

**Stellungnahmen zum Nahverkehrsplan (NVP) für den Landkreis Ludwigsburg gemäß § 12 des „Gesetzes über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV-Gesetz)“**

<b>1.</b>	<b>Fraktionen des Kreistags Ludwigsburg</b>	<b>2</b>
1.1.	CDU-Kreistagsfraktion Ludwigsburg	2
1.2.	Bündnis 90 / Die Grünen Kreistagsfraktion Ludwigsburg	3
<b>2.</b>	<b>Städte und Gemeinden im Landkreis Ludwigsburg</b>	<b>5</b>
2.1.	Affalterbach	5
2.2.	Benningen	5
2.3.	Besigheim	5
2.4.	Bietigheim-Bissingen	6
2.5.	Ditzingen	6
2.6.	Eberdingen	8
2.7.	Erligheim	9
2.8.	Freiberg am Neckar	10
2.9.	Hemmingen	11
2.10.	Ingersheim	11
2.11.	Kirchheim am Neckar	12
2.12.	Löchgau	13
2.13.	Marbach am Neckar	15
2.14.	Markgröningen	16
2.15.	Möglingen	17
2.16.	Murr	17
2.17.	Oberriexingen	18
2.18.	Oberstenfeld	18
2.19.	Remseck am Neckar	19
2.20.	Sachsenheim	20
2.21.	Schwieberdingen	22
2.22.	Sersheim	23
2.23.	Steinheim an der Murr	23
2.24.	Vaihingen an der Enz	24
<b>3.</b>	<b>Verkehrsunternehmen</b>	<b>25</b>
3.1.	Knisel	25
3.2.	Ludwigsburger Verkehrslinien (LVL) / Fa. Zeiher	25
3.3.	Spillmann	27
3.4.	OVR, WEG-KVG und WEG	29
3.5.	Omnibus-Verkehr Ruoff GmbH (OVR)	30
3.6.	WEG-Kraftverkehrs-GmbH (WEG-KVG)	31
3.7.	Württembergische Eisenbahn-Gesellschaft mbH (WEG)	32
3.8.	Wöhr Tours GmbH	33
<b>4.</b>	<b>Sonstige zu beteiligende Stellen</b>	<b>34</b>
4.1.	Dachverband Integratives Planen und Bauen e. V. (DIPB)	34
4.2.	Enzkreis	34
4.3.	Innenministerium	35
4.4.	Landesnaturausschussverband Baden-Württemberg e. V. (LNV)	35
4.5.	Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH (NVBW)	36
4.6.	Regierungspräsidium (RP) Stuttgart	41
4.7.	(Projektgruppe) Selbstbestimmt mobil	42
4.8.	Landeshauptstadt Stuttgart	43
4.9.	Verband Region Stuttgart (VRS)	44
4.10.	Verkehrsclub Deutschland (VCD)	45

# 1. Fraktionen des Kreistags Ludwigsburg

## 1.1. CDU-Kreistagsfraktion Ludwigsburg

Nr.	Stellungnahme	Behandlung und Einbindung in den NVP-Entwurf
1	Verbesserung der Verknüpfung des ÖPNV's mit den Nachbarkreisen, insbesondere in tariflicher Hinsicht.	Im Bereich Beilstein (Buskonzept Bottwartal) und beim Direktbus nach Waiblingen gibt es bereits kreisübergreifende Konzepte. Gegenwärtig finden mit dem Enzkreis Abstimmungsgespräche statt zum Verkehrsraum Vaihingen. In tariflicher Hinsicht strebt der VVS in Kooperationen mit benachbarten Verbänden und Kreisen erleichterte Durchtarifierungsmöglichkeiten an. Der Landkreis befürwortet diese Bemühungen (siehe Kapitel 4.2.5). Keine Änderung im NVP erforderlich.
2	Für schwach ausgelastete Fahrten/Linien sollen Vorschläge für kostengünstige Anruf-Verkehre in Form eines Kreiskonzeptes erarbeitet werden.	Auf die Möglichkeit des Einsatzes von Anruf-Verkehren wird im Nahverkehrsplan eingegangen (Kapitel 2.2.2.3). In der Vergangenheit wurde diese Option bei der Fortschreibung der Buskonzepte regelmäßig geprüft. Allerdings können Anruf-Verkehre nur für Linienfahrten eingesetzt werden, die regelmäßig und in beiden Fahrtrichtungen schwach besetzt sind. Auch müssen Taxi-Unternehmen in den jeweiligen Korridoren verfügbar sein, damit keine teuren Zuführungswege anfallen. „In der Fläche“ waren diese Voraussetzungen bisher noch nicht gegeben. In verschiedenen Städten des Landkreises können und werden zu bestimmten Zeiten und auf bestimmten Verbindungen Anruf-Verkehre durchgeführt. Keine Änderung im NVP erforderlich.
3	Aus Gründen des Umweltschutzes ist ein Ausbau der Gesamtleistungen des ÖPNV zu erwarten, dabei sind allerdings Mittel und Wege zu finden, dass dies möglichst kostenneutral erfolgen soll.	Durch die Nutzung von Synergien konnten die Buskonzepte im Landkreis bisher sehr kostengünstig umgesetzt und im Einzelfall auch kostenneutral fortgeschrieben werden. Ohne Mehrkosten wird sich ein weiterer Ausbau der Gesamtleistungen des ÖPNV aber kaum bewerkstelligen lassen. Keine Änderung im NVP erforderlich.
4	Mit dem geplanten Erhalt / Ausbau der Strohgäubahn ist zwingend eine Verknüpfung des ÖPNV im nördlichen Strohgäu zu realisieren.	Gegenwärtig wird ein optimierter Dieselbetrieb für die Strohgäubahn untersucht. Bestandteil dieser Untersuchung ist auch ein angepasstes Busnetz. Keine Änderung im NVP erforderlich.
5	Die initiierte Untersuchung der Schienenachse Remseck – Ludwigsburg – Markgröningen ist bis Schwieberdingen zu verlängern. Weitere Schritte in Richtung Realisierung können erst eingeleitet werden, wenn alle Anliegerkommunen ihre Zustimmung zum Gesamtprojekt und der Beteiligung an den Investitions- und Betriebskosten erteilt haben.	Wie vom Ausschuss für Umwelt und Technik am 08.02.2006 beschlossen, wird gegenwärtig eine Trassenuntersuchung für einen Schienenverkehr Remseck – Ludwigsburg – Möglingen – Markgröningen / Schwieberdingen durchgeführt. Dieses Projekt wird im NVP verkürzt als „Stadtbahnlinie Markgröningen – Ludwigsburg – Remseck“ bezeichnet. Weitere Aussagen zur Realisierung sind im NVP nicht enthalten. Im NVP (in den Kapiteln 5.3.2, 5.3.8 und 7.2) wird die Bezeichnung der Strecke geändert.
6	Linienkonzessionen und Verträge sind aufeinander abzustimmen und zeitlich zu koordinieren.	Die Aussagen im NVP zu Linienbündeln und Laufzeiten von Konzessionen werden ergänzt und das Kapitel 1.2.1 präzisiert.

## 1.2. Bündnis 90 / Die Grünen Kreistagsfraktion Ludwigsburg

Nr.	Stellungnahme	Behandlung und Einbindung in den NVP-Entwurf
7	Alle Bedienungslücken der S-Bahnen werden erhoben. Langfristiges Ziel ist die lückenlose Abienung aller S-Bahnen auch am Wochenende bis Betriebsschluss.	Die Erhebung der nicht abgedienten S-Bahnen liegt inzwischen vor. Die im NVP empfohlenen Mindeststandards gelten für alle Gemeinden und orientieren sich im Wesentlichen an ihrer Größe und der zu erwartenden Nachfrage. Durch die Abienung <u>aller</u> S-Bahnen würden Gemeinden an den abdienenden Buslinien häufiger bedient. Allein die Lage einer Gemeinde an einer Zubringerlinie rechtfertigt jedoch nicht die Aufhebung der Mindeststandards für diese Gemeinde. Bei entsprechender Nachfrage kann, wie bei allen anderen Linien im Landkreis auch, über den Standard hinausgegangen werden. Dies ist zu einem Teil schon heute der Fall. Keine Änderung im NVP erforderlich.
8	Ab 5 Uhr und bis 24 Uhr sollen alle Teilorte an den ÖPNV angeschlossen werden (mit Hilfe bedarfsorientierter Systeme).	Im Nahverkehrsplan werden die vorrangig erforderlichen Maßnahmen beschrieben. Der Verkehr an Tagesrandlagen wird im Einzelfall bei der Umsetzung von Buskonzepten geprüft und ggf. bei der Fortschreibung der Konzepte berücksichtigt. Keine Änderung im NVP erforderlich.
9	Alle größeren Bahnhöfe werden mit zentralen, gut ablesbaren Abfahrtsplänen (möglichst elektronisch) ausgestattet, um das Umsteigen zu erleichtern.	Die Einrichtung von Anschlussinformationssystemen an wichtigen Verknüpfungspunkten wird auch vom Landkreis für wichtig erachtet. Die Verantwortung für die Beschaffung und den Betrieb solcher Systeme liegt jedoch bei der jeweils betroffenen Kommune, die hiermit ggf. auch Dritte beauftragen kann. Der Landkreis und der VVS unterstützen solche Initiativen (siehe hierzu auch Kapitel 6.1.5). Keine Änderung im NVP erforderlich.
10	Über die Kommunen wird ermittelt, welche touristischen Ziele einen besseren ÖPNV-Anschluss benötigen.	Zu Beginn der Arbeiten am NVP wurden die Gemeinden zu aus ihrer Sicht erforderlichen Maßnahmen im ÖPNV befragt. Außerdem konnten sie zu dem vorliegende Entwurf Stellung nehmen. Eine weitergehende Befragung ist nicht vorgesehen. Keine Änderung im NVP erforderlich.
11	Die Strohgäubahn wird konzeptionell als zentrale Schienenverbindung in den Nahverkehrsplan aufgenommen und das Busnetz überarbeitet.	Aus Kapitel 5.3.8 wird die Bedeutung der Strohgäubahn für den Landkreis deutlich. Gegenwärtig wird ein optimierter Dieselbetrieb untersucht. Bestandteil der Untersuchung ist auch ein angepasstes Busnetz. Keine Änderung im NVP erforderlich.
12	Weitere Schienenverbindungen sollen reaktiviert werden.	Im NVP sind Aussagen zur gegenwärtig untersuchten Bahnstrecke Markgröningen / Schwieberdingen – Möglingen – Ludwigsburg – Remseck enthalten. Reaktivierungsaussichten zu weiteren Bahnstrecken bestehen derzeit nicht. Keine Änderung im NVP erforderlich.
13	Nachtbuslinie N53: Nussdorf soll angeschlossen werden	Landkreis und Gemeinden sind sich einig, dass Teilorte im Interesse zügiger Fahrzeugumläufe und aus Kostengründen nur bedient werden können, wenn sie auf der vorgegebenen Strecke liegen. Eine Einbeziehung einzelner Ortsteile in das Kreis-Nachtbusnetz würde zu einer Ungleichbehandlung von Gemeinden führen. Für eine solche Maßnahme gäbe es auch keinen Finanzierungsbeschluss der Beteiligten. Keine Änderung im NVP erforderlich.

14	Bahnhof Vaihingen: Züge aus Karlsruhe sollen mit Bussen abgedient werden	Die Buslinien verkehren heute überwiegend im 30-Minuten-Takt vom Bahnhof Vaihingen. Sie sind überwiegend auf die Fahrzeiten der Züge aus Richtung Ludwigsburg abgestimmt. Etwas längere Umsteigezeiten aus Richtung Karlsruhe werden in Kauf genommen, da zusätzliche Fahrten zur Aufnahme auch dieser Anschlüsse wirtschaftlich nicht zu rechtfertigen wären. Keine Änderung im NVP erforderlich.
15	Linie 535: Erhöhung der Fahrtenzahl (Verbindung nach LB)	Wird in den Kapiteln 5.3.9 und 6.2 ergänzt.
16	Linie 446: Kleiningersheim muss besser angebunden werden.	Die Analyse der Bedienungshäufigkeiten nach Kleiningersheim ergab keinen Handlungsbedarf. Erweiterungen des Verkehrsangebots können jedoch im Einzelfall bei der Umsetzung von Buskonzepten berücksichtigt werden. Keine Änderung im NVP erforderlich.
17	Verbindung zwischen Haltestellen an der S6 (südliches Strohgäu) und Vaihingen fehlt und muss geschaffen werden.	Im Landkreis liegen die Städte Korntal-Münchingen und Ditzingen an der S-Bahn-Linie S6. Diese sind durch einmaliges Umsteigen in Zuffenhausen in die Buslinie 503 mit Vaihingen verbunden. Zu nicht im Landkreis liegenden Haltepunkten der S6 liegen uns keine Wünsche vor. Keine Änderung im NVP erforderlich.
18	Der immer noch unterdurchschnittliche Modal Split im Landkreis muss durch Verbesserungsmaßnahmen deutlich erhöht werden (Ziel 25%)	Die Verkehrsmittelwahl wird außer von dem ÖPNV-Angebot, das über den Nahverkehrsplan gesteuert werden kann, von zahlreichen weiteren Faktoren beeinflusst, auf die der Landkreis keine oder nur geringe Einwirkungsmöglichkeiten hat. Die Steigerung des Modal Split auf 25% würde im Landkreis eine Verlagerung von gut 120.000 IV-Fahrten auf den ÖPNV erfordern. Angebotsverbesserungen im Busverkehr – auch solche größeren Umfangs – führen erfahrungsgemäß zu maximalen Fahrgastzuwächsen von wenigen hundert Fahrten, und zwar einschließlich neu induzierter Verkehre. Maßnahmen im Schienenverkehr können immerhin Fahrgastzuwächse im vierstelligen Bereich auslösen. Die Gewinnung von über 120.000 Fahrten für den ÖPNV allein durch bessere Angebote wird jedoch unter den gegenwärtigen gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen und wegen der nur bedingt bündelbaren Verkehrsströme in der Fläche als nicht realisierbar angesehen. Im NVP keine Änderung.
19	Zu diesem Zweck wird eine Verkehrsstromerhebung als unerlässliche Maßnahme durchgeführt	Der VVS führt turnusmäßige Verkehrsstromerhebungen im Verkehrsnetz durch. Die letzte Erhebung des Busverkehrs im Landkreis fand im Jahr 2003 statt. Die nächste Verkehrsstromerhebung ist für 2009 vorgesehen. Keine Änderung im NVP erforderlich.

## 2. Städte und Gemeinden im Landkreis Ludwigsburg

### 2.1. Affalterbach

Nr.	Stellungnahme	Behandlung und Einbindung in den NVP-Entwurf
20	Die Kommune ist nach wie vor daran interessiert, im Bereich des Freizeitgeländes Dorfweiden eine neue Haltestelle einzurichten. Auch eine Busanbindung an das örtliche Gewerbegebiet wird für notwendig erachtet.	Das Erschließungskonzept ist in Kapitel 5.3.7 dargestellt. Im NVP keine Änderung.
21	Eine Busanbindung von/nach Winnenden hält die Gemeinde für sinnvoll. Eine solche Verbindung wird aus der Mitte der Bevölkerung permanent gefordert.	Ist in Kapitel 5.3.7 behandelt. Im NVP keine Änderung.

### 2.2. Benningen

Nr.	Stellungnahme	Behandlung und Einbindung in den NVP-Entwurf
22	In der Anlage „P+R und B+R im Landkreis Ludwigsburg“ (Anlage 2.5) ist der Belegungsgrad der P+R-Anlage mit 90% angegeben. Nach Beobachtungen der Gemeinde sind die PKW-Stellplätze üblicherweise zu 100% belegt.	Der Auslastungsgrad in Anlage 2.5 wird korrigiert.

### 2.3. Besigheim

Nr.	Stellungnahme	Behandlung und Einbindung in den NVP-Entwurf
23	Im Busverkehr sollen flächendeckend Niederflrbusse mit absenkbaren Trittborden eingesetzt werden, insbesondere bei regional tätigen Verkehrsunternehmen. Die Voraussetzungen und Möglichkeiten für eine Mitnahme von Kinderwagen und Fahrrädern (Befestigungsmöglichkeiten) in Bussen sollte geschaffen werden.	In Kapitel 6.1.1 wird der Einsatz von Niederflrbusen ab dem Jahr 2010 gefordert. Ebenso ist die Notwendigkeit von Sondernutzungsflächen und von Halteeinrichtungen im Innenraum der Fahrzeuge dargestellt. Im NVP daher keine Änderung. Darüber hinaus geht der Landkreis davon aus, dass die Kommunen die fahrzeugseitigen Maßnahmen durch eine sukzessive Anpassung der Haltestellen ergänzen.
24	Die Fahrtmöglichkeiten nach Ottmarsheim sollten verbessert bzw. ausgeweitet werden, z.B. durch eine Verkürzung der Taktzeiten.	Wird in Kapitel 5.3.3 aufgenommen. Die Analyse der Bedienungshäufigkeiten zwischen Besigheim und Ottmarsheim ergab jedoch keinen Handlungsbedarf.
25	Eine Anbindung des Wohngebiets Spindelberg/Schwalbenhälde an den Stadtlinienverkehr sollte geschaffen werden.	Ist in den Kapiteln 5.3.3 und 6.2 bereits dargestellt. Im NVP daher keine Änderung.
26	Mit Blick auf das Bundesbehindertengleichstellungsgesetz und auf die Zielsetzung „Barrierefreiheit“ zur Gesamtentwicklung im NVP sollte der Zugang zu den Gleisen am Bahnhof Besigheim behindertengerecht ausgebaut werden.	Der Landkreis begrüßt das Engagement der Kommune in Sachen Barrierefreiheit. Die Anregung wird an die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg sowie an DB Station & Service weitergeleitet.

## 2.4. Bietigheim-Bissingen

Nr.	Stellungnahme	Behandlung und Einbindung in den NVP-Entwurf
27	Gewerbegebiet Hopfengärten / Friedhof Bissingen: Für dieses (künftige) Gewerbegebiet steht neben der Haltestelle „Südstraße“ auch die Haltestelle „Grotzstraße“ (L. 556/557) zur Verfügung. Die Stadt sowie das bedienende Unternehmen sind sich einig, das Gewerbegebiet Hopfengärten und den Bissinger Friedhof an die Ringlinie 556/557 anzubinden.	Wird in den Kapiteln 5.3.6 und 6.2 ergänzt.
28	Die Erschließung des Wohngebiets Sand ist zu verbessern. Eine Linienführung bis zum Ende der Grünwiesenstraße / Eichhornweg ist wegen der beengten Straßenverhältnisse nicht möglich. Geprüft werden soll gemeinsam mit dem städtischen Busunternehmen eine Erschließung des Gebiets bis zum Finkenweg. Die Anbindung des Stadtteils Kammgarnspinnerei über das Wohngebiet Sand ist nicht realistisch.	Wird im Kapitel 5.3.6 dargestellt bzw. ergänzt.
29	Der Stadtteil Kammgarnspinnerei wird derzeit mit 5 Fahrtenpaaren erschlossen. Es handelt sich ausschließlich um Schülerverkehrsfahrten. Das Fahrtenangebot liegt über dem Bedarf für Stadtteile mit weniger als 1.000 Einwohner. Ein strukturierter Fahrplan ist nur angebotsorientiert möglich. Das Stadtverkehrsunternehmen könnte für eine solche Bedienung Betriebsfahrten der L. 561 von und nach Besigheim nutzen.	Eine Busverbindung Besigheim – Bietigheim wäre als Schienenparallelverkehr wirtschaftlich problematisch. Könnten jedoch ohnehin stattfindende Betriebsfahrten genutzt werden, um für Bietigheim die innerstädtische Verbindung von/zur Kammgarnspinnerei zu stärken bzw. besser zu strukturieren, so sollte die Stadt diese Möglichkeit nutzen. Im NVP keine Änderung.

## 2.5. Ditzingen

Nr.	Stellungnahme	Behandlung und Einbindung in den NVP-Entwurf
30	Die Stadt Ditzingen regt eine Taktverdichtung auf der Linie 535 an. Da es sich hier um eine Überlandlinie handelt, hat die Stadt ein entsprechendes Angebot des bedienenden Unternehmens mit der Bitte um Prüfung und Weiterbearbeitung an das Landratsamt weitergeleitet. Das Landratsamt hatte mitgeteilt, dass weitere Überlegungen anderer Kommunen zur Ausgestaltung dieser Linie vorliegen. Gemeinsam mit dem VVS sollten die Grundlagen zusammengestellt und die weiteren Schritte mit den Beteiligten abgestimmt werden. Die Kommune regt an, diesen Verbesserungsvorschlag in den NVP aufzunehmen.	Wird in den Kapiteln 5.3.9 und 6.2 ergänzt.

31	Das Baugebiet Westlicher Ortsrand ist durch die Linien 620/623 bereits an den öffentlichen Personennahverkehr angeschlossen. Die Haltestelle heißt „Hirschlander Straße“ und wurde an den Bereich der Einmündung der Dietrich-Bonhoeffer-Straße in die Hirschlander Straße verlegt. Da die Haltestelle früher „Steiler Pfad“ hieß, haben die bedienenden Busunternehmen eine Umbenennung der Haltestelle beim Landratsamt beantragt. In diesem Zusammenhang weist die Kommune darauf hin, dass nach vollständiger Bebauung im Wohngebiet Westlicher Ortsrand nicht wie im Nahverkehrsplan aufgeführt 200, sondern ca. 500 zusätzliche Einwohner leben werden.	Wird in den Kapiteln 5.3.9 und 6.2 dargestellt bzw. korrigiert.
32	Seit dem Fahrplanwechsel 2006/2007 haben die Linien 620 und 623 an den Wochentagen und samstags bis 19.40 Uhr getrennte Linienwege. Seit dem Fahrplanwechsel 2007/2008 gibt es zudem sechs zusätzliche Fahrten an Samstagen.	Wird in den Kapiteln 5.3.9 und 6.2 dargestellt bzw. korrigiert.
33	In Kapitel 5.3.9 des NVPs ist dargestellt, dass seitens der Stadt Ditzingen vorgeschlagen wurde, die Linie 620 zu einem Expressbus Heimerdingen (Schnellbuslinie Heimerdingen – Ditzingen) umzugestalten. Ein Expressbus wird seitens der Stadt Ditzingen nicht vorgeschlagen. Ebensowenig sollen Haltestellen aus dem vorhandenen Linienverlauf herausgenommen werden.	Wird in Kapitel 5.3.9 korrigiert.
34	In Kapitel 4.2.1 des NVPs sind die empfohlenen Maximalwerte für die Einzugsbereiche von Haltestellen dargestellt. Die Einzugsradien in Mittelzentren Bietigheim/Besigheim, Ludwigsburg/Kornwestheim, Vaihingen/Enz anders behandelt als die Einzugsbereiche in den übrigen Kommunen. Aus Sicht der Stadt Ditzingen ist dies nicht praxisgerecht. Die Festlegung der Einzugsradien sollte sich nach den Erfordernissen der Kommunen richten. Daher sollten die Einwohnerzahlen als Kriterium für die Festlegung der zu empfehlenden Werte zugrunde gelegt werden. Im NVP wird in Kapitel 4.1 die Einwohnerzahl als Bestimmungsgröße für eine Mindestbedienung an Verkehrsachsen herangezogen. Es wäre konsequent, wenn die Einwohnerzahl durchgehend für die Festlegung aller Standards zugrunde gelegt werden würden. Mit Ausnahme von Ludwigsburg unterscheiden sich die übrigen Mittelzentren kaum von den Verhältnissen in Ditzingen. Eine generelle Festlegung des Einzugsbereichs der Haltestellen in 500 m für die Flächen in der Gesamtstadt Ditzingen wird daher für nicht sachgemäß gehalten.	Liegen Siedlungsbereiche außerhalb der 500 m - Einzugsbereiche von Bushaltestellen, entsteht ein Untersuchungsbedarf. Die Verwendung von 300 m - Einzugsbereichen dient ausschließlich der Rechtfertigung dichter Haltestellenabstände in den zentralen Bereichen von Mittelzentren, was im NVP wegen der bereits hohen Erschließungsdichte in den Stadtzentren jedoch letztlich an keiner Stelle zu Handlungsbedarf führt. Eine Benachteiligung von zentralen Bereichen außerhalb der Mittelzentren ist daher aber nicht gegeben. Im NVP deshalb keine Änderung.

## 2.6. Eberdingen

Nr.	Stellungnahme	Behandlung und Einbindung in den NVP-Entwurf
35	In Kapitel 5.3.5 ist dargestellt, dass das südliche Eberdingen (Gebiet um die südliche Stuttgarter Straße) gegenwärtig nicht erschlossen ist und dass eine Stichfahrt ist verkehrstechnisch nicht möglich ist, zumal keine Wendemöglichkeit für Linienbusse in der bzw. im Gebiet um die Stuttgarter Straße vorhanden ist. Dies ist falsch. Wendemöglichkeiten gibt es im Wiesengrund und in den Mönchswiesen. Eine Zwischen-Haltestelle wäre auf Höhe Hesselstraße sinnvoll. Diese Möglichkeiten sollten im NVP aufgenommen werden.	Hinweis wird im NVP aufgenommen (Kapitel 5.3.5 und 6.2).
36	Eine Anbindung des im nordöstlichen Hochdorf derzeit entstehende Gewerbegebiet Pulverdinger Weg (ca. zu erwartende 250 Arbeitsplätze). erscheint sinnvoll.	Ist in den Kapiteln 5.3.5 und 6.2 enthalten. Im NVP keine Änderung.
37	Zur Erschließung des derzeit entstehenden Wohngebiets Winterhaube / Lettenäcker (ca. 200 zusätzliche Einwohner) im östlichen Eberdingen wird im NVP die Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle an der Hochdorfer Straße am östlichen Ortseingang vorgeschlagen (L. 502, 503, 592, 595). Dies erscheint nur mit großem baulichen Aufwand möglich. Außerdem wäre eine Fußwegverbindung vom Baugebiet über den Feldweg sehr steil und gefährlich (Rutschgefahr). Entlang der östlichen Hochdorfer Straße befindet sich darüber hinaus auch kein Gehweg.	Zur besseren Erschließung des östlichen Eberdingen wäre die Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle in jedem Fall zu empfehlen. In diesem Zusammenhang wären auch bauliche Maßnahmen zu rechtfertigen. Sollte eine detaillierte Überprüfung der Situation ergeben, dass die empfohlene Zusatzhaltestelle nicht realisierbar ist, so müssten den Bewohnern des östlichen Eberdingen auch weiterhin längere Fußweg zur nächstgelegenen Haltestelle zugemutet werden. Im NVP keine Änderung.
38	In Kapitel 5.3.5 ist dargestellt, dass das derzeit im westlichen Hochdorf entstehende Wohngebiet Rieter / Enzweihinger Straße im unmittelbaren Einzugsbereich der bereits existierenden Haltestelle „Am Pfaffenwald“ (L. 595) liegt und damit an das ÖPNV-Netz angebunden. Das ist nur teilweise korrekt, da eine Anbindung an die Buslinie 502 fehlt.	Eine ÖPNV-Anbindung des entstehenden Gebiets ist vorhanden. Eine Erschließung durch alle den Teilort Hochdorf bedienenden Buslinien ist nicht möglich. Im NVP keine Änderung.
39	Die Gemeinde Eberdingen weist darauf hin, dass die Schülerverkehrslinie zwischen Eberdingen und Nußdorf derzeit eine von der Kommune finanzierte Sonderlinie ist. Die Kommune bittet darum, diese in den regulären Linienverkehr zu integrieren. Dies ist zwingend notwendig.	Für die betreffenden Fahrten sollte im Rahmen des Buskonzepts Vaihingen (E) eine Lösung gefunden werden. Dies ist so im NVP dargestellt.
40	Im Ortsteil Hochdorf fehlen Haltestellen am Friedhof für die Buslinien 502/503. Eine Einrichtung ist kurzfristig notwendig und sollte im 1. Halbjahr 2008 realisiert werden.	Aus Kreissicht und nach den Anforderungen des NVP ist die Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle am Hochdorfer Friedhof (L. 595) nicht notwendig. Die Kommune kann jedoch im Gemeindegebiet – sofern betrieblich machbar und sinnvoll – nach Prüfung der betrieblichen Machbarkeit durch das bedienende Unternehmen und durch den VVS zusätzliche Haltestellen einrichten. Im NVP keine Änderung.



41	Im Ortsteil Hochdorf fehlen Haltestellen und Buchten beidseits im Bereich der Hemminger Straße bei der östl. Ecke des Schlossgrundstücks. Diese sind im Bebauungsplan vorhanden. Eine Umsetzung wegen dem fehlenden Ausbau der Landesstraße L 1136 derzeit nur bedingt möglich.	Aus Kreissicht und nach den Anforderungen des NVP ist die Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle in diesem Bereich (L. 502, 503, 595) nicht notwendig. Die Kommune kann jedoch im Gemeindegebiet – sofern verkehrstechnisch machbar und unter Erschließungsaspekten sinnvoll – nach Prüfung der betrieblichen Machbarkeit durch das bedienende Unternehmen und in Abstimmung mit dem VVS zusätzliche Haltestellen einrichten. Im NVP keine Änderung.
42	Es fehlt eine Anbindung des nördlichen Hochdorf an die Linie 502/503. Daher wird eine Schleifenfahrt über Schillerstraße, Rieter Straße und Rathaus vorgeschlagen. In diesem Zusammenhang wäre dringend auch die Verlegung der Haltestellen Industriestriestraße an die Eberdinger Straße notwendig (Zeitfaktor).	Wird im NVP als Prüfauftrag ergänzt (Kapitel 5.3.5 und 6.2).
43	Das nordwestliche Nußdorf ist schlecht an den ÖPNV angebunden. Eine zusätzliche Haltestelle an der Auricher Straße zwischen der Robert-Bosch- und der Schellingstraße erscheint sinnvoll.	Aus Kreissicht und nach den Anforderungen des NVP ist die Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle in diesem Bereich (L. 592) nicht notwendig. Die Kommune kann jedoch im Gemeindegebiet – sofern verkehrstechnisch machbar und unter Erschließungsaspekten sinnvoll – nach Prüfung der betrieblichen Machbarkeit durch das bedienende Unternehmen und in Abstimmung mit dem VVS zusätzliche Haltestellen einrichten. Im NVP keine Änderung.
44	Beim Fahrplanwechsel im Dezember 2007 wurden Angebotsänderungen im Wochenend-Verkehr vorgenommen. Die Ortsteile Eberdingen und Nußdorf sind teilweise von Buslinien abgeschnitten. Eine Verlängerung von Fahrten von Hochdorf über Eberdingen und Nußdorf bzw. umgekehrt ist notwendig. In diesem Zusammenhang sind auch die bisherigen „letzten Fahrten“ wieder in den Fahrplan aufzunehmen.	Wird geprüft und im Rahmen des Buskonzepts Vaihingen (E) behandelt. Im NVP keine Änderung.

## 2.7. Erligheim

Nr.	Stellungnahme	Behandlung und Einbindung in den NVP-Entwurf
45	Die Errichtung einer Bushaltestelle am südlichen Ortsrand wird befürwortet. Eine alternative Schleifenfahrt in die Blattwiesenstraße zur besseren Anbindung des neuen Baugebiets „Aichert II“ bzw. eine zusätzliche Schleifenfahrt in das Gewerbegebiet sollte untersucht werden.	Wie in Kapitel 5.3.3 sind umlaufbedingt keine Schleifenfahrten der L. 554 möglich. Zur besseren Erschließung des Wohngebiets Aichert wird eine zusätzliche Haltestelle am südlichen Ortsrand empfohlen. Im NVP keine Änderung.
46	Es sollte überlegt werden, in den Hauptverkehrszeiten mehr Gelenkbusse einzusetzen sowie den Busverkehr zu diesen Zeiten von Erligheim nach Bietigheim im 15-Minuten-Takt anzubieten. Die Einrichtung eines Busses um 6.21 Uhr wird vorgeschlagen, um einen besseren Anschluss an die Regional- und S-Bahnen zu erreichen.	Auf der L. 554 wird teilweise ein 15-Minuten-Takt angeboten. Nach der Analyse der Bedienungshäufigkeiten besteht für Erligheim kein Handlungsbedarf. Verbesserungswünsche sollten in Gespräche zum Buskonzept Bietigheim-Neckartal eingebracht werden. Im NVP keine Änderung.
47	Es wird angeregt, über die Versetzung der Bushaltestelle „Sonnenhalde“ in Richtung Hofener Straße nachzudenken, um diese Einstiegsmöglichkeit durch die zentralere Lage attraktiver zu machen.	Eine Verschiebung der Haltestelle verbessert die Erreichbarkeit des ÖPNV im nördlichen Erligheim und sollte in Absprache mit VVS und dem bedienenden Verkehrsunternehmen von der Gemeinde realisiert werden. Im NVP keine Änderung.

48	Der Tarif für Schüler sollte für das ganze Ortsgebiet einheitlich sein und nicht je nach Wohnort variieren, da nicht der Wohnort, sondern die Einstiegshaltestelle der Maßstab für die Preisberechnung darstellen sollte.	Erligheim liegt auf einer Tarifzongrenze, so dass für Fahrten in die Nachbarorte je eine Tarifzone zu zahlen ist. Für Nutzer des Scool-Abos oder des SudiTickets (Schüler, Auszubildende, Studenten) ist der Tarif ohnehin einheitlich. Im NVP keine Änderung.
----	---	--

## 2.8. Freiberg am Neckar

Nr.	Stellungnahme	Behandlung und Einbindung in den NVP-Entwurf
49	Das Fehlen von Anschlussbussen an den Spätverkehr der S-Bahn wird bemängelt: Montags bis freitags ab 18.00 Uhr, samstags spätnachmittags und abends, an Sonn- und Feiertagen ab 16.00 Uhr.	Eine Überprüfung des Angebots der Linien 446 und 459 im Abend- und Spätverkehr ist in Kapitel 6.2 als Maßnahme dargestellt. Im Februar 2008 wird zu diesem Thema ein Treffen von betroffenen Kommunen und Landratsamt stattfinden, bei dem auch das Thema Wochenend-Angebot erörtert werden kann. Im NVP keine Änderung.
50	Die Kommune drängt auf eine Entscheidung für eine Ausweitung des Busangebots zwischen Freiberg und Bietigheim.	Wie in Kapitel 5.3.6 (Bietigheim-Bissingen) dargestellt, erscheint eine Angebotsverdichtung zwischen Freiberg und Bietigheim verkehrlich nicht vordringlich, zumal zwischen Freiberg und Bietigheim über Ludwigsburg mit der S-Bahn eine Übereck-Verbindung besteht. Im NVP keine Änderung.
51	Zur Sicherstellung zuverlässiger Busanschlüsse am S-Bahnhof Freiberg wird eine Vorrangschaltung für den Bus an der Einmündung / Abbiegespur der Stuttgarter Straße in die Bahnhofstraße gefordert.	Eine solche Vorrangschaltung erscheint sinnvoll. Die beste technische Lösung sollte mit dem / den betroffenen Busunternehmen und dem zuständigen Bauasträger erörtert werden. Im NVP keine Änderung.
52	Mit dem zweigleisigen S-Bahn-Streckenausbau zwischen Freiberg und Benningen wird die S4 Richtung Marbach früher, in Richtung Ludwigsburg später abfahren. Ankommende und abfahrende Fahrgäste werden sich im Zulauf auf den Bahnsteig gegenseitig behindern. Der Busknoten Freiberg wird in Frage gestellt. Das Problem wird sich bei verspäteten Zügen verschärfen. Die Sicherung des Busknotens Freiberg mit einer ganztägigen verlässlichen Busanbindung an die S-Bahn beider Fahrtrichtungen sollte vertraglich fixiert werden.	Bereits heute treffen in Freiberg zu- und abgehende S-Bahn-Fahrgäste aufeinander. Im Hinblick auf die tageszeitlich ausgeprägten Lastrichtungen erscheint dies jedoch unkritisch. Auch an anderen S-Bahn-Stationen im VVS mit Mittelbahnsteig begegnen sich S-Bahn-Züge, ohne dass dies zu gefährlichen Situationen führten würde. Mit Umsetzung des neuen S-Bahn-Fahrplans müssen mit Blick auf die Anschlusssicherung am Bahnhof Freiberg die Zeitlagen der Fahrten aller am Bahnhof Freiberg angebotenen Buslinien überprüft und ggf. angepasst werden. Im NVP keine Änderung.
53	Anmerkungen zur S-Bahn: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Zwischen den S-Bahn-Linien S4 und S6 besteht kein Anschluss am Bahnhof Zuffenhausen</li> <li>• Das Fahr- und Hilfspersonal in S-Bahnen ist nachlässig. Dies führt zu gefährlichen Betriebssituationen für Reisende.</li> <li>• Im Spätverkehr werden in den S-Bahnen mangelhaft bzw. lückenhaft Tickets kontrolliert.</li> </ul>	Die Hinweise werden der DB Regio sowie dem für den S-Bahn-Verkehr zuständigen Aufgabenträger Verband Region Stuttgart weitergeleitet. Wegen der vielfältigen Anschlussbindungen der S-Bahnen untereinander an anderen Knoten wie auch wegen der Anschlüsse an weiterführende Verkehrsmittel dürfte eine Änderung der Übergangssituation in Zuffenhausen jedoch bis auf weiteres kaum zu realisieren sein. Im NVP keine Änderung.

54	Die verkehrlich und geografisch vergleichbare Stadt Asperg liegt auf der Tarifzongrenze der vier Tarifzonen 34, 36, 45 und 46. Fahrgäste bezahlen bis Bietigheim / Ludwigsburg nur 1 Tarifzone und bis Stuttgart nur 3 Tarifzonen. Von Freiberg aus ist eine zusätzliche Tarifzone zu zahlen, obwohl Freiberg von Stuttgart nicht weiter entfernt ist als Asperg. Es wird daher gefordert, Freiberg auf die Tarifzongrenze der drei Tarifzonen 34, 44 und 45 zu legen.	Eine Änderung der Tarifzongrenzen via NVP ist nicht möglich. Über Tarifzonenänderungen entscheiden die Gremien des VVS nach Prüfung durch die Verbundgesellschaft. Der Wunsch wird deshalb dorthin weitergeleitet. Im NVP daher keine Änderung.
----	--	---

## 2.9. Hemmingen

Nr.	Stellungnahme	Behandlung und Einbindung in den NVP-Entwurf
55	In Kapitel 5.3.8. bringt das bedienende Unternehmen vor, dass das Angebot der Strohgäubahn im Spät- und Wochenendverkehr verbessert werden sollte. Darüber hinaus schlägt das Unternehmen vor, alle Züge bis Heimerdingen zu verlängern. Mittel- bis langfristig sei auch eine Durchbindung der R 61 über Feuerbach hinaus bis Stuttgart-Hauptbahnhof denkbar. Die Gemeinde unterstützt das bedienende Unternehmen in diesen Punkten nachdrücklich. Darüber hinaus strebt die Kommune mittelfristig einen Anschluss der Linie an das Stadtbahnnetz an mit dem Ziel, ein modernes Verkehrsmittel zur Verfügung zu stellen.	Der Landkreis unterstützt die Kommunen bei den Bemühungen um den Erhalt und das Angebot der Strohgäubahn (vgl. Kapitel 5.3.8). Zumindest mittelfristig erscheint ein Dieselbetrieb der R61 die wirtschaftlichste Variante. Im NVP daher keine Änderung.
56	Für das Neubaugebiet Hälde/Herzengrund ist eine weitere Haltestelle einzurichten. Der westliche Ortsrand soll durch eine weitere Haltestelle erschlossen werden.	Die Erschließungssituation dieser Siedlungsbereiche ist in Kapitel 5.3.8 dargestellt. Aus Kreissicht besteht jedoch in beiden Fällen kein Handlungsbedarf. Im NVP keine Änderung.
57	Das Angebot auf der Linie 651 nach Leonberg soll auch in den Nebenverkehrszeiten verbessert werden.	Im Rahmen der geplanten Angebotsausweitungen am Wochenende kann auch das Angebot Mo-Fr in den Nebenverkehrszeiten überprüft werden. Im NVP jedoch keine Änderung.
58	Aufgrund der Entfernung zur Kreisstadt wird nachdrücklich darum gebeten, die Gemeinde Hemmingen der Tarifzone 36 zuzuordnen.	Eine Änderung der Tarifzongrenzen via NVP ist nicht möglich. Über Tarifzonenänderungen entscheiden die Gremien des VVS nach Prüfung durch die Verbundgesellschaft. Der Wunsch wird deshalb dorthin weitergeleitet. Im NVP daher keine Änderung.

## 2.10. Ingersheim

Nr.	Stellungnahme	Behandlung und Einbindung in den NVP-Entwurf
59	Die Prüfung der Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle für das Gewerbegebiet Mühlweg / Talstraße in der Pleidelsheimer Straße auf Höhe der Talstraße wird begrüßt.	Die zustimmende Stellungnahme der Kommune wird zur Kenntnis genommen.

60	Der Anbindung des Gewerbegebiets Gröninger Weg durch die Einrichtung neuer Haltestellen steht die Gemeinde positiv gegenüber. Es wird angeregt, dies unter Berücksichtigung der vorgesehenen Erweiterung sowie der verkehrlichen Führung einer möglichen Tangente zwischen den beiden Landesstraßen L 1125 und L 1113 zu entscheiden.	Die mögliche Anbindung des Gewerbegebiets Gröninger Weg ist in Kapitel 5.3.3 dargestellt. Die genannten Rahmenbedingungen sind bekannt und werden bei der Prüfung der beschriebenen Haltestellen-Einrichtung berücksichtigt.
61	Busverbindung Besigheim – Ingersheim: Es sollte geprüft werden, ob und auf welcher Grundlage (Kostenaufwand und -verteilung) eine solche Linie eingerichtet werden könnte. Auch die Verbindungen zwischen den Ortsteilen sollten überprüft werden.	Wie im NVP (Kapitel 5.3.3) dargestellt, rechtfertigt das Nachfragepotenzial die Einrichtung einer Busverbindung Besigheim – Ingersheim nicht. Auch aus der Analyse der Bedienungshäufigkeiten zwischen Teilort und Hauptort ergibt sich für Ingersheim kein Handlungsbedarf. Im NVP daher keine Änderung.
62	Es sollte geklärt werden, mit welchen Kosten für die beteiligten Kommunen für die Spätbedienung Freiberg – Ingersheim – Pleidelsheim zu rechnen ist.	Detailfragen der Finanzierung von ÖPNV-Angebotsverbesserungen sollten im Rahmen der Gespräche zum Buskonzept Bietigheim / Neckartal geklärt werden. Im NVP keine Änderung.
63	Die Busverbindung nach Bietigheim wird insbesondere in den Abendstunden und/oder am Wochenende als unzureichend empfunden. Diese sollte unter Berücksichtigung der Kosten verbessert werden.	Aus der Analyse der Bedienungshäufigkeiten ergaben sich für Ingersheim keine Defizite im Spätverkehr von/zum Mittelzentrum Bietigheim-Bissingen. Aus Kreis-sicht besteht daher kein Handlungsbedarf. Im NVP keine Änderung.
64	Die Einteilung der Tarifzonen sollte in Relation der beiden Teilorte und der Nachbargemeinde Pleidelsheim zueinander überprüft werden.	Eine Änderung der Tarifzonengrenzen via NVP ist nicht möglich. Über Tarifzonen-änderungen entscheiden die Gremien des VVS nach Prüfung durch die Verbund-gesellschaft. Der Wunsch wird deshalb dorthin weitergeleitet. Im NVP daher keine Änderung.
65	Tarifverbundübergreifende Regelungen mit dem Heilbronner Verkehrsverbund, insbesondere was Kosten für den ÖPNV-Nutzer anbelangen, sollten überprüft werden. Dazu liegt dem Landratsamt bereits ein Schriftverkehr vor.	Der VVS strebt in Kooperationen mit benachbarten Verbänden und Kreisen erleichterte Durchtarifizierungsmöglichkeiten an. Vor dem Hintergrund des wachsenden Umfangs dieser Verkehre befürwortet der Landkreis diese Bemühungen (siehe Kapitel 4.2.5).

## 2.11. Kirchheim am Neckar

Nr.	Stellungnahme	Behandlung und Einbindung in den NVP-Entwurf
66	Die Einrichtung eines Buspendelverkehrs zu den Zabergäugemeinden (evtl. auch nach Neckarwestheim) wird gefordert, davon verspricht man sich eine deutliche Entspannung des Parkproblems im Einzugsbereich des Bahnhofs Kirchheim, insbesondere für die Anwohner. Weiter sollen Gespräche mit den beteiligten Kommunen, den Landkreisen Ludwigsburg und Heilbronn sowie den zuständigen Verkehrsverbänden geführt werden. Ziel sollte sein, einen nahtlosen attraktiveren Übergang zwischen den Tarifen des Verkehrs- und Tarifverbundes Stuttgart (VVS) und des Heilbronner Tarifverbundes (HNV) zu gewährleisten, der allen Bahnkunden zu Gute kommt.	Die Notwendigkeit der Prüfung von Angebotsverbesserungen von/nach Brackenheim bzw. vom / in das Zabergäu ist in Kapitel 5.3.3 dargestellt.  Die Bemühungen um Durchtarifizierungsmöglichkeiten zwischen dem VVS und dem HNV ist in Kapitel 4.2.5 dargestellt und wird vom Landkreis unterstützt.  Im NVP keine Änderung.

67	Die Kommune plant einen Ausbau der P+R-Anlage am Bahnhof Kirchheim und die Verknüpfung Bahn/Schiffsverkehr durch eine bessere Anbindung der Schiffsanlegestelle. Dies dient auch dem Ziel der Tourismusförderung und der Anbindung des künftigen Gewerbegebiets „Hellebarten“.	Der Landkreis begrüßt die Bemühungen der Kommune beim Ausbau des P+R-Angebots. Vorrang sollte jedoch grundsätzlich die Verbesserung der ÖPNV-Verbindungen haben. Wenn eine Verknüpfung zwischen Bahn- und Schiffsverkehr zur Förderung des Tourismus beiträgt, so ist dies zu begrüßen. Im NVP keine Änderung.
68	Die P+R- und B+R-Zahlen sind falsch wiedergegeben: Die bestehende P+R-Anlage beim Bahnhof Kirchheim/Neckar ist mit 153 vermieteten Parkplätzen zu 100% und die 13 Tagesparkplätze in der Regel ebenfalls komplett belegt sind. Darüber hinaus gibt es eine lange Warteliste. Dies wird auch von der Bahnagentur, die den Verkauf durchführt, bestätigt. Die Gemeinde Kirchheim unternimmt zur Zeit große Anstrengungen, über den Ausbau der Bahnhofstraße die P+R-Anlage zu erweitern. Entsprechend laufen zur Zeit Förderanträge. Auch die Anzahl der B+R-Stellplätze mit momentan 168, davon 125 überdacht, sowie 43 ohne Überdachung (Belegungsgrad 50%) ist zu berichtigen.	Wird in Anlage 2.5 korrigiert. Dadurch ergeben sich auch in Kapitel 2.2.3 Korrekturen.

## 2.12. Löchgau

Nr.	Stellungnahme	Behandlung und Einbindung in den NVP-Entwurf
69	Wie in Kapitel 5.3.3 unter Löchgau (Seite 92) dargestellt, wünscht die Gemeinde Löchgau eine Anbindung des Gewerbegebiets im südöstlichen Löchgau an die Buslinie 554. Die Darstellung, das Gebiet sei bereits an die Linie 568 (Haltestelle „Heinkelstraße“) angeschlossen und eine weitere Busanbindung sei in Folge dessen verzichtbar, ist für die Kommune unverständlich, da es sich um die Linie zwischen Besigheim und Freudental handelt, nicht jedoch um die erforderliche Anbindung von und nach Bietigheim-Bissingen. Die Beschäftigten dortiger Betriebe haben ein starkes Interesse an ein solchen ÖPNV-Verbindung. Dies gilt insbesondere für Mitarbeiter der Firma Konzelmann (derzeit ca. 160 Mitarbeiter), die vor ca. fünf Jahren aus Bietigheim-Bissingen nach Löchgau umgesiedelt ist. Mittelfristig wird die Zahl der Mitarbeiter dieser Firma auf über 200 ansteigen, da erhebliche Erweiterungsflächen erworben wurden und eine Betriebsvergrößerung geplant ist. Ein großer Teil der Beschäftigten pendelt täglich aus dem Großraum Bietigheim-Bissingen nach Löchgau. Eine ÖPNV-Anbindung wäre zwar generell über die Haltestelle „Wette“ möglich, die Entfernung von dort zur Fa. Konzelmann (über 1.000 m) ist jedoch nicht zumutbar. Des weiteren befindet sich im Bereich der Haltestelle „Heinkelstraße“ ein weiteres Unternehmen mit etwa 70 Mitarbeitern. Schließlich hat an der Ecke Südumfahrung/Industriestraße ein Unternehmen mit künftig ca. 40	Grundsätzlich ist die Anbindung des südöstlichen Löchgau nicht mit allen das Gemeindegebiet bedienenden Linien möglich und nach der Systematik des NVP auch nicht erforderlich. Für Fahrgäste von/nach Bietigheim aus dem südöstlichen Löchgau existieren zunächst Fahrmöglichkeiten über Besigheim (L 568, R4). Die Straßensituation in Löchgau lässt die gewünschte Schleifenfahrt und Bedienung dieses Siedlungsbereichs auch mit Fahrten der L. 554 prinzipiell zu. Jedoch ist die Umlaufzeit der Linie derzeit sehr eng bemessen, so dass die Schleifenfahrt voraussichtlich nur unter Inkaufnahme von Sprungkosten (Einsatz zusätzlicher Busse) realisierbar ist. Eine solche Schleifenfahrt hätte zudem eine Verlängerung der Beförderungszeiten (ca. 2 - 3 Minuten) für Fahrgäste aus Erligheim, Hofen und Bönnigheim zur Folge.  Fazit: Eine Abwägung von Kosten und Nutzen einer Linienverlaufsänderung sollte letztlich zusammen mit den betroffenen Kommunen, dem Verkehrsunternehmen, dem VVS sowie dem Landratsamt erfolgen.  Im NVP keine Änderung.

	<p>Beschäftigten ein größeres Grundstück erworben und will sein Betriebsgebäude im Jahr 2008 dort fertigstellen. Auch dieser Betrieb stammt aus Bietigheim-Bissingen.</p> <p>Den Bewohnern des Löchgauer Neubaugebietes „Walheimer Weg“ (ca. 1.000 Einwohner) käme eine Anbindung an die L. 554 ebenfalls zugute. Dieses Wohngebiet ist nun weitestgehend fertiggestellt. Da dieses Wohngebiet im Osten der Gemeinde entstanden ist, entsprechen die jetzigen Löchgauer Haltestellen der Linie 554 nicht mehr dem Bedarf. Die nächstgelegene Haltestelle der Linie 554 ist bis zu einem Kilometer entfernt. Die bereits eingerichtete Haltestelle Steinbachbrücke wäre bei Einrichtung der gewünschten Anbindung von den Bewohnern des Neubaugebiets Walheimer Weg auf deutlich kürzerem Weg erreichbar. Die Haltestelle Besigheimer Straße müsste dann nicht mehr bedient werden. Diese wird derzeit von der Linie 568 (Besigheim-Freudental) angefahren und könnte zugunsten der Haltestelle Steinbachbrücke aufgegeben werden.</p>	
70	<p>In Kapitel 6.2 (Seite 140 und 141) wird die von der Kommune in die Diskussion gebrachte Einrichtung einer Busspur zwischen der Haltestelle „Waldhof“ und dem Ortseingang Bietigheim als Angebotsverbesserung dargestellt. Die Realisierung dieser Busspur empfiehlt sich aus folgenden Gründen:</p> <p>Bei der Umlaufzeit der Linie 554 von Bietigheim-Bissingen über Löchgau nach Bönnigheim und zurück ist eine Reservezeit eingeplant, da insbesondere in den Hauptverkehrszeiten sich die Fahrzeuge vom Ortseingang Bietigheim regelmäßig bis zur Haltestelle „Waldhof“ zurückstauen. Trotz der Reservezeit gelingt es sehr häufig den Bussen nicht, die S-Bahn-Anschlüsse am Bahnhof Bietigheim-Bissingen zu erreichen.</p> <p>Mit der Busspur würde innerhalb der Umläufe so viel Zeit gewonnen, dass auch das Gewerbegebiet Löchgau angefahren werden könnte. Zudem würde dem zukünftig weiter steigenden Fahrzeugaufkommen auf der L 1107 Rechnung getragen.</p>	<p>Die Prüfung der technischen und finanziellen Machbarkeit einer Busspur zwischen der Haltestelle „Waldhof“ und dem Ortseingang von Bietigheim ist als Maßnahme in Kapitel 6.2 (LB 5; S. 140) bereits dargestellt. Im NVP daher keine Änderung.</p>
71	<p>Eine Verlängerung der S-Bahn-Linie 5 über Bietigheim bis nach Heilbronn wäre sinnvoll und sollte vom Landkreis unterstützt werden. Dies würde die Attraktivität des Bahnangebots für die Städte und Gemeinden beiderseits der Trasse erheblich steigern, die Parkplatzprobleme der Gemeinde Kirchheim am Neckar (Autofahrer aus dem Zabergäu) deutlich mildern sowie eine große Zahl von bisherigen PKW-Fahrern zum Umstieg auf die Schiene bewegen.</p>	<p>Eine Verlängerung der S-Bahn-Linie S5 ist vom VRS nicht geplant. Für Kommunen nördlich von Bietigheim bietet die Regionalbahn R4 ein sehr gutes Fahrplanangebot. Im NVP daher keine Änderung.</p>

## 2.13. Marbach am Neckar

Nr.	Stellungnahme	Behandlung und Einbindung in den NVP-Entwurf
72	<p>Barrierefreiheit: Der barrierefreie Ausbau des Marbacher Bahnhofs ist unabhängig von der Realisierung der Verlängerung der S-Bahnlinie S 4 über Marbach hinaus nach Backnang notwendig. Die notwendigen Nachrüstungsarbeiten sollen spätestens mit der Inbetriebnahme der Verlängerung der S-Bahnlinie zwischen Marbach und Backnang abgeschlossen sein.</p> <p>Hierzu ein redaktioneller Fehler in Kapitel 7.2 (S. 153): „Die inzwischen abgeschlossene Nachrüstung barrierefreier Zugangsanlagen an den S-Bahnstationen im Kreis wurde vom Landkreis ebenfalls mitfinanziert.“</p> <p>Nachdem die Stationen in Marbach und Erdmannhausen noch auf eine Nachrüstung warten, sollte dieser Satz geändert werden.</p>	<p>Der Stand der Nachrüstung von S-Bahn-Stationen zur Herstellung der Barrierefreiheit ist in Kapitel 4.1.3 dargestellt. Eine Realisierung der Barrierefreiheit am Bahnhof Marbach ist im Zusammenhang mit der S4-Verlängerung obligatorisch.</p> <p>Die missverständliche Aussage in Kapitel 7.2 wird korrigiert.</p>
73	<p>Bedienungshäufigkeiten: Die empfohlenen Fahrtanzahlen für den Samstag sollten erhöht werden, um dem geänderten Einkaufs- und Freizeitverhalten der Bevölkerung Rechnung zu tragen. Die Stadtteile Hörnle und Marbach Süd sollten bei der Analyse der Bedienungshäufigkeiten nicht getrennt betrachtet werden. Dadurch kommen die Stadtteile in eine höhere Einwohnerklasse und erhalten höhere Anforderungen an die Bedienungshäufigkeit.</p>	<p>Die im NVP verankerten Anforderungen an die Mindestbedienungen stellen eine in allen Verbundlandkreisen einheitliche Bewertungsbasis dar. Dort, wo der ÖPNV auch verstärkt im Versorgungs- und Freizeitverkehr genutzt wird, rechtfertigt die erhöhte Nachfrage aber durchaus ein erhöhtes Bedienungsangebot, insbesondere an Samstagen. Im Landkreis Ludwigsburg trifft dies auf zahlreiche Linien zu. Eine flächendeckende Anhebung der Anforderungen erscheint deshalb aber nicht erforderlich.</p> <p>Dem Aspekt der Addition von Nachfragepotenzialen benachbarter Orte wurde im NVP mit der Bildung von Verkehrsachsen Rechnung getragen. Im Hinblick auf die Aufgabenverantwortung vor Ort enthält der NVP jedoch hierbei keine Aussagen zur Mindestbedienung für innerörtliche Achsen.</p>
74	<p>Ausbau der L 1100 zur Verbesserung der ÖPNV-Qualität: Die Qualität der Busverbindungen von Marbach ins Bottwartal und umgekehrt leidet am Ausbauzustand der L 1100 zwischen Marbach und Murr, einschließlich des Einmündungsbereiches der L 1138. Ein Ausbau dieses Straßenabschnittes wäre sowohl für den Individualverkehr als auch für den ÖPNV eine wesentliche Verbesserung. Das Land soll deshalb gebeten werden, Planung für einen leistungsgerechten Ausbau unter besonderer Berücksichtigung der Belange des ÖPNV vorzunehmen. In diesem Zusammenhang wird auf eine jüngst beschlossene gemeinsame Resolution der Bürgermeister des Raumes Marbach/Unteres Bottwartal verwiesen.</p>	<p>Die Anregung wird an den zuständigen Straßenbulasträger weitergeleitet. Darüber hinaus wird in Kapitel 5.3.7 empfohlen, die Einrichtung einer Busspur Murr – Marbach weiterzuverfolgen.</p> <p>Im NVP keine Änderung.</p>
75	<p>Verspätungsanzeigen: Das Landratsamt wird gebeten, sich dafür einzusetzen, dass an bedeutenden Knotenpunkten des Landkreises mit Übergängen vom Schienen- zum Busverkehr zeitgemäße Verspätungsanzeigen der S-Bahn eingerichtet werden. Am Marbacher Bahnhof befindet sich zurzeit nur eine Verspätungsanzeige in Form eines Leuchtsignals. Busfahrer können anhand dieser nicht erkennen, mit welcher S-Bahn-Verspätung zu rechnen ist. Dadurch gehen oftmals</p>	<p>Die Einrichtung von Anschlussinformationssystemen an wichtigen Verknüpfungspunkten wird auch vom Landkreis für wichtig erachtet. Die Verantwortung für die Beschaffung und den Betrieb solcher Systeme liegt jedoch bei der jeweils betroffenen Kommune, die hiermit ggf. auch Dritte beauftragen kann. Der Landkreis und der VVS unterstützen solche Initiativen (siehe hierzu auch Kapitel 6.1.5).</p> <p>Keine Änderung im NVP erforderlich.</p>

	Anschlüsse verloren. Eine zeitgemäße Lösung für alle bedeutsamen Knotenpunkte im Landkreis sollte deshalb angestrebt werden.	
76	Das Landratsamt wird gebeten, die Innerorts- und Stadtverkehre zumindest nachrichtlich in den NVP aufzunehmen.	Stadtverkehre liegen grundsätzlich in der Zuständigkeit der jeweiligen Kommune. Besonderheiten, Defizite und bekannte Planungen bei den Stadtverkehren sind dennoch nachrichtlich in den Kapiteln 5 und 6 dargestellt. Im NVP keine Änderung.

## 2.14. Markgröningen

Nr.	Stellungnahme	Behandlung und Einbindung in den NVP-Entwurf
77	Bei der Linie 532 fällt auf, dass Unterriexingen vergleichsweise wenig Fahrmöglichkeiten nach Markgröningen und damit weiter in Richtung Ludwigsburg/Stuttgart hat. Dies sollte mit der auf S. 137 (Kapitel 6.2) vorgeschlagenen Angebotsausweitung in Richtung Oberriexingen/Sachsenheim verbessert werden.	Die ÖPNV-Angebotsempfehlungen des NVP für den Teilort Unterriexingen sind erfüllt. Aus Kreissicht besteht derzeit kein Handlungsbedarf. Verbesserungen müssten bei der Fortschreibung des Buskonzepts geprüft werden. Im NVP keine Änderung.
78	Linie 534: Verbindung zwischen Markgröningen und der Fa. Bosch in Schwieberdingen am Betriebstag Montag bis Freitag. Dieser Punkt wurde in Kapitel 6.2 (S. 145) berücksichtigt. Wünschenswert wäre hier allerdings eine Einfahrt nach Markgröningen über die Haltestellen „Am Stuttgarter Weg“ (oder noch günstiger über die Haltestelle „Münchinger Straße“). Damit könnten eine aufwändige Haltestelleneinrichtung sowie gefährliche Straßenquerungen außerorts vermieden werden. Außerdem würde sich das Fahrgastpotenzial erhöhen.	Eine Ausweitung des Verlaufs der L. 534 ist aus umlauftechnischen Gründen nicht möglich. Im übrigen besteht eine Busverbindung von Markgröningen nach Schwieberdingen bereits über die L. 531. Die zusätzliche Verbindung mit der L. 534 könnte nur Fahrgäste gewinnen, die nicht im Einzugsbereich der durch die Linie 531 bedienten Haltestellen wohnen. Im NVP keine Änderung.
79	In Kapitel 6.2 (S. 144 f) wird angeregt, für Markgröningen die Einrichtung einer Lichtsignal-Beeinflussung zu prüfen. Wir geben zu bedenken, dass mit einer Verkehrsentlastung der Innenstadt durch die Öffnung der Ostumfahrung zu rechnen ist. Dies wird sich positiv auf die Fahrzeiten der Linienstrecken auswirken. Bei den hier bekannten Anfragen wegen Verspätungen handelt es sich in der Regel um Probleme mit anderen Ursachen, z. B. Rollstuhlbeförderung, häufigeren Fahrgastwechsel von Schülern, Straßenbaustellen und damit verbundene Staus usw.	Das Thema Lichtsignal-Beeinflussung sollte in einem Gespräch zwischen Verkehrsunternehmen, Kommune, Landratsamt und VVS erörtert werden. Im NVP daher keine Änderung.
80	ÖPNV-Verbindung in Richtung Bietigheim/Tamm und Tammerfeld Dieser Punkt wurde in Kapitel 6.2 (S. 145) für die Linie 536 „gelegentliche Verlängerung über Tamm hinaus nach Asperg und Möglingen“ behandelt, jedoch nicht für Markgröningen. Markgröningen und Unterriexingen sind in Richtung Bietigheim orientiert. Die Kommune bittet zu prüfen, ob ein zusätzlicher Anschluss nach Bietigheim/Bahnhof und Tamm/Tammerfeld ermöglicht werden kann.	Für die Neueinrichtung einer solchen Buslinie fehlt das hierfür notwendige Nachfragepotential. Im NVP daher keine Änderung.



## 2.15. Möglingen

Nr.	Stellungnahme	Behandlung und Einbindung in den NVP-Entwurf
81	Zu Kapitel 5.3.8 (Verkehrsraum LB 7 Nördliches Strohgäu): Die Kommune bittet darum, die im Fragebogen zum Nahverkehrsplan angeregten Angebotsverbesserungen auf den Buslinien 533, 534 und 536 erneut zu prüfen. Insbesondere wäre eine Verbesserung zu den Hauptverkehrszeiten der Busverbindung von Möglingen nach Asperg zu realisieren.	Die angeregten Angebotsausweitungen wurden auf Grundlage der im NVP zugrunde gelegten Anforderungen geprüft. Die Prüfung ergab, dass aus Kreissicht derzeit kein dringlicher Handlungsbedarf besteht. Im NVP daher keine Änderung.

## 2.16. Murr

Nr.	Stellungnahme	Behandlung und Einbindung in den NVP-Entwurf
82	Im Interesse der Fahrgäste sowie der Pünktlichkeit und damit Attraktivität des Busverkehrs zur S-Bahn wird von der Kommune gefordert, dass die bisherigen Vorschläge zur Errichtung einer Busspur auf der Bahntrasse der früheren EVS zum Bahnhof Marbach, verbunden mit der Installation einer Lichtsignal-Beeinflussung, weiterverfolgt oder andere Maßnahmen, wie z.B. ein leistungsfähiger Straßenausbau zwischen Murr und Marbach, untersucht und vorangetrieben werden. Die entsprechenden Untersuchungen und Gespräche sollten baldmöglichst eingeleitet werden.	Ist in Kapitel 5.3.7 dargestellt. Im NVP keine Änderung.
83	Redaktionelle Berichtigung: In Kapitel 5.3.7 (S. 106) des NVPs bittet die Kommune im zweiten Absatz die Ortsbeschreibung wie folgt zu berichtigen: „... liegen im Westen von Murr das Industriegebiet <i>Egarten und Langes Feld</i> sowie das Wohngebiet ...“	Wird in Kapitel 5.3.7 korrigiert.
84	Für die Buslinie 567 (Bietigheim - Pleidelsheim - Murr) des RBS sollte im Bereich der Blattert-Kreuzung eine Bushaltestelle eingerichtet werden, da bisher viele Arbeitnehmer, die im Industriegebiet Egarten (Murr) arbeiten und diesen Bus benutzen, von der Bushaltestelle „Murr-Ortsmitte“ über 1 km zu ihren Firmen gehen müssen. Dies ist aus unserer Sicht problemlos möglich, da in der Bietigheimer Straße in Murr – unmittelbar an der Blattert-Kreuzung – noch eine Bushaltestellenbuch vorhanden ist, die hierfür genutzt werden kann. Damit wäre auch ein Umsteigen von der Linie 567 auf die Linien 460 und 461 möglich.	Eine solche Haltestelle kann nach Absprache mit dem VVS und dem bedienenden Verkehrsunternehmen eingerichtet werden. Allerdings ist zu bedenken, dass die L. 567 Murr mit nur 4 Fahrten pro Tag (Mo-Fr) bedient.  Im NVP keine Änderung.

## 2.17. Oberriexingen

Nr.	Stellungnahme	Behandlung und Einbindung in den NVP-Entwurf
85	Die von der Kommune angeregte Angebotsverbesserung zwischen Oberriexingen und Sachsenheim ist im NVP aufgenommen. Hier laufen bereits die Gespräche, um diese Verbesserung, auch im Hinblick auf die Anbindung an das Gewerbegebiet Eichwald in Sachsenheim, umzusetzen.	Ist in Kapitel 5.3.5 dargestellt. Im NVP keine Änderung.
86	<p>Schülerverkehr Oberriexingen – Kleinglattbach: Die Oberriexinger Schüler sind aufgrund der Linienführung Oberriexingen – Enzweihingen – Vaihingen – Kleinglattbach sehr lange und in meist überfüllten Bussen unterwegs. Zur 1. Stunde besteht zwar die Möglichkeit einen früheren Bus zu nehmen (6.34 Uhr), um der späteren Überfüllung auszuweichen. Die Schüler sind dann jedoch so früh in der Schule (7.04 Uhr), dass Sie bis zum Schulbeginn eine gute halbe Stunde warten müssen. Der Schülerverkehr sollte noch einmal überprüft werden. Optimal wäre eine Schülerverbindung von Oberriexingen über Sersheim nach Kleinglattbach. In Sersheim fährt die Linie 578 zum Beispiel um 7.25 Uhr ab und ist um 7.35 Uhr in Kleinglattbach. Sehr positiv würden wir es bewerten, wenn eine Verbindung über Sersheim nach Kleinglattbach zur ersten und nach der letzten Schulstunde angeboten werden könnte. Dadurch könnte den Oberriexinger Schülern sehr viel Fahrzeit erspart bleiben.</p> <p>Von Unterriexingen besteht eine Busverbindung, die den Römerhügel in Ludwigsburg anfährt. Nachdem auch in Oberriexingen einige Schüler den Römerhügel besuchen, stellt die Kommune die Frage, ob der Bus anstelle in Unterriexingen seine Fahrt in Oberriexingen beginnen könnte.</p>	<p>Grundsätzlich sollte das ÖPNV-Angebot für den Schülerverkehr in den Linienverkehr integriert werden. Ggf. müssen Verstärkerfahrten ergänzt werden. Separate zusätzliche Schülerverkehrsleistungen sind für Oberriexingen derzeit nicht geplant.</p> <p>Die dargestellten Details zum Schülerverkehr können im NVP nicht dargestellt werden, sondern sollten in jedem Schuljahr im direkten Kontakt mit dem Landratsamt (und ggf. mit dem bedienenden Verkehrsunternehmen) angesprochen und gelöst werden.</p>

## 2.18. Oberstenfeld

Nr.	Stellungnahme	Behandlung und Einbindung in den NVP-Entwurf
87	Nach wie vor ist der Oberstenfelder Ortsteil Prevorst mit der L. 463 nur sehr dürttig an das VVS-Verkehrsnetz angebunden. Eine Angebotsverbesserung, die zudem auch auf den regionalen Schulbetrieb abgestimmt ist, wäre wünschenswert. Es müssen relativ große Entfernungen zurückgelegt werden. Auch hat die Linie verhältnismäßig wenige Fahrgäste; dennoch werden die langen Beförderungszeiten vom Nutzer mangels Alternativen durchaus hingenommen.	In den Kapiteln 5.3.7 und 6.2 ist die Notwendigkeit von Angebotsausweitungen auf der L. 463 dargestellt. Im Rahmen des Buskonzepts Bottwartal sollte in Zusammenarbeit mit der Gemeinde, dem Landratsamt, dem bedienenden Unternehmen und VVS eine Lösung erarbeitet und umgesetzt werden. Im NVP keine Änderung.

88	Positiv wird die Prüfung der Einrichtung einer weiteren Haltestelle, die den nördlichen Bereich des Ortsteils Gronau abdeckt, gesehen und eine zeitnahe Umsetzung befürwortet. Die genaue Lage müsste in der Örtlichkeit unter Beteiligung der Gemeinde noch festgelegt werden.	Der Standort der Haltestelle kann in Zusammenarbeit von Kommune, Verkehrsunternehmen, VVS und Landratsamt kurzfristig festgelegt und eingerichtet werden. Im NVP keine Änderung.
----	---	--

## 2.19. Remseck am Neckar

Nr.	Stellungnahme	Behandlung und Einbindung in den NVP-Entwurf
89	Linie 427 (Pattonville – Grünbühl – Ludwigsburg – ZOB – Hoheneck): Die Stadt begrüßt die Absicht, dass bei weiterer Aufsiedlung von Pattonville eine Überprüfung und ggf. Neustrukturierung des Angebots der Linie 427 angegangen werden soll. Die Stadt bittet den Landkreis um Prüfung, ob kostenneutral vereinzelte Verlängerungen an Schultagen über Grünbühl / nach Pattonville möglich sind. Der Hinweis zum Kreisverkehr ist für den Linienverlauf nicht relevant.	Die Prüfung sollte im Rahmen der Gespräche zum Buskonzept Südöstliches Kreisgebiet erfolgen. Im NVP keine Änderung.  Wird in Kapitel 6.2 geändert.
90	Linie 431: Die Stadt begrüßt die vorgesehene Taktverdichtung bei Aufsiedlung der ehemaligen Flakkaserne und sieht eine Weiterführung der Taktverdichtung bis Remseck als sinnvoll an.	Ist im NVP (Kapitel 5.3.2 und 6.2) bereits dargestellt. Daher keine Änderung.
91	Zur Linie 432 (Kapitel 6.2, LB 1): Die Linienbezeichnung lautet richtig "Ludwigsburg – Neckargröningen – Hegnach - Waiblingen".	Wird in Kapitel 6.2 geändert.
92	Linie 451 (Marbach – Poppenweiler - Neckargröningen): Die Stadt begrüßt die seit 10.12.2007 erfolgte Verlängerung der L. 451 von der Stadtbahnendhaltestelle über die Neckarstraße / Cannstatter Straße zur Stadtbahnhaltestelle Hornbach und wünscht mittelfristig eine Taktverbesserung auf dieser Strecke.	Die Anregung der Stadt wird zur Kenntnis genommen. Im NVP keine Änderung.
93	Linie 533 (Aldingen – Ludwigsburg – Möglingen – Markgröningen): Die Stadt begrüßt die Aussage, dass bei weiterer Aufsiedlung von Pattonville eine Überprüfung, ggf. Neustrukturierung des Angebots als sinnvoll angesehen wird. Dies ist im Zusammenhang mit Maßnahmen auf der Linie 427 zu sehen.	Ist im NVP (Kapitel 5.3.10) dargestellt. Im NVP keine Änderung.
94	Linie 404: Der Linienverlauf lautet neu Pattonville – Aldingen – Neckargröningen.  Die bei der Zu- und Abfahrt bei der Stadtbahnendhaltestelle der U14 entstehenden Verzögerungen können nach Aussage der Fachleute beim derzeitigen Verkehrsaufkommen nicht beseitigt werden. Die Stadt Remseck am Neckar bittet den Landkreis (Straßenbauverwaltung) um Unterstützung bei der Suche nach geeigneten Lösungen.	Wird in Kapitel 6.2 geändert.  Die Bitte wird an die zuständige Stelle im Landratsamt (Straßenbauverwaltung) weitergeleitet.
95	Linie 405: Die Stadt begrüßt die Aussage zum Bau eines Kreisverkehrs im Kreuzungsbereich L 1144 / John-F.-Kennedy-Allee (Pattonville-Süd) und bittet den Landkreis um Unterstützung der eigenen Bemühungen gegenüber dem Land.	Der Landkreis unterstützt die Bemühungen der Stadt. Im NVP keine Änderung.

96	Anlage 2.5: Die Stadt Remseck am Neckar hat an der Endhaltestelle der U14 in Neckargröningen 10 Fahrradboxen errichtet. Diese sind zu 100% belegt. Dies sollte in Anleg 2.5 noch ergänzt werden.	Wird in Anlage 2.5 ergänzt.
----	--	-----------------------------

## 2.20. Sachsenheim

Nr.	Stellungnahme	Behandlung und Einbindung in den NVP-Entwurf
97	Bezeichnung des Verkehrsraums 3: Die Kommune bittet darum, den Verkehrsraum mit „Sachsenheim“ zu bezeichnen. Das Kirbachtal ist ein Teil der Kommune, bezeichnet aber nicht die Stadtteile Kleinsachsenheim und Großsachsenheim.	Wird in Anlage 2.4, in Kapitel 2.2.2 (Tab. 2.1) sowie in den Kapiteln 5.3.4 und 6.2 geändert.
98	P+R / B+R-Stellplätze in Anlage 2.5: Das Stellplatzangebot von Sachsenheim umfasst 191 Plätze für PKW und 68 für Fahrräder.	Wird in Anlage 2.5 korrigiert. Dadurch ergeben sich auch in Kapitel 2.2.3 Korrekturen.
99	Anbindung des Gewerbeparks Eichwald: Wie am 27. November 2007 zwischen Vertretern der Verbandkommunen, RBS und Landratsamt besprochen, ist eine innere Erschließung des Gewerbeparks mit Haltestellen im östlichen Bereich sowie am Porscheplatz, erforderlich.	Nachdem eine erste Überprüfung eine Haltestelle im Verlauf der L. 532 auf Höhe des Kreuzungsbereichs Oberriexinger Straße / Südumgehung weniger geeignet erscheinen lässt (Straßenquerung, lange Fußwege), wird nun eine Anbindung über eine Stichfahrt in das Gewerbegebiet geprüft. Wird in Kapitel 5.3.4 geändert.
100	<p>Fahrtenangebot zwischen Sachsenheim und Oberriexingen: Beide Kommunen liegen an der Schnittstelle zwischen den Buskonzepten Bietigheim-Neckartal und Strohgäu. Unabhängig von der Aufsiedlung und ÖPNV-Anbindung des Gewerbeparks Eichwald hat sich in den letzten Jahren - insbesondere für Pendler und Schüler - eine verstärkte Nachfrage nach einer Ausweitung der ÖPNV-Verbindungen zwischen den beiden Kommunen ergeben:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Nähe zum Bahnhof Sachsenheim</li> <li>• Arbeitsplätze im jeweiligen Nachbarort</li> <li>• schulisches Angebot in Sachsenheim.</li> </ul> <p>Darüber hinaus sind für Oberriexingen die nahegelegenen Freizeit- und Einkaufsmöglichkeiten in der Nachbarkommune Sachsenheim attraktiv.</p> <p>Eine Anpassung der Buskonzepte an die veränderte Nachfrage ist dringend erforderlich.</p>	Die verstärkte Nachfrage zwischen Oberriexingen und Sachsenheim sowie die Notwendigkeit, eine Angebotsausweitung zwischen beiden Kommunen zu überprüfen, ist in Kapitel 5.3.4 dargestellt. Im NVP daher keine Änderung.
101	<p>Naherholungsgebiet Kirbachtal: Die Kommune bemängelt, dass eine Notwendigkeit für eine Ausweitung der Busverbindungen nicht gesehen wird, obwohl der Bahnhof in Sachsenheim vielfältige Anbindungen (Stuttgart, Heilbronn, Heidelberg, Pforzheim, Karlsruhe, u.a.) schafft. „Das Konzept für eine nachhaltige Tourismus- und Erholungsnutzung im Kirbachtal“ weist ein nicht geringes ÖPNV-Potential aus. Grundlage war eine umfangreiche Befragung von Besuchern und Bewohnern des Kirbachtals. Daraus ging hervor, dass 11% der Gäste des Kirbachtals die ÖPNV-Anbindung als Schwäche der Tourismusregion ansehen. Die einheimische Bevölkerung schätzt die Situation ebenso ein. Auch bei Veranstaltungen, wie beispielsweise Weinproben, bei denen man un-</p>	<p>Aus der Analyse der Bedienungshäufigkeiten ergibt sich – wie in Kapitel 5.3.4 dargestellt – aus Kreissicht kein Handlungsbedarf.</p> <p>Bei einer erhöhten Nachfrage und wenn verkehrlich sinnvoll, kann das ÖPNV-Angebot über die empfohlene Mindestanzahl an Fahrmöglichkeiten hinaus erhöht werden.</p> <p>Im NVP keine Änderung.</p>

	<p>gern auf das Auto angewiesen ist, hat man leider keine Alternative, da die ÖPNV-Verbindungen am Abend und am Wochenende unzureichend sind. Da der NVP Grundlage für die Ausgestaltung des ÖPNV-Angebots in den nächsten Jahren sein wird, bittet die Kommune darum, das Potential des Kirbachtals für den Freizeitverkehr neu zu bewerten und ein bedarfsorientiertes Fahrplanangebot zu ermöglichen.</p>	
102	<p>Ergänzung des Fahrtenangebots zwischen Stuttgart/Großsachsenheim und Hohenhaslach: Die Erweiterung um eine abendliche Fahrt um 21.50 Uhr ab Bahnhof Sachsenheim wird begrüßt. Allerdings geben wir zu bedenken, dass dies die einzige Fahrt der Linie 571 wäre, die nicht ins obere Kirbachtal fortgeführt wird. Insgesamt würde eine Ausweitung der abendlichen Fahrten ins Kirbachtal – auch am Wochenende und bis Häfnerhaslach – den ÖPNV im Freizeitverkehr zu einer echten Alternative machen.</p> <p>Schließung der Fahrplanlücke auf der Linie 571: Unklar ist, welche Fahrt im Schülerverkehr verlagert werden soll. Die Fahrt 13.19 Uhr ab Schulzentrum muss erhalten bleiben. Im Schülerverkehr sind von der Fahrplanlücke i. d. R. Gymnasiasten des Ellentalgymnasiums, nicht aber Realschüler, betroffen. Unabhängig vom Schülerverkehr steht die Fahrplanlücke im Gegensatz zur Fahrplanklarheit. An der Verkehrsachse im Kirbachtal leben über 4.000 Einwohner, so dass ein verlässlicher Stundentakt geboten ist.</p> <p>Andienung des Regional-Express 8.11 Uhr ab Sachsenheim vom Kirbachtal: Der Anschluss ist nicht nur im Schülerverkehr, sondern insbesondere für Berufspendler aus dem Kirbachtal wichtig.</p> <p>Schülerverkehr Realschule/Schulzentrum Großsachsenheim: Bei einer Ausweitung der Fahrten zwischen Oberriexingen und Sachsenheim sind die Schulzeiten zu berücksichtigen. Des Weiteren gibt die Kommune die Frage der Realschule weiter, ob die Fahrt 6.50 Uhr ab Häfnerhaslach ins Schulzentrum Großsachsenheim (Linie 571A) etwas später in Häfnerhaslach abfahren kann, damit die Schüler nicht schon ½ Stunde vor Schulbeginn in der Schule sein müssen.</p>	<p>Details der Fahrplangestaltung sollten zusammen mit Verkehrsunternehmen, VVS und Landratsamt besprochen werden. Im NVP keine Änderung.</p>
103	<p>Schülerverkehr Lichtensterngymnasium: Einer Verlängerung der Linien 551 und 571 bis zum Lichtensterngymnasium steht die Kommune offen gegenüber, wenn Mehrkosten in einem vertretbaren Verhältnis zum Nutzen stehen. Dass die Direktanbindung aus Bietigheim nicht vertretbar ist, tragen wir mit. Es können nicht nur die bestehenden Angebote der Buslinie 566, sondern auch Zugverbindungen genutzt werden.</p> <p>Wir möchten unbedingt eine Gefährdung der schienenparallelen Linie 566 vermeiden, die wir nicht nur im Schülerverkehr, sondern auch zur Anbindung des Wohngebiets Goethestraße und Gewerbegebiets Holderbüschle benötigen.</p>	<p>Ist in Kapitel 5.3.4 dargestellt.</p> <p>Eine Einstellung oder Einschränkung des Betriebs der Linie 566 ist nicht vorgesehen, da sie die Feinerschließung entlang der Schienenachse übernimmt. Im NVP keine Änderungen.</p>

## 2.21. Schwieberdingen

Nr.	Stellungnahme	Behandlung und Einbindung in den NVP-Entwurf
104	<p>Senioren/Demografieentwicklung Kapitel 3.4 und Kapitel 4.1.2.: Die Kommune unterstützt die Aussagen, wonach dieser Punkt künftig auch in der Weiterentwicklung des ÖPNV-Konzeptes berücksichtigt werden muss und regt an, dieses Thema auch auf die Tagesordnung für die Busarbeitsgruppe Strohgäubusnetz zu nehmen. Was Schwieberdingen dabei konkret betrifft, so gibt es seit einiger Zeit eine verstärkte Nachfrage von älteren Bürgern vor allem aus dem Gebiet Breslauer Straße / Görlitzer Straße / Wolfsgalgen, die darum bitten, das Angebot der Linie 504 auch nachmittags stärker auszubauen. Die Kommune sieht auf dieser Linie ein noch zu prüfendes Optimierungspotential.</p>	<p>Der Landkreis begrüßt das zukunftsweisende Engagement der Kommune bezüglich des demografischen Wandels. Die vorgeschlagene Angebotsausweitung der L. 504 sollte geprüft werden.</p> <p>Im NVP keine Änderung.</p>
105	<p>Umweltschutz (Kapitel 4.1.4): Die örtliche Arbeitsgruppe ÖPNV wünscht umweltfreundlichere Fahrzeuge wie z.B. Hybridfahrzeuge. Die Unternehmen sollten bei Ersatzbeschaffungen über dieses Thema nachdenken. Für Testfahrten solcher Fahrzeuge in einzelnen Kommunen erklärt sich Schwieberdingen gern bereit.</p>	<p>Auch der Landkreis unterstützt die Unternehmen beim (Test-) Einsatz umweltfreundlicher Antriebe. Das Thema ist in Kapitel 4.1.4 dargestellt. Im NVP daher keine Änderung.</p>
106	<p>Einzugsbereiche von Haltestellen (Kapitel 4.2.1 und 5.2 ff sowie 5.3.8): Die dargestellten Einzugsbereiche berücksichtigen nach Ansicht der Kommune nicht in ausreichendem Maße die topografische Situation in Schwieberdingen. Neu hinzu kommenden Einwohnern im Gebiet Zollstöckle werden von der Haltestelle „Glemstal“ aus nicht bergauf laufen. Ähnliche Probleme bestanden früher auch im Neubaugebiet Ost-Hülbe 4. Dort wurde der Bus in das bzw. nahe an das Wohngebiet herangeführt. Auch würde die als Mindestkriterium in Kapitel 4.2.1 genannte Zahl von zu erschließenden Personen über den geforderten 200 Einwohnern (= ca. 350) liegen. Darüber hinaus leben in dem Gebiet Zollstöckle und hinter der Alten Vaihinger Straße auch heute bereits ältere MitbürgerInnen, für die der Weg bergauf zusehends beschwerlicher wird. Aus Sicht der Kommune sollte daher eine Haltestelle eingerichtet werden.</p> <p>Dasselbe gilt für das westliche Gewerbegebiet, in dem sich mehrere Gaststätten und Hotels befinden. Dort ist u.a. das größte Hotel in der Markgröninger Straße wieder in Betrieb und wird auch für Kongresse und andere Veranstaltungen regelmäßig genutzt. Des weiteren haben sich im Bereich Felsenbergstr./ Gröninger Weg Betriebe und eine Tierarztpraxis angesiedelt, die nicht erschlossen sind. Der Fokus sollte sich daher entgegen der Aussage von Kapitel 5.3.8 des NVPs nicht nur auf das östliche Gewerbegebiet richten, sondern künftig auch den westlichen Teil einbeziehen. Im westlichen Gebiet liegen außerdem regelmäßig intensiv genutzte, vor wenigen Jahren neu gebaute Sportstätten wie z. B. Felsenbergarena und Felsenberghalle.</p>	<p>Die im Gemeindegebiet verkehrenden Buslinien eignen sich für eine über die Kreisforderungen hinaus gehende Feinerschließung der Schwieberdinger Siedlungsbereiche nicht. Für eine solche Erschließung könnte – wie von einem der bedienenden Unternehmen vorgeschlagen – ein Ortsbuskonzept entwickelt werden. Dies wird in Kapitel 5.3.8 dargestellt.</p> <p>Nach den Anforderungen des NVPs sind allerdings alle existierenden Schwieberdinger Siedlungsbereiche von Einzugsbereichen vorhandener Haltestellen abgedeckt.</p>

107	<p>Arbeitsplatz- und Wirtschaftsschwerpunkt Schwieberdingen: Die Anlagen 2.1 und 2.2 zeigen, dass Schwieberdingen eine Sonderstellung unter den Gemeindestandorten vergleichbarer Größe einnimmt. Aufgrund des Verhältnisses von Arbeitsplatzangebot zu Einwohnern und den außergewöhnlich hohen Einpendlerzahlen positioniert sich die Kommune als Wirtschaftsschwerpunkt im Strohgäu. Betrachtet man die absoluten Arbeitsplatzzahlen, liegt Schwieberdingen dicht hinter den Großen Kreisstädten. Das damit verbundene Fahrgast-Potential auch für den ÖPNV in noch stärkerem Maße zu gewinnen, bleibt auch in Zukunft das Ziel der Kommune. Mit der Stadt Stuttgart sollte besprochen werden, wie sich die Verkehrssituation für die Busse aus den Umlandkommunen so verbessern lässt, dass staubedingte Verspätungen verringert werden können.</p>	<p>Der Landkreis begrüßt das ÖPNV-Engagement der Kommune.</p> <p>Die Anregung, mit der Stadt Stuttgart die Verkehrssituation im Zulauf zur Landeshauptstadt zu besprechen, soll in einer der nächsten Sitzungen des Arbeitskreises Buskonzept Strohgäu aufgegriffen werden.</p> <p>Im NVP keine Änderung.</p>
-----	---	---

## 2.22. Sersheim

Nr.	Stellungnahme	Behandlung und Einbindung in den NVP-Entwurf
108	<p>Für die Gemeinde Sersheim ergibt sich aus dem NVP kein Handlungsbedarf. Die Kommune ist jedoch auch weiterhin an Angebotsoptimierungen für die Gemeinde im Rahmen des Buskonzepts Vaihingen (E) als auch im Schienenverkehr interessiert und möchte – wie bisher – rechtzeitig in die Planungen eingebunden werden.</p>	<p>Eine frühzeitige Einbindung der betroffenen Kommunen und Verkehrsunternehmen in ÖPNV-Planungen von VVS und Landratsamt wird auch weiterhin erfolgen. Im NVP keine Änderung.</p>

## 2.23. Steinheim an der Murr

Nr.	Stellungnahme	Behandlung und Einbindung in den NVP-Entwurf
109	<p>Der Vorschlag, nördlich der Haltestelle Kleinbottwarer Straße eine weitere Haltestelle einzurichten mit Einrichtung einer Brücke über die Bottwar (Kapitel 5.3.7) erscheint nicht zweckmäßig. Dies ergibt sich allein schon aus der Topografie. Aufgrund von Anregungen aus der Bürgerschaft wurde bereits unter Beteiligung des Landratsamts, des VVS, des bedienenden Verkehrsunternehmens, der Stadtverwaltung und des Gemeinderats entschieden, dass die Buslinie 461, die während der Straßenbauarbeiten im Zuge der Ortsdurchfahrt über das Wohngebiet Horrenwinkel geleitet wird, auch nach der Beendigung der Straßenbauarbeiten (ab 18. Februar 2008) über das Wohngebiet Horrenwinkel geführt werden soll. Damit sind die Bewohner des Neubaugebiets morgens und abends versorgt. Es fehlt jedoch nach wie vor tagsüber eine Verbindung. Es ist daher zu prüfen, ob weitere Fahrten tagsüber stattfinden können.</p>	<p>Der Hinweis wird in den NVP (Kapitel 5.3.7 und 6.2) aufgenommen.</p>

110	Die Stadt Steinheim begrüßt die Anregung, zusätzliche Haltestellen für die Erschließung des Gewerbegebiets Kreuzwegäcker einzurichten (Kapitel 5.3.7 und 6.2). Nachdem entsprechende Buchten bereits vorhanden sind, sind keine nennenswerten Investitionen notwendig.	Das Engagement der Kommune wird begrüßt. Im NVP keine Änderung.
-----	--	---

#### 2.24. Vaihingen an der Enz

Nr.	Stellungnahme	Behandlung und Einbindung in den NVP-Entwurf
111	Die Stadt hat keine Bedenken gegen den Entwurf des NVPs.	-



### 3. Verkehrsunternehmen

#### 3.1. Knisel

Nr.	Stellungnahme	Behandlung und Einbindung in den NVP-Entwurf
112	Ende 2008 / Anfang 2009 soll mit der Bebauung des Wohngebietes Schafhaus in Stuttgart-Mühlhausen begonnen werden. Voraussichtlich im Sommer 2009 werden die ersten Bewohner einziehen. Es sind dort 230 neue Wohneinheiten (WE) geplant, insgesamt bestehen dann in diesem Gebiet 295 WE mit bis zu 750 Einwohnern. Im April 2007 hat zur ÖPNV-Anbindung des Gebiets beim Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung ein Gespräch stattgefunden. Dabei wurde die Verlängerung der Linie 401 als Anbindung zur Diskussion gestellt.	Da Mühlhausen sich im Stuttgarter Stadtgebiet befindet, sollte diese Maßnahme im NVP der Stadt Stuttgart dargestellt und behandelt werden. Im NVP Landkreis Ludwigsburg daher keine Änderung.
113	Der Bezirksvorsteher von Mühlhausen hat in einem weiteren Gespräch die fehlende Anbindung zwischen den Nachbarorten Stuttgart-Mühlhausen und Kornwestheim bemängelt und angeregt, dass im Zuge einer Neuplanung dieses Defizit eventuell behoben werden kann. Wir bitten Sie, diese Anregung zu prüfen.	Da von Seiten der Stadt Kornwestheim eine solche Verbindung nicht gefordert wurde, wird davon ausgegangen, dass eine solche Direktverbindung Mühlhausen - Kornwestheim vorwiegend für Fahrgäste aus Stuttgart-Mühlhausen interessant sein könnte. Im NVP Landkreis Ludwigsburg daher keine Änderung.

#### 3.2. Ludwigsburger Verkehrslinien (LVL) / Fa. Zeiher

Nr.	Stellungnahme	Behandlung und Einbindung in den NVP-Entwurf
114	<p>Redaktionelle Anmerkungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 25 (Tab. 2.1; Kapitel 2.2.2): Im Verkehrsraum LB 1 muss die Linie 405 gestrichen werden.</li> <li>• 25 (Tab. 2.1; Kapitel 2.2.2): Der Verkehrsraum LB 9 muss um Linie 430 ergänzt werden.</li> <li>• 83 (Kapitel 5.3.2): Die Straße heißt nicht „Weiler Straße“, sondern „Poppenweilerstraße“.</li> <li>• S. 120 (Kapitel 5.3.10): Die Verlängerung der Linie 451 in Richtung Aldingen ist seit Fahrplanwechsel 2007/2008 umgesetzt.</li> <li>• S. 131 (Kapitel 6.2): Die vereinzeltten Fahrtverlängerungen der Linie 427 nach Pattonville erfolgen an allen Tagen.</li> <li>• S. 132 (Kapitel 6.2): Die Linie 432 verkehrt nicht über Markgröningen, sondern über Neckargröningen.</li> <li>• S. 132 (Kapitel 6.2): Die Verlängerung der Linie 451 ist seit Fahrplanwechsel 2007/2008 realisiert.</li> <li>• S. 149 (Kapitel 6.2): Die Linie 431 verkehrt ebenfalls über Neckarrens.</li> <li>• S. 149 (Kapitel 6.2): Die Verlängerung der Linie 451 ist seit Fahrplanwechsel 2007/2008 realisiert.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wird im NVP korrigiert.</li> <li>• Wird im NVP ergänzt.</li> <li>• Wird im NVP korrigiert.</li> <li>• Der betreffende Absatz wird gestrichen.</li> <li>• Wird im NVP korrigiert.</li> <li>• Wird im NVP korrigiert.</li> <li>• Wird im NVP korrigiert.</li> <li>• Die Linie wird in der Tabelle im Verkehrsraum LB 9 ergänzt.</li> <li>• Wird im NVP korrigiert.</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• S. 149 (Kapitel 6.2): Die Ruftaxi-Linie T41 verkehrt auch bis Pattonville.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wird im NVP korrigiert.</li> </ul>
115	<p>An mehreren Stellen im NVP wird über die geplante Neustrukturierung der Linien im Ludwigsburger Stadtteil Eglosheim berichtet. In diesem Zusammenhang wird auch eine bessere Busanbindung des dortigen S-Bahnhaltepunkts „Favoritpark“ in Richtung des Gewerbegebiets im Tammerfeld angeregt um somit Fahrgästen aus Richtung Kornwestheim-Stuttgart sowie dem nordöstlichen Landkreis (Bottwartal-Marbach, Benningen und Freiberg) attraktive Anschlüsse zu bieten. Bei einer Realisierung der S4-Verlängerung über Marbach hinaus nach Backnang wird die Bedeutung des Haltepunkts sicherlich noch um Fahrgäste aus dem Raum Erdmannhausen sowie Städten und Gemeinden im Rems-Murr-Kreis verstärkt. Der Verkehr in Richtung Tammerfeld über die Linie 424 ist somit von besonderer überörtlicher Bedeutung. Dies führte in den vergangenen Jahren – nach der Ansiedelung eines weiteren Möbelhauses und der Vergrößerung des Einkaufszentrums – zu einem Zuwachs an Fahrgästen im Kundenbereich sowie den dort beschäftigten Arbeitnehmern. Diese positive Fahrgastentwicklung kann auch auf den überörtlichen Linien 536 (Ri. Tamm – Möglingen) sowie 551/552 (Ri. Bietigheim-Bissingen mit Anschluss an den nördlichen und westlichen Landkreis) festgestellt werden. Eine Gesamtkonzeption für die Anbindung des Gewerbegebiets in Ludwigsburg-Nord mit optimierten Anschlüssen an die S-Bahnstationen Bietigheim, Tamm und Favoritpark könnte zusammen mit den beteiligten Verkehrsunternehmen, den Kommunen sowie den ansässigen Gewerbebetrieben erarbeitet werden. Die Bildung eines zusätzlichen Verkehrsraums LB 10 Tammerfeld sollte mit Regelungen zur Zusammenarbeit analog den vorhandenen Buskonzepten geprüft werden.</p>	<p>Die Bedeutung des Gewerbebestandsorts Tammerfeld und die steigende Nachfrage auf der Buslinie 424 ist in Kapitel 5.3.2 dargestellt.</p> <p>Die Verkehrsräume wurden u. a. nach folgenden Gesichtspunkten gebildet:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• An bedeutenden Schienen-Knotenpunkten angebundene Buslinien sollen möglichst gemeinsam betrachtet werden.</li> <li>• Stadtverkehre sollen als Gesamtnetz erhalten bleiben.</li> <li>• Eine Orientierung an den Kommunal- und Kreisgrenzen ist wegen der Nahverkehrsplan-Systematik ebenfalls sinnvoll.</li> </ul> <p>Die Bildung eines eigenen Verkehrsraums „LB 10 Tammerfeld“ würde diesen Prinzipien z. T. widersprechen. Der neu zu schaffende Verkehrsraum wäre auch vergleichsweise klein.</p> <p>Veränderungen bei der Bedienung des Gebiets Tammerfeld sind im Rahmen der Buskonzepte zu prüfen. Regelungen zur Bedienung des Gebiets sind auch ohne Bildung eines eigenen Verkehrsraumes möglich.</p> <p>Im NVP keine Änderung.</p>
116	<p>Die in Kapitel 4.3.2 in den Abb. 4.3 bis 4.5 dargestellten empfohlenen Mindestwerte sowie die in Tab. 4.1 dargestellten Empfehlungen für eine Mindestbedienung an Verkehrsachsen können nicht ganz auf die Verkehre im Siedlungsbereich der Städte Ludwigsburg und Kornwestheim übertragen werden. Neben dem hohen Fahrgastaufkommen ist hier auch auf die Besonderheit der Andienung von 2 S-Bahnlinien (S4 und S5) an den Bahnhöfen Ludwigsburg und Kornwestheim, sowohl in Richtung Stuttgart als auch in Richtung Landkreis, hinzuweisen. Eine optimierte Anbindung im Zu- und Abbringerverkehr zum SPNV ist, neben der sehr wichtigen Bedienungsfunktion im Binnenverkehr, nur durch einen 10-Minuten-Takt in der erweiterten Hauptverkehrszeit (Stadtverkehrslinien in Ludwigsburg und abgestimmtes Linienangebot in Kornwestheim-Ost) und einem 20-Minuten-Takt in der Nebenverkehrszeit zu erreichen. Eine Vertaktung der Busverkehre in einem 15- bis 30-Minuten-Raster wäre durch die Zugfolge der S-Bahnlinien nicht</p>	<p>Bei den in den Abbildungen 4.3 und 4.5 dargestellten Bedienungshäufigkeiten handelt es sich um <b>Mindestwerte</b>, die in Großen Kreisstädten z. T. deutlich übertroffen werden. Diese Mindestwerte sind lediglich als Untergrenze zu werten, die insbesondere in Großen Kreisstädten i. d. R. deutlich übertroffen werden. Dies ist verkehrlich sinnvoll und notwendig, um die dort deutlich höhere Fahrgastzahlen zu bedienen.</p> <p>Die in Anlage 4.1 dargestellten Empfehlungen für eine Mindestbedienung an Achsen beziehen sich nur auf überörtliche Achsen. Die Bewertung innerstädtischer bzw. innerörtlicher Achsen obliegt der jeweiligen Kommune.</p> <p>Im NVP keine Änderung.</p>

	zielführend. Gleichzeitig würde dies zu Kapazitätsengpässen in der Hauptverkehrszeit führen, insbesondere durch die zusätzlich notwendige Andienung von 2 weiteren Regionalbahnlinien am Bahnhof Ludwigsburg.	
117	Zu der in Kapitel 6.1.1 aufgezeigten Fahrzeugausstattung äußert sich LVL / Zeiher kritisch in Sachen „Klimaanlage“. Als Unternehmen mit überwiegend städtischen Linienverkehren hat LVL / Zeiher bisher auf den Einbau von Klimaanlagen verzichtet, da bei entsprechender Haltestellendichte kein wesentlicher Kühlungseffekt erkennbar war. In einer VVS-Arbeitsgruppe zum Thema Qualitätsstandards wurde bereits im Jahr 2006 auf die erheblichen Einbaukosten, zusätzliche Wartungs- und Instandhaltungskosten sowie den deutlich höheren Spritverbrauch mit den entsprechend hohen Zusatzkosten hingewiesen. In der Frage der Belüftung setzt LVL / Zeiher auf Luftkühlung, nicht aber auf Klimatisierung. Sollte der Einbau von Klimaanlagen bzw. die Nachrüstung der Fahrzeuge mit Blick auf das Jahr 2015 erforderlich werden, so muss hierfür auch eine entsprechende Finanzierungsregelung getroffen werden. Um dies zu vermeiden, bittet LVL / Zeiher nochmals um ein „Überdenken“ dieser Qualitätsposition.	Die Formulierung in Kapitel 6.1.1 (Merkmal „Klimaanlage“) wird beibehalten: Bei der Neubeschaffung von Fahrzeugen wird eine Ausstattung mit Klimaanlagen empfohlen. Klimaanlagen als Qualitätsstandard erhöhen den Komfort für die Kunden (insbesondere in den Sommermonaten) und die Wettbewerbsfähigkeit des ÖPNV gegenüber dem Individualverkehr. An der perspektivischen Zielsetzung (ausschließlicher Einsatz von Bussen mit Klimaanlagen ab dem Jahr 2015) wird daher festgehalten. Im NVP keine Änderung.
118	Die Busse der Unternehmen LVL und Zeiher werden – insbesondere im Hinblick auf die einzurichtende Umweltzone in Ludwigsburg – mit Rußpartikelfilter (soweit notwendig) nachgerüstet. Gleichzeitig setzen die Unternehmen weiterhin auf behindertenfreundliche Niederflurfahrzeuge mit elektrischer Rollstuhlrampe.	Das Engagement des Unternehmens in Sachen Umweltschutz (Rußpartikelfilter) und Barrierefreiheit (Niederflurfahrzeuge mit Rollstuhlrampen) wird begrüßt. Im NVP keine Änderung.

### 3.3. Spillmann

Nr.	Stellungnahme	Behandlung und Einbindung in den NVP-Entwurf
119	Kapitel 5.3.3 unter Besigheim („Eine Busanbindung könnte mit einer Verlaufsänderung der Stadtbuslinie 560 über die Sachsenheimer Steige realisiert werden.“): Für eine solche Realisierung ist ein Straßenumbau zwischen Schäuberstraße / Schwalbenhalde erforderlich. Zur Zeit ist aus räumlichen Gründen eine Linienvorlaufsänderung nicht möglich.	Hinweis wird in Kapitel 5.3.3 ergänzt.
120	Kapitel 5.3.3 unter Besigheim („Das im Stadtgebiet Bietigheim vorwiegende bedienende Unternehmen schlägt für Besigheim die Herstellung direkter Busverbindungen auf den Relationen Besigheim-Ingersheim und Bietigheim – Kammgarnspinnerei – Besigheim vor. Für beide Relationen wird ein sehr geringes Nachfragepotenzial erwartet.“): Im NVP in Kapitel 2.1.1 wird Bietigheim-Bissingen und Besigheim als gemeinsames Mittelzentrum (Doppelzentrum) eingestuft, vergleichbar mit Ludwigsburg und Kornwestheim. Auch aus diesem Grund halten wir es für sinnvoll, Besigheim von Bietigheim (Kronenzentrum) aus anzudienen. Das Kronenzentrum dient zudem als idealer Umsteigepunkt.	Wie in Kapitel 5.3.3 dargestellt, gibt es für die Relation Bietigheim – Besigheim ein relativ geringes verbleibendes Nachfragepotenzial, da zwischen beiden Städten auch eine direkte Schienenverbindung besteht. Im NVP daher keine Änderung.

121	Kapitel 5.3.3 unter Besigheim („Im Zusammenhang mit den Bemühungen um eine Neuregelung des Schülerverkehrs zur Buchschule ist deren Einrichtung abschließend zu prüfen.“): Für diesen Punkt wurde Ende 2007 eine abschließende Regelung gefunden. Hat sich somit erledigt. Punkt kann gestrichen werden.	Wird in Kapitel 5.3.3 gestrichen.
122	Kapitel 5.3.6 unter Bietigheim (Gewerbegebiet Hopfengarten): Neben der Haltestelle „Südstraße“ (Linien 556/557) besteht für Fahrgäste auch die Möglichkeit, die Haltestelle „Grotzstraße“ (Linien 553/554/556/557) zu benützen. Die Andienung Haltestelle „Neuer Friedhof“ soll zeitweise durch die Linien 556 und 557 eingebunden werden. Ist in Prüfung.	Wird in Kapitel 5.3.6 ergänzt.
123	Kapitel 5.3.6 unter Bietigheim („Eine bessere ÖPNV Anbindung der Gebiete ..., Kammgarnspinnerei an den innerstädtischen Busverkehr erscheint notwendig und auch im Falle einer zusätzlichen Erschließung über die tangierende Bahnstrecke (vgl. Kap.7) sinnvoll.“): Im Entwurf des NVPs in Kapitel 2.1.1 wird Bietigheim- Bissingen und Besigheim als gemeinsames Mittelzentrum (Doppelzentrum) eingestuft, vergleichbar Ludwigsburg und Kornwestheim. Auch aus diesem Grund halten wir es für sinnvoll Besigheim mit Bietigheim-Bissingen (Kronenzentrum) anzudienen. Im Fahrtverlauf wird ebenfalls die Kammgarnspinnerei ange-dient. Das Kronenzentrum dient zudem als idealer Umsteigepunkt.	Wie in Kapitel 5.3.3 dargestellt, gibt es für die Relation Bietigheim – Besigheim ein relativ geringes verbleibendes Nachfragepotenzial, da zwischen beiden Städten auch eine direkte Schienenverbindung besteht. Könnten jedoch ohnehin stattfindende Betriebsfahrten (der L. 561) genutzt werden, um für Bietigheim die innerstädtische Verbindung von/zur Kammgarnspinnerei zu stärken bzw. besser zu strukturieren, so sollte die Stadt diese Möglichkeit nutzen. Im NVP jedoch keine Änderung.
124	Kapitel 5.3.6 unter Bietigheim („Die Ringline 556 sowie die Gegenrichtung verkehrende Linie 557 haben Ihren Linienbeginn nur teilweise im Stadtteil Buch. Darüber hinaus werden z. T. Schülerverkehrsbelange berücksichtigt. Die insgesamt für einen Stadtverkehr unübersichtliche Linie sollte einen strukturierten Fahrplan mit möglichst immer gleichen Haltestellenabfolge erhalten“): Dieser Textabschnitt kann gestrichen werden. Diese Angelegenheit wurde mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2007 behoben.	Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2007 konnten auf der Ringlinie 556/557 einige strukturelle Verbesserungen realisiert werden. Für eine Stadtverkehrslinie erscheint die Linie dennoch immer noch relativ unübersichtlich. Im NVP daher keine Änderung.
125	Kapitel 6.1.1 (Fahrzeugausstattungen unter „Klimaanlage“: „Es wird empfohlen, neu zu beschaffende Linienbusse mit Klimaanlage auszustatten. Ab 2015 sind im regulären Linienverkehr ausschließlich Fahrzeuge mit Klimaanlage einzusetzen.“): Die vorgesehene Regelung ab dem Jahr 2015 schließt automatisch alle beschafften Fahrzeuge ab dem Jahr 2007 rückwirkend ein. Die Förderbedingungen enthalten eine Mindestlaufzeit von 8 Jahren. Es ist davon auszugehen, dass die Fahrzeuge, die zwischen dem Jahr 2007 und der Veröffentlichung des NVPs ca. Mitte 2008 ohne Klimaanlage beschafft wurden, die zum späteren Zeitpunkt geltende Regelung im Jahr 2015 und 2016 nicht erfüllen können. Nachträgliche Einbauten sind mit sehr hohen Zusatzkosten verbunden. Wir bitten um Beachtung und empfehlen die Formulierung zu ändern auf entweder „ab 2017 sind im regulären Linienverkehr ...“ oder „ab 2009 sind neue Fahrzeuge ausschließlich mit Klimaanlage zu beschaffen“.	Die Formulierung in Kapitel 6.1.1 (Merkmal „Klimaanlage“) wird beibehalten: Bei der Neubeschaffung von Fahrzeugen wird eine Ausstattung mit Klimaanlagen empfohlen. Klimaanlagen als Qualitätsstandard erhöhen den Komfort für die Kunden (insbesondere in den Sommermonaten) und die Wettbewerbsfähigkeit des ÖPNV gegenüber dem Individualverkehr. An der perspektivischen Zielsetzung (ausschließlicher Einsatz von Bussen mit Klimaanlagen ab dem Jahr 2015) wird festgehalten.

### 3.4. OVR, WEG-KVG und WEG

Nr.	Stellungnahme	Behandlung und Einbindung in den NVP-Entwurf
126	<p>Kapitel 2.3: Bei der Analyse des Wochenendverkehrs beschränkt sich der NVP ausschließlich auf den Aspekt der Bedienungshäufigkeit. Nach Erfahrungen der Unternehmen sind die Kunden beim Vergleich der Fahrtmöglichkeiten ÖPNV - MIV auch beim Freizeitverkehr äußerst sensibel was den Aspekt der Reisezeit angeht. Deshalb sollte bei zukünftigen Analysen des Verkehrsangebots auch beim Wochenendverkehr die Reisezeit als ausschlaggebendes Merkmal berücksichtigt werden.</p>	<p>Da in der Regel die durchschnittlichen Beförderungszeiten der Betriebstage Mo-Fr nicht oder nur geringfügig von den Beförderungszeiten an Wochenend-Betriebstagen abweichen, wurde auf eine separate Analyse verzichtet. Im aktuellen NVP daher keine Änderung.</p> <p>Bei den Vorbereitungen für eine 2. NVP-Fortschreibung sollte diese Anregung jedoch erneut geprüft werden.</p>
127	<p>Kapitel 3.4: Die Ausführungen zu den demographischen Einflüssen für die Entwicklung des ÖPNV im Landkreis Ludwigsburg werden anders gesehen. Der NVP geht von sinkenden Schülerzahlen aus. Diese Prognose deckt sich nicht mit der aktuellen Bevölkerungsentwicklung. Sollten diese Prognosen jedoch zutreffen, so möchten wir anmerken, dass aufgrund sinkender Schülerzahlen mit einer Zusammenlegung bzw. einer Zentrierung von Bildungsangeboten in den größeren Agglomerationen gerechnet werden muss. Dies würde dann nicht zwangsläufig zu einem geringeren Volumen beim Schülerverkehr führen, sondern könnte zu gleichbleibender oder sogar zu zunehmender Nachfrage führen. Zu dem veränderten Verkehrsverhalten der zahlenmäßig immer stärker werdenden Gruppe der Senioren: Hier können die Unternehmen die Aussage des NVPs, dass der traditionelle ÖPNV den Ansprüchen dieser Kundengruppe nicht oder nur teilweise gerecht werden kann, nur bedingt zustimmen. Es wird eine Kernaufgabe der Anbieter von ÖPNV-Dienstleistungen sein, dieser Gruppe ein bedarfsgerechtes und wirtschaftlich vertretbares Angebot im ÖPNV zur Verfügung zu stellen. Zum einen über eine Angebotsweiterentwicklung, die den Bedürfnissen dieser Kundengruppe gerecht werden wird, zum anderen über die Entwicklung oder Inbetriebnahme neuer Angebote.</p>	<p>Die gemachten Hinweise treffen zu. Dass durch die demografische Entwicklung auch mit Verlagerungen von Schülerströmen sowie mit zusätzlichen Schülerverkehren zu rechnen ist, ist bereits in Kapitel 3.4 dargestellt.</p> <p>Wie dargestellt, werden sich ÖPNV-Anbieter in den kommenden Jahren auf eine Zunahme älterer Fahrgäste und deren Bedürfnisse einstellen müssen. Ist in Kapitel 4.1.2 dargestellt. Im NVP daher keine Änderung.</p>
128	<p>Kapitel 4.1.2: Bei der Erweiterung des ÖPNV-Angebots zur Abdeckung von kurzen, innerörtlichen Beförderungsbedürfnissen erwähnt der NVP die Möglichkeit von ehrenamtlichem Engagement, zum Beispiel in Form von Bürgerbussen. An dieser Stelle sollte mit aufgenommen werden, dass auch die Einführung von alternativen Bedienformen (Bsp. Anruf-Bus-Systeme) einen möglichen Lösungsansatz darstellen könnte. Wichtig erscheint den Unternehmen bei diesen Überlegungen, die bestehenden Verkehre – auch tariflich – nicht zu konkurrenzieren, sondern vielmehr zu ergänzen und somit den Bestands-ÖPNV zu stärken.</p>	<p>Die Bedeutung und die Möglichkeit, für Räume und Zeiten geringer Verkehrsnachfrage Anruf-Verkehre anzubieten, ist in Kapitel 4.1.5 dargestellt. Im NVP daher keine Änderung.</p>

129	Kapitel 4.2.3.1: Die Unternehmen begrüßen die Definition von Bedienungshäufigkeiten für den Wochenendverkehr, die neu in den NVP aufgenommen wurde. Was die Berechnungen zur Bedienungshäufigkeit an Samstagen (Abb. 4.4) angeht, wird angemerkt, dass, aufgrund der veränderten Verhaltensmuster der Fahrgäste, eine veränderte Bestimmung des Zeitbereichs für angemessen erscheint. Der Zeitraum bis 9.00 Uhr ist eher aufkommensschwach; der nachfragestärkere Zeitraum hingegen konzentriert sich zwischen 9.00 und 18.00 Uhr. Es wird daher eine Überprüfung und Anpassung der gewählten Zeiträume angeregt. Auch erscheint den Unternehmen nicht nachvollziehbar, wieso die Fahrtenhäufigkeit an Samstagen mit der an Sonn- und Feiertagen gleichgesetzt wurde. Wir fordern daher eine praxisgerechte Erhöhung der Mindestbedienungshäufigkeit an Samstagen.	Bei traditionellen Angebotsstrukturen endet das Fahrplanangebot häufig am frühen Samstagnachmittag. Durch die gewählte Zeitschichtung mit den Brechpunkten um 12 und 15 Uhr wird dies sichtbar. Die im NVP verankerten Anforderungen an die Mindestbedienungen stellen eine in allen Verbundlandkreisen einheitliche Bewertungsbasis dar. Dort, wo der ÖPNV auch verstärkt im Versorgungs- und Freizeitverkehr genutzt wird, rechtfertigt die erhöhte Nachfrage aber durchaus ein erhöhtes Bedienungsangebot, insbesondere an Samstagen. Im Landkreis Ludwigsburg trifft dies auf zahlreiche Linien zu. Eine flächendeckende Anhebung der Anforderungen erscheint deshalb aber nicht erforderlich. Im NVP keine Änderung.
130	Kapitel 4.3.2.2: Die neu in den Nahverkehrsplan aufgenommene Definition von Mindestbedienungshäufigkeiten von Verkehrsachsen ist erfreulich. Allerdings wird eine Festlegung des Bedienungsstandards für die kreisüberschreitenden Verkehre vermisst. Zumindest innerhalb des VVS müssten hierzu konkrete Aussagen getroffen werden.	Durch die Orientierung der Mindestwerte an der Struktur der Zentralen Orte werden systembedingt für kreisüberschreitende Verkehre keine Standards definiert. Sinnvolle Bedienungshäufigkeiten für solche Verkehre werden im Einzelfall in Absprache mit den Nachbarlandkreisen definiert. Im NVP daher keine Änderung.
131	Anlage 2.1 in Verbindung mit Kapitel 4.2: Bei den Einwohnerzahlen wird auf die Anlage 2.1 verwiesen. Diese enthält für Kommunen mit Teilorten jedoch nur Gesamtsummen. Nachdem in der Folge in Kapitel 4.2 das Verkehrsangebot durch Einwohnerklassen, die sich auf die Einwohnerzahl in den Teilorten bezieht, definiert wird, ist es zwingend notwendig, die Einwohnerzahlen in Anlage 2.1 teiltortsscharf darzustellen, um die Anlagen 2.12 bis 2.47 und deren Bewertung in den Anlagen 5.1 bis 5.17 nachvollziehen und Grenzfälle identifizieren zu können.	Die Einwohnerzahlen der Teilorte sind in dem Programm, das die Bewertung des Angebots berechnet hat, hinterlegt und wurden im NVP nicht veröffentlicht. Der VVS ist jedoch gern bereit, bei Bedarf über die in die Berechnung eingegangenen Einwohnerzahlen von Teilorten Auskünfte zu erteilen. Im NVP keine Änderungen.

### 3.5. Omnibus-Verkehr Ruoff GmbH (OVR)

Nr.	Stellungnahme	Behandlung und Einbindung in den NVP-Entwurf
132	Kapitel 5.3.7 in Verbindung mit Tabelle 2.1: Die in Tabelle 2.1 näher definierte Unterteilung des Landkreises in Verkehrsräume wird damit begründet, dass sie sich an den bereits bestehenden Strukturen orientiert. Dies kann der OVR für den vom Unternehmen bedienten Verkehrsraum LB 6 Bottwartal so nicht nachvollziehen. Die in diesem Verkehrsraum vorhandenen Buskonzepte sind derzeit bereits schon vertraglich in die beiden Bereiche „Bottwartal“ und „Marbach“ aufgeteilt. Es wird daher – analog zur aktuellen Vertragssituation – angeregt, den Verkehrsraum LB 6 in die Verkehrsräume „Bottwartal“ und „Marbach“ aufzuteilen, wobei dem Verkehrsraum „Bottwartal“ die Linien 460 - 463 und N 46, die übrigen Linien dem Verkehrsraum „Marbach“ zuzuordnen sind.	Beim Verkehrsraum LB 6 (Bottwartal) handelt es sich um einen relativ großen Verkehrsraum, der bei der Bildung von Linienbündeln weiter unterteilt werden kann. Nahezu alle im Verkehrsraum LB 6 verkehrenden Linien sind jedoch auf die S4-Abfahrten und -Ankünfte am Bahnhof Marbach ausgerichtet, was die Bildung eines gemeinsamen Verkehrsraums rechtfertigt. Im NVP keine Änderung.

133	Kapitel 5.3.7: Der Nahverkehrsplan schlägt eine Busbevorrechtigung für die Bahnhofsausfahrt in Marbach vor. Dieser Vorschlag wird vom OVR unterstützt. Um der Bedeutung des Umsteigeknotens Marbach gerecht zu werden, sollte ferner die Realisierung eines Anschlussinformationssystems mit Echtzeitanzeige in den Maßnahmenkatalog aufgenommen werden.	Die Einrichtung von Anschlussinformationssystemen an wichtigen Verknüpfungspunkten wird auch vom Landkreis für wichtig erachtet. Die Verantwortung für die Beschaffung und den Betrieb solcher Systeme liegt jedoch bei der jeweils betroffenen Kommune, die hiermit ggf. auch Dritte beauftragen kann. Der Landkreis und der VVS unterstützen solche Initiativen (siehe hierzu auch Kapitel 6.1.5). Im NVP keine Änderung.
-----	--	---

### 3.6. WEG-Kraftverkehrs-GmbH (WEG-KVG)

Nr.	Stellungnahme	Behandlung und Einbindung in den NVP-Entwurf
134	<p>Kapitel 5.3.4: Für die Erschließung des interkommunalen Gewerbestandorts „Eichwald“ sollte auch eine bedarfsgerechte Verlängerung der Linie 578 über Sersheim hinaus vorgesehen werden.</p> <p>Kapitel 5.3.5: Die Vorschläge zur stufenweisen ÖPNV-Erschließung des „Perfekten Standorts“ durch die Linien 578 und 579 werden begrüßt. Die Haltestellenanlage für die Linie 579 an der L 1106 sollte dabei in den kurzfristig geplanten Umbau des Kreisverkehrs am Knotenpunkt L 1106/L 1125/K 1697 integriert werden (Lösung analog Haltestelle Perouse im Landkreis Böblingen). Eine Änderung der Linienführung der Linie 578 über die K 1697 – K 1698 anstelle der L 1125 sollte erst dann realisiert werden, wenn das Nachfragepotential dies eindeutig rechtfertigt. Das Erschließungsdefizit im östlichen Stadtgebiet Vaihingens sollte dringend durch die Neueinrichtung einer weiteren Haltestelle in Höhe Kehlstraße beseitigt werden; die hierfür notwendigen Fahrzeitreserven sind bereits in den Fahrplänen der Linie 579 enthalten.</p>	<p>Wird als Prüfauftrag in den Kapiteln 5.3.4 und 6.2 ergänzt.</p> <p>Der Vorschlag der WEG-KVG zur Einrichtung der Haltestelle in den umzubauenden Kreisverkehr wird zur Kenntnis genommen und sollte mit dem anderen bedienenden Unternehmen und der Straßenbaubehörde besprochen werden. Im NVP keine Änderung.</p> <p>Ist in Kapitel 5.3.5 dargestellt. Im NVP daher keine Änderung.</p>
135	<p>Kapitel 5.3.8: Der WEG-KVG-Hinweis zur Erschließungssituation im südwestlichen Hemmingen im Vorfeld der Erstellung des NVP scheint missverstanden worden zu sein. Die Erschließung dieses Gebiets wird nicht grundsätzlich angezweifelt; vielmehr bestehen von der Haltestelle „Schöckinger Straße“ weder direkte noch sinnvolle Anschlussverbindungen in Fahrtrichtung Ludwigsburg bzw. Stuttgart. Angesichts des Fahrgastpotentials in diesem Bereich sollte das Augenmerk nicht nur auf der vorhandenen Verbindung Richtung Leonberg liegen, sondern auch die übrigen Relationen betrachtet werden. Die positive Bewertung des Angebots im Wochenendverkehr wird begrüßt. Die für sinnvoll erachtete Angebotsausweitung auf der Linie 504 sollte dazu genutzt werden, im Rahmen eines Ortsbuskonzepts für Schwieberdingen mit einem geeigneten Fahrzeug weitere Wohngebiete</p>	<p>Die gegenwärtige Angebotsstruktur in Hemmingen lässt eine Anbindung des südwestlichen Bereichs der Kommune an eine der in Richtung Ludwigsburg verkehrenden Buslinien nicht zu. Den Fahrgästen muss daher auch weiterhin ein längerer Fußweg zur Haltestelle „Eisgasse“ zugemutet werden. Im NVP keine Änderung.</p> <p>Die im Gemeindegebiet von Schwieberdingen verkehrenden Buslinien eignen sich für eine über die Kreisanforderungen hinaus gehende Feinerschließung der Schwieberdinger Siedlungsbereiche nicht. Für eine solche Erschließung könnte – wie vorgeschlagen – ein Ortsbuskonzept entwickelt werden. Dies wird in Kapitel</p>

	(z. B. das Neubaugebiet Zollstöckle) zu erschließen. Durch die vielfältigen Verflechtungen an den Haltestellen Mitte und Bahnhof ergibt sich eine kreisweit ausstrahlende Netzwirkung.	5.3.8 dargestellt. Nach den Anforderungen des NVPs sind allerdings alle existierenden Schwieberdinger Siedlungsbereiche von Einzugsbereichen vorhandener Haltestellen abgedeckt.
136	Kapitel 5.3.9: Die in Korntal-Münchingen für den Bereich Lingwiesen im Kreuzungsbereich Stuttgarter Straße/Kornwestheimer Straße vorgeschlagene Haltestelle macht nach Ansicht der WEG-KVG nur dann Sinn, wenn diese zum einen nicht nur von der Linie 612, sondern auch von der Linie 501 bedient, zum anderen so angelegt wird, dass damit eine Beschleunigung der Busse am genannten Knotenpunkt (z. B. in Kombination mit Busspuren und/oder Permissivsignalen) möglich ist. Die Linie 612 ist in der Hauptverkehrszeit noch nie im 15-Minuten-Takt verkehrt. Möglicherweise liegt hier eine Verwechslung mit der Linie 501 vor. Hierzu wird angeregt, dass für den Abschnitt Münchingen – Neuwirtshaus – Feuerbach/Korntal ein Gesamtkonzept für die beiden Linien 501 und 612 mit aufeinander abgestimmten Fahrplänen und einer S-Bahn-Anbindung der Linie 612 in Neuwirtshaus erarbeitet wird. Somit würde der Linie 612 neben der reinen Stadtverkehrsfunktion für Korntal-Münchingen eine Verstärkerfunktion zur Linie 501 auf deren nachfragestarkem Abschnitt Neuwirtshaus - Münchingen zuteil. Hierzu gehört auch die Aufnahme des Samstagsbetriebs auf der Linie 612 im Zeitraum von ca. 9 Uhr bis ca. 14 Uhr. Ferner sollte geprüft werden, ob nicht die im Umlauf der Linie 612 vorhandenen Zeitreserven zur Verbesserung der ÖPNV-Erschließung in den Ortslagen von Korntal und Münchingen sinnvoll genutzt werden können.	Wird in Kapitel 5.3.9 ergänzt.  Wird in Kapitel 5.3.9 korrigiert.  Die Notwendigkeit eines Erschließungskonzept für die Linien 501 und 612 sowie Angebotsausweitungen auf der L. 612 sollte geprüft werden. Wird in den Kapitel 5.3.9 und 6.2 dargestellt.
137	Kapitel 5.3.8/5.3.9 in Verbindung mit Tabelle 2.1: Die in Tabelle 2.1 näher definierte Unterteilung des Landkreises in Verkehrsräume wird damit begründet, dass sie sich an den bereits bestehenden Strukturen orientiert. Dies können wir für die von der WEG-KVG bedienten Verkehrsräume LB 7 und LB 8 nördliches bzw. südliches Strohgäu nicht nachvollziehen. In diesem Bereich in einzelnen Kommunen immer noch starke Verflechtungen zur früheren Kreisstadt Leonberg vorhanden. Die WEG-KVG regt daher an, die Abgrenzung der Verkehrsräume LB 7 und LB 8 unter diesem Aspekt nochmals zu überdenken und nochmals die Zuordnung der Kommunen Hemmingen und Korntal-Münchingen zu überprüfen.	Zwischen den Verkehrsräumen LB 7 und LB 8 bestehen – wie dargestellt - verkehrliche Verflechtungen. Dennoch erscheint wegen der traditionell etwas stärkeren Orientierung der Kommunen Gerlingen, Ditzingen und Korntal-Münchingen (LB 8) in Richtung Stuttgart (= Bereich Strohgäu der räumlichen Gliederung des Landesentwicklungsplans) und der Orientierung der übrigen Kommunen (LB 7) in Richtung Ludwigsburg die Aufteilung in 2 Verkehrsräume durchaus angemessen. Im NVP daher keine Änderung.

### 3.7. Württembergische Eisenbahn-Gesellschaft mbH (WEG)

Nr.	Stellungnahme	Behandlung und Einbindung in den NVP-Entwurf
138	Kapitel 5.3.8/5.3.9 in Verbindung mit Tabelle 2.1: Die in Tabelle 2.1 näher definierte Unterteilung des Landkreises in Verkehrsräume wird damit begründet, dass sie sich an den bereits bestehenden Strukturen	Zwischen den Verkehrsräumen LB 7 und LB 8 bestehen – wie dargestellt - verkehrliche Verflechtungen. Dennoch erscheint wegen der traditionell etwas stärkeren Orientierung der Kommunen Gerlingen, Ditzingen und Korntal-Münchingen (LB 8)



	orientiert. Dies können wir für die von der WEG bedienten Verkehrsräume LB 7 und LB 8 nördliches bzw. südliches Strohgäu nicht nachvollziehen. In diesem Bereich in einzelnen Kommunen immer noch starke Verflechtungen zur früheren Kreisstadt Leonberg vorhanden. Die WEG regt daher an, die Abgrenzung der Verkehrsräume LB 7 und LB 8 unter diesem Aspekt nochmals zu überdenken und nochmals die Zuordnung der Kommunen Hemmingen und Korntal-Münchingen zu überprüfen.	in Richtung Stuttgart (= Bereich Strohgäu der räumlichen Gliederung des Landesentwicklungsplans) und der Orientierung der übrigen Kommunen (LB 7) in Richtung Ludwigsburg die Aufteilung in 2 Verkehrsräume durchaus angemessen. Im NVP daher keine Änderung.
139	Kapitel 5.3.8: Die WEG teilt die im NVP enthaltenen Aussagen zur Strohgäubahn und verweist auf die derzeit laufende gutachterliche Untersuchung durch das Landratsamt und die Anliegerkommunen. Die WEG sieht ebenfalls im Dieselbetrieb die momentan wirtschaftlichste Variante zur Bedienung der Strohgäubahn. Ausdrücklich werden die Aussagen zu einem verbesserten und verstetigten Fahrplanangebot auf dem Streckenabschnitt Korntal – Heimerdingen unterstrichen, gerade auch im Spät- und Wochenendverkehr. Der Erfolg der erstmals im Jahr 2007 angebotenen Adventsfahrten zeigt, dass gerade an Samstagen ein entsprechendes Nachfragepotential vorhanden ist.	Ist in Kapitel 5.3.8 bereits dargestellt. Im NVP daher keine Änderungen.

### 3.8. Wöhr Tours GmbH

Nr.	Stellungnahme	Behandlung und Einbindung in den NVP-Entwurf
140	Kapitel 6.1.1 (Fahrzeugausstattung; Merkmal "Klimaanlage"): Der Satz "Ab 2015 sind im Linienverkehr ausschließlich Fahrzeuge mit Klimaanlage einzusetzen" sollte gestrichen werden. Begründung: Auf Grund der derzeitigen Diskussion um die Reduzierung der ausgestoßenen Schadstoffe, insbesondere die Minderung des CO <sup>2</sup> -Austoßes, ist der verpflichtende Einsatz von Klimaanlagen in Linienbussen ab 2015 kritisch zu hinterfragen. Klimaanlagen in Linienbussen sind in Ihrer Leistung insbesondere bei Stadtverkehren auf Grund der ständigen und längeren Türöffnungen wenig effektiv und stark verbrauchserhöhend.	Die Formulierung in Kapitel 6.1.1 (Merkmal „Klimaanlage“) wird beibehalten: Bei der Neubeschaffung von Fahrzeugen wird eine Ausstattung mit Klimaanlagen empfohlen. Klimaanlagen als Qualitätsstandard erhöhen den Komfort für die Kunden (insbesondere in den Sommermonaten) und die Wettbewerbsfähigkeit des ÖPNV gegenüber dem Individualverkehr. An der perspektivischen Zielsetzung (ausschließlicher Einsatz von Bussen mit Klimaanlagen ab dem Jahr 2015) wird daher festgehalten.
141	Kapitel 6.2 (LB 8: Südliches Strohgäu): Die ab Gerlingen als Abbringer zur Linie N3 verkehrende Linie N62 muss ergänzt werden.	Wird in Kapitel 2.2.2 (Abb. 2.1) und in Kapitel 6.2 ergänzt.
142	Anlage 2.48 (Übersichtlichkeit der Buslinien): Ersetzen der Linie 635 durch die Linie 634. Begründung: Während im Textteil bereits von der eingeführten Linie 635 im Zuge des Stadtbuskonzeptes gesprochen wird, findet sich in der Anlage 2.48 noch die Linie 634 mit den entsprechend verschiedenen Fahrwegen. Diese Linie verkehrt nicht mehr im Landkreis Ludwigsburg.	Wird in Anlage 2.48 und entsprechend in Kapitel 2.2.2 (Abb. 2.1) korrigiert.

## 4. Sonstige zu beteiligende Stellen

### 4.1. Dachverband Integratives Planen und Bauen e. V. (DIPB)

Nr.	Stellungnahme	Behandlung und Einbindung in den NVP-Entwurf
143	<p>Neben der Darstellung der gesetzlichen Grundlagen und des rechtlichen Stellenwerts des Nahverkehrsplans wird auch auf die Notwendigkeit der Barrierefreiheit und teilweise auf die Erfordernisse eingegangen. Leider wird nicht auf bereits vorhandene Einrichtungen konkret hingewiesen. Es fehlen Hinweise auf zeitliche Vorgaben zur Herstellung noch nicht vorhandener Barrierefreiheit (Ausnahme ist das Ziel, ab 2010 nur noch Niederflurbusse einzusetzen). Der Nahverkehrsplan sollte um die genaue Darstellung von Maßnahmen zur Erreichung von Barrierefreiheit sowie um zeitliche Vorgaben für die Umsetzung dieser Maßnahmen ergänzt werden. Erst dadurch wird der NVP gemäß ÖPNVG § 11, Abs. 3, Nr. 5 gesetzeskonform.</p>	<p>Die rechtliche Wirkung eines Nahverkehrsplans (NVPs) ergibt sich aus dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG). Lediglich Aspekte, die im Rahmen eines Linien-genehmigungsverfahrens auf der Basis dieses Gesetzes geprüft werden, können durch einen Nahverkehrsplan unmittelbar beeinflusst werden. Im Bereich des Busverkehrs entzieht sich damit der gesamte Komplex der Infrastruktur einer Steuerung durch den NVP. Die entsprechenden NVP-Ziele müssen hier in der Regel von Dritten umgesetzt werden, die der Landkreis allenfalls über Appelle, Verhandlungen und durch Zusammenarbeit bei Einzelprojekten hierfür gewinnen kann. Der Landkreis sichert zu, sich beim Um- und Neubau von Haltestellen für das Ziel Barrierefreiheit einzusetzen. Die Benennung von Maßnahmen, die nicht der Federführung des Landkreises unterliegen, und zugehörigen Realisierungszeitpunkten wäre aber anmaßend.</p>

### 4.2. Enzkreis

Nr.	Stellungnahme	Behandlung und Einbindung in den NVP-Entwurf
144	<p>Im Nahverkehrsplan (NVP) des Landkreises Ludwigsburg sind Linien enthalten, die auch den Enzkreis bzw. das VPE-Gebiet berühren. Es sind dies die Linien 576 (Mühlacker - Vaihingen/Enz), 594 (Schützingen - Vaihingen/Enz) und 704 (Maulbronn - Gündelbach). Alle 3 Linien sind mit Ausnahme der Schülerbeförderung nicht besonders stark ausgelastet. Es ist deshalb vorgesehen, diese zum Fahrplanwechsel im Dezember 2008 neu zu strukturieren. Die im NVP erwähnte neue Bedienung des Vaihinger Wohngebiets Baresel (Kapitel 5.3.5, S. 97; Kapitel 6.2, S. 137) und eine verbesserte Bedienung von Roßwag (Kapitel 5.3.5, S. 99; Kapitel 6.2, S.137) - jeweils durch die Linie 576 - könnten in die Planungsüberlegungen einbezogen werden. Dabei ist die Frage der Kostenteilung zu klären. Nach jetzigen Planungsüberlegungen könnte eine Aufspaltung der Linie 576 sinnvoll sein, da derzeit oftmals eine gleichzeitige Berücksichtigung der Abfahrts- und Ankunftszeiten an den beiden Linienenden Mühlacker und Vaihingen/Enz auf die dortigen Schulzeiten und Bahnanschlüsse schlecht oder nicht möglich ist. Sollte es zu keinem verbesserten, kostenneutralen Fahrplankonzept kommen, ist bei einer Bedienung des Wohngebiets Baresel und einer daraus resultierenden Fahrplanänderung darauf zu achten, dass dies keine negativen Auswirkungen auf den Fahrplan im VPE-Gebiet (Abschnitt Mühlacker – Mühlhausen – Illingen) hat.</p>	<p>Der Landkreis bedankt sich für Hinweise zu ÖPNV-Planungen, die den Enzkreis und den Landkreis Ludwigsburg gemeinsam betreffen. Es ist vorgesehen, die genannten kreisüberschreitenden Vorhaben zusammen mit dem Enzkreis, dem VPE, dem VVS sowie den betroffenen Kommunen und Unternehmen zu prüfen und ggf. umzusetzen. Hierzu sind erste Gespräche im Frühjahr 2008 vorgesehen.</p> <p>Im NVP keine Änderung.</p>

145	Es sollte geprüft werden, inwieweit die Schaffung von Busverbindungen zwischen der Gemeinde Wiernsheim (Enzkreis) und der Gemeinde Eberdingen bzw. der Stadt Vaihingen (E) (Landkreis Ludwigsburg) möglich ist.	Gegen die Einrichtung einer Busverbindung Wiernsheim – Eberdingen-Nussdorf – Vaihingen (E) bestehen keine Bedenken. Da ein solches ÖPNV-Angebot ausschließlich von der Gemeinde Wiernsheim gefordert wurde, wird allerdings davon ausgegangen, dass eine solche Verbindung vorwiegend für Fahrgäste aus dem Enzkreis interessant sein könnte. Der Landkreis steht jedoch gerne für Gespräche zur Verfügung. Im NVP keine Änderung.
-----	---	--

#### 4.3. Innenministerium

Nr.	Stellungnahme	Behandlung und Einbindung in den NVP-Entwurf
146	<p>Bei Plänen und Programmen, die voraussichtlich Umweltauswirkungen haben werden, ist nach der Richtlinie 2001/42/EG vom 27. Juni 2001 (ABl. EG Nr. L 197 S. 30) zu prüfen, ob eine Strategische Umweltprüfung (SUP) durchgeführt werden muss. Diese Richtlinie hätte bis zum 20. Juli 2004 in nationales Recht umgesetzt werden müssen. Seither gilt sie unmittelbar. Ein entsprechendes Landesgesetz zur Änderung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung befindet sich derzeit im Anhörungsverfahren.</p> <p>Nach der Regelung im UVP-G des Bundes kann auch bei der Fortschreibung eines NVPs die Durchführung einer SUP erforderlich werden. Dies ist in §§ 14a UVP-G geregelt. Bei einer Änderung bestehender Pläne ist nach § 14 d Abs. 1 UVP-G zunächst zu prüfen, ob die Pläne nur geringfügig geändert werden. In diesem Fall ist eine SUP nur dann durchzuführen, wenn eine Vorprüfung im Sinne von § 14b Abs. 4 UVP-G ergibt, dass der Plan voraussichtlich erhebliche Umweltauswirkungen hat. Diese Vorprüfung erfolgt durch eine überschlägige Prüfung der zuständigen Behörde, ob der Plan voraussichtlich erhebliche Umweltauswirkungen hat und inwieweit Umweltauswirkungen durch Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen offensichtlich ausgeschlossen werden können. Stellen Sie also bei der Vorprüfung fest, dass die Änderungen im NVP nur geringfügig sind und keine erheblichen Umweltauswirkungen haben, ist die Durchführung einer SUP entbehrlich. Nach § 14b Abs. 4 ist die Durchführung der Vorprüfung und deren Ergebnis festzuhalten.</p>	Die im NVP vorgeschlagenen Maßnahmen wurden zwischenzeitlich hinsichtlich ihrer Umweltauswirkungen überprüft. Dabei konnten in keinem Fall erhebliche Umweltwirkungen festgestellt werden, so dass eine Strategische Umweltprüfung verzichtbar erscheint. Die nach Maßnahmentypen gegliederten Prüfungsergebnisse werden dem NVP-Entwurf als Anhang zum Textteil beigelegt.

#### 4.4. Landesnaturschutzverband Baden-Württemberg e. V. (LNV)

Nr.	Stellungnahme	Behandlung und Einbindung in den NVP-Entwurf
147	Bei der Gliederung des NVPs hätte es der LNV begrüßt, wenn ähnlich wie beim Grünordnungsplan in der Bauleitplanung, erst der Ist-Zustand und dann der Planungs-Zustand beschrieben würde. So ist der Ist-Zustand unter Abschnitt 2 „Bestandsaufnahme“ beschrieben, ein Ab-	Der NVP ist nach den Vorgaben des Gesetzes über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV-Gesetz) gegliedert (§ 11). „Geplante Verbesserungen“ finden sich im NVP in den Kapiteln 5 (Bewertung) und

	schnitt „Geplante Verbesserungen“ fehlt aber.	6.2 (Einzelziele). Im NVP keine Änderung.
148	Ein Abschnitt „Geplante Verbesserungen“ könnte unterteilt werden in Verbesserungen beim Schienenverkehr (Netz- und Angebotsstruktur) <ul style="list-style-type: none"> <li>• S-Bahn-Linien</li> <li>• R-Bahn-Linien</li> <li>• Stadtbahnlinie Markgröningen – Ludwigsburg – Remseck</li> <li>• S-Bahn-Linie S 40 Marbach – Backnang</li> <li>• Bottwartalbahn (sie ist überhaupt nicht erwähnt)</li> </ul> und in Verbesserungen beim Linienbusverkehr (Netz- und Angebotsstruktur) <ul style="list-style-type: none"> <li>• Verkehrsraum LB 1, Verkehrsraum LB 2, ...</li> </ul>	Der Landkreis ist für die Busverkehre innerhalb des Landkreises sowie für die Regionalbahnen Markgröningen – Ludwigsburg – Remseck und die Bottwartalbahn zuständig. Zur Bottwartalbahn gibt es derzeit ausschließlich Einigungen der betroffenen Kommunen, die jeweilige Trasse freizuhalten. Reaktivierungsaussichten bestehen nicht. Daher wird auf Aussagen im NVP verzichtet. Verbesserungen im übrigen Schienenverkehr sind nachrichtlich dargestellt. Das Kapitel 6.2 (Einzelziele), das dem geforderten Kapitel „Verbesserungen im Linienbusverkehr“ entspricht, ist wie vorgeschlagen gegliedert. Im NVP keine Änderungen.
149	Trotz aller Appelle zur Reduzierung des Flächenverbrauchs werden immer neue Wohnbau- und Gewerbegebiete ausgewiesen. Es muss das Ziel sein, alle diese neuen Siedlungsgebiete mit vertretbarer Haltestellen-Entfernung an den ÖPNV anzuschließen.	Die flächenhafte Erschließung des gesamten Kreisgebiets mit einem angemessenen ÖPNV-Angebot ist Ziel des Landkreises. Das Kriterium „räumliche Erreichbarkeit“ war deshalb im NVP eines der Analyse Kriterien (siehe Kapitel 4.2f). Im NVP keine Änderung.

#### 4.5. Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH (NVBW)

Nr.	Stellungnahme	Behandlung und Einbindung in den NVP-Entwurf
150	<p>Kapitel 1:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kapitel 1.2.1: Es sollte die Neufassung der VO 1370/2007 zitiert werden.</li> <li>• Kapitel 1.2.1: Die Aussage, dass die Verordnung keine Ausschreibungspflicht für den SPNV vorsehe, ist in dieser pauschalen Aussage nicht richtig. Die VO 1370/2007 sieht in Art. 5 Abs. 6 vor, dass SPNV-Leistungen dann nicht ausgeschrieben werden müssen, wenn die Laufzeit weniger als 10 Jahre beträgt. Beträgt die Laufzeit mehr als 10 Jahre ist ein wettbewerbliches Verfahren vorzusehen. Die Laufzeit ist auf 15 Jahre beschränkt und kann unter gewissen Voraussetzungen (hoher Investitionsbedarf) auf 22,5 Jahre verlängert werden.</li> <li>• Kapitel 1.2.1: der Schwellenwert wird jährlich aktualisiert und beträgt im Jahr 2008: 206.000,- Euro.</li> <li>• Kapitel 1.2.4: Aus dem ÖPNV-Gesetz geht nicht hervor, dass die Landkreise Aufgabenträger für NE-Bahnstrecken mit nur lokaler Bedeutung wären. Diese Formulierung sollte mit dem Innenministerium abgestimmt werden.</li> <li>• Kapitel 1.3.1: Das Land hat nicht sämtliche Aufgaben zur Wahrnehmung der Aufgabenträgerschaft im SPNV an die NVBW übertragen, sondern bedient sich bei der Erfüllung seiner Aufgaben deren Hilfe, v.a. im Bereich der Fahrplanarbeit. Außerdem wäre ggf. zu ergänzen, dass eine Novellierung des GVP bis zum Jahr 2010 vorge-</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Das Kapitel 1.2.1 wird überarbeitet und aktualisiert.</li> <li>• Das Innenministerium (IM) war ebenfalls in das Beteiligungsverfahren eingebunden. Da keine gegenteilige Aussage des IM vorliegt, wird im NVP keine Änderung vorgenommen.</li> <li>• Hinweise werden in Kapitel 1.3.1 ergänzt.</li> </ul>

	sehen ist.	
151	<p>Kapitel 2:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kapitel 2.2.2: Die Strohgäubahn verfügt zwar über 10 Fahrzeuge, aber nur über sechs Triebwagen (und drei Steuer- sowie einen Beiwagen)</li> <li>• Kapitel 2.2.2: Für die Tabelle sollte der Fahrplan angegeben werden, auf den Bezug genommen wird</li> <li>• Kapitel 2.2.2.1: Sollte das Fernverkehrsangebot auf der Schiene nachrichtlich nicht auch dargestellt werden? Z.Zt. ca. 35 Abfahrten täglich ab Vaihingen/Enz und zwei ab Ludwigsburg</li> <li>• Kapitel 2.2.3: Der InterRegioExpress in Vaihingen (Enz) bietet auch Verbindungen nach Pforzheim – Karlsruhe, die Linie R 5 führt über Mühlacker weiter nach Karlsruhe/Heidelberg.</li> <li>• Kapitel 2.2.3: Einem Wunsch nach einer deutlichen Verkürzung von Zugangswegen zu Haltestellen könnte evtl. auch durch Halte auf Wunsch auch zwischen definierten Haltestellen entsprochen werden. Dies wird z. B. in Brandenburg, aber auch im Stuttgarter Stadtgebiet abends praktiziert.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wird in Kapitel 2.2.2 korrigiert.</li> <li>• Fahrplanstand wird in Kapitel 2.2.2 ergänzt.</li> <li>• Die Beschreibung der Netz- und Angebotsstruktur im Bahnverkehr beinhaltet ausschließlich das ÖPNV-Angebot. Im NVP keine Änderung.</li> <li>• Wird in Kapitel 2.2.3 ergänzt.</li> <li>• Ein Bezug zu Kapitel 2.2.3 wird nicht gesehen. Im NVP keine Änderung.</li> </ul>
152	<p>Kapitel 4:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kapitel 4.1.3: Zu der Darstellung, dass Schienenhaltepunkte grundsätzlich behindertengerecht errichtet werden, merken wir an, dass das Land Zuschüsse für den Bau von Anlagen des ÖPNV (also auch für den Bau neuer SPNV-Haltepunkte) grundsätzlich nur unter der Voraussetzung gewährt, dass hierbei die Belange behinderter und mobilitätsbeeinträchtigter Menschen berücksichtigt werden und den Anforderungen der sogenannten Barrierefreiheit möglichst weitestgehend entsprochen wird. Gleichwohl soll nach dem Regelwerk der DB Station&amp;Service AG bei Unterschreitung einer bestimmten Nutzerfrequenz (1000 Ein- und Aussteiger täglich) der sofortige behindertengerechte Ausbau von neuen Haltepunkten nur bei tatsächlichem und nachzuweisendem Bedarf erfolgen; andernfalls sind die baulichen Vorkehrungen zu treffen, dass für einen späteren Bedarf die Nachrüstung ohne wesentliche Mehrkosten möglich ist. Die entsprechende Praxis der DB Station &amp; Service AG wurde (am Beispiel Oberkochen) zwischenzeitlich höchstrichterlich bestätigt. Defizite bei der barrierefreien Ausstattung von Schienenhaltepunkten könnten u. E. hier aufgeführt werden, da bei einer Realisierung ohnehin kommunale Komplementärmittel erforderlich wären. 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 oft unterbleibt.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Die Pläne zum noch ausstehenden barrierefreien Ausbau von Schienenhaltepunkten sind in Kapitel 4.1.3 dargestellt. Im NVP daher keine Änderung.</li> <li>• Die Forderung ist in Kapitel 6.1.1 dargestellt. Im NVP daher keine Änderung.</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kapitel 4.1.5: Sowohl aus Umwelt- als auch aus Kostengesichtspunkten sollte bei schwächer nachgefragten Leistungen der Einsatz von Midi- oder Kleinbussen, Großraum- oder Linientaxis usw. geprüft werden. Dies kommt nicht nur bei Anrufverkehren in Betracht.</li> <li>• Kapitel 4.2.1: Es sollte hier noch einmal darauf hingewiesen werden, dass es sich bei den Entfernungen um Radien von der nächsten Haltestelle handelt (vgl. Kap. 2.3.1). Bei ungünstiger Wegführung kann die tatsächliche fußläufige Entfernung somit wesentlich höher liegen.</li> <li>• Kapitel 4.2.1 ff: Im weiteren Verlauf fällt auf, dass nur solche Linien, die innerhalb des VVS-Tarifgebiets verkehren überhaupt geprüft und diskutiert werden. Verbundgrenzenüberschreitende Linien sollten ebenfalls Bestandteil des Nahverkehrsplans sein; evtl. vorhandene Defizite bei den Linienangeboten sollten auch dann diskutiert werden, wenn denkbare Linien die Kreis- oder Verbundgrenze überschreiten würden.</li> <li>• Kapitel 4.3.2: Ein Restspalt von nur 5 cm ist im Eisenbahnbetrieb praktisch nirgends realisiert – evtl. würde er sogar mit Lichtraumvorgaben der EBO kollidieren?</li> <li>• Kapitel 4.4.3: Das GVFG wurde zwischenzeitlich durch das Entflechtungsgesetz ersetzt; Fördertatbestände und Zuwendungsvoraussetzungen bleiben in Baden-Württemberg vorerst unverändert.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Entscheidung, welche Gefäßgröße wird, trifft das bedienende Busunternehmen im Einzelfall nach Wirtschaftlichkeitsgesichtspunkten. Im NVP keine Änderung.</li> <li>• Dies wird bei Betrachtung der zum Kapitel 4.2.1 gehörenden Anlagen 2.6 - 2.11 deutlich. Eine textliche Erwähnung erscheint daher verzichtbar.</li> <li>• Aus der der Analyse zugrunde liegenden zentralörtliche Gliederung resultiert, dass im NVP in erster Linie das ÖPNV-Angebot innerhalb des Landkreises betrachtet wird. Verbundübergreifende Angebote und ggf. Defizite bei verbundübergreifenden Verkehren werden in Kapitel 5 behandelt. Im NVP daher keine Änderung.</li> <li>• Ein möglichst geringer Restspalt zwischen Bahnsteigen und Fahrzeugen sollte angestrebt werden. Im NVP keine Änderung.</li> <li>• Wird in Kapitel 4.4.3 korrigiert.</li> </ul>
153	<p>Kapitel 5:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Anl. 2.6 - 2.11: Bei der Darstellung der Einzugsbereiche von Haltestellen sollte evtl. erwähnt werden, dass die in den Anlagen grau gekennzeichneten Gebiete z. T. auch Parks, Friedhöfe und ähnliche Bereiche ohne Wohn- und Arbeitsplätze enthalten. Auf den Karten entsteht der Eindruck, der Anteil der unterversorgten (nicht farblich hinterlegten) Bereiche sei v. a. in größeren Städten recht erheblich.</li> <li>• Kapitel 5.3.2: Gibt es Aussagen zum Zeitpunkt der Realisierung des Westausgangs des Bahnhofs Ludwigsburg?</li> <li>• Kapitel 5.3.3 (Besigheim): Die Anbindung des Bahnhofs Besigheim an die Wohngebiete der Stadt erscheint abends (Bedienungsende der Linie 560 vor 20 Uhr) und am Wochenende (samstags nur bis ca. 14 Uhr, sonntags gar kein Verkehr) verbesserungswürdig. Besigheim hat immerhin knapp 12.000 Einwohner und der Bahnhof weist auch sonntags ca. 600 Ein- und Aussteiger auf. Ggf. könnten hier ja bedarfsorientierte Bedienungsformen zum Einsatz kommen.</li> <li>• Kapitel 5.3.3 (Bönnigheim): Auch die Anbindung von Bönnigheim an den SPNV ist teilweise unbefriedigend: Die Linie 574 kommt montags bis freitags nach 14 Uhr jeweils wenige Minuten nach Abfahrt der Züge nach Stuttgart und Heilbronn, die sich in Kirchheim (Neckar) fast kreuzen, dort am Bahnhof an. Nach 21 Uhr, samstags ab</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Da im Text auf die tatsächlichen Defizitbereiche eingegangen wird, erscheinen detailliertere Erläuterungen zu den Anlagen 2.6 - 2.11 verzichtbar. Im NVP keine Änderung.</li> <li>• Ein Realisierungszeitpunkt ist (noch) nicht bekannt. Im NVP daher keine Änderung.</li> <li>• Aus der Analyse der Bedienungshäufigkeiten ergeben sich für Besigheim keine Defizite. Aus Kreissicht besteht daher kein Handlungsbedarf. Im NVP daher keine Änderung.</li> <li>• Die sich für Bönnigheim ergebenden ÖPNV-Verbesserungsmöglichkeiten sind in Kapitel 5.3.3 dargestellt. Aus Kreissicht besteht kein weitergehender Handlungsbedarf. Im NVP daher keine Änderung.</li> </ul>

<p>13 Uhr und sonntags ganztägig ist Bönningheim nur über die zeitaufwändige Fahrt nach Bietigheim mit dem SPNV verbunden. Bönningheim weist immerhin 7.300 Einwohner auf.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kapitel 5.3.3 (Gemrigheim): Die Aussagen über die zeitlichen Bedienstungsdefizite von Gemrigheim können auch aus Sicht einer wünschenswerten Anbindung an den SPNV nur unterstützt werden.</li> <li>• Kapitel 5.3.3 (Kirchheim): Nicht nur zwischen Kirchheim und Brackenheim gibt es keine kreisgrenzenüberschreitenden Verbindungen, auch andere denkbare Relationen enden vor der Grenze zum Landkreis Heilbronn bzw. zum Enzkreis (Kirchheim – Neckarwestheim – Ilsfeld, Ochsenbach – Güglingen, Häfnerhaslach- Sternenfels, Gündelbach – Maulbronn).</li> <li>• Kapitel 5.3.3 (Hessigheim, Mundelsheim, Pleidelsheim): Die Anbindung von Hessigheim, Mundelsheim und Pleidelsheim durch die Linie 459 an den SPNV in Besigheim und Marbach könnte v. a. samstags (ab Mittag nur 2-Stunden-Takt) und sonntags (2-Stunden-Takt mit einzelnen größeren Lücken) verbessert werden. Sonntags besteht in Besigheim keine akzeptable Verknüpfung mit dem SPNV. Es wäre zu prüfen, ob die Fahrlagen nicht um 30 Minuten verschoben werden sollten.</li> <li>• Kapitel 5.3.4 (Kirbachtal): Die Busanbindung des Kirbachtals an den SPNV in Sachsenheim leidet am Wochenende unter dem frühen Betriebsschluss (letzte Fahrt vor 17 Uhr); ggf. käme für eine Spätbedienung ja ein Linientaxi oder ein Ruftaxi in Frage. Die wenigen Verbindungen der Linie 532 von Sachsenheim nach Oberriexingen sind in Sachsenheim, v. a. nachmittags in Richtung Oberriexingen, schlecht mit dem SPNV verknüpft.</li> <li>• Kapitel 5.3.5 (Vaihingen/E): Die Anbindung von Hochdorf und Riet an den SPNV in Vaihingen/E mit der Linie 595 ist zu manchen Tageszeiten richtungsbezogen sehr unbefriedigend. Die Anbindung von Roßwag über die Linie 576 an den SPNV in Vaihingen (Enz) leidet unter dem recht frühen Betriebsschluss; ggf. käme für eine Spätbedienung ja ein Linientaxi oder ein Ruftaxi in Frage.</li> <li>• Kapitel 5.3.7 (Affalterbach): Falls die geplanten Maßnahmen auf der Linie 456 nach Affalterbach zum Fahrplanwechsel umgesetzt worden sind, sollte diese Passage angepasst werden.</li> <li>• Kapitel 5.3.7 (Affalterbach): Die von der Gemeinde Affalterbach gewünschte Untersuchung zur Schaffung einer Busverbindung nach Remseck wäre u. E. nicht nur vor dem Hintergrund einer Anbindung an die Stadtbahn U 14 zu prüfen (wodurch sich zumindest für Bad Cannstatt sicherlich Reisezeitvorteile ergäben); eine solche Verbindung böte auch die Möglichkeit, durch Umstieg auf die Schnellbusli-</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die zustimmende Aussage zur Bewertung des ÖPNV-Angebots in Gemrigheim wird zur Kenntnis genommen.</li> <li>• Von den betroffenen Kommunen liegen dem Landkreis keine Hinweise vor, nach denen ÖPNV-Angebotsverbesserungen gewünscht werden. Im NVP daher keine Änderung.</li> <li>• Aus der Analyse der Bedienungshäufigkeiten ergeben sich für Hessigheim, Mundelsheim und Pleidelsheim keine Defizite. Aus Kreissicht besteht daher kein Handlungsbedarf. Im NVP daher keine Änderung.</li> <li>• Aus der Analyse der Bedienungshäufigkeiten ergibt sich im genannten Zeitbereich für Sachsenheim kein Defizit. Aus Kreissicht besteht daher kein Handlungsbedarf. Im NVP daher keine Änderung.</li> <li>• Aus der Analyse der Bedienungshäufigkeiten ergibt sich für Eberdingen-Hochdorf, Vaihingen-Riet und Vaihingen-Roßwag kein Defizit. Aus Kreissicht besteht daher kein Handlungsbedarf. Im NVP daher keine Änderung.</li> <li>• Wird in Kapitel 5.3.7 aktualisiert.</li> <li>• Eine Busverbindung wird – wie in Kapitel 5.3.7 dargestellt – vom Landkreis als wirtschaftlich nicht tragfähig eingeschätzt. Im NVP daher keine Änderung.</li> </ul>
--	---

	<p>nie Ludwigsburg – Waiblingen relativ rasch an den Bahnhof Waiblingen zu gelangen.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kapitel 5.3.7 (Oberstenfeld): Die Busverbindung von Oberstenfeld nach Beilstein und der dortige Anschluss nach Heilbronn sollten im NVP Erwähnung finden. Es fällt auf, dass es keine Busverbindung von Oberstenfeld nach Kleinaspach gibt, obwohl diese Relation im Individualverkehr immerhin durch eine Landesstraße versorgt ist. Die Anbindung Oberstenfelds (immerhin knapp 8.000 Einwohner) nach Backnang wäre zu prüfen.</li> <li>• Kapitel 5.3.8: Die Darstellungen über das Gutachten und die Perspektiven der Strohgäubahn sollten aktualisiert werden.</li> <li>• Kapitel 5.3.8: Ein zusätzlicher Haltepunkt an der Strohgäubahn im nordöstlichen Hemmingen ist bei den laufenden Gutachten nicht untersucht worden; soll dieser Satz stehen bleiben?</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Von den betroffenen Kommunen liegen dem Landkreis keine Hinweise vor, nach denen ÖPNV-Angebotsverbesserungen gewünscht werden. Im NVP daher keine Änderung.</li> <li>• Der aktuellste Stand ist dargestellt. Im NVP daher keine Änderungen.</li> <li>• Die Möglichkeit der Einrichtung eines zusätzlichen Haltepunkts auf Hemminger Gemarkung soll als langfristige Option bestehen bleiben. Im NVP daher keine Änderung.</li> </ul>
154	<p>Kapitel 6</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kapitel 6.1.1 (Fahrzeugausstattung - Niederflur): Für den SPNV-Regionalverkehr ist die Forderung, ab 2010 sollten nur noch Niederflurfahrzeuge eingesetzt werden, leider unrealistisch; mit einem Einsatz der sogenannten Bn-Wagen muss mindestens bis 2016 auf den Linien nach Heilbronn/Würzburg gerechnet werden.</li> <li>• Kapitel 6.1.2 (Haltestellenausstattung Bus - Instandhaltung): Bei fehlenden oder beschädigten Fahrplanaushängen erscheint eine zulässige Reaktionszeit von zwei Wochen deutlich zu hoch. Hier muss innerhalb weniger Tage Ersatz geschaffen werden können. Zum Vergleich: DB Station &amp; Service räumt bei fehlenden oder beschädigten Fahrplanaushängen einen Nachlass auf die Stationspreise ein, wenn die Defizite nicht innerhalb einer Entstörungsfrist von einem Werktag behoben sind.</li> <li>• Kapitel 6.1.3 (Tarif und Verkauf): Hier fehlen jegliche Aussagen zu Angeboten für verbundgrenzenüberschreitende Fahrten. Das ist nicht nur für Schienenverkehre, sondern auch bei einzelnen Buslinien (z.B. im Bottwartal) von Bedeutung. Stand und Perspektiven von Übergangstarifen zu benachbarten Verbänden sollten dargestellt werden.</li> <li>• Kapitel 6.1.4 (Auftritt gegenüber dem Kunden - Innen- und Außenwerbung): Ganzreklame führt immer zur Komfortminderung für die Fahrgäste, auch bei angeblich von innen durchsichtiger Klebefolie. Unangenehm ist auch die Beklebung des Heckfensters, da dies zu einem düsteren Gesamteindruck im hinteren Fahrzeugteil führt.</li> <li>• Kapitel 6.1.5: Falsche Wortstellung in Zeile 1.</li> <li>• Kapitel 6.1.5 (Unternehmensübergreifende Zusammenarbeit - Informationspflicht beim Leistungsangebot): Um die elektronische Fahrplanauskunft zuverlässig zu halten, müssen auch geringfügige Fahrplanänderungen unbedingt dem VVS mitgeteilt werden – lt.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Auch im Busverkehr wird eine 100%ige Zielerreichung nicht möglich sein. An der perspektivischen Zielsetzung soll dennoch festgehalten werden.</li> <li>• Die Qualitätsstandards an Bushaltestellen sind in Teilen nicht vergleichbar mit denen an Schienenhaltepunkten. Eine Instandhaltungsfrist von 2 Wochen erscheint angemessen. Im NVP daher keine Änderung.</li> <li>• Der VVS strebt in Kooperationen mit benachbarten Verbänden und Kreisen erleichterte Durchtarifizierungsmöglichkeiten an. Vor dem Hintergrund des wachsenden Umfangs dieser Verkehre befürwortet der Landkreis diese Bemühungen (siehe hierzu Kapitel 4.2.5).</li> <li>• Qualitätsanforderungen bezüglich Innen- und Außenwerbung sind in Kapitel 6.1.4 dargestellt. Im NVP keine Änderung.</li> <li>• Wird in Kapitel 6.1.5 korrigiert.</li> <li>• Ist in Kapitel 6.1.5 dargestellt. Im NVP keine Änderung.</li> </ul>



	PBefG müssen Änderungen ohnehin vom Landkreis genehmigt werden.	
--	---	--

#### 4.6. Regierungspräsidium (RP) Stuttgart

Nr.	Stellungnahme	Behandlung und Einbindung in den NVP-Entwurf
155	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kapitel 1.1; S. 1, Fußnote: Die letzte Änderung des PBefG datiert vom 07.09.2007, Fundstelle: BGBl.I S.2246; evtl. auch stattdessen: "PBefG.... in der derzeit gültigen Fassung".</li> <li>• Kapitel 1.2.1; Seite 2: Da die neue EU-Verordnung inzwischen ergangen ist, wird davon ausgegangen, dass dieses Kapitel entsprechend überarbeitet wird.</li> <li>• Kapitel 1.2.2; S. 6 + 7: Evtl. ergänzen: Fundstelle Versagungsgrund in § 13 Abs. 2a PBefG</li> <li>• Kapitel 1.2.4; S. 9: Der VRS ist auch Aufgabenträger für den regionalen Nachtbusverkehr, da dieser den S-Bahn-Verkehr zu den verkehrsschwachen Zeiten am Wochenende ergänzt/ersetzt. Im Zusammenhang mit den im 1. Absatz genannten "anderen Schienenstrecken" könnte als Beispiel statt der Regionalbahn R 81 eine andere, im Kreis Ludwigsburg verlaufende Strecke genannt werden, etwa die Strohgäubahn</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wird im NVP entsprechend angepasst.</li> <li>• Kapitel wird entsprechend angepasst.</li> <li>• Da die gesetzlichen Grundlagen in Kapitel 1 nur grob skizziert werden, wird auf einen solchen Hinweis verzichtet. Im NVP keine Änderung.</li> <li>• Der Hinweis zum regionalen Nachtbusverkehr wird im NVP ergänzt.</li> <li>• Die Aufgabenträgerschaft für die Strohgäubahn liegt beim Landkreis Ludwigsburg. Im NVP daher keine Änderung.</li> </ul>
156	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kap. 2.1; S.26: Die genannte Schifffahrtlinie gehört nicht zum VVS</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aufgelistet sind alle im Landkreis Ludwigsburg verkehrenden Verkehrslinien. Auf der Schifffahrtlinie gilt der VVS-Tarif nicht. Im NVP keine Änderung.</li> </ul>
157	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kapitel 4.2.5; S. 69: Beispiel: "AboPlus"</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Beispiel wird im NVP ergänzt.</li> </ul>
158	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kapitel 5.3.9; S.116 oben: Wohl Schreibfehler: Einkaufsmöglichkeit "für" (nicht "in") S-Hausen: Die genannten Firmen sitzen in Gerlingen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wird im NVP entsprechend korrigiert.</li> </ul>
159	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kapitel 6.1.3; S.125, zu Fahrscheinverkauf im Bus: Es sind hier sicherlich Fahrscheine für gelegentliche ÖPNV-Nutzer gemeint und keine für den "Gelegenheitsverkehr" im eigentlichen Sinne.</li> <li>• Kapitel. 6.1.4; S. 127, Beschallung: Beispiel: Musikbeschallung im (regionalen) Nachtbusverkehr ist den Unternehmern sogar vorgeschrieben.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wird im NVP entsprechend korrigiert.</li> <li>• Der Hinweis steht nicht im Widerspruch zu der Aussage im NVP (Kapitel 6.1.4). Im NVP daher keine Änderung.</li> </ul>

#### 4.7. (Projektgruppe) Selbstbestimmt mobil

Nr.	Stellungnahme	Behandlung und Einbindung in den NVP-Entwurf
160	<p>4.3.2 Gestaltung der Haltestellen: Die Voraussetzungen für einen barrierefreien Ein- und Ausstieg wurden zwar in vielen Fällen geschaffen, leider jedoch scheitert die Umsetzung häufig daran, dass das Personal nicht Willens oder in der Lage ist, diese Möglichkeiten umzusetzen. Wir empfehlen eine Schulung der Mitarbeiter sowie regelmäßige Kontrollen.</p> <p>Wir begrüßen die Ausstattung der Haltestellen mit Witterungsschutz, Sitzgelegenheiten und ausreichend Platz für Rollstuhlfahrer und Kinderwagen sehr. Leider sind noch nicht alle Haltestellen mit hohem Fahrgastaufkommen in Ludwigsburg so ausgestattet. Eine nochmalige Überprüfung ist wünschenswert. Die Haltestellen des ZOB in Ludwigsburg sind nicht als Niederflurbushaltestellen ausgestattet. Der Ein- oder Ausstieg ohne fremde Hilfe ist nicht möglich.</p> <p>Der Zugang zu den Zügen der Bahn sowie der S-Bahnen des VVS ist nicht ohne fremde Hilfe möglich, da die Bahnsteighöhe erheblich unter der Höhe des Fahrzeugbodens liegt.</p> <p>Fahrstühle/Francksteg: Im Rahmen der Herstellung des Westausgangs zum Ludwigsburger Bahnhof ist daran gedacht, den Francksteg aufzugeben. Als Ausgleich sollte der Betreiber der Fahrstühle in der Bahnstehunterführung und im Bahnhofsgebäude zu ständiger Betriebsbereitschaft verpflichtet werden. Wochenlange Ausfallzeiten sind nicht tolerierbar.</p>	<p>In Kapitel 6.1.4 (Auftritt gegenüber dem Kunden) fordert der Landkreis die Verkehrsunternehmen auf, gegenüber Kunden ansprechend und attraktiv aufzutreten. Eines der geforderten Qualitätsmerkmale ist eine Ausbildung des Personals im Umgang mit mobilitätseingeschränkten Personen. Im NVP daher keine Änderung.</p> <p>Für die Ausstattung der Haltestellen ist die Stadt Ludwigsburg, für die Beschaffung von Niederflurfahrzeugen das städtische Verkehrsunternehmen zuständig. Das Busunternehmen hat vor, den Anteil der Fahrzeuge mit behindertenfreundlichen Niederflurtechnik (und elektrischen Rollstuhlrampen) kontinuierlich zu erhöhen. Im NVP keine Änderung.</p> <p>Aufgabenträger für die S-Bahn ist der Verband Region Stuttgart. Der Hinweis wird daher an den VRS sowie an die DB Station &amp; Service weitergeleitet. Im NVP keine Änderung.</p> <p>Der Hinweis wird an die Stadt Ludwigsburg sowie an die DB Station &amp; Service weitergeleitet. Im NVP keine Änderung.</p>
161	<p>5.2.2 Beförderungszeiten: Die Beförderungszeiten sollten so gestaltet sein, dass die Fahrgäste ausreichend Zeit haben, im Verkehrsmittel Platz zu nehmen. Die Busfahrer sind oft dermaßen unter Zeitdruck, dass oft angefahren wird, ohne zu warten, bis alle Fahrgäste sitzen. Dieses Thema sollte bei der Schulung der Busfahrer stets berücksichtigt werden.</p>	<p>Kapitel 6.1.4 (Auftritt gegenüber dem Kunden) beinhaltet - wie dargestellt - auch die Ausbildung des Personals im Umgang mit mobilitätseingeschränkten Personen. Darunter fällt auch, diesen Personen genügend Zeit zum Hinsitzen einzuräumen. Im NVP daher keine Änderung.</p>

162	<p>6.1.1 Fahrzeugausstattung: Beim geforderten Einsatz von Niederflurfahrzeugen werden Ausnahmen für Verstärker-, Sonder- und Ersatzfahrten sowie im Überlandverkehr zugelassen. Es sollte keine Ausnahmen geben.</p> <p>Die Anzeige der Liniennummer sollte groß und kontrastreich sein. Weiter wäre es sinnvoll, jeder Linie eine andere Farbe zuzuweisen. Diese Maßnahmen würden Sehbehinderten die Orientierung erheblich erleichtern. Gleiches gilt auch für die Anzeige des Linienweges. Haltestellen-Ankündigung: Eine akustische Bandansage wird bevorzugt.</p> <p>6.1.2 Haltestellenausstattung Bus: Die Beschilderung sollte für kleinkörperliche Menschen und Sehbehinderte lesbar sein. Dies ist durch die Verringerung der Höhe der Anschlagtafel erreichbar. Ein großer Schriftgrad ist Voraussetzung. Die Informationsvitrine sollte als Informationsträger ausreichend dimensioniert und gut beleuchtet sein.</p> <p>6.1.4 Auftritt gegenüber dem Kunden: Eine ständige Schulung und Kontrolle des Personals wäre wünschenswert.</p>	<p>Die Praxis hat gezeigt, dass – insbesondere bei Notfall- und Verstärkereinsätzen – Fahrzeugreserven aktiviert werden müssen, die (noch) nicht mit Niederflurtechnik ausgestattet sind. Dies wird sich auch mittelfristig nicht ändern lassen.</p> <p>Die in Kapitel 6.1.1 bis 6.1.4 geforderten Qualitätsmerkmale sind mit allen Bus-Aufgabenträgern im Gebiet des VVS abgestimmt und einheitlich festgeschrieben. Weitere Spezifikationen sind z. T. wünschenswert. Wo punktuell über die geforderten Qualitätsstandards hinaus gehende Verbesserungen sinnvoll sind, ist dies im Einzelfall zu klären und ggf. umzusetzen.</p> <p>Im NVP jedoch keine Änderungen.</p>
-----	--	--

#### 4.8. Landeshauptstadt Stuttgart

Nr.	Stellungnahme	Behandlung und Einbindung in den NVP-Entwurf
163	<p>Angeregt wird eine weitere Verbesserung der Linie 412 Stammheim - Kornwestheim, um damit einen verbesserten Zubringer zur Stadtbahn U 15 zu gegebener Zeit zu erreichen.</p>	<p>Sollte im Rahmen des Buskonzepts Südöstliches Kreisgebiet mit den betroffenen Kommunen und Verkehrsunternehmen besprochen werden. Im NVP keine Änderung.</p>
164	<p>Die Stadt hält ergänzende Informationen für die wartenden Busse im Bereich der S-Bahn-Haltestellen im Landkreis Ludwigsburg für die Auspendler der Stadt Stuttgart für erforderlich. Damit sollte das wichtige Thema der Anschlusssicherung, gerade im Bereich der S-Bahnen gegenüber der Bahn nochmals aufgegriffen und umgesetzt werden.</p>	<p>Die Einrichtung von Anschlussinformationssystemen an wichtigen Verknüpfungspunkten wird auch vom Landkreis für wichtig erachtet. Die Verantwortung für die Beschaffung und den Betrieb solcher Systeme liegt jedoch bei der jeweils betroffenen Kommune, die hiermit ggf. auch Dritte beauftragen kann. Der Landkreis und der VVS unterstützen solche Initiativen (siehe hierzu auch Kapitel 6.1.5). Im NVP keine Änderung.</p>

## 4.9. Verband Region Stuttgart (VRS)

Nr.	Stellungnahme	Behandlung und Einbindung in den NVP-Entwurf
165	Der Verband Region Stuttgart hält es für erforderlich, die Harmonisierung und die damit einhergehende Befristung der Laufzeiten der Linienverkehrsgenehmigungen als generelles Ziel in den NVP aufzunehmen. Vor dem Hintergrund der ab Dezember 2009 in Kraft tretenden Wettbewerbsregeln der neuen EU-Verordnung wird angeregt, schon jetzt die Herausbildung einzelner Linienbündel mit einer optimalen Losgröße zu konkretisieren.	Im NVP wird die Absicht dokumentiert, im Landkreis Ludwigsburg Linienbündel zu definieren. Damit wird zur Zeit begonnen. Die Aufnahme konkreter Angaben zu den Bündeln ist zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht möglich und hätte den NVP auf un-absehbare Zeit verzögert. Die Notwendigkeit zur Harmonisierung der Konzessionslaufzeiten innerhalb der Linienbündel ist unstrittig. Die NVP-Aussagen zur Linienbündelung und zur Harmonisierung der Laufzeiten von Linienverkehrsgenehmigungen werden in Kapitel 1.2.1 präzisiert (siehe Anlage zur Beratungsvorlage des AUT).
166	Die Ausgestaltung der Linienverkehre soll sich vorrangig an den öffentlichen Verkehrsinteressen sowie der damit einhergehenden Steigerung des Anteils der mit dem ÖV zurückgelegten Fahrten und nicht allein an den betriebswirtschaftlichen Interessen der Verkehrsunternehmen orientieren. Dabei sind die verkehrlichen Zielsetzungen des NVPs und des Regionalverkehrsplans zu beachten.	In den verschiedenen Verkehrsräumen setzt der Landkreis seit den 1990er Jahren gemeinsam mit den Städten und Gemeinden Buskonzepte um und finanzieren sie. Dabei orientieren sich die Beteiligten an den öffentlichen Verkehrsinteressen und am Ziel, den Anteil an ÖPNV-Nutzern zu erhöhen. Die meisten Buslinien im Landkreis Ludwigsburg sind bereits übersichtlich strukturiert und vertaktet. Die Gesamtbewertung für den Landkreis (in Kapitel 5) bestätigt dies ausdrücklich. Betriebswirtschaftliche Interessen der Verkehrsunternehmen werden zur Schaffung wirtschaftlicher Umläufe und zur Erzielung von Synergien beachtet.
167	Der Entwurf zum NVP beinhaltet keine Aussagen zur Umsteigehäufigkeit auf einer Relation und zum Bedienungszeitraum für eine Relation. Beide Angebotsmerkmale sind jedoch wesentlich für den Fahrgast bei der Beurteilung der Qualität und Benutzbarkeit des ÖV. Insofern sollten auch zu diesen Angebotsmerkmalen Mindeststandards in den NVP aufgenommen werden.	Der Verzicht auf die Notwendigkeit umzusteigen kann in einem Verkehrsraum mit mehreren leistungsfähigen Schienenkorridoren kein primäres Ziel sein. Die Buslinien im Landkreis wurden bewusst an die Umsteigeknoten der Regional-, S- und Stadtbahnlinien angepasst und das Umsteigen erleichtert. Mindeststandards zur Umsteigehäufigkeit sind daher wenig aussagefähig. Mindeststandards zum Bedienungszeitraum sind mittelbar aus den Zeitscheiben zur Bedienungshäufigkeit (Kapitel 4.2.3.1) zu entnehmen.
168	Es wird angeregt, im NVP aufzunehmen, alle größeren Knotenpunkte von Schiene und Bus mit gut lesbaren Abfahrtsplänen für die Bus- und Schienenverkehre auszustatten, um das Umsteigen von Bus auf Bahn und umgekehrt zu erleichtern.	In Kapitel 6.1.2 ist dargestellt, dass an jeder Haltestelle Informationsträger für die Aushanginformation gemäß VVS-Standard vorzusehen sind, die u. a. einen Aushangfahrplan für jede bestehende Linie/Liniengruppe beinhalten sollen. Für größere Knotenpunkte erstellt der VVS chronologische Abfahrtspläne im A0- bzw. A1-Format. Darüber hinaus erscheinen – insbesondere an S-Bahn-Stationen – elektronische Anschlussinformationssysteme (AIS) sinnvoll. Die Federführung bei der Beschaffung von Daten für AIS liegt bei der jeweils betroffenen Kommune. Der Landkreis und der VVS unterstützen hierbei die Kommunen (siehe hierzu auch Kapitel 6.1.5). Im NVP keine Änderung.

169	Es wird angeregt, im NVP Konzepte zu prüfen, wie der verbundübergreifende Verkehr verbessert werden kann.	Der VVS strebt in Kooperationen mit benachbarten Verbänden und Kreisen erleichterte Durchtarifizierungsmöglichkeiten an. Vor dem Hintergrund des wachsenden Umfangs dieser Verkehre befürwortet der Landkreis diese Bemühungen (siehe Kapitel 4.2.5). Der Landkreis arbeitet darüber hinaus bei der Planung von gemeinsamen ÖPNV-Angeboten mit benachbarten Verbänden bereits seit Jahren erfolgreich zusammen. Dies ist im NVP dargestellt. So berücksichtigt der NVP in Kapitel 5 neben den Landkreis- und VVS-Verkehren auch verbundübergreifende Verkehre (z. B. VVS - VPE im Verkehrsraum Vaihingen (E); VVS – HNV im Bereich Kirchheim (N) / Zabergäu / Beilstein etc.). Im NVP daher keine Änderung.
170	Es wird angeregt, im NVP Überlegungen zur Reaktivierung der Bottwartalbahn und der „Bembele-Bahn“ (Vaihingen/E-Nord – Enzweihingen) und weiterführende Überlegungen zur Strohgäubahn aufzunehmen.	Überlegungen zur Strohgäubahn sind in Kapitel 7.2 dargestellt. Zur Bottwartalbahn und zur Bahnstrecke Vaihingen/E – Nord gibt es derzeit ausschließlich Einigungen der betroffenen Kommunen, die jeweilige Trasse freizuhalten. Reaktivierungsaussichten bestehen nicht. Daher wird auf Aussagen im NVP verzichtet.

#### 4.10. Verkehrsclub Deutschland (VCD)

Nr.	Stellungnahme	Behandlung und Einbindung in den NVP-Entwurf
171	Ein Erhalt bzw. eine Steigerung des ÖV-Anteils am Gesamtverkehr kann nur gelingen, wenn neben dem Berufsverkehr auch für den Freizeitverkehr attraktive Fahrpläne angeboten werden. Die Definition der Mindestbedienungsstandards wie im vorliegenden Entwurf genügt aber gerade nicht den Anforderungen an den wachsenden Freizeitverkehr.	In der Fortschreibung des NVP werden erstmals Mindeststandards für den Wochenendverkehr definiert. Diese verstehen sich als Mindestwerte für den „Normalverkehr“ und können – insbesondere in Bereichen mit touristischen Zielen – unter Berücksichtigung der finanziellen Möglichkeiten der Kommunen und des Landkreises überschritten werden. Im NVP keine Änderung.
172	Die Ergebnisse der Verkehrsanalyse 2003 (Kapitel 3.2, Tabelle 3.1) sollten aus VCD-Sicht vertiefter dargestellt werden. Unplausibel niedrig liegt für den Mittelbereich Vaihingen die Anzahl der Fahrten im motorisierten Verkehr. Bezogen auf die Einwohner ergibt sich nur ein Wert von 1,96 Fahrten pro Einwohner und Tag, während der Wert für den gesamten Landkreis bei 2,38 liegt. Bei der Annahme eines durchschnittlichen Werts für die Fahrten pro Tag sinkt der ÖV-Anteil signifikant. Deshalb sollten die angegebenen Zahlen überprüft und erläutert bzw. korrigiert werden.	Für die nach dem ÖPNV-Gesetz vorgeschriebene Verkehrsprognose wird eine Matrix für den gesamten motorisierten Verkehr benötigt. Für den öffentlichen Verkehr wurde dabei auf Erhebungsdaten des VVS, bezüglich des Individualverkehrs aus Kosten- und Zeitgründen auf ein vorhandenes Mengengerüst aus früheren Verkehrsuntersuchungen zurückgegriffen. Prüfungen der Datenkonsistenz haben hier keine groben Auffälligkeiten erkennen zu lassen, zumal ein Wert von etwa 2 motorisierten Fahrten je Einwohner noch im Rahmen der Erwartungen – wenn auch am unteren Rand - liegt. Neuere Daten zum Aufkommen im Individualverkehr im Landkreis werden erst dann vorliegen, wenn die vom VRS für 2009 geplante Neuerstellung einer Mobilitätsdatenbasis für die Region abgeschlossen sein wird. Im NVP keine Änderung.
173	Insbesondere im Mittelbereich Vaihingen/Enz ist der niedrige ÖV-Anteil sowohl zum Mittelbereich Bietigheim/Besigheim als auch zur Kreisstadt Ludwigsburg auffällig. Hier sollten die Gründe für den niedrigen Wert nach Bietigheim und Ludwigsburg dargestellt werden. Im NVP sollten konkrete Vorschläge zur Verbesserung des ÖV-Anteils für diese Relationen aufgezeigt werden. Aus VCD-Sicht wäre u.a. zu prüfen, ob eine Nutzung der Bahnlinie Enzweihingen – Vaihingen durchgebunden bis	Hier ist zu beachten, dass sich die Auswertungen jeweils auf die gesamten Mittelbereiche beziehen. Die Verflechtungen zwischen den benachbarten Mittelbereichen Vaihingen/Enz und Bietigheim/Besigheim bzw. Ludwigsburg/Kornwestheim umfassen damit auch zahlreiche Relationen, wo der ÖPNV mangels attraktivem Angebot keine nennenswerten Verkehrsanteile auf sich ziehen kann. Gerade in den Bereichen geringerer Siedlungsdichte mit nachfragegerecht gedehnten Fahrplanknoten kann der ÖPNV im Kurzstreckenbereich wie auch bei Wegen abseits der Haupt-

	Bietigheim oder als S-Bahn bis LB/Stuttgart (damit Wegfall der Umsteigenotwendigkeit) eine deutliche Steigerung des ÖV-Anteils erreichen könnte.	achsen wahlfreie Verkehrsteilnehmer nur selten für sich gewinnen. Ausbaumaßnahmen im Schienenverkehr, die letztlich ebenfalls primär in Richtung der ohnehin schon gut bedienten Hauptachsen wirken, können dieses strukturelle Problem nicht beseitigen. Da ein solcher Ausbau aber immerhin Verkehrsverlagerungen im bedienten Korridor erwarten lässt, hat der Landkreis gegen die Prüfung dieser Vorschläge keine Einwände. Die Initiative hierzu müsste allerdings von der nutznießenden Kommune bzw. dem VRS als Aufgabeträger für die S-Bahn ausgehen. Im NVP keine Änderung.
174	Auch die Verflechtungen zwischen dem MB Bietigheim und Ludwigsburg betragen nur 11%, während zum doppelt so weit entfernten Ziel LH Stuttgart der ÖV-Anteil mehr als doppelt so hoch ist. Dies sollte ebenfalls vertieft untersucht werden und Vorschläge zur Verbesserung des ÖV-Anteils unterbreitet werden.	Generell erzielt der ÖPNV im Pendlerverkehr in Ballungsräumen umso höhere Verkehrsanteile, je länger die täglich zurückzulegenden Wegstrecken sind. Im Fall der Landeshauptstadt kommen noch Stausituationen in der Zufahrt sowie Einschränkungen im Parkplatzangebot hinzu. Insoweit sind höhere ÖV-Anteile bei den nach Stuttgart gerichteten Verkehren nicht überraschend und teilweise eben auch den IV-Restriktionen geschuldet. Zur Problematik der Konkurrenzsituation zwischen IV und ÖV in der Fläche abseits der Hauptrichtungen siehe Nr. 173. Im NVP keine Änderung.
175	Die Verkehrsanalyse 2003 sollte beim ÖV-Anteil den Schüler- bzw. Ausbildungsverkehr getrennt darstellen. Dies ist notwendig, um ein realistisches Bild über den tatsächlichen Anteil des ÖV bei der wahlfreien Bevölkerung aufzuzeigen. Gerade im Binnenverkehr der kleineren Verkehrsräume dürfte der Schüler- und Ausbildungsverkehr einen signifikanten Anteil ausmachen. Bei einem nur geringen ÖV-Anteil von Nicht-Schülern können Rückschlüsse auf unzureichende Angebote für den „normalen“ Verkehr gezogen werden.	Die im NVP definierten Mindestbedienungsstandards gelten unabhängig von den Fahrtzwecken. Wenn der Schülerverkehr, der außerhalb der verdichteten Räume in der Tat einen großen Teil der Verkehrsnachfrage ausmacht, ein besseres Angebot ermöglicht, kommt dies allen Nutzergruppen zugute. Eine gesonderte Betrachtung des Schülerverkehrs, der im Übrigen beachtlichen Schwankungen unterliegt und in jedem Schuljahr angepasst werden muss, ist bei dieser Vorgehensweise jedoch nicht notwendig. Im NVP keine Änderung.
176	Die Darstellung der Schülerzahlen in Anlage 2.3 ist wenig aussagekräftig, da neben den Schulstandorten gerade der Einzugsbereich der Schulen und somit die heutigen Fahrbeziehungen der Schüler für eine Analyse notwendig sind. Deshalb sollte die Übersicht ergänzt werden um eine Darstellung der Schülerströme im ÖV-Liniennetz.	In den Anlagen 2.1 - 2.3 sind zunächst ausschließlich Strukturdaten dargestellt, ohne auf die verkehrlichen Beziehungen einzugehen. Die ÖPNV-Verflechtungen im Schülerverkehr spielen im NVP eine ungeordnete Rolle, da diese Verkehrsströme in aller Regel bekannt sind und bedient werden. Im NVP keine Änderung.
177	Die empfohlenen Mindestwerte der Bedienung (Kapitel 4.2.2) liegen für Orte mit weniger als 8.000 Einwohnern sowie für das Wochenende deutlich unter Mindestanforderungen für attraktive Verkehre.  Als Mindestwerte sollte auf den Hauptlinien des Busverkehrs samstags bis 14 Uhr ein Stundentakt und bis 22 Uhr ein 2-Stunden-Takt, am Wochenende ein ganztägiger 2-Stunden-Takt vorgegeben werden.	Die empfohlenen Mindestwerte wurden unter den Gesichtspunkten Gleichbehandlung ähnlich strukturierter Verkehrsräume (Basis: das vorhandene Nachfragepotenzial) und Finanzierbarkeit für das ganze Gebiet des VVS einheitlich festgelegt. Die in der Stellungnahme dargestellten Forderungen sind im Landkreis Ludwigsburg weitgehend erfüllt. Im NVP keine Änderung.
178	Eine Abstimmung des NVPs mit den benachbarten Aufgabenträgern außerhalb des VVS (Landkreis Heilbronn und Enzkreis) ist aus dem Text nicht ersichtlich. So werden die Buslinien, die die Verbundgrenze in Richtung Enzkreis bzw. Landkreis Heilbronn überschreiten, nicht weiter betrachtet. Auch fehlt eine Analyse der verbundüberschreitenden Verkehre bzgl. des ÖV-Anteils. In Zusammenarbeit mit dem VPE und dem Enzkreis sollte über eine Verbesserung bzw. Neueinrichtung verbundüberschreitender Buslinien verhandelt werden.	Die Abstimmung des NVP mit den Nachbarlandkreisen erfolgte im (nun abgeschlossenen) Beteiligungsverfahren. So ist bspw. im Frühjahr 2008 ein Treffen mit VPE und Enzkreis geplant, in dem Verkehre im Raum Vaihingen (E) / Mühlacker überplant werden sollen.  Der VVS strebt in Kooperationen mit benachbarten Verbänden und Kreisen erleichterte Durchtarifizierungsmöglichkeiten an. Vor dem Hintergrund des wachsenden Umfangs dieser Verkehre befürwortet der Landkreis diese Bemühungen (siehe

	Hierzu sind auch entsprechende tarifliche Lösungen notwendig.	Kapitel 4.2.5).
179	Der Verkehrsbereich 3 (Kirchbachtal) hat keinerlei ÖV-Anbindung an die benachbarten Orte im Enzkreis (Sternenfels) bzw. Landkreis Heilbronn (Zaberfeld, Güglingen). Für touristische Verkehre sollten „grenzüberschreitene“ Angebote eingerichtet werden. Dies könnte ein „Wanderbus Stromberg-Heuchelberg“ in Zusammenarbeit mit den Verbänden KVV, VPE, HNV und VVS und dem Naturpark Stromberg-Heuchelberg sowie den Touristik-Organisationen sein – dazu wären auch attraktive Tarife für den verbundüberschreitenden Verkehr – z.B. die Anerkennung der RegioX-24-Stundenkarte von KVV/VPE/VGC/VGF notwendig.	Bei der Einrichtung touristisch nutzbarer verbundübergreifender ÖPNV-Angebote sollte die Initiative von den betroffenen Kommunen ausgehen. Da weder von kommunaler Seite noch vom Enzkreis ein Bedarf bekannt ist und angemeldet wurde, erscheint die Schaffung eines verbundübergreifenden Angebots in diesem Bereich nicht notwendig. Ggf. kann dieses Thema mit dem Enzkreis erörtert werden. Im NVP keine Änderung.
180	Die Buslinie 7827 von Heilbronn führt über Tripsdrill nach Bönnigheim. Zur Vermeidung von Umsteigvorgängen sollte die Linie bis zum Bahnhof Kirchheim/N durchgebunden werden und dort mit dem SPNV verknüpft werden.	Die Anregung (Verknüpfung mit der L. 574) wird aufgegriffen und als Prüfauftrag in den NVP (Kapitel 5.3.3 und Kapitel 6.2) aufgenommen.
181	Zwischen Kirchheim/N und Beilstein gibt es (abgesehen von einer Fahrt der Linie 651 Kirchheim – Neckarwestheim) keinerlei ÖPNV-Verbindungen in den Landkreis Heilbronn. Hier wäre in Zusammenarbeit mit dem Landkreis Heilbronn und dem HNV ebenfalls wie im westlichen Kreisgebiet auszuloten, welche verbundüberschreitenden Linien sinnvoll wären.	Die Prüfung der Sinnhaftigkeit einer solchen Verbindung ist in Kapitel 5.3.3 (Kirchheim) dargestellt. Im NVP keine Änderung.
182	Zur Verbesserung des verbundüberschreitenden Verkehrs im „kleinen Grenzverkehr“ sollten tarifliche Überlappungsbereiche eingeführt werden dergestalt, dass einerseits mit dem HNV- oder VPE-Tarif einige Kilometer soweit verkehrlich sinnvoll in den VVS-Bereich gefahren werden kann und das auch umgekehrt bis zu verkehrlichen Brechpunkten der VVS-Tarif bis in den VPE- bzw. HNV-Bereich ausgedehnt wird. Damit lassen sich viele Probleme, die derzeit Fahrgäste im verbundüberschreitenden Verkehr haben, vermeiden oder vermindern.	Der VVS strebt in Kooperationen mit benachbarten Verbänden und Kreisen erleichterte Durchtarifizierungsmöglichkeiten an. Vor dem Hintergrund des wachsenden Umfangs dieser Verkehre befürwortet der Landkreis diese Bemühungen (siehe Kapitel 4.2.5).
183	Die Stellungnahme des VRS hinsichtlich der Linienbündelung sowie hinsichtlich der Umsteigehäufigkeit bzw. Bedienungszeitraum wird vom VCD unterstützt.	Im NVP wird die Absicht dokumentiert, im Landkreis Ludwigsburg Linienbündel zu definieren. Damit wird zur Zeit begonnen. Die Aufnahme konkreter Angaben zu den Bündeln ist zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht möglich und hätte den NVP auf unabsehbare Zeit verzögert. Die Notwendigkeit zur Harmonisierung der Konzessionslaufzeiten innerhalb der Linienbündel ist unstrittig. Die NVP-Aussagen zur Linienbündelung und zur Harmonisierung der Laufzeiten von Linienverkehrsgenehmigungen werden in Kapitel 1.2.1 präzisiert.
184	Stadtgebiet Ludwigsburg (Buslinie 425 in Oßweil): Beim derzeit in den Ferien gefahrenen 20-Minuten-Takt ist die Auslastung der Busse in den Stoßzeiten mittags und nachmittags z. T. sehr hoch, so dass hier überlegt werden sollte, ob zumindest teilweise auch in den Ferien ein 10-Minuten-Takt in den Stoßzeiten eingerichtet werden kann. Die Ausweitung der Linie 425 nach Nordosten in den Randbereich von Oßweil wird im NVP-Entwurf aus wirtschaftlichen Gründen abgelehnt. Gerade dieser schwächer versorgte Bereich ist für mobilitätsein-geschränkte Men-	Der Vorschlag bezieht sich auf einen Verkehr innerhalb der Stadt Ludwigsburg. Stadtverkehre werden im NVP nur nachrichtlich dargestellt. Im NVP ggf. konzeptionelle Überlegungen sind lediglich als Empfehlungen zu verstehen, die von der Stadt als Aufgabenträger aufgegriffen werden können. Bei ggf. auftretenden Auslastungsproblemen im Stadtverkehr empfiehlt sich der Einsatz von Verstärkerbussen. Im NVP keine Änderung.

	schen damit nur schwer mit dem ÖPNV zu erreichen. Hier sollte – im Zusammenhang mit dem neu aufzusiedelnden Gebiet des Hartenecker Feldes und der damit verbundenen teilweisen Umplanung der L. 431 – geprüft werden, ob auch die Linienführung des 425 hinsichtlich einer besseren Versorgung des Siedlungsrandes entsprechend verbessert werden könnte.	
185	Der Übergang der Linie R31 aus dem Rems-Murr-Kreis auf die S4 in Marbach ist nach wie vor mangelhaft. Es werden zwar tagsüber in Richtung Backnang akzeptable Anschlüsse angeboten. Allerdings gilt dies nicht für die Gegenrichtung, Es sollte überprüft werden, ob hier eine Veränderung des Fahrplans zugunsten sinnvoll erreichbarer Anschlüsse möglich ist. In den Abendstunden ab 19.00 Uhr wird keine Verbindung angeboten. Der ÖPNV-Nutzer ist dann gezwungen, über Stuttgart Hauptbahnhof zu fahren, was weder aufgrund der erheblich längeren Reisezeit noch aufgrund der höheren Kosten befriedigend ist.	Anregung wird an den Verband Region Stuttgart als für die R31 zuständigen Aufgabenträger weitergeleitet.  Im NVP keine Änderung.
186	Klimaanlagen verschwenden unnötig Energie und Ressourcen. Der Einsatz von Klimaanlagen führt dazu, dass sich Fahrgäste bei hochsommerlichen Temperaturen in Bus oder Bahn einen Pullover überziehen müssen. Bei Aussteigen bekommen dieselben Leute einen Hitze-Kollaps. Prinzipiell reicht schon der Fahrtwind (Klappfenster/ Dachlücken) oder auch ein Gebläse (im stehenden Fahrzeug z.B. im Stau). Es wäre sinnvoll, diese Energie sparenden und altbewährten "Klimaanlagen" zu verwenden. Immerhin steigt beim Zuschalten einer Klimaanlage der Energieverbrauch eines Buses um bis 100%.	Die Formulierung in Kapitel 6.1.1 (Merkmal „Klimaanlage“) wird beibehalten: Bei der Neubeschaffung von Fahrzeugen wird eine Ausstattung mit Klimaanlagen empfohlen. Klimaanlagen als Qualitätsstandard erhöhen den Komfort für die Kunden (insbesondere in den Sommermonaten) und die Wettbewerbsfähigkeit des ÖPNV gegenüber dem Individualverkehr. An der perspektivischen Zielsetzung (ausschließlicher Einsatz von Bussen mit Klimaanlagen ab dem Jahr 2015) wird daher festgehalten.
187	Energieeffizienz: Nicht alle Anzeigen müssen mit Leuchteinrichtungen ausgestattet werden, so wie es leider zunehmend auch da geschieht, wo diese Anzeigen schon ohnehin von Kunstlicht angestrahlt werden.	Der Energiebedarf für die Beleuchtung von Anzeigen wird als geringfügig und als wenig umweltrelevant eingestuft. Im NVP daher keine Änderung.
188	Mobilfunk-Mikrowellen-Sensibilität: Mikrowellen im Übermaß sind ungesund. Daher sollten sich Planer nicht nur hinter den Stellungnahmen der Mobilfunkbefürworter verstecken und dies auch in ihr Programm mit aufnehmen.	Eine Aussage zu einem Mobilfunk-Verbot in Fahrzeugen ist nicht vorgesehen. Im NVP daher keine Änderung.