

Eingaben zum Nahverkehrsplan und Stellungnahme der Verwaltung

Stand: 09.09.2021

Nr.	Verfasser/in	Stellungnahme der Verwaltung
Gemeinden		
1	<p>Gemeinde Gomaringen, Stellungnahme vom 06.05.2021</p> <p>Insgesamt begrüßt die Gemeinde Gomaringen eine Fortschreibung der Nahverkehrsplanung bittet jedoch um Beachtung der Selbstverwaltungsrechte der Gemeinde.</p> <p>Insbesondere liegt es in unserer Entscheidungskompetenz, wann und wie eine Bushaltestelle barrierefrei weiterentwickelt werden kann. Sollte eine technische Umsetzung der Barrierefreiheit nicht entsprechend der Rahmenbedingungen möglich sein, ist es wichtiger die Bushaltestelle insgesamt zu erhalten, anstatt sie aufgrund von mangelnder Barrierefreiheit aufzugeben. Bezüglich der dynamischen Fahrgastinformationen möchten wir darauf hinweisen, dass es hierfür eines Stromanschlusses bedarf und ein solcher nicht überall gegeben ist. Daher ist dies zwar wünschenswert, aber in Teilen nicht bzw. mit einem hohen Kostenaufwand umsetzbar. Aus diesem Grund sprechen wir uns gegen eine pauschale Einforderung aus. Alternativ könnte die Anzeigeeinformation auch mit einer PV-betriebenen Stromanlage ermöglicht werden.</p> <p>Auch eine Vereinheitlichung der Buswartehäuser in Gomaringen sehen wir als nicht erforderlich an. Die Gemeinde Gomaringen hat hier bereits selbstständig eine eigenständige Lösung mit einheitlichen Wartehäusern errichtet und möchte dies auch nicht aufgeben.</p>	<p>Die Anforderungen an Bushaltestellen in Kapitel 3.8 sind allesamt als Empfehlungen formuliert, so dass das gemeindliche Selbstverwaltungsrecht nicht beeinträchtigt ist. Die Umsetzung kann ohnehin nur im Dialog der Beteiligten sinnvoll erfolgen.</p>
2	<p>Gemeinde Dußlingen, Stellungnahme vom 20.05.2021</p> <p>Die Gemeinde Dußlingen nimmt Bezug auf die Bushaltestelle in der Bahnhofstraße in Dußlingen.</p> <p>Es handelt sich um eine Umsteigehaltestelle am Bahnhof/Rathaus der Kategorie B+.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Errichtung eines Wetterschutzes ist aus städtebaulichen Gründen nicht möglich. In unmittelbarer Nähe zur Bushaltestelle befinden sich jedoch Unterstellmöglichkeiten im Bereich der Bücherei und Bäckerei. - Sitzgelegenheiten sind auf dem Rathausplatz im Bereich der Bushaltestelle vor- 	<p>Vgl. Stellungnahme zu (1)</p>

	<p>handen.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Eine angemessene Beleuchtung ist durch die vorhandene Straßenbeleuchtung bereits gegeben. - Der Aufwand zur Errichtung einer wettergeschützten und beleuchteten Informationsvitrine ist von der Gemeinde noch zu prüfen. <p>Im Vorfeld muss geklärt werden, wer die jeweiligen Kosten für die Ausstattung der Bushaltestellen zu tragen hat.</p> <p>Da die weiteren Bushaltestellen in Dußlingen der Kategorie C (Ergänzungshaltestellen) zugeordnet sind bedarf es hier keiner Veränderungen.</p> <p>Wir würden es begrüßen, wenn Sie uns in die weiteren Planungen zur Teilfortschreibung des Nahverkehrsplanes mit einbeziehen.</p>	
<p>3</p>	<p>Universitätsstadt Tübingen, Stellungnahmen vom 10.06.2021</p> <p>Definition der Kategorien</p> <p>Seite 11: In der Definition befindet sich eine Lücke für die Fälle 50 und 500 Fahrgäste:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Kategorie A: statt > 500 besser ≥ 500 - Kategorie C: statt < 50 besser ≤ 50 <p>weitere Busumsteigehaltestellen/fehlende Bushaltestellen</p> <ul style="list-style-type: none"> - Tübingen Wilhelmstraße (Morgenstelle → Lustnau; Ausstieg an Hst. Nonnenhaus) - Tübingen Stuttgarter Straße (Umstieg Pfrondorf/Lustnau – Regionalbusverkehr Dettenhausen/Leinfelden/Echterdingen) - Tübingen Paul-Dietz-Straße (Umstieg Loretto – Regionalbusverkehr Gomaringen, falls diese Fahrbeziehung nicht künftig mit Umstieg in Dusslingen erfolgen soll) - Tübingen Blaue Brücke (Umstieg Loretto – Regionalbusverkehr Kusterdingen) - Tübingen Neckaraue (Stadtbus 21 – RSB), diese Haltestelle sollte auch höherstufig kategorisiert werden (bisher: C; künftig: B+) - Tübingen Weilheim (RSB) - Tübingen Güterbahnhof (RSB) 	<p>Wird umgesetzt mit Grenzwerten bis einschl. 50 bei Kategorie C und bis einschl. 500 bei Kategorie B.</p> <p>Tübingen Nonnenhaus/Wilhelmstr. wird wie vorgeschlagen als Umsteigehaltestelle geführt. Grundsätzlich werden als Umsteigehaltestellen nur die Haltestellen geführt, an denen aus planerischer Sicht (derzeit) Umstiege vorgesehen sind. Dazu gehört auch, dass dort Verspätungen ggf. abgepuffert werden können, was an Haltestellen wie z.B. Tübingen Blaue Brücke aufgrund der baulichen Situation nicht möglich ist. Unabhängig hiervon können trotzdem an Haltestellen die nicht explizit als Umsteigehaltestellen ausgewiesen sind, Umstiege möglich sein, insbesondere wenn im Stadtverkehr dichte Takte angeboten werden.</p> <p>In der Haltestellenliste werden nur die aktuell bedienten Haltestellen aufgenommen, keine geplanten Haltestellen wie zB künftige Regional-Stadtbahn-Haltestellen.</p>

<p>4</p>	<p>Gemeinde Starzach, Stellungnahme vom 15.06.2021</p> <p>Grundsätzlich wird die Fortschreibung des Nahverkehrswegeplans durch die Gemeinde Starzach begrüßt, insbesondere die Aufnahme des Kapitels 3.1a Regional-Stadtbahn Neckar-Alb (neu). Die Überarbeitung der künftigen Angebotsstandards (Kapitel 3.4) wird ebenfalls grundsätzlich begrüßt, auch wenn dies mit weiteren finanziellen Belastungen für die Städte und Gemeinden verbunden ist.</p> <p>Kritisch werden zum Teil die geplanten Rahmenbedingungen und Standards hinsichtlich der Ausgestaltung von Bushaltestellen (Kapitel 3.8 und Kapitel 3. 8a (neu) gesehen. Speziell der barrierefreie Umbau vorhandener Bushaltestellen und deren Haltestellenausstattung stellen in der Praxis oftmals ein vielschichtiges Problem dar. Ziel der Gemeinde ist es vorhandene Bushaltestellen zu erhalten und wird bei Bedarf vor deren Stilllegung von den Empfehlungen abweichen.</p> <p>Laut Anlage A 3.8-1 (Neu) ist eine Umsteigehaltestelle im Bereich Bahnhof Eyach geplant, was grundsätzlich positiv bewertet und unterstützt wird. Unter Hinweis auf die Lage des Bahnhofs und der eigentumsrechtlichen Situation sollte zeitnah eine weitere Abstimmung zwischen der Landkreisverwaltung und der Gemeindeverwaltung stattfinden.</p> <p>Gerne wird die Gemeinde Starzach unter Wahrung ihrer Selbstverwaltungsrechte die Teilfortschreibung des Nahverkehrsplans begleiten.</p>	<p>Vgl. Stellungnahme zu (1)</p> <p>Die Landkreisverwaltung steht im ständigen Austausch mit der Gemeinde Starzach zum Thema ÖPNV, hier wird auch dieses Thema behandelt werden.</p>
<p>5</p>	<p>Stadt Rottenburg, Stellungnahme vom 16.06.2021</p> <ul style="list-style-type: none"> - Eine Taktung von 15 oder 30 min ist allein für den Stadtverkehr wirtschaftlich nicht leistbar und aufgrund der Fahrgastzahlen und der Stadtstruktur auch nicht notwendig - Die Verstärkerfahrt Linie 19 um 07:20 Uhr Kiebingen-Rottenburg wurde aus wirtschaftlichen Gründe von RAB gestrichen. Diese Verstärkerfahrt wäre aber aufgrund der Schülerzahl weiterhin dringend notwendig. - Die vormals gestrichene Busverbindung zwischen Ergenzingen und Nagold sollte wieder hergestellt werden, weil insbesondere die ältere Bevölkerung beispielsweise für Arztbesuche etc. auf eine Verbindung nach Nagold angewiesen wäre. - Der neu umgebaute Bahnhof in Ergenzingen kann aufgrund von Zeitverzögerun- 	<p>Die Bedienungsstandards für Stadtverkehre werden im Nahverkehrsplan nicht vorgegeben, sondern von der jeweiligen Stadt selbst bestimmt.</p> <p>Verkehrsplanerischen Detailfragen werden im Rahmen der laufenden Planungen bearbeitet. Hierüber steht die Verwaltung im Kontakt mit der betroffenen Stadt/Gemeinde bzw. teilweise auch mit Ortschaftsverwaltungen. Sie werden künftig in der Kreisfahrplankonferenz behandelt und sind nicht Gegenstand des Nahverkehrsplanes als übergeordnetem Rahmenplan.</p>

	<p>gen nicht von allen Bussen angefahren werden. Die neu umgebaute Haltestelle Bahnhof (d.h. diejenige direkt beim Bahnhofsgebäude) kann nur von Bussen bedient werden, die den Bahnhof <u>direkt</u> anfahren. Diejenigen Busse, welche die Ortsrunde fahren, können nur an der (kürzlich abgebauten) Haltestelle Bahnhof in der Gäustraße, direkt nördlich der Einmündung Bahnhofsgelände, halten. Eine Stichfahrt dieser Busfahrten zur neu umgebauten Haltestelle Bahnhof ist laut LRA <u>nicht</u> möglich. Dies wäre jedoch insbesondere deshalb notwendig, weil es sich hier um die barrierefreie Bushaltestelle handelt.</p> <p>Die Haltestelle Bahnhof in der Gäustraße ist seit der Inbetriebnahme der Ergenzinger Ortsrunde im Dezember 2007 als dauerhafte Haltestelle eingerichtet. Die dort haltenden Busse haben sehr häufig Anschlussfunktion zum oder vom Zug. Daher bitten wir darum, dass die Haltestelle Bahnhof in der Gäustraße baldmöglichst wieder eingerichtet wird.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Busanbindung ins Ergenzinger Gewerbegebiet ist nicht ausreichend. Insbesondere zu Schichtbeginn und –ende wäre eine bessere Anbindung notwendig (z.B. durch die Verlängerung der Linie 7627 Rottenburg-Bondorf). - Aktuell gibt es keine direkte Schulbusverbindung von Bodelshausen nach Rottenburg. Wir bitten darum, eine solche wenigstens versuchsweise einzurichten. - Taktung und Erreichbarkeit der Nachtbusse sind nicht ausreichend und daher zu verbessern. - In Biringen erfüllt keine Bushaltestelle die Merkmale für Barrierefreiheit, da jedoch auch in Biringen bedürftige Personen den Bus benutzen, ist es notwendig, dass eine Bushaltestelle barrierefrei ist. 	<p>Der barrierefreie Umbau von Bushaltestellen obliegt dem jeweiligen Straßenbaulastträger, hier der Stadt Rottenburg. Im Nahverkehrsplan können ggf. Ausnahmen definiert werden.</p>
6	<p>Gemeinde Dettenhausen, Stellungnahme vom 21.06.21</p> <p>Die Gemeinde Dettenhausen nimmt wie folgt Stellung:</p> <p>1. Barrierefreiheit</p> <p>Wir begrüßen dieses Thema sehr, speziell die Nachrüstung der Bushaltestellen. Gerne weisen wir darauf hin, dass - sollten die Bushaltestellen „Tübinger Straße“ und „Lamm/Alte Post“ an der Landesstraße L 1208 komplett barrierefrei ausgeführt werden - dies im Zusammenhang mit der Sanierung dieser Straße erfolgen</p>	<p>Der Landkreis fördert den Umbau nach einheitlichen Grundsätzen für alle Gemeinden gleichermaßen im Rahmen des Förderprogramms zum Abbau von Barrieren im ÖPNV.</p>

	<p>sollte. Sollte die Gemeinde bei einzelnen Haltestellen die Barrierefreiheit ausführen, bitten wir um eine entsprechende Kostenbeteiligung, da der öffentliche Personennahverkehr eine universelle Einrichtung ist und nicht nur für die Dettenhäuser Bürger genutzt wird.</p> <p>2. Gestaltung der Bushaltestellen Hierbei handelt es sich um eine hoheitliche Aufgabe der Gemeinde, die daher Teil der kommunalen Selbstverwaltung ist, so dass Änderungen an dieser Haltestelle – z.B. eine landkreiseinheitliche Lösung – stets mit der Gemeinde Dettenhausen abgesprochen werden müssen.</p> <p>3. Allgemeine Kostenbeteiligung In Dettenhausen werden verschiedene Haltestellen noch dieses Jahr mit den DFI-Light (Digitale Fahrgastinformationen) ausgestattet. Insgesamt sind 5 Haltestellen (sämtliche in B+ und B klassifizierten Haltestellen) dafür vorgesehen. Da nach unserer Einschätzung die DFI-Lights nicht nur für die Bürger aus Dettenhausen Vorteile bringen, sondern auch potentiell für alle andere Fahrgäste, erkunden wir uns hiermit nach einer Förderungsmöglichkeit bzw. einer Kostenbeteiligung.</p>	<p>Vgl. Stellungnahme zu (1)</p> <p>Für DFI-Anzeiger gibt es derzeit keine Fördermöglichkeiten durch den Landkreis.</p>
7	<p>LRA, Sachgebiet Straßenbau, Stellungnahme vom 21.06.21</p> <p>Von Seiten des Sachgebiet Straßenbau wird zur Teilfortschreibung wie folgt Stellung genommen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Anlage A.3.8a-1 (Seite 25) Merkmale der Barrierefreiheit von Bushaltestellen Sind diese Merkmale abgestuft den Kategorien zugewiesen? Die in dieser Anlage pauschal benannten Merkmale sind aus Sicht des SG Straßenbau nicht bei jeder Kategorie notwendig. <p>Hier explizit sind folgende Punkte zu benennen: <i>5. Sicherstellung einer dauerhaften konstanten Bordsteinhöhe durch besondere Fahrbahnbeläge im Haltestellenbereich (z.B. Beton, halbstarrer Asphalt)</i></p>	<p>Der Landkreis ist für einige außerörtlichen Bushaltestellen an Kreisstraßen als Straßenbaulastträger zuständig bzw. übernimmt diese Arbeiten für Bund und Land an Bundes- und Landesstraßen.</p> <p>Im Rahmen des Anhörungsverfahrens sowie der bereits erfolgten Datenaufnahme im DELFI-Programm hat sich herausgestellt, dass die Anlage A 3.8a-1 neu gefasst werden muss. Für die beiden angesprochenen Punkte „Sicherung der konstanten Bordsteinhöhe“ (5) und „Beleuchtung der Fahrgastinformation“ (8) muss nach Abwägung der vorgetragenen fachtechnischen Gesichtspunkte, des entstehenden Aufwandes und Nutzens empfohlen werden, diese im Einzelfall festzulegen und nicht als generelles Merkmal aufzunehmen. Das Thema</p>

	<p>Die Auswahl der Fahrbahnbeläge sollte in jedem Einzelfall betrachtet und festgelegt werden. Eine pauschale Benennung würde zu wesentlichen Mehrkosten in der Straßenunterhaltung führen. Weiter ist eine Starre oder halbstarre Ausführung nicht in jedem Fall zielführend und Erfolg versprechend.</p> <p>Zum Beispiel bei geringen Frequentationen und ebenen Haltestellen ist eine dauerhafte Ausführung auch mit entsprechend gewähltem Asphaltmischgut und wesentlich günstigeren Baukosten möglich. Zudem ist der Unterhaltungsaufwand bei starren und halbstarren Belägen wesentlich höher. Auf Grund dessen sollte die Wahl der Fahrbahndecken im Einzelfall geprüft werden.</p> <p><i>8. Geeignete Beleuchtung im gesamten Haltestellenbereich, die auch das Lesen der Fahrgastinformationen bei Dunkelheit ermöglicht.</i></p> <p>Die Ausstattung einer Kategorie-Haltestelle „C“ mit Stromversorgung vor allem außerhalb der geschlossenen Ortschaft ist nur mit großem Aufwand möglich. Die hier notwendigen Ausstattungsmerkmale der Stromversorgung sowie der hiermit verbundenen Leistungen (z.B. Verträge zu Leitungsverlegungen, Verteiler- und Unterversorgungsstationen) sind wesentlich und wartungsaufwändig. Eine Definition der Ausstattungen mit Zuweisung zu den Kategorien sollte hier nochmals geprüft werden.</p> <p>Abschließend gilt noch festzuhalten, dass die Maßnahmen zum barrierefreien Umbau von Bushaltestellen und der Umsetzungskonzeption für Kreisstraßen zwischen dem SG Straßenbau und dem SG ÖPNV in engem Kontakt abgestimmt werden.</p>	<p>Beleuchtung unterfällt zudem der Haltestellenausstattung (siehe Kap 3.8) und damit regelmäßig der Hoheit der Gemeinden. Die beiden Punkte sind in der überarbeiteten Anlage A 3.8a-1 nicht mehr aufgenommen.</p>
<p>Benachbarte / sonstige Aufgabenträger</p>		
<p>8</p>	<p>Landratsamt Zollernalbkreis, Stellungnahme vom 13.04.2021</p> <p>Inhaltlich haben wir keine Anmerkungen oder Vorschläge zum vorliegenden Entwurf. Es ist uns eher eine redaktionelle Sache aufgefallen, bei der wir um Überprüfung bitten.</p> <p>In der neuen Anlage A 3.8-2 sind die Haltestellen im Landkreis Tübingen kategorisiert. Im Zuge der Inbetriebnahme des Linienbündels Hechingen zum 01.06.2021 werden in Bodelshausen zwei zusätzliche Haltestellen eingerichtet, um die räumliche Erschließung zu</p>	<p>Die Haltestellen werden zum Datenstand 01.03.2021 abgebildet, daher sind neuere Änderungen nicht enthalten. Aufgrund der großen Menge der Daten ist kurzfristig kein anderes Vorgehen möglich.</p> <p>Alle neuen Haltestellen werden in der Kategorie V geführt und nach ihrer endgültigen Kategorisierung (sofern sie dauerhaft bestehen</p>

	verbessern. Daher würde es sich anbieten, die neuen Haltestellen in die Haltestellenliste zu übernehmen. Es handelt sich dabei um die Haltestellen „Bodelshausen, Steigstraße“ und „Bodelshausen, Steinstraße“.	bleiben) in die Haltestellenliste übernommen.
9	<p>Landratsamt Reutlingen, Stellungnahme vom 15.06.2021</p> <p>Auf der Seite 13 des Anhörungsentwurfs wird die Haltestelle „K`furt Mahden“ genannt. Die Straßenbaulast für diese Haltestelle obliegt der Stadt Reutlingen. Die Stadt wurde zum Nahverkehrsplan des Landkreises Tübingen angehört und ist mit der Berücksichtigung der Haltestelle im Nahverkehrsplan einverstanden.</p> <p>Am 19.05.2021 hat der Kreistag den neuen Nahverkehrsplan für den Landkreis Reutlingen einstimmig beschlossen. Wir bitten Sie, uns in bewährter Weise frühzeitig bei der Überplanung des Verkehrsangebotes kreisüberschreitender Linien, die in Ihrer Zuständigkeit liegen, einzubeziehen und die Standards des Nahverkehrsplans des Landkreises Reutlingen bei Ihren Planungen zu berücksichtigen.</p>	Zur Überplanung des Verkehrsangebots kreisüberschreitender Linien fanden bereits erste Abstimmungsgespräche mit dem Landratsamt Reutlingen statt. Die konkrete Ausgestaltung wird auch Thema auf kommenden Kreisfahrplankonferenzen sein, an denen auch Vertreter des Landratsamtes Reutlingen teilnehmen können.
10	<p>Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg, Stellungnahme vom 15.06.21</p> <p><u>Inhaltliche Hinweise</u></p> <p>Barrierefreiheit</p> <p>Mit der Aussage „Für den Anrufverkehr mit PKW sind Fahrzeuge vorzuhalten, die die Beförderung von E-Rollstühlen erlauben“ wird ein sehr hoher Anspruch formuliert. Eine Beförderung von E-Rollstühlen im Pkw- bzw. Kleinbusbereich ist regelmäßig nur durch umfassende und entsprechend aufwendige Umbauten der Fahrzeuge möglich. Der NVBW ist zwar die Verfügbarkeit solcher Fahrzeuge im Kreis Tübingen nicht im Detail bekannt, die Erfahrungen generell zu diesem Thema lassen jedoch vermuten, dass bei den traditionellen Anrufverkehren durchführenden Taxi- und Mietwagenunternehmen nicht ohne Weiteres mit einer Verfügbarkeit solcher Fahrzeuge gerechnet werden kann. Der Landkreis sollte daher überlegen, wie diese Vorgabe, die bisher als absolut geltend formuliert ist, differenziert und tatsächlich umgesetzt werden kann.</p> <p>S. 4</p> <p>Es gibt 3 neue Haltepunkte, zudem wird der heutige Haltepunkt Tübingen Lustnau in neuer Lage neu gebaut und in Tübingen Neckaraue umbenannt. Der Vorlaufbetrieb wird ab Dezember 2023 den Betrieb aufnehmen.</p>	<p>Die Anforderung kann grundsätzlich eingehalten werden. Allerdings ist in der Praxis zu überprüfen, inwieweit die Anmeldeformalitäten und die Kundenkommunikation angepasst werden müssen, damit das Fahrzeug auch tatsächlich zur Verfügung steht, wenn es gebraucht wird.</p> <p>Vgl. (3) und (8), die neuen Haltepunkte werden zum gegebenen Zeitpunkt in einer späteren Version der Haltestellenliste aufgenommen</p>

<p>Angebotsausbau Anlage 1 S. 2 Die im NVP festgehaltene Taktdichte der Neckar-Alb-Bahn von mindestens 30 Minuten ist im Lichte des neuen Koalitionsvertrages sowie den Ausbaustrategie-Ansätzen des Ministeriums für Verkehr begrüßenswert, denn nur mit einer signifikanten Angebotsausweitung im ÖPNV kann auch eine verlässliche Grundlage für mehr ÖPNV-Nachfrage und somit mehr klimafreundliche Mobilität geschaffen werden. Die Erreichbarkeit von früh bis spät ist im Sinne des strategischen (Klima-)ziels der Verdopplung der Nachfrage im ÖPNV bis 2030 der zentrale Ansatz. An dieser Stelle im Text erscheint auch ein Verweis auf den Koalitionsvertrag angebracht: <i>„Zu den gängigen Verkehrszeiten soll im Ballungsraum mindestens ein 15-Minuten-Takt, im Ländlichen Raum ein 30-Minuten-Takt sichergestellt werden. In einer ersten Stufe soll dieser Takt bis 2026 in den Hauptverkehrszeiten des Berufsverkehrs erreicht sein, zu den übrigen Zeiten jeweils mindestens ein Stundentakt im Ländlichen Raum und in den Ballungsräumen ein 30-Minuten-Takt“</i> (Koalitionsvertrag BW 2021-26, S. 126)</p> <p>Anlage 1 S.5 Die Erhöhung des Taktes im Grundnetz und abgeschichtet nach Tageszeit sowie Wochentag (Tabelle 3.4) ist als Zielkonzept für den LK Tübingen äußerst begrüßenswert und ganz im Sinne der aktuellen wie prospektiven Fahrgäste.</p> <p>Ziele für Haltestellen Anlage 1 S. 8 Die Ausrüstung von Standardhaltestellen (Kategorie B) im Sinne der Erhöhung der Aufenthaltsqualität (WLAN Hotspot) sowie Intermodalität (Fahrradbügel) ist begrüßenswert und wird für eine zeitgemäße ÖPNV-Infrastruktur im Landkreis sorgen. Perspektivisch wäre natürlich auch für diese Kategorie DFI wünschenswert – jedoch mit WLAN sollte es Fahrgästen möglich sein, sich per App über die Verbindungen in Echtzeit zu informieren. An dieser Stelle wäre ein Hinweis im NVP hilfreich, dass die Vitrienen in Kategorie B auch u.a. mit Informationen zum Abruf von DFI per App versehen werden können.</p> <p>Verknüpfungspunkte Schiene – Bus und Bus – Bus</p>	<p>Der Hinweis auf den Koalitionsvertrag BW ist thematisch richtig, den explizite Verweis auf ein übergeordnetes landespolitisches Dokument hält die Verwaltung im Nahverkehrsplan des Landkreises Tübingen allerdings für nicht angebracht.</p> <p>Die Verwaltung sieht nach der Abwägung von Aufwand und Nutzen keine zwingende Notwendigkeit von DFI an den Standardhaltestellen, zumal sich aller Voraussicht nach die direkte Fahrgastinformation über das Handy in wenigen Jahren durchgesetzt haben wird, vorausgesetzt, es gelingt die fehlerfreie und vollständige Zurverfügungstellung der entsprechenden Daten.</p>
--	--

<p>Anlage 1 S. 9 Die angesprochene Aufwertung von Verknüpfungshaltestellen erscheint wichtig und notwendig, denn Intermodalität ist ein wichtiges Merkmal einer zeitgemäßen öffentlichen Mobilität. An dieser Stelle sei darauf hingewiesen, dass das Ministerium für Verkehr im Zuge der Erstellung der ÖPNV-Strategie 2030 zu Erreichung des Verdopplungsziels der Nachfrage im ÖPNV u.a. auch zum Handlungsfeld „vernetzte Mobilität“ gemeinsam mit einem Expertengremium eine Vielzahl an Maßnahmenempfehlungen ausgearbeitet hat, die auch die Verknüpfungshaltestellen/-stationen in den Blick nehmen (ÖPNV-Zukunftskommission: Empfehlungen (baden-wuerttemberg.de)).</p> <p>Redaktionelle Hinweise Anlage 1 S. 12 ff Bitte bei Tabelle zu „Kategorien der Haltestellen im Landkreis Tübingen“ Kopfzeile auf jeder Seite wiederholen. Dies erleichtert das Lesen und Zuordnen der Spalteninformationen deutlich.</p> <p>In Anlage A 3.8-1 taucht sporadisch auch die Kategorie „Sch“ auf, die jedoch in der Einführung nicht erklärt wird.</p> <p>Ergänzender Hinweis zum nicht fortgeschriebenen Kapitel 3.7 Wir schlagen vor, den 2. Anstrich der Aufzählung („Harmonisierung der Tarife im Anmeldeverkehr mit dem naldo-Tarif“) folgendermaßen zu ersetzen: „Vollständige Integration der Tarife im Anmeldeverkehr in den naldo-Tarif“.</p>	<p>Die Ausgestaltung der Verknüpfungshaltestellen ist Aufgabe der jeweiligen Gemeinden. Die Verwaltung wird die Gemeinden auf die genannten Maßnahmenempfehlungen im Zuge der Erstellung der ÖPNV-Strategie 2030 hinweisen.</p> <p>Die redaktionellen Hinweise werden umgesetzt.</p> <p>Mit „Sch“ werden an dieser Stelle (nachrichtlich) die reinen Schienen-Haltestellen bezeichnet, was am Ende von Anlage A3.8-1 erläutert ist.</p> <p>Die Teilfortschreibung des Nahverkehrsplans beinhaltet in Abstimmung mit dem Kreistag ausschließlich die drängenden Handlungsnotwendigkeiten bezüglich der Barrierefreiheit von Bushaltestellen und der Bedienungsstandards sowie die Darstellung der aktuellen Entwicklung und Situation bei der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb. Aus diesem Grund wird auf eine Fortschreibung weiterer Kapitel vorerst verzichtet.</p>
---	--

Behindertenbeauftragte sowie Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste

<p>11</p>	<p>FORUM & Fachstelle INKLUSION, Stellungnahmen vom 04.06./09.06.2021</p> <p>Kap. 3.1a Regional-Stadtbahn Neckar-Alb</p> <p>Ergänzung: Die Regionalstadtbahn erfüllt umfassend alle Kriterien von Barrierefreiheit. Eine Beteiligung von Menschen mit Behinderungen ist bei allen Planungs- und Umsetzungsschritten sicher zu stellen. Bei den baulichen Maßnahmen sowie der Fahrzeugbeschaffung sind die Interessensvertreter neben dem regelmäßigen Austausch formell durch das Planfeststellungsverfahren eingebunden. Die Gewährleistung des barrierefreien Zugangs für alle Menschen ist ein wesentliches Ziel bei der Planung dieses öffentlichen Verkehrsvorhabens. § 8 Absatz 3 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) verlangt bis 1.1.2022 die Herstellung einer vollständigen Barrierefreiheit im Öffentlichen Personennahverkehr. Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände sind dabei anzuhören. Ihre Interessen sind angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen. Eine vollständige Barrierefreiheit umfasst</p> <ul style="list-style-type: none"> • die eingesetzten Fahrzeuge • die Infrastruktur (Haltestellen) • Information und Kommunikation zur Reiseplanung im ÖPNV • Betrieb und Dienstleistungen. <p>Fahrzeuge</p> <p>Außen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die Zielanzeigen vorne, hinten und an den Seiten sind gut lesbar, kontrastreich und möglichst widerspruchsfrei bezüglich des Fahrtziels und Routenverlauf zu gestalten. Es gibt keine Spiegelproblematik. • Die Türen im Bereich der Mehrzweckfläche und Rollstuhlplätze sind außen gekennzeichnet. <p>Einstieg</p> <ul style="list-style-type: none"> • An allen Haltepunkten ist ein niveaugleicher Zugang ins Fahrzeug sichergestellt. 	<p>Alleine durch die mit der Realisierung der Tübinger Innenstadtstrecke verbundene hohe Anzahl entfallender Umstiege Zug/Bus am Hbf Tübingen leistet die Regional-Stadtbahn einen wesentlichen Beitrag zur Erreichung des Ziels der vollständigen Barrierefreiheit. Zudem wird sowohl seitens der Projektpartner als auch des Zweckverbands Regional-Stadtbahn Neckar-Alb ein besonderes Augenmerk auf die Gewährleistung der Barrierefreiheit und die Beteiligung von Menschen mit Behinderung bzw. entsprechenden Interessenvertretungen gelegt. Die Verwaltung hat die umfangreichen Anregungen zur Regional-Stadtbahn zuständigkeithalber an den Zweckverband Regional-Stadtbahn Neckar-Alb übermittelt, welcher im Projekt neben weiteren Aufgaben insbesondere die rahmengebende Planung und Koordination sowie die fachliche Begleitung der Maßnahmen übernimmt. Es ist ohnehin davon auszugehen, dass aufgrund der im Schienenfahrzeugbereich bestehenden Normierungen und technischen Regelungen die Anregungen weitgehend umzusetzen sind. Das Kapitel 3.1a soll im Nahverkehrsplan insbesondere den aktuellen Projektstand abbilden. Darüberhinausgehende Detailfragen beispielsweise zur barrierefreien Fahrzeug- und Haltestellenausstattung sind nicht Bestandteil des Nahverkehrsplans.</p>
-----------	---	---

- Der Spalt zwischen Fahrzeug und Haltestelle wird fahrzeuggebunden und elektrisch geschlossen.
- Ein akustisches Signal begleitet das Schließen und Öffnen der Türen.
- Die Öffnungsknöpfe sind kontrastreich gut erkennbar und von der Höhe her gut bedienbar.
- Auf eine Mittelstange im Einstiegsbereich wird verzichtet.

Innen

- Die Haltestellenansage und –anzeige, erfolgt nach dem Zwei-Sinne-Prinzip und beinhaltet gegebenenfalls Ansagen/Anzeigen zu Umsteigemöglichkeiten.
- Möglichst große Bildschirme sorgen für gute Lesbarkeit. Die Anzeigen sind gut und kontrastreich lesbar. Eine Vorschau auf die nächsten Haltepunkte und gegebenenfalls Zugteilung ist hilfreich.
- In den Fahrzeugen befinden sich geräumige „Mehrzweckbereiche“. Dort ist auch für Rollstuhlnutzende ein gut erreichbarer Haltekopf und Notknopf mit Gegensprechanlage.
- In diesen Bereichen befinden sich ausreichend und einfach zu bedienende Sicherungs- und Festhaltungsmöglichkeiten.
- In jedem Fahrzeug befindet sich ein rollstuhlgerechtes WC.
- Die Innengestaltung der Fahrzeuge ist kontrastreich, z.B. Haltegriffe, Knöpfe Haltewunsch, Glasflächen sind markiert.
- Bei Treppen und Absätzen im Fahrzeug sind Stufen kontrastreich markiert,
- Bei Ticketautomaten im Zug ist Höhe und Bedienbarkeit beachtet.
- Sitzplätze für schwerbehinderte Menschen sind ausgewiesen.
- Die Beleuchtungssituation im Fahrzeug ist hell und blendfrei.
- Wichtige Informationen sind in Blindenschrift ertastbar z.B. „Wo finde ich das WC?“

- Öffentliches WLAN steht im gesamten Fahrzeug zur Verfügung.

Haltestellen

Die Haltestellen sind durchgängig umfassen barrierefrei gestaltet.

Dazu gehören

- die Sicherstellung eines niveaugleichen Einstiegs in das Fahrzeug
- kontrastreicher Abschluss der Bahnsteigkante
- ein visuelles und taktiles Leitsystem aus kontrastreichen Bodenindikatoren zum Auffinden der Haltestelle, der Einstiegstüren und zur weiteren Orientierung im Bereich der Haltestelle (zum Beispiel der wettergeschützten überdachten Bereiche, der Dynamischen Fahrgastinformation, usw.)
- ein Dynamisches Fahrgastinformationssystem, auf Anforderung auch akustisch
- gut lesbare Fahrplaninformation mit einer Aushanghöhe, die das Lesen auch vom Rollstuhl aus ermöglicht, zu dunklen Tageszeiten blendfrei ausgeleuchtet.
- Im geschützten Wartebereich Sitzgelegenheiten unterschiedlicher Höhe sowie ausreichend Bewegungsfläche für rollstuhlnutzende Fahrgäste und Fahrgäste mit Kinderwägen

Die Haltestellen sind von allen Seiten aus barrierefrei erreichbar und stellen eine barrierefreie Wegekette von „Haustür zu Haustür“ sicher. Eine lückenlose Funktion technischer Anlagen und Hilfsmittel wie zum Beispiel Aufzüge und Einstiegshilfen ist sichergestellt. Im Störfall können entsprechende Informationen zu Umfang und Dauer aktuell abgerufen werden.

Information und Kommunikation zur Reiseplanung und Orientierung

Zu einer barrierefreien Wegekette gehört vor und während der Reise eine lückenlose aktuelle und auch von unterwegs abrufbare Informationskette.

Die digitalen Informationssysteme sind barrierefrei und in einfacher Sprache zu gestalten. Dazugehören Webseiten, Apps sowie online-Fahrbahnauskünfte und online-Ticket-Verkaufssysteme.

Die Aushangfahrpläne sind kontrastreich und gut lesbar gestaltet. Die Höhe der Aushänge ermöglicht ein Lesen vom Rollstuhl aus.

Bei Druckversionen von Fahrplänen (Taschenfahrplan) ist auf eine gut lesbare und kon-

trastreiche Gestaltung zu achten.
Leit- und Informationssysteme im Bereich der Haltestellen sind gut lesbar und arbeiten auch mit Symbolen und mit Farbgestaltung.

Betrieb und Dienstleistungen

Regelmäßige Wartung und Reinigung einschließlich des Winterdienstes ist im Bereich der Haltestellen und der Zugänge während der Betriebszeiten sichergestellt.
Baustellenbedingte Einschränkungen im Bereich von Haltestellen werden vor Ort klar und verständlich und mit barrierefreien Wegeführungen ausgeglichen. Diese sind für in ihrer Orientierung beeinträchtigte Menschen verständlich zu kennzeichnen.
Die Informationen dazu sind auch online verfügbar. Dies ist insbesondere für blinde und sehbeeinträchtigte Fahrgäste von Bedeutung.
Das Fahr- und Servicepersonal ist im Umgang mit mobilitätsbeeinträchtigten Fahrgästen geschult.

Kap. 3.4 Angebotsstandards

Kein Kommentar

Kap.3.8 Ausstattung Bushaltestellen

Fragen vorab:

- ➔ Wie sind die „gesetzlichen Vorgaben“ definiert, ist das schon Barrierefreiheit?
- ➔ Nach welchen Kriterien können Haltestellen in eine andere Kategorie höhergestuft werden und damit mehr Qualität erlangen?

Anmerkung: Wenn wir die Logik der Kategorisierung richtig verstehen, erfolgt diese ja nur anhand der Fahrgastzahlen. In der Anlage Seite 26 verstehen wir den Unterschied von „in allen Merkmalen barrierefrei“ für Kategorie A und B+ und „grundsätzlich barrierefrei“ in Kategorie B/C nicht ganz.

Anlage 1, S. 9:

Statt:

Die Transportketten Regionalbus – Schienenverkehr und Bus – Bus müssen daher optimal ausgestaltet werden.

Neu:

Die Transportketten Regionalbus – Schienenverkehr und Bus – Bus müssen daher optimal und barrierefrei ausgestaltet werden.

Im Kapitel 3.8 werden die Empfehlungen für die Ausstattung der Bushaltestellen formuliert. Zuständig ist hier der Straßenbaustatsträger mit Ausnahme des Verkehrszeichens und der Informationseinrichtungen für Fahrgäste. Die auf Seite 26 angesprochene Anlage A 3.8a-2 wird neu gefasst.

Die Kategorisierung erfolgt nach der verkehrlichen Bedeutung, also nach der Nachfrage (Fahrgastzahlen).

Die konkrete Ausgestaltung von Transportketten ist schlussendlich das Ergebnis eines Abwägungsprozesses verschiedener Belange für jeden Einzelfall und im Ergebnis „optimal“. Das Herausheben eines dieser Belange (hier Barrierefreiheit) auf die Ebene des Ergebnisses beeinträchtigt einen ergebnisoffenen Abwägungsprozess im Einzelfall

Anlage 1, S.9:

Statt:

Entscheidend für den erfolgreichen Betrieb von Verknüpfungspunkten sind gute Sichtbeziehungen zwischen Busabfahrtsstellen und Schienenhalt und Busabfahrtsstellen untereinander.

Neu:

Entscheidend für den erfolgreichen Betrieb von Verknüpfungspunkten sind gute Sichtbeziehungen und barrierefreie Wegführungen einschließlich eines leicht verständlichen Orientierungssystems zwischen Busabfahrtsstellen und Schienenhalt und Busabfahrtsstellen untereinander.

Kap. 3.8a Barrierefreiheit

Anlage 1, S. 10:

Statt:

Gemäß § 8 Abs. 3 PBefG hat der Nahverkehrsplan die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen.

Neu:

Gemäß § 8 Abs. 3 PBefG hat der Nahverkehrsplan die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis 1.1.2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen.

Statt:

Zusätzlich sind die Bushaltestellen – soweit technisch machbar – schnellstmöglich barrierefrei umzubauen.

Neu:

Zusätzlich sind die Bushaltestellen – soweit technisch machbar – schnellstmöglich barrierefrei umzubauen. Konkrete Zeitvorgaben werden anhand der DELFI-Listen festgelegt. Der Umbau ist bis 2027 abgeschlossen.

und ist daher nicht zielführend.

Die Anregung wird aufgenommen und die entsprechende komplette Passage in Kapitel 3.8. wird neu gefasst.

Wird aufgenommen

Im Rahmen des DELFI-Projektes werden Merkmale (der Barrierefreiheit) erfasst, um sie der elektronischen Fahrplanauskunft zugänglich zu machen. Diese Daten sind nicht geeignet, daraus Zeitvorgaben für den barrierefreien Umbau abzuleiten.

In der Diskussion zur Entwurfsfassung des Nahverkehrsplans hat sich gezeigt, welche Schwierigkeiten die Nennung eines konkreten Da-

Kommentar und Frage:

Im Personenbeförderungsgesetz § 8 heißt es: “ Im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen.“

Wie sehen die Aushandlungsprozesse aus, in welchen Zeiträumen Haltestellen barrierefrei umgebaut werden = Definition der Ausnahmetatbestände und deren Dauer (Ausführungen zu den zeitlichen Vorgaben und erforderliche Maßnahme)?

Weitere Ergänzung zum Text des Anhörungsentwurfes

Ein barrierefreier ÖPNV ist mehr als Fahrzeug und Haltestellen.

Eine weitgehend vollständige Barrierefreiheit umfasst

- - die eingesetzten Fahrzeuge
- - die Infrastruktur (Haltestellen)
- - Information und Kommunikation zur Reiseplanung im ÖPNV
- - Betrieb und Dienstleistungen.

Barrierefreiheit realisiert sich im koordinierten Zusammenspiel dieser Faktoren.

Folgende Bereiche sind ergänzend aufzuführen:

Kommunikation und Information

Im Bus

- Zwei-Sinne-Prinzip im Bus: Haltestellenansage und –anzeige erfolgt nach dem Zwei-Sinne-Prinzip und beinhaltet gegebenenfalls Ansagen/Anzeigen zu Umsteigemöglichkeiten.
- Möglichst große Bildschirme sorgen für gute Lesbarkeit. Die Anzeigen sind gut und kontrastreich lesbar. Eine Vorschau auf die nächsten Haltepunkte ist hilfreich.
- In den Fahrzeugen befinden sich ein geräumiger „Mehrzweckbereich“. Dort ist auch für Rollstuhlnutzende ein gut erreichbarer Halteknopf.

tums mit sich bringt, zudem liegt das Erreichen weitgehend nicht in der Hand des Landkreises. Der Landkreis steht vielmehr in einem intensiven Austausch mit den Städten und Gemeinden um flächendeckende schnelle Lösungen zu erreichen. Alle handelnden Personen in den Städten und Gemeinden legen eine hohe Eigenmotivation an den Tag, die nicht durch unrealistische zeitliche Vorgaben gefährdet werden sollte.

Die aktuellen zeitlichen Planungen können der (neu gefassten) Anlage A3.8a-2 entnommen werden.

Die hier genannten weitergehenden Anforderung an die Barrierefreiheit sind bereits im bisherigen NVP enthalten und werden von der Verwaltung im laufenden Geschäft umgesetzt (vgl. z.B. Kap 3.6 Standards Fahrzeuge).

Fragen der Fahrgastinformation sind im Kapitel 3.11 des Nahverkehrsplanes behandelt, das nicht Gegenstand dieser Teilfortschreibung ist. Die genannten wesentlichen Grundsätze sind dort bereits festgelegt.

- In diesen Bereichen befinden sich ausreichend und einfach zu bedienende Sicherungs- und Festhaltungsmöglichkeiten.

Weitere Maßnahmen

Die Zugänge und Wege zu den Haltestellen sind barrierefrei. Die gesamte Gestaltung der Haltestellen sowie die barrierefreien Wegebeziehungen sind erschlossen durch ein leicht verständliches, einheitliches und intuitiv leitendes Orientierungssystem, bei dem Schrift, Piktogramme und gegebenenfalls Farbe zum Einsatz kommen. Leitsysteme für blinde und sehbehinderte Menschen sind vorhanden.

Alle weiteren Informationssysteme sind barrierefrei und in einfacher Sprache gehalten: Webseite, Apps, Online-Fahrbahnauskünfte, lesbare und kontrastreiche Aushangfahrpläne (Höhe der Aushangfahrpläne beachten: Lesbarkeit aus Sitzposition im Rollstuhl) sowie Taschenfahrpläne.

Eine lückenlose Funktion technischer Anlagen und Hilfsmittel wie zum Beispiel Aufzüge und Einstiegshilfen ist sichergestellt. Im Störfall können entsprechende Informationen zu Umfang und Dauer aktuell abgerufen werden.

Fortsetzung der regelmäßigen Jahresgespräche zwischen Landratsamt, beauftragten Busunternehmen, MOVE, AK Teilhabe und weiteren barriere-erfahrenen Fahrgästen. Ziel ist es, die Entwicklung der Barrierefreiheit im ÖPNV im Landkreis konstruktiv zu begleiten.

Betrieb und Dienstleistungen:

- Regelmäßige Wartung und Reinigung einschließlich des Winterdienstes ist im Bereich der Haltestellen und der Zugänge während der Betriebszeiten sichergestellt.
- Baustellenbedingte Einschränkungen im Bereich von Haltestellen werden vor Ort klar und verständlich und mit barrierefreien Wegeführungen ausgeglichen. Die Informationen dazu sind auch online verfügbar. Dies ist insbesondere für blinde und sehbeeinträchtigte Fahrgäste von Bedeutung.
- Das Fahr- und Servicepersonal ist im Umgang mit mobilitätsbeeinträchtigten Fahrgästen geschult.

Fragen des Zugangs zu Haltestellen betreffen in der Regel das umgebende Wege- und Straßennetz und unterliegen nicht der Reichweite des Nahverkehrsplanes. Weiterhin wird auf Kap. 3.8. verwiesen.

Die weiteren Anregungen werden von der Verwaltung im laufenden Geschäft soweit möglich und zielführend umgesetzt bzw. berücksichtigt.

Fragestellungen zur Funktionalität technischer Einrichtungen oder zur Verkehrssicherungspflicht sind nicht Gegenstand des Nahverkehrsplanes, der den Rahmen für die Entwicklung des ÖPNV bildet.

<p>12</p>	<p>Beauftragte für die Belange von Menschen mit Behinderung im LK Tü, Stellungnahmen vom 10.06.2021</p> <p>Kapitel 3.1a Regional-Stadtbahn Neckar-Alb Hier vermisse ich Angaben zur Barrierefreiheit. Aufzunehmen sind meiner Ansicht nach Aussagen über Kriterien der Barrierefreiheit in Bezug auf Fahrzeuge, Haltestellen, Information und Kommunikation, Betrieb und Dienstleistungen. Hier möchte ich auf die Stellungnahme von Frau Elvira Martin vom Forum & Fachstelle Inklusion im Sozialforum Tübingen e.V. verweisen. Die dort genannten Einwände sind richtig und wichtig. Wichtig ist vor allem, dass die Regionalstadtbahn alle Kriterien der Barrierefreiheit erfüllt und dass die Beteiligung von Menschen mit Behinderung bei allen Planungs- und Umsetzungsschritten gesichert ist.</p> <p>Kapitel 3.8 Ausstattung von Bushaltestellen Viele Angaben aus dem NVP von 2012 wurden umgesetzt. Besonders lobenswert ist das Förderprogramm des Landkreises für den Umbau zu barrierefreien Bushaltestellen. Wo sind die gesetzlichen Vorgaben für die Haltestellenausstattung, die in der Anhörungsfassung in Anlage 1 auf Seite 7 unten genannt sind? Unter Anlage 1 Seite 9 oben rechts sollte die Transportkette Regionalbus- Schienenverkehr und Bus – Bus nicht nur optimal sondern auch barrierefrei ausgestaltet werden. Im übernächsten Abschnitt sind neben den guten Sichtbeziehungen auch die barrierefreien Wegeführungen zu benennen. Die Bushaltestellen werden in Anlage 3.8-1 kategorisiert und in Anlage 3.8-2 mit der jeweiligen Kategorie ausgewiesen. In der Kategorie A befinden sich mehrere Haltestellen im Stadtgebiet Tübingen und jeweils eine bei den Bahnhöfen Mössingen und Rottenburg. Ich möchte anregen in den beiden letztgenannten Städten auch die jeweils im Stadtzentrum gelegene Haltestelle in die Kategorie A aufzunehmen.</p> <p>Kapitel 3.8a Barrierefreiheit Nach § 3 Abs. 3 PBefG ist bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs zu erreichen. Dies ist in der Praxis nicht umsetzbar. Jedoch ist in der Teilfortschreibung das Jahr der angestrebten vollständigen Barrierefreiheit anzugeben – erstrebenswert ist das Jahr 2027.</p>	<p>Aufgrund der vielen inhaltliche Überschneidungen wird auf die Stellungnahme zu (11) verwiesen.</p> <p>Auf § 32 BOKraft wird verwiesen.</p> <p>Die genannten innerörtlichen Haltestellen in Mössingen und Rottenburg erreichen eindeutig nicht die notwendigen Fahrgastzahlen für eine Aufnahme in die Kategorie A.</p>
-----------	---	---

	<p>Konkrete Zeitvorgaben werden anhand der DELFI-Liste festgesetzt. Ausnahmen werden konkret benannt und begründet.</p> <p>Im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen.</p> <p>Was die Merkmale der Barrierefreiheit von Bushaltestellen laut Anlage A 3.8a-1 anbelangt bin ich bereits im Austausch mit der Abteilung Verkehr und Straßen und auf einem guten Weg.</p>	
--	--	--

Hochschulen	
<p>13</p> <p>Hochschule für Forstwirtschaft Rottenburg, Stellungnahme vom 14.06.2021</p> <p>Von dem im Anhörungsentwurf dargestellten Ausbau einer Regionalstadtbahn können die Hochschulangehörigen nur profitieren, wenn unsere Anbindung an den Bahnhof Rottenburg deutlich aufgewertet wird. Gerade Studierende, die sich kein Auto leisten können, sind auf einen zuverlässigen ÖPNV angewiesen. Insbesondere die Taktung unserer Busanbindung von derzeit 120 Minuten muss verbessert werden, um ein attraktives Angebot zu schaffen. Die im Kapitel 3.4 des Nahverkehrsplans festgelegten Mindeststandard sollten an einer Hochschule möglich sein und umgesetzt werden!</p> <p>Die Haltestelle Nr. 3017 „Rottenburg Schadenweilerhof“ ist im Kapitel 3.8 als Ergänzungshaltestelle (Kategorie C) eingestuft. Dies halten wir angesichts der an der Hochschule tätigen Personenzahl nicht mehr für angemessen und bitten um eine Einstufung als Standardhaltestelle (Kategorie B).</p> <p>Auch die Anknüpfung des ÖPNV an die bestehenden bzw. zukünftigen Fahrradverbindungen halten wir für wichtig. Wir erachten es deshalb als sinnvoll, dass zukünftig in der Regionalstadtbahn die Fahrradmitnahme erleichtert wird. Aktuell ist dies insbesondere in den gelben „BWegt“-Zügen ein eher mühseliges Unterfangen.</p> <p>Wie dargelegt hat sich der Bedarf an einer guten Nahverkehrsanbindung der Hochschule seit dem Nahverkehrsplan 2012 grundlegend geändert. Hochschulleitung und Verfasste Studierendenschaft bitten daher, die politischen Ziele in konkrete Maßnahmen umzusetzen und ein attraktives ÖPNV-Angebot zu schaffen.</p>	<p>Die Busanbindung der Hochschule liegt in der Zuständigkeit des Stadtverkehrs Rottenburg. Im Zuge der Umsetzung der Regionalstadtbahn ist es mit fortschreitenden Planungen vorgesehen, die Zubringerverkehre zu überprüfen und das Busangebot ggf. auf den Betrieb der Regionalstadtbahn abzustimmen.</p> <p>Die Kategorisierung der Haltestelle Schadenweiler Hof wird nochmals mit der Stadt Rottenburg besprochen.</p> <p>Die Anregung zur Fahrradmitnahme wird an den Zweckverband Regionalstadtbahn Neckar-Alb weitergeleitet, der sich aktuell mit der Beschaffung und Ausstattung der Fahrzeuge für die Regionalstadtbahn auseinandersetzt.</p>
<p>14</p> <p>Verfasste Studierendenschaft Universität Tübingen, Stellungnahme vom 15.06.2021</p> <p>Besonders die engere Taktdichte und die Ausweitung des Fahrtzeitraums auf mind. 1:00 Uhr wird den ÖPNV für viele Studierende noch deutlich attraktiver machen. Außerdem begrüßen wir, dass es an den Haltestellen unter anderem mehr Fahrradabstellplätze und öffentliche W-LAN-Hot-Spots geben soll.</p> <p>Dass die Barrierefreiheit weiter verbessert werden soll, ist ebenfalls wichtig. Wir hoffen, dass die möglichen Ausnahmen bei Haltestellen der Kategorie B und C auch tatsächlich Ausnahmen bleiben und langfristig alle Haltestellen möglichst barrierefrei sind.</p>	

	<p>Neben der Taktung, Ausstattung usw. ist ein zentrales Kriterium für die Nutzung des ÖPNV bei Studierenden natürlich der Preis. Hier sind noch weitere Subventionen notwendig, um unter anderem auch Einzelfahrttickets günstiger zu machen.</p>	<p>Die Tarifgestaltung ist nicht Gegenstand des Nahverkehrsplanes, der den Rahmen für die Entwicklung des ÖPNV bildet.</p>
<p>Verkehrsunternehmen und Verbände</p>		
<p>15</p>	<p>Verkehrsverbund naldo, Stellungnahmen vom 17.05.2021</p> <ul style="list-style-type: none"> • In Kapitel 3.1a Regional-Stadtbahn Neckar-Alb [neu] sind die Informationen über das Schienenverkehrsprojekt enthalten. Die Regional-Stadtbahn liegt im Verbundgebiet des <u>naldo</u> und zu Teilen im Bereich der Verkehrs-Gemeinschaft Landkreis Freudenstadt (<u>vgf</u>; Abschnitt Horb a. N. – Rottenburg a. N.) und im Bereich des Verkehrsverbund Stuttgart (<u>VVS</u>; Abschnitt Herrenberg - Gültstein). Es müssen deshalb bei Fahrten mit der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb die in den Verbänden gültigen Tarife zur Anwendung kommen. • Darüber hinaus hat der <u>bwtarif</u> als landesweiter Tarif in Baden-Württemberg bei verbundüberschreitenden Fahrten Relevanz in der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb und wir regen zur Prüfung dergestalt an, dass eine Anerkennung des parallel auf anderen Regionalzügen (insbesondere RE und IRE) geltenden <u>DB-Haustarifs</u> bei BW-überschreitenden Fahrausweisen erfolgen kann bzw. ob/inwieweit diesbezüglich bei den neuen/reaktivierten RSB-Strecken der Anstoßtarif „DB-NE“ bei Umstieg vom/zum DB-Haustarif-Gültigkeitsbereich auf die „nicht-bundeseigene Eisenbahn“ hierfür zur Anwendung kommt (TBNE) bzw. ebenso inwieweit der originäre Schienen-km-bezogene bwtarif ebenfalls auf diesen neuen/reaktivierten RSB-Zusatzstrecken zur Anwendung kommen wird, so dass dann hinsichtlich dieser neuen/reaktivierten RSB-Zusatzstrecken ggf. damit einhergehend naldo-Fahrgeldeinnahme(zuweisungs)-Verluste resultieren und diese vorab jeweils ersichtlich werden können. • In Kapitel 3.8 Ziele für Haltestellen werden die Haltestellenausstattungen empfohlen. Die naldo-Verbundverwaltung kann dies nachvollziehen und unterstützen, muss aber leider selbstkritisch anmerken, dass es noch keine verpflichtende naldo-Beschlüsse zu den Anforderungen der Informationen an den Haltestellen gibt. Es wird daher angeregt, dass entsprechend eines bereits bestehenden naldo-internen Entwurfsstands die Verkehrsunternehmen sicherstellen sollten, dass – über die ge- 	<p>Die Verbesserung der Information an Haltestellen ist Teil des Tagesgeschäftes und wird künftig einen deutlich größeren Raum in der Landkreisverwaltung einnehmen. Nach Kenntnis der Verwaltung sind im Landkreis Tübingen die Kontaktdaten der Verkehrsunternehmen in den Aushangfahrplänen enthalten und Tarifinformationen an allen Haltestellen mit freiem Fahrplankasten ausgehängt.</p>

	<p>setzunglichen Anforderungen hinausgehend – zu bedienende Haltestellen wie folgt ausgerüstet sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Aktueller Aushangfahrplan unter Angabe des Verkehrsunternehmens, Telefon und E-Mail-Adresse sowie ○ aktuelle naldo-Tarifinformationen. <ul style="list-style-type: none"> ● Nach einer dementsprechenden Beschlussfassung hätten entsprechende Vorgabenumsetzungen nach und nach, voraussichtlich entsprechend den jeweils getätigten Vorabbekanntmachungen der Aufgabenträger, zu erfolgen. <p>Aus aktuellem Anlass möchten wir noch auf Automatische Fahrgastzählssysteme (AFZS) hinweisen. Der Aufgabenträger ist entsprechend dem Gesetz (ÖPNVG BW §9, Abs. 6) u. a. verpflichtet, „dem Land Fahrplan und Echtzeitinformationen sowie Nachfragedaten zur Nutzung im Rahmen der Ausbaustrategie des Landes und zur Verbesserung der Fahrgastinformation“ bereitzustellen. Wir verweisen deshalb auf den aktuellen AFZS-Beteiligungsprozess des Landes. Es zeichnet sich ferner ab, dass AFZS-Daten auch äußerst wertvoll für das neue, maßgeblich nachfrageorientierte Einnahmeverfahren im naldo sein würden.</p>	<p>Fragen des AFZS werden aktuell in diversen Arbeitsgruppen auf Landesebene als auch im Rahmen der neuen Einnahmeverteilung auf Verbundebene unter Beteiligung der Landkreisverwaltung behandelt, sind aber nicht Gegenstand der Teilfortschreibung des Nahverkehrsplanes.</p>
16	<p>Firma Omnibus Groß GmbH, Stellungnahme vom 01.06.2021</p> <p>Die Omnibus Groß GmbH ist Genehmigungsinhaber der Linie 18 zwischen Poltringen - Rottenburg - Tübingen sowie zusammen mit der RAB der Gemeinschaftslinie 7632 zwischen Altingen - Pfäffingen - Rottenburg. In dieser Eigenschaft möchten wir gerne einige Ideen zur konkreten Ausgestaltung der in der Anhörungsfassung formulierten Ziele weitergeben.</p> <p>Ein Instrument zur Schaffung von Nachfrage ist die Angebotsverbesserung, die unabhängig durch entsprechende Infrastrukturmaßnahmen begleitet werden muss.</p> <p>Ein Konzept zur Neugestaltung des Angebots ist schon seit einiger Zeit im Fokus unserer Planungen, leider scheiterte eine Umsetzung bisher an der aktuell durch die Coronapandemie bestimmten Situation im öffentlichen Nahverkehr. Dieses Konzept würden wir gerne bei einem Termin in Ihrem Haus in einem persönlichen Gespräch erläutern. In einem Vorgespräch haben wir einen solchen Termin mit Herrn Wagner bereits angeregt</p>	<p>Für die Weiterentwicklung des eigenwirtschaftlichen Angebots auf der Linie 18 steht die Firma Groß in regelmäßigem Kontakt mit der Landkreisverwaltung.</p>

	<p>und auch zeitnah avisiert.</p> <p>Unter Punkt 3.8 sind die Ziele für Haltestellen definiert. Im Absatz 1 'Allgemeine Ziele' wird ausgeführt: "Durch eine umfassende Feinerschließung des Verkehrsgebiets mit dem straßengebundenen Verkehr können die Reisezeiten minimiert werden, was die Attraktivität des ÖPNV deutlich verbessert. Dafür ist ein möglichst dichtes Haltestellen-netz notwendig, v.a. auf den Strecken, die ohnehin befahren werden. Als Qualitätsziel wird ein Erschließungsradius für Bushaltestellen von 200 m Luftlinie definiert, als Mindeststandard von 500 m Luftlinie."</p> <p>Die Linie 18 gewährleistet mit einem dichten Fahrplanangebot eine gute Alternative zum Individualverkehr. Eine Ergänzung des bereits bestehenden Haltestellennetzes würde die Akzeptanz der Linie weiterhin erhöhen und zu einer Steigerung der Fahrgast-nachfrage beitragen. Im Einzelnen sehen wir Bedarf in folgenden Bereichen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Hirschau im Bereich des Ortsausgangs in Richtung Tübingen 2. Wurmlingen im Bereich des geplanten Penny-Markts 3. Rottenburg im Bereich Einmündung Graf-Wolfegg-Straße (DM-Markt) <p>Eine Einrichtung wäre jeweils in beide Richtungen wünschenswert.</p> <p>Die Umsetzung dieser Haltestellen würde die Haltestellenabstände innerhalb der Ort-schaften wesentlich verringern bzw. komplett neue Bereiche erschließen - dies alles ohne Veränderung der Linienwege und Verlängerung der Reisezeit. Wir würden uns freuen, wenn diese Haltestellen in naher Zukunft zum Vorteil der Fahrgäste eingerichtet werden könnten.</p>	<p>Die weiter unten vorgeschlagenen zusätzlichen Haltestellen helfen, das Qualitätsziel eines Erschließungsradius von 200 m zu erreichen und entsprechen daher den Zielen der Teilfortschreibung. Die Umset-zung soll in Abstimmung mit allen Beteiligten geprüft werden.</p>
<p>17</p>	<p>TüBus, Stellungnahme vom 10.06.2021</p> <p>1. Taktverdichtung Linie 18 – Liniengenehmigung Fa. Groß</p> <p>Das Vorhaben, die Linie 18 im Abschnitt Tübingen Hbf – Rottenburg in das Grundnetz Verdichtungsraum aufzunehmen mit dem Ziel einer durchgehenden Verdichtung auf 15-min-Takt über weite Teile des Tagesverkehrs Mo-Fr begrüßen wir ausdrücklich. Inner-städtisch besteht seit längerem ein solche Taktverdichtung bis/ab Hirschau in Spitzenzei-ten nur in Lastrichtung. Seitens der Ortschaft Hirschau wird eine durchgehende Verdich-</p>	<p>Bei den Linien 18 und 19 handelt es sich um eigenwirtschaftliche Linien, die beide in enger Verflechtung mit dem Stadtverkehr gefah-ren werden, vgl. auch (16).</p>

<p>tung gewünscht, aufgrund der hohen Fahrgastnachfrage dieser Linien – insb. durch die Weiterführung in den Regionalbereich – erscheint dies auch grundsätzlich sinnvoll. Bei 30-min-Takt nach/von Rottenburg ist dies aber nur sehr unwirtschaftlich umsetzbar, da bei Ankunft der Verdichterfahrt in Hirschau gerade der Haupttakt aus Rottenburg verkehrt. Eine Verdichtung bis ab Rottenburg wäre daher sowohl verkehrlich als auch aus wirtschaftlichen Überlegungen sinnvoll und sollte zeitnah umgesetzt werden.</p> <p>2. Taktverdichtung Linie 19 – Liniengenehmigung RAB</p> <p>Das Vorhaben, die Linie 19 im Abschnitt Tübingen Hbf – Rottenburg in das Grundnetz Verdichtungsraum aufzunehmen mit dem Ziel einer durchgehenden Verdichtung auf 15-min-Takt über weite Teile des Tagesverkehrs Mo-Fr sehen wir differenziert. Im innerstädtischen Abschnitt bis/ab Bühl bestehen schon heute Verdichtungen in Spitzenzeiten, eine durchgehender 15-min-Takt könnte durchaus sinnvoll sein. Dabei auch den Abschnitt Bühl-Rottenburg voll mit einzubeziehen, erscheint uns aber fraglich. Heute hat die Linie 19 in diesem Abschnitt nur noch wenige Einzelfahrt, mit der Bahn besteht zudem ein konkurrierendes Angebot auf dieser Relation.</p> <p>Aus unserer Sicht wären wünschenswert, wenn möglichst viele Fahrten regelmäßig in Bühl enden und beginnen. In Bühl besteht Potential, die räumliche Erschließung zu verbessern, was mit einer durchgehenden Linie deutlich schlechter zu realisieren wäre.</p> <p>3. Einheitliche Gestaltung der Haltestellenschilder</p> <p>Eine einheitliche Gestaltung der Haltestellen im Landkreis begrüßen wir ausdrücklich. Im TüBus-Netz wurden erst vor kurzem einheitliche, verkehrlich und optisch ansprechend gestaltete Haltestellenschilder installiert. Daher wäre es wünschenswert, wenn der Landkreis sich an diesem Gestaltungskonzept orientiere würde. Auf jeden Fall sollte sichergestellt werden, dass die von uns verwendeten Schilder bestehen bleiben können und der TüBus weiterhin die Gestaltungshoheit, über die die Haltestellenschilder der vom TüBus genutzten Haltestellen behält.</p>	<p>Angesprochenen sind hier verkehrliche Maßnahmen, die über den Detaillierungsgrad des Nahverkehrsplanes hinausgehen und die zwischen den verschiedenen Beteiligten abgestimmt werden müssen und ggf. Thema der Kreisfahrplankonferenz sein können.</p> <p>Grundsätzlich sind die „Vorgaben“ zur Gestaltung der Haltestellen als Empfehlungen zu verstehen. Somit verbleibt die Gestaltungshoheit im Tübinger Stadtverkehr weiterhin bei TüBus.</p>
<p>18 Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart (VVS), Stellungnahme vom 15.06.2021</p> <p>Als Bearbeiter der Nahverkehrspläne für die Landeshauptstadt Stuttgart sowie für die Landkreise im VVS sind wir natürlich sehr daran interessiert, dass die ÖPNV-Interessen insbesondere der angrenzenden Gebietskörperschaften mit den Vorstellungen im VVS so</p>	<p>Die bislang sehr gute und konstruktive Zusammenarbeit mit dem VVS (zB im Raum Dettenhausen) soll auch zukünftig beibehalten werden.</p>

<p>gut wie möglich harmonieren.</p> <p>Daher erlauben wir uns, folgende Punkte anzumerken:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kapitel 3.4 <p>Wir regen an, in den Tabellen 3.4-1 und 3.4-2 (bzw. in Anhang 1 und 2) einen zeitlichen Horizont für die Realisierung der Bedienungsstandards zu definieren (Vergabeverfahren).</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kapitel 3.4.1 <p>Im Zielkonzept (Tabelle 3.4.1) ist der Zeitraum am Samstag, in dem der Takt verdichtet werden soll, von 6:00 bis 18:00 Uhr angegeben. Unserer Erfahrung nach sollte der dichtere Takt am Samstag etwas später gelegt werden (späterer Beginn, dafür am Abend länger), da so eher der Einkaufsverkehr und damit die verkehrsstarken Stunden des Samstags abgedeckt werden.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kapitel 3.8a <p>„Gemäß § 8 Abs. 3 PBefG hat der Nahverkehrsplan die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Konkrete Ausnahmen müssen dort benannt und begründet werden. Ebenso werden im Nahverkehrsplan Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen.“</p> <p>Wir meinen: Wenn die zeitlichen Vorgaben benannt werden, könnte auch das konkrete Datum (1. Januar 2022) dargestellt werden (siehe § 8 Abs.3 PBefG).</p> <p>Soweit unsere nachbarschaftlichen Anregungen. Über eine Berücksichtigung dieser Punkte in der Teilfortschreibung Ihres Nahverkehrsplans freuen wir uns. Die Umsetzung der Anmerkungen zu den Kapiteln 3.4 und 3.4.1 würden der Vereinfachung der Zusammenarbeit in der ÖPNV-Planung zwischen dem Landkreis Tübingen und dem VVS dienen.</p>	<p>Die Realisierung erfolgt grundsätzlich bündel- oder linienbezogen mit den Neuvergaben oder bei sich bietenden besonderen Gelegenheiten. Damit ist der zeitliche Horizont hinreichend festgelegt. Der aktualisierte Vergabekalender wird auch dem VVS zur Verfügung gestellt.</p> <p>Die Verwaltung empfiehlt die Umsetzung dieser Anregung (Späterlegung des einschlägigen Zeitfensters um eine Stunde), sie gestaltet sich im Wesentlichen finanzneutral.</p>
--	---