

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

3.) Sonstige beteiligte Stellen (eingegangene Schreiben in alphabetischer Reihenfolge)

Nr.	Behörde/Verband	Anregung	Behandlung und Einbindung in den NVP-Entwurf
Autofrei leben! e.V.			
1	Autofrei leben	Autofrei leben! e.V. hat keinen Kommentar zum NVP.	Im NVP keine Änderung erforderlich.
Dachverband Integratives Planen und Bauen e.V. (DIPB)			
2	DIPB	Inhaltliche Darstellung: In Kapitel 1.2 des NVPs („Der rechtliche und organisatorische Rahmen“) werden u.a. die gesetzlichen Grundlagen dargestellt. Es wird auf das Bundesbehindertengleichstellungsgesetz (BGG) und das Landesgesetz (L-BGG) zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen hingewiesen. Außerdem wird unter 4.1.3 „Barrierefreiheit“ die Forderung des novellierten Personenbeförderungsgesetzes in § 8 (3) „für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen“ erwähnt. Der ausführliche Hinweis auf die Gesetzeslage wird begrüßt. Allerdings weist die Fortschreibung des NVPs auch Mängel auf. So ist die Formulierung: „Der Landkreis ist bemüht, dieser gesetzlichen Verpflichtung in seinem Zuständigkeitsbereich und im Rahmen seiner Möglichkeiten kontinuierlich nachzukommen“ nach Ansicht des DIPB nicht ausreichend. Auch durch die Aufzählung der Ziele (z.B. barrierefreie Haltestellen, Einsatz von Niederflurbussen, geeignete Fahrzeugausstattung), wie dies erreicht werden soll, ist zu wenig. Gesetze sind grundsätzlich einzuhalten. Des Weiteren fordern die Gesetze zeitliche Vorgaben. Mit Ausnahme, dass der Bestand an Niederflurbussen im September 2013 bei 73 % liegt, im Dezember 2008 betrug er 68 %, fehlen jegliche Zahlenangaben. Z.B. wie viele Haltestellen sind jetzt schon barrierefrei und in welchem Rhythmus werden weitere Haltestellen barrierefrei ausgebaut? Wie und bis wann sind 100 % zu erreichen bzw. erreicht? Bei der 2. Fortschreibung fehlen konkrete Hinweise auf zeitliche Vorgaben zur Umsetzung der noch nicht vorhandenen Barrierefreiheit. Der vorliegende Entwurf des NVP sollte um die genaue Darstellung von Maßnahmen zur Erreichung von Barrierefreiheit sowie die zeitlichen Vorgaben für die Umsetzung dieser Maßnahmen ergänzt werden. Erst dadurch wird der NVP in dieser Hinsicht gemäß ÖPNVG gesetzeskonform.	Der NVP macht deutlich, dass der Landkreis seinen gesetzlichen Verpflichtungen (insbesondere den Verpflichtungen aus dem BGG und dem L-BGG) nachkommt. Dies wird insbesondere dadurch deutlich, dass neue Busse grundsätzlich niederflurig sein müssen (siehe Kapitel 6.2.2). Was den barrierefreien Ausbau von Haltestellen angeht, besteht im Grundsatz die gesetzliche Verpflichtung, bis zum 1. Januar 2022 alle Haltestellen umgerüstet zu haben. Allerdings liegen Bushaltestellen in der Regel in kommunaler Baulast, so dass Vorgaben im NVP, die ja lediglich auf Verkehrsunternehmen und Genehmigungsbehörde einwirken können, allenfalls empfehlen Charakter haben. Die Problematik des Haltestellenumbaus ist deshalb auch bei noch detaillierterer Aufbereitung der Thematik über den Nahverkehrsplan nicht lösbar. Im NVP sind keine Änderungen erforderlich.
Enzkreis			
3	Enzkreis	Nach Durchsicht des Entwurfs kann der Enzkreis mitteilen, dass keine Einwendungen bzw. Bedenken bestehen. Die Ausführungen zu einzelnen auch den Enzkreis betreffenden Linienbündel entsprechen den mit dem Kreis Böblingen seinerzeit getroffenen Festlegungen. Zu den im Entwurf enthaltenen	Der Landkreis Böblingen sagt zu, den Enzkreis betreffende Angebotsänderungen rechtzeitig mit der Kreisverwaltung sowie dem Verkehrsverbund Pforzheim-Enzkreis zu besprechen. Im NVP sind keine Änderungen erforderlich.

		Ausführungen hinsichtlich der beabsichtigten Änderungen gegenüber dem Fahrplan 2013 (Kapitel 6.3.6 ab Seite 163) bzw. der Weiterentwicklung des bestehenden Liniennetzes auch im Enzkreis (Kapitel 7.2.2 ab Seite 259) bittet der Enzkreis, rechtzeitig vorher mit dem Landratsamt Enzkreis sowie dem Verkehrsverbund Pforzheim-Enzkreis Kontakt aufzunehmen.	
Landeshauptstadt Stuttgart			
4	Stuttgart	Seitens der Landeshauptstadt Stuttgart bestehen keine Bedenken gegen die Fortschreibung des NVPs.	Im NVP sind keine Änderungen erforderlich.
Landkreis Böblingen - Teilhabe-Beirat und Kreissenorenrat Böblingen e. V.			
5	Teilhabe-Beirat + Kreissenorenrat	Niederflurbusse: Bei der Neuvergabe der Buslinienbündel bis zum Jahr 2019 schlägt der Teilhabe-Beirat vor, möglichst nur Busunternehmen zu berücksichtigen, die Ihre Leistungen nur mit Niederflurbussen erbringen. Der Kreissenorenrat ergänzt: In allen Bussen müssen Gurte für Rollstühle, Rollatoren etc. vorhanden sein.	In Kapitel 6.2.2 (Fahrzeug-Ausstattung) sind die VVS-einheitlichen Landkreis-Anforderungen unter den Merkmalen „Niederflur“ und „Ausweisung bestimmter Funktionsbereiche“ dargestellt. Im NVP sind keine Änderungen erforderlich.
6	Teilhabe-Beirat + Kreissenorenrat	Fahrgastinformationssystem: Der Teilhabebeirat wünscht sich ein Fahrgastinformationssystem nach dem Vorbild des Reutlinger Orientierungssystems für Menschen mit Wahrnehmungseinschränkungen. In diesem System haben alle Linien nicht nur eine Nummer, sondern auch ein zielbezogenes Symbol und eine Farbe, was den Fahrgästen die Orientierung wesentlich erleichtert. Die Informationen kommen allen Menschen mit zusätzlichem Hilfebedarf, also auch Senioren, Kindern und Menschen mit Migrationshintergrund zugute. Ein erster Schritt könnte die modellhafte Einführung in einer Großen Kreisstadt sein. Der Kreissenorenrat ergänzt: Alte Menschen sind häufig sehbehindert. Schriftgröße und Kontraste sind daher besonders wichtig. Eine Farbgestaltung, wie vom Teilhabe-Beirat gefordert, ist hier sehr unterstützend.	Die Einführung von Symbolen und Farben in der Fahrgastinformation wäre punktuell sicherlich hilfreich. Der Landkreis hat jedoch die im VVS geltenden Anforderungen zu berücksichtigen, in die auch die Belange sehbehinderter Fahrgäste eingeflossen sind. In Anbetracht der Vielzahl an Buslinien im VVS erscheint die vorgeschlagene Kennzeichnung nicht realisierbar. Im NVP sind keine Änderungen erforderlich.
7	Teilhabe-Beirat + Kreissenorenrat	Fahrpläne: In den Fahrplänen an den Haltestellen sollen verbindliche Informationen über den Einsatz von Niederflurbussen enthalten sein. Der Landkreis sollte dies von den Verkehrsunternehmen einfordern. Der Teilhabe-Beirat regt an, dies bereits beim nächsten Fahrplanwechsel zu tun. Der Kreissenorenrat ergänzt: Alte Menschen sind häufig sehbehindert. Schriftgröße und Kontraste sind daher besonders wichtig. Fahrpläne sind häufig schlecht oder gar nicht lesbar. Der Kreissenorenrat regt deshalb eine größere Schrift in den Fahrplänen an.	Mit dem im NVP geforderten Einsatz von Niederflurfahrzeugen wird dieser Fahrzeugtyp zum Regelangebot werden. Schriftgröße: Das Programm, das die Aushang-Fahrpläne erstellt, optimiert bereits gegenwärtig die Schriftgröße; bei einem A4-Aushangfahrplan sind somit keine Verbesserungen möglich. Im NVP sind keine Änderungen erforderlich.
8	Teilhabe-Beirat + Kreissenorenrat	Haltestellen: Der Teilhabe-Beirat lobt die Priorisierungskarte des Landkreises (Seite 57 im Entwurf des NVPs) zum Ausbau von barrierefreien Haltestellen. Die Karte zeigt den großen Handlungsbedarf in der Fläche. Der Teilhabebeirat schlägt deshalb dem Landkreis vor, bei den Städten und Gemeinden nachzufragen, bis wann diese den Haltestellenumbau angehen. Der Kreissenorenrat ergänzt: Bei anstehenden Umbauten und Sanierungsmaßnahmen von Haltestellen soll in Städten und Gemeinden in jedem Fall an die Barrierefreiheit gedacht werden.	Der Landkreis unterstützt die Forderung von Teilhabe-Beirat und Kreissenorenrat, bei Um- und Neubauten von Bushaltestellen grundsätzlich Barrierefreiheit herzustellen. Der Landkreis schlägt vor, in angemessenem zeitlichen Abstand zur Beschlussfassung des NVPs bei den Kommunen den aktuellen Stand des barrierefreien Ausbaus der existierenden Bushaltestellen abzufragen und darzustellen. Im NVP sind keine Änderungen erforderlich.

Landkreis Böblingen - Vertrauensperson für Schwerbehinderte			
9	LRA BB – Schwerbehinderten-Vertrauensperson	In Kapitel 6.2.3 (Haltestellenausstattung) wird unter der Rubrik „Anpassung der Ausstattung“ die Möglichkeit vermisst, mobilitätseingeschränkten Personen den Raum zu geben, eine geschützte Unterstellmöglichkeit (z. B. mit Rollstuhl) in Anspruch zu nehmen. Auch ist an verschiedenen S-Bahnhöfen im Landkreis aufgefallen, dass kein barrierefreier Zugang zum Bahnsteig vorhanden ist. Hier werden noch Verbesserungsmöglichkeiten gesehen. Auch die Ansage auf kleineren S-Bahnhöfen ist nicht vorhanden; Personen mit Sehbehinderungen haben keine Möglichkeit, barrierefrei informiert zu werden. Vielleicht kann noch das ein oder andere verbessert werden, um die UN-Behindertenrechtskonvention auch in diesem Bereich zu berücksichtigen.	Der Landkreis würde es grundsätzlich begrüßen, wenn alle Haltestellen mit ausreichend großen Fahrgastunterständen ausgestattet wären. Allerdings lassen die örtlichen Gegebenheiten dies nicht immer zu. Auf Gemarkung des Landkreises Böblingen sind mit Ausnahme des Haltepunkts Gäufelden die Bahnsteige sämtlicher Bahnstationen barrierefrei zu erreichen. An den Stationen Weil der Stadt, Rutesheim, Leonberg, Höfingen und Bondorf müssen die Bahnsteighöhen angepasst werden, um mobilitätseingeschränkten Menschen einen ungehinderten Zugang in die Bahnen zu bieten (siehe Kapitel 4.1.3). Für die S-Bahn in der Region Stuttgart hat der Nahverkehrsplan keine Bindungswirkung. Der Landkreis wird die Hinweise der Kreis-Vertrauensperson für Schwerbehinderte daher direkt an den zuständigen Aufgabenträger Verband Region Stuttgart weiterleiten. Im NVP sind keine Änderungen erforderlich.
Landkreis Calw (ursprüngliche Stellungnahmen + Ergänzung)			
10	LRA Calw	Bündel 5 (Verkehrsraum Mittleres Heckengäu): Es gibt keine Bedenken oder Anregungen, da die Linie 763 (Sindelfingen – Böblingen – Dätzingen/Aidlingen - Calw) nicht Bestandteil des Linienbündelungskonzepts des Landkreises Calw ist. Bei der künftigen Neukonzeption der Linie wird dennoch um frühzeitige Abstimmung gebeten.	Der Landkreis Böblingen sagt zu, geplante Angebotsänderungen bei der L. 763 frühzeitig mit dem betroffenen Nachbarlandkreis Calw abzustimmen. Im NVP sind keine Änderungen erforderlich.
11	LRA Calw	Bündel 10 (Verkehrsraum Deckenpfronn – Gärtringen): Es gibt keine Bedenken oder Anregungen, da die Linie 773 (Herrenberg – Deckenpfronn – Calw) nicht Bestandteil des Linienbündelungskonzepts des Landkreises Calw ist. Eine Weiterführung der zusätzlich geplanten Fahrtenpaare bis nach Calw sowie zurück, würde der Landkreis sehr begrüßen.	Der Landkreis Böblingen sagt zu, geplante Angebotsänderungen bei der L. 773 frühzeitig mit dem Landkreis Calw abzustimmen. Im NVP sind keine Änderungen erforderlich.
12	LRA Calw	Bündel 11 (Verkehrsraum Oberes Gäu): Entgegen der bisherigen Darstellung – Einigung auf Verwaltungsebene zwischen den Landratsämtern Calw und Böblingen – ist die Linie 774, auf dem Gebiet des Landkreises Calw als Linie 7794 verkehrend, wiederum Teil des Linienbündelungskonzeptes des Landkreises Calw und wird im NVP Landkreis Böblingen im „Bündel 11: Oberes Gäu“ aufgeführt. In Folge der derzeit stattfindenden Überplanung des Gebiets im Oberen Gäu und im Zuge der Beschleunigung des Schnellbusses (Linie 774) setzt sich der Landkreis Calw ausdrücklich dafür ein, dass die Linie weiterhin „bündelfrei“ bleibt.	In die Überplanung des Korridors Nagold – Herrenberg/Bondorf sind neben der Linie 774 auch die Linien 777, 778 und 790 und damit auch mehr als ein Verkehrsunternehmen einbezogen. Funktionen und Leistungen werden dabei arbeitsteilig festgelegt. Die isolierte Betrachtung und Vergabe einer einzelnen Linie wäre aus Sicht des Landkreises Böblingen der Komplexität des neuen Angebotskonzepts nicht angemessen und würde den Koordinierungsaufwand der Aufgabenträger deutlich erhöhen. Zwischenzeitlich konnte insoweit eine Verständigung erzielt werden, dass der Harmonisierungszeitpunkt des Bündels 11 auf 2019 verschoben wird und eine danach anstehende Vergabe für das Bündel 11 im Landkreis Böblingen und den Verkehrsraum Südost im Landkreis Calw von den Kreisen koordiniert angegangen werden wird. Ein entsprechender Hinweis wird im NVP ergänzt.

13	LRA Calw	Kapitel 7.2.3 (Expressbusse): Laut ÖPNV-Pakt sollen die neuen Expressbuslinien ein neues Angebot schaffen und eine Konkurrenz zu vorhandenen Buslinien vermeiden. Die Firma VBN plant derzeit an einer Neuordnung des Gesamtkonzepts Gäu, aus dem man den Schnellbus nicht isolieren sollte. Da der Landkreis Calw sich auf Verwaltungsebene darauf geeinigt hat, dass das Projekt Expressbus zunächst nicht weiter vorangetrieben werden soll, könnte die Aussage zum Abschnitt „Nagold – Herrenberg“ entfallen.	Die Aussage zum Abschnitt Nagold – Herrenberg wird aus Kapitel 7.2.3 gestrichen.
14	LRA Calw	Verkehrliche Weiterentwicklung (S. 258 ff): Wie im Entwurf richtig dargestellt, werden im Landkreis Calw derzeit verschiedene Überlegungen zur Verbesserung der Anbindung an den Landkreis Böblingen und die Region Stuttgart angestellt. Neben den bereits erwähnten Themen (Beschleunigung Buslinie 774 (7794)) spielt dabei die Schienenanbindung eine große Rolle. Die Reaktivierung der derzeit nicht befahrenen Schienenstrecke Calw – Weil der Stadt als Hermann-Hesse-Bahn wurde zwischenzeitlich vom Ministerium für Verkehr und Infrastruktur als förderwürdig eingestuft. Es handelt sich dabei um eine Schienenverbindung Calw – Renningen, mit größtmöglichem Verknüpfungsnutzen auf die S-Bahnen S6 und S60 in Renningen. Es wird darum gebeten, dies im NVP zu berücksichtigen und festzuhalten.	Der Landkreis Böblingen begrüßt die Bemühungen des Landkreises Calw, die Schienenstrecke zwischen Calw und Weil der Stadt für den ÖPNV zu reaktivieren. In Kapitel 7.2.2 ist dies – wie folgt – dargestellt: „Die Überlegungen des Landkreises Calw zur Verbesserung der Verkehrsangebote in den Korridoren Calw – Weil der Stadt und Nagold – Herrenberg werden ... vom Landkreis Böblingen grundsätzlich befürwortet. Dies gilt auch für die damit verbundenen Überlegungen zur Ausweitung des VVS-Tarifs in den Landkreis Calw hinein.“ Dies gilt unabhängig vom aktuell angedachten Betriebskonzept.
15	LRA Calw	Eine Verknüpfung bestehender Schienenverkehrsangebote soll erfolgen, um Nagold besser mit dem Landkreis Böblingen und der Region Stuttgart auf dem Schienenweg zu verbinden.	Im NVP sind keine Ergänzungen erforderlich.
Landkreis Esslingen			
16	LRA Esslingen	Der Landkreis Esslingen hat keine Anregungen oder Bedenken gegen die Fortschreibung des Nahverkehrsplans für den Landkreis Böblingen.	Im NVP sind keine Ergänzungen erforderlich.
Landkreis Reutlingen			
17	LRA Reutlingen	Der Landkreis Reutlingen ist von den Planungen nicht betroffen, daher wird auf die Abgabe einer Stellungnahme verzichtet.	Im NVP sind keine Ergänzungen erforderlich.
Landkreis Tübingen			
18	LRA Tübingen	Bündel 9: Die in den Landkreisen Böblingen, Esslingen, Tübingen und in der Landeshauptstadt Stuttgart verkehrenden Linien 826/86/828 sind nur im NVP BB gebündelt, in den NVPen der Landkreise Esslingen und Tübingen sind sie bündelfrei. Es erscheint sachgerecht, dass ein Landkreis als Aufgabenträger (AT) die Federführung (= Bündelung dieser Linien) übernimmt, allerdings sollten die Aussagen aller betroffenen AT zu den Linien in ihren NVPen deckungsgleich sein. Der NVP Landkreis Tübingen weicht von den Entwürfen aus Böblingen und Esslingen ab, von der Stadt Stuttgart liegt noch kein NVP vor. Es ist denkbar, den NVP Tübingen mit dem Ziel fortzuschreiben, dass alle NVPe auch im Wortlaut übereinstimmen. Um hier zusammen zu kommen, sind Abstimmungsgespräche der vier betroffenen AT vor Verabschiedung des NVP im Kreistag Böblingen (und Esslingen) sinnvoll, zumal sich auch noch Unklarheiten auf tun: Das Basisangebot im Liniensteckbrief der Linie 828 fällt erheblich gegenüber dem Status quo zurück. Unabhängig davon, dass sich dem Landkreis Tübingen die Ermittlung der Zahlen noch nicht	Am 29. Juli 2014 fand beim Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart (VVS) ein erstes Gespräch zur Klärung der dargestellten offenen Punkte statt. Das definierte Basisangebot und dessen Verhältnis zu Status quo wurden erläutert. Das Basisangebot wurde als Mindeststandard nach VVS-weit einheitlichen Maßstäben unter Einbeziehung von Aspekten der Erschließung und der Nachfrage entwickelt und kann daher nicht ohne weiteres angepasst werden. Wie der Landkreis Tübingen sind aber auch die Landkreise Böblingen und Esslingen bestrebt, mindestens das heutige (über das Basisangebot hinaus gehende) Angebot zu erhalten. Im Rahmen der anstehenden Vergaben werden die Anforderungen an das Angebot der genannten Linien mit den Beteiligten konkretisiert. Die Gefahr, dass eigenwirtschaftli-

		erschließt, sowie die Zuordnung von Fahrten zu den einzelnen Linien im Detail, könnte hiermit für eigenwirtschaftliche Genehmigungsanträge ein Weg eröffnet werden, das bestehende Angebot zurückzubauen, was sicherlich von keinem der AT gewünscht wird. Weiterhin können reduzierte Anforderungen in den Landkreisen Böblingen und Esslingen auch die noch zu verhandelnden Anforderungen („w. v.“) im Abschnitt Waldenbuch Postamt – Tübingen Hbf dergestalt präjudizieren, dass diese zwangsläufig unter dem Niveau des heutigen Angebots zu liegen kommen, was aber dem Tübinger NVP widerspricht. Aus verkehrsplanerischer Sicht des Landkreises Tübingen ist wünschenswert, die Vertaktung des Airportsprinters zu verbessern: Aktuell weisen die montags bis freitags grundsätzlich im Stundentakt verkehrenden Schnellverbindungen vom/zum Flughafen einzelne Taktlücken auf, die beseitigt werden sollten. Zudem wird angeregt, die Vertaktung der Schnellbusse in den Hauptverkehrszeiten auf einen 30-Minuten-Takt zu verdichten, um die ÖPNV-Attraktivität im Berufsverkehr zu erhöhen. Liniensteckbrief 754 (S. 196): Diese Linie des Bündels 8 verkehrt im Landkreis Tübingen parallel mit den Linien 826/828. Dies ist bei der Anbindung der Geschwister-Scholl-Schule/Walddorfschule in Tübingen zu beachten, die teilweise auch von den beiden anderen Linien hergestellt wird. Ferner hat sich wohl ein redaktioneller Fehler bei den „Zusätzliche Funktionen“ eingeschlichen. Es muss heißen: „Direktverbindung ... nach Holzgerlingen und Böblingen“, nicht „Tübingen“.	che Genehmigungsanträge auf den reduzierten Basisangebots-Verkehr erfolgreich sein könnten, wird dadurch begegnet, dass das Basisangebot nicht mehr mit dem Begriff der „Ausreichenden Verkehrsbedienung“ gleichgesetzt wird. In einem neuen Kapitel 6.2 wird erläutert, dass die Ausreichende Verkehrsbedienung auch über das Basisangebot hinaus gehen kann. Die Beseitigung von Taktlücken liegt generell auch im Interesse des Landkreises Böblingen und wird auch bezüglich der schnellen Fahrten der Linie 828 vom Landkreis unterstützt. Eine Ausweitung des Fahrtenangebots im Korridor Tübingen - Waldenbuch auf ganztägig mindestens 4 Fahrten pro Stunde wird angesichts des aktuellen Nachfrageniveaus allerdings kritisch gesehen. Vorrangig wäre hier zu prüfen, ob nicht im Rahmen der bestehenden Bedienungsdichte Funktionen neu aufgeteilt werden könnten. Die Funktion „Anbindung der Geschwister-Scholl-Schule in Tübingen“ wird auch in den Liniensteckbriefen der Linien 826/86 und 828 ergänzt. Der Hinweis zu den „zusätzlichen Funktionen“ ist korrekt. Der Liniensteckbrief der Linie 754 wird entsprechend angepasst.
19	LRA Tübingen	<u>Ammertal / Oberes Gäu (Fortschreibung der Bündelzuschnitte):</u> Die vorgeschlagene Neuaufteilung des Verkehrsraums in zwei Bündel kann von der Landkreisverwaltung Tübingen grundsätzlich mitgetragen werden. Die planerische Trennung der Linie 777 in einen westlichen Teil (Nagold – Mötzingen – Gäufelden – Altingen) und einen östlichen Teil (Altingen – Reusten – Pfäffingen) ist grundsätzlich denkbar und ermöglicht neue planerische Ansätze. Die bisher mit einigen Direktverbindungen zwischen Nagold und Tübingen verkehrende Linie 777 kann gebrochen werden, wenn gute Umsteigeverbindungen in Altingen bzw. Pfäffingen von/zur Ammertalbahn hergestellt werden. Allerdings liegt hier noch kein Fahrplankonzept vor, so dass die abschließende Beurteilung nicht vorgenommen werden kann. Vorab zu klären sind weiterhin Detailfragen zur neuen Liniennummerierung, zur Finanzierung (z.B. Wie muss der Betriebskostenzuschuss des ZÖA [Zweckverband ÖPNV im Ammertal] auf die neuen Linien 777 West und Ost aufgeteilt werden? Wie stellt sich mittelfristig die Finanzierung dar?), zur konkreten Umsetzung (z.B. Wie wird der Übergangszeitraum der Linie 777 West nach einer Vergabe der 777 Ost im Bündel 13 und vor Neuvergabe des Bündels 11 organisiert und finanziert?) und möglicherweise weitere. Der Neuzuschnitt der beiden Bündel, die weitgehend dem Bündel Nordwest des Landkreises Tübingen entsprechen, erfordert auch eine Fortschreibung des NVP Tübingen mit Gremienbeteiligung, da das Linienbündelungskonzept Tübingen hier übereinstimmen sollte. Auch zu den Detailfragen rund um die-	Am 29. Juli 2014 fand beim Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart (VVS) ein erstes Gespräch zur Klärung der dargestellten offenen Punkte statt. Der Fahrplanentwurf für die Linie 777 West konnte erst wenige Wochen vor der Fertigstellung des NVPs abgeschlossen werden. Der Fahrplanentwurf wurde an das Landratsamt Tübingen übermittelt. Im Rahmen der anstehenden Vergaben werden die Anforderungen an das Angebot der genannten Linien mit den Beteiligten konkretisiert. Die in der Tat noch zu klärenden organisatorischen und finanziellen Regelungen sind nicht zwingend im NVP darzulegen.

		sen Verkehrsraum ist nach Ansicht des Landkreises Tübingen ein weiteres vertiefendes Abstimmungsgespräch zwischen den beiden Landkreisen vor Verabschiedung des NVP Böblingen notwendig.	
20	LRA Tübingen	Bündel 11 <u>Detailanmerkungen zum Liniensteckbrief 777 West (S. 214)</u> Bei der dann neuen Linie 777-West sollen neben den Zuganschlüssen in Altingen auch schulische Belange berücksichtigt werden, insbesondere sind gute Verbindungen zwischen Gäufelden und der Gemeinschaftsschule in Altingen zu erhalten bzw. neu einzurichten. <u>Detailanmerkungen zum Liniensteckbrief 778/553 (VGC) (S. 216)</u> Bei Linie 778 / 553 (VGC) sind als weitere Funktion die schulbezogenen Busverbindungen zwischen Mötzingen und dem bedeutenden Schulstandort Rottenburg am Neckar zu nennen. Dementsprechend ist bei künftigen Planungen darauf zu achten, dass günstige Anschlussverbindungen an die Linie 7627 (Bondorf – Rottenburg) hergestellt werden. Es wird vorgeschlagen, diese auch bei den Sekundären Anschlüssen im Liniensteckbrief zu nennen.	Da die Linie 777 auf ihrem regulären Linienweg von Nagold nach Altingen den Standort der Gemeinschaftsschule passiert, wird es auch weiterhin direkte Busverbindungen aus allen Teilorten von Gäufelden geben. Die Anschlussbeziehung Nagold-Rottenburg wird im NVP in der Kategorie „Anschlüsse“ bei den Linien 778 und 7627 als sekundäre Anschlüsse ergänzt. Bei der aktuellen Überplanung des Busnetzes im oberen Gäu wurde diese Anschlussrelation bereits berücksichtigt. Direktverbindungen von Mötzingen nach Rottenburg scheinen dagegen aufgrund der Zuteilung der Linien 778 und 7627 in unterschiedliche Bündel künftig nur schwer umsetzbar.
21	LRA Tübingen	Bündel 13: Für die Linien 791 und 777 (bzw. für eine mögliche Linie 777 Ost) werden heute vom ZÖA Betriebskostenzuschüsse bezahlt. Beide Linien unterliegen somit der EU-VO 1370. Bei beiden Linien handelt es sich um gemeinwirtschaftliche Linien, die künftig nicht gemäß den in Kap 6.3.1 des NVP-Entwurfes BB beschriebenen Grundsätzen (S. 136) eigenwirtschaftlich erbracht werden können. Im Zuge der Aufstellung des NVP Böblingen sollte geklärt werden, ob diese Linien – wie vom Landkreis Tübingen derzeit anvisiert – zum Harmonisierungszeitpunkt im Dezember 2016 ausgeschrieben werden, da im Spätherbst 2014 die Vorabankündigung im EU-Amtsblatt zu erfolgen hat. Es wäre ferner zu prüfen, wer für die Vergabe verantwortlich zeichnet (da es sich um ein kreisüberschreitendes Bündel handelt, käme dafür auch der ZÖA als gemeinsame Institution beider Aufgabenträger für den Verkehr in der Raumschaft in Frage), wer sie nach welchen Grundsätzen organisiert und welche Vorgaben für den künftigen Betreiber zu machen sind. Nach unserem heutigen Kenntnisstand werden für die auch im Bündel 13 enthaltene Linie 794 keine Betriebskostenzuschüsse bezahlt, so dass für diese möglicherweise ein eigenwirtschaftlicher Konkurrenzantrag zu erwarten ist. Ähnlich könnte sich die Situation für die Linie 783 darstellen, was vorab zu klären wäre. In diesem Zusammenhang können Aussagen zur Linien-/ Bündellaufzeit (der Landkreis Tübingen hat hierzu keine Aussagen in seinem NVP, vergibt Busleistungen aber i. d. R. auf 8 Jahre, obwohl seit der PBefG-Novelle auch 10 Jahre möglich wären) unmittelbare Wirkung entfalten. <u>Detailanmerkungen zum Liniensteckbrief 791/783 (S. 221f):</u> Es bestehen keine verkehrsplanerischen Bedenken gegen den Wegfall der Liniennummer 783. Der Landkreis Tübingen prüft, die derzeit in der Linie 791 veröffentlichten Fahrten Entringen – Breitenholz – Kayh – Altingen (Schülerverkehr Altingen) aus Gründen der Fahrplantransparenz wieder unter einer	Eine Abwicklung der Vergabe über den ZÖA würde mit der Finanzierungskonstruktion für die Busverkehre im Ammertal korrespondieren und erscheint deshalb auch dem Landkreis Böblingen denkbar. Der Landkreis Böblingen schlägt, wie am 29.07.2014 besprochen, ein weiteres Gespräch mit dem Landkreis Tübingen vor, um das konkrete Vorgehen abzustimmen. Der Landkreis Böblingen hat nichts gegen eine eigene Liniennummer für Fahrten in der Relation Altingen-Kayh-Entringen einzuwenden und hat einen entsprechenden Passus in den Liniensteckbrief der Linie 791/783 in der Kategorie Hinweise eingebaut. In Anlehnung an den Vorschlag des Landkreises Tübingen sollen die Funktionen „Anbindung von Kayh an Tübingen“ in „Anbindung von Kayh an Entringen“ und die Funktion „Anbindung von Breitenholz an Tübingen“ in „Anbindung von Breitenholz an Entringen“ umbenannt werden. Die Formulierung „Anbindung an die Ammertalbahn“ wurde nicht übernommen, da Anbindungen in allen VVS-Nahverkehrsplänen immer als Ort-zu-Ort-Relationen angegeben werden und Anschluss-Verkehrsmittel separat in der Kategorie „Anschlüsse“ widergegeben werden. Auch die Anhebung des Anschlusses in Entringen (aus Ri. Herrenberg in Ri. Tübingen) zu einem zweiten primären Anschluss kann leider nicht eingearbeitet werden. Gem. Aufbau des NVP's kann eine Linie immer nur einen und nicht mehrere primäre An-

		eigenen Liniennummer zu veröffentlichen. Für diese Linie, die den Landkreis Böblingen dann ausschließlich in Kayh tangiert, würde dann kein Liniensteckbrief benötigt, was in der Liste auf S. 143 zu dokumentieren wäre. Zu den Hauptfunktionen der Linie 791 gehört die Anbindung von Breitenholz an die Ammertalbahn in Entringen. Dieser Anschluss ist aus Sicht des Landkreises Tübingen als primärer Anschluss gleichrangig mit der Anbindung an die S-Bahn in Herrenberg anzusehen. Dementsprechend sollte überall umformuliert werden „Anbindung an die Ammertalbahn“ (anstatt „an Tübingen“) und die Ergänzungsfunktion des SPNV kann lauten „Fahrten bis Tübingen außerhalb der Betriebszeiten der Ammertalbahn und bei Kapazitätsproblemen“. Die Fußnoten können dann entfallen. Die Funktion „Bedienung der Haltestellen „Linde“ und „Rathaus“ in Entringen sollte besser wie folgt lauten: „Erschließung von bahnhofsfernen Wohngebieten in Entringen.“ Auf S. 104, „Kap. 4.3.5.13 Bündel 13“, fehlt in der Tabelle der Fußnotentext zur Linie 777 Ost.	schlüsse haben. Die als Ergänzung des SPNV eingestufte Funktion „Anbindung von Altingen, Entringen, Pfäffingen und Unterjesingen an Tübingen“ sowie die Funktion „Bedienung der Haltestellen „Linde“ und „Rathaus“ in Entringen“ sollen aus Gründen der Einheitlichkeit des NVP-Entwurfs in der bisherigen Form beibehalten werden.
22	LRA Tübingen	Linie 7627: Auf S. 89, Spiegelstrich „Linie 7627“, kann ergänzt werden: „...und wurde vom Landkreis Tübingen mit Betriebsaufnahme 01.09.2014 EU-weit ausgeschrieben.“ <u>Detailanmerkungen zum Liniensteckbrief 7627 (S. 245)</u> Auch im Liniensteckbrief könnte ergänzt werden, dass diese Linie vom Landkreis Tübingen in dessen Bündel „West 2“ enthalten ist und daher nicht vom Landkreis Böblingen gebündelt wird. Bei den Anschlüssen muss die Priorisierung geändert werden: Primärer Anschluss ist in Rottenburg an die Kulturbahn (KBS 774). Der Anschluss in Bondorf an die Gäubahn (KBS 740) ist als sekundär zu betrachten. Als weiterer sekundärer Anschluss in Bondorf sollte die Linie 778 / 553 (VGC), siehe Bündel 11, genannt werden. Als weitere Funktion könnte die innerörtliche Bahnhofsanbindung in Bondorf genannt werden, die v.a. im morgendlichen Berufsverkehr Bedeutung hat.	Für die Bündelung oder Nicht-Bündelung von Linien spielen Zeitpunkt und Art der jeweiligen Vergabeverfahren keine Rolle. Daher kann auch bei der Linie 7627 auf diese Information verzichtet werden. Alle Liniensteckbriefe aus Kapitel 6.3.17 erhalten eine neue Kategorie „Federführender Aufgabenträger“, bei dem im Fall der Linie 7627 der Landkreis Tübingen vermerkt wird. Die Priorisierung der beiden aufgenommenen Anschlüsse werden getauscht (primär/sekundär) und es wird ein neuer Anschluss zur Linie 778 aufgenommen. Innerörtliche Erschließungsfunktionen wurden nur dann aufgenommen, wenn die betreffende Buslinie dadurch im Vergleich zur direkten überörtlichen Wegstrecke einen Umweg fahren muss. Da das in Bondorf nicht der Fall ist, wird auf eine Aufnahme der innerörtlichen Erschließungsfunktion verzichtet.
23	LRA Tübingen	Tarif: Bereits heute bestehen im Landkreis Böblingen nennenswerte Übergangsbereiche in den benachbarten Verkehrsverbund naldo. Diese sollten im NVP dokumentiert und gewürdigt werden: In den naldo integriert sind große Teile der Stadt Herrenberg (Linie 791), sowie die Gemeinden Gäufelden (Linien 777, 790, 794, Gäubahn) und Bondorf (Linie 7627, Gäubahn). Im Gelegenheitsverkehr findet der naldo-Tarif auch auf den Linien 826/828 Anwendung. Eine Ausweitung des naldo-Tarifs auf den Stadtverkehr Herrenberg zusammen mit der Integration von Altingen in den VVS scheiterte unlängst aus finanziellen Gründen. Diese Darstellung bietet sich an auf S. 39 „Kap. 2.3.3 Der Tarif“ (Analyse) und S. 81 „Kap. 4.2.5 Tarif“ (Ziele). Im Nahverkehrsplan Tübingen ist in Bezug auf den VVS folgendes Ziel definiert: „Weiterentwicklung der tariflichen Übergangsregelungen zum VVS (z.B.	Der Landkreis Böblingen schätzt die gute Zusammenarbeit mit dem Landkreis Tübingen auf unterschiedlichen Ebenen sowie die verschiedenen Kooperationslösungen zwischen dem Verkehrsverbund naldo und dem VVS. Aufgrund der Verbundstruktur kann der Landkreis allerdings keine eigenen tariflichen Ziele verfolgen, sondern lediglich Weiterentwicklungen durch den VVS anstoßen. Im Nahverkehrsplan wird das Thema Tarif deshalb bewusst nur kurz und relativ allgemein dargestellt. Im NVP sind daher keine Änderungen erforderlich.

		Metropolticket, Vereinheitlichung der Regelungen im bestehenden Überlappungsbereich naldo/VVS).“ In der oben vorgeschlagenen gemeinsamen Besprechung könnte auch ausgelotet werden, inwieweit in beiden NVPen gleichlautende Formulierungen zu diesem Themenblock - insbesondere zum Tarif auf den Linien 826/828 - aufgenommen werden können.	
24	LRA Tübingen	Nachtbus: Die im Ammertal verkehrenden Nachtbuslinien N80 und N89 werden beiden vom Landkreis Tübingen finanziert. So ist auf S. 32, 1. Absatz auch die Nachtbuslinie N89 (wie zuvor die N80) dem Landkreis Tübingen (und nicht dem Verkehrsverbund naldo) zuzurechnen, auch wenn der naldo-Tarif angewandt wird. Auf S. 33, Spiegelstrich N80 fehlt „Tübingen“ als Endhaltepunkt.	Die Textteile zu den Nachtbuslinien N80 und N89 in Kapitel 2.2.3.2 (Seite 32f) werden angepasst.
NVBW – Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH (abgestimmt mit dem Landesministerium für Verkehr und Infrastruktur MVI)			
25	NVBW (+ MVI)	Berücksichtigung des Umweltverbunds: Durch die Einbeziehung von Aussagen aus übergeordneten Planwerken (Landesentwicklungsplan von 2002, Generalverkehrsplan (GVP) von 2010, Regionalverkehrsplan von 2001) sind aus NVBW-Sicht solide Grundlagen für eine umfassende Analyse und fundierte Aussagen gelegt. Der Verweis auf verwandte Programme, Konzepte und Planungen (etwa auf das Ausbauprogramm zu Abstellanlagen und das in Aufstellung befindliche Radverkehrskonzept) zeigt, dass die einzelnen im Landkreis Böblingen vorhandenen Planwerke aufeinander aufbauen und eine entsprechende Berücksichtigung stattfindet. Im Hinblick auf die Verknüpfung der Verkehrsträger des Umweltverbunds und seiner Förderung kommt die NVBW zu folgendem Ergebnis: Grundsätzlich scheinen Belange des Umweltverbunds in der vorhandenen Entwurfsfassung der 2. Fortschreibung des NVPs des Landkreises Böblingen in ausreichendem Maße berücksichtigt zu sein. Beispielsweise durch die Teilkapitel zum regional bedeutsamen Radwegenetz, zum kollektiven Individualverkehr, zur intermodalen Verknüpfung und zum regionalen Mobilitätsmanagement hebt sich der NVP in positiver Weise von anderen NVPen ab. Durch die Bündelung wichtiger Inhalte zum Umweltverbund in eigenen Teilkapiteln fällt dessen Berücksichtigung bereits im Inhaltsverzeichnis auf. Die ebenfalls dem Umweltverbund zuzurechnenden Teilbereiche Fußverkehr und Carsharing werden im vorliegenden NVP hinreichend thematisiert. Genauer ausgeführt werden sollten nach Ansicht der NVBW jedoch noch einige konkrete Zielsetzungen bezüglich der Stärkung des Umweltverbunds sowie Strategien, wie diese erreicht werden können. Die Basis für eine attraktive und optimierte Verknüpfung (insbesondere durch Bike & Ride) und der Stärkung des Umweltverbunds erscheint gelegt. Nur in Kombination mit weiteren Verkehrsmitteln des Umweltverbunds kann der ÖPNV eine attraktive Alternative zum privaten PKW darstellen – gerade auch in Räumen und zu Zeiten mit geringem ÖPNV-Angebot und vor dem Hintergrund zunehmend komplexer Wegebeziehungen und Wegeketten. Offen bleibt beispielsweise die Ausstattung von (stärker nachgefragten) Bushaltestellen mit Fahrradabstellanlagen bzw. Planungen hierzu. Sofern dies	Landkreis und VVS bedanken sich für die Würdigung der Inhalte des entstehenden NVPs. Was die Darstellung der Fortbewegungsmittel des Umweltverbunds angeht, so fällt – wie dargestellt – insbesondere im Vergleich zum letzten NVP auf, dass zahlreiche zusätzliche Aspekte berücksichtigt wurden (Radwegenetz, kollektiver Individualverkehr, intermodale Verknüpfungen, ...). Tatsächlich ist der Wirkungsbereich des NVP jedoch auf das PBefG und die auf dieser Basis durchzuführenden Genehmigungs- und Vergabeverfahren begrenzt. Im Focus stehen deshalb der Busverkehr im Landkreis und das zugehörige Fahrplanangebot. Insbesondere Anlagen in kommunaler Baulast sind über den NVP nicht steuerbar. Daher wäre auch eine breitere Aufbereitung des Themas Radverkehr letztlich ohne Wirkung. Informationen zu Einrichtungen und Regelungen zur Förderung der Intermodalität sind bereits auf der Homepage des Verbunds (www.vvs.de) zu finden.

		nicht in einem der Planwerke, auf die verwiesen wird, beinhaltet ist, regen wir in diesem Punkt eine Prüfung und ggf. Ergänzung an. Auch vermisst die NVBW Aussagen zum Themenkomplex Fahrradmitnahme in Bahn, S-Bahn und Bussen. Deutlicher werden könnte die Übertragung der allgemeinen und übergeordneten Aussagen auf die konkret vor Ort im Landkreis Böblingen herrschende Situation. Dazu sollten etwa explizit Kennzahlen (z. B. Modal Split, Ausstattung mit B+R-Anlagen) sowie Ist- bzw. prognostizierte und wünschenswerte Zielwerte angegeben werden. Das Thema Pedelec / E-Bike sollte behandelt und mit Folgerungen und konkreten Maßnahmen zur Stärkung der Intermodalität (z. B. hochwertige, diebstahlsichere Abstellanlagen und Lademöglichkeiten an wichtigen Knotenpunkten des ÖPNV) untermauert werden. Zum Themenkomplex Umweltverbund ist in einem NVP nach aktuellem Stand des Wissens zusammenfassend die Berücksichtigung der folgenden Punkte wünschenswert: • Zugänglichkeit von Bahnhöfen und Haltepunkten für den Radverkehr • Zugänglichkeit der Bahnsteige und Einstiegsverhältnisse • Ausstattung mit Bike&Ride-Anlagen bzw. Schnittstellen zwischen Verkehrsmitteln / Intermodalität (u. a. auch Fahrradverleihsysteme, Carsharing) • Ausstattung der Fahrzeuge für die Fahrradmitnahme • Fahrradmitnahme: Eignung der eingesetzten Fahrzeuge, Sperrzeiten, Kosten / Fahrschein • Tarifstruktur, Beförderungsbedingungen • Anteil der unterschiedlichen Verkehrsmittel am Modal Split: Ist-Stand und Prognose / Zielwert Falls vorhanden: Hinweis auf vorhandene Planunterlagen mit dem Schwerpunkt Radverkehr (z. B. Radverkehrskonzept, (Rad-) Verkehrsentwicklungsplan etc.).	Eine verbundweit einheitliche Regelung zur Fahrradmitnahme wird als Zielsetzung in den NVP aufgenommen. Hierfür wird das Kapitel 4.1.7.3 entsprechend erweitert.
26	NVBW (+ MVI)	Zu Kapitel 1.3.1 (Der Generalverkehrsplan des Landes Baden-Württemberg): Entsprechend der dargestellten Aufgabenträgerschaft im SPNV sollte im letzten Absatz konkret dargestellt werden, dass bei der Erarbeitung des NVPs eine Abstimmung mit den Zielstellungen des Landes Baden-Württemberg erfolgt.	Ist in Kapitel 1.3.1 (Seite 13) dargestellt.
27	NVBW (+ MVI)	Zu Kapitel 2.2.3 (Netz- und Angebotsstruktur im ÖPNV) Es wird empfohlen, einen neuen Abschnitt „2.2.3.4 Bürgerbusverkehre“ zu ergänzen. Ehrenamtlich betriebene Verkehrsangebote (oft als Bürgerbus bezeichnet) können ähnlich wie Rufautos eine lokale Ergänzungsfunktion des „klassischen“ ÖPNV übernehmen. Voraussetzung dafür ist, dass seitens der Bürgerschaft und der Kommunalpolitik die Bereitschaft zur Unterstützung eines solchen Angebots besteht. Ferner sollte dies so ausgestaltet werden, dass das bestehende ÖPNV-Angebot sinnvoll ergänzt wird. Limitierender Faktor sind die verfügbaren Personalressourcen und die Fahrzeuggröße, die	Der Landkreis hält ehrenamtlich betriebene Ergänzungsverkehre, auch wegen der demografischen Entwicklung, für sinnvoll. Dies ist in Kapitel 4.1.2 (S. 54) dargestellt. Hierzu ein Hinweis: Der VVS definiert Bürgerbusse als ehrenamtlich betriebene Buslinien mit regelmäßiger Bedienung und einem festen Linienverlauf. Die ehrenamtlichen Angebote im Landkreis Böblingen, zu denen neben dem Ehninger Bürgerbus auch die Seniorenmobile in Holzgerlingen und Weil der Stadt zählen, sind hingegen Anrufverkehre, d. h. die Busse

		auf Pkw und mit Pkw-Führerschein benutzbare Kleinbusse beschränkt ist. Die meisten Bürgerbusverkehre bedienen Einkaufs- und Erledigungswege unter der Woche außerhalb der HVZ und richten sich an Senioren und mobilitätseingeschränkte Personen. Im Kreis Böblingen verkehrt seit Ende 2010 ein Bürgerbus in Ehningen. Das Angebot sieht wöchentlich am Donnerstag Fahrten im Gemeindegebiet vor, die spätestens am Vortag bei der Gemeinde bestellt und im Tür-zu-Tür-Verkehr durchgeführt werden.	fahren auf Anforderung und müssen telefonisch vorbestellt werden. Auch diese Art des ehrenamtlichen Engagements wird vom Landkreis begrüßt. Im NVP sind keine Änderungen erforderlich.
28	NVBW (+ MVI)	Zu Kapitel 2.2.3.1 (Netz- und Angebotsstruktur im Bahnverkehr): Es wird empfohlen, den Zeitpunkt der Einführung des neuen Angebotskonzepts auf der Gäubahn mit der stündlichen IC-Verbindung konkret mit Dezember 2017 aufzunehmen. Diese stündliche Verbindung wird sich zwischen Singen und Stuttgart durch zwei alternierende Systeme im 2-Stunden-Takt ergeben. Dabei wird ein schnelleres System die heutigen IC-Züge ersetzen. Das langsamere System ersetzt, so wie angegeben, die heutigen RE-Züge Stuttgart – Singen. Gegenüber dem gegenwärtigen Zustand wird dieses System aber eine um eine Stunde veränderte Zeitlage einnehmen.	In Kapitel 2.2.3.1 wird „ab 2017“ durch „ab Dezember 2017“ ersetzt.
29	NVBW (+ MVI)	Zu Kapitel 2.3.3 (Der Tarif): Es ist begrüßenswert, wenn es mittelfristig gelingt, bedarfsgesteuerte Verkehre tariflich vollumfänglich in das VVS-Verkehrsangebot zu integrieren.	Im NVP sind keine Änderungen erforderlich.
30	NVBW (+ MVI)	Zu Kapitel 4.1.2 (Demografische Entwicklung): Die Bedeutung des Aspekts „kurzer Zugang zur Haltestelle“ wird im Zuge des demografischen Wandels wachsen, so dass sich der ÖPNV hiermit mehr als früher auseinandersetzen muss. Dabei ist die Barrierefreiheit von Fahrzeug und Haltestelle nur ein Teil des Problems, der andere besteht in der zu Fuß zurückzulegenden Distanz zur Haltestelle. Eine räumliche Flexibilisierung des ÖPNV-Angebots muss daher Teil der Überlegungen für die Zukunft sein. Eine gewisse, dafür kostengünstige Möglichkeit zur Individualisierung und zur Verkürzung der Zu- und Abgangswege zum ÖPNV besteht im Zulassen des Ausstiegs bzw. des Ein- und Ausstiegs zwischen bestehenden Bushaltestellen. Für die rechtliche Absicherung einer solchen Praxis haben diverse Unternehmen inzwischen geeignete Vorlagen entwickelt, deren Anwendung auch im Landkreis Böblingen geprüft werden sollte.	Im VVS-Raum mit seinem dichten, zwischen Bus und Bahn eng verzahntem Verkehrsnetz erscheint ein beliebiges Ein- und Aussteigen aus Linienbussen kaum vorstellbar. Auch im Hinblick auf die Verträglichkeit einer solchen Verfahrensweise mit dem hohen Straßenverkehrsaufkommen bestehen erhebliche Zweifel. Lediglich in Zeiten geringen Verkehrsaufkommens werden Spielräume für flexiblere Regelungen gesehen. Hier gibt es allerdings bereits auf vielen Buslinien im VVS-Gebiet abends ab 21:00 Uhr den Service „Halt auf Wunsch“ (also den Halt zwischen 2 offiziellen Haltestellen). Im Kreis Böblingen betrifft das die Linien • 701 bis 732 (gesamter Stadtverkehr Böblingen-Sindelfingen), • 760 Sindelfingen - Waldenbuch / Weil im Schönbuch, • 826 Leinfelden - Tübingen und • 828 Echterdingen - Flughafen - Tübingen. Eine Ausdehnung dieses Service auf alle Buslinienverkehre gemäß den Beförderungsbedingungen des VVS wird angestrebt. Im NVP sind keine Änderungen erforderlich.

31	NVBW (+ MVI)	Zu Kapiteln 4.1.3., 4.1.7.1, 6.2.2 und 6.2.3 (Barrierefreiheit, Gestaltung von Verkehrswegen, Fahrzeugausstattung und Haltestellen-Ausstattung) <u>Barrierefreiheit im Busverkehr</u> Ergänzend zu den Ausführungen zum Umweltverbund wird angemerkt, dass die Fahrradmitnahme im Bus noch deutlich verbessert bzw. überhaupt ermöglicht werden sollte. Im Busbereich sollte darauf gedrungen werden, dass in sämtlichen Fahrzeugen des Linienverkehrs zumindest Platz für einen Kinderwagen vorhanden ist. Dies ist derzeit mitunter nicht der Fall, da oft sogenannte „Kombibusse“ eingesetzt werden, bei denen zwar eine Sitzreihe ausgebaut werden kann, was aber z.T. unterbleibt. In den Fahrzeugen sollten Mehrzweckflächen nicht nur für Rollstühle/Rollatoren und Kinderwagen angeboten werden, sondern auch für Fahrräder. Damit wäre auch ein entsprechender Nutzen für andere Zwecke (z.B. mögliche Beförderung von zwei nebeneinanderstehenden Kinderwagen) gegeben. Vor dem Hintergrund der gesetzlichen Vorgaben sollte der Barrierefreiheit gerade in Bussen eine stärkere Bedeutung zugemessen werden. Es sollte im Rahmen von Ersatzbeschaffungen angestrebt werden, dass auch im regionalen Grundnetz sowie auf Schülerlinien und für Verstärkerkurse im Schülerverkehr mittelfristig ausschließlich Niederflurfahrzeuge zum Einsatz kommen. Der Kreis sollte im Rahmen seiner Möglichkeiten darauf hinwirken, dass ÖPNV-Haltestellen aus ihrem Einzugsbereich gut erreichbar sind. Dies schließt direkt geführte Fuß- und Radwege ein. <u>Barrierefreiheit im Schienenverkehr</u> Die NVBW merkt an, dass nach dem Regelwerk der DB Station&Service AG ein barrierefreier Ausbau der Bahnsteigzugänge in Abhängigkeit zu den Fahrgastbewegungen pro Tag (< 1000 nur optional; > 1000 sofortige barrierefreie Erschließung) erfolgt. Vor diesem Hintergrund werden nicht alle neuen Schienenhaltepunkte sofort barrierefrei errichtet. Für die Station Bondorf bestehen aktuelle Planungen der DB Station&Service AG zu einer umfassenden Modernisierung bzw. dem Neubau von Bahnsteiganlagen im Zusammenhang mit der Errichtung eines schienenfreien Bahnsteigzugangs. Mittelfristig werden deshalb auch hier Bahnsteighöhen zur Verfügung stehen, die einen barrierefreien Zugang zwischen Fahrzeug und Bahnsteig ermöglichen. <u>Barrierefreiheit in der Fahrgastinformation</u> Es ist darauf zu achten, dass zumindest für zentrale Haltestellen eine Ausrüstung mit akustischer (sprachgestützter) Fahrplaninformation geprüft wird, sobald die technischen Möglichkeiten dazu serienreif vorliegen.	Der Landkreis Böblingen unterstützt vollumfänglich diesen Hinweis der NVBW. In Kapitel 6.2.2 (Fahrzeugausstattung; S. 123 ff.) werden für alle regulären Linienfahrten Niederflurfahrzeuge und in den Bussen Sonderflächen für Kinderwagen, Rollstühle und Fahrräder mit Verweis auf die EU-Richtlinie 2001/85/EG gefordert. Die Ausnahmeregelung für den Einsatz von Niederflurbussen (S. 124) wurde mit den Verbundlandkreisen diskutiert, aber beibehalten, da für Verstärker-, Sonder- und Ersatzfahrten gelegentlich auch ältere Fahrzeuge oder Reisebusse verwendet werden. Da solche Ausnahmen mit dem Landkreis abzustimmen sind, können die Belange mobilitätseingeschränkter Fahrgäste auf diesem Wege berücksichtigt werden. Der VVS als Träger öffentlicher Belange prüft regelmäßig, u. a. im Rahmen von Bebauungsplanverfahren, im Auftrag des Kreises die fußläufige Erreichbarkeit von (neuen) Haltestellen und fordert entsprechende Maßnahmen. Im NVP sind keine Änderungen erforderlich. Der Landkreis begrüßt die Planung der DB zur Modernisierung des Bahnhofs Bondorf. Im NVP sind keine Änderungen erforderlich. Für die Ausstattung von Haltestellen sind die jeweiligen Kommunen zuständig, die sich hierbei mit dem VVS abstimmen. Der Landkreis wird die Anregung daher an den VVS weiterleiten, damit dieser sie ggf. in seine Normen Fahrgastinformation aufnimmt. Im NVP sind keine Änderungen erforderlich.
----	--------------	--	--

32	NVBW (+ MVI)	Zu Kapitel 4.1.4 (Umweltschutz) Die NVBW begrüßt, dass im ÖPNV im Landkreis Böblingen technische Möglichkeiten zur Reduzierung des Energieverbrauchs und des Schadstoffausstoßes bei den Fahrzeugen genutzt werden sollen. Es wird angemerkt, dass hierbei auch das Ziel des vermehrten Einsatzes von Hybridbussen explizit genannt werden sollte. Hybridbusse mit Diesel- und Elektroantrieb sind serienmäßig verfügbar und ihr Einsatz in der Praxis erprobt. Das MVI fördert gegenwärtig die Anschaffung neuer Hybridbusse durch eine anteilige Förderung der Mehrkosten gegenüber konventionellen Dieselnissen.	In Kapitel 4.1.4 heißt es: „Wegen der Vorbildfunktion des ÖPNV sind die Verkehrsunternehmen aufgefordert, im Rahmen der gesetzlichen Vorschriften verschärfte Emissionsgrenzwerte frühzeitig einzuhalten und die technischen Möglichkeiten zur Reduzierung des Energieverbrauchs und des Schadstoffausstoßes bei den Fahrzeugen zu nutzen.“ Dies schließt auch die Anschaffung von Hybridbussen mit ein. Im NVP sind keine Änderungen erforderlich.
33	NVBW (+ MVI)	Zu Kapitel 4.1.6.3 (Finanzierung von Angebotsverbesserungen) Auch Bürgerbusverkehre erfordern i.d.R. ein gewisses finanzielles Engagement der öffentlichen Hand, welches bisher meist von den Kommunen geleistet wird. Sofern das Interesse an solchen Angeboten wächst, wäre zu überlegen, ob auch der Landkreis dies fördern kann. Je nach Sachlage kann hier statt einer finanziellen Unterstützung auch eine Sachleistung sinnvoll sein, etwa die Kooperation mit kreiseigenen Einrichtungen bei Wartung, Unterstellen der Fahrzeuge o.ä..	Mit Blick auf die demografische Entwicklung ist der Landkreis diesbezüglich zu Gesprächen bereit. Im NVP sind keine Änderungen erforderlich.
34	NVBW (+ MVI)	Zu Kapitel 4.1.7.1 (Gestaltung von Verkehrswegen) Die NVBW empfiehlt, bei ÖPNV-Bevorrechtigungen an Lichtsignalanlagen deren Funktionsweise in regelmäßigen Abständen zu überprüfen. Es gibt immer wieder Fälle, in denen einmal eingerichtete Bevorrechtigungsschaltungen nachträglich zugunsten des MIV wieder geändert werden.	Der Landkreis unterstützt diesen Hinweis vollumfänglich und ist gern bereit, Hinweise von Verkehrsunternehmen und Fahrgästen zu sammeln und den zuständigen Verkehrsbehörden zur Prüfung weiterzuleiten. Aktuell gibt es diesbezüglich keine Hinweise. Im NVP sind keine Änderungen erforderlich.
35	NVBW (+ MVI)	Zu Kapitel 4.1.7.3 (Intermodale Verknüpfungen) Bei der Gestaltung intermodaler Schnittstellen kann es zu Konflikten um die „räumlich günstige Stationierung in Haltestellennähe“ (S.67) kommen. Hier wäre auch noch der (Straßen-)ÖPNV als „Anspruchsberechtigter“ im Umfeld von SPNV-Stationen zu nennen, dem im Sinne der Systemintegration innerhalb des ÖV hohe Priorität gegeben werden sollte. Ergänzend wäre die Installation von Ladepunkten an öffentlichen Parkplätzen in Haltestellennähe zur Verbesserung der Bereitstellung von flexiblen, elektrischen Carsharing-Fahrzeugen zur Nutzung in einer intermodalen Reisekette zu nennen.	Der Landkreis dankt für den Hinweis und wird Sorge dafür tragen, dass bei Konflikten dem ÖPNV bei der Gestaltung intermodaler Schnittstellen eine möglichst hohe Priorität eingeräumt wird. Unter Punkt 4.1.7.3 im ersten Absatz soll nach dem Satz „Für private Kraftfahrzeuge und Zweiräder wird hier ein ausreichend bemessenes Parkierungsangebot (Park & Ride, Bike & Ride) benötigt“ folgender Passus eingeschoben werden: „Zur Förderung klimaschonender Elektromobilität setzt sich der Landkreis dafür ein, dass ein Teil der Stellplätze künftig mit Ladepunkten ausgestattet wird. Trotz der hohen Priorität intermodaler Verknüpfungen ist bei der Neugestaltung von SPNV-Stationen darauf zu achten, dass die Haltestellenbereiche des zu- und abbringenden Busverkehrs nicht zu Gunsten von Abstellplätzen für Fahrräder oder Kraftfahrzeuge an eine ungünstigere Lage positioniert werden.“

36	NVBW (+ MVI)	Zu Kapitel 4.2.5 (Tarif): Die tarifliche Situation zum Verbundgebiet mit naldo bzw. im „Gäuquadrat“ sollten angesprochen und Lösungsmöglichkeiten aufgezeigt werden. Weiter sollte in tariflicher Hinsicht die Zusammenarbeit mit dem Landkreis Calw ausgebaut werden (vergl. 7.2.2).	Aufgrund der VVS-Verbundstruktur kann der Landkreis Böblingen keine eigenen tariflichen Ziele verfolgen, sondern lediglich Weiterentwicklungen durch den VVS anstoßen. Im Nahverkehrsplan wird das Thema Tarif deshalb bewusst nur kurz und relativ allgemein dargestellt. Im NVP sind daher keine Änderungen erforderlich.
37	NVBW (+ MVI)	Zu Kapitel 4.3.4 (Einbezogene Linienverkehre): Bei verschiedenen Linien wird auf die Verantwortung des Landkreises Calw verwiesen. Wünschenswert wäre hier eine Aussage, analog zu Linien, deren Bedienungsschwerpunkt ebenfalls bei anderen Aufgabenträgern liegt, in welcher Form diese Linien dort eingebunden werden sollen. Wir empfehlen, analog zu den Rufautoverkehren hier auch die Bürgerbusse zu erwähnen (Seite 90).	Je nach Bedeutung dieser bündelfreien Linien für den Landkreis Böblingen wurden im NVP unterschiedlich ausführliche Aussagen getroffen. Bürgerbus-Initiativen sind in Kapitel 4.1.2 (S. 54) dargestellt. Im NVP sind daher keine Änderungen erforderlich.
38	NVBW (+ MVI)	Zu Kapitel 5.2 (Ermittelte Angebotsdefizite): Die Liste der Erschließungsdefizite bzw. deren Bewertung enthält eine Reihe von Fällen, wo angesichts begrenzter Potenziale und/oder ungünstiger Möglichkeiten für Linienanpassungen letztlich keine Maßnahmen empfohlen werden bzw. realisierbar erscheinen. Genau dies sind Situationen, in denen lokal gestaltete und betriebene Mobilitätsdienste mit geringerem Aufwand Abhilfe schaffen können. Voraussetzung dafür ist allerdings, dass seitens der Bürgerschaft und der Kommunalpolitik die Bereitschaft zur Unterstützung eines solchen Angebots besteht. Es wird empfohlen, derartige Maßnahmen im Sinne von Option im Rahmen des NVPs zu erwähnen.	Der VVS, der die NVPe für den Landkreis, die Stadt Stuttgart und die übrigen Verbundlandkreise entwirft, prüft immer auch, ob bei kleineren Defiziten alternative Bedienformen verkehrlich sinnvoll sind. Dies hat z. B. beim NVP der Stadt Stuttgart (2. NVP) dazu geführt, dass auch die Einrichtung von Bürgerbus-Linien empfohlen wurde. Im Böblinger Kreisgebiet war dies jedoch nicht der Fall. Im NVP sind daher keine Änderungen erforderlich.
39	NVBW (+ MVI)	Zu Kapitel 6.2.2 (Fahrzeug-Ausstattung, Merkmal „Antrieb“): Es wird empfohlen, bei geeigneten Einsatzzwecken die Anschaffung von Hybridbussen zu prüfen.	Der Landkreis versteht unter „energiesparenden und emissionsarmen Antrieben“ u. a. auch Hybridbusse. Im NVP sind daher keine Änderungen erforderlich.
40	NVBW (+ MVI)	Zu Kapitel 7.2.2 (Weiterentwicklung des bestehenden Netzes): Es wird empfohlen, die hier erwähnten Überlegungen des Landkreises Calw zur Verbesserung der Verkehrsangebote zu konkretisieren und insbesondere auch die dort bestehenden Überlegungen zur Reaktivierung der Schienenstrecke zwischen Calw und Renningen zu erwähnen.	Der Landkreis Böblingen begrüßt die Bemühungen des Landkreises Calw, die Schienenstrecke zwischen Calw und Weil der Stadt für den ÖPNV zu reaktivieren. In Kapitel 7.2.2 ist dies – wie folgt – dargestellt: „Die Überlegungen des Landkreises Calw zur Verbesserung der Verkehrsangebote in den Korridoren Calw – Weil der Stadt und Nagold – Herrenberg werden ... vom Landkreis Böblingen grundsätzlich befürwortet. Dies gilt auch für die damit verbundenen Überlegungen zur Ausweitung des VVS-Tarifs in den Landkreis Calw hinein.“ Dies gilt unabhängig vom aktuell angedachten Betriebskonzept. Im NVP sind keine Ergänzungen erforderlich.
41	NVBW (+ MVI)	Zu Kapitel 7.2.3 (Expressbusse): Die Überlegungen zur Einrichtung einer Schnellbuslinie Pforzheim – Leonberg – Flughafen wird begrüßt. Sie sollte möglichst in die Taktsystematik des Schienenverkehrs in Leonberg und Pforzheim Hbf eingebunden sein.	Die Aufgabenträgerschaft für die Expressbusse liegt beim Verband Region Stuttgart. Der Landkreis wird sich jedoch unabhängig davon für eine Verknüpfung dieser Linie mit der S-Bahn-Linie S6 in Leonberg stark machen. Im NVP sind keine Ergänzungen erforderlich.

42	NVBW (+ MVI)	Zu Kapitel 7.2.4 (Metropol-Express-Bahn): Die Möglichkeiten zur Einführung erster Stufen des Metropol-Express-Systems im Rahmen der geplanten Wettbewerbsverfahren werden, insbesondere unter Beachtung der finanziellen Randbedingungen, geprüft.	Der Landkreis begrüßt – wie auch in Kapitel 7.2.4 dargestellt – die (wenn auch stufenweise) Einführung der geplanten Metropol-Express-Bahnlinien. Im NVP sind keine Ergänzungen erforderlich.
43	NVBW (+ MVI)	Zu Kapitel 7.2.5 (Regionales Verkehrsmanagement): Das Regionale Verkehrsmanagement könnte sich auch um die Betreuung von Bürgerbussen u. ä. kümmern.	Eventuelle Bürgerbuslinien sollen das vorhandene ÖPNV-Angebot ergänzen und sind darauf abzustimmen. Es erscheint deshalb sinnvoll, die Steuerung solcher Angebote dem Aufgabenträger für den Busverkehr zu überlassen. Die Betreuung der ehrenamtlichen Angebote erfolgt in der Regel erfolgreich auf kommunaler Ebene. Im NVP sind keine Ergänzungen erforderlich.
43a	NVBW (+ MVI)	Zu Kapitel 7.2.6 (Elektromobilität): Das NVBW begrüßt die Ausweitung der Elektromobilität zur Begrenzung der Belastungen für Mensch und Umwelt. Es wird in diesem Zusammenhang angeregt, statt „Feinstaub“ den Begriff „Schadstoffe“ zu verwenden. Entsprechend der Empfehlung zu Kapitel 6.2.2 wäre zu nennen, dass bei der Beschaffung von Bussen die Anschaffung und der Einsatz von Hybridbussen zu prüfen ist.	In Kapitel 7.2.6 wird „Feinstaub“ durch „Schadstoffe(n)“ ersetzt. Der mögliche Einsatz von Hybridbussen (insbesondere in Stadtverkehren) ist bereits dargestellt.
44	NVBW (+ MVI)	Zum Anhang (Prüfung der Umweltauswirkungen): Im Rahmen der Prüfung der Umweltauswirkungen des NVPs finden bezüglich des Schutzgutes Bevölkerung, Gesundheit des Menschen und unter anderem die Umweltrisikofaktoren Luftverschmutzung mit den Indikatoren Entwicklung der Emissionen CO, NOx und Feinstaub Berücksichtigung. Da „CO“ immissionsseitig jedoch keine Relevanz für die Umwelt hat, wird angeregt, „CO“ zu streichen.	Im Anhang wird in Tabelle 1 das für Kohlenmonoxid stehende „CO“ gestrichen.
Verband Region Stuttgart (VRS)			
45	VRS	Der Verband Region Stuttgart hat grundsätzlich keine Einwände gegen die in der 2. Fortschreibung getroffenen Aussagen. Es sollten jedoch die Veränderungen des ÖPNV-Pakts zwischen Region, Land, Stadt Stuttgart und Verbundlandkreisen stärker berücksichtigt werden. Darüber hinaus möchte der VRS Überlegungen einbringen, die bei der Erarbeitung der Fortschreibung des Regionalverkehrsplans entstanden sind. Zusätzlich entstehen durch Gremienbeschlüsse Angebotsverbesserungen bei der S-Bahn, die bereits in den NVP eingearbeitet werden können. Generell halten wir eine Abstimmung des Fahrplanangebots des Landkreises auf die S-Bahn und die angedachten Expressbusse für einen bedeutsamen Planungsbestandteil.	Da die Punkte weiter unten konkretisiert wurden, werden dort auch die Antworten seitens des Landkreises platziert.
46	VRS	Qualitätsstandards für die Fortschreibung des Regionalverkehrsplans: Die 2. Fortschreibung des NVPs enthält Aussagen zu verkehrlichen Grundstandards wie etwa der maximalen Reisezeit zum nächsten Mittelzentrum. Diesen wird eine hohe Qualität zuerkannt. Analog zu den Überlegungen für den Regionalverkehrsplan schlägt der Verband Region Stuttgart vor, weitere Kennwerte wie die Umsteigehäufigkeit oder das Reisezeitverhältnis zwischen öffentlichem und Individualverkehr mit in den NVP aufzunehmen. Hierzu wurde zur Verdeutlichung eine Sitzungsvorlage einschließlich Ausarbeitung der Universität Stuttgart für den Regionalverkehrsplan der Stellungnah-	Insbesondere durch die Einbeziehung von Nachfragedaten, aber auch eine Differenzierung des Angebotsstandards nach verschiedenen Stufen inner- und überörtlicher Erschließungsaufgaben, ist die Herleitung der Mindestbedienung im aktuellen NVP bereits relativ komplex. Die Berücksichtigung weiterer Merkmale würde diese Komplexität deutlich vergrößern, ohne dass der Landkreis diese zusätzlichen Erkenntnisse flächendeckend in Maßnahmen umsetzen könnte. Das Basisnetz ist außerhalb der Korridore der Nebenbahnen bereits so ange-

		me beigefügt.	legt, dass übergeordnete Zentren mit höchstens einmaligem Umstieg erreicht werden können. Eine weitere Reduzierung von Umsteigenotwendigkeiten ist mit den bisherigen Planungsgrundsätzen im VVS nicht vereinbar. Der Verkürzung von Reisezeiten stehen häufig - wie die aktuellen Überlegungen zu einem Expressbus-Netz zeigen - eher die durch das Straßennetz vorgegebenen Einschränkungen denn fehlende Verbindungen entgegen. Bei punktuellen Abwägungen bezüglich des Zuschnitts des Basisnetzes wurden derartige Aspekte aber durchaus mit in Betracht gezogen. Im NVP keine Änderung.
47	VRS	Angebot im SPNV: In der 2. Fortschreibung des NVPs enthält der Bereich Schiene aktualisierte Aussagen zum Umfang des SPNV und des Fernverkehrs. Darin berücksichtigt ist die seit Dezember 2012 bestehende Tangentiallinie S60 Böblingen – Renningen mit teilweiser Durchbindung bis Stuttgart. Für die S1 wird gegenwärtig der 15-Minutentakt in der Abend-HVZ für den Zeitraum 16:30 – 18:00 Uhr angegeben. Dieser Passus sollte um die bereits beschlossene Ausdehnung des 15-Minutentakts auf der S1 am Nachmittag/Abend (erste Zwischentakt-Ankunft in Herrenberg um 15:28 Uhr, letzte Zwischentakt-Ankunft in Herrenberg um 19:58 Uhr) angepasst werden. In Gegenrichtung wird das Angebot um die Abfahrten um 18:32 Uhr ab Herrenberg sowie 19:15 Uhr ab Böblingen ergänzt. In allen Fällen handelt es sich um Verlängerungen der „kleinen“ S1 (Schwabstraße – Esslingen), die ab Fahrplanwechsel im Dezember 2014 in den Fahrplan der S1 aufgenommen werden.	In Kapitel 2.2.3.1 soll 3a am Ende des Absatzes um folgenden Satz ergänzt werden: „Bereits zum Fahrplanwechsel im Dezember 2014 wird der 15-Minuten-Takt der S1 in der nachmittäglichen HVZ weiter ausgeweitet.“
48	VRS	Abstimmung des Buslinienverkehrs auf die S-Bahn: Die Linien S1, S6 und S60 werden in der 2. Fortschreibung als Rückgrat des ÖPNV-Netzes im Landkreis Böblingen gewürdigt. Die meisten Buslinien werden deshalb bereits auf diese Linien sowie die Regionalzüge des Landes und die Nebenbahnen (Ammertalbahn, Schönbuchbahn, Strohgäubahn) abgestimmt und korrespondieren mit deren Fahrplänen. Hier sollte vertiefend noch auf den im ÖPNV-Pakt 2025 beschlossenen 30-Minuten-Takt der S-Bahn-Zubringerlinien (montags bis freitags von 6 bis 20 Uhr) bzw. den Stundentakt (samstags, sonntags sowie montags bis freitags von 20 bis 24 Uhr) eingegangen werden und diese Mindestbedienung in die Linienbündel bzw. Liniensteckbriefe eingearbeitet werden, wo dieser Standard noch nicht erreicht wird. Gleiches gilt für die durchgängige Anbindung aller Nacht-S-Bahnen an Zu-/Abbringerlinien. Der Fahrplanumfang der Linienbündel dürfte sich hierdurch erhöhen. Im Abschnitt Tarif sollte dementsprechend vermerkt werden, dass all diese Zu- und Abbringer einschließlich Rufbussen/Ruftaxis zum VVS-Tarif verkehren müssen (Ausnahme: Beförderung bis vor die Haustüre).	Die im ÖPNV-Pakt perspektivisch vereinbarten Standards für S-Bahn-Zubringer-Linien sind in der Tat in das Basisangebot bisher nicht eingearbeitet. Hierzu müsste das Verfahren zur Ableitung der Mindestbedienung um einen weiteren Prüfprozess ergänzt werden. Da die kreisinterne Diskussion über die Umsetzung des ÖPNV-Pakts noch nicht abgeschlossen ist, können für diesen Prozess noch keine Kriterien vorgegeben werden. Um die NVP-Fortschreibung nicht weiter zu verzögern, wird detaillierte Einarbeitung der erhöhten Standards zunächst zurückgestellt. Allerdings wird ein neues Kapitel 6.5 in den NVP aufgenommen, in dem der Landkreis die eingegangene Verpflichtung darstellt. Die konkrete Umsetzung wird dann im Rahmen der anstehenden Vorabbekanntmachungen erfolgen. Unter 2.3.3 ist zu lesen: „Der Gemeinschaftstarif des Verkehrs- und Tarifverbunds Stuttgart (VVS) gilt in allen regelmäßig verkehrenden öffentlichen Nahverkehrsmitteln des Landkreises Böblingen.“ Insofern wird eine explizite Nennung von

			Zu- und Abbringer-Linien nicht für notwendig erachtet. Auch die tarifliche Einordnung von Rufbussen/Ruftaxis wird an dieser Stelle bereits behandelt.
49	VRS	Regionale Expressbusse: Gemäß dem ÖPNV-Pakt 2025 soll die regionale Aufgabenträgerschaft im Nahverkehr um die Zuständigkeit für Expressbusse erweitert werden. Der Verkehrsausschuss des Verbands hat in der Sitzung am 14.05.2014 beschlossen, dass die Linien Leonberg – Stuttgart Flughafen / Messe und Renningen – Vaihingen (Enz) priorisiert untersucht werden sollen. Diese beiden Linien sollten als Planungskomponente eines anderen Aufgabenträgers ergänzend im NVP enthalten sein. In weiteren Gesprächen mit dem Landratsamt Böblingen soll zudem eruiert werden, ob der mit dem Landkreis Calw gegenwärtig in der Planung befindliche Schnellbus Herrenberg – Nagold – Altensteig ergänzend Bestandteil eines regionalen Expressbuskonzepts werden könnte.	Unter Punkt 7.2.3 finden sich Aussagen zu den Expressbuslinien, die gemäß dem aktuellen Planungsstand weiter präzisiert werden. Zudem hat der VRS zwischenzeitlich – nach Vorlage genauerer Ergebnisse – eine neue Priorisierung und leicht geänderte Auswahl der Expressbuslinien vorgenommen. Im Rahmen der Neuordnung des Busverkehrs im Korridor (Altensteig -) Nagold - Herrenberg wird die Angebotsstruktur vereinfacht und u. a. ein regelmäßiges, verdichtetes Angebot auf der kürzesten Fahrtroute geschaffen. Da gleichwohl auf Innerortsbedienungen mit mehreren Haltestellen nicht verzichtet werden kann, deckt sich auch die fahrzeitkürzeste Verbindung nach Einschätzung des Landkreises Böblingen kaum mit den bisher definierten Merkmalen für Expressbus-Linien. Zudem lässt die integrale Vernetzung und Ergänzung insbesondere der unterschiedlichen Äste der Liniennummer 774 ein Herauslösen der reinen Schnellbusverbindung nicht zu.
50	VRS	Linienbündelungskonzept: Der Verband Region Stuttgart bewertet die jeweiligen Linienbündel als ausgewogen, verkehrlich zusammengehörend, in der Größe angemessen und stimmig. Der Ansatz des Landkreises, kein gesondertes Bündel für die Kreisnachtbusse zu bilden, wird befürwortet. Nicht kategorisch ausgeschlossen werden sollte aber die Aufnahme von Kreisnachtbuslinien in die bestehenden Linienbündel, da deren Betrieb in die Vergabe der Tageslinienverkehre integriert werden könnte, nachdem diese durch den ÖPNV-Pakt ohnehin erweitert und auf einen einheitlichen Angebotsstandard gebracht werden. Vorstellbar wäre eine Aufnahme • der Linie N62 in das Linienbündel 2, • der Linie N70 in das Linienbündel 11, • der Linie N73 in das Linienbündel 7, • der Linie N74 in das Linienbündel 8, • der Linie N75 in das Linienbündel 5, • der Linie N76 in das Linienbündel 9, • der Linie N77 in das Linienbündel 10 und • der Linie N80 in das Linienbündel 13. Diese Vorschläge sollten auf ihre betriebliche, wirtschaftliche und genehmigungsrechtliche Sinnhaftigkeit überprüft und je nach Linienverlauf mit den Nachbarlandkreisen abgestimmt werden. Die Linie N89 könnte dementsprechend in das Linienbündelungskonzept des Landkreises Tübingen aufge-	Der Nachtverkehr hat sich in den vergangenen Jahren sehr dynamisch entwickelt. Der Landkreis erwartet deshalb beim Nachtbusverkehr einen häufigeren Anpassungsbedarf als bei den Regelverkehren der Linienbündel. Die Integration der Nachtlinien in die Linienbündel des Landkreises erscheint vor diesem Hintergrund gegenwärtig nicht empfehlenswert. Dies schließt nicht aus, dass nach einer erkennbaren Konsolidierung des Nachtverkehrs zu einem späteren Zeitpunkt doch im Sinne der VRS-Anregung verfahren wird. Ergänzend sei darauf hingewiesen, dass auch die Linie N80 analog zur Linie Linie N89 vom Landkreis Tübingen verantwortet wird. Der Rahmen für die Vergabe dieser Leistungen wird deshalb vom Landkreis Tübingen festzulegen sein.

		nommen werden. Die Linie N60 wird als S-Bahnersatzverkehr vom Aufgabenträger Verband Region Stuttgart bestellt.	
51	VRS	ÖPNV-Finanzierung: Die 2. Fortschreibung des NVPs enthält die Aussage, dass der VVS-Tarif durch eine Allgemeine Vorschrift oder einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag festgeschrieben werden kann. Diese Aussagen sollten dahingehend konkretisiert werden, dass die Allgemeine Vorschrift (im Einvernehmen von Region und Landkreisen gemäß ÖPNV-Pakt) den VVS-Tarif als so genannten Höchsttarif verbindlich vorschreiben wird.	<i>In Kap. 2.3.3 wird der zitierte Satz wie folgt geändert: „Eine Allgemeine Vorschrift gemäß EU-Verordnung Nr. 1370/2007 gibt künftig den Verkehrsunternehmen den VVS-Tarif als sog. Höchsttarif verbindlich vor.“</i>
Verkehrsverbund Pforzheim-Enzkreis GmbH (VPE)			
52	VPE	Linie 652 / 653 Leonberg – Mönsheim / Wiernsheim (Seite 158 – 160): Die Linien haben – wie im NVP dargestellt – Anschluss in Heimsheim Marktplatz bzw. See an die Linie 761 nach/von Pforzheim und in Wimsheim Rathaus an die Linie 763 nach/von Pforzheim. Darüber hinaus bestehen jedoch auch Anschlüsse in Wimsheim Rathaus von der Linie 761 an die Linie 652/653 nach Mönsheim, wodurch tagesdurchgängige Umsteigeverbindungen von Pforzheim nach Mönsheim gegeben sind. Damit besteht auf der Relation Pforzheim – Mönsheim ein 30-Minuten-Takt. Außerdem gibt es in Wiernsheim stündliche Anschlüsse von Mühlacker kommend (Linie 703) nach Mönsheim – Leonberg und in der Gegenrichtung. Diese Umsteigeverbindungen sind dringend zu erhalten. Fahrplanänderungen bei den Linien 652/653 sind daher nur in Abstimmung mit dem VPE vorzunehmen.	<i>Die bislang fehlenden Anschlusshinweise wurden im Liniensteckbrief der Linien 652/653 ergänzt.</i>
53	VPE	Linie 666 Pforzheim – Weil der Stadt (Seite 163 – 165): Die Linie hat einen langen Fahrweg und eine lange Fahrzeit. Für Fahrgäste aus Pforzheim und Tiefenbronn nach Weil der Stadt ist die derzeitige Linienführung mit den Stichfahrten über Münklingen und Merklingen Beethovenstraße äußerst unattraktiv. Eine echte Alternative zum Pkw ist mit dieser Linienführung nicht zu erreichen. VPE und Enzkreis einerseits, VVS und Landkreis Böblingen andererseits sollten hier gemeinsam nach alternativen Möglichkeiten suchen.	<i>In der Kategorie „Hinweise“ soll folgender Spiegelstrich vermerkt werden: „Es soll nach Möglichkeiten gesucht werden, die Linie 666 zu beschleunigen und somit ihrer regionalen Verbindungsfunktion stärker nachzukommen.“</i> Da die Stadt Weil der Stadt allerdings eine Beibehaltung des heutigen Fahrplanangebots in ihren Siedlungsgebieten einer Beschleunigung der Linie vorzieht, sind die Spielräume für eine Beschleunigung der Linie begrenzt.
54	VPE	Linie 690 Tiefenbronn – Heimsheim – Weil der Stadt (Seite 88): Die Linie ist inzwischen beschränkt auf den Fahrweg Tiefenbronn – Heimsheim und dient der Schülerbeförderung zur Ludwig-Uhland-Schule in Heimsheim.	<i>Der Hinweis zur Linie 690 wurde entfernt.</i>

VVS-Fahrgastbeirat			
55	Fahrgastbeirat	Barrierefreiheit: Es müssen für die Kommunen (finanzielle) Anreize geschaffen werden, Haltestellen so zügig wie möglich barrierefrei auszubauen.	VVS und Landkreis Böblingen werden bei den zuständigen Kommunen, beim Land, beim Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) sowie bei den Verkehrsunternehmen aktiv dafür werben, dass das Ziel des barrierefreien Ausbaus von Haltestellen vorrangig verfolgt wird. Im NVP ist keine textliche Änderung erforderlich.
56	Fahrgastbeirat	Fahrrad-Mitnahme in Bussen: Die Fahrradmitnahme sollte als Ziel in den Nahverkehrsplänen formuliert werden.	Eine verbundweit einheitliche Regelung zur Fahrradmitnahme wird als Zielsetzung in den NVP aufgenommen. Hierfür wird das Kapitel 4.1.7.3 entsprechend erweitert.
Verband Baden-Württembergischer Omnibusunternehmer e. V. (WBO)			
57	WBO	Zu Kapitel 1.2.2 „Bündelung von Buslinien“, S. 6: Der NVP sieht aufgrund veränderten rechtlichen Rahmenbedingungen und der Einführung wettbewerblicher Verfahren bei der Vergabe von Verkehrsleistungen die Bündelung von Buslinien vor. Grundsätzlich wird darauf hingewiesen, dass die Bündelung von Linien auch nach dem modifizierten PBefG kein „muss“ ist. [Die Position des WBO zu Linienbündelungen war der Stellungnahme in einem separaten Papier beigelegt]. Der WBO bedauert es daher sehr, dass der Landkreis eine solche Bündelung in Erwägung zieht und bittet darum, diesbezüglich mit den Unternehmen noch einmal das Gespräch aufzunehmen. Im NVP-Entwurf wird weiter aufgeführt, dass im Rahmen der Linienbündelung bei der Vergabe von Verkehrsleistungen die Möglichkeit der Losbildung berücksichtigt werden soll, um die Wettbewerbschancen für mittelständische Unternehmen zu erhalten bzw. zu eröffnen. Hiermit wird lediglich geltendes Recht umgesetzt (s. § 8a Abs. 4 PBefG). Die Ausführungen können aber nicht darüber hinwegtäuschen, dass gerade kleinere Unternehmen per se bei Vergabeverfahren benachteiligt sind. Für EU-weite Ausschreibungen enthält zudem § 97 Abs. 3 GWB eine Regelung, mittelständische Interessen bei der Vergabe öffentlicher Aufträge vornehmlich zu berücksichtigen.	Die Harmonisierung der Genehmigungslaufzeiten durch die Linienbündelung vereinfacht eine Weiterentwicklung der Linienverkehre in Teilräumen oder Korridoren mit verkehrlich verwandten Funktionen. Mit der Beibehaltung der bereits im aktuellen NVP enthaltenen Linienbündelung wird diese Harmonisierung gesichert. Zudem erwartet der Landkreis aus der Linienbündelung eine konzentriertere Abwicklung von Vergabeverfahren sowie wirtschaftlichere Ergebnisse. Das novellierte PBefG enthält mit der Bildung von Losen außerdem ein Element, das auch innerhalb von Bündeln Lösungen für Einzellinien ermöglicht. Grundsätzliches Ziel des Landkreises ist es weiterhin, die bewährte Zusammenarbeit mit den Busunternehmen im Landkreis nach Möglichkeit fortzuführen.
58	WBO	Zu Punkt 1.2.4 „Aufstellung des Nahverkehrsplans“, S. 11: Der Gesetzgeber hat mit der Novellierung des PBefG die Rolle der Verkehrsunternehmen bei der Aufstellung des NVPs deutlich gestärkt. Nach § 8 Abs. 3 PBefG i. V. m. § 12 Abs. 1 ÖPNVG sind „die vorhandenen Unternehmen frühzeitig zu beteiligen [...]“. Ihre Interessen sind angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen.“ Als Interessenverband fordert der WBO daher Gesetzestreue und damit eine frühzeitige Einbeziehung der Unternehmen in die Nahverkehrsplanung ein. Dies bedeutet eine umfassende Beteiligung von Anfang an. Die Erfahrung, Fachkompetenz sowie genaue Ortskenntnisse der ÖPNV-Unternehmer sind eine wichtige Quelle zur Gestaltung und Abstimmung der Linien und Fahrpläne sowie eine hilfreiche Expertise für die Fahrgastbedürfnisse und für die Machbarkeit diskutierter Maßnahmen. Daher müssen die Busunternehmen bei der Weiterentwicklung des Nahverkehrs von Beginn an und in der Sache in den entsprechenden Ar-	Die Verkehrsunternehmen wurden auf unterschiedliche Art und Weise in die Erarbeitung des NVP's einbezogen: Vor Erstellung des Entwurfs gab es die Möglichkeit einer schriftlichen Vorab-Stellungnahme, die vom Landkreis beantwortet wurde. Während der Erarbeitung des Entwurfs gab es eine Beteiligung zur Auswahl und Priorisierung der barrierefreien Haltestellen im VVS-Gebiet (Mail vom 13.12.2013) und ein Gespräch über die Ausgestaltung der Liniensteckbriefe (mehrere Termine im Frühjahr 2013). Auch das Linienbündelungskonzept wurde den Verkehrsunternehmen vorgestellt. Die Verkehrsunternehmen haben daraufhin einen Alternativvorschlag zum Linienbündelungskonzept unterbreitet. Diese Anregungen wurden vom Landkreis im Wesentlichen positiv beachtet. Zudem wurden die Stellungnahmen der Verkehrs-

		beitsgruppen mit eingebunden werden. An der laufenden Begleitung und Steuerung der Arbeiten im Rahmen einer Arbeitsgruppe sind neben dem Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart, aber offensichtlich lediglich Vertreter der Aufgabenträger beteiligt. Vertreter von Verkehrsunternehmen werden dort nicht genannt. Nach Kenntnis des WBO haben zuletzt im Frühjahr 2013, also ein Jahr vor der Veröffentlichung des nun vorliegenden Entwurfs des NVPs, zwei „Arbeitsgespräche“ mit den Verkehrsunternehmen stattgefunden. In der Zwischenzeit ist keinerlei Informationsaustausch mehr erfolgt und die Verkehrsunternehmen wurden nun ein Jahr später mit einem 260-seitigen, fertigen NVP-Entwurf konfrontiert. Dieses Vorgehen entspricht in keiner Weise den rechtlichen Vorgaben einer „Beteiligung“ und einer „angemessenen Berücksichtigung von Interessen“ im Sinne von § 8 Abs. 3 PBefG. In diesem Zusammenhang möchte der WBO auf die Aussage in Kapitel 7.3, S. 266, verweisen, wonach der Landkreis Böblingen im Grundsatz sehr daran interessiert ist „die vielfach bewährte Zusammenarbeit mit den Verkehrsunternehmen im Landkreis auch unter den neuen Rahmenbedingungen fortzusetzen. Er erwartet dabei allerdings auch ein konstruktives Mitwirken der Unternehmen“. Das konstruktive Mitwirken muss allerdings auch in der Praxis von Seiten der öffentlichen Hand ermöglicht werden. Angesichts der Vorgehensweise im Kreis Böblingen muss dieses Ansinnen jedenfalls in Frage gestellt werden.	unternehmen zum NVP-Entwurf bewertet und teilweise eingearbeitet. Über diese formellen Beteiligungsmöglichkeiten hinaus standen der Landkreis und der VVS jederzeit für Gesprächsanfragen bereit, was von den einzelnen Verkehrsunternehmen in unterschiedlichem Umfang wahrgenommen wurde. Insofern teilt der Landkreis nicht die Meinung des WBO, das Zustandekommen des NVPs seit nicht mit den rechtlichen Vorgaben vereinbar.
59	WBO	Erhalt unternehmerischer Gestaltungsfreiheit: Der NVP bildet den „Rahmen“ für die Entwicklung des ÖPNV (§ 8 Abs. 3 S. 5 PBefG). „In der Regel“ sollen die Aufgabenträger darin die Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebots, dessen Umweltqualität sowie die Vorgaben für die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen definieren. In Kapitel 6 werden Rahmenvorgaben für die Erstellung des Verkehrsangebots ausgeführt. Die Vorgaben erreichen zum Teil eine Detailtiefe, die aus unserer Sicht keinen bloßen Rahmen mehr darstellen und das Verkehrsunternehmen in seiner Gestaltungsfreiheit enorm einschränken. Im Folgenden möchten wir folgende konkreten Beispiele nennen: • <u>Punkt 6.2.5 „Kundenservice und kundenwirksame Qualität“, S. 130</u> Bei der Außenwerbung „ist von einer Beklebung der Seitenscheiben abzu-sehen“. Verkehrsmittelwerbung stellt grundsätzlich eine wichtige Einnahmequelle für die Verkehrsunternehmen dar. Die Entscheidung, ob Seitenscheiben als Werbefläche genutzt werden, sollte in der Verantwortung der Unternehmen liegen. Gleiches sollte für den Innenraum gelten, solange der Unternehmer dafür Sorge trägt, dass die Anbringung von Werbeplakaten und Informationsflyern auf Seitenscheiben den sicheren Verkehrsbetrieb nicht gefährden. Eine solche weitgehende Regelung wird abgelehnt. Des Weiteren wird beim Umgang mit Beschädigungen im Fahrzeug eine exakte zeitliche Frist für das Beheben vorgegeben. Auch eine solche Vorgabe kann nach Ansicht des WBO schon aus rechtlichen Gründen nicht Vorgabe eines NVPs sein.	Da das heutige Verkehrsangebot vielfach einer umfangreichen Ko-Finanzierung aus öffentlichen Kassen bedarf, sind Qualitätsvorgaben aus Sicht des Landkreises Böblingen legitim. Immerhin verfolgt die öffentliche Hand mit einer solchen Bezuschussung verkehrspolitische Zielsetzungen. Dabei wird von den Verkehrsunternehmen erwartet, dass diese zur Zielerreichung konstruktiv mitwirken. Zu Außenwerbung: Der Landkreis ist der Auffassung, dass beklebte Seitenscheiben den Beförderungskomfort grundsätzlich beeinträchtigen. Zudem erschweren sie einsteigenden Fahrgästen den Überblick über die bereits vorhandene Belegung des Fahrzeugs. Anstelle einer einladenden Geste erleben potenzielle Fahrgäste eher eine Abschottung des ÖPNV. Der hierbei entstehende Imageverlust des Busverkehrs steht im Widerspruch zur Zielsetzung einer möglichst hohen Akzeptanz des ÖPNV insbesondere bei wahlfreien Kunden. Eventuelle Zusatzeinnahmen aus der Verkehrsmittelwerbung können diesen Effekt nicht aufwiegen. Der Kreis wird deshalb seine Handlungsspielräume nutzen, um bei den in seinem Zuständigkeitsbereich verkehrenden Linien auf eine Freihaltung der Seitenscheiben von Fensterwerbung hinzuwirken. Die Formulierungen zur Schadensfreiheit entsprechen den

		• <u>Zu Punkt 6.2.7 „Marketing und Öffentlichkeitsarbeit“, S. 134</u> Bei Marketing-Aktivitäten des Verkehrsunternehmens bedarf es der vorherigen Zustimmung der VVS GmbH bis zum 31.10. eines jeden Jahres für das Folgejahr. Auch diese Vorgabe erachtet der WBO als unvereinbar mit der unternehmerischen Gestaltungsfreiheit.	Vorgaben im aktuellen NVP. Auch hier gilt, dass nur ein ansprechendes Erscheinungsbild dem ÖPNV Akzeptanz und damit Kunden sichern und zuführen kann. Zu Marketing und Öffentlichkeitsarbeit: Als Gesellschafter des Verkehrs- und Tarifverbunds Stuttgart unterstützt der Landkreis Böblingen die Verbundidee, das ÖPNV-Angebot im VVS-Raum gegenüber den Kunden als durchgängiges Angebot zu vermarkten. Eine konstruktive Mitwirkung aller Akteure auf Anbieterseite ist dabei unverzichtbar. Ebenso hält der Landkreis zur Vermeidung von Doppelarbeit oder sich gar nachteilig überlagernden Marketing-Aktivitäten eine Abstimmung darüber für notwendig. Sollte sich die Notwendigkeit ergeben, kurzfristig Marketing-Aktivitäten zu planen, müssen und können diese selbstverständlich nicht bis zum 31. Oktober des Vorjahres kommuniziert werden, sondern müssen kurzfristig mit dem VVS abgestimmt werden. Ziel dieser Regelung ist es nicht, die unternehmerische Freiheit zu begrenzen, sondern die Effektivität des Marketings bzw. der Öffentlichkeitsarbeit der VVS GmbH durch einen verbesserten Informationsstand zu erhöhen. Die Freiheit der Verkehrsunternehmen, eigene Marketing-Aktivitäten zu verfolgen, bleibt unberührt. Im NVP keine Änderung.
60	WBO	Wirtschaftliche Aspekte: Mit der Neufassung des PBefG wurde der Vorrang der Eigenwirtschaftlichkeit bei der Erbringung der Verkehrsleistungen bestätigt und weiter konkretisiert. Ausführungen dazu finden sich im Entwurf unter Punkt 4.1.5. Hohe Qualitätsanforderungen, um einen möglichst umweltfreundlichen, attraktiven und innovativen ÖPNV zu gestalten, sollen zu geringsten Kosten erbracht werden, um die öffentliche Hand geringstmöglich zu belasten. Die Qualität hat sich über die Jahre kontinuierlich weiterentwickelt und Leistungsangebote, wie z. B. dynamische Anzeigetafeln, Echtzeitfahrgastinformationssysteme, die Vorbereitung eines elektronischen Fahrgeldmanagementsystems, barrierefreie und umweltfreundliche Fahrzeuge, akustische und optische Fahrgastinformation gehören heute teilweise zum Standard. Es wird an dieser Stelle darauf aufmerksam gemacht, dass Anruf-Verkehre, die bei Zeiten und Räumen geringer Verkehrsnachfrage angeboten werden sollen, nicht automatisch eine höhere Wirtschaftlichkeit bedeuten (zusätzliche, kleinere Fahrzeuge erforderlich, Fahrervorhaltung, Zentrale für die Organisation und Disposition etc.). Diese Kosten werden überwiegend von den Unternehmen getragen, was die Aufrechterhaltung eigenwirtschaftlicher Verkehre zukünftig zunehmend erschweren wird. Hinzu kommt die mangelnde Planungssicherheit durch eine Verstärkung des Wettbewerbs bei gleichzeitig geforderter stetiger Innovation.	Dem Landkreis ist sich der Herausforderungen bewusst, welchen sich die Busunternehmen derzeit und künftig stellen müssen. Die Kreisverwaltung schätzt die gute Zusammenarbeit mit den Unternehmen und ist bestrebt, diese nach Möglichkeit unter den neuen Bedingungen auch fortzusetzen. Allerdings gibt es aus Kreissicht keine Alternative zu einem qualitativ hochwertigen ÖPNV-Angebot, nicht zuletzt, um gegenüber dem Individualverkehr konkurrenzfähig zu bleiben. Schon allein des Komforts wegen, das ÖPNV-Angebot nicht telefonisch vorbestellen zu müssen, sollte der Buslinienverkehr dem Rufautoverkehr grundsätzlich vorgezogen werden. Allerdings ist der Kreis als Aufgabenträger schon der Ansicht, dass in Räumen und Zeiten schwacher Nachfrage der betriebliche Mehraufwand für ein auf Bestellung fahrendes Rufauto geringer ist als für einen Linienbus, der ggf. ohne oder mit einzelnen Fahrgästen regelmäßig fährt. Im NVP ist keine Änderung erforderlich.

61	WBO	Wettbewerbliche Aspekte • <u>Zu Punkt 6.2.4. „Unternehmensübergreifende Zusammenarbeit, Datenübermittlung und Beteiligung“, S. 128</u> Von den Verkehrsunternehmen wird die vollumfängliche Datenübermittlung gefordert. Die Verkehrsunternehmen stehen im Wettbewerb zueinander, das setzt einen sensiblen Umgang mit den internen Unternehmensdaten voraus. Vertragliche Regelungen hierzu sind unerlässlich. • <u>Zu Punkt 6.2.8 „Tariftreue“, S. 135</u> Um einen fairen Wettbewerb zu ermöglichen, ist die Einhaltung des Landstariftreue- und Mindestlohngesetzes (LTMG), das seit Juli 2013 in Kraft getreten ist, unerlässlich. Wir begrüßen es, dass das Thema auch im NVP entsprechend Eingang gefunden hat. Im Rahmen von Vergabeverfahren und auch nach Auftragsvergabe muss eine stetige Kontrolle stattfinden.	Der VVS hat gegenwärtig schon vertraglich Vertraulichkeit und einen sorgfältigen und sensiblen Umgang bei der Übermittlung von Unternehmensdaten zugesichert. Es ist auch im Sinne des Landkreises, dass sich daran auch künftig nichts ändern wird. Der Landkreis stimmt der Forderung des WBO vollumfänglich zu. Im Rahmen der Vergabeverfahren wird dies vertraglich eingefordert. Im NVP sind keine Änderungen erforderlich.
Zweckverband Schönbuchbahn			
62	Zweckverband Schönbuchbahn	Der Ausbau und die Elektrifizierung der Schönbuchbahn ist ein Leuchtturmprojekt im Landkreis Böblingen. Die Schönbuchbahn ist nach der S-Bahn das wichtigste ÖPNV-Verkehrsmittel für den Nahverkehr des Kreises mit elementarer Bedeutung für Böblingen, Holzgerlingen, Weil im Schönbuch und die Nachbarorte. Leider zeigt sich das nicht bei den Tabellen 3.1 und 3.2 über die Ergebnisse der Verkehrsanalyse 2010 und der Verkehrsprognose 2025. Das wird auch sonst nicht hinreichend dargestellt. Folgende Einfügungen bzw. Modifizierungen werden vorgeschlagen: • „Die Schönbuchbahn ist im Bereich Böblingen-Holzgerlingen in den Hauptverkehrszeiten an ihre Kapazitätsgrenzen gelangt“ - bei Ziffer 3.2.3 nach dem Satz mit den Fahrgastzahlen „... ca. 6300 (Schönbuchbahn Böblingen Bf. – Böblingen Danziger Straße) ... normalwerktäglichen Fahrten“. • „Das gilt im besonderen Maße für den Bereich der Schönbuchlichtung (Holzgerlingen um Umgebung) entlang der Schönbuchbahn“ – bei Ziffer 3.3.2 nach dem Satz „... sehr dynamischen Strukturentwicklung im Mittelbereich Böblingen/Sindelfingen in Zusammenhang“. „Eine weiterhin positive Entwicklung mit zusätzlichen rund 2.000 Fahrten auf der Schönbuchbahn erfordert eine Angebotsverbesserung mit einem 15-Minuten-Takt im nachfragestärksten Querschnitt.“ - anstatt des bisherigen Satzes. • „Ein Schwerpunkt bei der Weiterentwicklung des Verkehrsangebots liegt im Ausbau der Schönbuchbahn, um der stetig steigenden Fahrgastnachfrage auch in Zukunft gerecht zu werden. Deshalb wird eine Taktverdichtung vom 30- zum 15-Minuten-Takt in den Hauptverkehrszeiten zwischen Böblingen und Holzgerlingen geplant. Damit soll der dynamischen Fahrgastnachfrage Rechnung getragen werden. Weiter soll damit der Anschluss an die S-Bahn und deren 15-Minuten-Takt verbessert werden. Daraus resultierend wird eine Steigerung der Fahrgastnachfrage von rund 25 % prognostiziert. Die Schönbuchbahn ist für die Städte Böblingen, Holzgerlingen sowie für Weil	<i>In Kapitel 3.2.3 wird an der genannten Stelle (S. 45) der vorgeschlagene Satz ergänzt.</i> <i>In Kapitel 3.3.2 wird an der genannten Stelle (S. 46) der vorgeschlagene Satz ergänzt.</i> <i>In Kapitel 3.3.2 wird an der genannten Stelle (S. 46) der vorgeschlagene Satz ergänzt und stattdessen der Satz „Aus diesem Grund ... im Binnenverkehr“ gestrichen.</i> <i>In Kapitel 7.2.2 wird an der genannten Stelle der vorgeschlagene Absatz eingefügt.</i>

		im Schönbuch und die Nachbarorte auf der Schönbuchlichtung von herausragender Bedeutung. Der Ausbau und die Elektrifizierung der Schönbuchbahn stellt deshalb ein Leuchtturmprojekt im ÖPNV des Landkreises Böblingen dar.“ Fügen Sie diesen Absatz bitte bei Ziffer 7.2.2 vor dem Absatz „Ein weiterer Schwerpunkt der künftigen Weiterentwicklung des Verkehrsangebots ... bei den Verbindungen in die benachbarten Landkreise Calw und Enzkreis...“ ein.	
63	Zweckverband Schönbuchbahn	Es wird zum Satz „Die Busverkehre haben im Grundsatz die Aufgabe, der Schönbuchbahn Fahrgäste zuzuführen, tragen im Schülerverkehr aber fallweise auch zur Entlastung der Bahn sowie außerhalb der Betriebszeiten des Schienenverkehrs zur Abrundung des Gesamtangebots bei“ – bei Ziffer 4.3.5.8 – nachgefragt, ob das mit den erwähnten Entlastungen zutreffend ist. Nach Kenntnis des Zweckverbands gibt es Schulbusse nach Holzgerlingen, deren Schüler aber eigentlich nicht die Schönbuchbahn nehmen können.	Der Hinweis des Zweckverbands ist korrekt. Allerdings schließt die Formulierung „fallweise auch“ ein, dass die Buslinien des Bündels nicht alle (und nicht zu jeder Verkehrszeit) zu einer Schönbuchbahn-Entlastung beitragen. Immerhin enthält der Fahrplan der Buslinie 754 einzelne Fahrten an Schultagen, die parallel zur Schönbuchbahn verlaufen und weiter bis Tübingen durchgebunden sind. Die Fahrgäste dieser Kurse umgehen folglich die Bahn. Im NVP ist daher keine Änderung erforderlich.
Antrag der CDU-Kreistagsfraktion vom 07.11.2014 / 13.01.2015			
64	CDU	Die CDU-Fraktion stellt folgenden Antrag: 1. Die Buslinie 752 Holzgerlingen-Altdorf-Hildrizhausen-Ehningen ist nach Aidlingen zu verlängern. 2. Die voraussichtlichen Kosten sind darzustellen. Begründung: Die CDU-Fraktion bezieht sich auf den Antrag vom 4. Juli 2010, bei dem um eine Prüfung dieses Angebots gebeten wurde. Aufgrund der starken Zunahme des MIV und der Überlastung der Straßen im Raum Aidlingen, Dagersheim, Böblingen und Sindelfingen erscheint uns eine Anbindung von Aidlingen an die S-Bahn in Ehningen dringend geboten. Auch aufgrund der kommunalen Schulangebotsplanung mit den Gemeinschaftsschulen in Ehningen und Grafenau ist für Aidlingen ein erheblicher Handlungsbedarf gegeben. Die Gemeinden Aidlingen und Ehningen unterstützen die Busverlängerung.	Die Planungsidee einer Weiterführung der Linie 752 oder 735 in den NVP wird übernommen. In den betroffenen Liniensteckbriefen wird in der Kategorie „Hinweise“ folgender Passus eingefügt: „Durch eine Verbindung Aidlingen – Ehningen könnte die stauanfällige K 1066 zwischen Aidlingen und Dagersheim entlastet werden. In Ehningen könnte ein Anschluss zwischen S-Bahn und Bus in der Relation Aidlingen-Stuttgart und umgekehrt eingerichtet werden. Dies könnte über eine Verlängerung von Buslinien mit Endpunkt Ehningen während des Berufsverkehrs über Ehningen hinaus in den Raum Aidlingen/Deufringen erfolgen. Dazu gibt es zwei Varianten: Mit Vergabezeitpunkt wird ohnehin die Einrichtung einer Linie 735 empfohlen. Für die gewünschte Verbindung Aidlingen – Ehningen könnte diese Linie 735 verlängert werden. Dadurch wäre die Verbindung zum Harmonisierungszeitpunkt des Bündels 8 im Dezember 2017 umsetzbar. Sollten die Anrainerkommunen eine Verbindung Aidlingen – Ehningen schon vor Vergabezeitpunkt wünschen, könnte eine Weiterführung der Linie 752 eine vorübergehende sinnvolle Alternative sein.“