

**Nahverkehrsplan Entwurf 2013
Stadt Karlsruhe: Synopse der Trägerbeteiligung**

| Träger öffentlicher Belange (Datum) | Inhalt | Stellungnahme KVV |
|---|--|---|
| Landkreis Germersheim; Eingang: 10.08.2013 | <ol style="list-style-type: none"> 1. Option der Elektrifizierung der Strecke Neustadt – Landau – Wörth – Karlsruhe sollte in den Handlungsbedarf aufgenommen werden. 2. Taktverkehr S51/52 in zweiter Stufe ab 2015 durchgängig 30 Minuten in Handlungsbedarf aufnehmen. | <ol style="list-style-type: none"> 1. Wegen AT-Trägerschaft ZVSPNV-Süd nur nachrichtlich. Sollte dennoch in Handlungsbedarf aufgenommen werden. 2. Wegen AT-Trägerschaft ZVSPNV-Süd nur nachrichtlich. Sollte dennoch in Handlungsbedarf aufgenommen werden. |
| Verkehrsverbund Pforzheim-Enzkreis; Eingang: 11.09.2013 | <ol style="list-style-type: none"> 1. Es fehlen die Linien 720 und 721. 2. Korrektur Linie 733: Schnellbusse über Abzweig Ruit (verkehren nicht über Ruit (Ort)). | <ol style="list-style-type: none"> 1. Fehler wurde korrigiert. 2. Fehler wurde korrigiert. |
| Landratsamt Enzkreis; Eingang: 04.10.2013 | Inhaltsgleich VPE; keine weiteren Anregungen oder Bedenken. | Siehe Verkehrsverbund Pforzheim-Enzkreis: Fehler wurden korrigiert. |
| IHK Karlsruhe; Eingang: 13.08.2013; Ergänzung: 22.10.2013 | <ol style="list-style-type: none"> 1. Baden-Airpark: bis positive Rahmenbedingungen eintreten keine Maßnahmen, die Umsetzung des Projektes erschweren oder verhindern. 2. Prüfung, ob Anbindung Neue Messe doch in den Realisierungshorizont des NVP rücken kann. 3. Überprüfung, ob Anbindung des Gewerbegebiets Rheinhäfen-Süd aufgenommen werden kann. | Stellungnahme KVV: <ol style="list-style-type: none"> 1. Der NVP entwickelt keine Bindungswirkung auf die Bauleitplanung. Ein Wunsch kann jedoch zum Ausdruck gebracht werden: „ Es sollten keine Maßnahmen ergriffen werden, die eine künftige Umsetzung des Projekts erschweren“. 2. Wegen der Abhängigkeit von der Strecke KA - RA in Zusammenhang mit dem „Tunnel Rastatt“ und geänderter Förderbedingungen im GVFG wird keine Möglichkeit gesehen, dieses Projekt innerhalb des Gültigkeitszeit- |

| Träger öffentlicher Belange (Datum) | Inhalt | Stellungnahme KVV |
|--|--------|--|
| | | <p>raums des NVP umzusetzen bzw. zu beginnen.</p> <p>3. Das Projekt sollte in den Planungshorizont des NVP aufgenommen werden.</p> <p>Ergänzung:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Frühzeitige Beteiligung der Unternehmer (in der ersten Entwurfsphase); Basis ist unternehmerisch initiiierter Verkehr.2. Zeitlicher Vorlauf, Losgröße und Laufzeit so gestalten, dass mittelständische Unternehmen reelle Chancen haben.3. Vergabemöglichkeiten unterhalb EU-Schwellenwerten ausschöpfen.4. Vorrang kommerzieller Linienverkehre. <p>Stellungnahme KVV:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Es handelt sich um die erste Entwurfsphase. Nach Auftragserteilung durch AT hat KVV ersten Entwurf gefertigt. Dieser Entwurf ging den VU zu. Eine frühzeitigere Beteiligung ist nicht möglich, es sei denn, man lässt die VU den Entwurf schreiben. Erst nach der Erörterung des Entwurfs und der Interessen der VU werden die politischen Gremien mit dem NVP-Entwurf befasst.2. Zeitlicher Vorlauf, Losgröße und Laufzeit seit NVP 2006 bekannt; Einwände sind 2006 nicht erhoben worden. Die Größe eines mittelständischen Unternehmens ist nicht definiert. EU-Schwellenwert spricht bei 23 Bussen von kleinen bis mittleren Unternehmen. |

| Träger öffentlicher Belange (Datum) | Inhalt | Stellungnahme KVV |
|--|---|--|
| | | <p>3. Die EU-Wertgrenzen werden überschritten. Bei Unterschreitung wäre nur ein Rumpf-ÖPNV möglich, der den Zielvorgaben von AT und KVV nicht genügt.</p> <p>4. AT und KVV gehen davon aus, dass ein den Interessen der Fahrgäste entsprechendes Verkehrsangebot dem Interesse eines kommerziellen Verkehrs vorgeht. Der AT ist bereit, dafür Zuschüsse einzubringen.</p> |
| <p>Regionalverband Mittlerer Oberrhein; Eingang: 13.11.2013 (vorläufig) und 14.02.2014</p> | <p>1. Projekte, deren Realisierung derzeit nicht möglich bzw. realistisch erscheint: Beibehalten der Möglichkeit, die Planungen bei veränderten Rahmenbedingungen aufleben zu lassen und weiterzuführen.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Rheinstetten – Durmersheim • Ettlingen – Bruchhausen – Malsch • Rastatt/Baden-Baden – Baden-Airpark • Baden-Airpark – Rheinmünster – Bühl • Rastatt – Wintersdorf – Nordelsass • Spöck – Karlsdorf – Neuthard – Bruchsal – Waghäusel <p>2. Projekte, die als Option in NVP aufgenommen werden sollen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Anbindung der Neuen Messe Karlsruhe in Rheinstetten • Verlängerung der Tram 1 Karlsruhe-Durlach – Weingarten <p>3. Zusätzliches Projekt: Verlängerung der Linie S11 bis zur Schule Ittersbach.</p> | <p>1. In Frage kommen die Projekte</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ettlingen – Bruchhausen – Malsch • Rastatt/Baden-Baden – Baden-Airpark <p>Alle anderen Projekte sind langfristig unrealistisch.</p> <p>2. Als Option außerhalb der Geltungsdauer des NVP kann das Projekt: „Anbindung der Neuen Messe Karlsruhe in Rheinstetten“ aufgenommen werden. Das Projekt Verlängerung der Tram 1 Durlach – Weingarten ist langfristig unrealistisch.</p> <p>3. Das Projekt ist in Kapitel 4.2 Landkreis Karlsruhe enthalten.</p> |

| Träger öffentlicher Belange (Datum) | Inhalt | Stellungnahme KVV |
|--|---|--|
| Verkehrsverbund Rhein Neckar; Eingang: 17.09.2013 | <ol style="list-style-type: none"> 1. Bilanzierung: Neubau der Station Graben-Neudorf Süd: Planungen auf Grund der Streckenkapazität bereits vor Jahren verworfen. 2. Angebotskonzeption: Verweis auf Stellungnahme ZSPNV 3. R2: S-Bahn-gerechter Ausbau bis 2016 vorgesehen. Nach Neuausschreibung Ersatz der RB-Leistungen durch S-Bahn-Leistungen geplant. Damit verbunden Barrierefreiheit. Auffüllung noch vorhandener Taktlücken, Ausweitung des Spät- und Wochenendverkehrs notwendig. S3: Verlängerung des Bahnsteigs in Planung; Handlungsbedarf irreführend. | <ol style="list-style-type: none"> 1. Wird korrigiert. 2. Siehe ZSPNV. 3. Text wird entsprechend angepasst. |
| WBO; Eingang: 11.09.2013 | <ol style="list-style-type: none"> 1. Frühzeitige Beteiligung der VU; vorgestellt wurde der fertig gestellte NVP (rechtlich bedeutsam). 2. „Verbindlicher“ NVP; „verbindliche“ Standards; NVP ist nicht verbindlich: §13(2a)PBefG 3. Linienbündelung darf eigenwirtschaftlich betriebene Verkehre nicht gefährden. 4. Direktvergabemöglichkeit sollte neben wettbewerblichen Vergabeverfahren erwähnt werden. 5. Mittelstandsfreundliche Größe der Linienbündel berücksichtigen. | <ol style="list-style-type: none"> 1. Es handelt sich um einen ersten Entwurf, nicht um einen fertig gestellten NVP; die Entscheidungsträger sind noch nicht einbezogen. 2. Beabsichtigt war eine Abgrenzung zum „unverbindlichen“ NVEP; die Kritik ist berechtigt, die Textpassage wird überarbeitet. 3. Es sind keine eigenwirtschaftlich betriebenen Verkehre zu erkennen. 4. Der AT entscheidet über die Wahl des wettbewerblichen Verfahrens. 5. Die meisten Linienbündel im KVV können mit weniger als 20 Bussen betrieben werden. Die EU spricht bis zu 22 Bussen von kleineren und mittleren Unternehmen. |

| Träger öffentlicher Belange (Datum) | Inhalt | Stellungnahme KVV |
|--|--|--|
| ZSPNV RLP-Süd; Eingang: 17.09.2013 | <ol style="list-style-type: none"> 1. Einschätzungen zum Schienenverkehr für den Bereich ZSPNV Süd entfalten keinerlei Wirkung; Prüfen, ob sie nicht entbehrlich sind, Verweise auf den NVP LK Germersheim erforderlich. 2. Linie S5: Hinweis fehlt, dass der ZSPNV Süd sowie der LK Germersheim Aufgabenträger für den linksrheinischen Abschnitt sind. 3. Linie S51/52: Ergänzung beim Handlungsbedarf, dass die Umsetzung in einem Zusammenhang mit der Höhe der zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel steht. 4. Hinweis, dass sich bei allen Strecken im Zusammenhang mit der Weiterentwicklung des gesamten Verkehrsangebots (IV – ÖV) Ausbaunotwendigkeiten ergeben können (Faktencheck Rheinbrücke) 5. R92/S33: Angebotsverantwortung bei ZSPNV RPL. Angebotsausweitungen ab Dez. 2014 nicht berücksichtigt. | <ol style="list-style-type: none"> 1. Verkehre sind nachrichtlich aufgeführt; Verweis auf NVP LK Germersheim erfolgt. 2. Hinweis erfolgt. 3. Hinweis erfolgt. 4. Hinweis erfolgt. 5. Wird berücksichtigt. |
| Gemeinde: Karlsruhe, Ortsverwaltung Stupferich Eingang: 12.09.2013 | <ol style="list-style-type: none"> 1. Stadtbahnstrecke Wolfartsweier – Grünwetterbach – Palmbach: Verlängerung bis Stupferich; evtl. Weiterführung bis Kleinsteinbach. 2. Als vorgezogene Verbesserung zu 1. Buslinie Höhenstadtteile – Pfinztal. 3. Dauerhafte Verbindungen Höhenstadtteile – Waldbronn und Karlsbad. | <ol style="list-style-type: none"> 1. Kann in dem perspektivischen Projekt ergänzt werden. 2. Die Buslinie 118 liegt in der Finanzverantwortung des Landkreises Karlsruhe. Der Landkreis erwartet eine Bitte der Stadt Karlsruhe, die Planungen aufzunehmen. Unabhängig muss über die Kostentragung verhandelt werden. <p>In Verbindung mit 2. Der KVV hält die Realisierung einer solchen Linie für überlegenswert.</p> |

| Träger öffentlicher Belange (Datum) | Inhalt | Stellungnahme KVV |
|--|---|--|
| Gemeinde: Karlsruhe, Ortsverwaltung Wettersbach Eingang: 17.04.2013 | 1. Buskonzept zur Vernetzung des Liniennetzes der Höhenstadtteile mit den Gemeinden im Landkreis. | 1. Siehe Ortsverwaltung Stupferich; Der KVV hält die Realisierung einer solchen Linie für überlegenswert. |
| Gemeinde: Karlsruhe, Ortsverwaltung Grötzingen Eingang: 18.12.2013 | 1. Zustimmung mit der Maßgabe, dass alle Eilzüge der S4 und S5 in Grötzingen halten. | 1. Grötzingen ist als Eilzughalt nicht vorgesehen. Zur Stabilisierung des Fahrplans ist ein Eilzughalt auch nicht umsetzbar, ohne dass an anderer Stelle Fahrzeit eingespart wird. |
| Gemeinde: Karlsruhe, Ortsverwaltung Neureut; Eingang: 13.08.2013 | 1. Keine Anregungen und Bedenken. | - |
| Gemeinde: Karlsruhe, Ortsverwaltung Durlach Eingang: 13.11.2013 (OR-Sitzung) | 1. TOP der OR-Sitzung: Bahnstopp im Gewerbegebiet Auf der Breit Antrag: Die Stadtverwaltung prüft zusammen mit dem KVV die Möglichkeit einer Realisierung eines S-Bahn Haltes beim Gewerbegebiet Breit an der DB-Strecke Karlsruhe – Heidelberg. | 1. Nach Prüfung sieht der KVV keine Möglichkeit, einen zusätzlichen Halt „Auf der Breit“ mittelfristig zu realisieren. Das Ziel der zusätzlichen Schienenanbindung soll daher langfristig im Zuge des Projektes „Stadtbahn S31/32 Linienweg durch die Stadt Karlsruhe“ neu beurteilt werden. |
| HNV; Eingang: 22.07.2013 | 1. Keine Anregungen oder Bedenken. | - |
| KSAIG; Eingang: 08.08.2013 | 1. Fertigstellungstermin Straßenbahntunnel Karlsruhe 2018 statt 2017. | 1. Datum wurde korrigiert. |
| LRA Freudenstadt; Eingang: 02.09.2013 | 1. Verkehrsangebot S41 entspricht der Nachfrage und soll beibehalten bleiben. Ansonsten keine weiteren Anregungen oder Bedenken. | - |
| LRA Heilbronn; Eingang: 15.07.2013 | Keine Anregungen oder Bedenken. | - |

| Träger öffentlicher Belange (Datum) | Inhalt | Stellungnahme KVV |
|--|--|---|
| LRA Ortenaukreis; Eingang: 18.07.2013 | Keine Anregungen oder Bedenken. | - |
| LRA Rhein-Neckar-Kreis; Eingang: 15.07.2013 | 1. Hinweis: Ab Ausschreibung 2016 im Rhein-Neckar-Kreis wird für Schülerverkehre zum Schulzentrum Östringen ein Zuschussbedarf entstehen, der dann nach dem Schulträgerprinzip zu regeln wäre. | 1. Prinzipiell müssen zwei Verkehre betrachtet werden: Zum Schulzentrum Östringen und zur Realschule Altlußheim (Linie 128). Bei Verhandlungen sollten beide Verkehre berücksichtigt werden. |
| NVBW in Abstimmung mit MVI; Eingang: 04.09.2013 | <ol style="list-style-type: none"> 1. Es fehlt eine Berücksichtigung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes bzw. eine Verknüpfung zwischen diesen. 2. Rechtliche Bedingungen: 2.2 Eisenbahnverkehre von Ausschreibung ausgenommen; nach Beschluss des BGH vom 8.2.2011 müssen S-Bahn-Leistungen ausgeschrieben werden. 3. Finanzielle Bedingungen: Gemäß Verbundfördervertrag ist die gesamte Zuwendung dem Anreizsystem unterworfen. 4. Finanzielle Bedingungen: Neue Formulierung statt " Als Risiko ist daher die von Bund und Ländern beschlossene Kürzung der Regionalisierungsmittel zu betrachten"; Neu: Als Risiko ist daher die noch nicht abgeschlossene und für eine Wirkung ab 01.01.2015 vorgesehene Revision der Regionalisierungsmittel vorgesehen. Hierbei wird sowohl der Gesamtumfang der vom Bund an die Länder weitergereichten Regionalisierungsmittel als auch der Verteilungsschlüssel zwischen den Ländern einer Neuregelung un- | <ol style="list-style-type: none"> 1. Ein Textentwurf wird zuzeit mit der Stadt Karlsruhe abgestimmt. 2. Der Entwurfstext bezieht sich auf die EU-VO 1370 und ist korrekt. Der Hinweis kann zusätzlich aufgenommen werden. 3. Vorschlag: Der Text wird gekürzt: „Der Zuschuss ist einem Anreizsystem unterworfen“. 4. Vorschlag: statt „Kürzung“ „ Revision“. 5. Der Vorschlag kann umgesetzt werden: „Die KVV-Datendrehscheibe tauscht kontinuierlich Daten mit der Landesdatendrehscheibe aus.“ 6. Der KVV teilt die Meinung der NVBW; 7. Die Verknüpfung findet am Bahnhof Bruchsal statt; weitere Zwangspunkte belasten den Fahrplan über Gebühr und führen überdies zu einem „Parallelverkehr“. 8. Der Fahrplan ist auf den Bahnhof Bruchsal ausgerichtet. |

| Träger öffentlicher Belange (Datum) | Inhalt | Stellungnahme KVV |
|--|---|--|
| | <p>terzogen. Ein weiteres Finanzierungsrisiko für den SPNV liegt in der Abweichung zwischen der jährlichen Steigerung der Bestellkosten und hierbei insbesondere der Posten Energie und Infrastruktur, die signifikant über der Dynamisierung der Regionalisierungsmittel liegt.</p> <ol style="list-style-type: none"> 5. Bilanzierung: Hinweis auf Anschluss der DDS an die DDS des Landes. 6. Umgestaltung ZOB am Bahnhof Bruchsal; Integration Rendezvous Stadtbus wg. Umsteigebeziehungen. 7. Linienbündel Stadtverkehr Bruchsal; Bedienung der neuen Schienenhaltepunkte durch die Linie 182. 8. Bus 131 Anpassung an Rhein-Neckar-Bahn in Kronau | |
| <p>Pro Bahn; Eingang: 13.09.2013</p> | <ol style="list-style-type: none"> 1. Grundsätzlich zu zurückhaltend für einen zum Individualverkehr gleichwertigen öffentlichen Verkehr. Es fehlt das Ziel, den Modal Split zu verändern. 2. Vorrangschaltungen an Signalanlagen. 3. Zusätzlich Express-S-Bahnen auf vorhandenen Gleisen. 4. Bessere Anbindung abgelegener Wohnquartiere durch Quartiersbusse. 5. Dichterer Takt und bessere Anbindung von Sport- und Freizeitanlagen. 6. Dichterer Takt und bessere Anbindung von Gewerbegebieten. | <ol style="list-style-type: none"> 1. Siehe NVBW Punkt 1. 2. Dieses Ziel wird für das Oberzentrum und die Mittelzentren unterstützt. Einarbeitung in das Kapitel 4 „Sicherung ÖPNV-geeigneter vorfahrtberechtigter Straßen“. 3. Bei der dichten Gleisbelegung bieten Express-S-Bahnen gegenüber dem Regelverkehr kaum Zeitvorteile. 4. Die Stadtverkehre in Bruchsal, Bühl, Gaggenau und Rastatt sind Quartiersbusse. Der Begriff „abgelegen“ ist sehr unpräzise. Ein Quartiersbus in Rüppurr würde einen Parallelverkehr zur S1/11 bedeuten. 5. Alternativ ist eine Einbindung in das Fahrrad- |

| Träger öffentlicher Belange (Datum) | Inhalt | Stellungnahme KVV |
|--|--|---|
| | | <p>konzept eine Lösung!</p> <p>6 Das Ziel ist im VEP Stadt Karlsruhe enthalten und wird vom Aufgabenträger für den NVP diskutiert.</p> |
| <p>Regierungspräsidium; Eingang: 19.07.2013</p> | <p>1. RP Planfeststellungsbehörde: keine Stellungnahme; verteilt auch an Referat 46 und hausintern an andere Referate, die betroffen sein könnten. Es ist keine Stellungnahme eingegangen.</p> | |
| <p>LRA Karlsruhe; Amt für Schulen und Kultur Eingang: 27.02.2014</p> | <p>1. Keine Anregungen und Bedenken. 2. Hinweis: Gemeinschaftsschulen können zu verändertem Bedarf an ÖPNV-Kapazitäten führen. Hierzu sollen die betroffenen Gemeinden gehört werden.</p> | <p>1. – 2. Die Angebotsanpassung an eine geänderte Schullandschaft liegt im Interesse des KVV und der Verkehrsunternehmen. Bitte um Beteiligung des KVV bei Planungen durch Landratsamt bzw. Gemeinden.</p> |
| <p>LRA Karlsruhe; Büro des Landrats Eingang: 06.03.2014</p> | <p>1. Ergänzung Kapitel 4.2: Entsprechend der Radverkehrskonzeption des Landkreises Karlsruhe sollen mittelfristig alle Haltestellen mit zeitgemäßen Fahrradabstellanlagen in den Quellgebieten (z.B. Wohngebiete) ausgerüstet werden. An den Bahnhöfen in Bruchsal, Ettlingen und Bretten soll der Bedarf eines Fahrradparkhauses und/oder Fahrradverleihsystems geprüft und gegebenenfalls gebaut/eingerichtet werden.</p> | <p>1. Die Ergänzung ist sinnvoll.</p> |
| <p>LRA Karlsruhe; Straßenverkehr Ordnung und Recht Eingang: 07.03.2014</p> | <p>1. Im Rahmen der Lärmaktionspläne haben die Belange der Gefahrenabwehr (Schutz der Anwohner vor übermäßigem Verkehrslärm) Vorrang gegenüber den Belangen des öffent-</p> | <p>1. Die Belange des öffentlichen Nahverkehrs sind mit „Leichtigkeit und Flüssigkeit“ nicht adäquat beschrieben. Es geht in erster Linie um die Geschwindigkeit und damit um</p> |

| Träger öffentlicher Belange (Datum) | Inhalt | Stellungnahme KVV |
|---|---|---|
| | <p>lichen Nahverkehrs (Leichtigkeit und Flüssigkeit).</p> <p>2. Liegen die verkehrlichen Voraussetzungen vor, müssen Zonenbeschränkungen außerhalb der Hauptverkehrsstraßen angeordnet werden. Die Rücknahme von bestehenden verkehrsberuhigten Zonen wird sich weder rechtlich noch sachlich durchsetzen lassen.</p> | <p>Kostengesichtspunkte, wenn die Umlaufbildung angepasst werden muss.</p> <p>2. Es geht nicht um rechtliche Durchsetzbarkeit sondern um die Konsequenzen: Bei Zonenbeschränkungen wird der ÖPNV (wohnstandortfernere) Alternativrouten suchen müssen und/oder das Angebot zurückfahren bzw. den Kostendeckungsgrad nicht halten können.</p> |
| <p>VCD, Verkehrsclub Deutschland; Eingang: 14.09.2013</p> | <ol style="list-style-type: none"> 1. Quartiers- und Dorfbusse; Nutzung von Wartezeiten an Schienenhaltepunkten für ortsinterne Erschließung. 2. Kombination ÖV/Pedelec. 3. Anrufsysteme kritisch. 4. Ausweitung der Angebote für wachsenden ÖV-Anteil am Modal Split. 5. 7-Tage – 24-h- Erreichbarkeit der Service-Nummer. 6. App barrierefreie Fahrzeuge. 7. Projekt Ettlingen-Bruchhausen nicht langfristig zurückstellen. 8. Verlängerung AVG-Gleis über Söllingen hinaus. 9. Schienenanbindung Östringen. 10. Direktanbindung Kirrlach – Bruchsal (Einkaufszentrum). 11. Verlängerung der S3 bis Ettlingen-West bzw. Ettlingen Stadt. 12. Löcher im Netz: z. B. Hochstetten – Graben; Herrenalb – Loffenau. 13. 20/40 Takt durch 30/30 Takt ersetzen. | <ol style="list-style-type: none"> 1. Dorfbusse können vom KVV aufgrund geringer Nachfrage bei hohen Kosten nicht empfohlen werden. Die Umlaufplanung von Linienbussen lässt keine Spielräume für zusätzliche Leistungen in Pausen. 2. Die Multimodalität wird durch den KVV unterstützt. Innerhalb der TRK ist man bemüht, das Projekt Regio-Move durchzusetzen. 3. Anruflinientaxisysteme bieten ein gutes Angebot bei vertretbaren Kosten. Die Erfahrungen sind mehr als positiv. ALT-Systeme sind eine adäquate Antwort auf demographische Veränderungen! 4. Grundsätzlich unterstützt der KVV die Angebotsorientierte Planung, die allein durch finanzielle Rahmenbedingungen begrenzt wird. 5. Ziel ist eine durchgängige Echtzeitinformation im Gesamtgebiet über eine App. 6. Das Projekt wird durch den KVV weiter verfolgt. |

| Träger öffentlicher Belange (Datum) | Inhalt | Stellungnahme KVV |
|--|---|---|
| | <p>14. Schaffung von Radzügen (Umrüstung alter Hochflurfahrzeuge).</p> <p>15. 143/144/145/702: Umweg zwischen Großvillars und Bretten. Auch ab Kürnbach und Oberderdingen wird die Brettener Innenstadt nicht erreicht.</p> <p>16. 192: Sa und So nicht nach Norden angebunden.</p> | <p>7. Eine mittelfristige Realisierung ist unrealistisch.</p> <p>8. Der Aufgabenträger Land Baden-Württemberg sieht keinen Bedarf für Mehrverkehr.</p> <p>9. Eine Potentialstudie hat ein negatives Ergebnis gebracht.</p> <p>10. Die Linienführung wurde geprüft und verworfen.</p> <p>11. Der Aufgabenträger Land Baden-Württemberg sieht keinen Bedarf für Mehrverkehr.</p> <p>12. Der KVV kann Tangentialverkehre nicht empfehlen. Im Fall Herrenalb hat der Aufgabenträger Landkreis Calw keine finanzielle Beteiligung in Aussicht gestellt.</p> <p>13. Der KVV unterstützt dies.</p> <p>14. Das Konzept der Fahrradmitnahme ist nicht abschließend fertig gestellt. Ziel ist in erster Linie die Intermodalität; d.h. das Verkehrsmittel wechseln und nicht mitnehmen!</p> <p>15. Orte abseits einer Schienenstrecke haben häufig Umsteigebeziehungen ins Mittelzentrum. Eine Direktverbindung ist nicht überall sinnvoll, weil bei begrenzter Nachfrage nicht finanzierbar.</p> <p>16. Bei der begrenzten Nachfrage ist ein Linienverkehr nicht sinnvoll.</p> |