

Nahverkehrsplan Landkreis Böblingen: Änderungen gegenüber dem Erstdruck des NVP-Entwurfs

Anmerkung: Die angegebenen Seitenzahlen bzw. Gliederungsnummer beziehen sich auf den NVP-Entwurf, nicht auf die Endfassung.

Inhaltverzeichnis

- Für Kapitel 6 muss das Inhaltverzeichnis aktualisiert werden, da ein Kapitel 6.2 (Ausreichende Verkehrsbedienung) ergänzt wurde:
 - 6.1 Das Basisangebot des Landkreises
 - 6.2 Ausreichende Verkehrsbedienung**
 - 6.3 Rahmenvorgaben zur Erstellung des Basisangebots
 - 6.4 Einzelziele bezüglich der Linienverkehre
 Diese neue Nummerierung wurde auch in den einzelnen Kapiteln nachvollzogen.
- Die Teilüberschriften bei den Liniensteckbriefen wurden nun alle mit dem Begriff „Verkehrsraum“ versehen; dies war bei den Kapiteln 6.3.11 bis 6.3.15 bislang nicht der Fall.

Kapitel 2

- Kapitel 2.2.3, S. 25, WEG, Unternehmen-Stellungnahme Nr. 71: Die Regionalbahnlinien, die derzeit mit Dieseltriebwagen bedient werden, wurde um die R 61 (Strohgäubahn) ergänzt: „Die Regionalbahnlinien **R61 (Strohgäubahn)**, R72 (Schönbuchbahn) und R73 (Ammertalbahn) werden derzeit mit Dieseltriebwagen betrieben. ...“
- Kapitel 2.2.3.1, S. 26, NVBW und MVI, Sonstige-Stellungnahme Nr. 28: In Kapitel 2.2.3.1 wird im Absatz „1. Fernverkehr“ „ab 2017“ durch „ab Dezember 2017“ ersetzt.
- Kapitel 2.2.3.1, S.26, letzter Satz: „Ebenfalls ab 2017 können die IC-Züge zwischen Stuttgart, Böblingen und Singen zu Nahverkehrskonditionen genutzt werden.“ Der Satz wird relativiert, da die Verhandlungen zum Tarif noch geführt werden müssen. Es wird daher ein „voraussichtlich“ ergänzt.
- Kapitel 2.2.3.1,S. 28, VRS, Sonstige-Stellungnahme 47: 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.“
- Kapitel 2.2.3.2, S. 30, 1. Absatz, Fa. Regiobus, Unternehmen-Stellungnahme Nr. 57: Folgender Passus auf Seite 30 wurde geändert: „Die Linienbusverkehre, welche die Flächenerschließungsfunktion abseits der Schienenachsen sowie Ab- bzw. Zubringerfunktion von und zu den Bahnen wahrnehmen, orientieren sich im Fahrtenangebot an den vorhandenen Nachfragestrukturen bzw. am Fahrplan der korrespondierenden Bahnen. ~~Das Angebot ist dabei maßgeblich durch den Schüler- und Berufsverkehr bestimmt. Besonders die Fahrpläne der Linien mit Flächenerschließungsfunktion sind außerhalb der Stadtverkehre stärker an den Bedürfnissen des~~

~~Schülerverkehrs ausgerichtet.~~ **Zusätzlich ist der Busverkehr im Kreisgebiet in Einklang mit den Anforderungen des Schülerverkehrs zu bringen.“**

- Kapitel 2.2.3.2, S. 32-33, Landkreis Tübingen, Sonstige-Stellungnahme Nr. 21: Der Linienweg der Linie N80 wurde um Tübingen ergänzt. Auf S. 32 wurde der erste Absatz wie folgt geändert:

eine Linie der Städte Böblingen/ Sindelfingen (N73) für die innerstädtische Feinverteilung und ~~eine-zwei~~ des Landkreises Tübingen (N80, N89). ~~Zusätzlich-reicht-auch-die-Nachtbuslinie-N89-des-Verkehrsverbunds-nalco-in-Kayh-bis-auf-das-Gebiet-des-Landkreises-Böblingen.~~ Auf allen Nachtbuslinien gilt der Gemeinschaftstarif des VVS, auch Zeitkarten werden anerkannt.

- Kapitel 2.2.3.2, S. 33, Herrenberg, Kommunen-Stellungnahme Nr. 41: Der Linienweg der Linie N77 wurde um Herrenberg und Affstätt ergänzt
- Kapitel 2.2.4, S. 34, Herrenberg, Kommunen-Stellungnahme Nr. 42: Auf Seite 34 wurde der zweite Absatz um den Satz „In Herrenberg soll im Frühjahr 2015 die erste E-2-Rad-Pedelec-Station eröffnet werden“
- Kapitel 2.3.3, S. 39, Hinweis VVS, Tarifabteilung, am Ende des Kapitels wurde ergänzt: **„Sofern der VVS Übergangstarifregelungen mit anderen Verkehrsverbänden vereinbart hat bzw. noch vereinbart, sind diese Regelungen in allen regelmäßig verkehrenden öffentlichen Nahverkehrsmitteln ebenfalls anzuwenden. Das gleiche gilt für bestehende oder künftige Anschlussticketregelungen, bei denen der VVS oder seine Nachbarverbände Fahrpreisermäßigungen für Kunden des jeweiligen Nachbarverkehrsverbundes einräumen.**

Das Land Baden-Württemberg plant die Einführung eines Landestarifs. Perspektivisch soll von jedem Haltepunkt zu jedem Haltepunkt in Baden-Württemberg einschließlich etwaiger Arrondierungsgebiete in den benachbarten Bundesländern und Nationalstaaten tarifiert werden können. Die Verkehrsunternehmen verpflichten sich, diesen Landestarif anzuwenden und zu vertreiben, soweit es sich nicht um Verbundbinnenrelationen oder um Relationen handelt, für die es entsprechende Übergangstarifregelungen bzw. Anschlussticketregelungen gibt.“

- Kapitel 2.3.3, S. 39, VRS, Sonstige-Stellungnahme 51: Es wurde folgende Änderung vorgenommen:

Die Anwendung des Gemeinschaftstarifs durch die Verkehrsunternehmen wird in einem gesonderten Vertrag (Kooperationsvertrag) geregelt. Diese Verträge konnten gemäß aktuellem EU-Recht bis zum Jahr 2019 fortgeführt werden. Eine Allgemeine Vorschrift gemäß EU-Verordnung Nr. 1370/2007 gibt künftig den Verkehrsunternehmen den VVS-Tarif als sog. Höchsttarif verbindlich vor.

~~Künftig soll die Tarifierung entweder durch einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag oder eine Allgemeine Vorschrift gemäß EU-Verordnung abgesichert werden.~~

Kapitel 3

- Kapitel 3.2.3, S. 45, Zweckverband Schönbuchbahn, Sonstige-Stellungnahme 62: Es wurde folgende Ergänzung vorgenommen:

berg Bf. – Herrenberg-Gültstein) normalwerktäglichen Fahrten. Die Schönbuchbahn ist im Bereich Böblingen-Holzgerlingen in den Hauptverkehrszeiten an ihre Kapazitätsgrenzen gelangt. Die ebenfalls teilweise im

- Kapitel 3.3.2, S. 46, Zweckverband Schönbuchbahn, Sonstige-Stellungnahme 62: Es wurde folgende Ergänzungen/Änderungen vorgenommen:

tigtenentwicklung, der allerdings die Abnahme des Schülerverkehrs entgegensteht. Aus diesem Grund ergibt sich trotz einer verbesserten Angebotsituation gegenüber 2010 (S60, Ausbau Schönbuchbahn) sogar ein Absinken des ÖV-Anteils im Binnenverkehr. Eine weiterhin positive Entwicklung mit zusätzlichen 2000 Fahrten auf der Schönbuchbahn erfordert eine Angebotsverbesserung mit einem 15-Minuten-Takt im nachfragestärksten Querschnitt. Das Wachstum des Quell- und Zielverkehrs steht

Mittelbereich Böblingen/Sindelfingen in Zusammenhang. Das gilt im besonderen Maße für den Bereich der Schönbuchlichtung (Holzgerlingen und Umgebung) entlang der Schönbuchbahn. Der durchweg zu beobachtende, teilweise deutliche Anstieg des ÖV-Anteils am Quell- und Zielver-

- Kapitel 3.3.3, S. 48, erster Absatz: Bei der Darstellung der Nachfrage auf der S60 wurde der Satz: „So befördert letztere auf dem neuen Streckenabschnitt Sindelfingen Bf. – Böblingen Bf. rund 6.500 Fahrgäste an Normalwerktagen.“ durch den Satz „So befördert letztere auf dem neuen Streckenabschnitt Sindelfingen Bf. – Böblingen Bf. künftig gut 11.000 Fahrgäste an Normalwerktagen.“ ersetzt.

Kapitel 4

- Kapitel 4.1.3.: Das Kapitel zur Barrierefreiheit wurde ergänzt. S. 55, 3. Absatz:

„ ... Insbesondere beim Neu- bzw. Umbau von Bushaltestellen sind angegliche Bordsteinkanten weitgehend stufenlose Zugänge **und Blindenleitstreifen** anzustreben.

...“

S. 56, 4. Absatz:

„~~Als barrierefrei werden Haltestellen angesehen, deren Bussteighöhe einen nahezu ebenerdigen Einstieg in moderne Niederflurbusse ermöglicht (mindestens 18 cm).~~ Der Landkreis Böblingen empfiehlt den jeweiligen Kommunen, Planungen für entsprechende Ausbauten der priorisierten Haltestellen vorzunehmen. Die priorisierten Haltestellen sowie deren derzeitiger Ausbauzustand (Stand Januar 2014) ist der Abbildung 4.1 zu entnehmen.“

- Kapitel 4.1.3.: S. 57: Holzgerlingen, Kommunen-Stellungnahme Nr. 64; Die Haltestelle in der Eberhardstraße („Altenzentrum“) wurde nachträglich in die Abbildung 4.1 als priorisierte Haltestelle aufgenommen.
- Kapitel 4.1.6.2, S. 62, 2. Absatz, Fa. Pflieger, Unternehmen-Synopse Nr. 19: Der 2. Absatz wird korrigiert:

Dieser Kooperationsvertrag entspricht im Wesen einem Bruttovertrag (die Verkehrsunternehmen erhalten ihren vollen Aufwand ihre durch Benchmarking festgelegten Sollkosten von der öffentlichen Hand erstattet) und wäre gemäß den Vorgaben der inzwischen in Kraft getretenen EU-Verordnung 1370/2007 nur durch Vergabeverfahren gemäß VOL/A zu erneuern. Er wird

- Kapitel 4.1.7.1, S. 65, OVR (Verkehrsunternehmen-Stellungnahme Nr. 9): Zum Thema Verkehrsberuhigung soll folgender Passus ergänzt werden:

Erreichen des Fahrtziels oder Umsteigepunkts. Bei Busverkehren ist zudem auf die ausreichende Dimensionierung der Fahrbahnbreiten sowie die verträgliche Gestaltung von Elementen der Verkehrsberuhigung und der straßenbegleitenden Parkierung zu achten. Geschwindigkeitsreduktionen oder andere verkehrsberuhigende Maßnahmen sollten auf ihre Wechselwirkungen mit regelmäßigen Busverkehren hin untersucht werden. Oftmals führen derartige Eingriffe zu einer verminderten Beförderungsgeschwindigkeit und haben für den ÖPNV fatale Folgen. Einerseits verlängert sich die Reisezeit für die Fahrgäste, andererseits wird dadurch ggf. ein Fahrzeugmehrbedarf ausgelöst, da bestehende Fahrzeugumläufe nicht mehr gehalten werden können. Insbesondere wenn solche Maßnahmen im Rahmen von Lärmaktionsplänen oder Luftreinhalteplänen erfolgen sollen, besteht die Gefahr, dass durch die Behinderung des ÖPNV und in der Folge eine Verlagerung von Fahrten vom ÖV zum MIV die ursprüngliche Absicht konterkariert wird. Für die Detailplanung wird auf die „Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs (EAÖ)“¹ verwiesen.

- Kapitel 4.1.7.1, S. 65, Fa. Seitter (Verkehrsunternehmen-Stellungnahme Nr. 62): Es wird um eine Ergänzung zum Thema Vorfahrtsstraßen gebeten:

Zügig und behinderungsfrei befahrbare Verkehrswege sind für die Akzeptanz und Attraktivität eines Linienverkehrs unverzichtbar. Planungs- und Straßenbaulastträger sind deshalb aufgefordert, die Belange des Linienverkehrs bei der Gestaltung von Verkehrswegen zu berücksichtigen. Dies schließt insbesondere die ÖPNV-Bevorrechtigung an Lichtsignalanlagen und die Minimierung von Störeinflüssen aus Abbiege- und Querverkehren mit ein. Die Straßen, in welchen Linienbusse verkehren müssen soweit möglich Vorfahrtsstraßen sein. Dies bietet die größtmögliche Sicherheit und im Interesse der Fahrgäste ein zügiges Erreichen des Fahrtziels oder Umsteigepunkts. Bei Busverkehren ist zudem auf die ausreichende Di-

- Kapitel 4.1.7.3, S. 67, NVBW und MVI, Sonstige-Stellungnahme 35: Im ersten Absatz wurde nach dem Satz „Für private Kraftfahrzeuge und Zweiräder wird hier ein ausreichend bemessenes Parkierungsangebot (Park & Ride, Bike & Ride) benötigt“ folgender Passus eingeschoben: „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.“
- Kapitel 4.1.7.3, S. 69, neuer letzter Absatz, VVS-Fahrgastbeirat; Synopse „Sonstige zu beteiligende Stellen“ Nr. 56 (auch: NVBW, Nr. 25): Eine verbundweit einheitliche Regelung zur Fahrradmitnahme wird als Zielsetzung in den NVP aufgenommen.

- Kapitel 4.2.3, Seite 76, Die Darstellungen zum Thema Anrufverkehre finden sich im neuen Kapitel 6.4.3 wieder und können deshalb an dieser Stelle entfernt werden

Um dem Aspekt der Wirtschaftlichkeit Rechnung zu tragen, wird zugelassen, Verbindungen in Gewerbegebiete oder zu Schulstandorten nur an Normalwerktagen (Mo-Fr) zu betreiben. ~~Darüber hinaus wird auch die Option vorgesehen, Linienfahrten durch Anruf-Verkehre zu ersetzen. Für diese Option gibt es allerdings einige Einschränkungen. So sollen montags bis freitags mindestens 80 Prozent der Fahrten aus der Mindestbedienung durch Linienfahrten absolviert werden. Anruf-Verkehre sollen dagegen nur in nachfrageschwachen Zeiten (von Montag bis Freitag ab 19:00 Uhr, sowie am Wochenende) im Rahmen der Mindestbedienung zum Einsatz kommen. Darüber hinaus sollen auf nachfragestarken Achsen, als Grenzwert gilt hier 1.000 Fahrgäste pro Normalwerktag am Querschnitt, sowie in Stadtverkehren (bei Städten mit über 20.000 Einwohnern) keine Anruf-Verkehre im Rahmen der Mindestbedienung zum Einsatz kommen.~~

- Kapitel 4.2.3, S. 76: Der Passus „Darüber hinaus wird auch die Option vorgesehen...keine Anruf-Verkehre im Rahmen der Mindestbedienung zum Einsatz kommen.“ wurde gelöscht und findet sich sinngemäß im neuen Kapitel 6.4.3 wieder.
- Kapitel 4.2.3, Abb. 4.4, S. 79: Die Linie 746 (Verbindung Magstadt-Universität) wurde aus Basisangebot gem. Fußnote 1 des Liniensteckbriefs im NVP-Entwurf entfernt.
- Kapitel 4.2.3, Abb. 4.4, S. 79/80, Zusatzverbindungen für den Schülerverkehr wurden in Abb. 4.4 eingebaut.
- Kapitel 4.2.3, Abb. 4.4, S. 79/80, Das Basisangebot auf den Linien 774 und 790 wurde entsprechend der Neukonzeption des Busnetzes im oberen Gäu angepasst. Hintergrund ist, dass Mötzingen künftig durch die Linie 790 statt über die Linie 774 an Herrenberg angebunden wird, wodurch sich die Strukturanforderungen verschieben.
- Kapitel 4.3.2, S. 83, 1. Satz, Fa. Pflieger, Unternehmen-Stellungnahme Nr. 15: PBefG-Liniengenehmigungen werden nicht nur für Einzellinien vergeben. Dies ist korrekt, daher wird der Text geändert:

Im Landkreis Böblingen sind die Liniengenehmigungen auf der Basis des PBefG derzeit ausschließlich überwiegend nur für Einzellinien vergeben.

- Kapitel 4.3.4, 86 und 88, VPE, Sonstige-Stellungnahme Nr. 54: Die Linie 690 verkehrt nicht mehr im Landkreis Böblingen und wurde deshalb aus dem Text und der Tabelle entfernt
- Kapitel 4.3.5, S. 91 und S.92, Ergebnisprotokoll Landkreis vom 27. August Abstimmungsgespräch Leonberg: Änderung HZP Bündel 1 auf Fahrplanwechsel Dezember 2024.
- Kapitel 4.3.5 und 4.3.5.13, in Abstimmung mit dem Landkreis Tübingen sowie den betroffenen Kommunen und Verkehrsunternehmen wurde der Harmonisierungszeitpunkt für das Bündel 13 auf den 11. Juni 2017 verschoben.
- Kapitel 4.3.5, S. 91, Fußnote 3 wurde gelöscht, da die entsprechenden Beschlüsse nun vorliegen

- Kapitel 4.3.5, S. 91 und S.98/99, Stellungnahme Böblingen/Sindelfingen, Synopse „Kommunen“ Nr. 10/11: die Planungslinie 735 in das Linienbündel 8 verschieben. Einer Einbeziehung der Nachtbuslinie N73 in das Linienbündel 7 stimmt der Landkreis ebenfalls zu.
- Kapitel 4.3.5.7, S. 98, Fußnote 3 wurde gelöscht, da die entsprechenden Beschlüsse nun vorliegen
- Kapitel 4.3.5.9, S. 100, SSB, Unternehmen-Synopse Nr. 67: Ein Verbleib des Abschnitts Vaihingen – Leinfelden der Linie 86 unter der Zuständigkeit der Stadt Stuttgart steht außer Frage. Die Linie 86 wird zum Harmonisierungszeitpunkt des Bündels auf den Abschnitt Vaihingen – Leinfelden verkürzt. Dies wird – wie folgt – dargestellt:
„Die Linie 86 wird derzeit von der Stuttgarter Straßenbahnen AG betrieben und über Leinfelden hinaus bis Stuttgart-Vaihingen weitergeführt. Der nördliche Linienabschnitt erfüllt eigenständige Verkehrsaufgaben und ist daher nicht zwingend dem Korridor Leinfelden-Echterdingen – Tübingen zuzurechnen. **Gegen eine denkbare Zuordnung dieser Teilleistungen** zum Stadtverkehrsnetz der Landeshauptstadt Stuttgart bestehen seitens des Landkreises Böblingen daher keine Bedenken.“

Kapitel 4.3.5.11, S. 91 und S.102, Stellungnahme Landkreis Calw, Synopse „Sonstige zu beteiligende Stellen“ Nr. 12: Der Harmonisierungszeitpunkt des Bündels 11 (Verkehrsraum Oberes Gäu) wird auf das Dezember 2019 verschoben.
Am Ende des Absatzes des Kapitels 4.3.5.11 wird folgender Satz ergänzt: „Eine danach anstehende Vergabe für das Bündel 11 im Landkreis Böblingen und den Verkehrsraum Südost im Landkreis Calw wird von den Kreisen Calw und Böblingen koordiniert angegangen.“

Kapitel 6

- Kapitel 6.1, S. 119, wurde in „Basisangebot und verkehrlich sinnvoller Status quo“ umbenannt und um einen Absatz zur Erläuterung des verkehrlich sinnvoller Status quo erweitert.
- Kapitel 6.2.1, S. 120f, Hinweis VVS-Tarifabteilung, Tabelle im Kapitel „Tarif und Verkauf“ wurde beim Merkmal „Anwendung des Verbundtarifs“ – wie folgt – ergänzt:
Für alle Fahrgastfahrten mit Start und Ziel innerhalb des Verbundraums wenden die Verkehrsunternehmen den VVS-Tarif an. **Grundsätzlich** ausgenommen hiervon sind die Fernzüge der Deutschen Bahn AG (ICE, IC, EC) oder vergleichbare Produkte anderer Anbieter sowie Angebote des Fernbusverkehrs nach § 42a PBefG. Von diesem **Grundsatz kann abgewichen werden, sofern es zu einer entsprechenden Vereinbarung mit dem VVS zur Anwendung des VVS-Tarifs kommt.** Mit der Tarifierung werden auch die Beförderungsbedingungen des VVS einschließlich der darin enthaltenen Serviceleistungen (z. B. Fahrradmitnahme, „Halt auf Wunsch“) anerkannt und eingehalten. Ausnahmen von diesen Regelungen können für Ruf- und Linientaxis, Bürgerbusse o. ä. in Absprache mit dem Landkreis und der VVS GmbH zugelassen werden. **Von der Anwendung des Gemeinschaftstarifs können – genehmigt durch das Landratsamt – auch Sonderformen des Linienverkehrs gemäß § 43 PBefG ausgenommen werden.**
- Kapitel 6.2.1, S. 121, Hinweis VVS-Tarifabteilung, Tabelle im Kapitel „Tarif und Verkauf“ wurde beim Merkmal „Verkauf in den Fahrzeugen (Sortiment)“ – wie folgt – korrigiert:
„In Linienbussen werden mindestens die Tickets des Gelegenheitsverkehrs, also EinzelTickets, Kurzstreckentickets, 4er-Tickets und TagesTickets incl. Metropol-, Baden-Württemberg- und ~~Schönes-Wochenende~~-Tickets, verkauft. Ausnahmen von diesen

Regelungen können für Ruf- und Linientaxis sowie für reine Schülerfahrten in Absprache mit dem Landkreis und der VVS GmbH zugelassen werden. ...“

- Kapitel 6.2.1, S. 123, Hinweis VVS-Tarifabteilung, Tabelle im Kapitel „Tarif und Verkauf“ wurde beim Merkmal „Meldepflicht“ – wie folgt – korrigiert:

Die Verrechnung der Einnahmen-Meldungen mit dem Anspruch des Verkehrsunternehmens auf Zuweisungen aus der Allgemeinen Vorschrift erfolgt bis zum 30. Tag des Folgemonats, der kassenmäßige Ausgleich danach innerhalb von 14 Tagen. Die Jahresabrechnung wird bis spätestens ~~zum dem~~ 15. März des Folgejahres abgeschlossen.

- Kapitel 6.2.1, S. 123, Hinweis VVS-Tarifabteilung, Tabelle im Kapitel „Tarif und Verkauf“ wurde beim Merkmal „Elektronisches Fahrgeld-Management (EFM)“ – wie folgt – korrigiert:

„Im VVS ist **erfolgt** die Umstellung des papierbasierten Ticketvertriebs auf ein elektronisches Fahrgeldmanagement unter Einsatz von Chipkarten für die Kernapplikation-EFM-Stufe 2 des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) ~~vorgesehen.~~“

- Kapitel 6.2.2 Fahrzeug-Ausstattung, S. 124, Fa. Pflieger, Unternehmen-Stellungnahme Nr. 31: Unter 6.2.2 wurde beim Merkmal „Klimaanlage“ hinter dem Wort „Klimaanlagen“ die Erläuterung „für Fahrerplatz und Fahrgastraum“ ergänzt, damit keine Missverständnisse entstehen können.
- Kapitel 6.2 neu: Landkreis Tübingen, Sonstige-Stellungnahme 18: Ein neuer Text zur Definition der ausreichenden Verkehrsbedienung wurde eingefügt.
- Kapitel 6.3.2, S.137f, Tabelle, Stichworte „Funktionen“, zweitletzter Absatz, und „Betriebsleistung“, letzter Absatz: Der Darstellungen zum Schülerverkehr wurden ausgetauscht:

Funktionen, zweitletzter Absatz neu:

„Beim Schülerverkehr, dessen Anforderungen sehr stark mit den Schulzeiten des jeweiligen Standorts zusammenhängt, wurde i.d.R. auf eine Nennung von Fahrtenpaaren verzichtet und stattdessen das Kürzel b.S. (bedarfsgerechter Schülerverkehr) vermerkt. Diese Verkehre sollen auch in Zukunft an den (aktuellen) Anforderungen orientiert und bedarfsgerecht disponiert werden.“

Betriebsleistung, letzter Absatz neu:

„Auf Linien, bei denen die Abwicklung des Schülerverkehrs einen großen Umfang aufweist, wurde die für den Schülerverkehr notwendige Betriebsleistung abgeschätzt und getrennt ausgewiesen. Diese Angaben dienen allerdings lediglich als Orientierungsgröße. Schließlich soll der Schülerverkehr auch künftig kurzfristig disponiert werden.“

- Kapitel 6.3.2, S.141, 2. Absatz: Der zweite Absatz wurde in Anlehnung an die NVP-Entwürfe der anderen Verbundlandkreise folgendermaßen überarbeitet:

~~Oft sind während der Verkehrsspitzen Verstärkerfahrten zum vorgegebenen Takt erforderlich. Auf Linien, bei denen ein umfangreiches Angebot an Verstärkerfahrten notwendig ist, kann es sein, dass die im Basisangebot vorgegebenen Takte mit den zur Verfügung stehenden Fahrtenpaaren nicht gefahren werden können. In solchen Fällen ist es statthaft, wenn die Taktvorgaben unterschritten werden.~~

~~Oft sind während der Verkehrsspitzen Verstärkerfahrten zum vorgegebenen Takt erforderlich. Auf Linien, die sich durch ein umfangreiches Angebot an (veröffentlichten) Verstärkerfahrten auszeichnen, wurden die Taktanforderungen im Basisangebot und Gesamtangebot so berechnet, dass noch ein Pensum an Fahrtenpaaren zur Ableistung der Verstärkerfahrten vorhanden und damit nicht für die Ableistung von Fahrten im Taktverkehr notwendig ist.~~

~~Allerdings werden im Basisangebot in den meisten Fällen mehr Fahrtenpaare gefordert, als zur Ableistung der Taktvorgaben notwendig sind. In den meisten Fällen werden deshalb mehr Fahrtenpaare gefordert, als für die Ableistung der Taktanforderungen notwendig sind. D.h. ein Teil~~

- Kapitel 6.3.2, S.143, VPE, Sonstige-Stellungnahme 54: Die Linie 690 verkehrt nicht mehr im Landkreis Böblingen und wurde deshalb aus dem Text entfernt.
- Kapitel 6.3.2, S. 143, OVR, Unternehmen-Stellungnahme Nr. 12: Die Linie 620 erhielt einen eigenen Liniensteckbrief und wurde deshalb aus dem Text (Aufzählung von Linien, für die kein Steckbrief erstellt wurde) entfernt.
- Kapitel 6.3.2, S. 143, Die Linie 553^{VGC} wurde bei den Linien, für die keine Steckbriefe erstellt werden, aufgenommen
- Kapitel 6.4.3 neu: Ein Kapitel zur Quantifizierung des Basisangebots wurde neu eingefügt. Dadurch kann die Herleitung der Basisangebotszahlen in den Liniensteckbriefen näher erläutert werden.
- Kapitel 6.3.3, S. 143 ff, Liniensteckbriefe:
 - Schülerverkehre wurden statt mit k.A. (= keine Angabe) mit b.S. (= bedarfsgerechte Schülerverkehre) ausgewiesen. Wenn Schülerverkehre einen größeren Umfang einnehmen, wurden sie in der Betriebsleistung gesondert ausgewiesen.
 - Die dargestellten Betriebsleistungen wurden gerundet und ein „ca.“ vorangestellt. Schließlich sind die ermittelten Betriebsleistungen mit Unschärfen behaftet, was sich dadurch widerspiegeln soll.
 - Die Zeile „Voraussichtliche Änderungen gegenüber...“ wurde in „Hinweise“ umbenannt.
 - Die Zeile „Ergänzender Rufautoverkehr“ wurde entfernt und durch eine neue Zeile „Ergänzender Anrufverkehr“ ersetzt. Die neue Zeile macht nicht nur Angaben zum Status quo, sondern auch zum Basisangebot und zum Verkehrlich sinnvollen Status quo. Bisher waren die Anrufverkehre, die Bestandteil des Basisangebots sind, nicht in den Liniensteckbriefen nachzulesen.
 - Die Zeile „Schematischer Linienverlauf“ wurde in „Grafischer Linienverlauf“ umbenannt.

- Fa. Regiobus, Unternehmen-Stellungnahme Nr. 61: Die funktionalen Leistungsbeschreibungen wurden um Anschlussvorgaben, wie sie bereits in den Liniensteckbriefen zur Anwendung kommen, ergänzt.
 - In den Liniensteckbriefen wurde bei den Funktionen in der „Basisangebot“-Spalte der Klammerzusatz „(ausreichende Verkehrsbedienung gemäß ÖPNVG BW §5)“ gestrichen. Die 3. Spalte wurde mit „Ausreichende Verkehrsbedienung“ überschrieben. Je nach Charakter des Verkehrs wurde die Spalte ausgefüllt (siehe Kapitel 6.2 neu). Die Erläuterungen auf S. 136 unter 6.3.2 wurden entsprechend angepasst.
- Kapitel 6.3.3, S. 143, erster Absatz: In der untersten Zeile auf S. 143 waren die beiden Zahlen für Basisangebot und Status quo (Stadtverkehr Leonberg) vertauscht: Das Basisangebot beträgt 503.431 Fz-km und der Status quo 648.883 Fz-km. Die Werte wurden zudem auf jeweils volle 1.000er gerundet. In den meisten ausgegebenen NVP-Entwürfen war dieser Fehler bereits durch einen Aufkleber auf S. 143 korrigiert. Zudem wurde der Verkehrlich sinnvolle Status quo im Stadtverkehr Leonberg quantifiziert.
 - Kapitel 6.3.3, S. 147, Fa. Regiobus, Unternehmen-Stellungnahme Nr. 61: Im Liniensteckbrief der L. 651 war ein falscher schematischer Linienvorlauf dargestellt. Dieser wurde gelöscht und stattdessen der richtige Plan eingefügt.
 - Kapitel 6.3.4, S. 154, Fa. Seitter, Unternehmen-Stellungnahme Nr. 64: Auf Wunsch der Fa. Seitter wurden bei der Linie 636 zwei sekundäre Anschlüsse in der Relation Renningen(636)-Rutesheim-Mönsheim/Wiernsheim(652/653) und in der Relation Weissach(636)-Perouse-Mönsheim/Wiernsheim(652/653) ergänzt.
 - Kapitel 6.3.4, S. 156, Der Liniensteckbrief der Linie 637 wurde um die zum 1. Oktober 2014 eingerichtete Bosch-Anbindung ergänzt. Außerdem wurde die Abtrennung der Linie 637 von der Linie 636 neu auf den Vergabezeitpunkt terminiert.
 - Kapitel 6.3.5, S. 158f, Fa. Seitter, Unternehmen-Stellungnahme Nr. 64: Es gibt eine Umsteigebeziehung zur Linie 636 in Perouse (in und aus Richtung Weissach Porsche) sowie in Rutesheim (in und aus Richtung Renningen). In Rutesheim gibt es weiterhin eine Umsteigebeziehung, die bei einer in Planung befindlichen Neugestaltung des Stadtbusses Rutesheim an Bedeutung zunehmen wird. Der Liniensteckbrief der Linien 652/653 wurde um die genannten Anschlüsse ergänzt.
 - Kapitel 6.3.5, S. 160, Fa. Seitter, Unternehmen-Stellungnahme Nr. 64: Im Liniensteckbrief der Linien 652 und 653 wurden unter „Hinweise“ folgende geplanten Angebotsänderungen nachgetragen: 1. Neuer Fahrweg der Linie 652 innerhalb Rutesheim: Künftig soll das Gewerbegebiet Steige und die Keplerstraße in den Fahrweg integriert werden. Aktuell laufen Gespräche mit der Stadt Rutesheim. 2. Neuer Fahrweg im Enzkreis: Hier ist eine größere Änderung des Fahrwegs geplant. Derzeit laufen diesbezüglich Abstimmungen mit dem Enzkreis und den betroffenen Gemeinden.
 - Kapitel 6.3.5, S. 160, VPE, Sonstige-Stellungnahme Nr. 52: Es wurden zwei zusätzliche sekundäre Anschlüsse (Wimsheim Rathaus; aus Mönsheim Ri. Pforzheim und Wiernsheim Mühlstraße; aus Leonberg Ri. Mühlacker) aufgenommen.
 - Kapitel 6.3.5, S. 161f, Fa. Seitter, Unternehmen-Stellungnahme Nr. 65: Liniensteckbrief der Linie 655; Fa. Seitter weist darauf hin, dass eine Umsteigebeziehung zur Linie 652/653 gibt, welche bei einer in Planung befindlichen Neugestaltung des Stadtbusses Rutesheim an Bedeutung zunehmen wird. Außerdem wird es einen neuen Fahrweg des Stadtbusses innerhalb Rutesheim geben: Die Linie soll künftig vom Bahnhof Rutesheim aus in die Innenstadt immer auf demselben Rundkurs (in wechselnder Fahrtrichtung ab

Rutesheim Rathaus) verkehren. Die genannten Änderungen wurden im Liniensteckbrief der Linie 655 nachgetragen. Künftig soll das Gewerbegebiet Steige und die Keplerstraße in den Fahrweg der Linie 652 integriert werden und eine Umsteigeverbindung in Rutesheim am Rathaus hergestellt werden.

- Kapitel 6.3.6, S. 163ff: Die Liniensteckbriefe der Buslinien 663, 664 und 666 wurden neu strukturiert. Die ursprüngliche Darstellung basierte auf einem Betriebskonzept zur Umsetzung des Basisangebots. Dadurch, dass der Landkreis Böblingen auf den Linien 663, 664 und 666 aber den Status quo aufrecht erhalten will (Verkehrlich sinnvoller Status quo), wäre dieses Konzept nicht bzw. nur teilweise umsetzbar. Deshalb wurden die Fahrten des Basisangebots auf der Relation Weil der Stadt-Merklingen neu und bestandsorientierter auf die Linien aufgeteilt, wobei die Linien 663 und 664 einen gemeinsamen Liniensteckbrief erhielten.
- Kapitel 6.3.7, S. 170 bis 175, Fa. Regiobus, Unternehmen-Stellungnahme Nr. 61: Der Umbau des Einmündungsbereichs der K 1003 in die K 1063 ist mittelfristig nicht geplant. Vor diesem Hintergrund kann das für die Linien 763 und 766 vorgesehene Betriebskonzept nicht umgesetzt werden. Die Liniensteckbriefe der Linien 763 und 766 wurden entsprechend angepasst.
- Kapitel 6.3.7, S. 171, Die Betriebsleistung der Linie 763 im Status quo war fehlerhaft. Sie wurde mit ca. 393.000 Fz-km p.a. neu festgesetzt.
- Kapitel 6.3.7, S. 170ff, Grafenau, Kommunen-Stellungnahme Nr. 40: Als perspektivisches Ziel wurde 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.
- Kapitel 6.3.7, S. 170: Da die ein geplante Verlagerung von Fahrten der Linie 749 auf die Linie 766 zum derzeitigen Zeitpunkt von der Gemeinde Grafenau und der Firma Hassler abgelehnt wird, wurde das Basisangebot der Linie 766 verringert und das Basisangebot der Linie 749 erhöht.
- Kapitel 6.3.7, S. 172 und 174, Böblingen-Sindelfingen, Kommunen-Stellungnahme Nr. 12: In den Liniensteckbriefen der Linien 763 und 766 wurde in der Zeile „Abstimmung mit anderen Linien“ folgende Umformulierung vorgenommen:

Mit Linie(n): 731, ~~732~~ und 766
 Im Abschnitt: Böblingen Bf. – Dagersheim Hauptstraße
 Anmerkung: Die Fahrten der Linien 731, ~~732~~, 763 und 766 sollen so gelegt werden, dass sich für Dagersheim ein integriertes Fahrplankonzept ergibt. Der Linie 731 kommt in verkehrsstarken Zeiten, wenn ohnehin jede S-Bahn in Richtung Dagersheim mit einem Regionalbus abgedient wird, dabei v.a. die Rolle als zusätzliche Kapazitätsreserve zu. In verkehrsschwachen Zeiten dagegen sollten die Fahrten der Linie 731 so gelegt werden, dass zusätzliche S-Bahnen in und aus Richtung Dagersheim abgedient werden mit möglichst vielen Fahrmöglichkeiten und möglichst vielen Bahnanschlüssen ab Bahnhof Böblingen ergibt.“

- Kapitel 6.3.8, S. 176, Fa. Regiobus, Unternehmen-Synopse Nr. 61: Im Liniensteckbrief der L. 745 wurde auf Grundlage einer gesonderten Erhebung der Fahrgastnachfrage das Basisangebot am Betriebstag Mo-Fr um eine Fahrt (von 19 auf 20 Fahrten) erhöht. Deshalb musste auch die Betriebsleistung im Basisangebot nach oben korrigiert werden.
- Kapitel 6.3.8, S. 176, Fa. Pflieger, Unternehmen-Stellungnahme Nr. 49: Im Steckbrief der L. 745 wurde unter „Hinweise“ folgender Passus aufgenommen werden: „Derzeit wird die Buslinie 745 zwischen Maichingen Nord und Maichingen relativ schwach frequentiert. Die Auswertungen der ersten Fahrgasterhebungen lassen eine höhere Nachfrage bei einer

Führung in bzw. durch den Bereich Hinterweil erwarten, weshalb alternative Linienführungen geprüft werden sollen.“

- Kapitel 6.3.8, S. 176 bis 179, Magstadt, Kommunen-Stellungnahme Nr. 73 bis 77; die Liniensteckbriefe der Linien 746 und 745 wurden aktualisiert: die Sätze in „Abstimmung mit anderen Linien“ wurden gelöscht, die Zeilen „Hinweise“ entsprechend angepasst (s.u.).
- Kapitel 6.3.8, S. 176f, Magstadt, Kommunen-Stellungnahme Nr. 77, und Fa. Pflieger, Unternehmen-Stellungnahme Nr. 50; in den Liniensteckbriefen der Linien 745 und 748 wird unter „Hinweise“ der folgende Passus ergänzt: „Es soll geprüft werden, ob zwischen den Linien 745 und 748 ein regelmäßiger Anschluss in der Relation Universität - Magstadt und umgekehrt umgesetzt werden kann.“
- Kapitel 6.3.8, S. 178: Bei der Linie 746 wurde das Basisangebot gem. Fußnote 1 des Liniensteckbriefs im NVP-Entwurf entfernt.
- Kapitel 6.3.8, S. 178: Da die geplante Neuausrichtung der Linie 746 nicht zu Stande kommt, wurde der grafische Linienverlauf angepasst und zeigt jetzt den derzeit gefahrenen Linienweg.
- Kapitel 6.3.8, S. 180f, Magstadt, Kommunen-Stellungnahme Nr. 77, und Fa. Pflieger, Unternehmen-Stellungnahme Nr. 50; in den Liniensteckbriefen der Linien 745 und 748 wurde unter „Hinweise“ der folgende Passus ergänzt: „Es soll geprüft werden, ob zwischen den Linien 745 und 748 ein regelmäßiger Anschluss in der Relation Universität - Magstadt und umgekehrt umgesetzt werden kann.“
- Kapitel 6.3.8, S. 180: Mit der Forderung der Gemeinde Magstadt, zwischen den Linien 745 und 748 einen Anschluss zu erstellen, wird die im NVP-Entwurf unterstellte Führung der Linie 748 über das Pfarrwiesengymnasium unwahrscheinlicher. Deshalb wurde im schematischen Linienverlauf der heutige Weg eingezeichnet und die Betriebsleistung auf Grundlage der heutigen Linienführung neu berechnet.
- Kapitel 6.3.8, S. 182: Da eine geplante Verlagerung von Fahrten der Linie 749 auf die Linie 766 zum derzeitigen Zeitpunkt von der Gemeinde Grafenau und der Firma Hassler abgelehnt wird, wurde das Basisangebot der Linie 766 verringert und das Basisangebot der Linie 749 erhöht.
- Kapitel 6.3.8, S. 183: Im Liniensteckbrief der L. 749 war der Status quo unter „Betriebsleistung im LKr BB“ zu hoch angesetzt. Dieser wurde von 203.323 auf 142.000 Fz-km p.a. reduziert.
- Kapitel 6.3.9, S. 184, Fa. Regiobus, Unternehmen-Stellungnahme Nr. 61: Im ersten Absatz am Ende wurde folgender Passus ergänzt: „Wenn abschnittsweise parallel geführte städtische und regionale Buslinien dieselben S-Bahnen bedienen, ist aber nach Möglichkeit darauf zu achten, dass die Stadtverkehrslinien den Bahnhof Böblingen geringfügig früher verlassen bzw. dort geringfügig früher ankommen als die regionalen Buslinien. Durch das knappe Vorausfahren der Stadtbuslinien sollen Überfüllungen auf den Regionalbuslinien vermieden und die Auslastung der städtischen Busse verbessert werden.“
- Kapitel 6.3.9, S. 184, letzter Absatz (Hinweis Böblingen/Sindelfingen, Kommunen-Stellungnahmen Nr. 10 und 11): Die Betriebsleistung im Basisangebot wurde verringert, da die Linie 735 aus dem Bündel 7 entfernt wurde. Die Betriebsleistung im Status quo wurde erhöht, da die Linie N73 neu ins Bündel 7 aufgenommen wurde.

- Kapitel 6.3.9, S. 185ff, Abb. 6.3 + weitere Seiten (Hinweis Böblingen/Sindelfingen Nr. 10 und 12 + Fa. Pflieger Nr. 54): Dagersheim und Darmsheim wurden in die funktionale Leistungsbeschreibung integriert. Wegen der besseren Lesbarkeit wurde die Abbildung von A4 auf A3 vergrößert. Die Liniensteckbriefe der Linien 717 und 731/732 wurden gelöscht, da beide nun in der funktionalen Leistungsbeschreibung berücksichtigt sind.
- Der Steckbrief der Linie 735 wurde ins Bündel 8 verschoben und entsprechend angepasst.
- Kapitel 6.3.9, S. 189, Ehningen; Kommunen-Stellungnahme Nr. 24: Der Liniensteckbrief der Linie 735 wurde in der Kategorie Hinweise um den Passus: „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.“ ergänzt.
- Kapitel 6.3.9, S. 189, Der Liniensteckbrief der Linie 735 wurde in der Kategorie Hinweise um den Passus: „Der genaue Linienvverlauf und die anzufahrenden Haltestellen müssen noch mit den betroffenen Kommunen abgestimmt werden. (Umsetzung zum Vergabezeitpunkt)“ ergänzt.
- Kapitel 6.3.9, S. 195, CDU-Kreistagsfraktion, Sonstige-Stellungnahme 64: Im Liniensteckbrief der Linien 735 und 752 wurde in der Kategorie „Hinweise“ folgender Passus ergänzt:
 „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.“
 Diese Verbindung ist nicht kein Bestandteil des Basisangebots und nicht Teil des VSQ und deren Umsetzung könnte ggf. im Rahmen kommunaler Zubestellungen erfolgen. Eine Beteiligung des Landkreises könnte gemäß der Zubestellungsregelung in Höhe des noch zu beschließenden prozentualen Mitfinanzierungsanteils erfolgen.
- Kapitel 6.3.9, S. 196, Landkreis Tübingen, Sonstige-Stellungnahme 18: Im Liniensteckbrief der Linie 754 wurde die zweite Funktion (Regionalverkehr) korrigiert. Es heißt korrekt: „Direktverbindung ... nach Holzgerlingen und Böblingen“, nicht „Tübingen“.
- Kapitel 6.3.9, S. 199, Da Glashütte am Wochenende nicht mit Linienbussen erreichbar ist, wurde unter „Ergänzender Anrufverkehr“ ein Wochenend-Ruftaxi-Angebot im Basisangebot festgeschrieben.
- Kapitel 6.3.9, S. 201, Waldenbuch, Kommunen-Stellungnahme Nr. 91: Der Liniensteckbrief der Linie 760 wurde in der Kategorie Hinweise um den Passus „Eine Aufwertung der Verbindung Waldenbuch-Aichtal-Nürtingen ist in Abstimmung mit dem Landkreis Esslingen zu prüfen.“ ergänzt.
- Kapitel 6.3.9, S. 201, Weil im Schönbuch, Kommunen-Stellungnahme Nr. 105: Der Liniensteckbrief der Linie 760 wurde in der Kategorie Hinweise um den Passus „Ab 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 die Übereinstimmung der Fahrzeiten mit den Erfordernissen des Schülerverkehrs zu prüfen. (Umsetzung zum Schuljahreswechsel 2015/2016)“ ergänzt.

- Kapitel 6.3.11, S. 202 und 205, Landkreis Tübingen, Sonstige-Stellungnahme Nr. 18: Die Liniensteckbriefe der Linien 826 / 86 und 828 wurden um die Funktion „Anbindung der Geschwister-Scholl-Schule in Tübingen“ ergänzt
- Kapitel 6.3.11, S. 202f, Der Liniensteckbrief der Linien 826 / 86 wurde um die Schülerlinie 86A (künftig 826A) sowie deren Funktionen ergänzt.
- Kapitel 6.3.11, S. 203f, Wegen der doppelten Querung der Landkreisgrenze Böblingen/Tübingen südlich von Waldenbuch waren die Betriebsleistungen der L. 826 / 86 im Landkreis Esslingen im Status quo und Basisangebot unterschiedlich berechnet und nicht vergleichbar. Die Berechnung wurde auf eine einheitliche Basis gestellt, wodurch sich die Zahl im Basisangebot erhöht hat.
- Kapitel 6.3.12, S. 207, Gärtringen; Kommunen-Stellungnahme Nr. 28: Im Liniensteckbrief der L. 753 wurde der grafische Linienverlauf geändert (neuer Verlauf über das Gewerbegebiet Buchen) und in der Kategorie Hinweise der Passus „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.“ ergänzt.
- Kapitel 6.3.12, S. 210: Deckenpfronn, Kommunen-Stellungnahme Nr. 23: Im Liniensteckbrief der Linie 773 wurde in der Kategorie Hinweise folgender Passus eingefügt: „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.“
- Kapitel 6.3.13, S. 211ff (VBN, Unternehmen-Stellungnahme Nr. 69): Im Rahmen der Neukonzeptionierung des Verkehrsraums Oberes Gäu mussten die Liniensteckbriefe der Linien 774, 777, 778 und 790 angepasst werden.
- Kapitel 6.3.13, S. 216: Bondorf, Kommunen-Stellungnahme Nr. 17: In den Liniensteckbriefen der Linien 778 und 7627 wurden jeweils zusätzliche Anschlüsse in der Umsteigerelation Nagold-Bondorf (Linie 778)-Bondorf-Rottenburg (Linie 7627) aufgenommen.
- Kapitel 6.3.13, S. 219 (mündlicher Hinweis VBN): Im Verlauf der Linie 790 soll in Nebringen die Einrichtung einer Haltestelle auf Höhe der Hauptschule geprüft werden. Dies wurde im Steckbrief der Linie 790 unter „Hinweise“ ergänzt.
- Kapitel 6.3.15, S. 221 Landkreis Tübingen, Sonstige-Stellungnahme Nr. 21: Im Liniensteckbrief der Linie 791 / 783 sollen in Anlehnung an den Vorschlag des Landkreises Tübingen die Funktionen „Anbindung von Kayh an Tübingen“ in „Anbindung von Kayh an Entringen“ und „Anbindung von Breitenholz an Tübingen“ in „Anbindung von Breitenholz an Entringen“ umbenannt werden.
- Kapitel 6.3.15, S. 223 Landkreis Tübingen, Sonstige Stellungnahme Nr. 21: Im Liniensteckbrief der Linie 791 / 783 wurde in der Kategorie „Hinweise“ der Passus „Der Landkreis Tübingen erwägt, Fahrten in der Relation Altingen-Kayh-Entringen unter einer separaten Liniennummer zu führen. (Umsetzungszeitpunkt offen)“ nachgetragen.

- Kapitel 6.3.16, S. 226 ff: Landkreis Tübingen, Sonstige-Stellungnahme 22: Bei den bündelfreien Linien wurden in den Liniensteckbriefen eine Zeile „Federführender Aufgabenträger“ eingeführt und der betreffende Nachbarlandkreis eingetragen, der für die Linie verantwortlich ist.
- Kapitel 6.3.16, S. 226, SSB, Unternehmen-Stellungnahme Nr. 68: Wegen der gesonderten Finanzierungssituation der SSB-Buslinien wurden in den Liniensteckbriefen der Linien 84, 91 und 92 in der Spalte Basisangebot die konkreten Zahlen durch den Satz „Ausbrechende Linie des Busnetzes der Landeshauptstadt Stuttgart – Basisangebot kommt nicht zur Anwendung“ ersetzt.
- Kapitel 6.3.16, S. 232, im Rahmen des Anhörungsverfahrens für die NVP-Fortschreibung des Landkreises Ludwigsburg konnte die Stadt Gerlingen nachweisen, dass die von der Linie 635 erschlossenen Gebiete eine Größe erreichen, die für den innerörtlichen Abschnitt in Gerlingen ein höheres Basisangebot erfordert. Demzufolge wurde das Basisangebot für die Funktion „Bedienung der Haltestellen „Ringstraße“, „Rosenstraße“, „Rathaus“, „Falkenweg“, „Einkaufszentrum“ und „Lächlestraße“ in Gerlingen“ im Basisangebot auf 23/16/8 Fahrtenpaare erhöht. Auf die Betriebsleistung, die nur innerhalb des Landkreises Böblingen angegeben ist, hat dies keine Auswirkungen.
- Kapitel 6.3.16, S. 233ff, OVR, Unternehmen-Stellungnahme Nr. 12: Für die Linie 620 wird ein Liniensteckbrief in das Kapitel „Bündelfreie Linien“ aufgenommen. In diesem Liniensteckbrief wird unter „Hinweise“ dargestellt: „Die Ausweitung des Angebotsumfangs zwischen Weissach und Heimerdingen ist in Zusammenhang mit dem anstehenden Ausbau der Strohäubahn bis Heimerdingen denkbar (Umsetzungszeitpunkt offen).“

Der Hinweis in Kapitel 6.3.2 (S. 143) auf der Seite 143, dass für die Linie 620 kein Steckbrief vorgesehen ist, muss demzufolge entfallen und wurde daher gelöscht.

- Kapitel 6.3.16, S. 233 ff: Die Liniensteckbriefe der Buslinien 663, 664 und 666 wurden neu strukturiert. Die ursprüngliche Darstellung basierte auf einem Betriebskonzept zur Umsetzung des Basisangebots. Dadurch, dass der Landkreis Böblingen auf den Linien 663, 664 und 666 aber den Status quo aufrecht erhalten will (Verkehrlich sinnvoller Status quo), wäre dieses Konzept nicht bzw. nur teilweise umsetzbar. Deshalb wurden die Fahrten des Basisangebots auf der Relation Weil der Stadt-Merklingen neu und bestandsorientierter auf die Linien aufgeteilt, wobei die Linien 663 und 664 einen gemeinsamen Liniensteckbrief erhielten.
- Kapitel 6.3.16, S. 237: VPE, Sonstige-Stellungnahme 53: Im Liniensteckbrief der Linie 666 wurde der Passus: „Es soll nach Möglichkeiten gesucht werden, die Linie 666 (Weil der Stadt-Pforzheim) zu beschleunigen. In diesem Zusammenhang ist die Übertragung der Stichfahrten zur Beethoven- und Industriestraße in Merklingen von der Linie 666 auf die Linien 663/664 beabsichtigt. (Umsetzung zum Vergabezeitpunkt)“ ergänzt.
- Kapitel 6.3.16, S. 245: Bondorf, Kommunen-Stellungnahme Nr. 17: In den Liniensteckbriefen der Linien 778 und 7627 wurden jeweils zusätzliche Anschlüsse in der Umsteigerelation Nagold-Bondorf (Linie 778)-Bondorf-Rottenburg (Linie 7627) aufgenommen.
- Kapitel 6.3.16, S. 245: Landkreis Tübingen, Sonstige-Stellungnahme Nr. 22: Im Liniensteckbrief der Linie 7627 wurde der Anschluss an die Kulturbahn in Rottenburg als primärer und der Anschluss an die Gäubahn in Bondorf als sekundärer Anschluss geändert (Tausch der Anschlusshierarchie primär/sekundär)

- Kapitel 6.3.17, S. 254: Herrenberg, Kommunen-Stellungnahme Nr. 41: Die Änderungen aus dem KT-Beschluss vom 26.05.2014 wurden in den Liniensteckbrief der Linie N77 eingearbeitet.

Neues Kapitel 6.5: Verband Region Stuttgart, Sonstige-Stellungnahme 48: Ein neues Kapitel „Einheitliche Standards für S-Bahn-Zubringer“ wurde eingefügt.

Kapitel 7

- Kapitel 7.2.2, S. 260, Zweckverband Schönbuchbahn, Sonstige-Stellungnahme 62: Folgender Absatz wurde neu eingefügt:

Nahverkehr allerdings in keinem Bereich beabsichtigt.

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 im Schönbuch und die Nachbarorte auf der Schönbuchlichung von herausragender Bedeutung. Der Ausbau und die Elektrifizierung der Schönbuchbahn stellt deshalb ein Leuchtturmprojekt im ÖPNV des Landkreises Böblingen dar.

Ein weiterer Schwerpunkt der künftigen Weiterentwicklung des Verkehrs-

- Kapitel 7.2.3, S. 261, 2. Absatz, Stellungnahme Landkreis Calw, Synopse „Sonstige zu beteiligende Stellen“ Nr. 13: Die Firma VBN plant derzeit an einer Neuordnung des Gesamtkonzepts Gäu, aus dem man den Schnellbus Herrenberg – Nagold nicht isolieren sollte. Der Kreis Calw möchte das Projekt Expressbus zunächst nicht weiter vortreiben, daher wurde die Aussage zum Abschnitt „Nagold – Herrenberg“ gelöscht:

Auch der Landkreis Böblingen ist Ausgangspunkt verschiedener Korridore, in denen neue schnelle und raumübergreifende Busverbindungen Reisezeiten verkürzen und den Reisekomfort erhöhen könnten. Mit der Aufwertung der Busverbindung Nagold – Herrenberg befindet sich ein Projekt bereits in der fortgeschrittenen Planung. Auch von Pforzheim über Leonberg zum Flughafen und zur Messe könnten in Zukunft Expressbusse zum Einsatz kommen. Von den fünf Expressbus-Linien, die in der ersten Ausbaustufe eingerichtet werden sollen, haben die beiden Linien von Renningen nach Vaihingen (E) und von Leonberg zum S-Bahnhof Flughafen/Messe ihren Ausgangspunkt im Landkreis Böblingen.

- Kapitel 7.2.3, S. 261, 2. Absatz, Stellungnahme OVR, Unternehmens-Synopse Nr. 14: Das Kapitel 7.2.3 wurde hinsichtlich des aktuellen Arbeitsstands bei der Entwicklung der Expressbuslinien überarbeitet (s.o.).
- Kapitel 7.2.6, S. 263, NVBW und MVI, Sonstige-Synopse Nr. 43a: In Kapitel 7.2.6 wird „Feinstaub“ durch „Schadstoffe(n)“ ersetzt.

Anlagen

- Anhang Prüfung der Umweltauswirkungen, Anhang 6, Tabelle 1: Im Anhang wird in Tabelle 1 das für Kohlenmonoxid stehende „CO“ gestrichen.
- Anlage 4.1 neu: Eine neue Anlage 4.1 mit der Darstellung einer barrierefreien Haltestelle wurde eingefügt.
- Anlage 4.2 (neu): In die Tabelle „Ergänzungsnetz“ wurde eine neue Unterkategorie „mit vorrangiger Bedeutung für die Erschließung großer Einzelhandelsstandorte“ ergänzt. An den Betriebstagen Mo-Sa werden von 9:00 bis 20:00 Uhr je 11 Fahrtenpaare gefordert.
- Anlage 4.2 (neu): In die Tabelle „Verbindungsfunktion“ wurde eine neue Unterkategorie für Orte zwischen 200 und 400 Einwohner ergänzt. Diese neue Kategorie wurde vom Rems-Murr-Kreis angeregt und wegen der angestrebten Einheitlichkeit der Nahverkehrspläne auf den Landkreis Böblingen übertragen. Im Landkreis Böblingen gibt es dadurch aber keine konkreten Auswirkungen