

Nr.	Stelle	Inhalt der Stellungnahmen	Kategorie	Kommentar Verwaltung
-----	--------	---------------------------	-----------	----------------------

Einteilung Kategorien



Zustimmung zum Nahverkehrsplan, allgemeine Anmerkung oder Anregung bereits im Nahverkehrsplan enthalten



allgemeine Anmerkung



Anregung nicht Gegenstand des Nahverkehrsplans, wird an die entsprechende Stelle weitergereicht bzw. gesondert behandelt



redaktionelle Anregung wird im Nahverkehrsplan übernommen



Inhaltliche Anregung wird im Nahverkehrsplan übernommen



Inhaltliche Anregung geht über den Charakter des Nahverkehrsplans hinaus, Aufnahme nicht möglich. Anregung ist ggf. gesondert zu behandeln

1	Althengstett	Gemeinderat nimmt Entwurf zum NVP zustimmend zur Kenntnis.		
2	Althengstett	Alle drei Teilorte müssen auch in Zukunft entsprechend bedient werden, dass die Anbindung an die S-Bahn wohnortnah über den ÖPNV möglich ist.		
3	Althengstett	Zum nächstgelegenen und meistbesuchten Gymnasium Calw (Maria von Linden) benötigt eine direkte und schnelle Verbindung. Hierfür ist die Abstimmung mit den umliegenden Gemeinden und der Stadt Calw erforderlich.		Einmaliger Umstieg auf die / von der H.-H.-Bahn aus Landkreissicht akzeptabel
4	Althengstett	Einheitliche Fahrkarten mit dem Stuttgarter und Böblinger Raum sowie anderen Verkehrsräumen ist anzustreben.		Defizit im NVP gewürdigt (S. 41); Bei Maßnahmen wird ein zusätzlicher Passus eingefügt (VVS-Tarif; Landestarif)
1	Bad Herrenalb	Seite 28, Ziele für den Schienenverkehr: Weder Ziele noch Bedienung der Albaltalstrecke		
2	Bad Herrenalb	Seite 31 und 32, Achsen erläutern: "Bad Herrenalb - Dobel - Bad Wildbad 716, 719" 716 nur bis Dobel, deshalb nur 719 erwähnen (Verwechslung mit Leistungsachse 2?)		
3	Bad Herrenalb	"Bad Herrenalb - Dobel (- Neuenbürg - Pforheim) 716" Hier fehlt noch die 719		
4	Bad Herrenalb	Seite 38: Es fehlen Wartezeitregelungen für den Verspätungsfall zur Gewährleistung der Zuverlässigkeit.		Das muss individuell festgelegt werden, keine generelle Festlegung im NVP
5	Bad Herrenalb	Seite 41, Verbundtarif: "24-Stunden-Karte RegioX-Ticket KVV" ist eine Tageskarte und bis 6.00 Uhr des Folgetages gültig!		
6	Bad Herrenalb	Seite 47, Raum Nordwest: 719 Südwestbus: Bad Wildbad - Höfen - Dobel - Bad Herrenalb fährt die BVN Busverkehr Nordschwarzwald GmbH		
7	Bad Herrenalb	Linie 113 und 116 BVN gehören nicht zum KVV-Linienbündel "Mittelbereich Ettlingen"		
8	Bad Herrenalb	Seite 53, 6.2.1: Linie 113 Moosbronn ist ein Stadtteil von Gaggenau nicht von Bad Herrenalb		

Nr.	Stelle	Inhalt der Stellungnahmen	Kategorie	Kommentar Verwaltung
9	Bad Herrenalb	Seite 54: Linie 244 Südwestbus, Stundentakt gibt es nur an Samstagen und Sonntagen. Von Montag bis Freitag bestehen starke Bedienungsdefizite am Vormittag.		Der Stundentakt Mo-Fr besteht ab Loffenau, für Bad Herernalb Bedienungs-lücke
10	Bad Herrenalb	Das Rufauto-System wurde noch nicht im nordwestlichen Bereich (Bad Herrenalb und Dobel) installiert. Die Stadt Bad Herrenalb strebt diese ergänzende Lösung mit der Gemeinde Dobel an.		Antrag wird derzeit geprüft
11	Bad Herrenalb	Seite 72, 6.2.4: Samstag: Da Bad Herrenalb ein touristisch bedeutender Standort ist, genügt ein reines Schulverkehrsnetz diesen Anforderungen nicht.		Ergänzt durch flächendeckenden Stundentakt!
12	Bad Herrenalb	Seite 81: Die stärksten Verkehrsströme bestehen lt. NVP von Schömberg in Ri. Pforzheim und von Bad Herrenalb in Ri Ettlingen und Karlsruhe. Daher sind Linie 113 und Linie 116, sowie Linie 716 und Linie 719 keine Schulbusverkehre, sondern wichtige Stadtbahnzubringer.		Linien 716 und 719 sind Basisachsen; Linien 113 und 116 derzeit von Stadt und Kreis bezuschusst
1	Bad Teinach-Zavelstein	Leistungsachse 2 zwischen Teinach und Neuweiler vorgesehen, da der Stadtteil Bad Teinach Gemeindehauptort sei. Gemeindehauptort sind aber die Stadtteile Zavelstein und Sommenhardt, in denen mehr als die Hälfte der Einwohner der Gesamtstadt leben. Leistungsachse 2 sollte über Sommenhardt und Zavelstein führen und über den Bahnhof Teinach mit Calw verbinden.Basisachse wäre angemessen.		
2	Bad Teinach-Zavelstein	Bisheriges Schulnetz, das Fahrten über Röttenbach, Würzbacher Kreuz nach Calw und über die Station Teinach nach Calw ermöglicht, sollte beibehalten werden, da GMS Neubulach auch von Schülern aus Bad Teinach-Zavelstein besucht werden und zusätzlich die Fahrzeit von Grundschulern nicht länger als 0,5 h dauern sollte.		Ist in "Schulnetz" hinterlegt; Details werden außerhalb des Nahverkehrsplans geregelt
3	Bad Teinach-Zavelstein	Weitgehende Vertaktung von Bus und Schiene (Hermann-Hesse-Bahn) erreichen.		
4	Bad Teinach-Zavelstein	Weitgehende Vertaktung von Schiene (Nagoldtalbahn) und Schiene (Hermann-Hesse-Bahn) erreichen.		
5	Bad Teinach-Zavelstein	Einbindung in das Tarifsystem des VVS.		Eine kreisüberschreitende Tariflösung wird angestrebt. Ob es der VVS Tarif wird kann nicht sicher angenommen werden.
6	Bad Teinach-Zavelstein	Bürgermobil der Stadt Bad Teinach-Zavelstein darf nicht zu Nachteilen für die Kommune führen.		Bürgermobile ersetzen nicht flächendeckenden Bedarfsverkehr
1	Bad Wildbad	Bisherige Basisachse Bad Wildbad - Oberreichenbach in Leistungsachse Kategorie 2 umwandeln; fester Stundentakt nach Oberreichenbach		wurde in AG Mobilitätskonzept diskutiert und so übernommen
2	Bad Wildbad	Fester Stundentakt nach Enzklösterle		ist in Leistungsnetz Kat. 2 vorgesehen
3	Bad Wildbad	Campingplatz (Kleinenzhof) ans Bedarfsnetz anbinden		in flächendeckender Bedienung abgedeckt
4	Bad Wildbad	Bedarfssystem als Folge des Centrobusses/Citybusses wird begrüßt		
5	Bad Wildbad	4-Fahrten- bzw. 7-Fahrtenregelung entspricht dem aktuellen Stand und ist ausreichend		

Nr.	Stelle	Inhalt der Stellungnahmen	Kategorie	Kommentar Verwaltung
6	Bad Wildbad	An das ÖPNV-Netz angeschlossen sind die Teilorte Nonnenmiss (Ri Freudenstadt) und Calmbach (Ri Calw). Sprollenhaus, Aichelberg, Hünenberg sowie Meistern sind nicht angeschlossen	!	Aichelberg, Hünenberg sowie Meistern werden durch Linie 420 bedient, Sprollenhaus durch Linie 7780; zukünftig Ergänzung durch flächendeckenden Stundentakt als Bedarfsverkehr
7	Bad Wildbad	Seite 53/54: Linie 201 BVN Citybus Bad Wildbad fehlt		
8	Bad Wildbad	Begriffliche Schärfe bzw. Abgrenzung Basisachse(n) und Basisnetz/Leistungsachse(n) wünschenswert		
1	Calw	Mit der Regelung zum Schulbusverkehr einverstanden, wenn der parallel verkehrende, geplante Stundenrhythmus zu den Schulzeiten der 1., 2., 5., 6., 7., 8. und 10. Stunde im 45 Minuten-Takt gefahren wird.	➔	Von Stundenrhythmus kann wegen übergeordneter Anschlüsse (Bahn; S-Bahn-Zubringer) nicht generell abgewichen werden. Zwischen den Richtwerten für Wartezeiten der Schüler und dem Takt ist abzuwägen (vgl. Kapitel 4.3.4 des NVP)
2	Calw	Über einen 45 Minuten-Takt kann eine zeitlich sehr gut abgestimmte Anbindung zu einem bisher auch schon intensiv genutzten zweiten Schulzentrum zu geringen oder keinen Mehrkosten angeboten werden. Schüler bzw. Kommunen zu zwingen, sich an ein Schulzentrum zu binden, wo bisher zwei Schulzentren stark genutzt werden, stellt die Sinnhaftigkeit des Nahverkehrswegeplans in Frage. Dies lässt sich vermeiden, indem die zweite Verbindung neben dem Schulbusverkehr zu den Stoßzeiten der Schulen auf einen 45 Minuten Rhythmus getaktet wird.	✓	Anbindung zweites Schulzentrum weiter gewährleistet
3	Calw	Die Gemeinden Althengstett, Gechingen und Ostelsheim sind wie bisher mit einer direkten Busanbindung an das MvLG in Stammheim zu versehen. Eine Busverbindung zur Hesse-Bahn, dann die Zugfahrt und dann erneut ein Umstieg in den Bus ist weder von der Kapazität des Zugmaterials noch von der Anbindung vorstellbar.	➔	Einmaliger Umstieg auf die / von der H.-H.-Bahn aus Landkreissicht akzeptabel
4	Calw	Es wird um eine rechtzeitige Zusendung der künftigen Fahrpläne gebeten. Damit kann der Gemeinderat, wie von Herrn Krewer versprochen, in Ruhe vor der Ausschreibung die Veränderungen betrachten, können die Schulen eingebunden werden und über eine Rückmeldung können letzte Korrekturen eingearbeitet werden.	➔	Kommunen werden bei der Erstellung der Vergabeunterlagen beteiligt
5	Calw	Es wird dem Grundgedanken des Nahverkehrswegeplans widersprochen, durch die Bereitstellung von Angeboten zu versuchen, eine Nachfrage zu generieren.	!	
6	Calw	Dem Gemeinderat ist es wichtig, dass die Fortschreibung des Nahverkehrswegeplans zu keiner zusätzlichen finanziellen Belastung der Kommunen führen darf, weder direkt noch indirekt (Erhöhung Kreisumlage).	✗	Landkreis finanziert Leistungen entsprechend der Rahmenvorgaben

Nr.	Stelle	Inhalt der Stellungnahmen	Kategorie	Kommentar Verwaltung
7	Calw	Es wird kein Bedarf gesehen, das aktuelle gut funktionierende System völlig über Bord zu werfen und ein völlig neues Konzept zu erarbeiten. Es gibt nur selten begründete Kritik am ÖPNV in der Öffentlichkeit. Daher sollte die jetzige Basis Ausgangslage für eine moderate Anpassung sein. Neuigkeiten könnten das sehr gute Niveau der Akzeptanz und Kosten des Bestehenden Verkehrssystems kaum übertreffen.	!	
1	Dobel	Auf Linie 719 an Werktagen den 2-stündigen Linienbustakt in beide Richtungen beibehalten, unterstützt von einem stündlichen Takt an Nachmittagen zwischen 16 Uhr und 19 Uhr.	✓	das momentane Niveau entspricht dem NVP
2	Dobel	Gegenwärtiger 2-Studentakt auch an Samstagen sowie Sonn- und Feiertagen bitte beibehalten wg Kurort und Tourismus	✓	das momentane Niveau entspricht dem NVP
3	Dobel	Optimierung Übergangszeiten an der Hst "Neuenbürg/Eyachbrück" auf die S6 insbesondere in den Morgenstunden in Ri Pforzheim sowie nachmittags/abends aus Ri Pforzheim kommend	➔	
1	Ebhausen	Den dargestellten Vorgaben und Prioritäten im NVP wird zugestimmt.	✓	
2	Ebhausen	Durch Einrichtung von Bedarfsverkehren (modifiziertes Centrosystem) und Ausschreibung der Leistung können die Ziele des NVP zu vertretbaren Kosten erreicht werden. Deshalb an den Haltestellen der Verknüpfungspunkte entsprechende Park- und Umsteigeeinrichtungen schaffen. Dazu gehören u.a. auch Ladesäulen für die e-Mobilität oder P&R-Anlagen oder Hinweissysteme auf die Linien (Abfahrt/Ankunft)	✓	
3	Ebhausen	Verbindungen zu den Ortsteilen Rotfelden und Wenden sind unzureichend. Soweit keine Direktverbindungen möglich, sollten attraktive Umsteigefrequenzen und Zeitrahmen eingehalten sein.	✓	Lösung durch Bedarfsverkehr
4	Ebhausen	Ein attraktiver Anschluss von Rotfelden an die S-Bahn wird angeregt.	✓	in Nagold Übergang Bedarfssystem -> Achse
5	Ebhausen	Verbindungen von Ebhausen nach Nagold und Altensteig sind attraktiv und gut getaktet.	✓	
6	Ebhausen	Eine zusätzliche Bedarfshaltestelle für den Schnellbus in Ebhausen wäre erfreulich.	➔	
7	Ebhausen	Ebhausen, als einziger Standort einer GMS im Landkreis, sollte im Schülerverkehr Beachtung finden bzw. angepasst werden.	➔	
8	Ebhausen	Anregung, dass Schulbusse grundsätzlich auch als Linienbusse eingesetzt und genutzt werden können.	➔	
1	Egenhausen	Ein über dem Mindeststandard liegender, flächendeckender stündlicher ÖPNV in Ri Altensteig, Linie 445 Spielberg-Egenhausen-Altensteig, wird grundsätzlich positiv angesehen.	✓	
2	Egenhausen	Der Reduzierung von Fahrten auf Linie 450 Altensteig-Egenhausen-Haiterbach stimmt die Gemeinde unter der Voraussetzung zu, dass die geplante Angebotserweiterung mittels Bedarfsverkehr die vorhandene Nachfrage, außerhalb der festen Fahrten, uneingeschränkt durch den Bedarfsverkehr erfüllt wird.	✓	

Nr.	Stelle	Inhalt der Stellungnahmen	Kategorie	Kommentar Verwaltung
3	Egenhausen	Einen flächendeckenden stündlichen ÖPNV auch auf den benachbarten Landkreis Freudenstadt ausweiten, um den (Schul-)Standort Pfalzgrafenweiler entsprechend erreichen zu können.	➔	Festlegung durch Lkr FDS erforderlich; Studentakt ist nicht primär auf Schulen ausgerichtet. Ergänzende Schulverkehrsnetzlinie sinnvoller
4	Egenhausen	Abstimmungsgespräche mit dem Landkreis Freudenstadt wg flächendeckenden stündlichen ÖPNV nach Pfalzgrafenweiler führen und zu gegebener Zeit über die Abstimmungsgespräche informiert werden. Gemeinde Egenhausen bietet Beteiligung an diesen Gesprächen an.	➔	
1	Enzklösterle	NVP entspricht grundsätzlich den Bedürfnissen der Gemeinde.	✓	
2	Enzklösterle	Der Bedarfsverkehr auf den Kaltenbronn am Wochenende ist ein Erfolg und soll auf die Werktage ausgebaut werden. Aus touristischer Sicht ist dies die wichtigste Strecke. Außerdem wird das Infozentrum auf dem Kaltenbronn auch von der Gemeinde getragen und sollte schon aus diesem Grunde mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu erreichen sein.	✓	Über Bedarfsverkehr abgedeckt
3	Enzklösterle	Die Strecke Enzklösterle - Simmersfeld - Altensteig sollte ausgebaut werden, da das Gewerbegebiet Interkom kaum mit dem ÖPNV erreicht werden kann. Auch die attraktiven Schulumöglichkeiten in Altensteig können nicht genutzt werden, außer die Schüler werden von den Eltern gefahren.	✗	In AG Mobilitätskonzept abgelehnt
4	Enzklösterle	Wünschenswert wäre die Verbindung ab Altensteig mit dem Schnellbus Richtung Herrenberg und damit die direkte Anbindung von Enzklösterle an den Stuttgarter Raum.	✗	Mit Bedarfsverkehr möglich.
5	Enzklösterle	Aus touristischer Sicht wäre auf der Strecke Enzklösterle - Simmersfeld eine Bedarfshaltestelle an der "Absetze" sinnvoll.	➔	
6	Enzklösterle	Eine Optimierung der Busstrecke zur Schienenstrecke in Bad Wildbad ist nötig. Bisher fehlen mitunter nur wenige Minuten bis zum Erreichen der Bahn von der Bushaltestelle aus. Dies ist vor allem für die Schüler und Berufsschüler wichtig, die von der Gemeinde aus nach Calmbach fahren müssen oder weiter nach Pforzheim oder Karlsruhe.	➔	lt. NVP Umsteigestelle mit herzustellenden Anschlüssen; auch in Richtung Calw
7	Enzklösterle	Die Einrichtung eines abendlichen Bedarfsverkehrs zwischen Bad Wildbad und Enzklösterle ist wünschenswert.	✓	
8	Enzklösterle	Bei allen Details zum NVP ist aber vor allem die Bezahlbarkeit für den Nutzer von größter Wichtigkeit.	!	
1	Gechingen	Der politische Wille kommt im NVP zum Ausdruck.	!	
2	Gechingen	Die neu hinzukommenden Linien über Althengstett sind zu begrüßen und verbessern die Erreichbarkeit der Gemeinden innerhalb des Gemeindeverbands. Das Entfallen der Linie 663 wird dadurch kompensiert.	✓	

Nr.	Stelle	Inhalt der Stellungnahmen	Kategorie	Kommentar Verwaltung
3	Gechingen	Insbesondere im Hinblick auf die Pendlerströme Berufstätiger und Schüler in Richtung Böblingen und Calw sollten die Fahrten weiterhin zu den HVZ mindestens halbstündlich verkehren. > Die Fahrzeiten sollten auf Unterrichtszeiten und S-Bahn-Anschlüsse abgestimmt werden > Die Finanzierung soll erläutert werden	✗	Im Leistungsnetz 2 besteht das Ziel des Stundentakts. Verdichtungen ohne finanzielle Belastung der Gemeinde nur eigenwirtschaftlich.
4	Gechingen	Die Fahrten der Linie 763 enden häufig in Dachtel. Eine durchgehende Weiterführung bis Calw wäre notwendig. Die Anzahl der Fahrten soll mindestens in ihrer bisherigen Form beibehalten werden. > Die Fahrzeit soll spätere Verbindungen vorsehen (z.B. Nachtbus für Jugendliche)	➔	Wird im Rahmen der Vergabe geregelt
5	Gechingen	Der Anschluss an benachbarte Verkehrsverbünde, insbesondere in den Böblinger Raum, ist zu verbessern und fahrgastfreundlicher zu gestalten, insbesondere hinsichtlich Fahrzeiten, Preisgestaltung und Ticketkauf (vergl. Anlage 2)	✎	Defizit im NVP gewürdigt (S. 41); Bei Maßnahmen wird ein zusätzlicher Passus eingefügt (VVS-Tarif; Landestarif)
6	Gechingen	Die Verbindung zu Schulstandorten, v.a. Althengstett und Calw-Stammheim, soll für die Schüler zu den Hauptunterrichtszeiten problemlos möglich sein. Zu gegebener Zeit erfolgt hier eine weitere Abstimmung zw. Landratsamt, Schulleitung und Gemeinde.	➔	
1	Haiterbach	Die dargestellten Mindestanforderungen an den ÖPNV im NVP im Landkreis Calw werden vom Gemeinderat begrüßt.	✓	
2	Haiterbach	Bildung eines Ringsystems Nagold - Altensteig - Haiterbach - Nagold	✗	ist im Schülerverkehr gegeben
3	Haiterbach	Einbindung des Schnellbusses an Haiterbach	➔	Durchbindungen werden außerhalb des NVP geprüft
4	Haiterbach	Verbesserte Anbindung an den Landkreis Freudenstadt	✓	Kreisüberschreitender Verkehr ist im Bedarfsverkehr nicht ausgeschlossen
1	Nagold	Der NVP soll die Grundlage für die Entwicklung des ÖPNV im Landkreis sein und ist regelmäßig fortzuschreiben.	!	
2	Nagold	Es sind erhebliche Unterschiede in der Konzeption festzustellen, insbesondere im Hinblick auf die Begrifflichkeiten und Bedienungsstandards (vgl. Anlage 3).	!	
3	Nagold	Im Entwurf gibt es nur zwei Kategorien wohingegen im alten NVP es noch drei Kategorien gibt.	!	
4	Nagold	Im NVP 2008 gibt es die Kategorie Flächenbedienung, die im aktuellen Entwurf fehlt.		Kategorie "Flächendeckende Versorgung" enthalten (flächendeckender Stundentakt)
5	Nagold	Viele Linien sind "nur" noch als Schulverkehrslinien eingeordnet. Darunter auch die Linien, die die südlichen Nagolder Stadtteile mit der Kernstadt verbinden und damit die ÖPNV-Verbindung für 4.000 Einwohner (ohne Iselshausen) sind. Hierfür ist aus Sicht der Stadt Nagold ein Grundangebot mit Busverkehren unerlässlich, gleiches gilt für die Stadtverkehrslinien und die Bedienung der nördlichen Stadtteile.	✗	Aus Sicht des Landkreises nicht erforderlich Wurde von AG Mobilitätskonzept abgelehnt

Nr.	Stelle	Inhalt der Stellungnahmen	Kategorie	Kommentar Verwaltung
6	Nagold	Bedienungsstandards werden im Entwurf stark ausgeweitet. Der fehlende Anhang 1 ist zu ergänzen und in Karte 5-1 sollten diese Orte ab 50 EW mit der jeweiligen Bevölkerungszahl dargestellt werden.		Anhang wird ergänzt; Darstellung erfolgt entsprechend verfügbarer Datenlage
7	Nagold	Der Entwurf des Nahverkehrsplanes enthält keine Abschätzung des für seine Umsetzung erforderlichen Aufwand für Bus- und Bedarfsverkehre und keinen Finanzierungsvorschlag. In einer Präsentation wurde eine Zahl von 580.000 Buskilometern und 200.000 km für flexible Bedienungsformen genannt (Anlage 2).	!	Wurde für die Entscheidungsfindung ermittelt, müssen im NVP aber nicht zwingend dargestellt werden
8	Nagold	Oberste Priorität im NVP (8.1) hat die Anbindung der Gemeindehauptorte an ein festes Netz (mind. Kat 2) und damit eine politische Definition, die nicht mit der Bevölkerung und damit der Nachfrage korreliert. Von der Nachfrageseite und Erschließungswirkung her ist nicht nachvollziehbar, dass die Buslinien von Nagold in den Süden, die die südlichen Stadtteile mit Horb, untereinander und mit Nagold verbinden als Schulverkehrslinien kategorisiert werden, die Verbindung z.B. Simmersfeld - Altensteig als Leistungsachse 2. Die vier südlichen Teilorte Nagolds (ohne Iselshausen) haben 4.000 EW und damit doppelt so viele wie die Gemeinde Simmersfeld. Sie werden nicht durch die Nagoldtalbahn (Bf Hochdorf auf Eutinger Markung) angebunden.	✗	Festlegungen orientieren sich nicht nur an Nachfrage- sondern auch raumordnerischen Kriterien. Forderung wurde in AG Mobilitätskonzept abgelehnt
9	Nagold	Beim Schienenverkehr fehlt das Ziel, die Haltepunkte Emmingen und Gündringen/Schietingen zu realisieren, für die eine positive volkswirtschaftliche Bewertung vorliegt.		wird gewürdigt, derzeit aber keine politischen Beschlüsse
10	Nagold	Wieso die Ergebnisse der Verkehrszählung und -befragung aus Datenschutzgründen nicht veröffentlicht werden können, bedarf einer näheren Erläuterung.	!	Unterlagen wurden mit Hilfe der Unternehmen ermittelt, daher Recht an Daten auch bei Unternehmen.
11	Nagold	Linie 7418 ist in den NVP aufzunehmen.		
12	Nagold	Die Linien 7400 und 7405 sollten gemeinsam als Basislinie aufgenommen werden, ebenso die Stadtverkehrslinien 501, 503, 504 und 540 (vgl. Entwurf NVP 6.2 S.53 ff).	✗	wurde von AG Mobilitätskonzept abgelehnt
13	Nagold	Auf den Linien des Stadtverkehrs, der Linie 540 (Mindersbach, Pfrondorf), Linie 7405 (Steinachtal - Horb) und Linie 7400 (Gäu - Horb) ist ein mindestens dem derzeitigen Fahrtenangebot entsprechendes Angebot zu gewährleisten.	✗	wurde von AG Mobilitätskonzept abgelehnt
14	Nagold	Bei nichtgebundenen Ganztageesschulen ist eine angemessene Busbedienung sicherzustellen (ggf. mehr als 4 Fahrten).	✗	4 Fahrten wurden von AG Mobilitätskonzept generell festgelegt
15	Nagold	Vorgeschlagen wird eine Kategorisierung, entsprechend NVP 2008, d.h. Flächennetz statt Schulverkehrsnetz. Die Einordnung in ein Schulverkehrsnetz legt nahe, dass es außerhalb des Schülerverkehrs nur noch flexible Bedienungsformen gibt.	✗	Das ist außerhalb des schulverkehrsnetzes das Ziel. Darüber hinausgehende Verkehre sind lokal zu finanzieren
16	Nagold	Die finanzielle Leistungsfähigkeit des Stadtverkehrs ist durch einen entsprechenden Anteil an den Finanzmitteln sicher zu stellen.	✓	Ladkreis finanziert die im NVP festgelegten Leistungen, wenn sie nicht eigenwirtschaftlich erbracht werden können.

Nr.	Stelle	Inhalt der Stellungnahmen	Kategorie	Kommentar Verwaltung
17	Nagold	In den Schwachverkehrszeiten ist für alle Orte ab 50 EW ein Stundentakt vorgesehen. Dies wird grundsätzlich begrüßt, allerdings sind weder Finanzierungsaufwand noch Finanzierungsvorschläge hierzu bekannt.	!	
18	Nagold	Die Stadt Nagold hält ein solches Konzept in mehreren Stufen denkbar.	!	
19	Nagold	Bei Kategorisierung in Anlehnung an z.B. den NVP 2008 (drei Verkehrszeiten, andere Standards, keine automatische Zuordnung einer politischen Gemeinde zu einer Leistungsachse 2 und Anbindung von Wohnorten ab 100 EW) könnten in einer 1. Stufe bei einer Reduzierung des Aufwands deutliche Angebotsverbesserungen umgesetzt werden.	✗	Rahmenvorgaben wurden in AG Mobilitätskonzept intensiv diskutiert
20	Nagold	Aus der Bestandsaufnahme 6.2 und der Karte 6.5 ergibt sich das Bedienungsangebot an Sonntagen. Die Gemeinden Simmersfeld, Neuweiler, Neubulach, Bad Teinach-Zavelstein haben bislang kein Busangebot. In Nagold selbst gibt es von Mindersbach, Emmingen, Kernen, Pfrondorf an Sonn- und Feiertagen (ohne Rufauto) derzeit eine Busverbindung in die Stadt und eine in die Stadtteile, d.h. nur in einer Fahrtrichtung ist eine Hin- und Rückfahrt möglich, zum mittleren und oberen Steinberg gibt es zwei Rundkurse und eine Rückfahrtsmöglichkeit und zum Lemberg mit dem Kreiskrankenhaus drei Kurse.	!	
21	Nagold	An Sonntagen würde das im NVP 2008 vorgesehene Grundangebot in der Nebenverkehrszeit von fünf Fahrtenpaaren für diese Orte bereits eine erste, deutliche Verbesserung bedeuten.	!	
22	Nagold	Darauf aufbauend könnte das Angebot in einer 2. Stufe weiter ausgebaut werden.	✗	s.o.
1	Neubulach	Stadt Neubulach ist selbstverständlich nicht mit der vorgelegten Planung einverstanden. Als heilklimatischer Kurort und touristischer Ausrichtung, ist die Stadt gerade auch an den Tagen, an denen keine Schülerverkehre zu befördern sind, auf die Anbindung an den ÖPNV angewiesen. Dies gilt insbesondere mit Blick auf die Anbindung zur Kulturbahn, die in der Station Teinach hält. Für Neubulach ist es ein großes Manko, dass sonntags überhaupt kein ÖPNV verkehrt. Dies widerspricht aus Sicht der Stadt sowohl der erklärten Zielsetzung des Landkreises zur An- und Einbindung des ländlichen Raums, als auch den klimapolitischen Zielen der Stadt Neubulach.	!	
1	Neuweiler	Grundsätzlich positiv ist das geplante Wiederaufleben des CENTRO-Gedankens mit bedarfsgerechten Rufverkehren. Ohne jedoch den geplanten Linienverkehr insbesondere im Raum Mitte weiter auszudünnen.	✓	
2	Neuweiler	Es sind drei historisch gewachsene Schülerverkehre in drei Richtungen zu beachten. Zum einen zu weiterführenden Schulen in Calw-Wimberg wie auch nach Neubulach bzw. Wildberg und nach Altensteig (Leistungsachse, Kategorie 2 festsetzen). Damit sind alle drei Fahrtrichtungen entsprechend auszugestalten und sicherzustellen.	✗	Schulverkehr ist in alle Richtungen möglich. Das optimale Schulangebot wird in eine Richtung vorgehalten.
3	Neuweiler	Die Linienführung der Leistungsachse, Kategorie 2 ist, um zumutbare Fahrzeiten im Schülerverkehr zu erzielen, wie auch im noch geltenden NVP, über den geplanten Knotenpunkt Oberreichenbach direkt zum Schulstandort Calw-Wimberg mit Weiterführung Calw ZOB zu verlegen (Verkehr Richtung Calw als Leistungsachse, Kategorie 2!)	➔	Schulachse vorhanden, Details außerhalb des NVP festzulegen
4	Neuweiler	Für die Fahrtrichtung über Bad Teinach ist eine Basisachse ausreichend.	✓	

Nr.	Stelle	Inhalt der Stellungnahmen	Kategorie	Kommentar Verwaltung
5	Neuweiler	Um eine Sicherstellung der Anbindung der unterschiedlichsten Linien in alle Richtungen zu gewährleisten, sollte in der Gemeinde ein Knotenpunkt festgelegt werden. Diese Forderung wird unter Berücksichtigung der einzelnen Richtungen der Pendlerströme wie auch des gewachsenen Schülerverkehrs der weiterführenden Schulen als unumgänglich angesehen. Weiterhin wird damit über den Knoten Oberreichenbach die ebenfalls nachgefragte weitergehende Verbindung nach Bad Wildbad gewährleistet.	✓	Oberreichenbach ist als Verknüpfungspunkt Bus-Bus festgelegt
6	Neuweiler	Grundsätzlich wird der vorliegende Entwurf auch als Planung für die zukünftige Weiterentwicklung des ÖPNV im ländlichen Raum Calw angesehen.	✓	
7	Neuweiler	Die Verbindung zu den wichtigsten Arbeitgebern sollte auch für den Raum Mitte attraktiver gestaltet werden, wie dies bereits im Planentwurf mit der Umsetzung der Hesse-Bahn angedacht wird. Daher ist die Anpassung der Verbindungen Richtung Zwerenberg und weiterführend Richtung Simmersfeld als Basisachse von grundlegender Bedeutung, wenn der ÖPNV als ernsthafte Alternative zum Individualverkehr weiterentwickelt werden soll.	✗	Die Nachfrage rechtfertigt hier keinen festen Linienverkehr
8	Neuweiler	Der vorgelagerte Zubringerverkehr zur geplanten Hesse Bahn ist so auszugestalten, dass das Konstrukt ÖPNV insgesamt eine nutzbare Einheit für das gesamte Kreisgebiet darstellt.	✓	Ist im NVP mit der Kombination von flächendeckendem Stundentakt im Bedarfsverkehr und Leistungsachsen so angelegt.
9	Neuweiler	Verbindung zum VVS sollte als Leistungsachse, Kategorie 2 aufgenommen werden.	✗	Stundentakt nach Altensteig, ab dort gilt VVS Tarif
10	Neuweiler	Eine Einbindung in das Tarifsysteem des VVS ist ausdrücklich erwünscht.	✗	Defizit im NVP gewürdigt (S. 41); Bei Maßnahmen wird ein zusätzlicher Passus eingefügt (Landestarif)
1	Oberreichenbach	Für den ländlichen Raum im Allgemeinen und besonders für den Kreis Calw und die Gemeinde Oberreichenbach ist die Mobilität der Bürger*innen sehr wichtig und ist neben einer leistungsfähigen Breitbandversorgung das zweite wichtige Standbein.	!	
2	Oberreichenbach	Seite 27: Gemeinde begrüßt Leitbild, das auf eine flächendeckende Bedienung, ergänzt durch leistungsfähige Achsen, setzt.	✓	
3	Oberreichenbach	Seite 29: Auf den potenzialstarken und raumstrukturell bedeutsamen Achsen soll der ÖPNV als Alternative zum Pkw weiter gestärkt und ausgebaut werden.	✓	
4	Oberreichenbach	Verbindung von Calw über Oberreichenbach nach Bad Wildbad sollte durchgehend als Leistungsachse Kategorie 2 eingestuft sein, zumindest bis zum Stadtbahnanschluss Bahnhof Calmbach weitergeführt werden. Ab Seite 37: Diese wichtige Verbindung wird durch die Aussagen zum Thema "Verknüpfung Bus-Schiene" weiter gestützt.	✓	wurde in AG Mobilitätskonzept hochgestuft
5	Oberreichenbach	Zur prüfen wäre, ob eine Kernverkehrszeit bereits ab 05.00 Uhr erforderlich ist, und wenn ja in welche Richtung bzw. auf welcher Linie der Bus fahren sollte.	✗	heißt, erste Ankuft vor 6 Uhr. Das ist sinnvoll (u.a. wegen Verknüpfung mit weiteren Achsen) und auch Landesziel
6	Oberreichenbach	Seite 35, Tabelle 4-3: Unklare Formulierung, nach dem in Kernverkehrszeiten im Schulverkehrsnetz "ein Angebot als Linienbus bei hinreichender Nachfrage" erfolgt.	✓	Die Definition wurde geändert. Wir sprechen nur von Schulverkehr
7	Oberreichenbach	ab Seite 36: werden die eindeutigeren Regelungen zum Schülerverkehr begrüßt.	✓	

Nr.	Stelle	Inhalt der Stellungnahmen	Kategorie	Kommentar Verwaltung
8	Oberreichenbach	Zur Stärkung des ländlichen Raums und künftigen vermehrt auftretenden Ganztagesangeboten (auch an Grundschulen) wären 5 anstatt 4 variable Fahrten wünschenswert.	✗	wurde in AG Mobilitätskonzept diskutiert und so festgelegt
9	Oberreichenbach	Sofern sie geeignet sind könnten diese Nachmittagsfahrten über die Basisachsen bzw. Bedarfsverkehre dargestellt werden, sofern sie dafür geeignet sind.		Bedarfsverkehr für Schülerverkehr nur bedingt geeignet
10	Oberreichenbach	Die Wartezeiten vor und nach dem Unterricht müssen schülerfreundlich gestaltet sein. Eine Wartezeit von bis zu 60 Minuten ist deutlich zu lange und fördert nicht die Attraktivität des ÖPNV im "Zukunftsmarkt Schüler".	✓	ist Maximalzeit. NVP: "Der nach Schülerzahl gewichtete Mittelwert soll 15 Minuten nicht überschreiten."
11	Oberreichenbach	Seite 37 "...in der Regel von einem Wohnort für jede Schulart nur ein Schulstandort angefahren..." Die Schulart-Wahlfreiheit sollte nicht durch eine Beschränkung des bisherigen Busangebots eingeschränkt bzw. aufgehoben werden.	✗	wurde in AG Mobilitätskonzept diskutiert und so festgelegt
12	Oberreichenbach	Bei entsprechenden Änderungen bedarf es zwingend einer Übergangszeit, damit Schüler, die dieses Jahr für die 5. Klasse angemeldet sind, bis zu ihrem Abschluss die gewählte Schule besuchen können. Ein Schulwechsel "zwischenrin" ist aufgrund der unterschiedlichen pädagogischen Konzepte (G8 in Calw und G9 in Bad Wildbad) schwierig. Stichwort Vertrauensschutz.	✎	Es wird kein Busbetrieb eingestellt. Das ÖPNV-Angebot kann im schlimmsten Fall unattraktiver werden für die jeweilige Schule.
13	Oberreichenbach	Alternativ empfiehlt die Gemeinde mit dem Schülerverkehr in Calw die Haupt- und Werkrealschule Calw-Wimberg sowie die Realschule und in Bad Wildbad das Gymnasium zu bedienen.	✗	wurde in AG Mobilitätskonzept diskutiert und abgelehnt
14	Oberreichenbach	Seite 37: Die Ziele zur räumlichen Erschließung werden begrüßt. Umgesetzt können sie jedoch nur, wenn ein ähnlich flexibles Konzept wie beim CENTRO mit kleinen Fahrzeugen und einer möglichst kleinen Distanz zwischen Haustür und Haltestelle, angestrebt wird. Diese Punkte sollten deutlich im NVP formuliert werden, damit sie in entsprechenden Ausschreibungen eingehalten werden.	➔	genauere Festlegungen nicht in NVP erforderlich
15	Oberreichenbach	Der Weiler Unterkollbach mit 50 Einwohnern benötigt einen angemessenen ÖPNV.	✓	Flächendeckender Stundentakt plus Schulverkehr
16	Oberreichenbach	Seite 38, Bus-Bus: Der NVP soll zu den bestehenden Verbindungen Richtung Neuweiler (zu einem der größten Arbeitgeber, der Landesklinik) und nach Schömberg, deutliche Aussagen treffen.	✎	Aufnahme als "überörtlich bedeutsame Ziele"
17	Oberreichenbach	Bus-Schiene Verknüpfungspunkte Bahnhof in Calw, Calw-Hirsau und Calmbach sind für Oberreichenbach wichtig und müssen mit möglichst kurzen Umsteigezeiten erreichbar sein.		Verknüpfungspunkt in den Mittelzentren Bad Wildbad und Calw
18	Oberreichenbach	Oberreichenbach tangierten die Verkehrsräume (ab Seite 47) "Raum Nordwest", "Raum Nordost" (Landesklinik) und "Raum Mitte". Es ist nicht klar, wie die Umsetzung der Planungsräume zu verschiedenen Zeiten (06.11.2019 bis 31.08.2023) in der Praxis funktionieren kann.	!	
1	Ostelsheim	Verbindung nach Calw-Stammheim (meistfrequentiertes Gymnasium) muss dringend überplant werden, um eine zwingend erforderliche, direkte und schnelle Busverbindung zu ermöglichen.	➔	

Nr.	Stelle	Inhalt der Stellungnahmen	Kategorie	Kommentar Verwaltung
2	Ostelsheim	Busverbindung nach Böblingen/Sindelfingen überarbeiten, um eine schnelle Anbindung zu ermöglichen. Insbesondere zur Gemeinschaftsschule Döffingen und in die Nachbargemeinden Grafenau, Dagersheim und Darmsheim.	✗	Anbindung über H.-H.-Bahn mit Umstieg in Reningen
3	Ostelsheim	Ein einheitliches Tarifsystem mit dem Raum Böblingen/Sindelfingen (VVS) ist anzustreben.	✓	Defizit im NVP gewürdigt (S. 41); Bei Maßnahmen wird ein zusätzlicher Passus eingefügt (VVS-Tarif; Landestarif)
4	Ostelsheim	Zubringerbus nach und von Gechingen muss auch an der innerörtlichen Bushaltestelle in der Calwer Straße anhalten.	➡	
5	Ostelsheim	Im Zubringerbus sind Fahrgäste von und nach Dätzingen/Weil der Stadt zu befördern (Leerfahrten sind zu vermeiden).	✗	kein Parallelverkehr zur H.-H.-Bahn
6	Ostelsheim	Für den Schülerverkehr sind sieben Fahrten ohne Umstieg Gymnasium Calw-Stammheim erforderlich.	➡	Wir im Rahmen Zubringerbus-konzept H.-H.-Bahn geregelt
7	Ostelsheim	Für den Schülerverkehr sind sieben Fahrten ohne Umstieg Schulzentrum Althengstett erforderlich.	✗	kein Parallelverkehr zur H.-H.-Bahn
8	Ostelsheim	Für den Schülerverkehr ist eine Verbesserung der Erreichbarkeit Gemeinschaftsschule Döffingen erforderlich z.B. durch Nutzung des Zubringerbusses.	✗	Zuständigkeit des Schulträgers
9	Ostelsheim	Vorgesehener Stundentakt in die Nachbargemeinde Althengstett und weiter nach Calw ist auch über die Kreisgrenze hinaus in die Nachbargemeinde Grafenau (und weiter nach Weil der Stadt bzw. Sindelfingen) erforderlich.	✓	Anbindung über H.-H.-Bahn mit Umstieg in Reningen gewährleistet
1	Rohrdorf	Gemeinderat Rohrdorf stimmt dem Entwurf des NVP für den Bereich Gemeinde Rohrdorf zu.	✓	
2	Rohrdorf	Die Zusicherung des Landkreises, wonach Grundschulstandorte vier Busfahrten pro Schultag erhalten, wird begrüßt.	✓	
3	Rohrdorf	Aktuell besteht kein Bedarf Busfahrten zur Grundschule "Malmenschule" anzubieten, im Rahmen der Ausschreibung wird jedoch eine nochmalige Beteiligung gewünscht, um einem zwischenzeitlichen Bedarf gerecht zu werden.	➡	
1	Schömborg	Insgesamt sind die Interessen der Gemeinde im Entwurf NVP gut vertreten.	✓	
2	Schömborg	Der Ortsteil Schwarzenberg wird aus Fahrtrichtung Bad Liebenzell mit der Linie 820 insbesondere sonntags und unter der Woche vor 10 Uhr nur sehr dürftig angefahren. Viele Bürger wünschen sich für den Sonntag eine Bedarfsanfahrt für den Ortsteil. Bisherige Anfragen an die VGC blieben bisher ohne Ergebnis.	➡	über Ziel "flächendeckender Stundentakt abgedeckt!
3	Schömborg	Der Bus um 12.53 Uhr ab Ludwig-Uhland-Schule ist beinahe immer komplett überfüllt. Die Firma Eberhardt Reisen ist bereits informiert. Dennoch wird gebeten Kenntnis zu nehmen, dass trotz der Rahmenvorgaben für den Schülerverkehr die Anfahrten zu den Schlagzeiten bei Schülern nicht ausreichend sind.	➡	
4	Schömborg	Eine bessere Anbindung der unteren Kapfenhardter Mühle (Linie 824) sollte anvisiert werden, insbesondere an den Wochenenden und Feiertagen.	➡	über Ziel "flächendeckender Stundentakt abgedeckt!
5	Schömborg	Seite 82: Aus "Wünsche und Anregungen zum ÖPNV" ist der Wunsch nach bedarfsgerechten Zeiten und Kapazitäten im Schulverkehr und der Wunsch nach häufig verkehrenden Bussen am Abend und am Wochenende bekannt.	✓	

Nr.	Stelle	Inhalt der Stellungnahmen	Kategorie	Kommentar Verwaltung
6	Schömborg	Weiterhin wird auf eine gute Zusammenarbeit und einen regen Austausch mit dem Landratsamt Wert gelegt und Unterstützung für ein leistungsfähiges und attraktives Angebot im ÖPNV angeboten.	!	
1	Simmersfeld	Die im Entwurf vorgesehenen vier Fahrten pro Schultag für Grundschulen, die vom Landkreis finanziert werden, sollten unbedingt so auch im Plan ausgewiesen werden.	➔	
2	Simmersfeld	Die Etablierung eines Bedarfsverkehrs (in Anlehnung an das bisherige Centro-System) wird von der Gemeinde unterstützt.	✓	
3	Simmersfeld	Es wird darauf hingewiesen, dass auch im städtischen Bereich Bedarfsverkehre eingerichtet werden können.	!	
4	Simmersfeld	Es ist unerlässlich, dass der neue NVP verbindliche Vorgaben machen soll, da die bisherige Unverbindlichkeit zu erheblichen Schwierigkeiten geführt hat, die künftig vermieden werden müssen.	✓	
5	Simmersfeld	Der angestrebte Stundentakt wäre eine große Verbesserung zur bisherigen Situation und wird deshalb von der Gemeinde unterstützt.	✓	
6	Simmersfeld	Die derzeitige Anbindung von Simmersfeld nach Calw muss deutlich verbessert werden, insbesondere für Berufsschüler.	✗	Durchgehende Achse Altensteig - Calw wurde in AG Mobilitätskonzept verworfen
7	Simmersfeld	Es wird angeregt, für eine direkte und verlässliche Verbindung nach Freudenstadt zu sorgen. Die derzeitige Verbindung ist sehr schlecht.	✗	Zur Bündelung der Nachfrage Verbindung nur über Altensteig möglich
1	Simmozheim	Herr Dr. Wiehe hat zugesichert, dass keine Verschlechterung (keine Herabstufung in Stufe 2) des bisherigen Busverkehrs erfolgt.	✓	Standardisierte Bewertung sieht Halbstundentakt vor.
2	Simmozheim	Ein durchgehender Busverkehr nach Calw, ohne Umstieg, ist unabdingbar.	✗	Umstieg auf die H.-H.-Bahn zumutbar
3	Simmozheim	Die Simmozheimer Schüler und Schülerinnen sollen auch in Zukunft, ohne Umstieg, zu den wichtigsten Schulstandorten kommen: Realschule und GMS Althengstett, Gymnasium Calw-Stammheim und Weil der Stadt sowie Schulzentrum Calw-Wimberg.	✗	Umstieg auf die H.-H.-Bahn - außer nach Stammheim - zumutbar
4	Simmozheim	Tarifsystem vereinfachen und erweitern, damit ab Simmozheim mit einer Fahrkarte z.B. bis nach Stuttgart gefahren werden kann.	✎	Defizit im NVP gewürdigt (S. 41); Bei Maßnahmen wird ein zusätzlicher Passus eingefügt (VVS-Tarif; Landestarif)
1	Unterreichenbach	Vier Fahrten pro Tag zu jeder Grundschule sind nicht ausreichend, sondern mindestens fünf Fahrten.	✗	wurde in AG Mobilitätskonzept diskutiert und so festgelegt

Nr.	Stelle	Inhalt der Stellungnahmen	Kategorie	Kommentar Verwaltung
2	Unterreichenbach	Sollten fünf Fahrten nicht möglich sein, sollte den Gemeinden zumindest eine flexibel verwendbare Anzahl von Wochenfahrten (Wochenpool, mit mehr als 20 Fahrten pro Woche) zur Verfügung gestellt werden.		Zustimmung in AG Mobilitätskonzept
3	Unterreichenbach	Es wird darauf hingewiesen, dass die zugesagten sieben täglichen Fahrten, sowohl für jeden Ortsteil, als auch zu jeder weiterführenden Schulart zur Verfügung stehen muss (WRS Schömburg, Realschulen in Bad Liebenzell, Calw und Pforzheim, sowie Gymnasien in Pforzheim und Calw.		nur zu einem Schulstandort der jeweiligen Schulart
4	Unterreichenbach	Nach Pforzheim fahren 99% unserer Schülerinnen und Schüler, dorthin büßen deshalb die mindestens sieben Fahrten zur Verfügung stehen.		Mit der Nagoldtalbahn dichtes Angebot vorhanden
5	Unterreichenbach	Wir geben zu Bedenken, dass aufgrund der sehr unterschiedlichen Stundenplanung der vielfältigen Gymnasien in Pforzheim aufgrund der notwendigen Rückfahrten, sieben Fahrten pro Tag nicht ausreichen werden.		Mit der Nagoldtalbahn dichtes Angebot vorhanden
6	Unterreichenbach	Es ist unerlässlich, dass bei der Vergabe zukünftiger Linienkonzessionen bereits heute bestehende und gut funktionierende Strukturen erhalten bleiben: Anbindung Ortsteil Kapfenhardt an Pforzheim mit einer direkten Buslinie soll bestehen bleiben.		Linie im Zuständigkeitsbereich des VPE, vom Landkreis Calw keine Änderungen vorgesehen
7	Unterreichenbach	Umstiege auf dem Weg zur Schule sind unbedingt zu vermeiden, wobei ein genau getakteter Umstieg noch verkraftbar ist und sich wohl nicht immer vermeiden lässt.		aufgrund der komplexen Schulverflechtungen können nicht überall Direktverbindungen geschaffen werden
8	Unterreichenbach	Die Gemeinde begrüßt es, dass zukünftig auf den Hauptachsen mindestens ein Stundentakt garantiert sein soll.		
9	Unterreichenbach	Aufgrund vieler Satellitenorte ist ein fester Stundentakt schwierig und sollte daher in ein funktionierendes Bedarfssystem verankert werden.		so vorgesehen
10	Unterreichenbach	Aufgrund der schwierigen topografischen Verhältnisse und nicht überall vorhandenem Mobilfunk, muss die Bedarfsanforderung über ein stabiles System (z.B. Ruf- bzw. Anforderungssäulen) ermöglicht werden.		
11	Unterreichenbach	Als Gemeinde in einer Grenzregion (Calw, Enzkreis, Stadtkreis) ist es unverständlich, dass die VGC die Weiterfahrten mit gleicher Fahrkarte erschwert. Der VPE zeigt mit den Beispielen Nagoldtalbahn oder der Busanbindung Kapfenhardt - Pforzheim, dass dies funktioniert.		Defizit im NVP gewürdigt (S. 41); Bei Maßnahmen wird ein zusätzlicher Passus eingefügt (Landestarif, VPE-Tarif)
12	Unterreichenbach	Überlappungen und vernünftige Anbindungen (VPE-Tarif bis Bad Liebenzell - Thermalbad) der Verkehrsverbünde in den Grenzgebieten in den NVP als wichtiges Umsetzungsziel aufnehmen.		Defizit im NVP gewürdigt (S. 41); Bei Maßnahmen wird ein zusätzlicher Passus eingefügt (Landestarif, VPE-Tarif)
13	Unterreichenbach	Das Ergebnis im Bereich Nordwest bei der Umsetzung des Calwer Weg war für die Gemeinde mehr als unbefriedigend.		
14	Unterreichenbach	Angeregte Querverbindungen z.B. von Unterreichenbach nach Schömburg wurden nicht versucht umzusetzen.		

Nr.	Stelle	Inhalt der Stellungnahmen	Kategorie	Kommentar Verwaltung
15	Unterreichenbach	Querverbindungen sollten bei den Gemeinden noch abgefragt und zumindest mit einem Planungswillen in den NVP aufgenommen werden.	✗	Wurde in AG Mobilitätskonzept abgelehnt. Querverbindung ist gelpant von Bad Liebenzell bis Höfen.
1	Wildberg	Nach dem vorliegenden Entwurf des NVP hat die Systematik des ÖPNV sowohl eine zeitliche Komponente (Taktung) als auch eine räumliche Komponente (Bedienung von Flächen und Achsen). Hierzu wurden Leistungskategorien entwickelt und der Schülerverkehr bildet die Basis für Erschließung in der Fläche mit folgenden Vorgaben: - Anbindung aller Gemeindehauptorte an einen Stundentakt, - Kreisweite Einführung flexibler Bedienungsformen und - Systembildung von Linienverkehr und flächendeckenden Bedarfsverkehr.	!	
2	Wildberg	In Anwendung dieser Systematik sollen sich folgende Effekte einstellen: -Betriebsleistung auf den festgelegten Achsen wird erhöht, -an anderer Stelle werden aber auch Betriebsleistungen eingespart.	✓	so ist es vorgesehen
3	Wildberg	Die Kreisverwaltung geht von einer Erhöhung der Betriebsleistung aus und zwar 850.000 Mehrkilometer im Linienverkehr und etwa 200.000 Mehrkilometer im Bedarfsverkehr.	!	
4	Wildberg	In der Konsequenz kann der Landkreis Stand heute nicht dezidiert sagen, welche Auswirkungen der Entwurf des NVP gemeindescharf haben wird.	!	Konkrete Aussagen sind erst nach eine konkreten Planung möglich
5	Wildberg	Nach den Erhebungen der Stadt Wildberg zu den Schülerströmen (Anlage 1) und zu den wegfallenden Linien zum heutigen Stand (ohne die zusätzlich von der Stadt Wildberg bezahlten Verstärkerlinien auf den Linien 759 und 775; Anlage 2) muss in Wildberg von einer deutlichen Verschlechterung zum bisherigen Angebot ausgegangen werden.	 ✗	eine Achse als S-Bahn-Zubringer in Kategorie 2 vorgesehen: Festlegung auf Wildberg - Herrenberg in AG Mobilitätskonzept.
6	Wildberg	Aufstellungen bezüglich der Stadt Wildberg sind nicht aktuell bzw. fehlerhaft (z.B. Schülerzahlen, Linienangebot, Ausweisung als Kleinzentrum)		
7	Wildberg	Das Ziel des NVP müsste nach der Auffassung der Stadt Wildberg sein, den Mittelbereich des Landkreises zumindest mit einer Leistungsachse 2 auszustatten, sowie dies im nördlichen und südlichen Bereich der Fall ist. Der Entwurf sieht demgegenüber eine Verschlechterung als Basisachse vor.	✓	s.o.
8	Wildberg	In Anbetracht der Pendlerströme ist es dringend erforderlich, hier keine Verschlechterung des Angebots herbeizuführen, zumal angestrebt wird, auf den Linien zur S-Bahn Richtung Gärtringen bzw. Herrenberg eine Regiobuslinie zu beantragen bzw. eine VVS-Tarifzonenerweiterung zu erreichen.	 ✗	s.o.
9	Wildberg	Insbesondere die Erhebung der Firma VBN zu den Fahrgastzahlen in Wildberg, haben aufgrund des zusätzlichen Angebots zur S-Bahn einen deutlichen Fahrgastzuwachs aufgezeigt. Dies muss berücksichtigt werden.	!	
10	Wildberg	Nachdem die Stadt Wildberg ein Schulstandort der Sekundarstufe 1 mit der Tendenz zu steigenden Schülerzahlen ist, müssen im NVP dessen Einzugsbereiche berücksichtigt werden. Hier ist unklar, wie die angebotenen Fahrtenpaare im Eingangsbereich der Schule abgebildet werden soll.	➔	Wegen der stetigen Veränderungen der Schülerströme nur generelle Festlegungen im NVP
11	Wildberg	So ergeben die im NVP vorgesehenen Fahrplanpaare zur Schüleranbindung per se eine Andienung entsprechend der Leistungsachse 2. Diese Tatsache ist jedoch im NVP nicht entsprechend abgebildet.		Anforderungen an Leistungsachsen und an Schülerverkehr sind verschieden (z.B. Taktung!)

Nr.	Stelle	Inhalt der Stellungnahmen	Kategorie	Kommentar Verwaltung
12	Wildberg	Der NVP bedarf noch weitere Ergänzungen betreffend der Stadt Wildberg. So ist, neben der Aktualisierung der Daten, zum einen eine Tarifausweitung des VVS anzustreben.	✗	Lösung spätestens im Zusammenhang mit dem Landestarif
13	Wildberg	Außerdem muss die Stadt Wildberg mit den umliegenden Gemeinden auf den Linien 759 und 775 als Leistungsachse 2 ausgestattet werden.	 ✗	s.o.: eine Achse als S-Bahn-Zubringer in Kategorie 2 vorgesehen.
1	Böblingen	Die Stellungnahme erfolgt nach Rücksprache mit der VVS GmbH.	!	
2	Böblingen	Aufgrund der deutlichen Ausrichtung der Verkehrsströme im Osten und Norden ist es ausreichend, die Betrachtung auf die Verkehre zu beschränken, die das Nagoldtal in östlicher Richtung verlassen. Das sind Bündel 5 (Linie 763), Bündel 6 (749), Bündel 10 (Linie 773) und Bündel 11 (Linie 774, 777 und 778). Diese Linien haben ihre Schwerpunktbedienung maßgeblich im Landkreis Böblingen. Daher sollten bei ihnen auf ganzer Länge die Kriterien gelten, die im NVP Böblingen anvisiert sind. Allerdings sind dort nur Kriterien für den Binnenverkehr festgelegt, für kreisüberschreitende Abschnitte nach Calw sind keine Standards festgelegt.	!	Kreisüberschreitende Verkehre werden grundsätzlich mit den Nachbaraufgabenträgern abgestimmt
3	Böblingen	Ein deutlicher Schub für das Nahverkehrsangebot wäre die Schienenstrecke Calw - Weil der Stadt (- Renningen).	✓	
4	Böblingen	Bei Wiederinbetriebnahme von Weil der Stadt nach Calw kann die heutige Linie 670 (Regiobus Stuttgart) entfallen. Die dann nicht mehr bedienten Bereiche von Schafhausen und Dätzingen werden in Zukunft in die Linie 766 integriert (Bedienungsausweitung).	✓	
5	Böblingen	Hinsichtlich der grenzüberschreitenden Schülerverkehre von Grafenau Richtung Ostelsheim wird je nach Rückmeldung von Fa. Volz eine Lösung erarbeitet.	➔	
6	Böblingen	Beim P+R-Angebot wäre es wünschenswert, wenn jede Schienenstation mit einem Grundangebot von etwa 20 Pkw-Stellplätzen ausgestattet werden könnte.	➔	
7	Böblingen	Für Kunden mit Fahrrad sollten Abstellplätze großzügig gestaltet, überdacht und für Premium-Kunden auch abschließbar (Fahrradbox) sein.	➔	Wird individuell abgestimmt
8	Böblingen	Die Einteilung der einzelnen kreisübergreifenden Linien in die verschiedenen Bedienungskategorien wird für schlüssig gehalten.	✓	
9	Böblingen	Bei der Linie 749 Ostelsheim - Böblingen wird empfohlen, den Laufweg mit Ostelsheim-Maichingen anzugeben, was dem aktuellen Fahrplan entspricht. Darüber hinaus wird die Einteilung dieser Linie als Basisachse unter den aktuellen Voraussetzungen für nicht sachgerecht gehalten, denn derzeit fährt die Linie 749 je nach Richtung zwei bis dreimal täglich nach Ostelsheim, wobei die Fahrten auf dem kreisübergreifenden Abschnitt nur sehr schwach ausgelastet sind. Aus diesem Grund enthält die am 22.12.2015 von Landkreis BB veröffentlichte Vorabbekanntmachung zum Bündel 6, Los 2 auch folgenden Passus: "Im Gegensatz zu dem im aktuell gültigen VVS-Fahrplanbuch des Landkreises Böblingen veröffentlichten Fahrplan, müssen die Busse der Linien 748(749 (...)) nicht mehr die Gemeinde Ostelsheim anfahren."		Basisachse wird zu Schulverkehrsnetz herabgestuft

Nr.	Stelle	Inhalt der Stellungnahmen	Kategorie	Kommentar Verwaltung
10	Böblingen	Da allerdings mittlerweile angestrebt wird, die Linie 670 nach Inbetriebnahme der Hermann-Hesse-Bahn nicht mehr im Taktverkehr zwischen Dätzingen und Ostelsheim verkehren zu lassen, könnte die Beibehaltung oder ggf. sogar Ausweitung der Linie 749 zwischen Dätzingen und Ostelsheim wieder Sinn machen. Es wäre nach einer ersten Analyse zumindest möglich, die Linie ohne Fahrzeugmehrbedarf bis Ostelsheim zu führen und dort in der jeweiligen Lastrichtung (morgens Richtung Calw, nachmittags aus Richtung Calw) attraktive Anschlüsse zur Bahn herzustellen. Sollten vom Landkreis Calw keine wesentlichen Angebotsausweitungen auf diesem Abschnitt geplant sein, würde von einer Einstufung als Basisachse abgeraten werden.		Basisachse wird zu Schulverkehrsnetz herabgestuft
11	Böblingen	Die Einordnung der Linie 759 Wildberg - Gärtringen als Leistungsachse Kategorie 2 würde insbesondere am Wochenende einen stark ausgeweiteten Fahrplan und somit erhebliche Mehrleistungen auch im Landkreis BB bedeuten. Vor diesem Hintergrund wird darauf hingewiesen, dass der NVP BB zwischen Deckenpfronn und Gärtringen keine Mehrleistungen vorsieht, was insbesondere daran liegt, dass die Fahrgastströme von Deckenpfronn deutlich stärker auf Herrenberg als auf Gärtringen ausgerichtet sind.		In AG-Mobilitätskonzept wurde die Achse Wildberg - Herrenberg als Leistungsachse Kategorie 2 festgelegt. Wildberg - Gärtringen ist Basis-Achse
12	Böblingen	Der Landkreis ist bei verschiedenen Themen derzeit im planerischen Entwicklungsprozess und hofft, dass auch aktuelle Entscheidungen noch in der Fortschreibung des NVP Calw berücksichtigt werden.	!	s.o.
1	Enzkreis	An einzelnen Stellen entspricht der NVP nicht mehr dem aktuellen Stand, z.B. wird Linie 719 nicht von Südwestbus sondern seit Fahrplanwechsel 2014 BVN als Unternehmen tätig ist.		
1	Landkreis Tübingen	Kapitel 2.2.2: Hier werden u.a. die Ziele für den Raum Oberes Gäu (Gäuquadrat) genannt. Es wird als sinnvoll erachtet, diese allgemeinen Ziele in den jeweiligen NVP konkreter zu benennen. Dies betrifft sowohl den Bahn- als auch den ergänzenden Busverkehr zwischen den Zentren Nagold, Herrenberg, Rottenburg a.N. und Horb a.N. Die betroffenen Landkreise sollten sich auf gemeinsame ÖPNV-Ziele einigen und damit die Grundlagen für ein ÖPNV-Angebot "aus einem Guss" für das Obere Gäu zu schaffen.		Klärung auf Verwaltungsebene
2	Landkreis Tübingen	Kapitel 4.4: Bondorf sollte als Verknüpfungspunkt (Bus-Bus und/oder Bus-Schiene) definiert werden. Hier treffen die Buslinien 778 (Nagold - Mötzingen - Bondorf), 553 (Gündringen - Mötzingen - Bondorf) und 7627 (Bondorf - Rottenburg) sowie die Gäubahn (Stuttgart - Singen) zusammen. Für schulrelevante Busverbindungen zu und von weiterführenden Rottenburger Schulen spielt der Bus-Bus-Umstieg bereits seit vielen Jahren eine wichtige Rolle.		
3	Landkreis Tübingen	Des Weiteren könnte Vollmaringen als potenzieller Verknüpfungspunkt zwischen den Buslinien 7400 (Nagold - Horb) und 7628/7633 (Vollmaringen - Rottenburg a.N.) definiert werden. Mögliche Umsteigeverbindungen könnten im schulbezogenen ÖPNV, aber ggf. auch für Dritte eine Rolle für die Verbindung Nagold - Ergenzingen - Rottenburg a.N. spielen.	✗	Wird nicht als kreisbedeutsamer Verknüpfungspunkt gesehen
4	Landkreis Tübingen	Seite 50: Ausführungen zur Linie 777 sind obsolet, da diese Linie im Zuge der Linienbündelung/ Ausschreibung der Landkreis Böblingen und Tübingen künftig in Altingen geteilt wird.		
5	Landkreis Tübingen	Die Relation Nagold - Altingen wird bereits seit 2014 im Studentakt per Bus bedient und ist in Altingen auf die Ammertalbahn (nach/von Tübingen) abgestimmt. Daher sollte Altingen im Kapitel 4.4.1 als Verknüpfungspunkt Bus-Schiene definiert werden.	✗	Wird nicht als kreisbedeutsamer Verknüpfungspunkt gesehen

Nr.	Stelle	Inhalt der Stellungnahmen	Kategorie	Kommentar Verwaltung
6	Landkreis Tübingen	Karte 3-1: Die Busrelationen Bondorf - Rottenburg a.N. und Baisingen - Ergenzingen - Rottenburg a.N. sind als "Schulnetz" definiert. Das trifft nicht zu.		Keine weitere Bedeutung für den Landkreis Calw, Strecken werden in Abbildung gestrichen
7	Landkreis Tübingen	Da die Kategorisierung des Landkreises Calw sich von derjenigen des Landkreises Tübingen unterscheidet, wird vorgeschlagen, die Linien im Landkreis Tübingen generell neutral (z.B. in grauer Farbe) darzustellen.		
1	Region Nordschwarzwald	Seite 2, 2.2.3 Korrekte Bezeichnung "Regionalplan 2015 Nordschwarzwald"		
2	Region Nordschwarzwald	Seite 8, 2.2: Korrekte Bezeichnung " Regionalplan 2015 Nordschwarzwald aus dem Jahr 2004, verbindlich seit 21.03.2005".		
3	Region Nordschwarzwald	Seite 12, 2.2.3: Bitte Bezeichnung, wie oben, korrigieren.		
4	Region Nordschwarzwald	Seite 12: Ober- und Mittelzentren sowie Mittelbereiche werden im LEP 2002 festgelegt und nicht im Regionalplan "definiert".		
5	Region Nordschwarzwald	Seite 12, Unternzentren: Einwohner auf 10.000 ändern.		
6	Region Nordschwarzwald	Seite 13: Die letzten drei Zeilen sollten mit einem Punkt vom zuvor genannten Vorschlag abgetrennt werden, da dieser Text die Begründung im Rplan 2015 für das gesamte Kapitel 2.3.1 Landesentwicklungsachsen darstellt. Nicht nur für den Vorschlag einer weiteren Landesentwicklungsachse Calw - ... - Ostelsheim (- Böblingen).		
7	Region Nordschwarzwald	Seite 14: Die Begründung zum Kapitel Landesentwicklungsachsen wird komplett wiedergegeben, dagegen werden die (deutlich konkreteren) Begründungen zu den Regionalen Entwicklungsachsen, die auch Hinweise zum ÖPNV umfassen, gar nicht aufgeführt. Diese sollten ergänzt werden.		
8	Region Nordschwarzwald	Seite 15. Tabelle Landesentwicklungsachse PF - ... - Horb: Durch die gewählte Tabellenformatierung wird der Inhalt im Vergleich zur Originaltabelle im Rplan 2015 teilweise verschoben und dadurch verfälscht. Dies sollte korrigiert werden.		
9	Region Nordschwarzwald	Seite 16 oben: Es fehlt die Tabelle zur Regionalen Entwicklungsachse Nagold - Ebhausen - Altensteig - Pfalzgrafenweiler - Dornstetten. Diese sollte ergänzt werden.		
10	Region Nordschwarzwald	Es wird begrüßt, dass sich die Ziele des NVP, Wiederinbetriebnahme der Strecke Calw - Weil der Stadt, die übergeordneten Leitbilder und die Rahmenvorgaben für das Bedienungsangebot im hohem Maße mit den Grundsätzen und Zielen des Rplan 2015 decken.		
11	Region Nordschwarzwald	Das Gesamtkonzept des NVP scheint insgesamt stimmig.		

Nr.	Stelle	Inhalt der Stellungnahmen	Kategorie	Kommentar Verwaltung
12	Region Nordschwarzwald	Nicht im Rplan verankert oder von Gremienbeschlüssen gedeckt ist die Forderung im NVP, das Gäubahn-Konzept "Interim Plus" zu verwirklichen. Gegenüber diesem Konzept werden seitens der Landkreise Freudenstadt und Böblingen sowie von Kommunen an der Gäubahn Bedenken gesehen. Von den Interessenverbänden Gäubahn ist dazu kein einheitliches gemeinsames Votum erfolgt, sondern "Prüfaufträge" an das Land und an die DB AG. Gemäß der Position des Landes sind die entsprechenden Ergebnisse abzuwarten. Außerdem wäre die Zustimmung der DB AG für Veränderungen am vereinbarten Interimskonzept für die Gäubahn erforderlich, die aber laut MVI BW derzeit nicht in Sicht ist.		Ziel einer umsteigefreien SPNV-Verbindung für den Raum Nagold im Rahmen es Konzepts "Interim Plus" bleibt bestehen.
1	Verband Region Stuttgart VRS	Der Verband unterstützt das im Nahverkehrsplan dargestellte Ziel, Möglichkeiten für bessere Übergangstarife in die Region Stuttgart zu schaffen.		
2	Verband Region Stuttgart VRS	Kapitel 4.5.2: Für die Relation Altensteig - Nagold - Herrenberg (Linie 770) wurde ein Übergangstarifkonzept umgesetzt. Die Verbindung ist für Fahrgäste im regionüberschreitenden Verkehr seit 01.01.2016 zum VVS-Tarif nutzbar. Umsteiger z.B. von der S-Bahn müssen damit keinen zusätzlichen Fahrschein mehr zum VGC-Tarif lösen.		
3	Verband Region Stuttgart VRS	In Bezug auf die nach dem ÖPNV Pakt denkbaren regionsübergreifenden Expressbuslinien sind im NVP keine Aussagen enthalten. Damit wird das im NVP dargestellte Angebot als ausreichend angesehen.		
4	Verband Region Stuttgart VRS	Die Grundlage der Standardisierten Bewertung für die Hermann-Hesse-Bahn war ein Busangebot bis nach Renningen, welches dann durch die Hesse-Bahn ersetzt werden sollte. Dieses Busangebot ist im NVP nicht dargestellt. Die im NVP enthaltenen Angebote sollen bis zur Inbetriebnahme der Hesse-Bahn nur bis Weil der Stadt geführt werden. Dies passt nicht zu den in der Standardisierten Bewertung getroffenen Annahmen.		
5	Verband Region Stuttgart VRS	Im NVP findet sich auch kein Hinweis auf das am 19.06.2015 besprochene Stufenkonzept für die Hermann-Hesse-Bahn und die mögliche langfristige Perspektive auf der Hesse-Bahn einen S-Bahn ähnlichen Betrieb einzuführen. Ein solcher Hinweis sollte im NVP aufgenommen werden.		
6	Verband Region Stuttgart VRS	Als vordringliche SPNV Maßnahme des Landkreises Calw sollte die Reaktivierung der Hermann-Hesse-Bahn auch im Kapitel 8 (Maßnahmen) aufgenommen werden.		
7	Verband Region Stuttgart VRS	Der Verband regt an, eine S-Bahn-Verlängerung von Weil der Stadt bis Calw als langfristige Maßnahme in den NVP aufzunehmen.		Zielsetzung des Kreises Calw ist Umsetzung der H.-H.-Bahn
1	NVBW	Angaben zum Zeithorizont fehlen. Um Ziele und Rahmenvorgaben für die Gestaltug des öffentlichen Personennahverkehrs (vergl. § 11 Abs. 3 Nr. 3 ÖPNVG) im NVP zu formulieren, ist ohne Zeitangaben nur schwerlich möglich.		
2	NVBW	Regionale Schienenverbindungen erfüllen Landesstandards, außer der Kulturbahn fehlen am Abend noch zwei Leistungen, damit der Stundentakt bis 23 Uhr erfüllt ist.		Zuständig NVBW
3	NVBW	Die mehrfach angeführten Hinweise auf den ITF für BaWü sollten durch Hinweise auf das "Zielkonzept 2025 für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in Baden-Württemberg (Landesstandards) ersetzt werden.		

Nr.	Stelle	Inhalt der Stellungnahmen	Kategorie	Kommentar Verwaltung
4	NVBW	Seite 28, 4.2.: "Interim Plus" wird aufgrund schon mehrfach ausgetauschter Gründe derzeit nicht weiterverfolgt.		Ziel einer umsteigefreuen SPNV-Verbindung für den Raum Nagold im Rahmen es Konzepts "Interim Plus" bleibt bestehen.
5	NVBW	Regionalplan Nordschwarzwald 2055 - Jahresangabe überprüfen! 2055 nicht korrekt.		
6	NVBW	Rad- + Fußverkehr sowie Carsharing: es fehlt der Schritt, Aussagen übergeordneter Planwerke auf den Landkreis Calw zu beziehen und für diesen Schlussfolgerungen und konkrete Maßnahmen abzuleiten. Diese sind jedoch zentral, um vor Ort tatsächliche + messbare Verbesserungen zu erzielen. Formulierte Zielwerte mit Zeitangabe der geplanten Zielerreichung helfen, die Umsetzung sicherzustellen bzw. zu beschleunigen.		der Nahverkehrsplan ist in erster Linie Grundlage für zukünftige Liniengenehmigungen. Erweiterung als "Landkreis-Mobilitätsplan" ist nicht vorgesehen. Vertiefte Thematisierung außerhalb des NVP sinnvoll
7	NVBW	Es wird jedoch ausdrücklich gewürdigt, dass zumindest zum derzeitigen Modal Split aufgrund der durchgeführten Haushaltsbefragung vergleichsweise detaillierte und aktuelle Daten vorliegen.		
8	NVBW	Die Fragen des Fuß- und Radverkehrs als Zubringer zum ÖPNV sollten stärker thematisiert werden und die Benennung des Fußverkehrs fehlt. Wichtige grundsätzliche Themen, die auf die steigende Bedeutung des Umweltverbundes verweisen (Modal Split, Mobilitätsmanagement, Inter- und Multimodalität, steigende Bedeutung von Wegeketten) werden nur als Stichwort oder gar nicht erwähnt.		Ausführungen ausreichend
9	NVBW	Das Thema Carsharing sollte nicht nur mit Blick in die Zukunft dargestellt werden.		derzeit nicht vorhanden
10	NVBW	Es wird angeregt, den nichtmotorisierten Verkehr, insbesondere den Fußverkehr, im Hinblick auf seine Bedeutung als Zu-/Abbringer zum ÖPNV stärker zu würdigen.		Ausführungen ausreichend
11	NVBW	Die Rolle und Bedeutung von Pedelecs sollte kurz thematisiert werden.		
12	NVBW	Es wird angeregt, die Stationsdatenbank des 3-Löwen-Taktes zu erwähnen, wo für alle Bahnhöfe und Haltepunkte des SPNV in BaWü detaillierte Informationen zu Ausstattungsmerkmalen inkl. Exakter räumlicher Verortung, Zugänglichkeit der Anlagen und Bahnsteige sowie Umstiegsmöglichkeiten enthalten sind.		
13	NVBW	Für die Bewusstseinsbildung wichtiger Akteure auf Kreis- und kommunaler Ebene für den Umweltverbund ist es förderlich, wenn alle genannten Aspekte im NVP erwähnt werden. Aus diesem Grund wird empfohlen, bei den konkreten Maßnahmen mind. eine Maßnahme zur Verknüpfung aufzunehmen (etwas die angebotsorientierte Verbesserung der Hst. Ausstattung auch über den Mindeststandard hinaus und/oder eine Maßnahme zur Verbesserung der Bedingungen bei der Fahrradmitnahme).		Ausführungen ausreichend; Kein Eingriff in Zuständigkeiten der Gemeinden
14	NVBW	S. 37 ff, Die Prüfung der Anlage auf Querungshilfen ist zu begrüßen.		
15	NVBW	S. 39, 4.4.4: Zugangswege zu den Haltestellen sollte durch ambitionierte Ziele ergänzt werden und zwar, dass sie sicher und möglichst attraktiv sind. Dazu beitragen können beispielsweise sichere und komfortable Querungshilfen und Ampelschaltungen mit rascher Reaktionszeit, ausreichend dimensionierte Fußwege in gutem Zustand,...etc.		Ausführungen ausreichend; Kein Eingriff in Zuständigkeiten der Gemeinden

Nr.	Stelle	Inhalt der Stellungnahmen	Kategorie	Kommentar Verwaltung
16	NVBW	S. 37, 4.3.5: Aufgrund des zukünftig weiter steigenden Anteils älterer Menschen im Landkreis sind die angesetzten Maximaldistanzen teilweise problematisch. In Anbetracht dessen erscheint die geplante Ausstattung der Haltestellen mit Sitzgelegenheiten und Wetterschutz bis Kategorie 3 geboten (S.42).	✓	So in Tabelle 4-4!?
17	NVBW	Sofern der Landkreis über ein Radverkehrskonzept verfügt, sollte dies und dortigen Aussagen zumindest erwähnt werden.	✗	Radwegekonzept ist vorhanden jedoch kein wesentlicher Parameter des ÖPNV im Landkreis Calw
18	NVBW	Es wird empfohlen, zudem die RadSTRATEGIE des Landes BaWü als konzeptionelle Grundlage zu berücksichtigen und auf Schnittstellen explizit einzugehen.	✗	s.o.
19	NVBW	S. 39, 4.4.4: Gute Ansätze bezüglich Ausrüstung von ÖV-Haltestellen mit Fahrradabstellanlagen vorhanden. Allerdings sollte perspektivisch eine angebotsorientiert Planung erfolgen (Angebot schafft Nachfrage).	➔	
20	NVBW	Verknüpfungen zwischen MIV und ÖPNV in Form von Park+Ride thematisieren, wobei die hohen Kosten und Flächenbedarf eine realistische Betrachtungsweise erfordern.	✗	Ausführungen ausreichend
21	NVBW	Es wird empfohlen, auch die Verknüpfung Fußverkehr und ÖV explizit zu erwähnen, um für das Thema einen Stellenwert zu schaffen.	✗	Ausführungen ausreichend
22	NVBW	Darstellung aktuell vorhandene Stellplätze an P+R/B+R-Anlagen inkl. derzeitiger Auslastungsgrad fehlt. Auch Anzahl der Fahrradboxen sollte genannt werden.	✗	Keine Daten vorhanden; werden zurzeit erhoben.
23	NVBW	Zu ergänzen ist ein Kapitel zur Fahrradmitnahme in öffentlichen Verkehrsmitteln. Neben SPNV sollten auch Busse im Linien- und Freizeitverkehr behandelt werden. Hinweis auf Fördermöglichkeiten z.B. Pilotprojekt Rems-Murr "Fahrrad2go".	➔	Durch VGC zu regeln
24	NVBW	Seite 39: Es wird angeregt zu prüfen, ob tatsächlich E-Bikes oder nicht doch Pedelecs gemeint sind.	✎	
25	NVBW	Zum Radverkehr sollten im NVP insgesamt folgende Aspekte berücksichtigt werden: 1. Zugänglichkeit von Bahnhöfen und Haltepunkten für den Radverkehr,	✓	ist erwähnt
26	NVBW	2. Zugänglichkeit der Bahnsteige und Einstiegsverhältnisse,	✗	SPNV nur nachrichtlich im NVP
27	NVBW	3. Ausstattung mit B+R-Anlagen bzw. Schnittstellen zwischen Verkehrsmitteln/Intermodalität mit einer systematischen Status-Quo-Analyse und konkreten quantitativen und qualitativen Zielwerten,	✗	aus Personalgründen nicht möglich
28	NVBW	4. Ausstattung der Fahrzeuge (sowohl SPNV als auch Busse) für die Fahrradmitnahme,	➔	Durch VGC zu regeln
29	NVBW	5. Fahrradmitnahme: Eignung der eingesetzten Fahrzeuge, Sperrzeiten, Kosten/Fahrschein,	➔	Durch VGC zu regeln
30	NVBW	6. Tarifstruktur, Beförderungsbedingungen,	➔	Durch VGC zu regeln
31	NVBW	7. Anteil der unterschiedlichen Verkehrsmittel am Modal Split: IST-Stand und Prognose/ Zielwert,	✗	keine Zielwerte festgelegt
32	NVBW	8. Falls vorhanden: Hinweise auf vorhandene Planunterlagen mit dem Schwerpunkt Radverkehr (z.B. Radverkehrskonzept, Radverkehrsentwicklungsplan,...etc.)	✗	s.o.

Nr.	Stelle	Inhalt der Stellungnahmen	Kategorie	Kommentar Verwaltung
33	NVBW	NVP-Entwurf zeichnet sich durch eine umfassende Analyse aus, selbst wenn der Verweis auf "Datenschutzgründe" als Motiv für die Nichtdarstellung der speziellen ÖPNV-Erhebung an dieser Stelle seltsam ist.	✓	
34	NVBW	Positiv ist die Berücksichtigung der touristischen Mobilität.	✓	
35	NVBW	Die Zielvorstellungen zur Bedienungsqualität erscheinen weitgehend sinnvoll.	✓	
36	NVBW	Positiv hervorzuheben ist aus Sicht des Landes vor allem der avisierte Ausbau einer flächendeckenden und zeitlich umfassenden Bedienung aller Orte durch den Ausbau flexibler Bedienformen in Kombination mit einem umfassenden Taktverkehr auf den Hauptlinien des Bus- und Schienennetzes. Mit einer flächendeckenden Umsetzung dieses Konzepts würde der Landkreis sich als vermutlich erste Region in Baden-Württemberg an einem Modell orientieren, welchen in verschiedenen anderen Räumen im Bundesgebiet bereits etabliert ist.	✓	
37	NVBW	Die Mobilitätszentrale erscheint sinnvoll, um für die unterschiedlichen Bedürfnisse und Anforderungen eine größere Bandbreite an Lösungen bereit stellen zu können.	✓	
38	NVBW	Kapitel 6.2: Konkrete Konsequenzen und Maßnahmen sind sehr knapp gehalten. Fahrplanangebot ist textlich und grafisch umfassend dargestellt, jedoch nicht quantifiziert, wie groß der Bedarf an zusätzlichen Leistungen im Einzelnen ist.	✗	interne Kalkulation zur Vorbereitung NVP
39	NVBW	Auch fehlt jeder Zeithorizont zur Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen und zum Erreichen des flächendeckenden Bedarfsverkehrs im Stundentakt.	✗	
40	NVBW	S. 37: Aufgrund des demografischen Wandels muss sich der ÖPNV früher mit dem "kurzen Zugang zur Haltestelle" auseinandersetzen. Besonders in hügeligen Regionen wie dem Kreis Calw. Nur auf die üblichen Standardwerte zu verweisen ist problematisch. Auf der analytischen Ebene wäre eine genauere Betrachtung der Situation sinnvoll, der nicht bzw. schlecht erschlossenen Bereiche.	✎	Im Bedarfsverkehr werden kleinere Einzugsbereiche ergänzt, für Achsen aufgrund Wendigkeit der Fahrzeuge und angestrebter Reisezeit nicht möglich
41	NVBW	Eine weitere Maßnahme zur räumlichen Flexibilisierung kann auch das Einrichten zusätzlicher Haltestellen entlang bestehender Buslinien sein.	✎	
42	NVBW	S. 40: Der Beitrag innovativer Antriebstechnik wird begrüßt. Wünschenswert wären darüber hinaus konkrete Aussagen, welcher Anteil der Busflotte im Lkr. Calw vor welchem Zeithorizont auf solch alternative Antriebe umgestellt werden soll.	✗	Ausführungen ausreichend
43	NVBW	Auch emissionsarme Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor (Euro VI) können einen Beitrag zu Luftreinhaltung leisten.	✗	NVP: "Neufahrzeuge mit aktuellem technischen Standard"
44	NVBW	Falls es bezüglich der emissions- und lärmarmen Flottenerneuerung und -umstellung bereits konkrete Ziele und Planungen im Landkreis gibt, sollten diese im NVP thematisiert werden.	✗	s.o.
45	NVBW	S. 46, Außerhalb der Betrachtung bleibt leider die Frage, wo der (straßengebundene) ÖPNV Defizite hinsichtlich Reisegeschwindigkeit und -qualität aufweist, die durch verkehrsregelnde oder infrastrukturelle Maßnahmen behoben werden könnten (z.B. Busspuren, Vorrangschaltungen, Sonderregelungen für Busse). Diesbezügliche Zielvorstellungen des Kreises (so vorhanden) wären sachlogisch jedoch ebenso sinnvoll im NVP zu behandeln, selbst wenn die Umsetzung meist Sache der kommunalen Planung ist.	✗	ländlicher Raum; keine Zielvorstellungen

Nr.	Stelle	Inhalt der Stellungnahmen	Kategorie	Kommentar Verwaltung
46	NVBW	S. 71: Die bestehenden Bürgerbus- bzw. Bürgerrufautoverkehre sind korrekt, wenn auch knapp, dargestellt. An anderer Stelle wird die Möglichkeit genannt, für diese Verkehre mit der geplanten Dispositionsleistungen zu erbringen. Jenseits davon wird nicht ganz klar, ob/in wie weit sich der Kreis bei der Entwicklung bzw. Begleitung solcher Angebote weiter engagieren möchte.	➔	Ist Gegenstand der Rahmenvorgaben; Weiteres wird im Zuge der Umsetzung geklärt
47	NVBW	S. 88: Bei der Diskussion möglicher Maßnahmen sollte auch auf den im Aufbau befindlichen Landestarif und die Regiobusförderung des Landes eingegangen werden, die beide auch für den Kreis Calw relevant sind.	✍	
48	NVBW	Die avisierte Weiterentwicklung der VGC erscheint geboten und wird insofer begrüßt.	✓	
49	NVBW	S. 28: Die Aussagen zur Hermann-Hesse-Bahn sind sehr knapp gehalten. Dies verwundert, soll diese Bahn doch zu einer sehr wichtigen Verkehrsachse des Landkreises ausgebaut werden. Das Land kann den Betrieb der Hermann-Hesse-Bahn derzeit nicht finanzieren (vergl. Minister-Schreiben vom 4.12.15). Die insofern missverständliche Passage unter 4.2 sollte gestrichen werden.	✗	Der Landkreis erwartet eine Finanzierung für die Zukunft
50	NVBW	S.30: Zur Angebotsform "Rufauto" und Bürgerbus fehlt eine Aussage zum (aus Kreissicht für sinnvoll gehaltene) Grad der Tarifintegration.	➔	Noch offen
51	NVBW	S. 42: Was bedeutet "eingeschränkte Fahrradmitnahme" im Bus konkret?	✓	
52	NVBW	S. 43: Es sollten durchweg, spätestens ab 2022, niederflurige Busse eingesetzt werden.	✗	wurde in AG Mobilitätskonzept anders festgelegt
53	NVBW	S. 44: Im Hinblick auf die Fahrgastinformation (4.6.4) sollte auch eine flächendeckende Echtzeit- und Anschlusssicherung geprüft werden.	✍	Aktualisierung
54	NVBW	S. 53f: In Zusammenhang mit dem o.g. Bedarf an konkreten Aussagen zur zukünftigen Angebotsentwicklung wäre entweder hier oder in der Diskussion der räumlichen Bedienungsqualität (S.72-3) ein Bewertung der Situation zu ergänzen.	➔	Keine Daten vorhanden; Erhebung notwendig
55	NVBW	S. 73: Die Aussage "Nur in Calw verkehren die Züge gleichzeitig in beide Richtungen" verwundert gleich in mehrfacher Hinsicht. Zum einen stimmt dies für den aktuellen Fahrplan nicht, zum anderen ist der Bahnhof Calw auf Grund der räumlichen Verhältnisse doch eher ungünstig für kurze Anschlüsse zwischen Zug und Bus.	✍	
56	NVBW	S. 74: Gibt es eine Zielvorstellung zur Ausstattung der Fahrzeuge mit Informationstechnik?	➔	Wird im Zuge der Ausschreibung geklärt
57	NVBW	Kapitel 4.5.2: "Insbesondere in die Region Stuttgart bestehen zur Zeit keine befriedigenden Übergangsmöglichkeiten...." Hierbei ist die Einführung eines Landestarifs BaWü zu berücksichtigen. Die Absichtserklärung zur Einführung wurde u.a. von der VGC unterzeichnet. Im Zuge der Einführung soll über den Fortbestand bereits bestehender Tariflösungen der Verbünde für verbundübergreifende Fahrten nach Einzelfallprüfung einvernehmlich zwischen dem Ministerium, der Landestarifgesellschaft und den jeweils betroffenen Verkehrsverbünden entschieden werden. Es wird vorgeschlagen, die Ausgestaltung mit dem bei der NVBW angesiedelten Kompetenzzentrum Landestarif BaWü abzustimmen.	✍	Defizit im NVP gewürdigt (S. 41); Bei Maßnahmen wird ein zusätzlicher Passus eingefügt (VVS-Tarif; Landestarif)

Nr.	Stelle	Inhalt der Stellungnahmen	Kategorie	Kommentar Verwaltung
1	Maier Teinachtal-Reisen	Bedauern wird zum Ausdruck gebracht, darüber dass die Unternehmen nicht frühzeitig in die Mitwirkung und engere Koordination eingebunden wurden.	!	
2	Maier Teinachtal-Reisen	Durch die Nähe zu den Kunden, speziell zu Schulen, wurde das Angebot stetig nach Möglichkeit (auch) des finanziellen Rahmens, den Kundenwünschen angepasst.	!	
3	Maier Teinachtal-Reisen	Neben der derzeitigen Ausstattung mit neuen Fahrscheindruckern und der notwendigen Infrastruktur, sollte umgehend auch eine kreisweite Mobilitätszentrale eingerichtet werden.	✓	
4	Maier Teinachtal-Reisen	Zur Finanzierung des ÖPNV ist die Beibehaltung der Ausgleichszahlungen nach §45 an die VU, sowie Zuschüsse zu den Schülermonatskarten unabdingbar.	!	Hierüber entscheidet das Land
5	Maier Teinachtal-Reisen	Im Wettbewerb mit dem Pkw werden die Tarife im ÖPNV, speziell die Eigenanteile der SMK, immer weniger akzeptiert (Eltern-Fahrgemeinschaften).	!	
6	Maier Teinachtal-Reisen	Kostenlose Beförderung von Zeitkarteninhabern wird in Bezug auf das Centro-Modell nicht länger hingenommen.	➔	
7	Maier Teinachtal-Reisen	Das Centro-Modell sollte nach der notwendigen Überarbeitung, in Anbetracht der bestehenden Bürgerbus-Konkurrenz, weitergeführt werden. Es wird um einen Gesprächstermin gebeten.	➔	
8	Maier Teinachtal-Reisen	Gemäß Ihrem Schreiben, Position 5. Definition der Verkehrsräume, sollen die Verkehrsräume in kleinere Einheiten aufgeteilt werden. An anderer Stelle steht, dass die bestehenden fünf Linienbündel beibehalten werden. Wie ist das zu verstehen?	!	Bezüglich Laufzeitenharmonisierung werden die 5 Verkehrsräume beibehalten. Sie können dann später weiter untergliedert werden.
1	Rexer	Seite 70, 6.2.2: Bei BVN den Raum Nagold durch Altensteig/Bad Wildbad ersetzen.		
2	Rexer	Seite 70, 6.2.2: Welche Firma hat in Vollmaringen ihren Sitz?		Fa. Weis&Nesch
3	Rexer	Seite 70, 6.2.2: DB Bahn Südwestbus (Südwestbus) - lt. Aufstellung auf der VGC-Seite sind es elf Linien anstatt 14 Linien.		
1	Südwestbus - RVS	Zu begrüßen ist die gewünschte stärkere Vernetzung des ÖPNV-Angebotes im Landkreis, sowie die höheren Standards in Infrastruktur und Fahrzeugen.	✓	
2	Südwestbus - RVS	Ein barrierefreier Ausbau der Haltestellen im Liniennetz sollte nur in enger Kooperation mit Unternehmen und Gebietskörperschaften erfolgen, um zum einen die hochfrequentierten oder Schwerpunkthaltestellen abzustimmen, zum anderen den unterschiedlichen baulichen Besonderheiten der eingesetzten Niederflurfahrzeuge gerecht zu werden.	➔	
3	Südwestbus - RVS	Eine Erhöhung der Anzahl von Haltestellen bedeutet auch, diese im Standard für mobilitätseingeschränkte Personen neu zu bauen, was mit erheblichen Kosten verbunden ist.	!	Es sind keine neuen Haltestellen geplant
4	Südwestbus - RVS	Unter Punkt 4.5.1 wird ein generelles Höchstalter der eingesetzten Fahrzeuge auf 10 Jahre festgelegt. Dies ist für einen ressourcensparenden Einsatz von Fahrzeugen und somit auch attraktiven Kosten im ÖPNV nicht für alle Fahrzeuge zielführend. Es wird gebeten, das Fahrzeugalter für Basisfahrzeuge auf max. 10 Jahre zu begrenzen und für Verstärker- und Reservefahrzeuge ein höheres Maximalalter zu erlauben.	✗	NVP Kapitel 4.5.1: "... insbesondere für die Taktfahrten der Leistungsachsen sowie der Stadtlinien ...". D.h. im Schülerverkehr sind ältere Fahrzeuge möglich
5	Südwestbus - RVS	Kapitel 6.2.1: Der angenommene Fahrplanstand 2015 scheint für ein grundlegend in die Zukunft gerichtetes Verfahren (NVP) ein zu alter Ausgangsstand zu sein.	✗	Die Bestandsaufnahme entstand 2015

Nr.	Stelle	Inhalt der Stellungnahmen	Kategorie	Kommentar Verwaltung
6	Südwestbus - RVS	Südwestbus ist seit Fahrplanwechsel 12/2014 nicht mehr Konzessionär der Linien 719 und 723.		
1	Verkehrsbetriebe Nagoldtal - VBN	Seite 24: Linien 430 und 443 sind bereits verbunden und in Pfalzgrafenweiler und Altensteig auf die Linie 7938 abgestimmt.		
2	Verkehrsbetriebe Nagoldtal - VBN	Seite 24: Seit Fahrplanwechsel 2014/2015 wurde Linie 450 auf Linie 7938 in Egenhausen abgestimmt. Fahrgäste aus Haiterbach (insb. Schüler) haben durch den abgestimmten Fahrplan in Egenhausen die Möglichkeit in beide Richtungen umzusteigen.		
3	Verkehrsbetriebe Nagoldtal - VBN	Seite 31: Im Hinblick auf die strukturellen Veränderungen im Landkreis Calw und der damit verbundenen neuen verbesserten Fahrmöglichkeiten, sollten die Linien 723, 820, 719 und 632 als Leistungsachsen definiert werden. Gerade der Raum Schömborg und Dobel können über Leistungsachsen deutlich besser an das Enztal angeschlossen werden.		Wurde in AG Mobilitätskonzept so beschlossen
4	Verkehrsbetriebe Nagoldtal - VBN	Seite 32: Linie 759 Neubulach - Wildberg - Gärtringen ist als Basisachse definiert und gleichzeitig auch als Leistungsachse Wildberg - Gärtringen. Ist das korrekt?		ist nun durchgehend als Basisachse festgelegt.
5	Verkehrsbetriebe Nagoldtal - VBN	Unverständlich ist die Kategorisierung der Linie 775 als Basisachse. Diese Linie verbindet Wildberg mit Herrenberg. In Herrenberg stehen den Fahrgästen S-Bahn- und Regio-Anschlüsse zur Verfügung. Die Kategorie Basisachse würde für den Raum Wildberg eine erhebliche Verschlechterung darstellen.		Wurde in AG Mobilitätskonzept in Leistungsachse Kategorie 2 hochgestuft
6	Verkehrsbetriebe Nagoldtal - VBN	Seite 38: Am Bahnhofpunkt Nagold, Stadtmitte sind die Linien 501, 540, 774, 770 und 777 an die Kulturbahn angebunden.		
7	Verkehrsbetriebe Nagoldtal - VBN	Seite 40, 4.5.2: Zwischen der VGC und der Gemeinde Schömborg wird derzeit eine Vereinbarung erstellt, dass innerhalb von Schömborg der VGC Tarif zur Anwendung kommt. Es wird gebeten, im NVP den Vermerk aufzunehmen, dass der VGC Tarif im Binnenverkehr angewendet wird.		
8	Verkehrsbetriebe Nagoldtal - VBN	Seite 47: Linie 719 BVN; Linie 723 BVN; Linie 820 BVN, Walz, Volz. Bitte Korrektur auch auf Seite 63 und Seite 66 NVP.		
9	Verkehrsbetriebe Nagoldtal - VBN	Seite 63: Linie 724 Auch Schömborg mitaufnehmen		
10	Verkehrsbetriebe Nagoldtal - VBN	Seite 70: Bitte die korrekten Unternehmensbezeichnungen übernehmen: BVN - Busverkehr Nordschwarzwald GmbH und VBN - Verkehrsbetriebe Nagoldtal GmbH		
11	Verkehrsbetriebe Nagoldtal - VBN	Seite 70: "Die Bahntochter mit Sitz in Karlsruhe führt mit insgesamt 14 Linien im Landkreis Calw." Es wird gebeten, die Anzahl zu überprüfen und zu korrigieren.		
1	Volz	§ 8 Abs. 3 PBefG regelt die Anforderungen an einen NVP und besagt, dass bei der Aufstellung eines NVP die vorhandenen Unternehmen frühzeitig zu beteiligen sind. Im vorliegenden Verfahren war dies nicht der Fall, da eine Arbeitsgruppe "Mobilitätskonzept" des Kreistags sich schon seit Monaten mit dem NVP befasst. Kein VU war zu einem Zeitpunkt beteiligt.		Unternehmen waren über Fortgang kontinuierlich informiert.
2	Volz	Der vorliegende NVP steht nicht unter der Prämisse "Ausgleich der Verkehrsinteressen im öffentlichen Personennahverkehr" herbeizuführen, sondern ist einseitig von politischen Anforderungen bestimmt. Dies wird auch durch das Vorgehen deutlich, dass der NVP den Unternehmen "zur Stellungnahme" übersandt wurde, nachdem der zuständige Ausschuss des Kreistags diesen "zur Anhörung freigegeben" hat.		Der Nahverkehrsplan ist Ausdruck der politischen Willensbildung des Aufgabenträgers

Nr.	Stelle	Inhalt der Stellungnahmen	Kategorie	Kommentar Verwaltung
3	Volz	Die Mitwirkungsrechte wurden verletzt.	!	Unternehmen waren über Fortgang kontinuierlich informiert.
4	Volz	§ 8 Abs. 3 PBefG regelt die Zuständigkeit des Aufgabenträgers für die „Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im ÖPNV“. Die Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebots sind im Nahverkehrsplan zu definieren. Maßgeblich ist also eine „ausreichende“ Verkehrsbedienung, wobei „ausreichend“ nach dem allgemeinen Sprachgebrauch weniger ist als „befriedigend“, „gut“ oder gar „optimal“. Das ÖPNVG Baden-Württemberg gibt in § 4 Abs. 2 eine „bedarfsgerechte“ Gestaltung des ÖPNV vor und verweist angestrebte „Angebotsverbesserungen in betrieblicher und tariflicher Hinsicht“ ausdrücklich in einen (nicht verbindlichen) „Nahverkehrsentwicklungsplan“. In dem vorliegenden Entwurf sind die beiden Ebenen vermischt: es wird vorgegeben, dass der ÖPNV eine flächendeckende Daseinsvorsorge darstellen und der Bevölkerung eine stündliche Verfügbarkeit von Mobilität sichern soll. In Abs. 4.3.3 des vorliegenden Entwurfs werden die Bedienungshäufigkeiten konkretisiert: danach sind in allen Bedienungskategorien von 5.00h-24.00h solche „Angebote“, ggf. als Bedarfs-verkehre, vorzuhalten. Der „ausreichende Verkehr“ wird also nicht von der Nachfrage abgeleitet, um ein „bedarfsgerechtes“ Bedienungsraaster zu entwickeln, sondern wird als optimales Angebot definiert – was bei einer ausschließlich von kommunal-politischen Interessen geprägten Erstellung des Nahverkehrsplan auch nicht sonderlich verwundert. Die festgelegten Mindestbedienungshäufigkeiten übersteigen bei weitem das, was herkömmlich als „ausreichend“ zu verstehen ist. Sie entsprechen dem, was allenfalls in einem Nahverkehrsentwicklungsplan als Ziel formuliert werden kann.	✗	Der Aufgabenträger ist frei in der Festlegung der "Ausreichenden Verkehrsbedienung" (vgl. Kapitel 2.1 und 4.3) Ein Nahverkehrsentwicklungsplan ist im Kreis Calw nicht vorgesehen.
5	Volz	Der Grundsatz der Eigenwirtschaftlichkeit ist umsetzbar, wenn in einem NVP die Eckpunkte für einen "ausreichenden Verkehr" realistisch definiert werden. Im vorliegenden Entwurf sind die Anforderungen jedoch weit überzogen, so dass eigenwirtschaftliche Verkehre verunmöglicht werden. Die im vorliegenden Entwurf festgelegte Bedienungshäufigkeit, die die „Kernverkehrszeit“, von 5.00 h - 20.00 h festlegt, fordert schon für sich genommen bei Verkehren der Leistungsachsen 1 und 2 einen 2-Schichtbetrieb, bei Einschluss der Schwachverkehrszeiten 7 Tage die Woche bis 24.00 h einen doppelten 2-Schicht-Betrieb: arbeitsrechtliche Vorgaben blieben in dem vorliegenden Entwurf völlig außer Acht. Die Vorgaben sind eigenwirtschaftlich kaum darstellbar. Mit einem solchen Anforderungsprofil wird der Grundsatz der Eigenwirtschaftlichkeit faktisch ausgehebelt.	✗	Die Bedienstungszeiten sind sachgerecht (vgl. z.B. die Ziele des Landes)
6	Volz	Linie 670 fehlt die Aufwertung zur Regiobuslinie (seit 1.1.16)		
7	Volz	Linie 662 fehlt Einbindung des Schulzentrums Althengstett (seit Beginn Schuljahr 2015/16) und der Schülerverkehr von Stammheim über Heumaden zum Schulzentrum Althengstett.		
8	Volz	Nicht erwähnt wird die Ausgestaltung von Teilbereichen der Linie 670 mit Bedarfsverkehren (Innerortsverkehr Althengstett) sowie der Linie 824 mit Bedarfsverkehren.		

Nr.	Stelle	Inhalt der Stellungnahmen	Kategorie	Kommentar Verwaltung
9	Volz	Linie 820 ist fälschlicherweise nur dem Unternehmen Walz zugeordnet (richtig: Gemeinschaftsgenehmigung BVN - Volz - Walz) und nur unzureichend beschrieben: die Bedienung beschränkt sich nicht nur der aufgeführten Ortsteile von Bad Liebenzell, sondern reicht von Schömburg über Bad Liebenzell bis Calw und stellt an verschiedenen Verknüpfungspunkten Übergänge zu weiterführenden Linien dar.		
10	Volz	Kapitel 4.3: Die Festlegungen gehen weit über das hinaus, was im ländlichen Raum als „ausreichender“ und bedarfsgerechter Verkehr anzusehen ist. Die „stündliche Verfügbarkeit“ von 5.00 h - 24.00 h in einem bevölkerungsschwachen, großflächigen Gebiet hat mit ÖPNV nichts mehr zu tun, sondern kommt einem Individualverkehr gleich. Was „ausreichend“ ist, muss in einem konstruktiven Dialog, der sich an den realen Gegebenheiten ausrichtet und unter der Prämisse eines fairen Interessenausgleichs geführt wird, entwickelt werden.		Vgl. Ziele des Landes: Flächendeckender Stundentakt!
11	Volz	Kapitel 4.3.2 Zur flächendeckenden Versorgung können auch "normale Taxis" beitragen, die in dem vorliegenden Gesamtkonzept völlig außen vor bleiben.		Pkw-Einsatz nicht ausgeschlossen Konkrete Vorarbeiten für Bedarfsverkehr sind noch offen; werden zurzeit auf Landesebene auch nicht vorgegeben.
12	Volz	Tabelle 4-2 Zur Basisachse Calw - Hirsau - Althengstett gehört auch das Klinikum Nordschwarzwald.		Aufnahme als "überörtlich bedeutsame Ziele"
13	Volz	Bei den noch ohne Linien-Nummer aufgeführten Verbindungen für den „Mitfall Hermann-Hesse-Bahn“ wird noch Anpassungsbedarf gesehen. Dies gilt auch für den **)-Bereich der Linie 670		
14	Volz	Kapitel 4.3.3: Die Bedienungszeiten und –häufigkeiten sind überzogen: sie gehen weit über das hinaus, was ein „ausreichender Verkehr“ ist.		s.o.
15	Volz	Kapitel 4.3.4: Die Festlegung von Fahrten zu Grundschulen sollten eingegrenzt werden auf Schulen, die überörtliche Funktion haben. Für Grundschulen, die ihren Einzugsbereich am Ort haben und nur in Einzelfällen aufgrund persönlicher Umstände von auswärtigen Schülern besucht werden, kann kein Mindestbedienkonzept gelten.		Dass der Standard jeweils nur zu einem Schulstandort der jeweiligen Schulart gilt, bedeutet, dass bei Schulen am Ort keine Fahrten eingerichtet werden.
16	Volz	Kapitel 4.3.5: Bei der Erschließung von Wohnsiedlungen wurde bislang nur unzureichend auf die ÖPNV-Anbindung geachtet (z.Bsp. Calw-Heumaden) – u.a. auch deshalb, weil die Verkehrsunternehmen in die Planungen nicht einbezogen werden. Dies sollte durch eine entsprechende Festlegung für die Zukunft geändert werden. Für die vorgesehene „Erschließung über Bedarfsverkehre“ sind in vielen Fällen Infrastrukturmaßnahmen unabdingbar, die in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen konzipiert und umgesetzt werden müssen.		Zuständigkeit Gemeinden
17	Volz	Kapitel 4.5.1: Eine „Begrenzung der Fremdwerbung in Art und Maß“ auf ÖPNV-Fahrzeugen stellt einen erheblichen Eingriff in die wirtschaftliche Dispositionsfreiheit der Unternehmen dar. Eine solche Vorgabe übersteigt den Zuständigkeitsbereich des Aufgabenträgers.		Der Aufgabenträger ist frei in der Festlegung. Offen ist die Frage der Berücksichtigung durch die Genehmigungsbehörde (i.d.R. nur bei Genehmigungswettbewerb im Rahmen verbindlicher Zusicherungen).

Nr.	Stelle	Inhalt der Stellungnahmen	Kategorie	Kommentar Verwaltung
18	Volz	Kapitel 4.5.1: Die Festlegung eines Höchstalters der eingesetzten Fahrzeuge auf 10 Jahre ist nicht sachgerecht: dies entspricht weder dem Lifecycle moderner ÖPNV-Fahrzeuge, noch der branchenüblichen Nutzungsdauer, noch den spezifischen Bedingungen im ländlichen Raum, wo Großfahrzeuge, die hauptsächlich im Schülerverkehr eingesetzt werden, häufig nur eine geringe Jahreslaufleistung erreichen und deshalb über einen weit länger als 10 Jahre dauernden Zeitraum zum Einsatz kommen. Da die eingesetzten Fahrzeuge regelmäßigen Sicherheitsprüfungen unterliegen, ist eine entsprechende Festlegung im Nahverkehrsplan völlig unnötig.	✗	NVP Kapitel 4.5.1: "... insbesondere für die Taktfahrten der Leistungsachsen sowie der Stadtlinien ...". D.h. im Schülerverkehr sind ältere Fahrzeuge möglich
19	Volz	Kapitel 4.5.1: Die Aussage „Neufahrzeuge sind jeweils mit dem aktuellen technischen Standard auszurüsten“ stellt einen weiteren Eingriff in die Dispositionsfreiheit der Unternehmen dar. Ob „technische Neuerungen“ für einen konkreten Einsatzbereich Sinn machen oder nicht, muss der unternehmerischen Bewertung vorbehalten bleiben.	✗	s.o.
20	Volz	Kapitel 4.5.3: Einige der in diesem Abschnitt ausgeführten Ziele sind bereits verwirklicht, andere – wie die „Einrichtung einer Mobilitätszentrale“ bleiben sehr unbestimmt, insbesondere im Hinblick auf deren Finanzierung. Diese Themen gehört in einen Nahverkehrsentwicklungsplan.	➔	Umsetzung der Rahmenvorgaben! Finanzierung erfolgt durch Kreis. Ein Nahverkehrsentwicklungsplan ist im Kreis Calw nicht vorgesehen.
21	Volz	Kapitel 4.7.1: Es wird zutreffend ausgeführt, welche strukturellen Entwicklungen es perspektivisch erschweren, Verkehrsleistungen eigenwirtschaftlich zu erbringen. Dabei wird ausgeblendet, dass gerade die Festlegungen in Bezug auf Bedienungsstandards in dem vorliegenden Entwurf die Rahmenbedingungen für eigenwirtschaftliche Verkehre verengen. Durch dieses Vorgehen werden bislang eigenwirtschaftliche Verkehre zielgerichtet an den Rand gedrängt und die Strategie verfolgt, diese in öffentliche Dienstleistungsaufträge zu überführen. Damit wird einem Verdrängungswettbewerb im Verkehrssektor Vorschub geleistet, der die bisherige mittelständische Anbieter-Struktur im Landkreis Calw existentiell gefährdet.	✗	Gemeinwohl steht im Vordergrund. Erhalt der Eigenwirtschaftlichkeit ist kein eigenständiges Ziel. Verdrängungswettbewerb ist im eigenwirtschaftlichen Verkehr ebenso möglich (vgl. eigenwirtschaftliches Angebot der RVS in Pforzheim)
1	VGC	Es wird sich für die Fristverlängerung bedankt.	!	
2	VGC	Kapitel 2.4: Der vorliegende Entwurf wurde mit der AG Mobilität erarbeitet. Es wird bedauert, dass die VGC zu keinem Zeitpunkt in die Vorbereitungen einbezogen wurde, zumal sie bei der vorangegangenen Nachfrage-Analyse Hilfestellung geleistet hat. Sie ist sich sicher, dass die Bestandsaufnahme in Kapitel 6 eine genauere status-quo-Darstellung abgegeben hätte und die Ausführungen in Kapitel 7 ein aktuelleres Bild zeichnen würden.	!	
3	VGC	Kapitel 3: Hier fehlt eine abschließende Würdigung der durch den "Calwer Weg" umgesetzten Planungen. Weiter fehlt ein Hinweis darauf, dass seit der Verabschiedung des NVP 2008 ein deutlicher Konzentrationsprozess auf Seiten der Leistungsanbieter im Lkr. stattgefunden hat (Betriebsaufgaben Fa. Eichele, Fa. Schöttle, Insolvenz Firmengruppe Rübenacker, weitgehender Rückzug der RVS aus der Flächenbedienung).	✍	In den Rückblick der Entwicklung des ÖPNV im Landkreis Calw durchaus angebracht.
4	VGC	Kapitel 4.3: Zur Ausgestaltung der "flächendeckenden Versorgung" mit flexiblen Bedienungsformen gehören auch die vielerorts im Landkreis bestehenden Bürgerautos, die derzeit den ÖPNV stellenweise unmittelbar konkurrenzieren. Hier ist eine engere Verzahnung mit dem ÖPNV wünschenswert.	✓	

Nr.	Stelle	Inhalt der Stellungnahmen	Kategorie	Kommentar Verwaltung
5	VGC	Die Unterscheidung zwischen "Basis-Achsen" und "Leistungsachsen Kat.2" ist nicht schlüssig. Zum Beispiel ist nicht nachvollziehbar, weshalb die Linie Calw - Deckpfronn - Herrenberg niedriger eingestuft wird als Altensteig - Egenhausen.	!	Wurde in AG Mobilitätskonzept aus raumstrukturellen Gründen so festgelegt
6	VGC	Eine (neue) Verbindung Althengstett - Gechingen - Ostelsheim - Weil der Stadt scheint wenig sinnvoll. Es wird dringend empfohlen, die Kategorisierung gemeinsam mit den Betreibern und der VGC nochmals einer kritischen Betrachtung zu unterziehen.		Festlegung erfolgt hier auch auf Grundlage des Mitfalls der Standardisierten Bewertung
7	VGC	Kapitel 4.3.3: Es wird anerkannt, dass mit der Festlegung der Mindestbedienungsstandards der Wechsel von einem nachfrage- zu einem angebotsorientierten ÖPNV vollzogen werden soll. Auch unter dieser Prämisse scheint der festgelegte Leistungs- und Zeitkorridor zu ambitioniert: die Siedlungsstruktur im Landkreis, die sehr hohe Pkw-Dichte und der Komfortanspruch der Bevölkerung stehen einer breiten ÖPNV-Nutzung entgegen. Auch dort wo ein dichtes, vertaktetes ÖPNV-Angebot vorhanden ist, ist es kaum möglich, Fahrgäste zum Umstieg vom Individualverkehr zum öffentlichen Verkehr zu bewegen. Auch hier wird empfohlen, die Festlegungen insbesondere im Hinblick auf die Schwachverkehrszeiten nochmals einer kritischen Revision zu unterziehen.	!	Es ist politischer Wille, dass ein Angebot geschaffen wird, welches sich flexibel als Bedarfsverkehr der Nachfrage anpasst.
8	VGC	Kapitel 4.3.4: Im Gegensatz zum Jedermannverkehr werden die Rahmenvorgaben für den Schülerverkehr grundsätzlich für ausreichend gehalten. Die Priorisierung von Taktverkehren scheint allerdings problematisch vor dem Hintergrund, dass die Schüler die wichtigste Kundengruppe im ÖPNV darstellen. Bei längeren Wartezeiten besteht die Gefahr, dass diese vom ÖPNV abwandern.	!	Dort, wo eine Bedienung im Taktverkehr zu langen Wartezeiten führt, sind zusätzliche Schülerkurse vorgesehen (vgl. Kapitel 4.3.4).
9	VGC	Kapitel 4.3.5/ 4.4 und 4.5.3: Die in diesem Abschnitt formulierten Festlegungen erfordern an vielen Stellen ein dichteres Haltestellennetz. Es wird dies grundsätzlich für sinnvoll gehalten, aber zu bedenken gegeben, dass verkehrstechnisch dafür vielfach die Voraussetzungen fehlen (z.B. Calw - Heumaden,...u.a.) und sich bei einer entsprechenden Erschließung auch die Fahrzeiten verlängern. Anstelle von allgemeinen Vorgaben wird empfohlen, das vorhandene Haltestellennetz in allen Ortschaften unter Beteiligung des Verbunds, der jeweiligen Betreiber und der Gemeinden sukzessive einer Revision zu unterziehen. In diesem Zusammenhang könnte auch die Haltestellenausstattung sowie die Barrierefreiheit überprüft und ein schlüssiges Gesamtkonzept entwickelt werden. An vielen Stellen im Landkreis werden zunehmend Vandalismusschäden an Haltestellen beobachtet, die überdies häufig schlecht beleuchtet sind und dem subjektiven Sicherheitsbedürfnis der Nutzer nicht gerecht werden.	!	
10	VGC	Kapitel 4.5.2: Es fehlt der Hinweis, dass der VGC-Tarif für alle ÖPNV-Anbieter im Landkreis Calw aufgrund einer allgemeinen Vorschrift verbindliche festgelegt ist.		
11	VGC	Im Innerortsverkehr Schömburg gilt seit 1.1.2016 aufgrund einer Sondergenehmigung mit der Gemeinde der VGC-Kurzstreckentarif. Bitte korrigieren.		
12	VGC	Eine Anerkennung des DB-Angebots "Schönes-Wochenende-Ticket" wird nicht für erforderlich gehalten. Das Angebot ist schon jetzt sehr vielfältig und für das Fahrpersonal kaum überschaubar.	✗	in vielen Verbünden in Ba-Wü wird das SWT anerkannt. Die unterschiedlichen Regelungen sind für den Kunden kaum überschaubar.
13	VGC	Es fehlt der Hinweis auf den Landestarif, der ab 1.1.2018 über alle Verbundsgrenzen hinweg durchgehende Fahrscheine ermöglichen wird.		

Nr.	Stelle	Inhalt der Stellungnahmen	Kategorie	Kommentar Verwaltung
14	VGC	Kapitel 4.5.3: Ein verbundeinheitliches durchgängiges System der Liniennummerierung bestehen schon heute. Dieses wurde nach Verbundgründung eingeführt und dient als Grundlage für die Nummerierung neuer Linien.		ist aber noch nicht überall umgesetzt.
15	VGC	Die Notwendigkeit eines verbundweiten Fahrplanbuches scheint nicht zwingend gegeben. Aufgrund größerer Straßenbaumaßnahmen, Anpassungen im laufenden Planungsprozess und zum Schuljahreswechsel kam es in der Vergangenheit sehr oft unterjährig zu Fahrplanänderungen, so dass das gedruckte Buch schon nach kurzer Zeit nicht mehr aktuell war. Überdies ging die Nachfrage kontinuierlich zurück - die Kunden nutzen zur Auskunft überwiegend elektronische Medien.		Ohne eine interaktive Alternative (App, Echtzeitinformation) besteht eine Lücke in der Fahrgastinformation, welche geschlossen werden sollte.
16	VGC	Die im Landkreis tätigen Unternehmen sind nur teilweise an die Regionale Datendrehscheibe des VVS angeschlossen - ein Teil auch direkt an die NVBW. Insoweit wird gebeten, auf S. 41/ 8. Spiegelstrich/ 2. Zeile zu ergänzen: "RDD des VVS oder der NVBW".		
17	VGC	Kapitel 4.7.1: Es wird ausgeführt, dass " <i>zukünftig deutlich mehr Verkehrsleistungen nicht mehr eigenwirtschaftlich erbracht werden können</i> ". Hierfür sind nicht nur strukturelle Entwicklungen maßgebend, wie z.B. der prognostizierte weitere Rückgang der Schülerzahlen, sondern auch die im vorliegenden Entwurf enthaltene qualitative und quantitative Ausweitung des Angebots. Insoweit wird ein Widerspruch zu dem im PBefG formulierten Grundsatz gesehen, dass Verkehrsleistungen im ÖPNV eigenwirtschaftlich zu erbringen sind.		Es gilt der Vorrang eigenwirtschaftlicher Verkehre. Der Aufgabenträger ist aber frei in der Festlegung seiner Standards
18	VGC	Unabhängig vom o.g. Zielkonflikt fehlt eine Abschätzung der voraussichtlichen Mehrkosten aufgrund der festgelegten Bedienungsstandards. Dies scheint vor allem deshalb problematisch, weil eine deutlich höhere Akzeptanz mit einem entsprechenden Kostendeckungsbeitrag eher skeptisch von der VGC beurteilt wird. Eine höhere Kostenbeteiligung der Städte und Gemeinden ist zwangsläufig die Folge der angestrebten Verbesserungen - dies sollte bereits im Vorfeld entsprechend verdeutlicht und quantifiziert werden, zumal die Kommunen aufgrund gesetzlicher Vorgaben im Hinblick auf die Barrierefreiheit in nächster Zeit ohnehin erheblich belastet werden.		Eine Berechnung erfolgte, ist aber im NVP nicht dokumentiert.
19	VGC	Kapitel 5: Es ist nicht klar, wie " <i>Die Weiterentwicklung des ÖPNV innerhalb der Verkehrsräume erfolgt weiter aus einer Hand</i> " zu verstehen ist. Die Koordination der Überplanung im Rahmen des "Calwer Wegs" lag bei der VGC. Als Verbund wird sich weiterhin der Aufgabe gestellt, an einer "integrierten Planung" mitzuwirken und einen angemessenen Interessenausgleich aller Beteiligten vorzunehmen. Bitte dies auch im NVP entsprechend verankern.		
20	VGC	Die Gliederung in "Verkehrsräume" mit der Untergliederung "Linien" kann nachvollzogen werden, da dies im wesentlichen das Ergebnis des "Calwer Wegs" war. Zur Vermeidung von Missverständnissen wird um Klarstellung gebeten, dass dies auch für den neu zu beschließenden NVP die Grundlage ist und formal keine Linienbündelung vorgenommen wird. Dies entspricht auch der Zielsetzung " <i>die Verkehrsräume in kleinere Einheiten aufzuteilen</i> ".		Das Linienbündelungskonzept aus dem Jahr 2007 ist nach wie vor grundsätzlich gültig.
21	VGC	Zum Kapitel "Bestandsaufnahme" wird auf eine Stellungnahme verzichtet, da davon ausgegangen werden kann, dass die erforderlichen Korrekturen durch die Verkehrsunternehmen vorgebracht wurden.		

Nr.	Stelle	Inhalt der Stellungnahmen	Kategorie	Kommentar Verwaltung
22	VGC	Zum Kapitel "Nachfrage und Nachfrageprognose" wird angemerkt, dass die Ergebnisse der Haushaltsbefragung in Einzelaspekten fragwürdig sind und zu wenig differenziert erscheinen. Zum Beispiel ist die in der Grafik S. 77 aufbereitete Darstellung "Wegezzwecke" nicht plausibel. Zu dem Gesamtkomplex wird eine offene Diskussion der Ergebnisse mit den Verkehrsunternehmen bemängelt, deren Erfahrung und Kompetenz in den beiden Gutachten keinen Niederschlag gefunden haben.	!	
23	VGC	Es wird gebeten, die Anmerkungen bei der endgültigen Ausarbeitung des NVP 2016 zu berücksichtigen. Es wird davon ausgegangen, dass die im Rahmen der Anhörung eingegangenen Stellungnahmen vollständig dokumentiert werden.	✓	
24	VGC	Gerne würde der Verbund dazu im Einzelnen noch Position beziehen, sofern die Stellungnahmen, insbesondere von den Gemeinden eingegangenen Anregungen, zur Verfügung gestellt werden.	✗	Eine breite Diskussion der Stellungnahmen ist nicht vorgesehen.
1	KVV	Grundsätzliche wird die Aufstellung des NVP begrüßt und es gibt keine Anregungen und Bedenken.	✓	
2	KVV	Seite 40, letzter Satz:ausbrechenden Verkehr von Bad Wildbad und Höfen der VPE- und <u>beziehungsweise</u> der KVV-Tarif		
3	KVV	Seite 41: ...Die 24-Stunden-Karte-RegioX-Ticket <u>Tageskarte "RegioX"</u> des KVV wird im gesamten Nordschwarzwald <u>in verschiedenen Verbünden im Nordschwarzwald</u> anerkannt, auch im Kreis Calw und im Kreis Freudenstadt. [ODER: Nennung der jeweiligen Verbünde (KVV, VPE, VGC, VGF) sowie weitere ausgewählte Strecken (=Ü-Bereiche)]		
4	KVV	Seite 50: Zu Linie 113 und 116: Diese drei Linien sind Teil des KVV-Linienbündels "Mittelbereich Ettlingen". Es gibt keinen "Mittelbereich Ettlingen" und beide Linien sind Einzellinien ohne Linienbündelzuordnung. Der KVV geht davon aus, dass zwischen dem Betreiber und dem Landkreis Calw als Aufgabenträger ein Vertragsverhältnis besteht. Zwischen dem Betreiber und dem KVV besteht ein Kooperationsvertrag über die Fahrgeldzuscheidung.		Redaktionelle Anregung wird übernommen
5	KVV	Seite 54: Fahrtenzahlen der Linie 244 sollte überprüft werden. Schultag 71 (15), Ferientag 63 (11), Samstag 35 (22), Sonn- und Feiertag 31 (20).		
6	KVV	Seite 62: Fahrtenzahlen der Linie 716 sollte überprüft werden. Zu Schultag und Ferientag bestehen abweichende Angaben.		wird z.Zt. vom VPE überplant
7	KVV	Seite 63: Fahrtenzahlen der Linie 719 sollte überprüft werden. Zu Schultag, Ferientag, Samstag sowie Sonn-/Feiertag bestehen abweichende Angaben.		
1	VPE	Seite 47: Für Linie 719 und 723 ist als Betreiber Südwestbus eingetragen. Nach VPE Informationsstand werden diese beiden Linien inzwischen vom Busunternehmen BVN gefahren.		

Nr.	Stelle	Inhalt der Stellungnahmen	Kategorie	Kommentar Verwaltung
2	VPE	Seite 64: Das Fahrtenangebot zwischen Schömburg und Bieselsberg wird auf dieser Linie montags bis freitags stündlich nicht nur an Schultagen, sondern auch an Ferientagen gefahren. Insofern sollte dieser Linienabschnitt nicht Bestandteil des Schulverkehrsnetzes sein, sondern Bestandteil der Leistungsachsen Kategorie 2.	✗	Das Achsennetz bildet nicht den Ist-Stand des Verkehrsangebotes ab.
1	WBO	WBO hat Information über ein Mitgliedsunternehmen, dass der Landkreis die Fortschreibung des NVP eingeleitet hat.	!	
2	WBO	Verwaltungsausschuss des Kreistags hat am 7.3.2016 den Entwurf des NVP zur Anhörung freigegeben. Den Unternehmen wurde am 8.3.2016 der Entwurf per Mail zum Download zur Kenntnis gebracht. Zugleich wurden sie zur Vorstellung des Entwurfs auf den 15.3.2016 ins Landratsamt eingeladen. In der Folge hatten sie Gelegenheit zur Stellungnahme.	!	
3	WBO	Nach § 8 PBefG bildet der NVP den Rahmen für die Entwicklung des ÖPNV. Von daher ist es recht und billig, dass die vorhandenen Unternehmen bei der Aufstellung des NVP beteiligt sind.	!	
4	WBO	Seit der Novelle des PBefG sind die vorhandenen Unternehmen bei der Aufstellung des NVP ausdrücklich frühzeitig zu beteiligen. Dieser Gedanke ist erst im Zuge der abschließenden Beratungen in Bundesrat und Bundestag ins Gesetz aufgenommen worden und ist von daher womöglich nicht überall präsent.	!	Der Passus ist dem Landkreis präsent. Die Unternehmen waren über Fortgang kontinuierlich informiert.
5	WBO	Es ist zu begrüßen und es ist allein richtig, wenn der Aufgabenträger die betroffenen Unternehmen gleich zu Beginn des Verfahrens an den Tisch holt und diese nicht nur ein fertiges Werk zur Stellungnahmen vorgesetzt bekommen. Schließlich sind ihre Interessen nach dem Gesetz "angemessen" zu berücksichtigen und der Aufgabenträger kann von deren Erfahrung und Ortskenntnis nur profitieren.		s.o.
6	WBO	Im Landkreis Calw ist dies leider nicht erfolgt. Über Monate hinweg wurde der Entwurf von einer Arbeitsgruppe aus Vertretern der Kreistagsfraktionen zusammen mit dem beauftragten Planungsbüro und der Verwaltung "unter sich" erarbeitet. Dies entspricht nach dem Dafürhalten des WBO nicht der Intention des Gesetzgebers.		s.o.
7	WBO	Der NVP ist bei vielen Entscheidungen (z.B. bei der Erteilung von Genehmigungen als Voraussetzung einer unternehmerischen Betätigung im ÖPNV) von maßgeblicher Bedeutung. Es wird insoweit ausdrücklich auf § 8 Abs. 3a PBefG verwiesen.	!	
8	WBO	Danach hat die Genehmigungsbehörde einen NVP (nur) zu berücksichtigen, der unter den Voraussetzungen des Absatzes 3 Satz 6 (frühzeitige Beteiligung) zustande gekommen ist <u>und</u> vorhandene Verkehrsstrukturen beachtet. Auch bei letzterem ist die Sichtweise der vorhandenen Unternehmen unerlässlich (Vertrauensschutzgedanke) und somit auch ihre Einbindung in den Planungsprozess von Anfang an erforderlich.	!	
9	WBO	Es wird das Landratsamt gebeten, diesen Gesichtspunkt ernsthaft in Erwägung zu ziehen, auch wenn im vorliegenden Fall Planungs- und Genehmigungsbehörde letztlich identisch sind.	!	
1	Landesverband für Menschen mit Körper- und Mehrfachbehinderung lvkm	Der vorliegende NVP verweist richtigerweise in Kapitel 4.1 auf die Bedeutung des barrierefreien ÖPNV, der bis zum Jahr 2022 weitestgehend geschaffen werden soll.	✓	

Nr.	Stelle	Inhalt der Stellungnahmen	Kategorie	Kommentar Verwaltung
2	Landesverband für Menschen mit Körper- und Mehrfachbehinderung lvkm	Im vorliegenden NVP fehlen Verknüpfungen z.B. mit dem Aktionsplan der Landesregierung zur Umsetzung der UN-Behindertenkonvention bzw. dessen Umsetzung im Landkreis Calw.	➡	Wird geprüft
3	Landesverband für Menschen mit Körper- und Mehrfachbehinderung lvkm	Es wird angeregt zu prüfen, in welchen Städten und Gemeinden (nach Kenntnis lvkm: Calw, Nagold, Bad Wildbad und Schömburg) aufgrund der Infrastruktur ein besonderer Bedarf an einem barrierefreien ÖPNV besteht.	✍	Für die Umsetzung ist eine Prioritätenreihung vorgesehen und wird zur Umsetzung in den Gemeinden angeregt
4	Landesverband für Menschen mit Körper- und Mehrfachbehinderung lvkm	Kapitel 4.3.2: Es wird dem Grunde nach zugestimmt, dass eine flächendeckende Versorgung aus wirtschaftlichen Gründen nicht immer und zu allen Zeiten der ÖPNV mit Bussen bedient werden kann. Fahrzeuge des Sonderfahrdienstes könnten einbezogen werden, aber zum regulären Tarif, so dass eine unentgeltliche Beförderung nach §§ 145 ff SGB IX möglich ist.	✓	es reicht aus, dass es irgendein genehmigter Tarif ist und Schwerbehinderte kostenlos befördert werden.
5	Landesverband für Menschen mit Körper- und Mehrfachbehinderung lvkm	Abschaffung Sonderschulpflicht und Ausbau der inklusiven Schulangebote: Es scheint, dass bislang in den Überlegungen noch nicht die Änderung des Schulgesetzes zum Schuljahresbeginn 2014/16 und dessen Folgen für den Schülerverkehr bedacht wurde. Eine Wartezeit von 60 Minuten wird für Schüler*innen mit Behinderung nicht zumutbar sein. Eine inklusive Nahverkehrsplanung sollte hier u.E. Lösungsansätze entwickeln.	➡	
6	Landesverband für Menschen mit Körper- und Mehrfachbehinderung lvkm	Kapitel 4.4: Umsteigezeiten müssen so bemessen sein, dass auch mobilitätseingeschränkte Reisende die Anschlüsse sicher erreichen können.	✍	
7	Landesverband für Menschen mit Körper- und Mehrfachbehinderung lvkm	Zwei-Sinne-Prinzip bei den (dynamischen) Fahrgastinformationen ist zu beachten.	✓	
8	Landesverband für Menschen mit Körper- und Mehrfachbehinderung lvkm	P+R- bzw. B+R-Anlagen müssen auch mit geeigneten Abstellboxen z.B. für Handbikes, "Spastiker-Dreiräder" oder Tandems ausgestattet sein.	✍	Wo konkreter Bedarf besteht
9	Landesverband für Menschen mit Körper- und Mehrfachbehinderung lvkm	Bei Mitnahmemöglichkeiten von Fahrrädern in Bussen kommt es nicht selten zu Zielfkonflikten mit anderen Reisenden, die z.B. mit Kinderwagen, Rollstuhl oder Rollator den Bus nutzen.	!	
10	Landesverband für Menschen mit Körper- und Mehrfachbehinderung lvkm	Kapitel 4.5.3: Zu den verlässlichen Fahrgastinformationen zählt auch eine Mobilitätszentrale, die barrierefrei erreichbar und zugänglich für alle ist.	!	
11	Landesverband für Menschen mit Körper- und Mehrfachbehinderung lvkm	Bewährt haben sich auch einfache Kennzeichnungen der einzelnen Linien durch Piktogramme, zusätzlich zum Text, damit Menschen mit kognitiven Einschränkungen oder Menschen mit einer Leseschwäche sich orientieren können. Gutes Beispiel hierfür ist der Stadtverkehr Reutlingen.	➡	Anregung an VGC

Nr.	Stelle	Inhalt der Stellungnahmen	Kategorie	Kommentar Verwaltung
12	Landesverband für Menschen mit Körper- und Mehrfachbehinderung lvkm	Kapitel 4.6: In den Leistungsachsen 1 und 2 sowie auf Stadtlinien ausschließlich barrierefreie Busse einzusetzen wird begrüßt.	✓	
13	Landesverband für Menschen mit Körper- und Mehrfachbehinderung lvkm	Barrierefreiheit im ÖPNV ist nicht nur gesetzlicher Auftrag sondern auch eine gesellschaftliche Notwendigkeit.	!	
14	Landesverband für Menschen mit Körper- und Mehrfachbehinderung lvkm	Unter dem Aspekt der Inklusion ist zu prüfen, ob auch auf den regionalen Basisachsen es in Einzelfällen die Notwendigkeit aufgrund der Bevölkerungsstruktur gibt, die Anforderungen an die Barrierefreiheit im Busverkehr zu erhöhen.	✎	Wo konkreter Bedarf besteht
15	Landesverband für Menschen mit Körper- und Mehrfachbehinderung lvkm	Nicht nur ein kombinierter Linien- und Gelegenheitsverkehr muss möglich sein, sondern wesentlich sinnvoller erscheint es, dass auch im Gelegenheitsverkehr barrierefreie Fahrzeuge eingesetzt werden.	➔	Nicht Wirkungsraum des NVP
16	Landesverband für Menschen mit Körper- und Mehrfachbehinderung lvkm	In den Fahrplänen (Aushangfahrplan, Internet) müssen die barrierefreien Fahrzeuge gekennzeichnet sein. Zusätzlich eignen sich Piktogramme zur Orientierungshilfe.	✓	
17	Landesverband für Menschen mit Körper- und Mehrfachbehinderung lvkm	Im NVP fehlt die Ausführung, ob und wie die Barrierefreiheit bei den flexiblen Bedienungsformen umgesetzt wird.	➔	Konkrete Voraben für Bedarfsverkehr sind noch offen; werden zurzeit auf Landesebene auch nicht vorgegeben.
18	Landesverband für Menschen mit Körper- und Mehrfachbehinderung lvkm	Kapitel 6.2.6: Größenordnung von bis zu 30 Prozent bei der Anzahl der Personen, die auf Barrierefreiheit im ÖPNV angewiesen sind ist sehr niedrig und beruht wahrscheinlich auf inzwischen veralteten Zahlen.	!	
19	Landesverband für Menschen mit Körper- und Mehrfachbehinderung lvkm	Es wird bezweifelt, dass im Schienenverkehr die Barrierefreiheit weitgehend erreicht ist. Selbst bei einem niveaugleichen Einstieg ist die Spalte zwischen Bahnsteig und Fahrzeug eine Hürde.	!	
20	Landesverband für Menschen mit Körper- und Mehrfachbehinderung lvkm	Es wird eine Aufstellung der Haltestellen vermisst, die bereits barrierefrei gestaltet bzw. noch nicht barrierefrei gestaltet sind (einschl. Ausstattung der Bahnsteige, Fahrgastinformationen, taktile Orientierungshilfen, Aufzug/Rampe, Toiletten, Parkplätze,...).	!	Dazu derzeit keine Daten verfügbar
21	Landesverband für Menschen mit Körper- und Mehrfachbehinderung lvkm	Es fehlen Aussagen, ob und ggf. wie Barrierefreiheit im Schienenersatzverkehr gewährleistet wird.	➔	Zuständigkeit SPNV und damit auch Schienenersatzverkehr beim Land

Nr.	Stelle	Inhalt der Stellungnahmen	Kategorie	Kommentar Verwaltung
22	Landesverband für Menschen mit Körper- und Mehrfachbehinderung lvkm	Es wird die Notwendigkeit gesehen, die Bushaltestellen auch im Regionalverkehr schrittweise barrierefrei zu gestalten und sie zumindest mit den sog. Kassler Borden auszustatten.	✓	Wie im NVP steht: Zuständigkeit der Gemeinden
23	Landesverband für Menschen mit Körper- und Mehrfachbehinderung lvkm	Die Sommerbergbahn in Bad Wildbad ist eine Seilbahn und Teil des ÖPNV. Demzufolge müsste auch deren Weiterentwicklung im NVP beschrieben sein.		Zuständigkeit beim RP Freiburg und Land BaWü
24	Landesverband für Menschen mit Körper- und Mehrfachbehinderung lvkm	Es werden Aussagen zur Nachfrage und Nachfrageprognose der mobilitätseingeschränkten Menschen vermisst. Die hier grundsätzlich getätigten Ausführungen im Rahmen dieser Stellungnahme reichen für Prognosen nicht aus, können nur Impulse geben.		Dazu derzeit keine Daten verfügbar
25	Landesverband für Menschen mit Körper- und Mehrfachbehinderung lvkm	Nur die Kapitel 4.6 und 6.2.6 beschreiben die Barrierefreiheit im ÖPNV. Da diese Anforderungen an einen barrierefreien ÖPNV noch lange nicht flächendeckend umgesetzt sind, werden Maßnahmen zur konkreten Umsetzung vermisst. Ansatzweise kann man diese noch in den Maßnahmen 1 und 2 subsumieren. Nachholbedarf wird insbesondere in den Maßnahmen 5 (Tourismus) und 7 (Entwicklung neuer Mobilitätskonzepte) gesehen.		Ergänzung bei Kapitel 8 (Maßnahmen) wird geprüft
1	PRO Bahn-Nordschwarzwald	Seite 24, Kapitel 3: Etliche Verbesserungen des Angebots gegenüber dem Ist-Stand 2008 und besonders im Vergleich zum vorhergehenden NVP können bestätigt werden.	✓	
2	PRO Bahn-Nordschwarzwald	Nicht nachvollziehbar sind die Widerstände vielerorts, auf die eine Verschiebung der Unterrichtszeiten stößt.	!	
3	PRO Bahn-Nordschwarzwald	Seite 27, Rückgrat SPNV: Die SPNV-Achsen <u>werden</u> durch die Verbindung Calw - Weil der Stadt ergänzt.		
4	PRO Bahn-Nordschwarzwald	Seite 27, Leitbild der ÖPNV-Organisation: Weiterentwicklung VGC ist dringend geboten!	✓	
5	PRO Bahn-Nordschwarzwald	Seite 28, 4.2, 3. Absatz: ...Althengstett - Calw soll bis Dezember 2018 mit der Herrmann-Hesse-Bahn ein Schienenpersonennahverkehrsangebot geschaffen...ist zu weich formuliert. Sollte durch wird ergänzt werden.		
6	PRO Bahn-Nordschwarzwald	Seite 28, 4.2.: "Interim Plus" sollte in jedem Fall weiter verfolgt werden! Da wünschenswerte direkte Schienenverbindung Nagold - Herrenberg in naher Zukunft keinesfalls durchsetzbar erscheint.	✗	vgl. Stellungnahme NVBW
7	PRO Bahn-Nordschwarzwald	Seite 35: Den Vorschlag, dass bei nachfragestarken Linien auch eine Aufspaltung in einen direkt fahrenden Linienteil (Schnellbus) und einen Linienteil mit stärkerer Erschließungsfunktion möglich ist, wird ausdrücklich begrüßt.	✓	
8	PRO Bahn-Nordschwarzwald	Seite 38, 4.4.1: Bezüglich der unbefriedigenden Umsteigesituation zur Bahn in Nagold, wird ein Buspendel zwischen ZOB und Bahnhof vorgeschlagen, abgestimmt auf die fahrplanmäßigen Ankunfts- und Abfahrtszeiten der Nagoldtalbahn.	✗	Viele Umsteigebeziehungen über Nagold Mitte
9	PRO Bahn-Nordschwarzwald	Seite 41, 4.5.3: Überarbeitung des Liniennetzplanes mit lesbaren Liniennummern wird als besonders dringlich angesehen.	✓	

Nr.	Stelle	Inhalt der Stellungnahmen	Kategorie	Kommentar Verwaltung
10	PRO Bahn-Nordschwarzwald	Seite 41, 4.5.3: Verbundweites Fahrplanbuch wird als besonders dringlich angesehen.	✓	
11	PRO Bahn-Nordschwarzwald	Seite 41, 4.5.3: Fortführung der verbundeinheitlichen Standards der Haltestellenausstattung wird als besonders dringlich angesehen.	✓	
12	PRO Bahn-Nordschwarzwald	Seite 41, 4.5.3: Einrichtung einer Mobilitätszentrale wird als besonders dringlich angesehen.	✓	
13	PRO Bahn-Nordschwarzwald	Seite 41, 4.5.3: Anschluss der Unternehmen an die Regionale Datendrehscheibe (RDD und VVS) wird als besonders dringlich angesehen.	✓	
14	PRO Bahn-Nordschwarzwald	Seite 42, Tabelle 4-4: Haltestellen der Kategorie 1 und 2 sollten eine Tariffinformation und einen Liniennetzplan enthalten.	✓	
15	PRO Bahn-Nordschwarzwald	Seite 42, Tabelle 4-4: Tariffinformation und einen Liniennetzplan möglichst auch für Kategorie 3.	✓	
16	PRO Bahn-Nordschwarzwald	Seite 42, Tabelle 4-4: Zumindest mittelfristig sollten auch die Haltestellen bis Kategorie 3 mit einer Dynamischen Fahrgastinformation ausgestattet sein.	✗	Das sind sehr teure Systeme. Durch Smartphone-Apps sind die Informationen für die meisten Fahrgäste überall verfügbar
17	PRO Bahn-Nordschwarzwald	Seite 42, Tabelle 4-4: Für alle Kategorien gilt ein Abfallbehälter als Standard (Befestigung nicht am Haltestellenmast).	✗	Bis Kategorie 3 ausreichend
18	PRO Bahn-Nordschwarzwald	Seite 44, 4.6.2: Um eine absolute Barrierefreiheit zu erreichen ist bei den Niederflurfahrzeugen auch ein Kneeling der Busse notwendig.		
19	PRO Bahn-Nordschwarzwald	Seite 44, 4.6.2: Folgende Zusätze sollten aufgenommen werden: Niederflurfahrzeuge sind Busse mit einem stufenfreien Einstieg und ebensolchem Durchgang zwischen der ersten und zweiten Tür. Zumindest bei Neufahrzeugen sollten alle im Fahrzeuginnenraum unvermeidbare Podeste, Absätze, Stufen über eine signalfarbene Randmarkierung verfügen.	✗	Für Nahverkehrsplan ausreichend, nähere Festlegungen im Rahmen der Vergaben.
20	PRO Bahn-Nordschwarzwald	Zur Barrierefreiheit zählt auch eine gut lesbare Fahrtzielangabe und Liniennummer. An der Busfront sowie an der Ausstiegsseite ggf. mit Zwischenstation, am Heck (nur Liniennummer).	✗	teilweise so gesetzlich vorgeschrieben. Formulierung im Nahverkehrsplan ausreichend
21	PRO Bahn-Nordschwarzwald	Die Fahrzeuge sollen grundsätzlich in Türrähe über markierte behindertengerechte Sitzplätze verfügen, die sich nicht auf Podesten befinden.	✗	Für Nahverkehrsplan ausreichend, nähere Festlegungen im Rahmen der Vergaben.
22	PRO Bahn-Nordschwarzwald	Alle im Linienverkehr eingesetzten Fahrzeuge verfügen über eine genügende Anzahl gut erreichbarer und auffällig sichtbarer Haltewunschtasten.	✗	Für Nahverkehrsplan ausreichend, nähere Festlegungen im Rahmen der Vergaben.
23	PRO Bahn-Nordschwarzwald	Kombi- und Reisebusse sollten außer im Schülerverkehr und Werkstattreserve im Linienverkehr nicht eingesetzt werden.	✓	
24	PRO Bahn-Nordschwarzwald	Seite 44, 4.6.3: Auf der Albtabahn und Enztalbahn ist die Barrierefreiheit noch nicht 100%ig ausgebaut, zumal außer den Mittelflurfahrzeugen mit einer Einstiegshöhe von 55cm über SOK ältere Hochflurfahrzeuge im Einsatz sind.		

Nr.	Stelle	Inhalt der Stellungnahmen	Kategorie	Kommentar Verwaltung
25	PRO Bahn-Nordschwarzwald	Seite 44, 4.6.4: Die Fahrgastinformationen an Haltestellen müssen außer einer gut lesbaren Schriftgröße und kontrastreichen Schrift auch über eine ausreichende Beleuchtung verfügen.		
26	PRO Bahn-Nordschwarzwald	Seite 67, 6.2.1: "Die Fahrten nach Kaltenbronn wurden inzwischen mangels regelmäßiger Nachfrage in Rufbusse umgewandelt." Dies trifft (Stand: 30.3.16) nicht zu, lediglich in den Wintermonaten ist der Verkehr ausgedünnt.		
27	PRO Bahn-Nordschwarzwald	Seite 74, 6.2.6: Im regelmäßigen Linienverkehr eingesetzte Busse sollten grundsätzlich in Niederflerausführung sein.		Wurde in AG Mobilitätskonzept festgelegt (Basisachsen auch andere Busse möglich). Vgl. 4.6.2, Kapitel 6 ist Analyse.
28	PRO Bahn-Nordschwarzwald	Sollte die komplette Infotainment-Ausrüstung nicht sofort in allen Bussen verfügbar sein, sollte zumindest der Busfahrer die Haltestellen ansagen.		
29	PRO Bahn-Nordschwarzwald	Seite 86, 7.2.3: Der zweite Absatz ist "dick" zu unterstreichen, da der ÖPNV sich gegenüber "Nichtzwangskunden" (Schüler, Auszubildende und teilweise Berufspendler) offensiv öffnen muss.		
30	PRO Bahn-Nordschwarzwald	Hierzu gehört ein verständlicher Tarif. Die teils nur innerhalb des Landkreises gültigen Tageskarten und das Netz-Ticket (Richtung Weil der Stadt) sind Negativbeispiele.		
31	PRO Bahn-Nordschwarzwald	Die Zonenstruktur ist verwirrend und benötigt größere Einzelzonen und die Leerzonen sollten abgeschafft werden.		
32	PRO Bahn-Nordschwarzwald	Weitere tarifliche Besonderheiten, wie z.B. gilt nur für Zeitkarten der Linien 775 und 759, die unübersichtliche Nutzungsmöglichkeit des Kurzstreckentickets, die Nichtanerkennung des "Schöne Wochenend-Tickets" und weiteres gehören auf den Prüfstand.		
33	PRO Bahn-Nordschwarzwald	Das Fahrtenangebot muss gegenüber dem privaten Pkw eine echte Alternative darstellen. So sollte als Zielvorstellung für das Samstags- und Sonntagsangebot das heutige Bedienungsangebot der Ferientage festgeschrieben werden.		
34	PRO Bahn-Nordschwarzwald	Seite 88, 8.: Alle aufgeführten Punkte finden die volle Zustimmung. Besondere Aufmerksamkeit gilt den Punkten 4. und 5.		
35	PRO Bahn-Nordschwarzwald	Die zeitliche Bedienung, eingeteilt in Hauptverkehrs- und Schwachlastzeit sollte festgeschrieben sein (Betriebszeitfenster HVZ und NVZ).		
36	PRO Bahn-Nordschwarzwald	Ein fester Taktfahrplan sollte auch auf den Basisachsen angestrebt werden. Taktabweichungen wg Schulzeiten vermeiden.		Wurde wegen hohem finanziellen Aufwand in AG Mobilitätskonzept nicht weiterverfolgt
37	PRO Bahn-Nordschwarzwald	An den überwiegend dem Einsteigerverkehr dienenden Haltestellen ist grundsätzlich ein Wetterschutz vorzusehen.		Zuständig sind die Gemeinden. Nicht überall kann ein Unterstand hergestellt werden.
38	PRO Bahn-Nordschwarzwald	Für die eingesetzten Busse soll ein max. Fahrzeugalter (z.B. 15 Jahr) vorgeschrieben sein. Ältere Fahrzeuge nur als Reserve und ggf. im Schülerverkehr.		

Nr.	Stelle	Inhalt der Stellungnahmen	Kategorie	Kommentar Verwaltung
39	PRO Bahn-Nordschwarzwald	Bei Neu- und Ersatzbeschaffungen von Bussen sollte außer der heute üblichen Niederflurtechnik nebst Kneeling eine handbediente ausklappbare Rampe an der 2. Tür vorgeschrieben sein (s. EU-Richtlinie 2001/85 EG über besondere Vorschriften für Fahrzeuge zur Personenbeförderung).	➔	
40	PRO Bahn-Nordschwarzwald	Für mobilitätsbehinderte Personen sollte an allen Türen eine Rufeinrichtung (Taster) vorhanden sein.	➔	
41	PRO Bahn-Nordschwarzwald	Außer behindertengerechten podestfreien Sitzplätzen in Türnähe, soll in allen Linienbussen ausreichende Abstellflächen für Kinderwagen und Rollstühle vorgesehen sein. Für letztere ist eine Sicherung mit Gurt notwendig.	➔	
42	PRO Bahn-Nordschwarzwald	Zur Verbesserung der Fahrgastinformation wäre ein in den Fahrplankarten eingearbeiteter Hinweis auf behindertengerecht eingerichtete Haltestellen und etwaiger Verknüpfungspunkte dienlich.	✎	
43	PRO Bahn-Nordschwarzwald	Im Rahmen der persönlichen Sicherheit sollten Zuwege und die Haltestellen selbst möglichst "angstfrei" gestaltet sein, d.h. vor allem eine ausreichende Beleuchtung vorhanden sein.	➔	Zuständigkeit Gemeinden
44	PRO Bahn-Nordschwarzwald	Die Beschilderung der Haltestellenmasten sollten folgende Informationen enthalten: Haltestellenname, Liniennummer der die Hst anfahren Busse, Fahrtziel (Endhaltestelle und ggf. bedeutenden Zwischenhalt), sowie der Name des VU.	➔	
45	PRO Bahn-Nordschwarzwald	In einem Fahrplanbuch, zusätzlich in herausgegebenen Tarifinfos, sollten alle externen Verkaufsstellen für Fahrscheine aufgeführt sein.	➔	
46	PRO Bahn-Nordschwarzwald	Verstärktes offensives Marketing mit ehrenamtlichen Team, wie von PRO BAHN und VCD schon einmal initiiert. Dieses Mal mit einer externen Unterstützung, die beim letzten Projekt leider gefehlt hat.	!	