 Geplante Fahrtenpaare lt. Entwurf: 16 / 8 / 6 Ergebnis: ▪ Starke Reduzierung zu allen Fahrtzeiten ▪ Auswirkungen auf die Taktzeiten: tagsüber nur noch Fahrten im 60-Minuten-Takt anstatt im 30-Minuten-Takt; abends nur noch im 120-Minuten-Takt anstatt im 60-Minuten-Takt; sonntags tagsüber im 120-Minuten-Takt anstatt im 60-Minuten-Takt; am Sonntag in der Schwachverkehrszeit keine Fahrten mehr, wobei dies derzeit noch im 60-Minuten-Takt möglich ist. ▪ Die Betriebsleistung dieser Linien soll von bisher 212.148 km auf 119.943 km reduziert werden (- 44 %).	
Waldenbuch			
91	Waldenbuch	Die Stadt Waldenbuch stimmt den **Reduzierungen der Fahrtenpaare** bei den Linien 760, 86/826 und 828 nicht zu.	Vgl. Antwort 90. Im NVP keine Änderung.
92	Waldenbuch	Die Verbesserung der **Verbindung nach Nürtingen** soll mit konkreten Vorschlägen durch den Landkreis Böblingen als Planungsziel in der Fortschreibung des NVPs dokumentiert werden.	Im NVP-Entwurf soll auf Seite 201 unter „Hinweise“ der Passus ***„ Eine Aufwertung der Verbindung Waldenbuch-Aichtal-Nürtingen ist in Abstimmung mit dem Landkreis Esslingen zu prüfen.“*** ergänzt werden.
93	Waldenbuch	Bei den **landkreisübergreifenden Verkehrslinien** hat die Stadtverwaltung stets die Kreisverwaltung dazu ermutigt, frühzeitig Abstimmungsgespräche mit den Landkreisverwaltungen in Tübingen bzw. in Esslingen und den damit auch beteiligten Kommunen zu führen. Im Namen der Stadt darf ich Sie hierzu um Stellungnahme bitten, ob diese Abstimmungsgespräche auf der uns vorgestellten Basis stattgefunden haben und weshalb die davon betroffenen Kommunalverwaltungen bislang nicht in Ihre Verfahrensüberlegungen einbezogen waren.	Der Landkreis Böblingen ist mit den Nachbarlandkreisen Esslingen und Tübingen im Gespräch. Im Grundsatz sind alle Kreise daran interessiert, mindestens den Status quo des Verkehrsangebots zu erhalten. Hinsichtlich eventuell notwendiger Finanzierungsmodelle konnten allerdings noch keine Festlegungen getroffen werden. Die Einbeziehung der Kommunen wird im Vorfeld von Vorabbekanntmachungen erfolgen, wenn das angestrebte Leistungsangebot genauer definiert werden muss.
94	Waldenbuch	Es gibt eine Stellungnahme von Aichtal (Landkreis Esslingen), die sich derzeit ebenfalls mit der Fortschreibung des NVP intensiv beschäftigt. Den kommunalpolitischen Gremien war es in der Vergangenheit stets ein Anliegen, weitere **Verbesserungen im ÖPNV in Richtung Landkreis Esslingen** weiterzuverfolgen. In den Stellungnahmen zu den bisherigen Verfahrensständen hat dies Ihnen die Stadtverwaltung stets auch mitgeteilt. Erstaunt stellen Gemeinderat und Stadtverwaltung nunmehr fest, dass offensichtlich der Landkreis Esslingen den beteiligten Kommunen bereits eine wesentlich längere Äußerungsfrist	Die längere Anhörungsfrist im Landkreis Esslingen hängt damit zusammen, dass der NVP-Entwurf dort später zur Anhörung freigegeben und damit das Beteiligungsverfahren auch zeitversetzt gestartet wurde.

		(30.10.2014) eingeräumt hat.	
95	Waldenbuch	Zudem wurde mitgeteilt, dass es bei übergeordneten Verkehrsverbindungen seitens der Kreisverwaltung nicht angedacht wäre, **Leistungen** zu **kürzen.** Nach Durchsicht der vorliegenden Unterlagen stellen Gemeinderat und Stadtverwaltung fest, dass nunmehr mit den vorgelegten Unterlagen das Gegenteil eingetreten ist. Aufgrund des aktuell unbefriedigenden Sachstands wird um Verständnis gebeten, dass Waldenbuch zu keiner anderen kommunalpolitischen Stellungnahme kommen konnte.	Siehe Antwort 90. Im NVP-Entwurf wurde das Basisangebot als Mindestbedienung ausgewiesen. Der Landkreis möchte darüber hinaus aber weitestgehend den Status quo erhalten. Auf den für Waldenbuch relevanten Linien 760, 826/86, 828 wäre der heutige Leistungsumfang dann uneingeschränkt gesichert, wobei - sofern notwendig - bei den Linien 826/86 und 828 eine angemessene Mitfinanzierung der Nachbarlandkreise vorausgesetzt wird.
Weil der Stadt			
96	Weil der Stadt	Das im NVP ausgewiesene Basisangebot (BA) wird teilweise (z.B. Anbindung von Schafhausen) als nicht ausreichend erachtet.	Die Landkreisverwaltung strebt an, bei Verkehren mit überörtlichem Charakter auch das heutige Angebotsniveau vollständig abzusichern, wenn eine Mindestauslastung von zehn Fahrgästen je Fahrt am stärksten Querschnitt nicht unterschritten wird und der jeweilige Linienabschnitt prinzipiell Bestandteil der Mindestbedienung gem. Abbildung 4.4 ist (VSQ). Auf dieser Basis wäre der komplette Umfang des Busverkehrs in Richtung Schafhausen gesichert. Wenn bei kreisüberschreitenden Linien Zuschüsse benötigt werden, wird von einer angemessenen Beteiligung der Nachbarlandkreise ausgegangen. Im NVP keine Änderung.
97	Weil der Stadt	Im NVP soll neben dem „Status Quo“ und dem „Basisangebot“ auch der „Verkehrlich sinnvolle Status Quo (VSQ)“ dargestellt und auf Dauer für die Städte und Gemeinden kostenneutral sichergestellt werden.	Der VSQ wurde nachträglich eingearbeitet. Der Landkreis ist - vorbehaltlich der Zustimmung seiner Gremien - bereit, den VSQ weiterhin zu gewährleisten. Im NVP keine Änderung.
98	Weil der Stadt	Der Gemeinderat lehnt eine Kürzung oder Verschlechterung der Linie 663 grundsätzlich ab. Weitere Informationen z.B. zu Fahrgastzahlen sind vom Landratsamt vorzulegen.	Im Rahmen des VSQ sind keine Kürzungen auf der Linien 663 geplant. Allenfalls Umschichtungen zwischen den parallel verkehrenden Linien 663 und 666 sollen möglich bleiben. Im NVP keine Änderung.
99	Weil der Stadt	Das Landratsamt Böblingen wird gebeten, Fahrplanentwürfe für die Linie 665 (Blammerberglinie) vorzulegen. Erst hiernach kann über den Erhalt der Linie im Status Quo oder ggfs. auch im VSQ-Modus (=Basisangebot) entschieden werden.	Als Rahmenplan erhebt der NVP nicht den Anspruch, Planungen fahrplangenau festzulegen. Gerade bei innerörtlichen Verkehrsangeboten dient das Basisangebot primär als Verrechnungsgröße. Über Art und Detaillierungsgrad der Vorgaben an die Verkehrsunternehmen ist im Vorfeld der jeweiligen Vorabbekanntmachungen in Abstimmung mit den Kommunen abschließend zu entscheiden. Im NVP keine Änderung.
100	Weil der Stadt	Eine Expressbusverbindung nach Pforzheim auf der Linie 666 wird grundsätzlich begrüßt. Allerdings kann der Gemeinderat der Stadt Weil der Stadt einer solchen Verbindung nur unter Beibehaltung des bestehenden Fahrtenangebots in den Teilorten (insbes. Hausen und Münklingen) unter Kostentragung des Landkreises zustimmen. Das Landratsamt wird auch hier gebeten, entsprechende Fahrplanvorschläge zu unterbreiten.	Sobald entsprechende Fahrplanvorschläge vorliegen, werden diese mit der Stadt Weil der Stadt diskutiert. Vor dem Hintergrund der geforderten Beibehaltung des Status Quo-Angebots in Münklingen, sieht der Landkreis aber kaum Chancen für eine Beschleunigung der Linie 666. Im NVP keine Änderung.
101	Weil der Stadt	Dem Weil der Städter Gemeinderat war es wichtig, Folgendes der Stellung-	Die Herausnahme der Daimler-Fahrten der Buslinie 663 aus

		nahme hinzuzufügen: • Die Linie 663 wird nicht nur von Mitarbeitern von Daimler genutzt. • Ein Ausweichen von der Linie 663 auf die S6/S60 ist zwar grundsätzlich möglich, aber völlig unattraktiv. Hierdurch wäre ein zweimaliges Umsteigen für Bürger unserer Ortsteile notwendig, das z.B. den Fahrgästen der Hermann-Hesse-Bahn nicht zugemutet werden soll. • Weiter weisen die Räte darauf hin, dass der Bus der Daimlerlinie in das Werksgelände einfährt und die Mitarbeiter an den Arbeitsplätzen aussteigen lässt. Bei einer Anreise mit der S-Bahn müssten die Arbeitnehmer bis zu 20 Minuten durch das Werksgelände gehen. • Es besteht bei den Gemeinderäten ein hohes Informationsbedürfnis. Vor allem möchten die Mitglieder des Rates erfahren, wie viele Personen die verschiedenen Daimlerbusse nutzen und wo diese ein- bzw. aussteigen. • Bei einer Abschaffung der Daimlerbuslinie befürchten die Ratsmitglieder mehr PKW-Individualverkehr im Stadtverkehr Weil der Stadt, da ein großer Teil der bisherigen Busnutzer auf Grund der Unattraktivität der S-Bahnverbindung auf PKWs umsteigen könnte.	dem Basisangebot bedeutet nicht zwingend deren Abschaffung. Es steht dem künftigen Betreiber dieser Linie frei, solche Fahrten auch weiterhin anzubieten. Allerdings hält es der Landkreis nicht für gerechtfertigt, ein solches Angebot mit Zuschüssen des Kreises zu stützen, falls es nicht eigenwirtschaftlich zu erbringen wäre. Über die S-Bahn-Linien S6/S60 ist das Sindelfinger Mercedes-Benz-Werk von Weil der Stadt aus in etwa gleich schnell zu erreichen wie mit den direkten Busfahrten, die nach den vorliegenden Fahrplanunterlagen ebenfalls am Rande des Werksgeländes („Tor III“) enden. Da zudem ein Großteil der Einwohner des Landkreises Böblingen auf dem Weg zum Sindelfinger Mercedes-Benz-Standort ebenfalls zweimal umsteigen muss, wäre ein finanzielles Engagement des Kreises für die Weil der Städter Direktverbindung kaum zu begründen. Auch der Vergleich mit der Hermann-Hesse-Bahn ist nicht zutreffend, denn der einmalige Umstieg in Renningen wäre – wie für Weil der Städter Bürger auch - nur für solche Einwohner des Landkreises Calw ausreichend, die direkt an einem Bahnhof wohnen. Wer beispielsweise erst mit dem Bus nach Calw fahren muss, benötigt genau wie die Bürger aus Merklingen, Münklingen und Hausen auf dem Weg nach Sindelfingen zwei Umstiege. Laut den Erhebungen des VVS nutzen täglich bis zu 65 Personen die Daimler-Busse der Linie 663. Im NVP keine Änderung.
102	Weil der Stadt (Nachtrag nach Fristende)	Der Gemeinderat der Stadt Weil der Stadt begrüßt die Aufnahme des „verkehrlich sinnvollen Status Quo (VSQ)“ in den NVP. Das Landratsamt Böblingen wird um Prüfung gebeten, ob nach Ausweisung des VSQ im NVP, eine Ausweisung des Basisangebotes hinfällig wird.	Das Basisangebot soll weiterhin im NVP in der entsprechenden Spalte des Liniensteckbriefs dargestellt werden, da mit ihm ein von Bestandsverkehren unabhängiges Mindest-Angebotsniveaus definiert wird, das für Finanzierungsregelungen zwischen den Verbundlandkreisen von Bedeutung ist und bei innerörtlichen Linien weiterhin zur Finanzierungsabgrenzung zwischen Kommune und Landkreis dient. Im NVP keine Änderung.
103	Weil der Stadt (Nachtrag nach Fristende)	Die Linienverbindung 663 zwischen Weil der Stadt und Sindelfingen („Daimlerlinie“) muss erhalten bleiben und in das Basisangebot des NVP aufgenommen werden. Von der Linie könnten weitere Orte, wie Tiefenbronn, Neuhausen und Grafenau profitieren. Das Landratsamt wird deshalb gebeten weitere Haltepunkte in Schafhausen und Grafenau zu prüfen und ggf. in die Linie einzubinden, um auch Beschäftigte aus diesen Orten mittels ÖPNV an das Mercedes-Benz-Werk anzubinden.	Der Nahverkehrsplan fordert keinen Verzicht auf die Durchbindung einzelner Fahrten der Linie 663 bis zum Mercedes-Benz-Werk. Es steht dem Betreiber der Linie 663 frei, solche Fahrten auch künftig anzubieten, wenn der zusätzliche Betriebsaufwand in einem für das Unternehmen vertretbaren Verhältnis zum zusätzlichen Ertrag steht. Auch die Bedienung weiterer Orte erscheint dabei denkbar. Der Landkreis schließt

		Ferner wird das Landratsamt gebeten eine Kostenbeteiligung des Enzkreises zu überprüfen.	lediglich aus, solche Angebote aus Mitteln des Kreises zu bezuschussen. Dies ist dadurch gerechtfertigt, dass über die S-Bahn-Linie 60 der Werksstandort ebenso zeitgerecht erreicht werden kann. Immerhin hat der Verband Region Stuttgart als Aufgabenträger für die S-Bahn den Fahrplan der S60 so ausgeweitet, dass die Schichtwechselzeiten von der Bahn abgedeckt werden. Darüber hinaus wird auf Antwort 101 verwiesen. Im NVP keine Änderung
104	Weil der Stadt (Nachtrag nach Fristende)	Die Verwaltung wird beauftragt, gemeinsam mit dem Landkreis sowie dem bedienenden Verkehrsunternehmen, ein verkehrlich sinnvolles Angebot für die Linie 665 (Blammerberglinie) zu erarbeiten und dem Gremium wieder vorzulegen.	Aus Sicht des Landkreises spricht zunächst nichts gegen eine Beibehaltung des derzeitigen Konzeptes. Im Vorfeld eines künftigen Vergabeverfahrens wird zu überlegen sein, ob am jetzigen Konzept festgehalten werden soll oder ob Modifikationen sinnvoll wären. Im NVP keine Änderung
104	Weil der Stadt (Nachtrag nach Fristende)	Der Landkreis Böblingen wird bezüglich einer Expressbuslinie gebeten, nach Alternativlösungen zu suchen, die nicht zu Lasten des derzeitigen Busbedienungsstandards der Weil der Städter Stadtteile Münklingen und Hausen geht.	Vgl. Antwort Nr. 100. Im NVP keine Änderung
Weil im Schönbuch			
105	Weil im Schönbuch	Bedingt durch die Änderungen mit der Einrichtung der **Gemeinschaftsschule in Weil im Schönbuch** erwartet Weil im Schönbuch für das kommende Schuljahr vermehrt Schüler aus dem Einzugsgebiet Schönaich und Steinenbronn. Derzeit liegen bereits 15 Anmeldungen von Schülern aus Schönaich, Waldenbuch und Steinenbronn vor, Tendenz steigend. Es wird davon ausgegangen, dass für die folgenden Schuljahre weitere Kinder aus diesen Gemeinden die Gemeinschaftsschule in Weil im Schönbuch besuchen werden. Um die Schülerbeförderung für die oben genannten Kinder zur Schule sicherzustellen, wird darum gebeten, dies bei der Fortschreibung des NVPs zu berücksichtigen. Die Linie 760 sowie die neu vergebene Linie 761 sollten den Anforderungen des Schülerverkehrs angepasst werden. Es wird darum gebeten, die Führung der Linie 761 und die durch die neue Schulentwicklung entstandenen Neuerungen in die Fortschreibung des NVPs mit einzuarbeiten. Ebenso beantragt die Kommune die Einrichtung des Schulverkehrs bereits zu kommendem Schuljahr (September 2014) zu den in der Stellungnahme genannten Zeiten. Für die Gemeinschaftsschule Weil im Schönbuch ist es notwendig, dass die Schüler aus Schönaich, Waldenbuch und Steinenbronn die Möglichkeit haben, die Gemeinschaftsschule zu besuchen.	Im Liniensteckbrief der Linie 760/761 soll in der Kategorie „Hinweise“ der Passus **„Seit dem Schuljahr 2014/2015 wird in Weil im Schönbuch eine Gemeinschaftsschule eingerichtet. Die Linien 760 und 761 sollen die Schüler aus Schönaich, Waldenbuch und Steinenbronn mit dem neuen Schulstandort verbinden. Vor diesem Hintergrund ist eine Optimierung der Fahrzeiten bezüglich der Erfordernisse des Schülerverkehrs zu prüfen.“** ergänzt werden. Ein zusätzlicher Schülerverkehr wird aber nicht für notwendig erachtet, da das bestehende Busnetz satzungskonforme Busverbindungen bereithält.