

Umsetzung Nahverkehrsplan Landkreis Rottweil 1999

NVP 1999 Kap. 5: Ziele für die Entwicklung des ÖPNV

Räumliche Erschließung und Erreichbarkeiten			
Kapitel	Ziel des NVP 1999	Umsetzung, Stand 2012	Defizit
5.3.1	Alle Ortschaften über 200 Einwohner sind an das ÖPNV-Netz anzubinden	✓	
5.3.1	Erschließungsqualität der Ortschaften durch Haltestellen	siehe hierzu 6.7	
5.3.1	Werden in den Unter- und Mittelzentren die Erschließungskriterien für den Schienenverkehr nicht erreicht, sind Zubringerlinien einzurichten.	✓	
Gestaltung des Liniennetzes, Angebotsstruktur			
5.3.2	Einrichtung von Hauptlinien (SPNV oder Schnellbuslinien) zwischen den zentralen Orten und Verknüpfungspunkten mit dem SPNV. Eine Reisegeschwindigkeit von 30 km/h bezogen auf die kürzeste öffentliche Verkehrsverbindung soll nicht unterschritten werden.	✓ Schnellbus Rottweil – Schramberg - Schiltach Schnellbus Rottweil - Balingen	Schramberg-Oberndorf: Defizit Geschwindigkeit durch umwegige Linienführung Schramberg-Villingen: Geschwindigkeit (wegen Umsteigen in Königsfeld)
5.3.2	Erschließungslinien: alle Ortschaften sollen umsteigefrei an den Gemeindehauptort angebunden sein.	✓	
5.3.2	Erschließungslinien: alle Ortschaften sollen in der Regel umsteigefrei an das nächste Unter-/Mittelzentrum angebunden sein.	✓	Ausnahmen: Schenkenzell, Gundelshausen (Dornhan), Busenweiler (Dornhan)
5.3.2	Stadtverkehrslinien: wo die überörtlichen Buslinien die innerörtlichen Verkehrsbedürfnisse nicht abdecken, sollen eigenständige Stadtverkehrslinien eingerichtet werden.	✓	
5.3.2	Die Linienführungen der einzelnen Linien sind klar und einheitlich zu gestalten, unterschiedliche Kursverläufe sind zu vermeiden.	✓ weitgehend umgesetzt	noch Defizite insbesondere bei folgenden Linien: 34/35, 7410, 7432
5.3.2	Integration aller Sonderverkehre nach §43 PBefG und freigestellten Schülerverkehre in die ÖPNV-Linien, soweit die jeweiligen Verkehrsbedürfnisse im ÖPNV befriedigt werden können.	✓	

Zeitliche Verfügbarkeit und ausreichende Verkehrsbedienung			
	Siehe bei Ziff. 6.4		
Verknüpfungen			
Kapitel	Ziel des NVP 1999	Umsetzung, Stand 2012	Defizit
5.4	Alle Linienverläufe sollen in Orten mit Umsteigebeziehungen eine zentrale Haltestellen/Busbahnhof anfahren.	siehe hierzu 6.5.1	
5.4	Dafür notwendige bauliche Anlagen sollen in Zusammenarbeit mit den jeweiligen Städten/Gemeinden geschaffen werden.	siehe hierzu 6.5.1	
5.4	In Orten mit Schienenanschluss ist der Bahnhof grundsätzlich von allen Linien anzufahren, sofern nicht anderweitig Schienenanschluss besteht.	siehe hierzu 6.5.1	
5.4	Für alle wichtigen Umsteigebeziehungen sind gute Anschlüsse zu schaffen.	✓ weitgehend umgesetzt	
5.4	Anzustreben ist ein System mit Fahrplanknoten an den wichtigen Umsteigepunkten (System ITF).	siehe hierzu 6.5.2	
Tarif			
5.5	Einheitlicher Tarif (Tarifkooperation, Zonentarif) in Abstimmung mit den anderen Landkreisen der Region.	✓	
5.5	In Höhe und Struktur zum MIV wettbewerbsfähiger Tarif: Obergrenze für Einzelfahrscheine: Grundpreis 1,50 DM + 0,26 DM je km	✓ der VVR-Tarif ist im Verbundvergleich relativ günstig	
5.5	Für Gruppen und Familien sind vergünstigte Tarife zu schaffen.	✓	
Fahrzeuggestaltung			
5.6	Außerhalb reiner Schülerkurse: Als Linienbusse erkennbare Fahrzeuge mit Kinderwagenplatz, Einzelsitzen und Beschilderung nach BO Kraft.	weitgehend umgesetzt	Erkennbarkeit teilweise nicht gegeben (Reise/Kombibusse).
5.6	Zunächst im Stadtverkehr und folgend auch im Überlandverkehr: Einsatz von Niederflurfahrzeugen.	Stadtverkehr Rottweil: komplett, ✓ ansonsten: 30 %	
5.6	Ein einheitliches Designkonzept wird angestrebt.	nicht umgesetzt	

Haltestellenausstattung			
Kapitel	Ziel des NVP 1999	Umsetzung, Stand 2012	Defizit
5.7	Differenzierte Ausstattungsmerkmale je nach Funktionskategorie	nicht umgesetzt	
5.7	Einheitliches Haltestellenschild	✓ für die wichtigsten Haltestellen	kreiseinheitliche VVR-Haltestellenbeschilderung für alle Haltestellen fehlt
5.7	An Bahnhöfen sind grundsätzlich Bike+Ride und Park+Ride-Anlagen einzurichten	✓ weitgehend gegeben	keine P+R-Plätze Rottweil Göllsdorf und Saline; keine B+R Plätze Bf Trossingen
Fahrgastinformation			
5.8	Fahrplanbuch: Ergänzung um Gesamtverkehrstabellen und um Anschlusszeilen	teilweise umgesetzt	fehlt für einige wichtige Relationen (z.B. Rottweil-Villingendorf; Schramberg-Sulgen; Sulz – Vöhringen)
5.8	Herausgabe von ortsbezogenen Fahrplanmedien	(✓) in einzelnen Gemeinden umgesetzt (Rottweil, Schramberg, Schiltach)	
5.8	Haltestellenaushänge als haltestellenbezogener Abfahrtsplan	teilweise umgesetzt	
5.8	Elektronische Fahrplanauskunft für alle ÖPNV-Verbindungen im Landkreis	✓	
5.8	Zentrale telefonische Auskunftsstelle	✓	
5.8	Verkaufs- und Informationsbüros in allen Mittel- und Unterzentren	✓ umgesetzt für Rottweil und Schramberg	fehlen in Oberndorf und Sulz
Spezielle Belange von Frauen, Familien und Mobilitätsbeeinträchtigten			
5.9	Einsatz geeigneter Fahrzeuge	nicht umgesetzt	Niederflurbusse im Regionalverkehr sind noch die Ausnahme
5.9	Barrierefreie Gestaltung von Schienenhaltestellen	(✓)	Bahnhöfe Sulz und Oberndorf zu niedrige Bahnsteige, Rottweil Saline ohne Aufzug
5.9	Barrierefreie Gestaltung von Bushaltestellen	teilweise umgesetzt	
5.9	Einführung familiengerechter Tarife	✓ Tagesticket Gruppe	
5.9	Fahrplanangebote für den Einkaufs- und Besorgungsverkehr, vertaktete Fahrpläne für komplexe Wegeketten	Siehe 6.4	
5.9	Sicherung und Ausbau der Anmeldefahrten im Spätverkehr	✓	

Bevorrechtigung des ÖPNV gegenüber dem MIV			
Kapitel	Ziel des NVP 1999	Umsetzung, Stand 2012	Defizit
5.10	Einrichtung technischer Bevorrechtigungsmaßnahme an Behinderungsstellen	(✓) Schramberg Busbahnhof umgesetzt	
5.10	Verlegung des Linienwegs einer Buslinie	✓ Linienführung Schnellbus Schramberg in Rottweil verkürzt.	
5.10	Abstimmung Straßenbau	✓ regelmäßige Mitteilungen	

NVP 1999, Kap. 6: Angebotskonzeption

Ringzug Schwarzwald-Baar-Heuberg			
Kapitel	Ziel des NVP 1999	Umsetzung, Stand 2012	Defizit
6.1.1	Umsetzung Ringzug-Stunden-Takt Rottweil-Trossingen-Villingen	nicht umgesetzt	nur zweistündlicher Grundtakt
6.3.1	Umsetzung Ringzug mit den Haltestellen RW-Göllsdorf, RW-Saline, RW-Neufra	✓	
6.3.1	Prüfung Ringzug Haltepunkt Rottweil-Stadtmitte	nicht umgesetzt	nach wie vor schlechte Erreichbarkeit der Rottweiler Innenstadt mit dem Ringzug
6.3.1	Verlegung SPNV-Haltestelle Deißlingen	✓	
Planungen für Stadtverkehrssysteme im Landkreis (außerhalb der Aufgabenträgerschaft des Landkreises)			
6.1.2	Neuordnung Stadtbus Rottweil, 30-Minuten-Takt	✓	
6.1.2	Neuordnung Stadtbus Schiltach, 30-Minuten-Takt	✓	
6.1.2	Neuordnung Stadtbus Schramberg, 30-Minuten-Takt	✓	

Liniennetz Verkehrsraum Süd			
Kapitel	Ziel des NVP 1999	Umsetzung, Stand 2012	Defizit
6.3.1	Schnellbuslinie Rottweil-Schömburg-Balingen Reisezeit deutlich unter 45 Minuten	(✓)	Reisezeit liegt nicht unter 45 Minuten, umwegige Linienführung im Zollernalbkreis
6.3.1	Neuordnung des Liniennetzes der Erschließungslinien 7441 und 7445	✓	
6.3.1	Einheitliche Linienführung Stadtverkehrslinie 10 Rottweil-Neukirch	✓	
6.3.1	neue Stadtbuslinie Rottweil –Deißlingen (Mitte); Einstellung des Busverkehrs Deißlingen-Schwenningen	✓	
6.3.1	Neue Anschlussstelle von B27-Umgehung an Hausener Straße (Fahrzeitverkürzungen zum Schulzentrum)	nicht umgesetzt	
Liniennetz Verkehrsraum Mitte			
6.3.2	Hauptlinie Rottweil-Epfendorf – Oberndorf über die Schiene: Studentakt	✓	
6.3.2	Schienenhalte Epfendorf, Rottweil Stadtmitte	nicht umgesetzt	
6.3.2	Linie 34/35: einheitlicher Linienweg über Epfendorf in Rottweil, Epfendorf und Oberndorf werden die Bahnhöfe zur Verknüpfung bedient.	nur teilweise umgesetzt Bahnhofsbedienung: - Rottweil umgesetzt - Oberndorf nur teilweise - Epfendorf entfällt	Verbindung Teilorte an Epfendorf fehlt mangelhafte Verknüpfung in Oberndorf (Schultage)
6.3.2	Linie 20/22/7444: Zusammenfassung der Linien zu einem neuen Korridor Rottweil – Villingendorf - Bösing - Epfendorf - Oberndorf	nicht umgesetzt	Effizienzpotenzial zur besseren Vertaktung wird nicht genutzt
6.3.2	Entkopplung der Linien - Rottweil – (neu: -Zimmern) – Horgen – Dunningen und Rottweil – Hausen (Stadtverkehr)	✓	
6.3.2	Beschränkung der Linie Bösing-Dunningen auf den Schülerverkehr (vgl. auch Ziff. 6.3.4 West)	nicht umgesetzt	
6.3.2	Neuorganisation Stadtverkehr Oberndorf unter Einbindung der Regionallinien	nicht umgesetzt	

Liniennetz Verkehrsraum Nord			
Kapitel	Ziel des NVP 1999	Umsetzung, Stand 2012	Defizit
6.3.3	Stundentakt auf der Schienenstrecke Rottweil – Oberndorf – Sulz – Horb als Hauptlinie	✓	
6.3.3	Hauptlinie Oberndorf–Rosenfeld–Balingen: Umsetzung 2-Stunden-Takt Abstimmungsbedarf beidseitige Schienenanschlüsse in Balingen und Oberndorf	✓ ✓	
6.3.3	Linie 7432: neuer einheitlicher Linienweg, Linienast Mühlheim entfällt	✓	
6.3.3	Linie 7402 Sulz – Vöhringen – Empfingen – Horb: einheitlicher Linienweg	✓	
6.3.3.	Linie 7403 Sulz – Fischingen - Horb: neue Linienführung über Holzhausen	(entfällt, da Einbindung Holzhausen in Linie 7432)	
6.3.3	Linie 7410 Dornhan-Leinstetten-Glatt-Sulz: Einheitliche Linienführung Bedienung außerhalb Schülerverkehr als Rufbus	✓ nicht umgesetzt	durch Führung als klassische Linienkurse lange und aufwändige Linienwege bei geringer Nachfrage
6.3.3	Linie 7412 Dornhan – Weiden - Sulz: ergänzende Fahrten zum Schülerverkehr als Rufbus	nicht umgesetzt	keine ausreichenden Verbindungen Weiden/ Marschalkenzimmern - Sulz

Liniennetz Verkehrsraum West			
Kapitel	Ziel des NVP 1999	Umsetzung, Stand 2012	Defizit
6.3.4	Hauptlinien Hausach - Schiltach – Alpirsbach – Freudenstadt (Kinzigtalbahn): Einführung Stundentakt Durchbindung nach Offenburg	✓ ✓	
6.3.4	Linie 7478 Schnellbus Rottweil - Schramberg	✓	
6.3.4	Schnellbus Schramberg – Schiltach, Abtrennung Stadtverkehr Schiltach	✓	
6.3.4	7484 Schramberg – Lauterbach – Hornberg Abtrennung Linienast Sulzbach Integration Schülerverkehr Reichenbach-Hornberg Bedienung im 2-Stunden-Takt	✓ ✓ ab Dezember 2012 umgesetzt, teilweise als Rufbus; Anmerkung: veränderte Rahmenbedingungen im Schienenverkehr (z.B. Aufwertung Kinzigtalbahn)	
6.3.4	7477 Schramberg – Waldmössingen - Oberndorf: Beschleunigung durch Herausnahme Fluorn Schnellkurse ohne Seedorf u. Winzeln in HVZ	✓ nicht umgesetzt	zu lange Fahrdauer Oberndorf - Schramberg
6.3.4	7414 Oberndorf – Fluorn – Alpirsbach Veränderungen und Vereinheitlichung Linienführung Einbindung von Röttenberg	✓ nicht umgesetzt	fehlende Anbindung Röttenberg nach Oberndorf
6.3.4	Ausbau der Linie 21 Fluorn – Winzeln – Seedorf - Dunningen Anschluss an Schnellbus in Dunningen	(✓) nicht umgesetzt	
6.3.4	Dunningen – Mariazell – Schramberg: eigene Linie, Herausnahme aus Schnellbuslinie Rottweil - Schramberg	✓	
6.3.4	Aufwertung der Verbindung Schramberg – Hardt – Villingen Durchbindung in Königsfeld	✓ nicht umgesetzt	zu wenige umsteigefreie Verbindungen zwischen dem Mittelzentrum Schramberg und dem Oberzentrum Villingen

Verkehrsangebot und Taktfolgen			
6.4	Der Kreistag hat 1999 eine Verkehrsbedienung auf Basis der Variante 2 beschlossen. Der Stand der Umsetzung des für die einzelnen Linien maßgeblichen Verkehrsangebots (Taktfolge) ist in einer gesonderten Anlage 2 detailliert dargestellt. Die <u>wichtigsten</u> umgesetzten Maßnahmen zur Verbesserung des Fahrplanangebots und die verbliebenen Umsetzungsdefizite sind im Folgenden zusammengefasst.		
Kapitel	Ziel des NVP 1999	Umsetzung, Stand 2012	Defizit
	Gäubahn Rottweil – Oberndorf - Sulz – Horb (-Stuttgart): stündlich RE	✓ bis 18 Uhr	kein Abendverkehr nach 20 Uhr Richtung Horb-Stuttg.
	Gäubahn Rottweil – Tuttlingen: Stundentakt (mit Ringzug)	✓	
	Kinzigtalbahn: Stundentakt (OSB)	✓	
	Schnellbus Rottweil – Schramberg – Schiltach	✓	
	Schnellbus Rottweil – Balingen	✓	
	Neuordnung und Taktverdichtung Bereich Neufra-Wellendingen (in Kooperation mit Stadtverkehr Rottweil)	✓	
	Neuordnung und Taktverdichtung Bereich Bühlingen – Deißlingen (in Kooperation mit Stadtverkehr Rottweil)	✓	
	Neuordnung und Taktverdichtung Linie 20 Rottweil-Börsingen	✓	
	Neuordnung und Taktverdichtung Bereich Hausen / Eschachtal (in Kooperation mit Stadtverkehr Rottweil)	✓	
	Neuordnung und Taktverdichtung Bereich Vöhringen (Linie 7402/7432)	✓	
	Neukonzept / Ausbau Stadtbus Rottweil	✓ Aufgabe Stadt	
	Neukonzept / Ausbau Stadtbus Schiltach	✓ Aufgabe Stadt	
	Neukonzept / Ausbau Stadtbus Schramberg incl. Ausbau Sulgen – Hardt - Tennenbronn und Schramberg – Tennenbronn - St.Georgen	✓ Aufgabe z.T. Stadt	
	Rottweil-Villingen: Stundentakt (Ringzug)	nicht umgesetzt	Taktlücken Ringzug
	Schnellbuslinien: Bedienung in Schwachverkehrszeit	nicht vollständig umgesetzt	kein Abendverkehr mit Bus zwischen den Zentren
	Aufwertung/Taktverdichtung Linie 34/35 Rottweil-Dietingen-Börsingen-Oberndorf	teilweise umgesetzt	Vertaktung nur an schulfreien Tagen
	Aufwertung/Komplettierung Takt 31 Oberndorf – Dornhan (-Freudenstadt)	teilweise umgesetzt	Taktlücken
	Linie 55 und 7486 Königsfeld / Villingen / St. Georgen:	nicht vollständig umgesetzt	kein Abendverkehr in den Nachbarkreis/vom Oberzentrum VS

Örtliche Verknüpfung			
Kapitel	Ziel des NVP 1999	Umsetzung, Stand 2012	Defizit
6.5.1	Rottweil: Die Zentralhaltestelle Friedrichsplatz sollte auch von allen Regionalbuslinien angefahren werden. Sämtliche Regionallinien sind am Bahnhof mit dem Zugverkehr zu verknüpfen. Am Bahnhof ist ein Busbahnhof mit Wendemöglichkeit einzurichten.	✓ Ausnahme: Linie 7478 ✓ ✓	einige Linien bedienen nur die Haltestelle Eisenbahnstraße mit Höhenunterschied zum Bahnhof
6.5.1	Oberndorf: Bau eines ZOB am Bahnhof.	✓	
6.5.1	Sulz: Bau eines ZOB am Bahnhof.	✓	
6.5.1	Dunningen: Ausbau der Haltestelle Post zur zentralen Umsteigeanlage	nicht umgesetzt	
6.5.1	Dornhan: Verlagerung der Zentralhaltestelle von der Roßgartenstraße zum Schulzentrum	✓	
6.5.1	Deißlingen: Umstiegshaltestelle mit Wendemöglichkeit am neuen Haltepunkt Deißlingen Mitte	✓	
6.5.1	Vöhringen: Neue Zentralhaltestelle im Bereich des Rathauses mit Ausfahrmöglichkeit in Richtung Bergfelden und Wittershausen	nicht umgesetzt	
6.5.1	Epfendorf: Umsteigehaltestelle am neuen Bahnhof	(entfällt)	
Zeitliche Verknüpfung			
6.5.2	Umsetzung von ITF-Knoten im gesamten Kreisgebiet	Umsetzung der damaligen Ziele nicht bewertbar, da sich die Randbedingungen (Schienenfahrplan) verändert haben	
6.5.2	Im Knoten Schramberg werden – zur besseren Bedienung von Schramberg/Sulgen - folgende umsteigefreie Verbindungen geplant: Rottweil – Schiltach Hornberg/St.-Georgen – Aichhalden Hardt - Oberndorf	✓ nicht umgesetzt nicht umgesetzt	

ÖPNV-Bevorrechtigung			
Kapitel	Ziel des NVP 1999	Umsetzung, Stand 2012	Defizit
6.6	Rottweil-Zimmern: besonderer Fahrweg bzw. Busvorrangschaltungen an Lichtsignalanlagen	nicht umgesetzt	Fahrzeitprobleme: Schnellbus steht in HVZ im Stau
6.6	Rottweil Königstraße-Friedrichsplatz-Bahnhofstraße: Busvorrangschaltung an Ampeln	nicht umgesetzt	
6.6	RW-Neufra: Vorfahrtsstraßen auf dem Busfahrweg (kein rechts vor links)	✓	
6.6	Deißlingen: Vorfahrtsstraßen auf dem Busfahrweg (kein rechts vor links)	✓	
6.6	Oberndorf: Busbevorrechtigung am Talplatz	✓	
6.6	Oberndorf: Hauptstraße – weniger Behinderungen durch ruhenden Verkehr	✓	
6.6	Schramberg: Paradiesplatz – Busbahnhof: Vorrangschaltung an Lichtsignalanlagen	✓ Busbahnhof umgesetzt	
6.6	Schramberg: weniger Behinderungen durch den ruhenden Verkehr in der Oberndorfer Str.	✓	
6.6	Vöhringen: Vorfahrtsstraßen auf dem Busfahrweg (kein rechts vor links)	nicht umgesetzt	
Verbesserung der räumlichen Erschließung			
6.7	Rottweil: zusätzlicher Schienen-Haltepunkt am Stadtzentrum	nicht umgesetzt	
6.7	Oberndorf: Einrichtung einer eigenen Stadtlinie zur Erschließung Lindenhof Neue Linienführung in Hochmössingen Neue Linienführung in Beffendorf	✓ ✓ nicht umgesetzt	
6.7	Deißlingen: Verlegung des Bahnhofs	✓	
6.7	Schramberg: systematische Erweiterung des Stadtverkehrs	✓	
6.7	Sulz: Verlängerung der Linien von Horb und Dornhan bis zum Gymnasium	(✓) teilweise	
6.7	Gundelshausen: Bedienung durch die Linie 7410; Voraussetzung Straßenausbau	nicht umgesetzt	
6.7	Dunningen-Seedorf: Verstärkung der Linie 21	(✓) teilweise	
6.7	Epfendorf: verbesserte Erschließung des östlichen Siedlungsteils	nicht umgesetzt	

Kapitel	Ziel des NVP 1999	Umsetzung, Stand 2012	Defizit
6.7	Eschbronn: Oberlocherhof: verbesserte Anbindung durch Umstellung auf Rufbusbetrieb	✓	
6.7	Wellendingen: neuer Linienweg über den westlichen Ortsrand	✓	
ÖPNV-spezifische Infrastrukturmaßnahmen			
6.8.2	Rottweil-Neufra: Ausbau der Weiherbachstraße für den Busverkehr	nicht umgesetzt	
6.8.2	Dornhan: busgängiger Ausbau der Straße Gundelshausen - Fürnsal	nicht umgesetzt	
6.8.2	Oberndorf-Beffendorf: Ausbau Koppenzellweg für bessere Erschließung durch Linie 7477	nicht umgesetzt	
Tarifverbund			
6.9	Verbundtarif, Tarifkooperation mit Schwarzwald-Baar-Kreis und Landkreis Tuttlingen	✓	
6.9	Zuschlagfreie Nutzung der Rufbusse mit Verbundfahrtscheinen	(✓) bei Rufbussen der Verkehrsunternehmen	Zuschlag im Anrufbusverkehr
6.9	Fortführung Umweltjahresabo (9 für 12)	nicht umgesetzt	
6.9	Kinderaltersgrenze nicht unter 14 Jahre	✓	
6.9.	Überlappungsbereich mit Tarifverbund TGO für Schiltach und Schenkenzell	nicht umgesetzt (Übergangsregelung nur für TGO-Punktekarten)	

Erfüllung der Ziele des Nahverkehrsplans Landkreis Rottweil 1999 hinsichtlich der Bedienungshäufigkeit

Schienenverkehr

Linie	von	nach	NVP 1999 Standard	Fahrmöglichkeiten Mo bis Fr an Schultagen		Fahrmöglichkeiten Mo bis Fr an Ferientagen		Bemerkungen
			Mo-Fr	hin	rück	hin	rück	
740	Rottweil (RE)	Horb (nur RE)	20	17	18	17	18	letzte Fahrt Ri. Horb bereits 20.10 Uhr
742	Rottweil	Villingen	20	21+1	22+1	20+1	21+1	kein Studentakt, kein Spätverkehr
743	Rottweil	Tuttlingen	20	26	26	26	26	
721	Hausach	Schiltach	20	17+7	18+7	16+7	17+7	nur eingeschränkter Abendverkehr
721	Schiltach	Freudenstadt	20	16+11	17+10	16+11	17+10	

13 + 6 = Fahrten Zug + Fahrten Bus (Schienenergänzungsverkehr)

Legende für oben stehende und folgende Tabellen:

Einstufung der Linie nach NVP 1999:

	Hauptlinie
	Erschließungslinie
	Linie Schienenersatzverkehr
	Ergänzungslinie

Orte außerhalb des Landkreises

Bedienstungsstandards Nahverkehrsplan 1999:

	erfüllt
	geringfügig nicht erfüllt
	deutlich nicht erfüllt

Erläuterungen:

Ziele NVP 1999 gemäß Beschluss Kreistag: Variante 2; Fahrtenhäufigkeit gemäß Abb. 6.4.1-2 und 6.4.2-2

(in Kategorie 15 Fahrten: max. 50 % mit Anrufbus; in Kategorie 13 Fahrten alle Fahrten mit Anrufbus zulässig)

Ausgewertet wurde die Zahl der täglichen Fahrmöglichkeiten je Richtung (Stand Fahrplan 2012/2013).

Fahrten mit weniger als 15 Minuten Abstand zur nächsten Fahrt (= Verstärkerkurse im Schülerverkehr) wurden nicht gewertet, da sie keine zusätzliche Fahrmöglichkeit darstellen.

Die Auswertung betrachtet nicht nur die Gesamtanzahl der Fahrten, sondern auch die Art des Verkehrsangebotes.

Die Verteilung über den Tagesverlauf kann dennoch Mängel aufweisen

(z.B. nur 7 Fahrten über den gesamten Tag hinweg bis zum Abend + 6 Anrufbusfahrten im Stundentakt ab 19 Uhr).

Erfüllung der Ziele des Nahverkehrsplans Landkreis Rottweil 1999 hinsichtlich der Bedienungshäufigkeit

Verkehrsraum Rottweil

Linie	von	nach	NVP 1999 Standard (incl. ARB) Mo-Fr	Fahrtmöglichkeiten Mo bis Fr an Schultagen		Fahrtmöglichkeiten Mo bis Fr an Ferientagen		Bemerkungen
				hin	rück	hin	rück	
3/10	Rottweil	Gölldorf	14+5	27+5	29+5	27+5	28+5	
10	Gölldorf	Neukirch	13	8+6+5	7+5+5	2+12+5	2+12+5	
9	Rottweil	Zimmern	15	10+5	12+1+5	1+5	2+1+5	
9	Zimmern	Horgen	15	11+3+5	13+2+5	8+6+5	9+6+5	
9	Horgen	Flözlingen	15	12+3+5	13+2+5	8+6+5	9+6+5	
9	Flözlingen	Stetten	15	12+3+5	13+2+5	8+6+5	9+6+5	
9	Stetten	Lackendorf	15	12+3+5	13+2+5	8+6+5	9+6+5	
9	Lackendorf	Dunningen	15	12+3+5	12+1+5	8+6+5	9+6+5	
20	Rottweil	Villingendorf	14+5	22+5	20+5	18+5	19+5	
20	Villingendorf	Herrenzimmern	14+5	21+5	19+5	18+5	19+5	
20	Herrenzimmern	Bösingen	14+5	21+5	19+5	18+5	19+5	
21	Bösingen	Dunningen	-	13	9+3	6+3	3+4	
21	Dunningen	Seedorf	15	13+6	9+4+6	2+10+5	3+9+5	
21	Seedorf	Waldmössingen	15	9+2+6	7+5+6	2+10+5	3+9+5	
21	Waldmössingen	Winzeln	15	9+2+6	7+5+6	2+10+5	3+9+5	
21	Winzeln	Fluorn	15	10+2+6	7+5+6	2+10+5	3+9+5	
22	Bösingen	Beffendorf	-	4	2	2	2	
22	Beffendorf	Oberndorf Lindenhof	-	2	3	2	3	
34/35	Rottweil	Dietingen	15	13+6	15+6	0+12+6	0+13+6	
34/35	Dietingen	Maria Hochheim	15	13+6	15+6	0+12+6	0+12+6	
34/35	Dietingen	Irlsingen	15	13+6	15+6	0+12+6	0+12+6	
34/35	Dietingen	Gößlingen	13	12+6	8+6	0+12+6	0+12+6	
34/35	Maria Hochheim	Böhringen	15	14+6	15+6	0+12+6	0+12+6	
34/35	Böhringen	Rotenzimmern	13	9+6	8+6	0+11+6	0+12+6	
34/35	Böhringen	Harth./Tricht.	13	12+6	12+6	0+11+6	0+12+6	
34/35	Harth./Tricht	Epfendorf	13	11+6	11+6	0+11+6	0+12+6	
34/35	Epfendorf	Altoberndorf	13	10+6	10+6	0+11+6	0+12+6	
34/35	Altoberndorf	Oberndorf	13	10+6	10+6	0+11+6	0+12+6	
41	Mariazell	Weiler	-	4	5	0	0	
43	Aldingen	Frittlingen	-	3	4	0	0	
43	Frittlingen	Wellendingen	-	2	6	0	0	
43	Wellendingen	Wilflingen	-	3	6	0	0	
43	Wilflingen	Gosheim	-	3	6	0	0	
45	Horgen	Niedereschach	-	4	4	1	1	
7281/1	Rottweil	Altstadt	14+5	20+4	22+4	16+4	17+4	
7281/1	Altstadt	Rottenmünster	14+5	20+4	22+4	16+4	17+4	
7281/1	Rottenmünster	Bühligen	14+5	20+4	22+4	16+4	17+4	
7281/1	Bühligen	Lauffen	14+5	20+4	22+4	16+4	17+4	
7281/1	Lauffen	Deißlingen	14+5	20+4	22+4	16+4	17+4	
7281	Deißlingen	Schwenningen		2	1	2	1	
7440	Rottweil	Neukirch	20	17+5	16+5	16+5	16+5	
7440	Neukirch	Balingen	20	17	16	16	16	fehlender Abendverkehr
7441	Rottweil	RW-Altstadt	14+5	31+4	30+4	30+4	30+4	incl. Linie 7445
7441	RW-Altstadt	Saline	14+5	31+4	30+4	30+4	30+4	incl. Linie 7445
7441	Saline	Neufra	14+5	31+4	30+4	30+4	30+4	incl. Linie 7445
7441	Neufra	Wellendingen	14+5	23+4	25+4	20+4	22+4	incl. Linie 7445
7441	Wellendingen	Frittlingen	14+5	17	19	15	17	
7444	Rottweil	Villingendorf	14+5	12+5	13+5	11+5	11+5	zusammen mit paralleler Linie 20 erfüllt!
7444	Villingendorf	Talhausen	14+5	15+5	16+5	13+5	13+5	
7444	Talhausen	Epfendorf	14+5	16+5	16+5	13+5	13+5	
7444	Epfendorf	Altoberndorf	14+5	16+5	17+5	14+5	14+5	
7444	Altoberndorf	Oberndorf	14+5	16+5	17+5	14+5	14+5	
7444	Oberndorf	Aistaig	-	5+5	4+5	2+5	2+5	
7444	Aistaig	Sulz	-	1+5	1+5	1+5	1+5	
7445	Rottweil	Altstadt	14+5	31+4	30+4	30+4	30+4	incl. Linie 7441
7445	Altstadt	Saline	14+5	31+4	30+4	30+4	30+4	incl. Linie 7441
7445	Saline	Neufra	14+5	31+4	30+4	30+4	30+4	incl. Linie 7441
7445	Neufra	Wellendingen	14+5	23+4	25+4	20+4	22+4	incl. Linie 7441
7445	Wellendingen	Wilflingen	15	18+4	16+4	11+4	11+4	
7445	Wilflingen	Schörzingen	-	16	13	10	11	

13 + 6 = Fahrten Bus + Fahrten Anrufbus
 12 + 3 + 5 = Fahrten Bus + Fahrten Rufbus + Fahrten Anrufbus

Erfüllung der Ziele des Nahverkehrsplans Landkreis Rottweil 1999 hinsichtlich der Bedienungshäufigkeit

Verkehrsraum Oberndorf/Sulz

Linie	von	nach	NVP 1999 Standard (incl. ARB) Mo-Fr	Fahrtmöglichkeiten Mo bis Fr an Schultagen		Fahrtmöglichkeiten Mo bis Fr an Ferientagen		Bemerkungen
				hin	rück	hin	rück	
31	Oberndorf	Aistaig	14+5	11+5	11+5	10 + 5	10 + 5	
31	Aistaig	Weiden	14+5	11+5	11+5	10 + 5	10 + 5	
31	Weiden	Marschalkenzimmern	14+5	11+5	11+5	10 + 5	10 + 5	
31	Marschalkenzimmern	Dornhan	14+5	11+5	11+5	10 + 5	10 + 5	
31	Dornhan	Betzweiler	14+5	11	13	10	12	
33	Dornhan	Busenweiler	-	3+5	4+5	0	0	
33	Dornhan	Gundelshausen	-	3	2	0	0	
50	Winzeln	Fluorn	-	1	1	1	1	
50	Fluorn	Römlinsdorf	-	1	1	1	1	
7402	Sulz	Vöhringen	14+5	16+5	14+6	12+5	11+6	weitere Verbindungen mit Linie 7432
7402	Vöhringen	Bergfelden	15	15+5	20+6	14+5	15+6	
7402	Bergfelden	Renfrizhausen	13	16+5	21+6	14+5	14+6	
7402	Renfrizhausen	Mühlheim	13	16+5	21+6	14+5	14+6	
7402	Mühlheim	Empfingen	13	16	20	14	14	keine Abendbedienung
7403	Sulz	Fischingen	15	15+5	16+5	14+5	12+5	
7403	Fischingen	Neckarhausen	15	15+5	15+5	14+5	12+5	
7404	Oberndorf	Aistaig	-	3+5	3+5	2	1	ohne Fahrten Linie 7444
7404	Aistaig	Sulz	-	3+5	3+5	2	1	
7410	Sulz	Glatt	13	10 / 13+5	10 / 14 + 6	8+5	6+5	Fahrten teilw. direkt Sulz-Hopfau o. Glatt
7410	Glatt	Hopfau	13	13 + 5	14 + 6	8+5	8+5	
7410	Hopfau	Dürrenmettstetten	13	10 + 5	10 + 6	5+5	7+5	
7410	Dürrenmettstetten	Leinstetten	13	12 + 5	10 + 6	8+5	8+5	
7410	Leinstetten	Bettenhausen	13	12 + 5	10 + 6	7+5	8+5	
7410	Bettenhausen	Fürnsal	13	13 + 5	11 + 6	8+5	7+5	
7410	Fürnsal	Dornhan	13	13 + 5	11 + 6	8+5	7+5	
7410	Dornhan	Betzweiler	-	2	2	1	1	
7411	Leinstetten	Freudenstadt	-	6	5	5	5	
7412	Dornhan	Marschalkenzimmern	-	9	6	1	0	
7412	Marschalkenzimmern	Weiden	-	9	7	1	0	
7412	Weiden	Sulz	-	7	4	1	0	
7414	Oberndorf	Lindenhof	15	13 + 6	13 + 6	13+6	13+6	
7414	Lindenhof	Hochmössingen	15	13 + 6	13 + 6	13+6	13+6	
7414	Hochmössingen	Fluorn	15	13 + 6	13 + 6	13+6	13+6	
7414	Fluorn	Römlinsdorf	15	10	11	12	11	
7419	Vöhringen	Heiligenzimmern	-	2	1	0	0	
7430	Oberndorf	Boll	11	10	10	10	10	weitere Fahrten mit Linie 7432
7430	Boll	Bochingen	11	10	10	10	10	weitere Fahrten mit Linie 7432
7430	Bochingen	Rosenfeld	11	10	10	10	10	
7432	Oberndorf	Boll	13	12 + 4	13 + 6	10+4	7+6	
7432	Boll	Bochingen	13	12 + 4	13 + 6	10+4	7+6	
7432	Bochingen	Sigmarswangen	13	12 + 4	13 + 6	10+4	7+6	
7432	Sigmarswangen	Wittershausen	13	12 + 4	14 + 6	11+4	7+6	
7432	Wittershausen	Vöhringen	13	12 + 4	14 + 6	11+4	7+6	
7432	Vöhringen	Holzhausen	15	13 + 6	13 + 6	10+4	6+6	
7432	Sulz	Holzhausen	15	13 + 6	13 + 6	6+7	10+6	

13 + 6 = Fahrten Bus + Fahrten Anrufbus

Erfüllung der Ziele des Nahverkehrsplans Landkreis Rottweil 1999 hinsichtlich der Bedienungshäufigkeit

Verkehrsraum Schramberg

Linie	von	nach	NVP 1999 Standard (incl. ARB) Mo-Fr	Fahrtmöglichkeiten Mo bis Fr an Schultagen		Fahrtmöglichkeiten Mo bis Fr an Ferientagen		Bemerkungen
				hin	rück	hin	rück	
55	Schramberg	Tennenbronn	15	13+4	13+6	9+4	9+6	
55	Tennenbronn	St. Georgen	15	11	11	8	8	kein Abendverkehr
56	Tennenbronn	Hardt	-	13	14	10	10	
56	Hardt	Sulgen	-	14	16	10	11	
57	Tennenbronn	Unterer Falken	-	4	4	0	0	
58	Tennenbronn	Benzebene	-	0	0	0	0	Linie inzwischen eingestellt
60	Alpirsbach	Schenkenzell	-	7	7	5	5	
60	Schenkenzell	Vortal	-	7	7	5	5	
60	Vortal	Kaltbrunn	-	2	1	2	1	
60	Vortal	Reinerzau	-	7	7	5	5	
61	Kaltbrunn	Schenkenzell	-	4	4	1	0	
61	Schenkenzell	Schiltach	-	2	4	0	0	
1066	Hausach	Schiltach	-	2	2	2	2	
1066	Schiltach	Schramberg	-	2	2	2	2	
1066	Schramberg	Sulgen	-	2	1	2	1	
7161	Alpirsbach	Schenkenzell	-	11	11	10	11	
7161	Schenkenzell	Schiltach	-	11+5	11+5	10+5	11+5	
7161	Schiltach	Wolfach	-	7	7	7	7	
7477	Schramberg	Sulgen	20	17+6	16+4	15+6	16+4	im Abendverkehr nur Anrufbus
7477	Sulgen	Waldmössingen	20	19+6	16+4	16+6	16+4	
7477	Waldmössingen	Winzeln	20	18+6	16+4	16+6	16+4	
7477	Winzeln	Ob-Lindenhof	20	18+6	16+4	16+6	16+4	
7477	Ob.-Lindenhof	Oberndorf	20	18+6	16+4	16+6	16+4	
7478	Rottweil	Zimmern o.R.	20	21+5	20+5	19+5	19+5	im Abendverkehr nur Anrufbus
7478	Zimmern o.R.	Dunningen	20	21+5	20+5	19+5	19+5	
7478	Dunningen	Sulgen	20	19+5	20+5	19+5	19+5	
7478	Sulgen	Schramberg	20	21+5	23+5	21+5	21+5	
7478	Schramberg	Schiltach	20	25+5	24+5	23+5	21+5	
7479	Schramberg	Sulgen	13	5+3+4	5+3+5	1+7+5	2+8+5	weitere Fahrten s. 7475, 7477, 7478
7479	Sulgen	Eschbronn	13	6+3+4	10+3+5	1+7+5	3+8+5	
7479	Eschbronn	Dunningen	13	7+4+4	11+3+5	1+8+5	2+8+5	
7481	Schramberg	Sulgen	15	13+5	14+5	11+5	11+5	
7481	Sulgen	Aichhalden	15	16+5	15+5	12+5	11+5	
7481	Aichhalden	Rötenberg	15	14+5	15+5	12+5	11+5	
7481	Rötenberg	Alpirsbach	15	13+5	14+5	10+5	10+5	
7484	Schramberg	Lauterbach	20	19+6	18+10	15+6	15+10	
7484	Lauterbach	Sulzbach	11	12+5	11+5	7+5	7+5	Angebotslücken im Tagesverkehr
7484	Lauterbach	Fohrenbühl	11	11+6	10+5	6+6	6+5	Angebotslücken im Tagesverkehr
7484	Fohrenbühl	Hornberg	11	7+5	7+5	6+5	6+5	Angebotslücken im Tagesverkehr
7486	Schramberg	Hardt	14+5	16+4	17+6	13+4	15+6	
7486	Hardt	Königsfeld	14+5	13	12	11	11	Taktlücken, kein Abendverkehr

13 + 6 = Fahrten Bus + Fahrten Anrufbus

12 + 3 + 5 = Fahrten Bus + Fahrten Rufbus + Fahrten Anrufbus

Gemeinde- und Schulbefragung 2008/2009 und Regionalkonferenzen Rottweil, Oberndorf und Schramberg am 29.09. und 04.10.2011

Regionalkonferenzen
Gemeinde- und Schulbefragung

Diese tabellarische Übersicht wurde im
Verwaltungsausschuss am 5.3.12 bekannt gegeben.

Stadt/ Gemeinde	Ortsteil	Linie	Mangel/Änderungsvorschlag	Stellungnahme Landkreis/ Nahverkehrsberatung Südwest
Deißlingen		Bahn	Ringzug: Vervollständigung Stundentakt	wird in NVP aufgenommen (ca. 70.000 €/Jahr)
Deißlingen		7281	Verlängerung bis Trossingen, wenn Ringzug nicht fährt	sinnvoll, aber Finanzierung noch offen
Deißlingen	Lauffen	Bahn	Bau Haltepunkt Lauffen	sinnvoll, aber Finanzierung noch offen
Deißlingen			Anbindung der Ortsmitte Deißlingen an das Gewerbegebiet "Breite", dort Einrichtung einer Haltestelle; außerdem neue Haltestelle beim Feuerwehrhaus	"Breite" bei Interesse + Kooperation der Firmen denkbar; Feuerwehrhaus nur 300m von bestehender Hst. Aubertschule entfernt
Dietingen			Anbindung der Gewerbegebiete in Dietingen zu den "Kristallwelten" und zum neuen Wohnbaugebiet	Anbindung Gewerbegebiete ist laut NVP besonders zu untersuchen
Dietingen			es fehlen Fahrtenpaare zu den Teilorten (z.B. Gößlingen)	NVP schlägt kreisweiten Stundentakt vor
Rottweil	Rottweil		Kaufmänn. u. Hauswirtschaftl. Schulen Rottweil: mangelhafte Anbindung des Bereichs Rosenfeld	Mangel nicht erkennbar, gute Verbindungen über Schömberg vorhanden
Rottweil		9	Albertus-Magnus-Gymnasium: Eschachtal eigentlich nicht mit Bus erreichbar	Aussage nicht nachvollziehbar, Fahrplan Linie 9 ist am Schülerverkehr orientiert
Rottweil		7478	Albertus-Magnus-Gymnasium: Dunningen-RW: Haltestelle Feldbergstraße zu weit vom AMGym entfernt	anderen Bus mit Halt "Im Himmelreich" benutzen
Rottweil			Planungsziel zusätzlicher SPNV - Haltepunkt Stadtmitte soll im NVP gehalten werden	in NVP aufnehmen
Rottweil		20/21	Albertus-Magnus-Gymnasium: Haltestelle Marxstraße zu weit von Schule entfernt	Fußweg ist zumutbar
Rottweil	INKOM		Gewerbegebiet INKOM auch abends an ÖPNV anschließen	seit Mitte Sept Anbindung früh/mittag geschaffen; für Rückfahrten steht die Haltestelle Raiffeisenstraße zur Verfügung (im Stundentakt); Feierabendverbindung evtl. in Stadtbusausschreibung 2013 aufnehmen
Villingendorf			GHS Villingendorf: Linienwunsch Böhrlingen/Dietingen - Villingendorf und zurück: keine ausreichende Verkehrsanbindung	kein hinreichender Bedarf für Direktbus; Verbindung mit Umstieg in Rottweil bereits vorhanden
Zimmern o.R.	Flözlingen	9	mangelhafter Anschluss Wohnbereich Bergstraße, OT Flözlingen	Stichfahrt zeitlich nicht möglich; Erschließung nach Vorgabe des NVP ausreichend (80% der Bevölkerung nicht mehr als 500 m Luftlinienentfernung zur Haltestelle)
Zimmern o.R.	alle OT	9	Ausgedünnte Anbindung der Ortsteile Horgen, Flözlingen und Stetten; Linie 9 am Nachmittag und Umstellung auf Rufbus	Fahrgastpotential nicht vorhanden; NVP sieht kreisweiten Stundentakt mit Bus/Rufbus vor
Zimmern o.R.	Zimmern o.R., Flözlingen, Horgen, Stetten	7478	Verspätung Linie 7478, Grund vermutlich Anschlussaufnahme von Linie 7477	Anpassung erfolgt im Dez. 2011, höhere Pünktlichkeit ist zu erwarten
Zimmern o.R.	Zimmern o.R., Flözlingen, Horgen, Stetten		Kapazitätsengpässe im Schülerverkehr während der Wintermonate	Thema wird gelöst durch Verstärkerfahrzeug
Zimmern o.R.	Zimmern o.R., Flözlingen, Horgen, Stetten		Mängel bei Fahrzeugen der alten Generation der SBG	ist wünschenswert; werden nach und nach ausgetauscht
Zimmern o.R.			Gewerbegebiet INKOM auch Abends an ÖPNV anschließen	seit Mitte Sept Anbindung früh/mittag geschaffen; für Rückfahrten steht die Haltestelle Raiffeisenstraße zur Verfügung (im Stundentakt); Feierabendverbindung evtl. in Stadtbusausschreibung 2013 aufnehmen
Zimmern o.R.	Zimmern o.R., Flözlingen, Horgen, Stetten	9	Keine Haltestellenanzeige innen bei den Stadtbus-Fahrzeugen	bei den neuen Stadtbussen der Fa. Fischinger inzwischen vorhanden
Balingen			Freie Waldorfschule Balingen: Aus dem Raum Vöhringen gibt es keine akzeptablen Verbindungen zur Schule in Balingen. Zur Zeit haben die Eltern privat einen Bus (9-Sitzer) gemietet und bringen ihre Kinder selbst zur Schule bzw. holen sie dort ab	Aussage nicht nachvollziehbar, umsteigefreie Verbindung von Vöhringen über Heiligenzimmern nach BL vorhanden.
Dornhan			Direktverbindung nach Fluorn - Winzeln	kein ausreichendes Fahrgastpotenzial zur Einrichtung einer neuen Linie erkennbar
Dornhan			systematische Anbindung nach Alpirsbach: ist Bahnhof für Dornhan in Richtung Rheintal!	kein ausreichendes Fahrgastpotenzial zur Einrichtung einer neuen Linie erkennbar
Dornhan			Ausbau der Achsen Dornhan - Freudenstadt und Dornhan - Oberndorf	kreisweiter Stundentakt ist Ziel des NVP

Gemeinde- und Schulbefragung 2008/2009 und Regionalkonferenzen Rottweil, Oberndorf und Schramberg am 29.09. und 04.10.2011

Regionalkonferenzen
Gemeinde- und Schulbefragung

Diese tabellarische Übersicht wurde im
Verwaltungsausschuss am 5.3.12 bekannt gegeben.

Stadt/ Gemeinde	Ortsteil	Linie	Mangel/Änderungsvorschlag	Stellungnahme Landkreis/ Nahverkehrsberatung Südwest
Dornhan			Nachtbus FDS soll nicht an Kreisgrenze enden, sondern bis nach Dornhan weiterfahren	wird geprüft
Dornhan			insgesamt besseres Spätfahrtenangebot/Nachtbus	wird geprüft
Dornhan			Anbindung der kleineren Orte an den Regelverkehr	kein ausreichendes Fahrgastpotenzial, hier ist der (An-) Rufbus das richtige Angebot
Dornhan			Zusammenschluss von VVR und VGF, Verbesserung im kurzräumigen Verkehr	evtl. Entlastung durch Landestarif zu erwarten; kreisüberschreitende Tarif-Überlappungen sind im NVP vorgesehen
Epfendorf		7444	bei Neuordnung Oberndorf - Rottweil ist Teilort Talhausen von Linienführung abgehängt, dies ist nachteilig für den Ort, er droht auszubluten, Rufbus wird eher negativ bewertet	kreisweiter Stundentakt ist keine Verschlechterung, sondern Verbesserung (auch mit Rufbus)
Fluorn-Winzeln	Fluorn	7477	Mangelnde Anbindung des Ortsteils Fluorn an die Linie 7477 Schramberg - Oberndorf a.N.	7477 dient der Verbindung Schramberg - Oberndorf, nicht der kleinräumlichen Erschließung unterwegs. Anbindung über L. 21 ist vorhanden.
Fluorn-Winzeln		7414	Gymnasium am Rosenberg, Oberndorf: mangelhafte Erschließung Neubaugebiet Auhalde Süd zwischen Fluorn und Winzeln, Kinder haben sehr langen Weg zur nächsten Haltestelle	Haltestelle Rathaus zumutbar
Fluorn-Winzeln			direkte Linie von Dornhan über Fluorn - Winzeln nach Schramberg erforderlich	kein ausreichendes Fahrgastpotenzial zur Einrichtung einer neuen Linie erkennbar
Fluorn-Winzeln			Vorhandene Umlandlinien sollen erhalten bleiben und neue geschaffen werden (z.B. Alpirsbach - Röttenberg - Fluorn)	kein ausreichendes Fahrgastpotenzial zur Einrichtung einer neuen Linie erkennbar
Fluorn-Winzeln		7477	Misstrauen gegenüber Beschleunigung der Linie Schramberg - Oberndorf, Befürchtung, dass Winzeln aus Linienführung herausgenommen wird	es liegt noch keine konkrete Planung vor, die befürchtete Ändg. ist nicht vorgesehen, nur einzelne ergänzende Direktfahrten
Oberndorf		7432	Kategorisierung Oberndorf - Vöhringen - Sulz angesichts der vielen Einpendler aus Raum Vöhringen nicht akzeptabel (statt Erschließungslinie Kategorie 3 wird Kat. 2 gefordert)	Vöhringen - Oberndorf über Sulz mit Zug stündliche Verbindung, Bochingen - Oberndorf auch, Wittershausen + Sigmarswangen zu wenig Potenzial; Vorschlag: Kat. 3 bleibt, aber kein Rufbusverkehr in HVZ, sondern Linienverkehr
Oberndorf	alle OT		Teilweise keine oder schlechte Anschlussverbindungen der Linien untereinander, insbesondere aber Zuganschlüsse und hier besonders bei der Linie 7430 (Orientierung am Bahnhof Balingen)	Verbesserungen seit Dez. 2011 bei Linie 7430 umgesetzt
Oberndorf	alle OT		Eine Verdichtung der Takte auf den einzelnen Linien wäre erstrebenswert.	Stadtverkehr ist Aufgabe der Stadt
Oberndorf	alle OT		Kein Kundenbüro vor Ort: Übertragung Kundenbüro auf das Linzgau Reisebüro, Bahnhofstr. 18	wäre sinnvoll
Oberndorf	alle OT		Busse überwiegend nicht behindertengerecht, Wunsch nach Niederflurbussen	Niederflurbusse sollen sukzessive eingeführt werden
Oberndorf			Verlängerung der Fußgängerunterführung am Bahnhof auf die andere Gleisseite zur Erschließung dortiger Firmen und Parkflächen (dann als B & R und P & R-Plätze nutzbar)	DB ist zuständig; Anliegen von Stadt und Landkreis bereits vorgebracht, in NVP aufgenommen
Sulz a.N.	alle Ortsteile		Kein durchgängiger Stadtverkehr zu den Wohngebieten.	Stadtverkehr ist Aufgabe der Stadt
Sulz a.N.		7432	Ivo-Frueth-Schule (FöSch), Oberndorf: Bus hält nicht Sulz Hartensteinstr.	Verbindung mit Umstieg vorhanden, Hartensteinstr. liegt nicht an Linie 7432
Sulz a.N.	alle OT		Wegen zu geringer Buskapazitäten werden Schüler zu früh zur Schule gebracht bzw. zu spät abgeholt (Wartezeiten)	Aus Gründen der Wirtschaftlichkeit weiterhin erforderlich
Sulz a.N.	alle OT		Da der Schülerverkehr auf den ÖPNV mit Anschluss an die Bahn ausgerichtet ist, entstehen teilweise lange Wartezeiten.	Dann wäre es evtl. sinnvoll, auch die Unterrichtszeiten am Bahnanschluss auszurichten, dann passt's wieder! - Neuordnung ist vorgesehen.
Sulz a.N.	alle OT		Kein Anschluss bei NALDO	Weitere Überlappungen werden angestrebt
Sulz a.N.	alle OT		Einrichtung einer Hotline zur Fahrplanauskunft (ständige Erreichbarkeit)	Ist eingerichtet beim Land BW unter 01805-779966 ("Löwen-Line"), rund um die Uhr erreichbar
Sulz a.N.	alle OT		Haltestellen bzw. Busse nicht behindertengerecht ausgestattet: Wunsch nach Niederflurbussen	Niederflurbusse sollen sukzessive eingeführt werden
Vöhringen			interkommunales Gewerbegebiet Sulz-Vöhringen in Planung, in der Mitte zwischen beiden Orten, Haltestelle soll bei Planungen schon mit vorgesehen werden	wird berücksichtigt

Gemeinde- und Schulbefragung 2008/2009 und Regionalkonferenzen Rottweil, Oberndorf und Schramberg am 29.09. und 04.10.2011

Regionalkonferenzen
Gemeinde- und Schulbefragung

Diese tabellarische Übersicht wurde im
Verwaltungsausschuss am 5.3.12 bekannt gegeben.

Stadt/ Gemeinde	Ortsteil	Linie	Mangel/Änderungsvorschlag	Stellungnahme Landkreis/ Nahverkehrsberatung Südwest
Vöhringen			Einrichtung Haltestelle Ziegelhütte (Gewerbegebiet und Einkaufsmarkt)	Maßnahme ist sinnvoll, Gde.verwaltung organisiert Verkehrsschau unter Beteiligung von RVS
Vöhringen			Einrichtung Haltestelle in der Ortsmitte	wird bei Neuordnung vorgesehen
Vöhringen	Vöhringen, Wittershausen	7402	Linie 7402 ab Sulz Schulen jeweils bei Ferienbeginn um 12:00 Uhr, wenn alle Schulen gleichzeitig Schulschluss haben	lässt sich nicht ändern
Aichhalden			viele Rötenerberger und Aichhaldener arbeiten in Oberndorf, deshalb Busverbindung über Fluorn in Richtung Oberndorf sinnvoll	kein ausreichendes Fahrgastpotenzial zur Einrichtung einer neuen Linie erkennbar
Aichhalden	Rötenerberg		Kooperation zwischen HS Fluorn-Winzeln und Aichhalden: Busanbindung gewünscht zwischen Fluorn und Rötenerberg	Einbindung in Linie 7414 wird geprüft; wohl aber nicht möglich, da Anschluss in Alpirsbach dann nicht gehalten werden kann
Aichhalden	Aichhalden, Rötenerberg	7481	Der letzte Linienbus von Schramberg über Aichhalden nach Alpirsbach fährt bereits um 18:45 Uhr in Schramberg ab. Dies ist aufgrund der verlängerten Öffnungs- und Arbeitszeiten nicht mehr zeitgemäß.	Letzte Fahrt beginnt Schramberg Busbf 18:35 Uhr und endet Rötenerberg Kirche. Letzte Fahrt bis Alpirsbach bereits um 16:25 Uhr: Verbesserung ist anzustreben! Danach Anrufbus bis Rötenerbg.
Dunningen	Seedorf	7477	Befürchtung, dass Seedorf bei Beschleunigung der Linie 7477 abgehängt wird	dies ist nicht vorgesehen
Dunningen	Dunningen, Lackendorf, Seedorf	7479	Keine Anfahrt zur 2. Stunde aus Richtung Mariazell/Locherhof	FahrtNr. 113 Eschachschule an 8:22 Uhr, Schulbeginn 2. Std. (8:20 Uhr) anpassen
Dunningen	Dunningen, Lackendorf, Seedorf	7479	Nach Unterrichtsende (vormittags) nimmt der Bus zunächst die Schüler nach Locherhof mit (im Einzelfall auch Mariazell), anschließend die Schüler nach Mariazell, Schönbronn und Sulgen. Wunsch nach Einsatz eines Gelenkbusses.	Derzeit kein Gelenkbus verfügbar. Evtl. Unterrichtsende entzerren!
Dunningen	Dunningen, Lackendorf, Seedorf	9, 7478	Aus Kapazitätsgründen nimmt der Bus zunächst die Schüler nach Lackendorf mit, anschließend die Schüler ins restliche Eschachtal und nach Zimmern. 15 Min. längere Wartezeit für eine Vielzahl von Schülern. Wunsch nach Einsatz eines Gelenkbusses.	Verbesserung ist seit Dez. 2011 umgesetzt.
Dunningen	alle OT		Fahrplanänderungen und Kapazitätsanpassungen sollten im September bis Schuljahresbeginn erfolgen, nicht erst im Dezember	erfolgt bei Bedarf im Sept.; Fahrplanwechsel im Dez. ist international vorgegeben
Dunningen	alle OT		Fahrplanänderungen kommen zum Teil nicht bei der Schule an, Schulleitung muss fragen. Wunsch nach Information der Schulen über Änderungen.	NVP schlägt regelmäßigen runden Tisch vor
Eschbronn			Busanschlüsse von Mariazell nach Hardt	Antrag wird geprüft
Eschbronn	Locherhof, Mariazell	7479	Von der Bevölkerung werden mehr Fahrtenangebote gewünscht	NVP strebt kreisweiten Stundentakt an
Hardt	Hardt	7486	Einbindung des bestehenden Gewerbegebietes (Weilerstraße/Gewerbestraße) in den bestehenden Fahrplan	Antrag wird geprüft
Hardt	Hardt	7486	Einbindung von Hardt in den Schramberger Stadtverkehr, ohne gleichzeitig das Angebot Richtung Villingen zu schwächen	Verbesserungen durch Neuordnung seit Sept. 2010 umgesetzt
Hardt	Hardt	7486	Große zeitliche Lücken während der Schulferien	Neuordnung im Sept. 2010 umgesetzt, Lücken geschlossen
Hardt	Hardt	56	Busverbindung nach Sulgen nicht optimal, vor allem nicht für Berufstätige, da Busse nur an Schultagen verkehren und Sulgen Hallenbad enden. Keine direkte Verbindung ins Sulgener Gewerbegebiet	Neuordnung im Sept. 2010 umgesetzt, Industriegebiet angebunden, alle Busse fahren mindestens bis Sulgen Rose
Hardt	Hardt	7486	Bessere Anbindung zur Kreisstadt Rottweil	Neuordnung inzwischen umgesetzt
Hardt	Hardt	7486	Die Busse morgens nach Schramberg und mittags zurück sind überfüllt, viele Kinder müssen im Bus stehen, obwohl das Verkehrsunternehmen angibt, dass es keine Kapazitätsprobleme gibt.	Fahrkarte berechtigt nur zur Fahrt, nicht zum Sitzen. Überfüllung liegt erst bei mehr als ca. 90 Personen je Standard-Linienbus vor.
Hardt	Hardt		Oft fehlen aktuelle Fahrpläne an den Haltestellen (hängt natürlich auch mit Vandalismus zusammen)	Mangel an Verkehrsunternehmen melden
Hardt			Direktverbindung nach St. Georgen für Schüler	Verbindung mit Umsteigen in Tennenbronn vorhanden. Nicht jeder Fahrtwunsch, insbes. zu unüblichen/nicht nächstgelegenen Schulorten, kann umsteigefrei angeboten werden.
Hardt			Anbindung Gewerbegebiet Römerweg	wird geprüft

Gemeinde- und Schulbefragung 2008/2009 und Regionalkonferenzen Rottweil, Oberndorf und Schramberg am 29.09. und 04.10.2011

Regionalkonferenzen
Gemeinde- und Schulbefragung

Diese tabellarische Übersicht wurde im
Verwaltungsausschuss am 5.3.12 bekannt gegeben.

Stadt/ Gemeinde	Ortsteil	Linie	Mangel/Änderungsvorschlag	Stellungnahme Landkreis/ Nahverkehrsberatung Südwest
Lauterbach	Lauterbach, Fohrenbühl, Sulzbach		keine Möglichkeit für Rollstuhlfahrer, von Lauterbach nach Schramberg mit dem Bus zu fahren. Forderung: Niederflerbusse.	werden insbesondere auf den Hauptlinien sukzessive eingesetzt
Lauterbach		7484	Umstellung der Fahrten nach Hornberg auf Rufbusverkehr wird wegen Tourismus (KONUS) kritisch gesehen	wird geprüft, erneute Zählungen erfolgten bei sehr schönem Wetter im Oktober; Auswertung läuft derzeit
Schenkenzell	alle OT	61	mangelhafter Zugangsanschluss in Schenkenzell (betrifft Schüler weiterführender Schulen)	inzwischen verbessert
Schenkenzell	alle OT	61	mangelhaftes Fahrtenangebot zwischen 8:00 und 12:00 Uhr sowie zwischen 13:15 Uhr und 16:00 Uhr. Jeweils ein zusätzliches Angebot zwischen 8:00 und 12:00 Uhr sowie zwischen 13:15 Uhr und 16:00 Uhr erforderlich.	NVP strebt kreisweiten Stundentakt an
Schenkenzell	alle OT		Tarif: durch die Randlage von Schenkenzell (Tarifzone 27) ergeben sich Nachteile für Schüler, die in Alpirsbach (Tarifzone 30) die Schule besuchen: die Fahrkarte gilt nicht nach Schiltach.	tarifliche Verbesserungen an den Rändern des Kreisgebiets sind Ziel des NVP
Schenkenzell	Schenkenzell, Kaltbrunn	61	Keine Fahrtmöglichkeit von Kaltbrunn nachmittags zur Grundschule (Musik AG, Hausaufgabenbetreuung), Rückfahrt nach 16:00 Uhr gewährleistet	Fahrt ist vorhanden, Kaltbrunn ab 13:33, Grundschule Schenkenzell an 13:46
Schenkenzell	Schenkenzell, Kaltbrunn, Vortal, Wittichen		Kein Kundenbüro, Fahrscheinautomat störungsanfällig mit Wechselgeldproblem: Kundenbüro einrichten!	evtl. Rathaus, Tourist-Info? Div. tel. Informationsmöglichkeiten sind vorhanden (DB, VVR, Löwen-Line des Landes BW)
Schenkenzell			tarifliche Verbesserung für Fahrten von Schenkenzell nach Hausach	ist Ziel des neuen NVP
Schiltach	alle Ortsteile	7462	Seniorenzentrum nicht an Stadtbuss-Verkehr angeschlossen, Wenden aus Platzgründen nicht möglich.	Seniorenzentrum inzwischen angebunden
Schiltach	Schiltach, Hinterlehengericht, Vorderlehengericht		OSB-Zug von Schiltach Richtung Hausach um 7:09 mit Schülern sehr voll, Maximalzahl lt. Zulassung aber nicht erreicht	das lässt sich nicht ändern
Schiltach	Schiltach, Hinterlehengericht, Vorderlehengericht		Am Bahnhof ist nur technisches Personal, das Detailfragen nicht beantworten kann. Kompetentes Servicepersonal fehlt.	evtl. Rathaus, Tourist-Info? Div. tel. Informationsmöglichkeiten sind vorhanden (DB, VVR, Löwen-Line des Landes BW)
Schiltach		7462	Grundschule Schiltach: Kinder von Vorderlehengericht fahren zuerst über Hinterlehengericht	ist zumutbar und geht schneller, als wenn der Bus zur Schule zurück fahren müsste, um dort die wartenden Vorderlehengerichter Kinder in einer zweiten Tour abzuholen
Schramberg			Bedarf eines Nacht-Ringbusses am Wochenende zwischen RW - Schramberg - Oberndorf	im NVP nicht vorgesehen, kein Bedarf erkennbar.
Schramberg			Anbindung ans Großklinikum in VS wäre sinnvoll	mehr Direktfahrten nach Villingen sind Ziel des NVP; Anbindung des Großklinikums wird geprüft
Schramberg		7478	Peter-Meyer-Schule (FöSch): Direkte Verbindung Schenkenzell - Schramberg	ist vorhanden, Schenkenzell ab 6:35
Schramberg		7481	Gewerbl. u. Hauswirtschaftl. Schulen Schramberg-Sulgen: Anbindung Raum Freudenstadt	Verbindung zu den wichtigsten Zeiten vorhanden, Verbesserung ist zu prüfen
Schramberg		7477	Gewerbl. u. Hauswirtschaftl. Schulen Schramberg-Sulgen: Anbindung Raum Horb: in Oberndorf kein Anschluss nach Horb, v.a. am Nachmittag	durch leichte Fahrplankorrektur wird der Anschluss künftig wieder erreicht werden, außer Stunde 15; Problem mit neuem Schnellbus erledigt.
Schramberg		7478	Stärkung des Linienverkehrs am Abend wäre sinnvoll	Ausbau Abendverkehr wird gemeinsam mit SBG geprüft
Schramberg			kritisch, dass bei Neuordnung zwischen Lauterbach und Hornberg außerhalb der Schulzeiten nur Rufbusse vorgesehen sind	wird geprüft, erneute Zählungen erfolgten bei sehr schönem Wetter im Oktober
Schramberg		1066	die Linie Schramberg - Freiburg gibt es schon seit Jahrzehnten, sollte beibehalten werden	nicht im NVP enthalten, kein Bedarf mehr, stündliche Verbindung mit Zug über OG vorhanden
Schramberg			Kaufmännische Schulen Schramberg-Sulgen: keine Linienverbindung zwischen Aichhalden und Winzeln	Winzeln ist über die 7477 direkt an Sulgen angebunden
Schramberg		7477	Kaufmännische Schulen Schramberg-Sulgen: sollte auf Wunsch über Hochmössingen fahren	7477 dient der Verbindg. Schramberg - Oberndorf, nicht der kleinräumlichen Erschließung unterwegs
Schramberg			Wittum-Schule (StG): Die meisten Linien halten an der "Rose", dies bedingt einen weiten Weg zur Schule.	Fußweg ist zumutbar
Summe zusätzlich zum NVP entstehende jährliche Kosten (soweit überschlägig kalkulierbar):				955.570 €

Förmliche Anhörung gemäß § 12 ÖPNVG

NVP Entwurf	Nr.	Inhalt der Stellungnahme	Bewertung Landkreis/Nahverkehrsberatung Südwest
Städte und Gemeinden (nach Raumschaften): Oberndorf a.N. 25.05.12			
Linie 7432	1	durchgängig als Linienkategorie E2 ausweisen. (Gewerbegebiete Bochingen, Boll haben viele Einpendler aus Vöhringen und Wittershausen, Hagebaumarkt, Notfallpraxis)	Berufs- und Schülerverkehr wird weiterhin mit Bussen ohne Anruferfordernis bedient werden, für den Abschnitt Vöhringen-Oberndorf wurde abweichend von der sonstigen Kategorisierung Linienverkehr in der HVZ vorgesehen (s. Tab. 4.15-1 im Textband). Ein tagesdurchgängiger Stundentakt mit Bus entspricht nicht der Fahrgastnachfrage (punktuelle Fahrgastzählung im Mai 2012).
	2	dringend: neue Haltestellen im Bereich der Gewerbegebiete Vogeloch und Rankäcker; können auch von 7430 angefahren werden	Dem wird zugestimmt. Hst. 7430/7430 mit fußläufiger Erschließung sind anzustreben.
Linie 31	3	Schaffung zusätzlicher Busverbindungen abends und am Wochenende von und nach Dornhan	Zusätzliche Fahrten zur Erreichung des Stundentaktes sind im NVP vorgesehen, bei Kat. E2 abends und Sonntags als Anmeldeverkehr.
neue Linie über Hochmöss.	4	Neuschaffung/Ergänzung einer Linie Oberndorf über Hochmössingen/Dornhan: Dadurch wird eine direkte Anbindung des Bereiches Dornhan mit den Gewerbe- und Dienstleistungsbetrieben auf dem Lindenhof sowie eine Schließung der Lücke zwischen Marschalkenzimmern und Hochmössingen erreicht.	Mit immer weniger Geld können nicht immer mehr neue Linien bedient werden. Kein ausreichendes Potenzial vorhanden - Finanzierungsfrage!
Linie 7477	5	Für diese Hauptachse wird dringend um Verbesserungen im Abend- und Wochenendverkehr durch zusätzliche Einrichtung eines Busverkehrs entsprechend der Ankündigung im Entwurf des NVP gebeten.	Das ist im NVP vorgesehen und bereits in Vorbereitung.
Linie 22	6	Es wird um Überprüfung zusätzlicher Busverbindungen analog der in Bösingern ankommenden bzw. abgehenden Verbindungen von/nach Rottweil gebeten.	Die Überplanung des Korridors RW - Bösingern - Oberndorf ist im NVP vorgesehen.
Anlage 1, S. 10 6.6	7	Richtigstellung: Busbevorrechtigung am Talplatz ist umgesetzt	wurde aktualisiert
Städte und Gemeinden (nach Raumschaften): Oberndorf a.N. 04.06.12 i.V. mit Stellungnahme vom 20.05.11			
Verkehrszeiten	8	keine Vorverlegung des Übergangs HVZ - NVZ von 19 auf 18 Uhr an Werktagen; Geschäftsschluss 18:30 Uhr, Verknüpfung mit Schiene und Regionalbussen	Ende HVZ 19 Uhr wurde nach Beratung in den Kreisgremien beibehalten.
Linien 7444/20	9	Bei Neuordnung ist der Schülerverkehr zwischen Talhausen und Oberndorf a.N. zu gewährleisten (8-10 Schüler allgemeinbildende Schulen, zuzüglich Schüler der Robert-Gleichauf-Schule).	wird zugesichert
Linie 7430	10	Eine Anpassung an die Zuganschlüsse in Oberndorf a.N. ist dringend notwendig und wird schon seit Jahren gefordert.	Dies wurde zum Fahrplanwechsel Dez. 2011 umgesetzt.

Förmliche Anhörung gemäß § 12 ÖPNVG			
NVP Entwurf	Nr.	Inhalt der Stellungnahme	Bewertung Landkreis/Nahverkehrsberatung Südwest
Städte und Gemeinden (nach Raumschaften): Oberndorf a.N. 04.06.12 i.V. mit Stellungnahme vom 20.05.11 - Fortsetzung			
Linien 7410/7402/7432	11	Schülerbeförderung zur Ivo-Frueth-Schule aufrecht erhalten: 7410/7402 mit Umstieg Dornhan/Vöhringen. 7432: 27 Schüler zur Ivo-Frueth-Schule und weitere Schüler Bochingen/Boll - Oberndorf a.N. und Verbindung Boll zur Grundschule Bochingen. Außerdem soll auf der 7432 außerhalb des Schülerverkehrs zur Anbindung von Bochingen/Boll an die Kernstadt das Angebot im bisherigen Umfang erhalten bleiben.	Das ist im NVP so vorgesehen.
Linie 34	12	Bei Wegfall der Haltestelle "Irslenbach" müsste die Bedienung mit der 7444 voll übernommen werden. Anbindung Bahnhof/ZOB durch 34 wird sehr begrüßt. Bei Planungen zur Haltestellenbelegung wurde die Linie bereits entsprechend berücksichtigt.	Der Wegfall Hst. Irslenbach ist im NVP nicht vorgesehen.
Gewerbegebiete	13	Wünschenswert wäre die Anbindung der Gebiete "Im Vogelloch" und "Rankäcker" im Stadtteil Bochingen.	Dem wird zugestimmt. Hst. 7430/7430 mit fußläufiger Erschließung sind anzustreben.
dynam. Fahrgast-info	14	Leerrohre wurden am ZOB bereits verlegt, zügige und landkreiseinheitliche Lösung ist zu begrüßen	Die Verlegung von Leerrohren wird begrüßt, die Einrichtung von Echtzeitanzeigen ist im NVP vorgesehen.
Städte und Gemeinden (nach Raumschaften): Dornhan			
Linie 7414	15	früher vorhandene Busverbindung wieder herstellen: Linie vor allem am Wochenende <u>über Dornhan führen</u> (Alpirsbach: Kleinzentrum, Bahnhof; Oberndorf, Lindenhof, Hochmössingen)	Mit immer weniger Geld können nicht immer mehr neue Linien bedient werden. Kein ausreichendes Potenzial vorhanden - Finanzierungsfrage!
Bus von FDS	16	Es soll darauf hingewirkt werden, dass der Spätbus am Samstag Abend von Freudenstadt her bis zum neuen <u>ZOB in Dornhan</u> fährt und damit auch Anschluss zum Anrufbus geschaffen wird.	Das wäre sinnvoll. Das zuständige Verkehrsunternehmen prüft dies.
neue Linie	17	Busverbindung von Dornhan nach <u>Fluorn-Winzeln</u> einrichten	Mit immer weniger Geld können nicht immer mehr neue Linien bedient werden. Kein ausreichendes Potenzial vorhanden - Finanzierungsfrage!
Anrufbus	18	Bitte, dass auf das <u>Anrufbussystem intensiv hingewiesen</u> wird; Unterstützung hierbei zugesagt	Werbemateriel wurde der Gemeinde zugesandt; mehr Marketing ist vorgesehen.
Städte und Gemeinden (nach Raumschaften): Epfendorf			
Linie 7444	19	Die Einstellung des Linienbusverkehrs im Ortsteil Talhausen wird abgelehnt.	Es ist keine Einstellung des Busverkehrs vorgesehen, sondern lediglich eine Umstellung auf Anmeldeverkehr außerhalb des Schülerverkehrs.

Förmliche Anhörung gemäß § 12 ÖPNVG

NVP Entwurf	Nr.	Inhalt der Stellungnahme	Bewertung Landkreis/Nahverkehrsberatung Südwest
Städte und Gemeinden (nach Raumschaften): Fluorn-Winzeln			
Linie 7477	20	Durch Umsetzung NVP 99 wurde Fluorn von der Linie Schramberg - Oberndorf abgehängt (Umsteigeverbindung funktioniert oft nicht, Bevölkerung kritisiert Maßnahme auch nach 10 Jahren noch). Eine Integration von Fluorn in die Linie wäre möglich: von Beffendorf über Kreisverkehr am Wiesoch nach Fluorn und dann nach Winzeln führen (in beide Fahrtrichtungen möglich). Bei Realisierung der Schnellverbindung Oberndorf - Schramberg über Beffendorf, könnte Beffendorf komplett aus der Linie 7477 herausgenommen werden und die 7477 könnte direkt von Lindenhof nach Fluorn fahren.	Wird im Rahmen der Schnellbuseinführung geprüft.
Fluorn-Winzeln - Aichhalden	21	Im Entwurf des NVP fehlt Aussage zur Schaffung einer Verbindung von Fluorn-Winzeln über Röttenberg nach Aichhalden. Einrichtung der gemeinsamen Werkrealschule Aichhalden/Fluorn-Winzeln ab 2012/13 ist genehmigt. Über den ÖPNV muss Verbindung hergestellt werden (s. auch Anträge von Aichhalden und Fluorn-Winzeln zur Fahrplangestaltung ab Dezember 2011).	Mit immer weniger Geld können nicht immer mehr neue Linien bedient werden. Kein ausreichendes Potenzial vorhanden - Finanzierungsfrage! Einbindung in vorhandene Linien wurde geprüft und ist aus Zeitgründen (Umweg) nicht möglich.
Städte und Gemeinden (nach Raumschaften): Vöhringen			
Linie 7432	22	Die Gemeinde Vöhringen beantragt eindringlich, die Buslinie 7432 (Sulz – Vöhringen –Vöhringen-Wittershausen – Oberndorf a. N.) in die <u>Kategorie Erschließungslinie 2</u> einzustufen.	Berufs- und Schülerverkehr wird weiterhin mit Bussen ohne Anruferfordernis bedient werden, für den Abschnitt Vöhringen-Oberndorf wurde abweichend von der sonstigen Kategorisierung Linienverkehr in der HVZ vorgesehen (s. Tab. 4.15-1 im Textband). Ein tagesdurchgängiger Stundentakt mit Bus entspricht nicht der Fahrgastnachfrage (punktueller Fahrgastzählung im Mai 2012).
Linie 7432 Argumente im Einzelnen	23	Vöhringen ist auf eine angemessene und belastbare Verkehrsanbindung an die sich in ihren Angeboten ergänzenden Unterzentren Sulz a. N. und Oberndorf a. N. (IC-Halt, Krankenhaus mit Notfallpraxis) angewiesen, zumal dort Zuganschluss in die Kreisstadt Rottweil, in den Raum der früheren Kreisstadt Horb und in den Großraum Stuttgart besteht. Es ist unabdingbar, dass in beide Unterzentren zu Haupt- und Nebenverkehrszeiten ein verlässlicher Busverkehr gewährleistet wird und kein Anrufbus.	Oberndorf ist kein IC-Halt. Die Linie ist tagsüber sehr schwach frequentiert, eine tagesdurchgängige Bedienung mit Bus ist weder sinnvoll noch finanzierbar. In der HVZ und über Mittag (Schüler) ist weiterhin die Bedienung mit Bussen vorgesehen.
	24	Die 7432 bindet Wittershausen an (auch Schülerverkehr Sigmarswangen zur Grundschule Wittershausen).	Im NVP ist diesbezüglich keine Änderung vorgesehen

Förmliche Anhörung gemäß § 12 ÖPNVG			
NVP Entwurf	Nr.	Inhalt der Stellungnahme	Bewertung Landkreis/Nahverkehrsberatung Südwest
Städte und Gemeinden (nach Raumschaften): Vöhringen - Fortsetzung			
Linie 7432 Argumente im Einzelnen - Fortsetzung	25	Die Linie 7432 stellt eine wichtige Direktverbindung für die weiteren Mühlbachtalortsteile der Stadt Sulz a. N. (Fischingen, Mühlheim, Renfrizhausen, Bergfelden, Holzhausen und Sigmarswangen) nach Oberndorf a. N. dar.	Diese Verbindung wird über Sulz mit dem Zug wesentlich schneller angeboten.
	26	Es ist fraglich, ob Menschen im Seniorenalter, z.B. nach einem psychisch belastenden Arztbesuch, konsequent in der Lage sind, einen Anrufbus für die Heimfahrt zu bestellen.	Sie können die weiterhin verkehrenden Busse benutzen. Die Arztpraxis kann ggf. die (An-)Rufbus-Anmeldung übernehmen.
	27	Berufspendler müssen für den ÖPNV gewonnen werden. Das kann nicht erreicht werden, wenn außerhalb der Hauptverkehrszeiten nur Anrufbusse verkehren. Die wenigsten Berufsbilder arbeiten heute „nach der Stechuhr“. Verlässliche regelmäßige Zeiten anstatt Wartezeiten auf Anrufbusse sind daher für Berufspendler notwendig.	Auf Anrufbusse muss nicht gewartet werden, sie verkehren zuverlässig nach Fahrplan. Die übliche Gleitzeitregelungen sind mit dem Bus abgedeckt.
	28	Die Gemeinde Vöhringen und die Stadt Sulz a. N. planen ein Interkommunales Gewerbegebiet. Die Stadt Oberndorf plant derzeit die Erweiterung des Gewerbegebiets „Vogelloch“ in Bochingen. Die Linie 7432 verbindet Sulz/Vöhringen und Oberndorf mit diesen künftigen Gewerbegebieten. Eine Reduzierung des Bedienungsstandards wäre kurzfristig und unvernünftig.	Im Berufsverkehr ist keine Reduzierung vorgesehen.
	29	Die 7432 bindet die Oberndorfer Stadtteile Bochingen und Boll an Oberndorf a. N. an.	Das ändert sich nicht: weiterhin besteht das Angebot zusammen mit Linie 7430.
	30	Die 7432 bindet Sigmarswangen an Sulz a. N. an.	Das ändert sich nicht.
	31	Die Straßenbelastung und die Pendlerbewegung auf dieser Strecke sind nicht geringer als auf anderen Strecken im Landkreis, die als Erschließungslinie 2 kategorisiert werden, im Bereich der Pendlerbewegungen sogar eindeutig höher als manche für Erschließungskategorie 2 vorgesehene Verbindung.	Für Pendler (Berufsverkehr) ist keine Reduzierung vorgesehen.
	32	Da zur Gewährleistung eines stündlichen Anrufbusses Fahrzeuge und Personal vorgehalten werden müssen, ist sehr stark anzunehmen, dass die einsparungsfähigen Kosten eines Anrufbusverkehrs lediglich in den „Bewegungskosten“ der ohnehin vorhandenen Ressourcen liegen. Es ist äußerst fraglich, ob diese Einsparpotentiale so hoch sind, dass ein „Abhängen“ unserer ländlichen Räume damit gerechtfertigt werden kann. Zudem wurden die erzielbaren Einsparpotentiale bisher nicht quantifiziert. Vor diesem Hintergrund muss die Frage nach der Sinnhaftigkeit von Anrufbusverkehren ganz generell gestellt werden.	Der Lkr. RW hat über den Anrufbus ein abends und am Wochenende kreisweit flächendeckendes Angebot zu überschaubaren Kosten geschaffen, das anders (mit Bussen) unter den heutigen Rahmenbedingungen nicht mal ansatzweise finanzierbar wäre.

Förmliche Anhörung gemäß § 12 ÖPNVG

NVP Entwurf	Nr.	Inhalt der Stellungnahme	Bewertung Landkreis/Nahverkehrsberatung Südwest
Städte und Gemeinden (nach Raumschaften): Rottweil			
Einvernehmen	33	Der Gemeinderat hat in seiner Sitzung am 25.07.2012 das Einvernehmen zum Nahverkehrsplan für den Landkreis Rottweil einstimmig erteilt.	----
4.3	34	Einführung und Präzisierung Begriff Stadtverkehr/Stadtverkehrslinie; die Stadt Rottweil plädiert dafür, als Stadtverkehrslinien solche zu qualifizieren, die innerstädtischen Charakter haben	6.1 Definition ergänzt
Linienbündel	35	Stadtverkehr soll im Hinblick auf das Auslaufen der Liniengenehmigung (2013) neu konzipiert und ausgeschrieben werden. Aufgrund unterschiedlicher Ertragskraft der Linien soll das Linienbündel für den Stadtverkehr auch im künftigen Nahverkehrsplan definiert werden, um "Rosinenpickerei" zu vermeiden.	Der Punkt 2.2.1 wurde um Beschreibung und Benennung des Linienbündels ergänzt. Die vorhandene Abbildung 2.2.1-4 im Anhang wurde mit Linienbündel Stadtbus Rottweil überschrieben.
Mobilitätszentralen, 4.9, 5.7, 6.2.7	36	Finanzierung unklar, finanzielle Beteiligung der Stadt Rottweil nicht absehbar: Abschnitte streichen bzw. Stadt Rottweil herausnehmen	Alle Maßnahmen stehen unter Finanzierungsvorbehalt. Mobilitätszentralen werden angestrebt, auch weil die intermodale Vernetzung der Verkehrsmittel weiter an Bedeutung gewinnen wird. Eine Realisierung nur in Schramberg erscheint wenig sinnvoll.
Städte und Gemeinden (nach Raumschaften): Deißlingen			
Kenntnisnahme	37	Gemeinderat hat Anhörungsentwurf zur Kenntnis genommen, keine weiteren Anregungen, Dank für die Berücksichtigung der bisherigen Anregungen und Wünsche	----
Städte und Gemeinden (nach Raumschaften): Villingendorf			
Einverständnis	38	Gemeinde ist mit Entwurf des NVP einverstanden.	----

Förmliche Anhörung gemäß § 12 ÖPNVG			
NVP Entwurf	Nr.	Inhalt der Stellungnahme	Bewertung Landkreis/Nahverkehrsberatung Südwest
Städte und Gemeinden (nach Raumschaften): Schramberg			
Linienverkehr abends gefordert	39	Schramberg erwartet vom Landkreis Rottweil, dass dieser durch ein gutes Busangebot, auf den Hauptlinien auch abends und am Wochenende, die Anbindung an den Schienenverkehr und die Einbindung in das überregionale Busnetz gewährleistet. Damit soll der Nachteil des fehlenden Bahnanschlusses für den bedeutenden Industrie-, wichtigen Dienstleistungs- und Schul-, sowie starken Tourismusstandort einigermaßen ausgeglichen werden. Abendliche ÖPNV-Bedienung über Anrufsammelbusse ist für ein Mittelzentrum kein adäquates Angebot.	Das ist im NVP vorgesehen und bereits in Vorbereitung
Linie 7484	40	Schramberg fordert weiterhin eine durchgehende Verbindung zum Fernverkehrsbahnhof Hornberg im 2-Stunden-Takt. Die Reduzierung der durchgehenden Busfahrten wird abgelehnt.	In Hornberg verkehrt nur ein Fernverkehrszug pro Tag (und ein weiterer am Wochenende. Die Anbindung Schramberg - Hornberg ist im Stundentakt im NVP vorgesehen.
Linie 56	41	Die Stadt fordert die Einstufung als Erschließungslinie 2 und feste Fahrten ohne Anmeldung in den Spitzen des Schüler- und Berufsverkehrs sowie in den Schulferien.	Fahrgastzählungen im Oktober/November 2012 bestätigen die Einstufung. Es folgen hieraus keine Einschränkung im Berufs- und Schülerverkehr
Linie 55	42	Auch künftig sonntags Linienfahrten vorsehen. Diese können, wie seit 2 Jahren üblich, über Hardt geführt werden.	Bei Mitfinanzierung durch die Stadt wie bisher möglich.
Tarif	43	Der VVR soll, analog zum Tagesticket für Gruppen auch in den übrigen Tarifzonen ein solches Angebot - als günstiges Angebot für Erwachsenen und Kinder zur gemeinsamen ÖPNV-Nutzung - unterbreiten.	Das Tages-Ticket Gruppe wird bereits für alle Tarifzonen angeboten.
Fahrradmitnahme	44	In allen Bussen des Nahverkehrs im Landkreis sollen künftig Fahrräder kostenlos transportiert werden. Dazu sollen die Busse, soweit erforderlich, technisch umgerüstet werden.	Dieser Wunsch wird unterstützt. Die Außenmontage ist nur bei Fahrten/Linien mit reinem Tourismus-/Freizeit Zweck sinnvoll. Eine Landesförderung auch von Radanhängern ist erstmals möglich. Im Berufsverkehr wegen längerer Aufenthaltszeiten an Haltestellen nicht sinnvoll. NF bzw. LE-Busse werden im NVP gefordert, dann ist die Radmitnahme einfacher, aber nicht zuverlässig möglich, weil Kinderwagen/Rollstühle Priorität haben.
Städte und Gemeinden (nach Raumschaften): Eschbronn			
neue Linie	45	Prüfauftrag: Linienverbindung nach <u>Hardt</u> einrichten	Mit immer weniger Geld können nicht immer mehr neue Linien bedient werden. Kein ausreichendes Potenzial vorhanden - Finanzierungsfrage!

Förmliche Anhörung gemäß § 12 ÖPNVG

NVP Entwurf	Nr.	Inhalt der Stellungnahme	Bewertung Landkreis/Nahverkehrsberatung Südwest
Städte und Gemeinden (nach Raumschaften): Lauterbach			
Tarif	46	Überlappung/Gültigkeit der VVR-Karten zumindest nach Hornberg (Schule, Vereine, Tourismus, Firmen und Bahnhof) erreichen. Bsp. Handballspielgemeinschaft TSV Lauterbach/TV Hornberg Training in Hornberg könnte mit dem Bus erreicht werden, wenn preiswerter.	Das ist im NVP unter den zu schaffenden tariflichen Übergangsregelungen an erster Stelle vorgesehen (Kap. 4.11).
Linie 7484	47	Ab Lauterbach Richtung Hornberg nur noch E3, d.h. Rufbusse zweistündig; Umstellung auf Rufbusse ist nicht akzeptierbar; vor allem wg. Tourismus ist eine Umstellung auf Rufbus auch nicht vergleichbar mit Rufbusumstellung bei anderen Linien im Kreisgebiet, eine solche Umstellung konterkariert die vielen Bemühungen, die Urlauber zur ÖPNV-Nutzung zu bewegen. Wir sehen massive Verschlechterungen im Bereich Tourismus und für große Teile der Bevölkerung. Umstellung auf Rufbus nach Sulzbach wird akzeptiert.	Fahrgastzählungen im Okt. 11 und April/Mai 12 belegen außerhalb des Schülerverkehrs eine minimale Besetzung der Busse (unter 5 Pers.), auch bei schönem Wanderwetter. Nur in Einzelfällen sind Gruppen unterwegs, diese müssen sich bereits heute für den Bus anmelden und werden auch künftig bedient werden.
	48	Festverkehr Schramberg - Hornberg So zwei Fahrtenpaare bereits eingeplant. Dies wird begrüßt. Zusätzlich wird Festverkehr So Fahrtenpaar um die Mittagszeit und eine Frühverbindung ab Hornberg sowie Festverkehre in den Ferien gefordert.	Die niedrigen Fahrgastzahlen rechtfertigen keine zusätzlichen Regelfahrten.
	49	Rufbus nach Hornberg für Zugabfahrten 5:56, 6:12, 7:31 einrichten, ebenso als Abbringer für die Zugankünfte nachmittags.	Ein Zubringer auf den Zug 6:12 Uhr ist vorhanden, die anderen werden von der SBG geprüft (aufgrund des Schülerverkehrs nicht ganz einfach). Abbringer nachmittags ist vorhanden.
Linie 7484 Argu- mente im Einzelnen	50	Umstieg auf das Fahrrad aufgrund schwieriger Topographie nicht möglich	neue Möglichkeiten mit Pedelec/E-Bike
	51	zwischen Schramberg und Lauterbach traditionell enge und gute Verbindungen; alle Fachärzte, Ärztehaus, Einkaufsmöglichkeiten in Schramberg angesiedelt; für die Bewohner aus den Bereichen Sulzbach und Fohrenbühl wäre Umstellung auf Rufbus Einschränkung	Busverkehre für alle kleinen Ortschaften, die nicht zufällig an einer Achse liegen, ist nicht finanzierbar. Bedarfsgerechte Anmeldeverkehre sind im NVP stündlich vorgesehen.
	52	Hauptschule wird nur noch weitergeführt, bis die jetzigen Klassen 7 und 8 ihren Hauptschulabschluss haben, danach reine Grundschule => Schüler müssen auf die Hauptschulen in Schramberg, Sulgen oder Hornberg wechseln	Der Schülerverkehr bleibt gewährleistet.
	53	Hauptschulen/Grundschulen werden in Ganztageschulen umgewandelt, so dass das Unterrichtsende durch Betreuung und Zusatzkurse auch nicht mehr so einfach definiert werden kann; auch diese Schüler sind darauf angewiesen, dass eine vernünftige Busanbindung bestehen bleibt und die Busse dann auch ausreichend groß sind.	Das muss im Einzelfall einvernehmlich geprüft werden.

Förmliche Anhörung gemäß § 12 ÖPNVG

NVP Entwurf	Nr.	Inhalt der Stellungnahme	Bewertung Landkreis/Nahverkehrsberatung Südwest
Städte und Gemeinden (nach Raumschaften): Lauterbach - Fortsetzung			
Linie 7484 Argumente im Einzelnen - Fortsetzung	54	Der Bahnhof in Hornberg ist für Schramberg/Lauterbach der Bahnknoten schlechthin. Die Behauptung, dass er durch die Aufwertung der Kinzigtalbahn eine verminderte Bedeutung habe, ist nicht richtig. Die beste Verbindung in den Raum Karlsruhe/Frankfurt und weiter nach Norddeutschland besteht über Schramberg Busbahnhof und Lauterbach zum Fernverkehrsbahnhof Hornberg. Bei einer Kürzung von Buslinien oder einer für den Nutzer komplizierten Umstellung auf Rufbusse befürchten wir eine Schwächung des Hornberger Bahnhofs bis hin zu seiner Gefährdung. Auch für Urlauber ist Bahnhof Hornberg zentraler Anlaufpunkt (Bodensee, Karlsruhe, Straßburg).	Dies spiegelt sich nicht in den Fahrgastzahlen wieder, auch nicht, als die Linie noch sehr viel dichter bedient war (z.B. 2005). In Hornberg verkehrt nur ein Fernverkehrszug pro Tag (und ein weiterer am Wochenende), ansonsten Regionalverkehr im Stundentakt.
	55	Die vorgesehenen Änderungen sind auch für eine Tourismusgemeinde wie Lauterbach nicht akzeptierbar. Landschaftsschutzgebiet Sulzbachtal und der Fohrenbühl sind touristische Leuchttürme für ein überregionales Einzugsgebiet. Es ist nicht akzeptabel, wenn diese Ziele nur noch durch Rufbusse am Wochenende oder in den Ferien zu erreichen sind. Gerade Wandergruppen wählen oft bewusst den ÖPNV. Laut Aussage der SBG müssen diese Gruppen eine Umstellung auf größere Busse mindestens drei Tage vorher anmelden. Dies ist nicht praktikabel und umsetzbar. Für unsere touristischen Betriebe entsteht ein großer Schaden und für unsere Gäste eine große Unzufriedenheit mit dem Urlaubsgebiet. Kürzere Buchungsfrist für Gruppen erforderlich!	Fahrgastzählungen im Okt. 11 und April/Mai 12 belegen außerhalb des Schülerverkehrs eine minimale Besetzung der Busse (unter 5 Pers.), auch bei schönem Wanderwetter. Die Anmeldefristen sind bereits mehrfach in der regionalen Arbeitsgruppe 3er-Tarif besprochen worden, kürzere Fristen sind nicht von allen Verkehrsunternehmern einheitlich umsetzbar. Im Einzelfall sind auch kürzere Fristen heute realisierbar, wenn Kapazitäten vorhanden sind.
	56	Lauterbach über Werbegemeinschaft Kinzigtal mit Hornberg und Gutach verbunden, Ausbau der Angebote für Gäste (z.B. wird in diesem Jahr ein in Deutschland einmaliger Yoga-Naturlehrpfad in Sulzbach mit LEADER-Fördergeldern gebaut).	Regelmäßige Anmeldeverkehre gewährleisten die Erreichbarkeit
	57	Plattform plant GutachtalCard für 2013 zur kostenlosen Nutzung touristischer Angebote in den drei Gemeinden (+ angrenzende Gemeinden wie Wolfach und Schramberg), „ErfinderZeiten Auto- und Uhrenmuseum“ in Schramberg soll integriert werden; weiterer Schritt: KinzigtalCard für alle touristischen Einrichtungen in den 23 Gemeinden => stärkere ÖPNV-Nutzung!	Dies wird begrüßt. Sobald die Anmeldeverkehre nicht mehr ausreichen, wird die Umstellung auf Busverkehr geprüft.
	58	Lauterbach ist KONUS Gründungsmitglied, Vertrag bis 2016 verlängert; in den letzten drei Jahren hat Lauterbach knapp 30.000 € in diesen Verkehrsverbund eingezahlt	Damit KONUS weiterhin finanzierbar bleibt, müssen Busse und Züge bedarfsgerecht eingesetzt werden.
	59	NVP-Entwurf: „Der Landkreis Rottweil wirkt darauf hin, dass touristische Ziele bei der zukünftigen Entwicklung des ÖPNV berücksichtigt werden“. Wir gehen davon aus, dass dies nicht nur für Rottweil und Oberndorf/Sulz gilt, sondern auch für den westlichen Teil des Landkreises, der durch den Abzug von Behörden und der Schließung des Krankenhauses schon genug in Mitleidenschaft gezogen wurde.	Dies gilt für den gesamten Landkreis, deshalb auch die Erhöhung und Verstetigung des Fahrtenangebots auf der Linie 7484.

Förmliche Anhörung gemäß § 12 ÖPNVG			
--	--	--	--

NVP Entwurf	Nr.	Inhalt der Stellungnahme	Bewertung Landkreis/Nahverkehrsberatung Südwest
Städte und Gemeinden (nach Raumschaften): Lauterbach - Fortsetzung			
Rufbus	60	Anmeldezeit Rufbus auf 30 Minuten reduzieren	Aufgrund der teilweise langen Anfahrtswege ist für eine pünktliche und zuverlässige Bedienung eine Anmeldezeit von 60 Minuten erforderlich.
	61	umfassende Informationskette für Rufbus	Dies ist seitens der SBG vorgesehen.
	62	Prüfung der Fahrgastzahlen in zwei bis drei Jahren zur Beurteilung Rufbusumstellung	Das wurde von der SBG zugesagt.
2.2.1	63	Nr. 2 "untergeordnet" vor Hornberg streichen; Nr. 4 nach "bietet" "neben dem Bahnhof Hornberg" einfügen	Das Wort "untergeordnet" wurde gestrichen. Nr. 4 ist eine Aussage über die Kinzigtalbahn, Hornberg ist der Schwarzwaldbahn zuzuordnen.
2.2.3	64	Tabelle 2.2.3-1: Bahnhof Hornberg ergänzen (mit Hinweis, dass er nicht zum Landkreis Rottweil gehört)	Eine erläuternde Fußnote wurde ergänzt
Anlage 1, S.7	65	"durch Aufwertung der Kinzigtalbahn verminderte Bedeutung" streichen	Das wurde umformuliert.

Förmliche Anhörung gemäß § 12 ÖPNVG

NVP Entwurf	Nr.	Inhalt der Stellungnahme	Bewertung Landkreis/Nahverkehrsberatung Südwest
Landkreise (benachbarte Aufgabenträger): Landkreis Freudenstadt			
Beteiligung	66	Langfristige Beteiligung der Landkreisverwaltung bzw. der Verkehrs-Gemeinschaft Landkreis Freudenstadt bei kreisgrenzenüberschreitenden Verkehren ist von Bedeutung.	Dem wird zugestimmt.
Schülerverkehr	67	Fahrschülern zwischen den Nachbarkreisen sollen keine Nachteile entstehen. Eine frühzeitige Beteiligung der betroffenen Schulträger ist daher in jedem Fall notwendig.	Das wird genauso gesehen.
Landkreise (benachbarte Aufgabenträger): Ortenaukreis ergänzt um Stellungnahme der Stadt Hornberg			
Linie 7484	68	Linie soll außerhalb des Schülerverkehrs nicht auf Rufbus umgestellt werden. Auch in den Schulferien und am Wochenende ist ein Grundangebot mit Linienbussen wichtig. Einer Umstellung auf Rufbus wird daher nicht zugestimmt.	Dann wäre eine Mitfinanzierung durch den Ortenaukreis/die Stadt Hornberg erforderlich. Siehe auch die folgenden Punkte.
	69	SBG hat im zweiten Halbjahr 2011 Zählungen zur Bedarfsermittlung zugesagt. Bis heute liegt uns kein Ergebnis vor.	Die Zahlen liegen seit Mitte Juni 2012 vor.
Linie 7484 Argumente im Einzelnen	70	Linie hat große Bedeutung für Tourismus auf dem Fohrenbühl. Rufbus aufgrund von geringerer Platzkapazität (Wandergruppen) und erforderlicher Anmeldung ungünstig. Änderungen würden eine gravierende Verschlechterung für touristische Betriebe bedeuten.	Fahrgastzählungen im Okt. 11 und April/Mai 12 belegen außerhalb des Schülerverkehrs eine minimale Besetzung der Busse (unter 5 Pers.), auch bei schönem Wanderwetter. Nur in Einzelfällen sind Gruppen unterwegs, diese müssen sich bereits heute für den Bus anmelden und werden auch künftig bedient werden.
	71	Linie ist Schienenzubringer (Fern- und Regionalverkehr auf der Schwarzwaldbahn) für Schramberg, Schiltach ist kein adäquater Ersatz für Hornberg.	In Hornberg verkehrt nur ein Fernverkehrszug pro Tag (und ein weiterer am Wochenende); geringe Fahrgastzahlen auch als die Linie noch sehr viel dichter bedient war (z.B. 2005). Anbindung Schramberg - Hornberg ist im Stundentakt im NVP vorgesehen.
	72	Linie stärkt Schramberg, da es Hornberger Bürgern ermöglicht, in dieses Mittelzentrum zu kommen und die Angebote zu nutzen.	Anbindung Schramberg - Hornberg ist im Stundentakt im NVP vorgesehen.
	73	Änderung würde gravierende Verschlechterung im ÖPNV für Ortsteil Reichenbach darstellen.	Für Reichenbach ist keine Änderung vorgesehen.
Vorleistungen Hornberg	74	Integration des freigestellten Schülerverkehrs aus Reichenbach und Niederwasser in die SBG-Linien wurde 2004/05 unter Zurückstellung erheblicher Bedenken zugestimmt, weil versprochen wurde, dass damit das ÖPNV-Angebot für die beiden Ortsteile aufrecht erhalten werden kann.	Das Angebot wird sogar verbessert, indem mehr Fahrten angeboten werden (NVP: Stundentakt). Außerhalb des Schülerverkehrs entsprechen Anmeldeverkehre dem Fahrgastaufkommen.

Förmliche Anhörung gemäß § 12 ÖPNVG			
NVP Entwurf	Nr.	Inhalt der Stellungnahme	Bewertung Land-kreis/Nahverkehrsberatung Südwest
Landkreise (benachbarte Aufgabenträger): Ortenaukreis ergänzt um Stellungnahme der Stadt Hornberg - Fortsetzung			
Vorleistungen Hornberg (Fortsetzung)	75	Hornberg leistet seit Beginn erhebliche Zahlungen für KONUS und fordert entsprechend ein angemessenes ÖPNV-Angebot für die Gäste.	Damit KONUS weiterhin finanzierbar bleibt, müssen Busse und Züge bedarfsgerecht eingesetzt werden.
Landkreise (benachbarte Aufgabenträger): Schwarzwald-Baar-Kreis			
	76	Gratulation zum gelungenen NVP-Entwurf	vielen Dank
Anerkennung BahnCard 4.11, 5.8, 6.2.8	77	Zuscheidungen aus BahnCard-Verkauf und mögliche Mehrverkehre durch Anerkennung der BahnCard gleichen die geringeren Einnahmen nicht mal annähernd aus. Auch vor dem Hintergrund rückläufiger Schülerzahlen besteht kein Spielraum für solche tarifliche Maßnahmen. Verbundtarif ist ja bereits subventioniert. In der Folge müssten zum Ausgleich die Verbundtarife erhöht werden. Anerkennung im VVR würde zu Druck bei 3er-Tarif und in den Binnentarif von VSB und TUTicket führen. => Überdenken, ob Anerkennung BahnCard als Ziel im NVP verankert werden sollte.	Dieses Ziel wurde erst auf ausdrücklichen politischen Wunsch hin aufgenommen. Die Umsetzung steht unter Finanzierungsvorbehalt. Ein gemeinsames Vorgehen im 3er-Tarif ist wünschenswert.
Ringzug: 3.2, 4.6, 4.15, 6.2.1, 6.2.10	78	Strecke Villingen-Schwenningen - Rottweil: Lücke zum Stundentakt schließen wird ausdrücklich begrüßt. Zuerst Bedienungslücken tagsüber zwischen Rottweil und Trossingen schließen, dann Abendverkehr. Schwarzwald-Baar-Kreis ist bereit, die Streckenanteile im Abendverkehr zu übernehmen. Ob 50%-Beteiligung des Landes erreicht werden kann, muss offen bleiben, kann jedoch als Zielsetzung im NVP enthalten bleiben.	Die Reihenfolge wird genauso gesehen.
Ringzug: 4.6, 5.1, 6.2.1	79	Haltepunkt Rottweil Stadtmitte ist sinnvoll und notwendig.	----
Villingen-Schwenningen - Freiburg: 4.6 S. 59 vorletzter Absatz	80	Einsatz Neigetechnik ist hier überholt. Mittelfristige Konzeption: nach Elektrifizierung östl. Höllentalbahn soll Breisgau-S-Bahn von Breisach/Freiburg bis Villingen durchgebunden werden; Villingen-Schwenningen - Rottweil soll in heutigen Fahrlagen mit dieselbetriebenen Pendelzügen bedient werden.	Es werden nur die Möglichkeiten genannt, mittels derer generell eine Beschleunigung erreicht werden könnte, dies ist keine Festlegung im konkreten Fall.
	81	Spätere Elektrifizierung Villingen-Schwenningen - Rottweil wird begrüßt, Elektro-Triebwagen dann umsteigefrei von Stuttgart bis Villingen. Eine durchgehende Verbindung Rottweil - Freiburg/Breisach ist unrealistisch, weil auf der Höllentalbahn nur steilstreckenfähige Fahrzeuge in Sonderbauart eingesetzt werden dürfen und es wirtschaftlich nicht darstellbar wäre, diese bereits ab Stuttgart oder Rottweil einzusetzen.	Ziel ist eine schnelle Verbindung von Rottweil nach Freiburg.
Gäubahn 4.6 S. 59-60	82	Aussage zu Vorteilen durch S21 (das ja nach positivem Volksentscheid umgesetzt wird) wird vermisst: umsteigefreie Anbindung Flughafen, Filder-Messe und Fernbusbahnhof aus/in Richtung Rottweil => für gesamte Region wichtige Komponente der Gäubahnstrecke	Aussage wurde ergänzt.

Förmliche Anhörung gemäß § 12 ÖPNVG			
NVP Entwurf	Nr.	Inhalt der Stellungnahme	Bewertung Landkreis/Nahverkehrsberatung Südwest
Landkreise (benachbarte Aufgabenträger): Schwarzwald-Baar-Kreis - Fortsetzung			
Linie 7486: 2.2.2, 3.1, 4.3, 4.4, 4.15, 5.3, 5.4, 6.2.3, 6.2.4	83	Verbesserung auf Achse Schramberg - Villingen stehen wir aufgeschlossen gegenüber. Aber Stärkung 7486 wie im NVP vorgeschlagen (Erhöhung Fahrtenangebot, Beschleunigung durch Schaffung von Direktverbindungen bis Villingen) können wir aufgrund negativer Auswirkungen auf unsere Hauptachse 7265 (Linie müßte dann in Königsfeld gebrochen werden) nicht mittragen. Beschleunigung ist durch Direktverbindungen Schramberg - Villingen für die 7486 ohnehin nicht realisierbar, da am Umsteigeknoten Königsfeld die Busse zum Umsteigen aufeinander warten. Vorschlag: 7486 optimal mit 7265 verknüpfen. In Abstimmung können auch einige Fahrten mehr als heute von Schramberg bis Villingen durchgebunden werden.	Sukzessive Verbesserung ist auch Ziel des Nahverkehrsplans.
	84	Ausweitung Fahrtenangebot, besonders in Tagesrandlagen, wird nicht der Nachfrage entsprechen	2 Std.- Takt in SVZ entspricht u.E. der erwarteten Nachfrage.
	85	Schließung der Bedienungslücken am Wochenende zwischen Schramberg und Königsfeld wird grundsätzlich begrüßt. Hierbei sollten in Königsfeld Anschlüsse zum bestehenden Angebot der 7265 geschaffen werden.	Ziel des NVP sind umsteigefreie Fahrten - auch auf Grund der Wünsche aus der Raumschaft.
	86	Inbetriebnahme Schwarzwald-Baar-Klinikum Villingen-Schwenningen: dichtes Stadtverkehrsangebot und Verknüpfung der Regionalbuslinien und Schienenstrecken an den Bahnhöfen Villingen und Schwenningen mit Stadtverkehr. Anfragen aus dem Raum Schramberg zu ÖPNV-Verbindungen zum Klinikum liegen bereits vor.	Dies wird begrüßt.
Linie 55	87	Zu Schwachlastzeiten Angebotsstandard zu hoch angesetzt? (Erschließungslinie Kategorie 2)	Das entspricht u.E. der erwarteten Nachfrage (Bedarfsverkehr vorgesehen).
Linien 41 und 45	88	Da nicht im Entwurf NVP erwähnt, gehen wir davon aus, dass in diesem Bereich keine größeren Änderungen vorgesehen sind.	Es sind keine Änderungen vorgesehen.
Landkreise (benachbarte Aufgabenträger): Landkreis Tuttlingen			
Gäubahn 4.6 S. 59-60	89	Führung der Gäubahn über den Flughafen	Das wurde ergänzt.
Landkreise (benachbarte Aufgabenträger): Zollernalbkreis			
Linie 7440	90	Erhalt der <u>Schnellbuslinie</u> RW - BL über die B 27; bei Führung <u>über Wellendingen</u> Gesprächsbedarf	Der Vorschlag geht von der SBG aus. Ein Gespräch wird zugesichert.

Förmliche Anhörung gemäß § 12 ÖPNVG			
NVP Entwurf	Nr.	Inhalt der Stellungnahme	Bewertung Land-kreis/Nahverkehrsberatung Südwest
Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg			
Ziele Schiene	91	Ziele für den Schienenpersonennahverkehr stehen seitens des Landes als Aufgabenträger unter Finanzierungsvorbehalt	---
Tabelle 4.4-1 auf S. 56 und 5.1 Ringzug auf S. 70	92	60-Minutentakt in Schwachverkehrszeit für Schienenachsen der Kategorie 1 dürfte nicht realisierbar sein.	Der GVP sieht Stundentakt an Werktagen bis 21 Uhr vor (ist derzeit noch nicht erfüllt). Stundentakt bis 24 Uhr sollte das gemeinsame Ziel sein.
Bf Oberndorf: 4.6 S. 59 Mitte	93	Abwicklung Personenverkehr über Gleis 1 fahrplantechnisch nicht realisierbar, da Einfahrt nur mit geringerer Geschwindigkeit möglich ist und die Fahrzeit sich daher verlängern würde.	Bei Anpassung der nördlichen Abzweigweiche wäre eine Einfahrt mit voller Geschwindigkeit möglich.
Villingen-Freiburg: 4.6 S. 59 vorletzter Absatz	94	Neigetechnikzüge und Elektrifizierung schließen sich derzeit aus, da es keine elektrischen NeiTech-Fahrzeuge für den Nahverkehr gibt.	----
Ringzug: 5.1	95	Neubau von Deißlingen-Lauffen nur sinnvoll, wenn diese Haltestelle im Grundtakt bedient werden könnte, was derzeit nicht möglich ist	Das sollte für die nächste größere Fahrplanumstellung vorgemerkt werden.
Regionalverband Schwarzwald-Baar-Heuberg			
	96	keine Bedenken	----
4.6	97	Aufnahme Gäubahnausbau und Elektrifizierung der Strecke Neustadt-Donauwiesingen in die Ziele für den Schienenverkehr wird ausdrücklich begrüßt	----

Förmliche Anhörung gemäß § 12 ÖPNVG			
NVP Entwurf	Nr.	Inhalt der Stellungnahme	Bewertung Landkreis/Nahverkehrsberatung Südwest
Verkehrsunternehmen: Fischinger			
1.1	98	<u>gesetzl. Rahmenbedingungen</u> : Abs. 3 fehlt Vorrangigkeit für kommerzielle (eigenwirtschaftliche) Verkehre entspr. PBefG	Es wird hier nur die den NVP betreffende Aussage zitiert; im Text wurde "u.a. dann" ergänzt.
1.2	99	<u>Schieneinfrastruktur</u> : Definition für "einwohnerstarke Regionen" fehlt	Zitat aus dem Generalverkehrsplan des Landes BW; wird in dieser Quelle nicht definiert.
1.2	100	<u>Fahrradmitnahme im ÖPNV</u> : Ausgleich für kostenlose Fahrradmitnahme nicht vorgesehen (diese Information fehlt)	Zitat aus dem Generalverkehrsplan des Landes BW, deshalb kann diese Information nicht ergänzt werden.
1.2	101	<u>Barrierefreiheit</u> : Forderung zum fachgerechten Ausbau der Haltestellen fehlt	Zitat aus dem Generalverkehrsplan des Landes BW, ist als Forderung an dieser Stelle nicht enthalten.
1.2	102	<u>Verbundgrenzen überschreitende Tarife</u> setzen einheitliche Verbundverträge + Abrechnungen voraus	Zitat aus dem Generalverkehrsplan des Landes BW.
1.2	103	<u>Landesentwicklungsplan</u> : Bedarfsgerechte Verkehre (84 % Schülerverkehr!) lassen sich nicht mit der Forderung nach Taktverkehren verwirklichen.	Im Landesentwicklungsplan steht, dass der Integrale Taktverkehr zügig in allen Landesteilen einzuführen ist.
1.2	104	<u>Regionalplan</u> : Bus und Takt Schiene sinnvoll aufeinander abstimmen, nicht nur auf Takt Schiene ausrichten	Formulierung wurde so aus Regionalplan übernommen.
1.3	105	<u>Aufstellung NVP</u> : Linienbündelung sollte vermieden werden und keine Vorgabe bei der Aufstellung des NVP sein	Die Formulierung wurde ausdifferenziert, Landkreis-initiierte Linienbündel sind zurückgestellt.
2.2.1	106	Sonderlinienverkehr Rottweil - Eschbronn Locherhof eingestellt	Wurde im NVP gestrichen.
2.2.2	107	Ausdünnung in den Schulferien: seit 2011/12 Stundentakt eingeführt	Das wurde entsprechend überarbeitet.
2.2.3	108	<u>Haltestellenausstattung</u> : einheitlicher Standard wichtig	Das ist in Zielen (Kap. 4.7) so bereits enthalten, Kap. 2.2.3 beschreibt nur den Bestand.
2.2.5	109	<u>Tarif, ...</u> : Hinweis auf Kundenbüros privater Busunternehmen fehlt	Das wurde entsprechend ergänzt.
4.4	110	<u>kreisweiter Stundentakt</u> in Fläche kontraproduktiv wg. 83% Schülerverkehr und zeitlichen Bindungen	Unterrichtszeiten sollten sich am Takt orientieren; wegen des Rückgangs der Schülerzahlen müssen neue Fahrgastpotenziale erschlossen werden.
4.8	111	es sollte nicht im NVP festgeschrieben werden, dass alle Linien den Bahnhof anfahren	Eine integrierte Nahverkehrsbedienung ist das Ziel.

Förmliche Anhörung gemäß § 12 ÖPNVG			
NVP Entwurf	Nr.	Inhalt der Stellungnahme	Bewertung Landkreis/Nahverkehrsberatung Südwest
Verkehrsunternehmen: Fischinger - Fortsetzung			
Mobilitätszentralen, 4.9, 5.7, 6.2.7	112	<u>Mobilitätszentralen</u> : Information zur Finanzierung fehlt	Das muss in den nächsten Jahren neu entwickelt werden.
4.10 5.5	113	Umsetzung <u>Fahrzeugkategorie A</u> wirtschaftlich nicht realisierbar, Fahrzeuge, die 2005 über GVFG-Mittel beschafft worden sind, könnten nicht mehr eingesetzt werden	Das wurde nach Rücksprache mit den Verkehrsunternehmen vom VVR so angeboten.
4.10 5.9	114	<u>Klimatisierung</u> widerspricht Umweltgedanken und Wirtschaftlichkeit auf kurzen Linienverläufen, verbindliche Einforderung von Klimaanlage ist abzulehnen	Fahrgäste halten und gewinnen geht nur klimatisiert, weil es Stand der Technik ist
4.10	115	<u>Fahrzeuggestaltung</u> : einheitliche Gestaltungsmerkmale nicht sinnvoll, da Nutzer ihren Bus sonst nicht erkennen	ÖPNV sollte als einheitliche Marke auftreten.
4.10	116	<u>Werbungsverzicht</u> ohne Kostenausgleich nicht sinnvoll	Es wird im NVP nur von Vermeidung der Fensterbeklebung geschrieben, nicht vom Verzicht auf Werbeeinnahmen.
4.10 5.8	117	<u>kostenlose Fahrradmitnahme</u> ohne Kostenausgleich nicht sinnvoll, Information zu Kosten und Finanzierung fehlt	Gemeint ist Schienenverkehr, der Text wurde angepasst.
4.11 5.8	118	<u>BahnCard</u> : finanzieller Ausgleich für Unternehmer erforderlich, Information zu Kosten und Finanzierung fehlt	Dies wurde auf polit. Wunsch hin aufgenommen. Die Kosten müssen erst noch ermittelt werden.
5.6 6.2.6	119	<u>Anschlussicherung und Fahrgastinformation</u> : Kostenaufstellung fehlt; Finanzierung wird nicht voraussichtlich, sondern sicherlich ohne Mitfinanzierung von kommunaler Seite nicht möglich sein.	Die Datendrehscheibe befindet sich beim Land erst im Aufbau, daher sind noch keine Aussage zu Kosten möglich (s. Kap. 6.2.6).
5.8	120	Informationen zu Kosten und Finanzierung von <u>Übergangstarifen</u> fehlt	Die Kosten müssen erst noch ermittelt werden.
6.2.2	121	Umsetzung in den vergangenen Jahren nicht ohne Zusatzkosten bzw. Verschlechterungen erfolgt (Zuschüsse für Schnellbus, Brechen Frittlingen - Villingendorf, Ausdünnung Rottweil - Balingen über Wellendingen). Neue Umsetzungen nicht über Synergien möglich => zusätzliche Kosten. Es sollten aber keine zusätzlichen Kosten für Unternehmen entstehen.	Die Umsetzungen der vergangenen Jahre hatten weit überwiegend mehr Vor- als Nachteile für die Fahrgäste. Noch nicht alle Synergien sind ausgeschöpft.
6.2.4	122	es ist zu hinterfragen, ob die Kosten für den kreisweiten Stundentakt aufgebracht werden können	Der NVP steht unter Finanzierungsvorbehalt.
6.2.5	123	<u>Barrierefreiheit</u> : Kosten entstehen dem Unternehmer, der dadurch gezwungen wird, andere Leistungen zu kürzen	Das wurde vom VVR nach Rücksprache mit den Verkehrsunternehmen so zugesagt.
Verkehrsunternehmen: Müller Reisen			
3.2	124	Linie 21 durch Anpassung 2011 Standard erreicht	"Linie 21 Dunningen - Fluorn" wurde in Aufzählung gestrichen.

Förmliche Anhörung gemäß § 12 ÖPNVG			
NVP Entwurf	Nr.	Inhalt der Stellungnahme	Bewertung Landkreis/Nahverkehrsberatung Südwest
Verkehrsunternehmen: Müller Reisen - Fortsetzung			
4.10	125	<u>Linien 20/21: Fahrzeugkategorie A</u> . Bitte diese Entscheidung überdenken (Hinweis bereits in Teilraumgespräch 21.04.11 und Schreiben des VVR erfolgt). Max. Fahrstrecke bedeutet 50-60 Minuten Fahrzeit. Hochflurige Standardlinienbusse mehr Sitzplätze, besser geeignet. Mit diesen auch höhere Geschwindigkeit möglich, da keine Begrenzung auf 60 km/h. Zwei Busse der Kategorie B in Fahrzeugförderung bis 2017 und 2019. Wenn Umsetzung nach 4.10 bis 2015 wären hier durch fehlenden Linieneinbindung grössere Rückzahlungen zu leisten. Probeeinsatz eines Niederflurvorbüßbusses führte zu massiven Kundenbeschwerden.	Das wurde vom VVR nach Rücksprache mit den Verkehrsunternehmen so zugesagt.
Verkehrsunternehmen: Schweizer Reisen			
4.10 Linie 31	126	<u>Linie 31</u> ist Erschließungslinie Kategorie 2. Einsatz von <u>NF/LE-Fahrzeugen</u> nicht sinnvoll: Verweildauer im Fahrzeug durchschnittlich 35 Minuten, hohe Nachfrage auf der Strecke Dornhan - Freudenstadt. Standardlinienbusse bieten höheren Komfort und mehr Sitzplätze (Bezug Seiten 63, 64 und 75)	Das wurde vom VVR nach Rücksprache mit den Verkehrsunternehmen so zugesagt.
4.15 Linie 31	127	Antrag: <u>Linie 31 Angebotsstandard</u> in der NVZ auf 2-Stunden-Takt reduzieren, gemäß Linie 7430. Linie 31 als Erschließungslinie Kategorie 2 einzustufen ist im Vergleich zur 7410 (Erschließungslinie Kategorie 3) und 7412 (Ergänzungslinie) nicht nachvollziehbar. 7410 kann mit Anrufbus bedient werden, obwohl sie Anbindung an Gemeindehauptort sichert und Schülerpotenzial nach Sulz und Dornhan aufweist. 7412 ca. 120 Schüler nach Sulz zum Gymnasium, 31 nur 30 Schüler (Anlagen Abb. 2.3.4-4). (Bezug Seite 69)	Die Bedienungsstandards wurden nicht nach Schülerströmen definiert, sondern nach einer sinnvollen ÖV-Anbindung. Diese erfolgt für Dornhan, entsprechend der Orientierung der dortigen Bevölkerung, in erster Linie nach Oberndorf und FDS. Linie 7430 ist im Lkr. RW von 7432 (= Std.takt) überlagert.
6.2.4 Tab. 6.2.4-1	128	Fehlende Fahrten auf der Linie 31 reduzieren sich durch Änderung Angebotsstandards in NVZ deutlich, diese Taktlücken können über Optimierungen/Rationalisierungen an anderen Stellen nicht geschlossen werden, da Verkehrspotenzial im Landkreis Rottweil gering ist und durch den Rückgang der Schülerzahlen weiter sinkt.	
Verkehrsunternehmen: Südbadenbus			
Stunden-takt	129	Ziel eines <u>kreisweiten Stundentaktes</u> sehr ambitioniert: steigende Kosten bei sinkenden Fahrgastzahlen führen zu einer sich öffnenden Schere zwischen nur noch geringfügig steigenden Erlösen und deutlich stärker steigenden Kosten. Tarifierhöhungen wirken nur auf rund die Hälfte der Erlöse. Zuschüsse sind gedeckelt und steigen nicht (mehr) an. Bisher eigenwirtschaftliche Verkehre können mit dem bisherigen Leistungsumfang in Zukunft nicht mehr eigenwirtschaftlich betrieben werden	Das Problem ist bekannt. Dennoch wird am Ziel "kreisweiter Stundentakt" festgehalten, da dies dem Mobilitätsbedürfnis der Bevölkerung entspricht. Im Bedarfsverkehr wurden bisher gute Erfahrungen mit dem Anrufbus gemacht.
	130	Entsprechend Landesentwicklungsplan (S. 5 NVP) sollen zentrale Orte "... mit zumutbarem Zeit- und Kostenaufwand sowie in angemessener Häufigkeit..." erreicht werden können. Ein kreisweiter Stundentakt ist deutlich höher angesiedelt, in Zeiten und Räumen sehr geringer Nachfrage kann auch das ständige Bereithalten eines Fahrzeuges mit Fahrer für flexible Bedienung schon zu aufwändig sein.	

Förmliche Anhörung gemäß § 12 ÖPNVG

NVP Entwurf	Nr.	Inhalt der Stellungnahme	Bewertung Landkreis/Nahverkehrsberatung Südwest
Verkehrsunternehmen: Südbadenbus - Fortsetzung			
Stunden-takt	131	Im Hinblick auf den dominierenden Schülerverkehr halten wir <u>auf die Schulzeiten optimal abgestimmte Fahrpläne</u> zumindest in den peripheren Gebieten des Landkreises, in denen zusätzliche wahlfreie Kunden für den ÖPNV kaum zu gewinnen sein werden, für sinnvoller als einen Stundentakt, den die mit Abstand größte Nachfragegruppe - die Schüler – wegen für sie z.T. unnötig langen Wartezeiten gar nicht will.	Das ist im Einzelfall abzustimmen; grundsätzlich sind die Unterrichtszeiten an den Fahrplan anzupassen (vgl. Kap. 4.12).
6 Kosten	132	<u>Kosten sind zu niedrig</u> angesetzt, weil davon ausgegangen wird, dass das derzeitige Fahrtenangebot auch künftig eigenwirtschaftlich betrieben werden kann und nur die zusätzlich zu diesem Status Quo einzurichtenden Fahrten werden als Finanzierungsbedarf bewertet. Wir gehen davon aus, dass auch das derzeit gefahrene Angebot in Zukunft einer – linienweise genau zu betrachtenden – Mitfinanzierung seitens des Landkreises bedürfen wird.	Die Kostenberechnung erfolgte auf Basis des status quo; relevante Daten (linienbezogene Kosten und Erlöse) sind dem Landkreis nicht bekannt.
4.4 Tab. 4.4-2	133	Bereits vor 18.00 Uhr fallen die Fahrgastzahlen deutlich ab, so dass unseres Erachtens bereits die Stunde von <u>18.00 bis 19.00 Uhr als Normalverkehrszeit</u> definiert werden sollte.	Das Ende der HVZ um 19 Uhr wurde nach Beratung in den Kreisgremien beibehalten.
4.7	134	<u>Haltestellen</u> ohne Wetterschutz, Beleuchtung und Bordstein sollte es - zumindest in Ortslagen - möglichst keine mehr geben. Hier ist eine Finanzierung über die Gemeinden notwendig.	Die Städte und Gemeinden sind zuständig (siehe Kap. 4.7). Ein einheitlicher Standard ist erwünscht.
4.9	135	<u>Fahrgastinformationen</u> in Echtzeit: Hierin sehen wir eine deutliche Qualitätsverbesserung für den Fahrgast. In Kooperation mit dem Land werden wir in absehbarer Zeit die entsprechenden Grundlagedaten liefern können. Die Gemeinden oder der Landkreis müssten die Kosten für die Fahrgastinformationstafeln tragen.	vgl. Kap. 4.9
Mobilitätszentralen, 4.9, 5.7, 6.2.7	136	<u>Mobilitätszentralen</u> halten wir für sinnvoll, auch hier wäre die Finanzierung zu klären.	Das muss in den nächsten Jahren neu entwickelt werden.
4.10	137	Die weitere Einführung von <u>Niederflurfahrzeugen</u> auch im Überlandverkehr ist vor allem vor dem Hintergrund der alternden Gesellschaft sinnvoll; dies ergibt sich auch aus unseren bisherigen Erfahrungen mit dem Einsatz von Niederflurfahrzeugen. Aufgrund der sich verschärfenden Kosten-/Erlössituation der Verkehrsunternehmen halten wir eine in zeitlicher Hinsicht gestrecktere Lösung für sinnvoll. Ein Fahrzeughöchstalter von 10 Jahren bei den Fahrzeugkategorien A und B ist wirtschaftlich kaum realisierbar. Der ausschließliche Einsatz von Niederflurfahrzeugen auf den Grundtaktfahrten der Linien der Busachsen-Kategorie 1 ab dem Jahr 2015 ist bereits ambitioniert, eine Ausdehnung auf alle Grundtakt-Fahrten auf den Busachsen sowie Erschließungslinien der Kategorien 1 und 2 ab dem Jahr 2015 ist (eigen-) wirtschaftlich nicht machbar. Das Ausweisen von Kursen, die regelmäßig mit Niederflurbussen gefahren werden, ist ein guter Kompromiss zwischen den Anforderungen bestimmter Fahrgastgruppen und den wirtschaftlichen Zwängen.	Das wurde vom VVR nach Rücksprache mit den Verkehrsunternehmen so zugesagt. Die eingesetzten Niederflurfahrzeuge sind im Fahrplan kenntlich zu machen.

Förmliche Anhörung gemäß § 12 ÖPNVG			
NVP Entwurf	Nr.	Inhalt der Stellungnahme	Bewertung Land-kreis/Nahverkehrsberatung Südwest
Verkehrsunternehmen: Südbadenbus - Fortsetzung			
6.2.5	138	Die Kosten für die Beschaffung und den Unterhalt von <u>Niederflurbussen</u> liegen höher als die vergleichbaren Kosten für Hochflur-Fahrzeuge. Omnibusunternehmen, die ihre Linienbusse am Wochenende auch für den Anmietverkehr einsetzen, können dies mit Niederflurbussen kaum mehr tun. Weil für die ÖPNV-Fahrzeuge somit kaum mehr komplementäre Finanzierungsanteile realisiert werden können, erhöht auch dies den wirtschaftlichen Druck auf das ÖPNV-Angebot insgesamt.	Das wurde vom VVR nach Rücksprache mit den Verkehrsunternehmen so zugesagt.
4.10	139	Der ausschließliche Einsatz von Fahrzeugen mit <u>EURO-4 Motoren</u> (und besser) ist kurz- bis mittelfristig nicht umsetzbar.	---
4.10	140	Der Einsatz von <u>Klimaanlagen</u> im Linienbus ist aus Sicht des Komforts sinnvoll, aus Sicht des Umweltschutzes jedoch eher kritisch zu beurteilen. Der Treibstoffverbrauch steigt bei laufender Klimaanlage deutlich an.	Fahrgäste halten und gewinnen geht nur klimatisiert, weil das der Stand der Technik ist
4.11	141	Ausgleich der durch die <u>BahnCard-Anerkennung</u> entstehenden Mindereinnahmen erforderlich, nur sinnvoll, wenn sie einheitlich im 3er-Tarif-Gebiet anerkannt wird.	Das wurde auf polit. Wunsch hin aufgenommen. Die Kosten müssen erst noch ermittelt werden. Eine einheitl. Einführung im 3er-Tarif wäre sinnvoll.
4.12	142	Das generelle Ziel, im <u>Schülerverkehr</u> eine <u>zweite Hinfahrt</u> (zur 2. oder 3. Unterrichtsstunde) anzubieten halten wir nicht für sinnvoll. Es gibt Schulstandorte, die ihren Schulbeginn ausschließlich zur 1. Unterrichtsstunde haben. Wir befürworten hier eine weichere Formulierung, die den Wegfall einer zweiten Anfahrt ermöglicht. Ähnliches gilt für die <u>zweite Abfahrt am Mittag</u> . Soweit diese zweiten Hin- oder Rückfahrten auch weiteren Fahrzwecken, etwa dem Besorgungsverkehr, dienen können, können sie als kombinierte Angebote auch dargestellt werden – dies bedingt entsprechende Fahrtverläufe bzw. die Bedienung der für andere Fahrzwecke wichtigen Haltestellen.	Die Kombination von Schüler- und anderen Verkehren ist wie bisher vorgesehen, insbes. bei Fahrten zur 2. Stunde und am Nachmittag. Die Darstellung soll eher eine Begrenzung der Fahrtenanzahl nach oben sein, als eine Mindestanforderung. Kap. 4.12 wurde angepasst.
5.8	143	<u>kostenlose Fahrradmitnahme:</u> Wenn der Fahrradtransport in Linienbussen aktiv gefördert werden soll, sind weitere kostenträchtige Maßnahmen wie die Mitnahme von Fahrradanhängern oder -trägern notwendig. Es müssen möglicherweise besondere Fahrradfahrten ausgewiesen und mit verlängerten Haltezeiten an den Hauptzustiegs- und -ausstiegshaltestellen für Fahrradfahrer geplant werden. Die derzeit teilweise sehr engen Fahrzeiten mit mehrfachen Anschlüssen z.B. in Rottweil und Schiltach haben keinen Zeitpuffer für das Be- und Entladen von Fahrrädern. Mit einer stärkeren Ausrichtung des Bus-Fahrtenangebotes auf die Fahrradbeförderung wird die Attraktivität des ÖPNV-Systems für die Mehrheit der Fahrgäste, Kunden ohne Fahrräder, durch verlängerte Fahrzeiten oder/und geringere Anschluss-Sicherheit vermindern.	Gemeint ist hier der Schienenverkehr. Der Text wurde angepasst.

Förmliche Anhörung gemäß § 12 ÖPNVG

NVP Entwurf	Nr.	Inhalt der Stellungnahme	Bewertung Landkreis/Nahverkehrsberatung Südwest
Verkehrsunternehmen: Südwestbus			
Stunden-takt	144	Ziel eines <u>kreisweiten Stundentaktes</u> kann aufgrund der Erlös-/Kostenentwicklung nicht mit Kostenberechnung aus NVP erreicht werden, da von eigenwirtschaftlichen Verkehren ausgegangen wird. Angebotsmehrungen nicht sinnvoll.	Das Problem ist bekannt; trotzdem wird am Ziel "kreisweiter Stundentakt" festgehalten, da dies dem Mobilitätsbedürfnis der Bevölkerung entspricht. Im Bedarfsverkehr wurden bisher gute Erfahrungen mit dem Anrufbus gemacht.
4.4 Tab. 4.4-2	145	Bereits vor 18.00 Uhr fallen die Fahrgastzahlen deutlich ab, so dass unseres Erachtens bereits die Stunde von <u>18.00 bis 19.00 Uhr als Normalverkehrszeit</u> definiert werden sollte.	Das Ende der HVZ um 19 Uhr wurde nach Beratung in Kreisgremien beibehalten.
Stunden-takt	146	<u>Kreisweiter Stundentakt</u> steht im Widerspruch zum vorwiegenden Schülerverkehr. Ein auf die Schulzeiten abgestimmter Fahrplan berücksichtigt Bedürfnisse der größten Kundengruppe.	Der Nahverkehrsplan bildet den gesamten ÖPNV ab, im Einzelfall sind Taktzeiten abzustimmen. Grundsätzlich sind die Unterrichtszeiten an den Fahrplan anzupassen (vgl. Kap. 4.12).
6.2.5	147	Der Einsatz von <u>Niederflurbussen</u> schränkt die Doppelnutzungsmöglichkeit der Fahrzeuge für den Anmietverkehr ein und steigert Produktionskosten.	Das wurde vom VVR nach Rücksprache mit den Verkehrsunternehmen so zugesagt.
4.10	148	Hinsichtlich der geforderten <u>kostenlosen Fahrradmitnahme im Bus</u> : logistische Herausforderung und Finanzierungsbedarf, Fahrradanhänger oder -träger, längere Haltezeiten und damit längere Fahrzeiten für die Mehrzahl der Kunden (die ohne Rad unterwegs sind). Begrenztes Platzangebot in Bussen führt immer wieder zu Beschwerden "fahrradloser" Fahrgäste.	Gemeint ist hier der Schienenverkehr. Der Text in 4.10 wurde angepasst.
Verkehrsverbund Rottweil - VVR			
2.2.1 S. 18	149	<u>Anrufbus</u> : Ausführungen im NVP nicht ganz korrekt. Richtige Darstellung: Das System Anrufbus hat einen eigenen Haustarif, der sich meistens an der Höhe des VVR-Tarifs zuzüglich der jeweils anfallenden Zuschläge orientiert. Alle VVR-Fahrkarten werden im Anrufbus gegen Zahlung eines Zuschlags anerkannt, hierfür zahlt der VVR 100.000 EUR p.a. Durchtarifizierungsverlust-Ausgleich an die Anrufbus-Betreiber gemäß Verbundvertrag, Anlage 7, aus. Die VVR-Verkehrsunternehmen erkennen auch Fahrscheine des Anrufbusverkehrs an, wenn zur Erreichung des Ziels ein Umsteigen auf VVR-Verkehrsmittel notwendig ist. Hierfür erhalten diese keinen Durchtarifizierungsverlustausgleich.	Der Text zum Anrufbus wurde im NVP angepasst (Kap. 2.2.1).

Förmliche Anhörung gemäß § 12 ÖPNVG

NVP Entwurf	Nr.	Inhalt der Stellungnahme	Bewertung Landkreis/Nahverkehrsberatung Südwest
Verkehrsverbund Rottweil - VVR - Fortsetzung			
2.2.6 Bild 2.2.6-2 S. 31	150	<u>Abbildung 2.2.6-2 Finanzierungswege:</u> Darstellung ist nicht ganz vollständig: Durch Zusammenfassung des Tarifzuschuss' (HV/DTV) sowie des Verbundkostenzuschuss' des Landkreises scheint der VVR 0,2 Mio. € einzubehalten (Saldo aus empfangenen 1,7 Mio. € und weitergeleiteten 1,5 Mio. €). Tatsächlich rechnet der VVR die HV/DTV-Zuschüsse aber zu 100% ab und reicht diese an die Verkehrsunternehmen weiter; nur der (getrennt darzustellende) Finanzierungsanteil von Land und Landkreis für die Verbundkosten (Geschäftsstellenkosten) verbleibt bei der VVR GmbH zur Kostendeckung. Wenn die Finanzierung der Verbundkosten in dieser Grafik dargestellt werden soll, müsste es auch einen Pfeil von den Verkehrsunternehmen zum VVR geben, denn diese tragen ein Drittel der im Rahmen des Verbundvertrags kalkulierten Verbundkosten, außerdem alle über den kalkulierten Kostenrahmen hinausgehenden Mehrkosten (Verbundkostenanteil der VVR-Verkehrsunternehmen für 2008: 0,13 Mio. €). In der vorliegenden Grafik scheinen sich die Verkehrsunternehmen nicht an der Finanzierung der Verbundkosten zu beteiligen. Überschrift der Grafik entsprechend ändern. Der durch den VVR ausgezahlte Finanzierungsanteil der Verkehrsunternehmen am Anrufbus-System ist in der Grafik zwar durch einen dünnen Pfeil dargestellt, bei dem aber der Wert (0,1 Mio. EUR) fehlt.	Die Abbildungen wurden in Abstimmung mit dem VVR angepasst.
2.2.6 Bild 2.2.6-1 S. 30	151	Auch in Grafik 2.2.6-1 fehlt der Finanzierungsanteil der Verkehrsunternehmen am Anrufbus-System.	Das wurde ergänzt.
3.1 S. 52	152	<u>Tarifverbund:</u> Die Überlappungsbereiche zum Landkreis Freudenstadt (Zone 30 Alpirsbach und Zone 31 Horb) umfassen mittlerweile alle Linien in diesen Zonen, nicht nur bestimmte – es kann also im Rahmen des Übergangstarifs auch umgestiegen werden.	Die Formulierung wurde entsprechend angepasst.
Anlage 1 S.3	153	<u>Herausgabe von ortsbezogenen Fahrplanmedien:</u> Die Bezeichnung mit „nicht umgesetzt“ ist nicht richtig: Neben dem VVR-Fahrplanbuch für das gesamte Verbundgebiet gibt es regelmäßig auch ortsbezogene Fahrplanhefte für Schramberg und Schiltach sowie für den Stadtbus Rottweil.	Das wurde entsprechend geändert.
Anlage 1 5.8 S.3 und NVP 4.7 S. 60	154	<u>Haltestellenaushänge/Haltestellenausstattung:</u> Die Bezeichnung mit „nicht umgesetzt“ ist nicht ganz richtig: Besser wäre eine Bezeichnung mit „teilweise umgesetzt“, da einige Verkehrsunternehmen die Haltestellenaushänge standardmäßig haltestellenbezogen ausdrucken und aushängen (z.B. Südbadenbus). Aus Kundensicht ist das Ziel grundsätzlich haltestellenbezogener Fahrplanaushänge allerdings nicht immer sinnvoll: Wenn die Fahrten einer Linie unterschiedliche Fahrwege befahren (i.d.R. an der Nachfrage orientiert, insbesondere im Schülerverkehr), ist eine Gesamtdarstellung der Fahrtverläufe wie in den Fahrplantabellen im Fahrplanbuch ggf. übersichtlicher als ein haltestellenbezogener Aushang mit Abfahrtszeiten und vielen Fußnoten bzw. Verweisen auf unterschiedliche Fahrwege.	Das wurde entsprechend geändert.

Förmliche Anhörung gemäß § 12 ÖPNVG

NVP Entwurf	Nr.	Inhalt der Stellungnahme	Bewertung Landkreis/Nahverkehrsberatung Südwest
Verkehrsverbund Rottweil - VVR - Fortsetzung			
4, 5 und 6	155	Zum Themenbereich Verkehrsangebot möchten wir darauf hinweisen, dass nach unseren Auswertungen seit dem Jahr 2009 die Betriebskosten der Verkehrsunternehmen deutlich stärker steigen als die den Unternehmen zur Verfügung stehenden Einnahmen (Fahrgeld, Tarifzuschuss, Ausgleichsleistungen nach §45a PBefG sowie §148 SGB IX). Aufgrund der bereits eingetretenen und noch zunehmenden Nachfragerückgänge im Schülerverkehr, die trotz der Zugewinne im Erwachsenenverkehr von diesen nicht kompensiert werden können, ist von einer sich in der Zukunft noch verschärfenden Auseinanderentwicklung von (Betriebs-) Kosten und Erlösen auszugehen. Vor diesem Hintergrund haben wir Zweifel, ob das Leistungsangebot der Busverkehrsunternehmen auch künftig in bisherigem Umfang angeboten werden kann. Wir halten deshalb eine Konzeption zur Sicherung des heutigen Leistungsangebots bzw. für eine regelmäßig zwischen Landkreis und Verkehrsunternehmen abzustimmende Entwicklung/Anpassung des Leistungsangebotes an die rückläufige Nachfrageentwicklung und tendenziell stagnierende Erlöse für wichtig. Wegen der perspektivisch in Frage stehenden Finanzierungsbasis des Regionalbusverkehrs ist eine solche Konzeption aus unserer Sicht vorrangig gegenüber den in Kapitel 4 formulierten Zielen zum Ausbau des Leistungsangebotes zu entwickeln.	Das Problem ist bekannt. Dennoch wird am Ziel "kreisweiter Stundentakt" festgehalten, da dies dem Mobilitätsbedürfnis der Bevölkerung entspricht. Seit 2011 finden VVR-Fahrplanabstimmungen statt. Gespräche zwischen Landkreis und VVR-Geschäftsführung zur Sicherung des Leistungsangebots wurden zwischenzeitlich aufgenommen.
	156	Wir bitten, die bei Ihnen eingehenden Stellungnahmen dem Fortschreibungs-Entwurf beizufügen und den Kreisräten im Rahmen der Beschlussvorbereitung zur Nahverkehrsplan-Fortschreibung zur Kenntnis zu geben.	Das erfolgt hiermit.
Verkehrsverbund Schwarzwald-Baar - VSB			
Tarif: BahnCard	157	BahnCard-Anerkennung überdenken: Verbundfahrausweise sind bereits rabattiert, mit BahnCard-Anerkennung doppelte Rabattierung. Tarifeinnahmen für Unternehmer werden geringer (und das im schwierigen Marktumfeld von Fahrgastrückgängen, Zuschusspauschalierungen und immensen Kostensteigerungen bei Personal und Betrieb), finanzieller Ausgleich durch DB fraglich, Fahrgastzuwächse durch Anerkennung der BahnCard erwarten wir nicht. Aussage, dass Anerkennung angestrebt wird, baut auch für den VSB politischen Druck auf.	Das Ziel wurde erst auf ausdrücklichen politischen Wunsch hin aufgenommen. Die Umsetzung sollte, falls finanzierbar, nicht außerhalb 3er-Tarif erfolgen.
	158	ansonsten Gratulation zum sehr interessanten und ausführlichen Entwurf	----

Förmliche Anhörung gemäß § 12 ÖPNVG			
NVP Entwurf	Nr.	Inhalt der Stellungnahme	Bewertung Land-kreis/Nahverkehrsberatung Südwest
Zweckverband Ringzug			
2.2.1 Tabelle 2.2.1-1 S. 16	159	Es fehlen (auch an weiteren Stellen) die vom Ringzug bediente <u>KBS 742.1 Trossingen Bahnhof - Trossingen Stadt</u> sowie <u>KBS 743 Rottweil/Sigmaringen über Tuttlingen, Immendingen nach Blumberg-Zollhaus bzw. Waldshut.</u>	Das wurde in der Tabelle ergänzt
Abb. 2.2.1-1	160	falsche Darstellung <u>Ringzug</u> , systembedingt Halt in Gölldorf nur in Richtung Tuttlingen (KBS 743) möglich	Das wurde geändert.
Abb. 2.2.2.-1 bis -4	161	Darstellungsweise suggeriert gleiches Angebot zwischen Rottweil und Trossingen sowie Trossingen und Villingen-Schwenningen	Die Linienstärke wurde ohne Klassenbildung analog Fahrtenangebot skaliert, man muss aber genau hinsehen ...
KBS 742: 4.6, 5.1, 6.2.1	162	Taktfolge für NVZ wird begrüßt und sollte auch Mo-Fr schnellstmöglich, prioritär umgesetzt werden (zum 10-jährigen Jubiläum, September 2013)	----
	163	Kofinanzierung durch Land vorantreiben	----
	164	für Umsetzung Sa und in SVZ Kontakt mit Schwarzwald-Baar-Kreis suchen	Der Kontakt besteht.
5.6	165	<u>Anschlusssicherung und Fahrgastinformation:</u> Maßnahmen werden begrüßt. Keine Insellösungen aufbauen, sondern übertragbare Lösungen für alle Verkehrsunternehmen in der Region Schwarzwald-Baar-Heuberg	Das wird angestrebt.

Förmliche Anhörung gemäß § 12 ÖPNVG			
NVP Entwurf	Nr.	Inhalt der Stellungnahme	Bewertung Landkreis/Nahverkehrsberatung Südwest
Interessenvertretungen: Kreisrat Rainer Hezel, CDU			
Tarifzonen	166	Verlegung von Herrenzimmern auf die Tarifgrenze zu Zone 26, um nach Dunningen (- Schramberg) denselben Fahrpreis wie der Gemeindehauptort Bösing zu bekommen	Die Änderung ist nicht sachgerecht, da durch die größere Entfernung auch ein höherer Fahrpreis gerechtfertigt ist.
Interessenvertretungen: Kreisrat Bernd Richter, ÖDP			
Ziele NVP	167	Die ÖDP unterstützt alle Maßnahmen zur Umsetzung der Ziele in Kapitel 5 des NVP. Aber die Zielsetzung für den NVP muss deutlich angehoben werden.	---
VVR	168	VVR zu kleinräumig, großräumige Verbünde erforderlich	Auf Landesebene gibt es entsprechende Initiativen für Kreisgrenzen überschreitende Verkehre. In der Region ist 3er-Tarif vorhanden. NVP sieht verstärkte Kooperation mit Nachbarverbünden vor.
Freizeitverkehr	169	neue Zielgruppe Freizeitverkehr: Bewusstseinsänderung, Verkehr am Abend und am Wochenende zu schwach ausgebaut. Angebot fördert Nachfrage.	Bedeutung neuer Zielgruppen steht im NVP. Das Angebot kann die Nachfrage fördern, wird es aber nicht alleine schaffen, Bewusstseinsänderungen herbeizuführen. Freizeitverkehre: im NVP wird auch am Wochenende ein kreisweiter Stundentakt angestrebt (Ausnahme: Kreisgrenzen überschreitende Linien). Finanzierung muss dann auch politisch gewollt und beschlossen werden (Finanzierungsvorbehalt).
Fahrradmitnahme	170	Kostenlose Fahrradmitnahme in allen Bussen <u>durch entsprechende technische Ausrüstung</u> . Wir sind Tourismusgebiet.	Dieser Wunsch wird unterstützt. Die Außenmontage ist nur bei Fahrten/Linien mit reinem Tourismus-/Freizeit Zweck sinnvoll. Eine Landesförderung auch von Radanhängern ist erstmals möglich. Im Berufsverkehr wegen längerer Aufenthaltszeiten an Haltestellen nicht sinnvoll. NF bzw. LE-Busse werden im NVP gefordert, dann ist die Radmitnahme einfacher, aber nicht zuverlässig möglich, weil Kinderwagen/Rollstühle Priorität haben.

Förmliche Anhörung gemäß § 12 ÖPNVG			
NVP Entwurf	Nr.	Inhalt der Stellungnahme	Bewertung Landkreis/Nahverkehrsberatung Südwest
Interessenvertretungen: Kreisrat Bernd Richter, ÖDP - Fortsetzung			
Fahrzeuge	171	Schnellere Einführung von Bussen der Kategorie A. (Seitlich absenkbar oder „knieend“ und Behinderten gerechte Einstiege für Rollstühle, Niederflerbus.)	Finanzierungsfrage, wenn noch nicht abgeschriebene Busse ausgetauscht werden sollen.
Angebotsstandard nach Linienkategorien	172	Auf Linien der Kategorie 1 (rote Linien) alle 20 Minuten in Hauptverkehrszeiten - dabei 1 x pro Stunde als Schnellbus	Auf vielen dieser Relationen (Busachse 1) besteht bereits 30-min-Takt in HVZ, z.T. (Schrumberg – Oberndorf) sind Verbesserungen geplant im NVP. Zusätzlich gezielt Fahrten als Zu-/Abbringer zur Schiene anbieten ist sinnvoller als Einführung des 20-min-Taktes (Finanzierungsfrage).
	173	Auf Linien der Kategorie 2 (gelbe Linien) alle 30 Minuten in Nebenverkehrszeiten – dabei 1 x pro Stunde als Schnellbus	Busachse 2 Schramberg - Villingen und Rottweil – Balingen: es handelt sich um Kreisgrenzen überschreitende, lange Linien, d.h. Zusatzfahrten sind kostenintensiv. Ein Konsens mit Nachbarkreisen ist erforderlich (Finanzierungsfrage).
	174	Auf Linien der Kategorie 3 (grüne Linien) alle 60 Minuten in Schwachverkehrszeiten	Das betrifft nur die Relation Oberndorf – Balingen: 120 Min. in NVZ und SVZ. Es handelt sich um eine Kreisgrenzen überschreitende, lange Linie, d.h. Zusatzfahrten sind kostenintensiv. Ein Konsens mit Nachbarkreis ist erforderlich (Finanzierungsfrage).
	175	Ausweitung des Linienverkehrs in den Abendstunden auf den Linien der Kategorie 1 auf 1x pro Stunde	Das ist im NVP so vorgesehen.
Interessenvertretungen: Behindertenbeirat des Landkreises Rottweil			
4.5	176	Busfahrer im Umgang mit Menschen mit Behinderungen sensibilisieren	Ist Aufgabe der Verkehrsunternehmen. Der VVR wird sensibilisiert.
4.5, 5.5	177	durchgängige Bordsteinabsenkung für Rollstuhlfahrer beim Einstieg in NF-Busse problematisch	In den Kapiteln 4.5 und 5.5 des NVP wird das Problem beschrieben
Fahrgastinfo	178	NF-Einsatz im Fahrplan kennzeichnen	Ist in den Kapiteln 4.9 und 5.5 des NVP als Ziel formuliert.
4.5	179	Generell sind Einstiegshilfen für Menschen mit Behinderungen wünschenswert.	Ist Aufgabe der Verkehrsunternehmen. Der VVR wird sensibilisiert.
4.5	180	inakzeptabel, dass Menschen mit Handicap nicht mitgenommen werden	Das wird genauso gesehen.
Fahrgastinfo	181	Fahrpläne: gut lesbare Schriftgröße und angemessenen Höhe	Ist in den Kapiteln 4.9 und 5.5 des NVP als Ziel formuliert.

Förmliche Anhörung gemäß § 12 ÖPNVG			
NVP Entwurf	Nr.	Inhalt der Stellungnahme	Bewertung Landkreis/Nahverkehrsberatung Südwest
Interessenvertretungen: Behindertenbeirat des Landkreises Rottweil - Fortsetzung			
	182	Dank für die zunehmende Beachtung von Menschen mit Behinderung	----
Interessenvertretungen: BUND/VCD			
Anrufbus	183	Flexibel sollte nicht bedeuten: keine Bedienung. Es sollte geprüft werden, ob <u>Anrufsysteme</u> in verkehrsschwächeren Zeiten immer dann den Regelverkehr ersetzen, wenn dieser entfällt. Dabei sollte kreisüberschreitend gedacht werden.	Das ist so vorgesehen.
	184	Keine <u>Zuzahlung</u> für Zeitkarten-Besitzer.	Das ist wünschenswert, aber ein Finanzierungsproblem.
Radmitnahme	185	Im <u>SPNV</u> ab 9 Uhr bzw. an Wochenenden generell kostenlos, abhängig von der Kapazität.	Ist im VVR Bestand (s. S. 28 NVP-Entwurf).
	186	In <u>Bussen</u> sollte generell im mittleren Einstiegsbereich genügend Platz vorhanden sein für 3-4 Fahrräder (Freigabe durch den Fahrer) bzw. für Kinderwagen oder Rollstühle, die Vorrang haben. Es ist sehr sinnvoll, 1 – 2 Sitzreihen für diesen Zweck umzuwidmen.	Das wird unterstützt, ist in der praktischen Durchführung jedoch schwierig.
Schramberg	187	MZ ohne Schienenanschluss: Diese bedauerliche Situation ist auszugleichen durch ein sternförmiges System von <u>schnellen Durchbindungen im Stundentakt</u> nach Oberndorf, Rottweil, Villingen, Hornberg, Schiltach.	Verbindung nach RW und Schiltach ist vorhanden, nach Süden über VS/St. Georgen stündlich im Wechsel vorhanden, nach Oberndorf schnelle Verbindung im Berufsverkehr in Vorbereitung.
Busnetz	188	<u>Schnellbus Rottweil-Schömburg-Balingen</u> : Eine Kombination von tatsächlichem Schnellbus und Bedienung aller Haltestellen (über Wellendingen) ist anzustreben. Mittelfristig ist die Bahnlinie Rottweil-Schömburg zu reaktivieren und zu einer durchgehenden Verbindung nach Balingen-Tübingen aufzuwerten.	Das Buskonzept wird überplant. Die Reaktivierung der Bahn ist zwar sinnvoll, aber eine Finanzierung nicht absehbar.
	189	<u>Rottweil-Oberndorf-Freudenstadt</u> : unabgestimmte Parallel-Verkehre, integriertes Konzept erforderlich => Synergien, besseres Angebot	Die Überarbeitung ist vorgesehen.
Tarifsystem	190	<u>regionales Tarifsysteem ausbauen (Vorbild RVF)</u> : Monats- bzw. Jahreskarten nur in 1 Tarifstufe für die ganze Region Schwarzwald-Baar-Heuberg, Tageskarten in 2 Tarifstufen für einen Landkreis bzw. alle 3 Landkreise, Streckenfahrkarten nach dem bisherigen Wabensystem. Die Monats- bzw. Jahreskarte muss von gemeinsamen politischen Willen getragen werden, der diese regionale Fahrkarte für eine breite Bevölkerung im Preis und im Angebot attraktiv macht. Ein hoher Anteil an Zeitkarten vermindert Kontrollaufwand und beschleunigt Einstieg. Eckdaten: nicht mehr als 60.-€/Monat, übertragbar, 9-Uhr- und Seniorenkarten, Mitnahmeregelung Feierabend und Wochenende, Übergangsbereiche zu benachbarten Verkehrsverbünden. Die durchgehende Tarifierung im oberen Kinzigtal sollte durch gegenseitige Anerkennung von allen dort beteiligten Verkehrsverbünden erreicht werden.	Derzeit ist eine Finanzierung nicht absehbar.
	191	Pauschal- und <u>Zeittarife</u> verstärken, noch erhebliches Potenzial im Erwachsenenbereich (NVP S. 40)	Dieses Potenzial wird auch gesehen und z.B. über das Seniorenabo bereits ausgeschöpft.

Förmliche Anhörung gemäß § 12 ÖPNVG			
NVP Entwurf	Nr.	Inhalt der Stellungnahme	Bewertung Landkreis/Nahverkehrsberatung Südwest
Interessenvertretungen: BUND/VCD - Fortsetzung			
Tarifsystem	192	Erweiterung <u>KONUS-Angebot</u> auf den Landkreis Rottweil.	Die KONUS-Karten gelten im gesamten VVR.
Stunden-takt	193	ÖPNV muss attraktives Angebot für Freizeit/Versorgung/Einkauf bieten und für „wahlfreie“ Nutzer (Senioren auto-mobiler, jüngere Generation ist anderen Mobilitätsformen wie Car-Sharing, E-Bike, Online-Mitfahrgelegenheit, intermodales Verkehrsverhalten gegenüber aufgeschlossener) => <u>verlässlicher Stundentakt</u>	Das wird genauso gesehen, ein verlässlicher Stundentakt ist Ziel des Nahverkehrsplans.
Schiene	194	<u>Stuttgart-Rottweil</u> : Taktlücken und zu frühen Betriebsschluss abstellen. Die Fußgängerunterführung im Bahnhof Oberndorf ist kurzfristig zu verlängern. Alle Bahnhöfe sind in Hinsicht auf Barrierefreiheit zu verbessern.	Das ist bereits im NVP-Entwurf enthalten (Kapitel 4.6).
Ringzug	195	Echter Stundentakt im Ringzug-System, Erweiterung in Richtung Oberndorf-Sulz mit weiteren ortsnahen Stationen, v.a. in Epfendorf, weitere Haltestelle in Rottweil (unterhalb des Zentrums), bis zur Realisierung gute Busanbindung (20-Minuten-Takt) Bahnhof – Zentrum.	Die Ringzug Erweiterung nach Norden wurde 2008 ausführlich diskutiert und wird derzeit politisch nicht weiter verfolgt. Der Stundentakt Ringzug und zusätzliche Halte in Rottweil-Mitte und Epfendorf sind in Kapitel 4.6 enthalten. Die Züge sind durch vertaktete Regionalbuslinien an das Zentrum Rottweils angebunden.
4.4	196	<u>Nachtringbus Rottweil – Schramberg – Oberndorf</u> : Fehlende Nachfrage scheint uns ohne ein versuchsweises Angebot zu wenig begründet: wir erwarten hier zumindest eine aussagekräftige negative Verkehrs- und Nachfragestatistik.	Das wird geprüft.
Mobilitätszentralen, 4.9, 5.7, 6.2.7	197	<u>Mobilitätszentralen</u> : müssen nicht als eigenständige Büros betrieben werden, sondern in bestehenden Beratungs- und Verkaufsstellen. Am DB-Counter sollte ebenso wie im städtischen Info-Center jeder Mobilitätswunsch nachfragbar sein und die intermodale Mobilität kein Problem sein. Auf die Anschluss-Sicherung ist Wert zu legen besonders im ländlichen Raum.	Dem wird zugestimmt. Mobilitätszentralen im Lkr. RW müssen erst noch im Detail konzipiert werden.
4.6	198	<u>Elektrifizierung</u> : Bis 2020 durchgehende Elektrifizierung Neustadt – Rottweil.	Ist bereits im NVP-Entwurf enthalten (Kapitel 4.6).
Finanzierung	199	Die Erfüllung der Standards halten wir für finanzierbar, wenn ein politisches Umdenken stattfindet und neue Prioritäten gesetzt werden.	
	200	Schwachpunkt NVP-E: Was wird umgesetzt, was wird finanziert? Ist der NVP-E nur eine unverbindliche Absichtserklärung unter Finanzierungsvorbehalt? Der ÖPNV-Standard wird (auch durch die Finanzierungswege) wesentlich durch den öffentlichen Auftrag bestimmt. Nicht vorrangig am Kostendeckungsgrad ist der ÖPNV zu messen, sondern v.a. am Verkehrsanteil und an der Akzeptanz in der Bevölkerung. Hier sehen wir immer noch große Defizite.	Der NVP steht unter Finanzierungsvorbehalt, dies war auch beim letzten NVP so, gleichwohl sind fast alle (damals sehr ehrgeizigen!) Ziele erreicht worden.

Förmliche Anhörung gemäß § 12 ÖPNVG

NVP Entwurf	Nr.	Inhalt der Stellungnahme	Bewertung Landkreis/Nahverkehrsberatung Südwest
Interessenvertretungen: IHK			
1.1	201	<u>gesetzl. Rahmenbedingungen</u> : Abs. 3 fehlt Vorrangigkeit für kommerzielle (eigenwirtschaftliche) Verkehre entspr. PBefG	Es wird hier nur die den NVP betreffende Aussage zitiert; im Text wurde "u.a. dann" ergänzt.
1.2	202	<u>Schienerinfrastruktur</u> : Definition für "einwohnerstarke Regionen" fehlt	Zitat aus dem Generalverkehrsplan des Landes BW; wird in dieser Quelle nicht definiert.
1.2	203	<u>Fahrradmitnahme im ÖPNV</u> : Ausgleich für kostenlose Fahrradmitnahme nicht vorgesehen (diese Information fehlt)	Zitat aus dem Generalverkehrsplan des Landes BW, deshalb kann diese Information nicht ergänzt werden.
1.2	204	<u>Barrierefreiheit</u> : Forderung zum fachgerechten Ausbau der Haltestellen fehlt	Zitat aus dem Generalverkehrsplan des Landes BW, ist als Forderung an dieser Stelle nicht enthalten.
1.2	205	<u>Verbundgrenzen überschreitende Tarife</u> setzen einheitliche Verbundverträge + Abrechnungen voraus	Zitat aus dem Generalverkehrsplan des Landes BW.
1.2	206	<u>Landesentwicklungsplan</u> : Bedarfsgerechte Verkehre (84 % Schülerverkehr!) lassen sich nicht mit der Forderung nach Taktverkehren verwirklichen.	Im Landesentwicklungsplan steht, dass der Integrale Taktverkehr zügig in allen Landesteilen einzuführen ist.
1.2	207	<u>Regionalplan</u> : Bus und Takt Schiene sinnvoll aufeinander abstimmen, nicht nur auf Takt Schiene ausrichten	Formulierung wurde so aus Regionalplan übernommen.
1.3	208	<u>Aufstellung NVP</u> : Linienbündelung sollte vermieden werden und keine Vorgabe bei der Aufstellung des NVP sein	Die Formulierung wurde ausdifferenziert, Landkreis-initiierte Linienbündel sind zurückgestellt.
2.2.1	209	Sonderlinienverkehr Rottweil - Eschbronn Locherhof eingestellt	Wurde im NVP gestrichen.
2.2.2	210	Ausdünnung in den Schulferien: seit 2011/12 Stundentakt eingeführt	Das wurde entsprechend überarbeitet.
2.2.3	211	<u>Haltestellenausstattung</u> : einheitlicher Standard wichtig	Das ist in Zielen (Kap. 4.7) so bereits enthalten, Kap. 2.2.3 beschreibt nur den Bestand.
2.2.5	212	<u>Tarif, ...</u> : Hinweis auf Kundenbüros privater Busunternehmen fehlt	Das wurde entsprechend ergänzt.
4.4	213	<u>kreisweiter Stundentakt</u> in Fläche kontraproduktiv wg. 83% Schülerverkehr und zeitlichen Bindungen	Unterrichtszeiten sollten sich am Takt orientieren; wegen des Rückgangs der Schülerzahlen müssen neue Fahrgastpotenziale erschlossen werden.
4.8	214	es sollte nicht im NVP festgeschrieben werden, dass alle Linien den Bahnhof anfahren	Eine integrierte Nahverkehrsbedienung ist das Ziel.
4.9 5.7 6.2.7	215	<u>Mobilitätszentralen</u> : Information zur Finanzierung fehlt	Das muss in den nächsten Jahren neu entwickelt werden.

Förmliche Anhörung gemäß § 12 ÖPNVG			
NVP Entwurf	Nr.	Inhalt der Stellungnahme	Bewertung Landkreis/Nahverkehrsberatung Südwest
Interessenvertretungen: IHK - Fortsetzung			
4.10 5.5	216	Umsetzung <u>Fahrzeugkategorie A</u> wirtschaftlich nicht realisierbar, Fahrzeuge, die 2005 über GVFG-Mittel beschafft worden sind, könnten nicht mehr eingesetzt werden	Das wurde nach Rücksprache mit den Verkehrsunternehmen vom VVR so angeboten.
4.10 5.9	217	<u>Klimatisierung</u> widerspricht Umweltgedanken und Wirtschaftlichkeit auf kurzen Linienverläufen, verbindliche Einforderung von Klimaanlage ist abzulehnen	Fahrgäste halten und gewinnen geht nur klimatisiert, weil es Stand der Technik ist
4.10	218	<u>Fahrzeuggestaltung</u> : einheitliche Gestaltungsmerkmale nicht sinnvoll, da Nutzer ihren Bus sonst nicht erkennen	ÖPNV sollte als einheitliche Marke auftreten.
4.10	219	<u>Werbungsverzicht</u> ohne Kostenausgleich nicht sinnvoll	Es wird im NVP nur von Vermeidung der Fensterbeklebung geschrieben, nicht vom Verzicht auf Werbeeinnahmen.
4.10 5.8	220	<u>kostenlose Fahrradmitnahme</u> ohne Kostenausgleich nicht sinnvoll, Information zu Kosten und Finanzierung fehlt	Gemeint ist Schienenverkehr, der Text wurde angepasst.
4.11 5.8	221	<u>BahnCard</u> : finanzieller Ausgleich für Unternehmer erforderlich, Information zu Kosten und Finanzierung fehlt	Dies wurde auf polit. Wunsch hin aufgenommen. Die Kosten müssen erst noch ermittelt werden.
4.12	222	Koordination Schulen - Verkehrsunternehmen ist sicherlich sinnvoll	---
4.14	223	Bevorrechtigung ÖPNV ggü. MIV ist sinnvoll (Busspuren, Busschleusen)	---
5.6 6.2.6	224	<u>Anschlusssicherung und Fahrgastinformation</u> : Kostenaufstellung fehlt; Finanzierung wird nicht voraussichtlich, sondern sicherlich ohne Mitfinanzierung von kommunaler Seite nicht möglich sein.	Die Datendrehscheibe befindet sich beim Land erst im Aufbau, daher sind noch keine Aussage zu Kosten möglich (s. Kap. 6.2.6).
5.8	225	Informationen zu Kosten und Finanzierung von <u>Übergangstarifen</u> fehlt	Die Kosten müssen erst noch ermittelt werden.
6.2.2	226	Umsetzung in den vergangenen Jahren nicht ohne Zusatzkosten bzw. Verschlechterungen erfolgt (Zuschüsse für Schnellbus, Brechen Frittlingen - Villingendorf, Ausdünnung Rottweil - Balingen über Wellendingen). Neue Umsetzungen nicht über Synergien möglich => zusätzliche Kosten. Es sollten aber keine zusätzlichen Kosten für Unternehmen entstehen.	Die Umsetzungen der vergangenen Jahre hatten weit überwiegend mehr Vor- als Nachteile für die Fahrgäste. Noch nicht alle Synergien sind ausgeschöpft.
6.2.4	227	es ist zu hinterfragen, ob die Kosten für den kreisweiten Stundentakt aufgebracht werden können	Der NVP steht unter Finanzierungsvorbehalt.

Förmliche Anhörung gemäß § 12 ÖPNVG			
--	--	--	--

NVP Entwurf	Nr.	Inhalt der Stellungnahme	Bewertung Landkreis/Nahverkehrsberatung Südwest
Interessenvertretungen: Kreissenioresenrat			
Bf Sulz	228	Bahnsteig ist unzumutbar	Für den Bahnsteig in Sulz ist die DB Station & Service zuständig. Barrierefreier Ausbau ist als Ziel im NVP enthalten (Kapitel 4.6).
	229	um Unterstützung der Behörden wird gebeten, damit Bahnsteig erhöht wird	Das Nahverkehrsamt kennt die Problematik und bringt sie regelmäßig in die Gremienarbeit ein.
	230	Einstiegs-/Ausstiegshilfen durch Bahnpersonal vorhalten	Das wäre wünschenswert, aber es gibt kein Bahnpersonal vor Ort.
7412	231	Anbindung von Weiden nach Sulz verbessern	Das wird im Rahmen der Neuordnung Raum Sulz angestrebt.
2.2.3	232	Einkaufszentren sollten in den Nahverkehr eingebunden werden	Wo möglich, wird das berücksichtigt (z.B. Kapitel 4.4).
Fahrzeuge	233	Einsatz von Niederflurbussen ist wichtig	Die Einführung von NF-Bussen ist als Ziel im NVP enthalten (Kapitel 4.6).