

Stellungnahme des Verkehrsclub Deutschland, Kreisverband Pforzheim/Enzkreis e.V. zum Entwurf der Fortschreibung des gemeinsamen Nahverkehrsplans des Enzkreises und der Stadt Pforzheim

Zusammenfassend sind wir der Ansicht, dass in diesem Nahverkehrsplan zwar sehr viele gute Maßnahmen vorgeschlagen werden, dennoch das Planwerk zu widersprüchlich in sich ist. Für eine Beurteilung der heutigen ÖV-Nutzung fehlen wesentliche Angaben über den Modal-Split und die Verkehrsmengen (ÖV+IV) auf den relevanten Achsen. Die Pendlerzahlen sind nur teilweise erfasst. Die Ausführungen zur Umsetzung der Barrierefreiheit genügen nicht den gesetzlichen Mindestanforderungen. Das Leitbild findet unsere Zustimmung, doch für die Umsetzung des Leitbildes sind die Maßnahmen nicht ausreichend. Positiv ist der angestrebte Enzkreis-Takt im 15-/20-Minuten-Takt. Unverständlich ist, dass in den Liniensteckbriefen beim angestrebten Zielzustand dieser Enzkreis-Takt nicht erkennbar wird und die dort beschriebenen Angebotsdichten weit hinter dem Enzkreis-Takt zurückbleiben. Ebenso ist die beim 10-Minuten-Takt im Stadtgebiet Pforzheim: Die Einführung des 10-Minuten-Taktes ist positiv, doch die gleichzeitig vorgesehene Ausdünnung auf den Außenästen ist kontraproduktiv.

Wir erkennen an, dass die Umsetzung als freiwillige Aufgabe schwierig ist. Hier ist der Gesetzgeber gefordert, den ÖPNV zur Pflichtaufgabe zu erklären und für eine entsprechende Finanzausstattung der Aufgabenträger zu sorgen. Wir empfehlen, die Vorschläge der ÖPNV-Zukunftskommission des Landes für das ÖPNV-Zielkonzept 2030 zu übernehmen, insbesondere hinsichtlich der Bedienungsstandards.

Aufgrund der derzeitigen Unzulänglichkeiten bei den beiden Aufgabenträgern und der fehlenden verkehrlichen Abgrenzbarkeit des VPE-Verkehrsgebietes ist der VPE in einen größeren Mobilitätsverbund mit Nachbarverbänden zu überführen; die eigenständige Fortentwicklung des VPE zu einem Mobilitätsverbund ist eine vermeidbare Fehlentwicklung.

Zur erfolgreichen Umsetzung der Maßnahmen und Rückspiegelung der Fahrgastmeinung ist die Einrichtung eines Fahrgastbeirates bei den Aufgabenträgern notwendig, für Fahrplanentwürfe ist eine Fahrgastbeteiligung einzuführen.

Im Detail haben wir folgende Anmerkungen:

1. Allgemeine Anmerkung: Insgesamt ist der Entwurf der Fortschreibung des NVPs sprachlich sehr schlampig erstellt, häufig passt der Satzbau nicht oder es sind Wörter falsch geschrieben, z.B. „Lomerhsiem“. Die Formulierungen zu Corona sind in sich widersprüchlich.
2. Rahmenbedingungen: Als erster Plan wird der Generalverkehrsplan des Landes BW genannt, der inzwischen 11 Jahre alt ist. Es fehlt allerdings das Klimaschutzgesetz der Bundesregierung und das Klimaschutzgesetz des Landes Baden-Württemberg als maßgebliche Gesetze für die Rahmenbedingungen. Im Verkehrssektor sind gegenüber 2020 in den nächsten 10 Jahren die CO₂-Emissionen in Baden-Württemberg um rund 50% zu reduzieren. Dies ist realistisch nur erreichbar durch mindestens eine Verdoppelung der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel. Es fehlt der Bezug zur ÖPNV-Strategie 2030 des Landes. Empfehlungen der ÖPNV-Zukunftskommission für die ÖPNV-Strategie 2030¹ wurde am 28.01.2021 veröffentlicht und

¹ [Klimaschutzziele erfordern Verdopplung des ÖPNV bis 2030: Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg \(baden-wuerttemberg.de\)](https://www.klimaschutzziele-erfordern-verdopplung-des-opnv-bis-2030-ministerium-fuer-verkehr-baden-wuerttemberg-baden-wuerttemberg.de)

Stellungnahme des Verkehrsclub Deutschland, Kreisverband Pforzheim/Enzkreis e.V. zum Entwurf der Fortschreibung des gemeinsamen Nahverkehrsplans des Enzkreises und der Stadt Pforzheim

geben wesentliche Ziele für die Gestaltung des ÖPNVs vor. Im Vergleich zu diesen Empfehlungen für eine ÖPNV-Strategie bleibt der Entwurf des NVPs weit hinter den Erfordernissen zurück.

3. Zum ÖPNVG, Seite 12:

Gesetzlich gefordert wird eine „Abschätzung des im Planungszeitraum zu erwartendem Verkehrsaufkommen im motorisierten Individualverkehr und im öffentlichen Personennahverkehr“.

Tatsächlich ist im gesamten NVP nicht ersichtlich, wie sich die Nachfrage im ÖPNV in den letzten Jahren entwickelt hat und wie sich die Nachfrage auf Basis der vorgeschlagenen Maßnahmen entwickeln wird. Dies hatten wir schon bei den früheren Aktualisierungen kritisiert. Was hier unter 3.2 aufgeführt ist, entspricht nicht den Mindestanforderungen des Gesetzes. Als Mindestanforderungen sollte die Entwicklung der Fahrgastzahlen der letzten 10 Jahre in der Stadt Pforzheim und im Enzkreis sowie die Entwicklung der Verkehrsstärken auf den Straßen dargestellt werden.

Ohne eine Darstellung des derzeitigen ÖV-Anteils auf den relevanten Achsen und dem Aufkommen im Straßenverkehr kann man schwerlich eine vernünftige Verkehrsplanung machen. Eine Angabe nur der PKW-Zulassungszahlen pro 1.000 Einwohner ist nicht ausreichend.

Leider ist nicht erkennbar, nach welchen Kriterien die Verkehrsplanung erfolgt, wenn keine ausreichenden Planungsdaten über die Verkehrsströme im IV vorliegen bzw. diese nicht ausgewertet werden. Der VCD hatte in der Vergangenheit schon vorgeschlagen, Mobilfunkdaten für die Verkehrsplanung zu verwenden².

Nahverkehrspläne anderer Aufgabenträger sind hier viel besser gestaltet und zeigen den Anteil des ÖVs und des MIV auf einzelnen Verkehrsachsen oder zwischen verschiedenen Bereichen sowie im ein- und ausbrechenden Verkehr mit Räumen außerhalb des Geltungsbereichs des NVPs auf. Damit können sich leicht Achsen mit einem starken ÖV-Anteil und entsprechende Achsen mit Defiziten identifizieren, so dass die Planung gezielt die Defizite aufarbeiten kann. Dies fehlt in diesem Nahverkehrsplan vollständig.

² [Wie Mobilfunkdaten bei der ÖPNV-Planung helfen | Smart City \(it-zoom.de\)](https://www.it-zoom.de)

Stellungnahme des Verkehrsclub Deutschland, Kreisverband Pforzheim/Enzkreis e.V. zum Entwurf der Fortschreibung des gemeinsamen Nahverkehrsplans des Enzkreises und der Stadt Pforzheim

Hier zum Vergleich die Information, die im NVP des Landkreises Ludwigsburg gegeben wird:

Tabelle 3-1: Ergebnisse der Verkehrsanalyse 2010

Betrachtungsraum	Verkehrsströme	Aufkommen motorisierter Verkehr [Fahrten/Tag]	...davon mit öffentlichen Verkehrsmitteln [Fahrten/Tag]	ÖV-Anteil
VVS-Gebiet	Gesamtverkehr	5.732.500	1.080.700	18,9 %
	...davon Binnenverkehr	5.091.300	998.900	19,6 %
	...davon Quell-/Zielverkehr	641.100	81.800	12,7 %
Landkreis Ludwigsburg	Gesamtverkehr	1.336.500	216.700	16,2 %
	...davon Binnenverkehr	799.700	118.800	14,9 %
	...davon Quell-/Zielverkehr	536.800	97.900	18,2 %
Wichtigste Ziele bzw. Herkunft des Quell- und Zielverkehrs:				
Landeshauptstadt Stuttgart	Quell-/Zielverkehr	254.900	71.380	28,0 %
Rems-Murr-Kreis	Quell-/Zielverkehr	64.200	4.300	6,7 %
Landkreis Böblingen	Quell-/Zielverkehr	58.900	6.100	10,4 %
Landkreis Heilbronn	Quell-/Zielverkehr	52.900	3.600	6,8 %
Mittelbereich Bietigheim-Bissingen / Besigheim	Gesamtverkehr	403.100	51.200	12,7 %
	...davon Binnenverkehr	175.300	16.600	9,5 %
	...davon Quell-/Zielverkehr	227.700	34.600	15,2 %
Wichtigste Ziele bzw. Herkunft des Quell- und Zielverkehrs:				
Mittelbereich Ludwigsburg/ Kornwestheim	Quell-/Zielverkehr	110.800	12.000	10,8 %
Landeshauptstadt Stuttgart	Quell-/Zielverkehr	34.200	14.500	42,4 %

- Zu Seite 20: Der Nahverkehrsplan des Landkreises Ludwigsburg wird derzeit überarbeitet, die Überschrift „2015“ ist insofern falsch, da sich der Text schon auf die 3. Fortschreibung des NVPs, Stand 9.10.2020, bezieht. Stellungnahmen konnten bis Dezember 2020 abgegeben werden. Die Formulierung im NVP weist darauf hin, dass es keinerlei Austausch zwischen den benachbarten Aufgabenträgern Enzkreis und Kreis Ludwigsburg hinsichtlich der Gestaltung kreisgrenzüberschreitender Buslinien gibt. Dies ist bedauerlich. Vor der Übertragung der Aufgabenträgerschaft auf die Landkreise gab es folgende kreisgrenzüberschreitende Buslinien Richtung Landkreis Ludwigsburg, die inzwischen alle eingestellt sind: Mühlacker – Schützingen – Gündelbach, Vaihingen/Enz – Großlattbach-Wiernsheim/Pinache, Stuttgart – Nußdorf – Wiernsheim.
- Auf Seite 22 steht: „Zusätzlich wenden die beiden Aufgabenträger jährlich erhebliche Beträge auf, um den ÖPNV im Verbundgebiet zu finanzieren.“ Diese Aussage sollte konkretisiert werden, zumal der Stadtverkehr in Pforzheim eigenwirtschaftlich erbracht wird und dadurch die Stadt Pforzheim in den vergangenen Jahren erhebliche Einsparungen (mehrere Millionen Euro pro Jahr) beim ÖPNV realisiert hat. Wir schlagen vor, eine 10-Jahres-Übersicht (2010-

Stellungnahme des Verkehrsclub Deutschland, Kreisverband Pforzheim/Enzkreis e.V. zum Entwurf der Fortschreibung des gemeinsamen Nahverkehrsplans des Enzkreises und der Stadt Pforzheim

2019) über die Aufwendungen der beiden Aufgabenträger (jeweils getrennt) unter Berücksichtigung der indirekten Aufwendungen im Rahmen der Verlustübernahme beim Eigenbetrieb der Stadt zu ergänzen. Sinnvoll wäre außerdem eine Darstellung in €/Einwohner/Jahr und entsprechende Vergleiche zu anderen Aufgabenträgern (z.B. Landkreis Karlsruhe, Landkreis Ludwigsburg, Stadt Baden-Baden, Stadt Heilbronn), um die Beträge besser einordnen zu können.

6. Zu 3.1 Raumstrukturanalyse: Hier sollten bei den Einwohnerdichten zum Vergleich der Landesdurchschnitt angegeben werden (311 Ew/qkm). Deutlich wird, dass sowohl der Enzkreis als auch die Stadt Pforzheim eine signifikant über dem Landesdurchschnitt liegende Einwohnerdichte vorweisen. Das Gesamtgebiet (Pforzheim und Enzkreis) weist eine Einwohnerdichte von 481 Ew/qkm auf und liegt damit um 55% über dem Landesdurchschnitt.
7. Bei den Berufstätigen werden nur die sozialversicherungspflichtig Beschäftigten aufgeführt. Die Pendlerstatistik des Statistischen Landesamtes Baden-Württemberg³ ist als CD erhältlich. Die Daten der CD-ROM basieren auf Statistiken der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten, der Beamten, der Selbständigen sowie der ausschließlich geringfügig entlohnten Beschäftigten. Dadurch wird eine annähernd vollständige Abbildung der Berufspendlerverflechtungen erreicht.

Für Pforzheim weist der Entwurf des NVPs 58.463 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsort auf – die o.g. Pendlerstatistik weist hingegen 74.097 Erwerbstätige am Arbeitsort auf – das ist eine Differenz von 15.634 Beschäftigten und damit beträgt die Differenz mehr als die Einwohnerzahlen von Niefern-Öschelbronn und Ölbronn-Dürrn zusammen. Für den Enzkreis ergeben sich entsprechend 78.593 statt 62.692 Erwerbstätige am Arbeitsort. Im Enzkreis beträgt die Summe der Erwerbstätigen am Wohnort 105.577 anstelle von 83.802. Für Pforzheim sind es 60.476 Erwerbstätige am Wohnort (statt 50.770). Nach diesen aktualisierten Zahlen gibt es im Enzkreis 77.830 Auspendler, davon 22.270 nach Gemeinden des Enzkreises, 23.902 nach Pforzheim und 31.659 nach Gemeinden außerhalb des Geltungsbereiches des NVPs. Dies betrifft somit 41% aller Auspendler. Von den Auspendlern aus Pforzheim hat nur die Hälfte ihren Arbeitsplatz im Enzkreis, die andere Hälfte pendelt nach außerhalb des Untersuchungsraumes. Dies belegt, dass der Enzkreis und Pforzheim **kein abgeschlossenes Verkehrsgebiet** bilden, sondern sehr starke Verflechtungen zu den Nachbarregionen haben, die im Entwurf des NVPs nicht ausreichend berücksichtigt werden.

8. Zu 3.1.3 „Schulstruktur“
Es fehlen sämtliche Gymnasien im Enzkreis, z.B. in Maulbronn: Salzach-Gymnasium, ev. Seminar (Internat, Wochenend-Schülerverkehr Fr/So), aber auch die Gemeinschaftsschule; Mühlacker: Theodor-Heuss-Gymnasium, Johann-Christoph-Blumhardt-Schule (sehr großer Schülereinzugsbereich, auch über die Landkreisgrenzen hinaus!), Remchingen: Gymnasium
9. Zu 3.1.4.1 „Einzelhandel und Versorgung“

³ [Berufspendler in Baden-Württemberg - Veröffentlichungen - Statistisches Landesamt Baden-Württemberg \(statistik-bw.de\)](http://statistik-bw.de)

Stellungnahme des Verkehrsclub Deutschland, Kreisverband Pforzheim/Enzkreis e.V. zum Entwurf der Fortschreibung des gemeinsamen Nahverkehrsplans des Enzkreises und der Stadt Pforzheim

Es fehlt das Kinderzentrum Maulbronn (42 Betten) bei der Liste der Kliniken. Es fehlen Senioreneinrichtungen der Bethesda in Maulbronn (Haus Tabor) und Knittlingen (Haus Hebron).

10. Zu 3.1.4.2 „Freizeit und Tourismus“

Es fehlt unter Maulbronn der „Tiefer See“ als beliebtes Ziel für Ortsansässige und Touristen, leider besteht hier keine wirklich gute Busverbindung; ebenso könnte man die Eppinger Linien als Wanderstrecke, die per ÖPNV erreicht werden kann.

11. Zu 3.2.1 „Umsetzungsschwerpunkte NVP 2011“

Es verwundert, dass 10 Jahre nach Verabschiedung des NVPs 2011 noch immer viele Maßnahmen noch nicht umgesetzt sind. Immerhin stand durch die verzögerte Fortschreibung des NVPs doppelt so viel Zeit zur Umsetzung zur Verfügung.

Echtzeitdaten sind (obwohl in den Ausschreibungen/ Qualitätsstandards gefordert) nur selten verfügbar, abgesehen von den Fahrten der RVS GmbH. Wieso z.B. beim KVV für die Firma Engel Echtzeitdaten zur Verfügung stehen, im VPE-Bereich hingegen nicht, ist unverständlich.

12. Zu 3.3.1.1 Einwohnerentwicklung

Neben der nominalen Einwohnerentwicklung in den nächsten Jahren spielt auch die Entwicklung der Altersstruktur eine wichtige Rolle, insbesondere das Erreichen der Altersgrenze sowie Änderung der Schülerzahlen. Diese Darstellung wird hier vermisst.

13. Zu 4.1. Leitbild zur Weiterentwicklung des ÖPNV

Der VCD stimmt dem Leitbild zu!

Allerdings stellt sich die Frage, wie dieses Leitbild mit diesem NVP umgesetzt werden soll, wenn (s.u.) in Pforzheim kein signifikanter Ausbau des ÖPNV erfolgen soll. Unklar ist ebenso, wie die „sich verändernden Anforderungen und Ansprüche der (potentiellen) Fahrgäste“ identifiziert werden sollen. Mitwirkungsmöglichkeiten des Fahrgastes oder einer Fahrgastvertretung wird im NVP an keiner Stelle erwähnt. Wir empfehlen dringend die **Einrichtung eines Fahrgastbeirates** (bestehend aus Fahrgästen und Verbandsvertretern) sowie die **Einführung einer Fahrgastbeteiligung bei der Aufstellung von Fahrplänen** (Frühzeitige Veröffentlichung der Fahrplänenentwürfe mit Möglichkeit zur Kommentierung durch die Öffentlichkeit) **in den NVP aufzunehmen.**

14. Zu 4.2.1. Marktgerechte Weiterentwicklung des Busverkehrssystems..

Auf der Sitzung des Mobilitätsbeirates der Stadt Pforzheim wurde noch ein 10-Minuten-Takt als Ziel des NVPs beschrieben, nun ist weiterhin nur ein 15-Minuten-Takt (mit Verdichtung) vorgesehen. Schon vor über 20 Jahren gab es in Pforzheim auf den Hauptachsen einen 10-Minuten-Takt. Inzwischen sind die Einwohnerzahlen deutlich gestiegen. Ein 15-Minuten-Takt bleibt weit hinter den Anforderungen für ein attraktives Bussystem zurück, das den Anspruch hat, die Fahrgastzahlen auf 25% ÖV-Anteil anzuheben. Zum Vergleich wird in Ludwigsburg bei 20% geringeren Einwohnerzahlen ein 10-Minuten-Takt eigenwirtschaftlich erbracht. Dies bedeutet nicht automatisch, dass dies in Pforzheim auch möglich wäre. Aber es zeigt auf, dass ein 10-Minuten-Takt mit überschaubaren Kosten möglich sein dürfte.

VCD-Änderungsvorschlag Seite 63: Der Absatz „Der 15-Minuten-Takt wird in der Kernstadt Pforzheim...“ wird wie folgt formuliert: „Die Hauptlinien in Pforzheim werden in der Haupt-

Stellungnahme des Verkehrsclub Deutschland, Kreisverband Pforzheim/Enzkreis e.V. zum Entwurf der Fortschreibung des gemeinsamen Nahverkehrsplans des Enzkreises und der Stadt Pforzheim

und Normalverkehrszeit im 10-Minuten-Takt betrieben, die anderen Linien verkehren im 15-Minuten-Takt.“

Auf den Detailübersichten zu den einzelnen Linien wird dann ersichtlich, dass auf den Hauptlinien ein 10-Minuten-Takt eingeführt werden soll, allerdings nur auf den „nachfragestarken Abschnitten“. Es wird nicht erklärt, welche Abschnitte dies sind. Die Anführung eines 10-Minuten-Taktes nur auf den „nachfragestarken Abschnitten“ würde ja im Umkehrschluss bedeuten, dass auf den anderen Abschnitten umlaufbedingt nur noch ein 20-Minuten-Takt (oder gar 30-Minuten-Takt) gefahren wird, was eine klare Verschlechterung gegenüber heute (15-Min-Takt) wäre.

15. Zu 4.2.2 ÖPNV-Nachfrage

Hier wird als Ziel für Pforzheim ausgegeben, dass 25% aller Wege mit Bus und Bahn durchgeführt werden. Der VCD begrüßt dieses Ziel. Allerdings sollte dann auch der Ausgangswert angegeben werden. Wir geben zu bedenken, dass dieses Ziel schon 2009 im Verkehrsentwicklungsplan indirekt formuliert war, seither aber keinerlei Bemühungen erkennbar waren, dieses Ziel zu erreichen. Damals lag der ÖV-Anteil bei 17%, seither sind die Fahrgastzahlen gegen den Landestrend gefallen und dürfte damit der ÖV-Anteil unter 15% liegen (Die Studie MID 2017 zeigt nur 10% unter Berücksichtigung des Wochenendverkehrs auf, während die 17% an Schultagen ermittelt waren). Eine erwartete Steigerung des ÖV-Anteils um 2/3 (von 15 auf 25%) ohne eine signifikante Verbesserung des ÖV-Angebotes ist unplausibel. Dies würde gleichzeitig massive Pull-Faktoren für den Straßenverkehr erfordern.

Wieso für die Festlegung eines Zieles für den Enzkreis die Auswertung einer Haushaltsbefragung abzuwarten ist, erschließt sich nicht. Damit wird eher nochmals belegt, dass man seit Jahren keinerlei belastbare Zahlen über die ÖV-Nutzung der Bevölkerung hat und die Verkehrsplanung deshalb seit Jahren im Blindflug erfolgt.

VCD-Vorschlag: Im Enzkreis sollen bis 2025 15% aller Wege mit Bus und Bahn zurückgelegt werden. Für 2030 wird als Zielwert 20% festgelegt.

16. Zu 4.2.3 Barrierefreiheit

Die Herstellung der Barrierefreiheit ist kein „langfristiges Ziel“, sondern lt. Gesetz bis 2022 umzusetzen, vgl. hierzu §8 (3) PBefG: Der Nahverkehrsplan hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Die in Satz 3 genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. Im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen.

Insofern sollte im NVP klar werden, was bis Ende des Jahres umgesetzt sein wird. Nach dem Gesetz benötigt es einer konkreten Benennung und Begründung, wenn bis zum 1.1.2022 die Barrierefreiheit noch nicht umgesetzt ist und bis wann die Umsetzung dann erfolgen wird. Dies geht aus diesem Nahverkehrsplan nicht hervor. Unter 4.4 wird dann zwar die gesetzliche Regelung aufgeführt, aber nicht hinreichend konkretisiert, insbesondere fehlt ein Zeitplan. In Pforzheim sind erst 10% aller Bushaltestellen barrierefrei, für weitere rund 11% gibt es eine Planung. Im Enzkreis hingegen gibt es nicht einmal eine Bestandsaufnahme. Es wird deutlich, dass im Enzkreis massive Defizite bestehen und das Thema „verschlafen“ wurde. Damit genügt dieser Entwurf auch bei der Umsetzung der Barrierefreiheit nicht den gesetzlichen

Stellungnahme des Verkehrsclub Deutschland, Kreisverband Pforzheim/Enzkreis e.V. zum Entwurf der Fortschreibung des gemeinsamen Nahverkehrsplans des Enzkreises und der Stadt Pforzheim

Mindestanforderungen. Dies ist auch hier nicht dem bearbeitenden Büro, sondern den Aufgabenträgern vorzuwerfen.

Zum Vergleich wird nochmals ein Beispiel aus dem NVP Ludwigsburg gezeigt:

Tabelle 4-1: Ausbauzustand der Bushaltestellen im Landkreis Ludwigsburg – differenziert nach den Anforderungen an eine barrierefreie Bushaltestelle

	Kriterium	Anzahl umgebaute Haltepositionen (Gesamtzahl)	Anteil an der Gesamtzahl der Haltepositionen
Status Quo	Hochbord (mind. 18 cm)	363 (1.409)	25,8 %
	Bodenindikatoren	343 (1.409)	24,3 %
	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5 m)	685 (1.409)	48,6 %
	Stufenloser Zugang	933 (1.409)	66,2 %

In den kommenden Jahren soll der barrierefreie Ausbau der Haltestellen unter Einhaltung der dafür geltenden Anforderungen weiter vorangetrieben und eine möglichst weitreichende Barrierefreiheit schrittweise hergestellt werden. Anlage 4.1a gibt einen Gesamtüberblick über den aktuellen Stand des barrierefreien Ausbaus aller Bushaltestellen im Landkreis Ludwigsburg. Dabei wird für jede Halteposition dargestellt, inwieweit sie den Anforderungen bereits entspricht oder bis zum 01.01.2022 entsprechen wird. Erfolgt bis zu der gesetzlich definierten Frist kein barrierefreier Umbau der Bushaltestelle, muss dies, nach § 8 Abs. 3 PBefG, jeweils konkret benannt und begründet werden. Aus diesem Grund beinhaltet Anlage 4.1a des Weiteren die Begründung für einen Umbau nach dem 01.01.2022 oder einen aktuell nicht zu realisierenden barrierefreien Umbau, sofern einer dieser beiden Fälle zutrifft²³. Bei einigen Haltepositionen wurde vom zuständigen Baulastträger²⁴ keine Ausnahmebegründung erbeten, sodass von einem fristgerechten oder schon vollzogenen Umbau auszugehen ist²⁵.

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord mind. 18 cm	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang						
Komtal-Münchingen	Münchingen	Münchingen Kornwestheimer Str.	4	Ri. Müllerheim				x		x			A-2	Der Umbau erfolgt im Rahmen der Sanierung der Kornwestheimer Str. vsl. im Jahr 2024.
Komtal-Münchingen	Münchingen	Münchingen Lingwiesen	3	Ri. Ziegeleistraße	x			x	x					
Komtal-Münchingen	Münchingen	Münchingen Lingwiesen	4	Ri. Müllerheim	x			x	x					
Komtal-Münchingen	Münchingen	Münchingen Müllerheim	3	Ri. Kriegbaum	x	x	x	x						

Stellungnahme des Verkehrsclub Deutschland, Kreisverband Pforzheim/Enzkreis e.V. zum Entwurf der Fortschreibung des gemeinsamen Nahverkehrsplans des Enzkreises und der Stadt Pforzheim

17. Zu 4.2.4 ÖPNV und Umwelt

Hier fehlt der Verweis auf die Umsetzung der Clean Vehicles Directive (CVD) der EU im Rahmen des SaubStraFahrzeugBeschG (derzeit im Entwurf verfügbar). Es sind deutlich schärfere Anforderungen zu erwarten als hier beschrieben. In der Clean Vehicles Directive sind Mindestquoten für zwei mehrjährige Perioden festgeschrieben worden. Für Deutschland, Österreich und die meisten westeuropäischen Länder gelten folgende Vorgaben: Erste Periode (2. August 2021 bis 31. Dezember 2025): 45 Prozent der neu zu beschaffenden Fahrzeuge sollen „saubere“ Busse sein, mindestens die Hälfte davon soll einen emissionsfreien Antrieb haben. Zweite Periode (1. Januar 2026 bis 31. Dezember 2030): die Quote für saubere Fahrzeuge steigt auf 65 Prozent, erneut soll mindestens die Hälfte davon emissionsfrei angetrieben werden. Nur auf Seite 132 wird die CVD erwähnt, diese müsste schon hier beschrieben werden.

18. Zu 4.2.5. ÖPNV und Wirtschaftlichkeit

Die Aussagen in diesem Abschnitt stehen im Widerspruch zur weiter oben beschriebenen Attraktivitätssteigerung des ÖPNVs. In den vergangenen Jahren wurde der Wirtschaftlichkeit ein höherer Stellenwert als die Attraktivität des Angebots seitens der Politik eingeräumt. In der Folge wurde das Angebot in der Stadt Pforzheim ausgedünnt und sind die Fahrgastzahlen gefallen.

Entscheidend für die Wirtschaftlichkeit des ÖPNVs ist das Preisniveau für den MIV. Dieser wird u.a. von den Parkgebühren beeinflusst. Hier hat die Stadt Pforzheim in den letzten Jahren mit der Einführung des kostenlosen Parkens („Brötchentaste“) die Wirtschaftlichkeit des ÖPNVs stark beeinträchtigt. Durch eine zukünftig andere Preisgestaltung bei den Parkgebühren kann die Wirtschaftlichkeit des ÖPNVs deutlich verbessert werden, ohne dass die ÖPNV-Tarife angehoben werden müssen.

VCD-Änderungsvorschlag: Ergänze folgenden Absatz: Die Höhe der Parkgebühren und die Verfügbarkeit von Parkplätzen haben einen entscheidenden Einfluss auf die Wirtschaftlichkeit des ÖPNVs. Die Mindestgebühr fürs Parken in der Innenstadt sollte die Höhe der Kosten für einen ÖPNV-Einzelfahrschein betragen. Ab einer Stunde Parkdauer sollte der Preis einer ÖPNV-Tageskarte verlangt werden.

19. Zu 4.2.8 Fahrgastinformation, Marketing und Kundendialog

VCD-Vorschlag für Textergänzung: Für die Etablierung eines tatsächlichen Kundendialogs ist bei den Aufgabenträgern ein Fahrgastbeirat einzurichten. Darüber hinaus können auch der Verbund oder einzelne Verkehrsunternehmen einen Fahrgastbeirat einrichten. Die Fahrplanentwürfe für den Stadt- und Regionalverkehr sind frühzeitig zu veröffentlichen, so dass eine öffentliche Fahrgastbeteiligung zu den Entwürfen stattfinden kann, wie dies auch im SPNV umgesetzt ist.

20. Zu 4.2.9.

Angesichts der oben beschriebenen starken Pendlerverflechtungen mit den Räumen außerhalb des Enzkreises und der Stadt Pforzheim und der in der Vergangenheit nicht wahrgenommen Aufgabenträgerschaft des Enzkreises und der Stadt Pforzheim (die Fahrgastzahlen liegen entgegen dem Landestrend signifikant unter den Werten von vor 10 Jahren) ist eine Fortentwicklung des VPE zu einem „Mobilitätsverbund“ besonders zu begründen. Naheliegender sowie sinnvoller und effizienter wäre – auch aufgrund der

Stellungnahme des Verkehrsclub Deutschland, Kreisverband Pforzheim/Enzkreis e.V. zum Entwurf der Fortschreibung des gemeinsamen Nahverkehrsplans des Enzkreises und der Stadt Pforzheim

fehlenden personellen Ressourcen bei den beiden Aufgabenträgern – eine Angliederung an größere Verbundstrukturen der Nachbarverbände. Wie schon oben festgestellt, gibt es derzeit keine enge Zusammenarbeit mit den benachbarten Aufgabenträgern.

Im letzten Absatz sollten die Belange des ÖPNVs, insbes. die Wirtschaftlichkeit des ÖPNV, auch bei der Festlegung der Parkgebühren Berücksichtigung finden.

Da die Schüler eine wichtige Rolle als ÖPNV-Nutzer spielen, sollte der Austausch zwischen den Schulen und den Aufgabenträgern/VPE/Verkehrsunternehmen verbessert werden durch einen regelmäßigen und frühzeitigen Austausch von geplanten Änderungen (regelmäßiger Runder Tisch Schülerströme, Schulzeiten, Fahrpläne). Explizit sollten auch die Schülerinteressen durch Vertretung im einzurichtenden Fahrgastbeirat besser eingebracht werden.

21. Zu 4.3.4 Bedienung

Die vorgegebenen Bedienungsstandards sind nicht ausreichend für die Erreichung des im Leitbild genannten ÖPNV-Anteils. Dazu ist eine Verdichtung des Angebotes notwendig: Für Pforzheim ist das Bedienungsangebot in der Gebietskategorie I während der HVZ und NVZ auf T10 festzulegen, in der SVZ auf T15.

Für die Gebietskategorie II ist das Angebot in der HVZ und NVZ auf T15 festzulegen, in der SVZ auf T30.

Im Enzkreis ist für die Gebietskategorie II in der NVZ T30 festzulegen, für Kategorie III in der HVZ T30.

22. Zu 4.3.5 Verbindung (Reisezeit und Umsteigehäufigkeit)

Wenn gefordert wird, dass das Reisezeitverhältnis max. 1,5 betragen soll, ist auch eine Bestandsanalyse für mindestens die Hauptachsen durchzuführen, damit die heutige Konkurrenzposition des ÖVs im Vergleich zum MIV deutlich wird. Daraus könnten sich Handlungsbedarfe hinsichtlich Busbeschleunigungen/Busspuren/Linienführungen ergeben. Dies wurde erst später unter 5.1.3 umgesetzt.

Grundsätzlich sehen wir bei der Vorgabe eines Faktors von 1,5 den ÖPNV nicht als konkurrenzfähig an – diese Forderung steht im Widerspruch zum Leitbild eines attraktiven ÖPNVs, der eine zum MIV gleichwertige Alternative beschreibt. Zum Vergleich geht das Leitbild der ÖPNV-Strategie 2030 des Landes davon aus, dass man 2030 mit dem ÖPNV „schnell, pünktlich und zuverlässig ans Ziel [kommt], da er gegenüber dem PKW-Verkehr konsequent bevorrechtigt ist“.

23. Zu 4.5.2 „Qualitätsstandards Fahrzeuge“

Da bereits nach dem alten Verkehrsplan, bzw. nach den alten Qualitätsstandards (Stand 2018) Ansagen in allen Bussen gefordert sind, und einige Unternehmen (Bsp Binder, Engel, Stuber, Wolf-Reisen) dem bisher immer noch nicht nachgekommen sind, müssen hier dementsprechend Pönalen für eine Nichteinhaltung aufgestellt werden. Nur mit moderner und kundenfreundlicher Ausstattung lassen sich neue Fahrgäste anwerben.

24. Zu 4.5.3 Zustimmung zu den Anforderungen an das Fahrpersonal/soziale Standards

Allerdings sehen wir diese Standards derzeit nicht als erfüllt an. Hier ist aufzuzeigen, wie sichergestellt wird, dass diese für den Fahrgast entscheidenden Standards auch dauerhaft eingehalten werden.

Stellungnahme des Verkehrsclub Deutschland, Kreisverband Pforzheim/Enzkreis e.V. zum Entwurf der Fortschreibung des gemeinsamen Nahverkehrsplans des Enzkreises und der Stadt Pforzheim

25. Zu 4.5.4 Zustimmung. Zur Sicherstellung des Sicherheitsgefühls der Fahrgäste spielen besonders auch Fahrscheinkontrolleure eine große Rolle (entgegen den aktuellen Qualitätsstandards gibt es einige Unternehmen ohne solche).
26. Zu 4.5.6 Social Media Kanäle sollten allgemein eine größere Bedeutung bekommen, da sehr viele Menschen, besondere Jüngere Instagram, Twitter, Facebook und co. täglich nutzen. Größere Nachbarverbünde (und auch VU) wie KVV und VVS nutzen bereits seit einigen Jahren solche Kanäle und informieren Nutzer des ÖPNVs darüber. Über Social Media lassen sich weithin viele Menschen ansprechen.
Auch regelmäßige (Werbe-) Veranstaltungen wie in den oben genannten Verbänden finden nicht statt.
Die Wiedereinführung von Gesamtfahrplänen wird außerdem auch als sehr wichtig angesehen.
27. Zu 4.5.9 „Qualitätsmanagement“
Wie im letzten Satz dieses Punktes im NVP angeführt erfordert „Die konsequente Durchführung eines wirksamen Qualitätsmanagements [...] den Einsatz personeller und finanzieller Ressourcen auf Seiten der Aufgabenträger.“ Allerdings wird auch dargestellt, dass Verkehrsunternehmen selbst „Qualitätsberichte“ erstellen sollen, dies ist widersprüchlich. Für eine „konsequente“ Durchführung muss der Aufgabenträger (VPE) zwingend selbst Personal auf Linien schicken und RBL-Daten auswerten.
28. Zu 5.1.3 „Verbindungsqualität“
Es bestehen durchaus weitere Defizite in der Anbindung an das Oberzentrum Pforzheim. Zunächst sollten hier grundlegende Regeln für die Feststellung solcher Defizite beschrieben werden. So ist zum Beispiel am Wochenende Pforzheim aus dem Billensbachergebiet in Maulbronn oft nur schwer zu erreichen, in Reisezeiten von i.d.R. 47 Minuten bis 75 Minuten. Hier ist mit dem Auto eine Fahrzeit von lediglich ca. 20 Minuten erforderlich, was ein Verhältnis von (je nach Fahrt) über 3 mal schneller ist als mit dem ÖPNV.
Das Defizit in Ötisheim wäre mit einer Zugverbindung von der württ. Westbahn direkt auf die Residenzbahn zu lösen.
Bei der Verbindungsqualität wurde z.B. für das Mittelzentrum nur die Gemeinden, die dem Mittelzentrum unmittelbar zugeordnet sind, betrachtet. Es gibt aber darüber hinaus noch weitere Verkehrsverflechtungen. So führt durch den Landkreis von Sternenfels über Mühlacker nach Heimsheim die Landstraße 1134. Dies durchgängige Straße zeigt auf, dass es auf dieser Achse ein Verkehrsbedürfnis gibt. Im ÖV werden jedoch zwischen Mühlacker und Heimsheim keine attraktiven Reisezeiten geboten. Zumeist weist die Fahrplanauskunft Verbindungen über Pforzheim aus, die zudem noch rund doppelt so teuer ist als die (zeitlich längere) Fahrt auf der direkten Strecke Mühlacker – Heimsheim. Per PKW beträgt die Fahrzeit 23 Minuten, per ÖV über Pforzheim 56 Minuten, per Bus über Wiernsheim mindestens 68 Minuten. Das ergibt für die Fahrt über die direkte Strecke den Faktor 3!
29. Zu 5.1.5 Bewertung der Netz- und Fahrplangestaltung
Hier sollte auch der ÖPNV-Report BW⁴ des Verkehrsministeriums herangezogen werden. Es wird deutlich, dass an Sonntagen nur 39% des normalen Fahrplanangebotes gefahren

⁴ [ÖPNV-Report Baden-Württemberg: Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg \(baden-wuerttemberg.de\)](https://www.baden-wuerttemberg.de)

Stellungnahme des Verkehrsclub Deutschland, Kreisverband Pforzheim/Enzkreis e.V. zum Entwurf der Fortschreibung des gemeinsamen Nahverkehrsplans des Enzkreises und der Stadt Pforzheim

werden. Andererseits macht der Freizeitverkehr einen großen Anteil der Wegezwecke aus. Ein besseres ÖV-Angebot am Sonntag (und Samstag) ist notwendig, um als gleichwertige Alternative zum Individualverkehr überhaupt in Betracht gezogen zu werden. Deutlich wird im ÖPNV-Report, dass der VPE im Landesvergleich nach dem VVS (und KVV) relativ gut abschneidet, dies ist aufgrund der über dem Landesdurchschnitt liegenden Einwohnerdichte allerdings nicht verwunderlich. Gegenüber den ausländischen Vergleichsräumen wie dem ZVV, Ostwind oder VVV gibt es aber zumeist noch einen deutlichen Nachholbedarf. Gerade diese Regionen können aber für die Umsetzung des Leitbildes als Beispiele herangezogen werden.

30. Zu 5.1.6 Bewertung der Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit

Neben den Problemen in Pforzheim gibt es auf den Verbindungen von Leonberg (652/653) regelmäßig Verspätungen, häufig von bis zu 15 Minuten. Hier sind die Fahrzeiten dem Verkehrsaufkommen (Ein-/Aussteiger) nicht angemessen. Entsprechend drohen im weiteren Verlauf im Enzkreis regelmäßig Anschlussverluste oder es werden planmäßig schon lange Umsteigezeiten vorgesehen (Wiernsheim Richtung Mühlacker ca. 20 Minuten). Die Probleme sind aufzuarbeiten und durch entsprechende Fahrplananpassungen zu beheben.

31. Zu 5.2.3 Bewertung des Fahrpersonals und der sozialen Standards

Der VCD begrüßt die hier getroffenen Aussagen, allerdings werden diese derzeit auf vielen Linien nicht wirklich eingehalten. Hier sollte der Widerspruch zwischen Forderung und Wirklichkeit aufgelöst werden. Dies dürfte auf eine bessere Bezahlung des Fahrpersonals hinauslaufen.

32. Zu 5.2.4

Auffallend ist, dass die Betrieblichen Störungen vorrangig auf Linien gemeldet sind, auf denen Busse der RVS GmbH verkehren. Hier sollte überprüft werden, ob Störungen von anderen VU einfach nicht gemeldet werden.

Unklar ist, welche Gemeinde mit XY gemeint ist: „Einzelne Anlagen gibt es in XY. Zusätzlich gibt es in XY Busspuren“.

33. Zu 6.1.1.

ÖA M1: Zustimmung zum Enzkreistakt. Allerdings wird anhand der Liniensteckbriefe nicht deutlich, auf welchen Relationen denn tatsächlich der Enzkreistakt im 15-Minuten-Takt in der Aufgabenträgerschaft des Enzkreises realisiert werden soll. Auf den Strecken des Enzkreistaktes sehen die Zielzustände je Linie zumeist T30 oder T60 mit Verdichter in der HVZ vor, nicht überall gibt es Linienüberlagerungen. Wenn es ein Enzkreistakt sein soll, kann dieser dichte Takt ja nicht nur bis zur ersten Gemeinde nach der Gemarkungsgrenze Pforzheim/Enzkreis gelten und danach fallen die Takte auf T30 oder schlechter ab. Hier müsste dann schon auf der ganzen Linie der Takt geboten werden.

ÖA M2: Zustimmung zur Taktverdichtung Linie 666/767: zur Einhaltung des vorgegebenen Bedienungsstandards fehlen aber auch mo-fr abends in beiden Richtungen Verbindungen (insbesondere 3-Stunden-Lücke Richtung Pforzheim)

ÖA M3: Zustimmung zur Verdichtung Schnellbusangebot.

ÖA M4: Zustimmung zur Verdichtung des Angebotes, insbes. an Sonntagen. Aber auch an

Stellungnahme des Verkehrsclub Deutschland, Kreisverband Pforzheim/Enzkreis e.V. zum Entwurf der Fortschreibung des gemeinsamen Nahverkehrsplans des Enzkreises und der Stadt Pforzheim

Samstagen ist das Angebot jeweils auf 734 und 735 auf T60 in der NVZ anzuheben, so dass sich zwischen Ölbronn und Pforzheim T30 ergibt.

ÖA M5: Zustimmung zur Verdichtung des Angebotes

ÖA P1: Zustimmung zur Einrichtung von Schnellbus-Verbindungen. Dies erfordert zwingend Maßnahmen zur Busbeschleunigung (Busspuren, Bevorrechtigungen)

ÖA P2: Zustimmung zur Stadtbahn-Untersuchung

ÖA P3: Zustimmung zu Nachtbusverkehren; die Abstimmung sollte nicht nur auf den SPNV, sondern auch auf den SPFV erfolgen. So gibt es derzeit Nacht-ICEs (München – Essen/Dortmund u.z.), die in Pforzheim und Vaihingen/Enz halten. Eine Abstimmung der Nachtbusverkehre auf diese Züge würde Synergieeffekte heben und die Wirtschaftlichkeit sowohl der ICE-Halte (Sicherung der Halte) als auch der Busverkehre heben. In der Vergangenheit hat das frühere Nachttaxi den ICE knapp verpasst.

ÖA P4: Zustimmung zur Anschlussicherung. Dies ist eine zentrale Voraussetzung, um die Nutzung des ÖVs zu erhöhen. Aufgrund der Linienstruktur des ÖPNVs kommt der Sicherstellung der Anschlüsse eine große Bedeutung zu. Derzeit gibt es weitgehend keine Anschlussicherung, während z.B. zu Bundesbahn-Zeiten die Bahnbusse Anschlüsse (zw. Schiene und Bus) sichergestellt haben (telefonische Anschluss-Sicherung).

ÖA P5-P8: Zustimmung

B+O M1: Zustimmung – die Baustellenorganisation muss besser als bisher die Belange des ÖPNV berücksichtigen

34. B+O M2: Die Zusammenarbeit mit den benachbarten Aufgabenträgern muss dringend verbessert werden. Gerade Richtung Ludwigsburg scheinen derzeit keinerlei Abstimmungen stattzufinden, wie dem Text des NVPs zu entnehmen ist.

B+O P1: Anstelle einer „Prüfung“ des Einsatzes alternativer Antriebe sind Alternative Antriebe mindestens nach den Mindestanforderungen der Umsetzung der CVD in deutsches Recht (s.o.) umzusetzen. Der VCD empfiehlt, hier über die gesetzlichen Mindestanforderungen hinaus eine klare Strategie zur vollständigen Umsetzung auf 100% alternative Antriebe zu erstellen und umzusetzen. Hierbei sollte berücksichtigt werden, dass die Topografie in Pforzheim den Einsatz von O-Bussen mit Batteriespeicher besonders begünstigt. So könnte an den Steigungsstrecken und ausgewählten Strecken in der Stadt Oberleitungen installiert werden, über die die Batterie des O-Busses geladen wird. Auf den anderen Strecken fährt der Bus dann batterieelektrisch. Damit können die Vorteile des elektrischen Betriebs (leiser, energieeffizienter Betrieb) genutzt und die früheren Nachteile des O-Bus-Betriebs (komplizierte Oberleitungen im Kreuzungsbereich) vermieden werden. Außerdem braucht die Batterie dann nicht so groß bemessen werden, da diese regelmäßig im Betrieb wieder aufgeladen wird.

B+O P2: Die Weiterentwicklung des VPE zu einem (kleinen) Mobilitätsverbund ist abzuwägen gegen eine Integration des VPE in einen größeren Mobilitätsverbund. Die o.g. Prozentsätze der Pendler, die über den VPE-Bereich ein- oder auspendeln zeigen klar auf, dass das VPE-Gebiet kein abgegrenztes Verkehrsgebiet ist. Deshalb ist eine Begrenzung des Verbundes nur auf das bisherige VPE-Gebiet unbefriedigend. Angesichts von 21 Verbänden in Baden-Württemberg ist eine Reduzierung dieser Zahl grundsätzlich sinnvoll, um leistungsfähige ÖPNV-Strukturen zu schaffen. Die beim VPE notwendige personelle und finanzielle Mehrausstattung ist besser in einer größeren Struktur angelegt – dort lassen sich auch

Stellungnahme des Verkehrsclub Deutschland, Kreisverband Pforzheim/Enzkreis e.V. zum Entwurf der Fortschreibung des gemeinsamen Nahverkehrsplans des Enzkreises und der Stadt Pforzheim

größere Synergieeffekte heben, die dann zu geringeren Kosten führen. Zu beachten ist, dass derzeit insbesondere die Aufgabenträger Pforzheim und Enzkreis nicht ausreichend personell aufgestellt sind, um die Aufgaben zu bewältigen. Hier kann die Integration des VPEs in eine größere Einheit auch zu Synergieeffekten auf Seiten der Aufgabenträger führen.

F+M M1: Zustimmung zu zielgruppenorientiertem Marketing. Gerade neue Kundengruppen. Wir schlagen folgende Konkretisierung vor:

Ein Schwerpunkt sollte auch auf die Zielgruppe der Selten- und Neunutzer gelegt werden, die einfache und unmissverständliche Informationen und Orientierung benötigen, um sie als langfristige regelmäßige Kunden des ÖPNV zu gewinnen.

F+M M2: Zustimmung zu barrierefreier Information

F+M P1: Zustimmung, es sind insbesondere Echtzeit-Informationen bereit zu stellen

F+M P2-P3: Zustimmung

35. Zu 6.2.1 ÖV-Angebot Enzkreis

E Ö-A M1 Linie 700

Im Hinblick auf die Verdoppelung der Fahrgastzahlen ist auch in der NVZ ein 30-Minuten-Takt anzubieten.

Neben der Einführung des Stundentaktes an Sonntagen ist auch dringend eine Klärung des Linienverlaufs notwendig. Die wechselweise Führung über Schmie (Grundlinie) und Zaisersweiher ist unbefriedigend. Ebenso die Führung abends und am Wochenende über Freudenstein, da damit gleichzeitig große Teile des Stadtgebietes Maulbronn ausgelassen werden. Hier sollte eine täglich einheitliche Linienführung angestrebt werden.

In Verbindung mit einer Reaktivierung der Bahnlinie (s.u.) nach Maulbronn könnte eine Linie Maulbronn Schefenacker – Stadtbahnhof - Hohenklingen – Freudenstein – Knittlingen – Bretten (706) bedienen. In der SVZ abends besteht derzeit kein T60-Angebot, entsprechend ist das Angebot entsprechend anzupassen, die Abfahrt nach 23 h ist täglich anzubieten. Eine Anschlusssicherung an den Bahnhöfen Mühlacker und Bretten ist vorrangig umzusetzen.

E Ö-A M1 Linie 702: Zustimmung; darüber hinaus sind auch die Bedienungslücken in der abendlichen SVZ zu beheben (3-Stunden-Lücke abends nach Mühlacker). Der vorgesehene sonntägliche Radanhänger kam bislang (2020) noch nicht zum Einsatz, ist aber auf dieser Relation sinnvoll – muss aber auch beworben werden. In der HVZ sollte das Angebot auf T30 verdichtet werden.

E Ö-A P1 Prüfung Linienverlängerung 725: Zustimmung zur Linienverlängerung

E Ö-A P2 Prüfung neuer Linie Wiernsheim – Vaihingen/Enz: Zustimmung; wie schon oben aufgeführt, gab es früher schon eine solche Linie, zumindest im Berufsverkehr Richtung Bahnhof Vaihingen/Enz. Begrüßt wird auch der vorgeschlagene Bedienungsstandard. In der Vergangenheit waren kreisgrenzüberschreitende Linien (z.B. Nußdorf – Wiernsheim) zumeist nicht systematisch geplant und mit geringen Fahrtenzahlen erwartbar zum Misserfolg verurteilt.

E Ö-A P3 Prüfung neue Linie Birkenfeld – Königsbach: Zustimmung

E Ö-A P4 Prüfung neue Linie Königsbach – Ölbronn: Zustimmung, insbesondere zur direkten Anbindung des SPNV-Haltes Ölbronn-Dürrn; tangentielle Verbindungen sind zur Verbindung benachbarter, bislang per ÖPNV nur über Pforzheim verbundener Orte notwendig.

Stellungnahme des Verkehrsclub Deutschland, Kreisverband Pforzheim/Enzkreis e.V. zum Entwurf der Fortschreibung des gemeinsamen Nahverkehrsplans des Enzkreises und der Stadt Pforzheim

E Ö-A P5 Prüfung neue Linie Birkenfeld – Neuenbürg: Zustimmung

E Ö-A P6/7 Prüfung neuer Linien nach Weil der Stadt: Zustimmung, insbes. auch im Hinblick auf die Reaktivierung der Hermann-Hesse-Bahn und der Diskussion über einen schnellen MetropolExpress nach Stuttgart.

E Ö-A P8 Prüfung neue Linie Engelsbrand – Neuenbürg: Zustimmung

E Ö-A P9 Prüfung neue Linie Wiernsheim – Schwieberdingen: Zustimmung; hierbei ist sowohl eine Anbindung an den Bahnhof Schwieberdingen der Strohgäubahn als auch an den Industriestandort (Bosch) in Schwieberdingen zu berücksichtigen

E Ö-A P10: Prüfung Linie 701 Anbindung Sengach: Die frühere Linienführung Mühlacker – Enzberg – Ötisheim hätte auch eine Führung über den Sengach ermöglicht. Insofern ist bei der Prüfung auch eine Verlängerung bis Ötisheim zu berücksichtigen, um damit auch den südwestlichen Ortsteil von Ötisheim besser zu erschließen.

E Ö-A P11: Unterstützung Bürgerbusangebote: Zustimmung. Allerdings müssen alle Bürgerbusangebote auch in der elektronischen Fahrplanauskunft aufgeführt sein. Nur so kann dem Bürger ein vollständiges ÖPNV-Angebot vermittelt werden. Die derzeitigen Bürgerbusangebote sind nicht ausreichend transparent für eine stärkere Nutzung.

36. Zu 6.2.2, 6.2.3 und 6.2.4: Zustimmung

37. Zu 6.3.1

P Ö-A M1: Der 10-Minuten-Takt findet unsere Zustimmung, nicht jedoch die vorgesehene Ausdünnung auf einen 20- oder 30-Minuten-Takt auf den Außenästen dieser Hauptlinien. Es müssen auch auf den Außenästen (wo beginnen diese, es fehlt eine Beschreibung) weiterhin mindestens 4 Fahrten pro Stunde angeboten werden (d.h. mindestens 10/20/10/20-Takt).

38. Zu 6.3.2.

P H+I M1: Wie schon oben beschrieben, ist die Priorisierung des barrierefreien Ausbaus mit einem Zeitplan weiter zu konkretisieren, die Festlegung nur einer Reihenfolge ist nicht ausreichend.

P H+I P1: Die Busbeschleunigung in Pforzheim ist von einem Prüfauftrag in eine feste Maßnahme abzuändern. Es gibt keinen Grund, dies nur zu prüfen, vielmehr sind Umsetzungsmaßnahmen notwendig, um Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit, aber auch die Wirtschaftlichkeit des Busverkehrs zu erhöhen. Die Umsetzung des Modal-Split-Anteils erfordert ebenso eine Busbeschleunigung.

39. **Folgende Maßnahmen fehlen und sind zu ergänzen:**

P H+I MX: Einrichtung des SPNV-Haltepunktes Dillstein. Hier liegen schon ältere Machbarkeitsstudien vor, die ein ausreichendes Nachfragepotential bescheinigt haben. Einrichtung eines Haltepunktes „Mühlacker-Stöckach“. Auch hierfür liegende positive Potentialabschätzungen vor. Die Realisierung wurde nur aufgrund fehlender Fahrplankonzepte zurückgestellt. Im Rahmen eines „Enzkreis-Taktes“ mit einem 15-Minuten-Takt im SPNV ist eine Realisierung auch in Verbindung mit dem zu untersuchenden SPNV-Halt „Zeppelinstraße“ zu betrachten.

E H+I MX: Linie 763, Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle im Bereich der Einmündungen „Forchenstraße“ bzw. „Eichenring“ in die Wurmberger Straße in Neubärental zur Erschließung des Neubaugebietes.

E Ö-A MY: Linie 761: Einbeziehung des Gewerbegebietes „Dachstein“.

Stellungnahme des Verkehrsclub Deutschland, Kreisverband Pforzheim/Enzkreis e.V. zum Entwurf der Fortschreibung des gemeinsamen Nahverkehrsplans des Enzkreises und der Stadt Pforzheim

E Ö-A MZ: Reaktivierung der Maulbronner Bahn im täglichen Verkehr Maulbronn – Mühlacker – Pforzheim (Stundentakt; Teil des geplanten 15-Minuten-Taktes auf der Schiene). Für Ötisheim ergibt sich damit eine Direktverbindung nach Pforzheim, das bisherige Reisezeitdefizit wird ausgeglichen. Ausrichtung der Linie 706 über Freudenstein/Hohenklingen an die Abfahrtszeiten in Maulbronn. Damit ergibt sich auch für diese Orte eine Fahrzeitverkürzung sowohl zum Mittelzentrum Mühlacker als auch zum Oberzentrum Pforzheim.

E Ö-A MAA: Umsetzung eines On-Demand-Systems mit Kleinbussen im Bereich Mühlacker/Illingen/Ötisheim, um den bestehenden Stadtbus- bzw. Regionalbusverkehr zu ergänzen und Erschließungs- und Bedienungslücken zu schließen.

40. Zu 7.1 Verkehrliche Wirkungen: Unverständlich ist die Einstufung von zielgruppenorientiertem Marketing nur in Priorität 2.
41. Zu 7.3: Leider sind die Aussagen zur Abschätzung der Fahrgastnachfrage weitgehend substanzlos. Die Entwicklung der Einwohner- und Schülerzahlen lässt keine Aussage über die Abschätzung der Nachfragewirkungen verkehrlicher Verbesserungen zu. Vielmehr lässt eine Zunahme in diesem Bereich eine Nachfragesteigerung schon bei unverändertem Angebot erwarten.
42. Zu den Linienstreckbriefen Enzkreis, einige Anmerkungen zum Stadtverkehr Mühlacker sowie den Linien rund um Mühlacker (aus Zeitgründen konnten nicht alle Linien in Pforzheim und dem Enzkreis so detailliert untersucht werden), soweit nicht schon oben behandelt:
 - Linien Stadtbus Mühlacker (101-109): Bedienungszeiten entsprechen nicht den Anforderungen des NVPs, es fehlt ein tägliches Angebot nach 20 Uhr sowie ein ausreichendes Angebot an Sonntagen. Generell sollte in einer Stadt mit über 20.000 Einwohnern ein 15-Minuten-Takt werktags zumindest auf den Hauptachsen (hier Heidenwäldle – Lomersheim und Enzkreiskliniken – Dürrmenz) angeboten werden.
 - 701: Es fehlen Aussagen zur Wochenend-Bedienung. Die heutigen Betriebszeiten (letzte Abfahrt Mühlacker mo-fr 18:47) sind unbefriedigend, ein Abend- und Wochenendangebot (mind. als on-demand-Angebot) ist einzurichten.
 - 703: In der HVZ sollte das Ziel auf T30 erhöht werden. Darüber hinaus ist auch eine klare Vertaktung anzustreben. Noch immer ist keine klare Taktminute erkennbar. Von 26 Abfahrten am Bhf Mühlacker erfolgen 11 zur Minute 11, die anderen zu beliebigen anderen Minuten. In der abendlichen SVZ bestehen Taktsprünge, damit wird kein T60 erreicht (Abfahrten 20:11/21:31/22:41). Täglich die letzte Abfahrt vor 23 h ist nicht ausreichend.
 - 704: Die Darstellung ist verwirrend. Der Sonntagsverkehr besteht nur auf dem Abschnitt Maulbronn – Zaisersweiher, nicht aber nach Schützingen. Es wird ausgeführt, dass die Linie überwiegend dem Schülerverkehr dient. Am Wochenende gibt es nach Schützingen keine Verbindung. Hier sollte über ein Grundangebot nachgedacht werden, damit die Schüler auch ohne Elterntaxi mobil sein können.
 - 705: Es besteht derzeit kein durchgängiger Taktfahrplan, sondern weitgehend individuelle Abfahrten, erst am Nachmittag wird für 3h ein Takt angeboten. Es fehlen Aussagen zur Wochenend-Bedienung. Die heutigen Betriebszeiten (letzte Abfahrt Mühlacker mo-fr 18:38) sind unbefriedigend, ein Abend- und Wochenendangebot (mind. als on-demand-Angebot) ist einzurichten.

Stellungnahme des Verkehrsclub Deutschland, Kreisverband Pforzheim/Enzkreis e.V. zum Entwurf der Fortschreibung des gemeinsamen Nahverkehrsplans des Enzkreises und der Stadt Pforzheim

706: Im Rahmen der Reaktivierung der Maulbronner Bahn kann die Linie 706 als vertakteter Zubringer ausgebaut werden.

707: Zwischen Mühlacker und Mühlhausen ist in der HVZ mindestens T30 vorzusehen.

Mühlacker, 12.02.2021

Matthias Lieb
Diplom-Wirtschaftsmathematiker
VCD Pforzheim/Enzkreis e.V.
Berliner Ring 39
75417 Mühlacker
matthias.lieb@vcd-bw.de