

Verkehrsverbund Pforzheim-Enzkreis

NAHVERKEHRSPLAN 2021

# NAHVERKEHRSPLAN 2021

Stadt Pforzheim  
Enzkreis



Kassel, 25. Juni 2021

Auftraggeber:

**Verkehrsverbund Pforzheim-Enzkreis GmbH (VPE)**

Luitgardstraße 14-18  
75177 Pforzheim

Bearbeitung durch

**plan:mobil**

**Verkehrskonzepte & Mobilitätsplanung**

Dipl.-Geograph Frank Büsch  
Ludwig-Erhard-Straße 8, D-34131 Kassel  
Tel. 0561 / 7 08 41 02, Fax 0561 / 7 08 41 04  
info@plan-mobil.de, www.plan-mobil.de

Dipl.-Ing. Felix Kühnel M. Sc., Maik Bock M. Sc., Dipl.-Geogr. Frank Büsch

## Inhaltsverzeichnis

1	EINLEITUNG	9
1.1	<b>Anlass der Fortschreibung</b>	<b>9</b>
1.2	<b>Planungsprozess und Beteiligung</b>	<b>9</b>
1.3	<b>Auswirkungen der Corona-Pandemie</b>	<b>10</b>
2	RAHMENBEDINGUNGEN	12
2.1	<b>Rechtliche Rahmenbedingungen</b>	<b>12</b>
2.2	<b>Übergeordnete Rahmenplanungen</b>	<b>15</b>
2.3	<b>Nahverkehrspläne benachbarter Aufgabenträger</b>	<b>22</b>
2.4	<b>Organisationsstruktur &amp; Finanzierung des ÖPNV</b>	<b>23</b>
3	STRUKTUR DES UNTERSUCHUNGSRAUMS	24
3.1	<b>Raumstrukturanalyse</b>	<b>24</b>
3.1.1	Einwohner	25
3.1.2	Arbeitsplätze und Pendlerrelationen	32
3.1.3	Schulstruktur	36
3.1.4	Einzelhandel, Versorgung, Freizeit und Tourismus	44
3.2	<b>Bestandsaufnahme Mobilität</b>	<b>49</b>
3.2.1	Umsetzungsschwerpunkte Nahverkehrsplan 2011	49
3.2.2	ÖPNV-Angebot	51
3.2.3	Motorisierungsgrad	55
3.2.4	Ergänzende Mobilitätsangebote	56
3.3	<b>Zukünftige Entwicklungstendenzen (bis 2025)</b>	<b>59</b>
4	LEITBILD UND HANDLUNGSFELDER	65
4.1	<b>Leitbild zur Weiterentwicklung des ÖPNV</b>	<b>65</b>
4.2	<b>Handlungsfelder für die Ausgestaltung des ÖPNV-Angebotes und der Infrastruktur</b>	<b>66</b>
4.2.1	Marktgerechte Weiterentwicklung des Busverkehrssystems als integraler Bestandteil des Verkehrssystems	66
4.2.2	ÖPNV-Nachfrage	67
4.2.3	Barrierefreiheit	68
4.2.4	ÖPNV und Umwelt	68
4.2.5	ÖPNV und Wirtschaftlichkeit	69
4.2.6	Fahrzeuge und Infrastruktur	69

4.2.7	Tarif	69
4.2.8	Fahrgastinformation, Marketing und Kundendialog	69
4.2.9	Organisation	70
<b>4.3</b>	<b>Qualitätsstandards für die Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes</b>	<b>71</b>
4.3.1	Fahrzeugeinsatz	73
4.3.2	Betriebs-/ Verkehrszeiten	73
4.3.3	Erschließung	75
4.3.4	Bedienung (Taktfolge innerhalb eines Betriebszeitfensters)	75
4.3.5	Verbindung (Reisezeit und Umsteigehäufigkeit)	81
4.3.6	Anschlüsse an Verknüpfungspunkten	82
4.3.7	Netz- und Fahrplangestaltung	84
4.3.8	Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit	84
4.3.9	Garantie- und Serviceleistungen	85
<b>4.4</b>	<b>Anforderungen an die Barrierefreiheit und Anforderungen spezieller Nutzergruppen</b>	<b>85</b>
4.4.1	Belange der Barrierefreiheit	85
4.4.2	Schaffung barrierefreier Wegeketten	87
4.4.3	Anforderungen von Nutzergruppen mit unterschiedlichen Mobilitätseinschränkungen	88
4.4.4	Reihenfolge für den barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen: Verfahren zur Prioritätenbildung	89
4.4.5	Ausnahmen von der vollständigen Barrierefreiheit an Haltestellen	90
<b>4.5</b>	<b>Standards für die Beförderungsqualität</b>	<b>92</b>
4.5.1	Qualitätsstandards Haltestellen	92
4.5.2	Qualitätsstandards Fahrzeuge	97
4.5.3	Anforderungen an das Fahrpersonal und soziale Standards	101
4.5.4	Anforderungen an die Sicherheit	102
4.5.5	Qualitätsstandards Betriebs- und Störungsmanagement	102
4.5.6	Qualitätsstandards Marketing, Fahrgastinformation und Vertrieb	103
4.5.7	Tarif	103
4.5.8	Verleihsysteme, Mitnahmeangebote und Mobilitätsmanagement - Zielsetzungen aus Sicht des Enzkreises und der Stadt Pforzheim	104
4.5.9	Qualitätsmanagement	104
<b>5</b>	<b>ANGEBOTSBEWERTUNG</b>	<b>107</b>
<b>5.1</b>	<b>Bewertung der Verkehrsbedienung</b>	<b>107</b>
5.1.1	Erschließungsqualität	107
5.1.2	Bedienungsqualität	110
5.1.3	Verbindungsqualität	110

5.1.4	Angebots- und Systemwirksamkeit	113
5.1.5	Bewertung der Netz- und Fahrplangestaltung	115
5.1.6	Bewertung der Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit	115
5.1.7	Bewertung der Garantie- und Serviceleistungen	115
<b>5.2</b>	<b>Bewertung der Beförderungsqualität</b>	<b>117</b>
5.2.1	Bewertung der Haltestellen	117
5.2.2	Bewertung der Fahrzeuge	121
5.2.3	Bewertung des Fahrpersonals und der sozialen Standards	122
5.2.4	Bewertung des Betriebs- und Störungsmanagements	123
5.2.5	Bewertung von Marketing, Fahrgastinformation und Vertrieb	123
5.2.6	Bewertung des Tarifs	125
5.2.7	Bewertung von Verleihsystemen und Mitnahmeangeboten	126
5.2.8	Bewertung des Qualitätsmanagements	126
<b>6</b>	<b>MAßNAHMEN</b>	<b>127</b>
<b>6.1</b>	<b>Gemeinsame Maßnahmen und Prüfaufträge</b>	<b>128</b>
6.1.1	ÖPNV-Angebot (Ö-A)	128
6.1.2	Betrieb und Organisation (B+O)	137
6.1.3	Fahrgastinformation, Marketing und Kundendialog (F+M)	140
<b>6.2</b>	<b>Enzkreis</b>	<b>145</b>
6.2.1	ÖPNV-Angebot (Ö-A)	145
6.2.2	Haltestellen und Infrastruktur (H+I)	156
6.2.3	Betrieb und Organisation (B+O)	161
6.2.4	Fahrgastinformation, Marketing und Kundendialog (F+M)	163
<b>6.3</b>	<b>Stadt Pforzheim</b>	<b>165</b>
6.3.1	ÖPNV-Angebot (Ö-A)	165
6.3.2	Haltestellen und Infrastruktur (H+I)	170
<b>7</b>	<b>WIRKUNG UND BEWERTUNG</b>	<b>176</b>
<b>7.1</b>	<b>Verkehrliche Bewertung der Maßnahmen</b>	<b>176</b>
<b>7.2</b>	<b>Kosten und Finanzierung</b>	<b>178</b>
<b>7.3</b>	<b>Abschätzung der Nachfrageentwicklung</b>	<b>179</b>
<b>8</b>	<b>BILDUNG VON VERKEHRSRÄUMEN</b>	<b>181</b>
<b>8.1</b>	<b>Vorgehen</b>	<b>181</b>
<b>8.2</b>	<b>Kriterien für die Festlegung von Verkehrsräumen</b>	<b>181</b>

<b>8.3</b>	<b>Konkrete Ausgestaltung der Verkehrsräume für den Enzkreis und die Stadt Pforzheim</b>	<b>182</b>
<b>8.4</b>	<b>Ergebnis der Bildung von Verkehrsräumen</b>	<b>186</b>
<b>8.5</b>	<b>Beschreibung der einzelnen Linienbündel</b>	<b>187</b>
<b>9</b>	<b>ANLAGE</b>	<b>198</b>
<b>I</b>	<b>Kartenband</b>	
<b>II</b>	<b>Bilanzierung des Nahverkehrsplans 2011</b>	
<b>III</b>	<b>Linienübersicht Analyse (Fahrplanstand 2019)</b>	
<b>IV</b>	<b>Liniensteckbriefe Stadt Pforzheim</b>	
<b>V</b>	<b>Liniensteckbriefe Enzkreis</b>	
<b>VI</b>	<b>Priorisierung Haltestellen für barrierefreien Ausbau (Stadt Pforzheim)</b>	
<b>VII</b>	<b>Anhörung zum Entwurf des gemeinsamen Nahverkehrsplans des Enzkreises und der Stadt Pforzheim – Synopse</b>	

## Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Übersicht Raumstruktur und zentralörtliche Gliederung	24
Tabelle 2:	Bevölkerungszahl und -entwicklung im Enzkreis	25
Tabelle 3:	Einwohner nach Stadtteilen in der Stadt Pforzheim	27
Tabelle 4:	Einwohnerentwicklung nach Altersstufen	28
Tabelle 5:	Anteil der Altersgruppen an der Einwohnerschaft im Enzkreis in Prozent (Stand 2019)	28
Tabelle 6:	Anteil der Altersgruppen in den Stadtteilen der Stadt Pforzheim	30
Tabelle 7:	Neue Wohngebiete seit 2010	31
Tabelle 8:	Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte nach Kommune	32
Tabelle 9:	Bedeutende Pendlerrelationen (> 400 sozialversicherungspflichtig Pendelnde)	34
Tabelle 10:	Neue Gewerbegebiete seit 2010	36
Tabelle 11:	Schulstandorte in der Stadt Pforzheim nach Schultyp	36
Tabelle 12:	Schulstandorte und Schülerzahlen im Enzkreis	39
Tabelle 13:	Schulstandorte außerhalb des Enzkreises	43
Tabelle 14:	Krankenhäuser und Kliniken mit Anzahl der Betten	44
Tabelle 15:	Senioreneinrichtungen in der Stadt Pforzheim und im Enzkreis	45
Tabelle 16:	Einrichtungen für Menschen mit Behinderungen in der Stadt Pforzheim und im Enzkreis	47
Tabelle 17:	Bedeutende Freizeiteinrichtungen im Enzkreis	48
Tabelle 18:	Freizeiteinrichtungen in der Stadt Pforzheim (> 30.000 Besucher/ Jahr)	48
Tabelle 19:	Bedienungsangebot im SPNV	52
Tabelle 20:	Pkw-Bestand je 1.000 Einwohner	55
Tabelle 21:	P+R- und P+R-Plätze	57
Tabelle 22:	Einwohnerprognose im Enzkreis und der Stadt Pforzheim bis 2025	59
Tabelle 23:	Geplante Wohngebiete im Enzkreis bis 2025	61
Tabelle 24:	Geplante Gewerbegebiete im Enzkreis bis 2025	62
Tabelle 25:	Geplante Siedlungsentwicklungsvorhaben in der Stadt Pforzheim bis 2025	63
Tabelle 26:	Flächenreserven in Bebauungsplänen in der Stadt Pforzheim	64
Tabelle 27:	Prognose Pkw-Bestand bis 2025	64
Tabelle 28:	Definition der Verkehrszeiten	74
Tabelle 29:	Standards Erschließungsqualität	75
Tabelle 30:	Definition von Gebietskategorien in der Stadt Pforzheim	76
Tabelle 31:	Definition von Gebietskategorien im Enzkreis	77
Tabelle 32:	Hauptrelationen im Enzkreis	79
Tabelle 33:	Standards Bedienungsqualität	81
Tabelle 34:	Anforderungen an die Erreichbarkeit und Umsteigehäufigkeit im Enzkreis	82

Tabelle 35:	Definition von Verknüpfungspunkten	83
Tabelle 36:	Anforderungen an die Anschlussbindung an Verknüpfungspunkten in der HVZ/ NVZ	84
Tabelle 37:	Ausstattungsstandards für Bushaltestellen	93
Tabelle 38:	Standards für Haltestellen mit Verknüpfungen mit anderen Verkehrsmitteln	96
Tabelle 39:	Anforderungen an die Ausstattung für Fahrzeuge im Linienbetrieb	98
Tabelle 40:	Standards Fahrpersonal	101
Tabelle 41:	Bewertung der Erschließungsdefizite in Siedlungsgebieten im Enzkreis und der Stadt Pforzheim	107
Tabelle 42:	Bewertung der Erschließungsdefizite in Gewerbegebieten im Enzkreis und der Stadt Pforzheim	109
Tabelle 43:	Defizite in der Anbindung aus den Gemeindeteilen an das Gemeindezentrum	110
Tabelle 44:	Defizite in der Anbindung aus den Gemeindezentren an das Oberzentrum Pforzheim	111
Tabelle 45:	Stadt Pforzheim - Bahnhöfe und Haltestellen mit regelmäßigen Verknüpfungen	113
Tabelle 46:	Enzkreis - Bahnhöfe und Haltestellen mit regelmäßigen Verknüpfungen	114
Tabelle 47:	Priorisierung der gemeinsamen Maßnahmen	177
Tabelle 48:	Priorisierung der Maßnahmen im Enzkreis	177
Tabelle 49:	Priorisierung der Maßnahmen in der Stadt Pforzheim	178
Tabelle 50:	Verkehrlich relevante Verknüpfungspunkte	183
Tabelle 51:	Kreisgrenzenüberschreitende Linien	185
Tabelle 52:	Übersicht Fortschreibung Verkehrsräume	186
Tabelle 53:	Maßnahmen und Prüfaufträge für den ÖPNV im Enzkreis	200
Tabelle 54:	Linienübersicht Stadtverkehr Pforzheim	219
Tabelle 55:	Linienübersicht Stadtverkehr Mühlacker	221
Tabelle 56:	Linienübersicht Regionalverkehr Enzkreis	222

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Bediengebiet des PforzheimShuttle	54
Abbildung 2:	Schematische Darstellung der Struktur von Leitbild und Handlungsfeldern	65
Abbildung 3:	Mobilitätskette im ÖPNV	87
Abbildung 4:	Haltestellen mit Defiziten in der Aufenthaltsqualität (Beispiele)	118
Abbildung 5:	Positive Beispiele für Haltestellenausstattungen (Beispiele)	120



# 1 Einleitung

## 1.1 Anlass der Fortschreibung

Nach § 6 des Gesetzes über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs in Baden-Württemberg (ÖPNVG) sind Aufgabenträger für den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) die Stadt- und Landkreise. Zur Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr definieren die Aufgabenträger entsprechend den Maßgaben in § 8 Abs. 3 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) bzw. § 11 des ÖPNVG B-W die Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes in einem Nahverkehrsplan. Für den Verkehrsverbund Pforzheim-Enzkreis wurde zuletzt 2011 ein Nahverkehrsplan erstellt und beschlossen. Um das ÖPNV-Angebot den aktuellen städtebaulichen und verkehrlichen Entwicklungen anzupassen, haben die Aufgabenträger Stadt Pforzheim und Enzkreis beschlossen, den gemeinsamen Nahverkehrsplan fortzuschreiben.

## 1.2 Planungsprozess und Beteiligung

Die Bearbeitung zur Fortschreibung des gemeinsamen Nahverkehrsplans erfolgt durch das beauftragte Planungsbüro plan:mobil Verkehrskonzepte & Mobilitätsplanung, in enger Abstimmung dem Verkehrsverbund Pforzheim-Enzkreis, der Stadt Pforzheim und dem Enzkreis. Die Bearbeitung wurde Februar 2019 begonnen und im Januar 2021 fachlich, inhaltlich abgeschlossen. Begleitet wird die Fortschreibung des Nahverkehrsplans durch die Beteiligung verschiedener Planungspartner:

- Städte und Gemeinden, benachbarte Aufgabenträger, Behindertenvertreterinnen und -vertreter: Zu Beginn der Fortschreibung wurden die Städte und Gemeinden des Enzkreis und die Fachabteilungen der Stadt Pforzheim über eine schriftliche Befragung beteiligt. Diese Fragebögen dienten der Abfrage der vorhandenen Strukturen und der Übermittlung relevanter Unterlagen, Informationen, Hinweise und Anregungen der Beteiligten an den Gutachter. Die Behindertenvertreterin des Enzkreises und der Behindertenvertreter Stadt Pforzheim nahmen zudem an einer Sitzung der begleitenden Arbeitsgruppen am 23.07.2019 zum Thema Barrierefreiheit und die umfängliche Auseinandersetzung hiermit im Nahverkehrsplan teil.
- Verkehrsunternehmen: Über eine schriftliche Befragung wurden bereits zu Beginn unter anderem Informationen zur Fahrzeugausstattung und Hinweise zu Problemen im Betriebsablauf dem Gutachter mitgeteilt.
- Politische Gremien: In Ausschusssitzungen wurden zentrale Meilensteine des Projektes in Form von Sachstandsberichten präsentiert. Zusätzlich fand eine intensive gemeinsamen Beteiligung der politischen Vertreterinnen und Vertreter des Enzkreises und der Stadt Pforzheim im Rahmen von zwei Workshops am 05.06.2019 (Leitbildentwicklung und Aufnahme von Anregungen für die weitere Bearbeitung) und am 15.07.2020 (Abstimmung der Maßnahmenkonzeption) statt.
- Bürgerinnen und Bürger: Über eine Onlineplattform nutzen zwischen dem 31.07.- 16.10.2019 765 Bürgerinnen und Bürger die Möglichkeit einen Fragebogen zum ÖPNV-Angebot auszufüllen und somit Anregungen und Hinweise in den Prozess einzubringen. Zusätzlich konnten online, postalisch, und telefonisch über den VPE, Die Stadt Pforzheim und den Enzkreis Hinweise und Anregungen zum Nahverkehrsplan geben werden.

Im Rahmen der Fortschreibung des gemeinsamen Nahverkehrsplans wurde ein Anhörungsverfahren zwischen dem 11.01.2021 und dem 12.02.2021 durchgeführt. Den anhörsberechtigten Institutionen wurde der Entwurf des gemeinsamen Nahverkehrsplans für den Enzkreis und die Stadt Pforzheim mit der Bitte um Stellungnahme zur Verfügung gestellt. Nach Ablauf der Anhörungsfrist wurden die eingegangenen Stellungnahmen aufbereitet, die einzelnen Anmerkungen herausgearbeitet und in Form einer Synopse, die als Anlage beiliegt, zusammengefasst. Über die Berücksichtigung der eingegangenen Stellungnahmen beschließen der Kreistag des Enzkreises und der Gemeinderat der Stadt Pforzheim.

### **1.3 Auswirkungen der Corona-Pandemie**

Die Aufgabenträger Stadt Pforzheim und Enzkreis sowie der Verkehrsverbund Pforzheim Enzkreis haben über viele Jahre sukzessive an einer Verbesserung des ÖPNV-Angebots gearbeitet. Durch gezielte Maßnahmen wurden auch in gering besiedelten Bereichen des Enzkreises öffentliche Verkehrsangebote außerhalb des Schülerverkehrs geschaffen. Das Rückgrat dieses ÖPNV-Systems bilden zentrale, leistungsstarke Korridore im Bahn- und Busverkehr. Sie verzeichnen die höchsten Fahrgastzahlen und schaffen Verknüpfungen zu den weiteren Angeboten in Stadt und Land, bieten also für alle Teilräume die unabdingbare Voraussetzung für schnelle Fortbewegung im Verbundbereich des VPE und darüber hinaus. Die Funktion der Hauptkorridore besteht darin, ein attraktives Reiseangebot herzustellen und mit den Angeboten zur Flächenerschließung systematisch miteinander zu verbinden. Die Leistungen werden dafür nach einem einheitlichen Taktmuster erbracht, das für die Kundinnen und Kunden leicht merkbar ist und gleichzeitig grundlegend für die Planung und Sicherung von über den ganzen Tag gleichen Anschlüssen durch die Verkehrsunternehmen ist.

Maßgabe mit Beginn der Fortschreibung des Nahverkehrsplans ist, dieses Netz weiterzuentwickeln, um vor allem über die relevanten Merkmale einer attraktiven Reisezeit, eines dichten Fahrtenangebotes sowie eines adäquaten Bedienungszeitraumes weitere Fahrgastpotenziale erschließen zu können. Es galt das Netz auf Ergänzungs- und Erweiterungsbedarf hin zu überprüfen, etwa durch die Ausbildung von Tangentialen, damit Umwege im Enzkreis über das stark belastete Zentrum Pforzheim vermieden werden und die verkehrlichen Belastungen im Stadtgebiet zu reduzieren.

Mit Ausbruch der Corona-Pandemie ist ein tiefgreifender gesellschaftlicher Ausnahmezustand eingetreten, dessen Auswirkungen weder kurz-, noch mittel- oder langfristig konkret vorherzusagen sind. In der von der Corona-Pandemie und den damit einhergehenden Einschränkungen beeinträchtigten Gesellschaft verändern sich Mobilitätsverhalten und -bedürfnisse (z.B. auch Home-Office). Die „Anderthalbmeter-Gesellschaft“ blickt unter Hygiene-Aspekten skeptischer auf Nahverkehrsangebote, was kurzfristig zu einer weiteren Zunahme des motorisierten Individualverkehrs (MIV) führen geführt hat. Ob sich dieser Trend mittel- bis langfristig nach Auslaufen der Pandemie fortsetzen wird, kann derzeit nicht abgeschätzt werden.

Erhebungen der Auswirkungen der Corona-Pandemie auf unser Mobilitätsverhalten zeigen eine deutliche Reduzierung der zurückgelegten Wegedistanzen.<sup>1</sup> Eine Erhebung des DLR<sup>2</sup> zum Nutzerinnen- und Nutzerverhalten ergab, dass ein deutlicher Rückgang in der ÖPNV-Nutzung festzuhalten ist, während individuelle, abstandwahrende Fortbewegung, wie Fuß, Rad und insbesondere MIV zugelegt haben. Auch ein Rückgang im multimodalen Mobilitätsverhalten ist festzuhalten.

Das Unbehagen in der Nutzung des ÖPNV ist nicht in allen Bevölkerungsgruppen gleich ausgeprägt. Besonders unwohl fühlen sich junge Personen und Städter, also genau die Gruppen, die im normalen Alltag häufig öffentliche Verkehrsmittel nutzen. Wer häufig öffentliche Verkehrsmittel im Nah- oder Fernverkehr nutzt, verbindet in der aktuellen Situation ein größeres Unbehagen mit deren Nutzung als Wenig- und Nicht-Nutzer. Je länger die Krise dauert, desto dauerhafter werden auch die Marktanteilsverluste in Richtung MIV und Fahrrad ausfallen.<sup>3</sup>

Unumstritten ist jedoch geblieben, dass die Mobilitätswende und auch die Reduzierung von Belastungen (u. a. Luftverunreinigung, Lärmbelastung, CO<sub>2</sub>-Ausstoß) im Verkehrssektor nur mit dem ÖPNV als Rückgrat funktionieren können. Nicht nur mit neuen Linien und zusätzlichen Fahrzeug-Kapazitäten, sondern auch mit innovativen Angeboten, die Busse, Bahnen, aber auch neue Mobilitätsangebote nützlicher, vielseitiger und damit attraktiver zu verbinden.

Dass der ÖPNV „systemrelevant“ ist, hat er in den Monaten der stärksten pandemiebedingten Einschränkungen unter Beweis gestellt. Die Fahrgastzahlen im ÖPNV haben sich nach dem ersten Lockdown nur langsam normalisiert, weiterhin werden öffentliche Verkehrsmittel aufgrund von Hygiene- und Sicherheitsbedenken gemieden. Dabei wurden umfängliche Maßnahmen entwickelt und innovative Lösungen zur Keim- und Virenbeseitigung eingeführt.<sup>4</sup> Kurzfristige Notwendigkeit ist es daher auch, Vertrauen zu schaffen, Bedenken zu entkräften und Aufbruchsstimmung zu erzeugen. Die Auswirkungen des zweiten Lockdowns sind derweil noch nicht abzusehen.

Auch wenn die Auswirkungen der Krise auf die öffentliche Finanzlage derzeit nicht verlässlich vorhergesagt werden können, verpflichten sich die Aufgabenträger Enzkreis und Stadt Pforzheim mit diesem Nahverkehrsplan auch in Zeiten aktueller Unsicherheit für eine Rückgewinnung des Vertrauens in den ÖPNV zu arbeiten, das ÖPNV-Angebots im Gebiet des VPE weiter zu verbessern und den ÖPNV weiterhin als Alternative zum Motorisierten Individualverkehr (MIV) und damit als wesentlichen Baustein der klimapolitisch erforderlichen Verkehrswende zu begreifen.

---

<sup>1</sup> GIM | Gesellschaft für Innovative Marktforschung mbH (2020): Mobilitäts-Monitoring zur Corona-Epidemie Zeitraum: 16.02. - 29.03.2020; [https://www.g-im.com/\\_Resources/Persistent/6b5aceff9dc9f0405c7b46fa9c884c71caceca8c/GIM\\_Corona\\_Mobilitäts\\_Monitor.pdf](https://www.g-im.com/_Resources/Persistent/6b5aceff9dc9f0405c7b46fa9c884c71caceca8c/GIM_Corona_Mobilitäts_Monitor.pdf)

<sup>2</sup> DLR-Befragung (2020): Wie verändert Corona unsere Mobilität? Verkehrsmittelnutzung, Einkaufs-, Arbeits- und Reiseverhalten; <https://verkehrsforschung.dlr.de/de/news/dlr-befragung-wie-veraendert-corona-unsere-mobilitaet>

<sup>3</sup> Civity (2020): Verkehrswende: aufgehoben oder aufgeschoben? Corona-Szenarien für den ÖPNV; [https://roterrenner.de/fileadmin/upload/News\\_2020/News\\_2020\\_04/civity-Management-Consultant\\_Corona-Szenarien-fuer-den-OEPNV.pdf](https://roterrenner.de/fileadmin/upload/News_2020/News_2020_04/civity-Management-Consultant_Corona-Szenarien-fuer-den-OEPNV.pdf)

<sup>4</sup> Unter <https://www.besserweiter.de/>, einer Initiative von des ÖPNV-Sektors ist eine Zusammenstellung aktueller Maßnahmen aufgeführt.

## 2 Rahmenbedingungen

### 2.1 Rechtliche Rahmenbedingungen

#### EU-Verordnung 1370/ 2007

Grundlegend ist die seit 03.12.2009 gültige Verordnung (EG) 1370/ 07 des Europäischen Parlaments und des Rates über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße. Sie enthält neben beihilferechtlichen Anforderungen an die Finanzierung von Verkehrsdiensten auch Regelungen über die Vergabe.

Die Verordnung gilt unmittelbar und setzt sich gegen nationale Rechtsnormen durch.

#### Personenbeförderungsgesetz (PBefG)

Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) beschreibt die nationalen rechtlichen Grundlagen für die unternehmerische Betätigung im Öffentlichen Personennahverkehr sowie für das Genehmigungsverfahren. Es legt damit den Ordnungsrahmen für den ÖPNV fest.

In der zum 1. Januar 2013 in Kraft getretenen Novelle des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) wird in § 8 Abs. 3 als Zielsetzung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) eine ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen definiert:

*„Für die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr sind die von den Ländern benannten Behörden (Aufgabenträger) zuständig. Der Aufgabenträger definiert dazu die Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes, dessen Umweltqualität sowie die Vorgaben für die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen in der Regel in einem Nahverkehrsplan. 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. Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans sind die vorhandenen Unternehmer frühzeitig zu beteiligen; soweit vorhanden sind Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände anzuhören. Ihre Interessen sind angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen (...).“*

Der Nahverkehrsplan dient somit als Rahmen für die Entwicklung des ÖPNV. Die Regelungen zur Aufstellung von Nahverkehrsplänen sowie die Bestimmung der Aufgabenträger des ÖPNV bleiben den Ländern vorbehalten.

## **Gesetz über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNVG)**

Die vorab dargestellten europäischen und nationalen Vorgaben werden durch Gesetze der einzelnen Bundesländer konkretisiert. Das ÖPNVG Baden-Württemberg regelt u. a. die Aufgabenträgerschaft (§ 6) und die Finanzierung des ÖPNV (§ 13). Daneben werden Grundsätze (§ 3) und Leitlinien (§ 4) für die ÖPNV-Planung formuliert. In § 11 und § 12 werden die Inhalte sowie der Prozess der Aufstellung des Nahverkehrsplanes geregelt.

Gemäß Art. 11 haben die Aufgabenträger für ihr Gebiet zur Sicherung und zur Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs einen Nahverkehrsplan auszustellen. Berücksichtigt werden müssen mindestens:

- Bestandsaufnahme der vorhandenen Einrichtungen und Strukturen sowie der Bedienung im öffentlichen Personennahverkehr und dessen Verknüpfung mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes;
- Bewertung der Bestandsaufnahme (Verkehrsanalyse Modal Split);
- Abschätzung des im Planungszeitraum zu erwartendem Verkehrsaufkommen im motorisierten Individualverkehr und im öffentlichen Personennahverkehr (Verkehrsprognose);
- Ziele und Rahmenvorgaben für die Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs sowie dessen Verknüpfung mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes;
- Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen zur Verwirklichung einer möglichst weitreichenden Barrierefreiheit im öffentlichen Personennahverkehr;
- geplante Investitionen für Zwecke des öffentlichen Personennahverkehrs mit ihren voraussichtlichen Kosten und der Finanzierung.

Der Nahverkehrsplan soll durch einen Nahverkehrsentwicklungsplan ergänzt werden mit Aussagen zur

- angestrebten Entwicklung der Verkehrssituation, die auch über den Planungszeitraum des Nahverkehrsplans hinaus reichen;
- angestrebte Angebotsverbesserungen in betrieblicher und tariflicher Hinsicht mit Darstellung der Fördermöglichkeiten.

Bei der Vorbereitung des Nahverkehrsplanes sind nach § 12 die Gemeinden im Gebiet des Aufgabenträgers, der örtlich zuständige Träger der Regionalplanung, die Straßenbaulastträger, die vorhandenen Verkehrsunternehmer sowie die für die Erteilung von Genehmigungen für Linienverkehre nach dem Personenbeförderungsgesetz zuständigen Behörden zu beteiligen. Soweit Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte der Aufgabenträger vorhanden sind, sind diese anzuhören. Andere Stellen können beteiligt werden.

## Gesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderung (BGG)

Neben dem PBefG und dem ÖPNVG sind im BGG Aussagen zur barrierefreien Gestaltung des ÖPNV festgesetzt. Gemäß § 8 Abs. 2 des Behindertengleichstellungsgesetzes (BGG) vom 01. Mai 2002 ist die „Herstellung von Barrierefreiheit in den Bereichen Bau und Verkehr“ zu gewährleisten. Dort heißt es:

- *„Sonstige bauliche oder andere Anlagen, öffentliche Wege, Plätze und Straßen sowie öffentlich zugängliche Verkehrsanlagen und Beförderungsmittel im Öffentlichen Personenverkehr sind nach Maßgabe der einschlägigen Rechtsvorschriften des Bundes barrierefrei zu gestalten. Weitergehende landesrechtliche Vorschriften bleiben unberührt.“*

Barrierefreiheit wird im § 4 BGG wie folgt definiert:

- *„Barrierefrei sind bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen und Kommunikationseinrichtungen sowie andere gestaltete Lebensbereiche, wenn sie für Menschen mit Behinderungen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe auffindbar, zugänglich und nutzbar sind. Hierbei ist die Nutzung behinderungsbedingter Hilfsmittel zulässig.“*

## Landesgesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen

Barrierefreiheit wird gemäß § 3, Abs. 2 Landes-Behindertengleichstellungsgesetz Baden-Württemberg (L-BGG) wie folgt definiert:

- *„Barrierefrei sind Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen und Kommunikationseinrichtungen sowie andere gestaltete Lebensbereiche, wenn sie für Menschen mit Behinderungen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind. Eine besondere Erschwernis liegt auch dann vor, wenn Menschen mit Behinderungen die Mitnahme oder der Einsatz benötigter Hilfsmittel verweigert oder erschwert wird.“*

Gemäß § 7 des Landes-Behindertengleichstellungsgesetz Baden-Württemberg (L-BGG) ist die „Barrierefreiheit in den Bereichen Bau und Verkehr“ herzustellen. Dort heißt es:

- *„(1) Bei Neubau- und Umbaumaßnahmen sind bauliche und andere Anlagen nach Maßgabe der einschlägigen Rechtsvorschriften, insbesondere der Landesbauordnung Baden-Württemberg, barrierefrei herzustellen.*
- (2) Neu zu errichtende öffentliche Straßen sowie öffentlich zugängliche Verkehrsanlagen und neu zu beschaffende Beförderungsmittel im öffentlichen Personenverkehr sind nach Maßgabe der einschlägigen Rechtsvorschriften des Landes barrierefrei zu gestalten. Bei großen Umbau- oder Erweiterungsmaßnahmen sollen diese nach Maßgabe der einschlägigen Rechtsvorschriften des Landes barrierefrei gestaltet werden.“*

## 2.2 Übergeordnete Rahmenplanungen

Ziel des Landes Baden-Württemberg ist es, die ÖPNV-Nachfrage bis zum Jahr 2030 zu verdoppeln. Über die im Folgenden genannten Rahmenplanungen hinaus stellen das Gesetz zur Weiterentwicklung des Klimaschutzes in Baden-Württemberg vom 14. Oktober 2020 sowie die verkehrlichen Ziele des aus dem Klimaschutzgesetz abgeleiteten Integrierten Energie- und Klimaschutzkonzeptes (IEKK) Grundlagen für den NVP dar.

### Generalverkehrsplan Baden-Württemberg (2010)

Der Generalverkehrsplan Baden-Württemberg 2010 enthält folgende Aussagen zum SPNV im Untersuchungsraum:

- Lücken im landesweiten Angebot sollen vorrangig geschlossen und Kapazitätsengpässe beseitigt werden. Dabei soll ein leistungsfähiges Basissystem im Stundentakt von 6:00 – 21:00 Uhr an Werktagen und ein Zweistundentakt zwischen Samstag 12:00 Uhr und Sonntag 21:00 Uhr die Grundversorgung sicherstellen. In verschiedenen Verkehrsräumen wird dieses Angebot durch S-Bahn-Verkehre, Regionalstadtbahnen und Regionalexpress-Verbindungen ergänzt.
- Die Bahnhöfe in Pforzheim und Mühlacker sollen barrierefrei ausgebaut sowie die Wartebe-reichsqualität verbessert werden.

Der Generalverkehrsplan prognostiziert ein weiterhin steigendes Verkehrsaufkommen. Orientiert wird sich hierbei am Prognosehorizont 2025. Die Nachfrage im ÖPNV bleibt trotz zurückgehender Bevölkerungszahlen bis 2025 unverändert. Gleichzeitig nehmen die durchschnittlichen Reiseweiten zu, so dass der Öffentliche Verkehr im Jahr 2025 eine deutlich höhere Verkehrsleistung als heute erbringen wird.

Weiterhin sollen tarifliche Verbesserungen und Optimierungen des Vertriebs verbundübergreifende Fahrten vereinfachen.

### ÖPNV-Report Baden-Württemberg (2020)

Das Land Baden-Württemberg hat sich zum Ziel gesetzt, die Nachfrage im öffentlichen Nahverkehr, gemessen anhand der Verkehrsleistung in Personenkilometern, bis zum Jahr 2030 zu verdoppeln. Basisjahr für das Verdopplungsziel ist 2010. Um zu identifizieren, welche Hebel getätigt werden müssen, um das angestrebte Verdopplungsziel zu erreichen, wurde im Auftrag des Ministeriums für Verkehr der ÖPNV-Report Baden-Württemberg erstellt. Die Studie analysiert den Status Quo des ÖPNV auf Ebene der Verkehrsverbünde, der Stadt- und Landkreise bis teilweise hin zur kommunalen Ebene. Ein Schwerpunkt stellt dabei der Vergleich mit anderen ähnlich strukturierten, deutschen und ausländischen Regionen hinsichtlich der Angebotsqualität, des Preis-Leistungs-Verhältnisses und der Nachfrage im ÖPNV dar.

Deutlich wird, dass die wichtigsten Hebel eine deutliche Takt- und Fahrplanverdichtung, eine attraktive Kombination aus Taktdichte und preiswertem Tarif sowie eine bessere Verknüpfung von Bus und Bahn

mit dem Fahrrad im Umweltverbund sein. In Regionen mit dichtem Fahrplanangebot ist der Marktanteil des ÖPNV spürbar höher. Nur mit durchgehend dichtem Fahrplanangebot — auch im Freizeitverkehr am Wochenende — kann der ÖPNV eine echte Alternative zum Pkw darstellen. Und auch flexible Bedienformen könnten zu Zeiten und in Räumen mit schwacher Nachfrage eine wichtige ergänzende Rolle spielen. Dazu müssen Nutzungshürden jedoch abgebaut und die Regelungen vereinheitlicht werden.

### **Klimaschutzgesetz des Landes Baden-Württemberg (2020)**

Das Klimaschutzgesetz sieht klare Vorgaben für die Reduzierung von Treibhausgasen vor: 25 Prozent weniger Kohlenstoffdioxid (CO<sub>2</sub>) bis 2020, 90 Prozent weniger bis 2050. Im Verkehrssektor ist es das Ziel, in den nächsten 10 Jahren gegenüber 2020 die CO<sub>2</sub>-Emissionen in Baden-Württemberg, um rund 50% zu reduzieren. In diesem Zusammenhang soll mindestens eine Verdoppelung der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel erzielt werden.

### **Regionalplan Nordschwarzwald (2015)**

Im Regionalplan 2015 des Regionalverbandes Nordschwarzwald werden folgende für die ÖPNV-Planung relevante Grundsätze formuliert:

- Gewährleistung einer guten Erreichbarkeit der zentralörtlichen Einrichtungen, Arbeitsplatzschwerpunkte und Freizeit- und Erholungseinrichtungen; Berücksichtigung der zentralörtlichen Gliederung in Liniengestaltung und Fahrtenhäufigkeit.
- Ausbau des ÖPNV zu einer gleichwertigen Alternative zum motorisierten Individualverkehr (MIV) durch eine deutliche Ausweitung des Angebotes und weiteren Ausbau der Infrastruktur.
- Abstimmung der ÖPNV-Konzepte der zuständigen Aufgabenträger, damit die Region stärker vernetzt, die Erreichbarkeit der o.g. Einrichtungen verbessert und die Anbindung an die Nachbarregionen verstärkt wird. Im Bereich der Schienenstrecken soll der Busverkehr keine Konkurrenz zum vorhandenen oder geplanten Zugangebot darstellen. In der Region und in Abstimmung mit benachbarten Regionen ist mittelfristig eine flächendeckende verbundähnliche Verkehrskooperation aller Verkehrsträger anzustreben. Kurzfristig ist die Zusammenarbeit benachbarter Verkehrsverbände, auch außerhalb der Region, auszubauen.

### **Verkehrsentwicklungsplan Stadt Pforzheim (2009)**

Der Verkehrsentwicklungsplan (VEP) der Stadt Pforzheim enthält im Leitbild folgende Aussagen zum ÖPNV:

- Für eine Erhöhung des Anteils des ÖPNV am Gesamtverkehr ist ein Qualitätssprung im Angebot und der Fahrgastbedienung erforderlich (Prüfung der Weiterentwicklung des Busverkehrs bzw. der Einrichtung eines städtischen Straßenbahn- oder Stadtbahnsystems).



- Gewährleistung eines barrierefreien und attraktiven Zugangs zu Haltestellen und Fahrzeugen.

Für den ÖPNV werden im Rahmen von Planungsszenarien folgende Aussagen getroffen:

- Stadtbahnausschleifung: „[...] führt nicht zu den gewünschten modalen Verlagerungen auf den ÖPNV und ist [...] nicht zielführend“.
- Mit Ispringen-West, Durlacher Straße und Dillstein befinden sich drei zusätzliche Haltepunkte in Planung.
- Stadtbahnhaltepunkte: zusätzliche Fahrgastpotenziale werden durch die Einrichtung der Haltepunkte in den Bereichen Zeppelinstraße (Oststadt) und Kühler Grund (Eutingen Ost/ Nägelishalden) erschlossen. Optional wird ein weiterer Haltepunkt Anselmstraße vorgeschlagen.

- Straßenbahnsystem:

Für ein Straßenbahnnetz werden folgende Äste geprüft:

- Arlinger – Leopoldplatz – Hbf. – Eutingen
- Wilferdinger Höhe – Leopoldplatz – Hbf. – Haidach
- Buchbusch – Leopoldplatz – Hbf. – Büchenbronn

Aufgrund der in der Stadt Pforzheim vorhandenen Topographie ist die Realisierung einer Straßenbahn gewissen Einschränkungen unterworfen.

- Alternativ dazu wird mit dem Metrobus die Einrichtung eines höherwertigen Bussystems aufgegriffen. Dieser umfasst:

- Eigene Trassen für Stammlinien
- Optimierte Beeinflussung von Lichtsignalanlagen
- Busbevorrechtigung im Streckennetz
- Dynamische Fahrgastinformation
- Verbesserung der Ausstattung der Fahrzeuge
- Corporate Design
- Optimierung von Tarif und Vertrieb
- Hervorgehobene Gestaltung von Haltestellen (Straßenrandlage oder Kaphaltestelle, Witterungsschutz, Sitzgelegenheit)

Verbesserung von zentralen Haltestellen und Verknüpfungspunkten:

- Neubau ZOB (fertiggestellt 2015)
- Umgestaltung Bahnhofplatz (fertiggestellt 2017)
- Verbesserung der Organisation am Leopoldplatz

### **Radverkehrskonzept Stadt Pforzheim (2013)**

Die Attraktivitätssteigerung des Fahrradverkehrs soll nicht in Konkurrenz zum ÖPNV erfolgen, vielmehr soll eine gute Verknüpfung sichergestellt werden. Dazu werden im Radverkehrskonzept der Stadt Pforzheim folgende ÖPNV-relevanten Aussagen getroffen:

- Vorhaltung komfortabler, überdachter Radabstellanlagen an Haltestellen, welche durch z.B. topografische Gegebenheiten zur multimodalen Nutzung einladen oder in großer Entfernung zum Zentrum oder anderen Zentralitäten liegen
- Attraktive Angebote zur Fahrradmitnahme in den öffentlichen Verkehrsmitteln schaffen (z.B. extra Anhänger an Bussen)
- Gemeinsame Führung von Fahrrad- und Busverkehr

### **Masterplan Stadt Pforzheim (2012)**

Der Masterplan der Stadt Pforzheim formuliert im Handlungsfeld Mobilität folgende Ziele:

- Innovative Verkehrssysteme einführen
- Optimale Nutzungsmöglichkeiten des Umweltverbundes gewährleisten
- ÖPNV attraktiver gestalten
- Umdenken im Mobilitätsverhalten fördern
- Bahnverkehrsanbindung Pforzheim stärken
- Reduzierung des CO<sub>2</sub> aus Mobilität um 50%
- Kurze Wege durch attraktives Nahverkehrsangebot, Mindestinfrastruktur und gemischte Strukturen in den Stadtteilen
- Infrastruktur für E-Mobilität ausbauen

### **Klimaschutzkonzept Stadt Pforzheim (2011)**

Laut Klimaschutzkonzept der Stadt Pforzheim verursacht der Verkehr rund 30% der CO<sub>2</sub>-Emissionen. Als ein prioritäres Klimaschutzziel soll eine Reduzierung der Emissionen durch eine Attraktivitätssteigerung des Umweltverbundes erreicht werden. Es werden folgende Handlungsansätze im ÖPNV vorgesehen:

- Verbesserung von zentralen Haltestellen und Verknüpfungspunkten
  - Neubau ZOB (fertiggestellt 2015)

- Verkehrsorganisation am Leopoldplatz
- Modernisierung des Hauptbahnhofes und dessen Vorplatz (fertiggestellt 2017)
- Pilotprojekt mit Hybrid-Bussen, welche aufgrund der bergigen Topographie Pforzheims ein hohes CO<sub>2</sub>-Einsparpotenzial durch die Rückgewinnung der Bremsenergie bieten (20-30% Einsparung an Kraftstoff möglich sowie die dadurch resultierende Entlastung von Feinstaub und Lärmemissionen)
- Bessere Vermarktung des „Job-Tickets“, ständige Überprüfung des Angebotes hinsichtlich Wohn- und Betriebsstandorten
- Verknüpfung von MIV und ÖPNV am Stadtrand durch Park&Ride-Anlagen
- Weitere Untersuchungen bezüglich eines höherwertigen Bussystems (Metrobus), welches den Ausbau von Stammstrecken, optimierte Beeinflussung von Lichtsignalanlagen, Busbevorrechtigung im Streckennetz, dynamische Fahrgastinformation und die Verbesserung der Fahrzeugausstattung mit sich führt (mit Verweis auf den VEP wird von einer Erhöhung des Modal Split-Anteils des ÖPNV von rund drei Prozent ausgegangen)

#### **Konvent der Bürgermeister bis 2020, Stadt Pforzheim**

Der Konvent der Bürgermeister enthält folgende Verpflichtungen mit möglichen Auswirkungen auf den ÖPNV:

- Unterschreitung der EU-Ziele zur CO<sub>2</sub>-Emissionsreduktion bis 2020 um 20% (Gesamtemissionen)
- Aufstellung eines Aktionsplans hinsichtlich nachhaltiger Energien, der Möglichkeiten aufzeigt, wie die Ziele zur Emissionsreduktion erreicht werden können
- Energietage, um Bürger über intelligentere Energienutzung zu informieren

Ziel der Stadt Pforzheim ist die Reduktion der jährlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen um 35% bis 2020, im Vergleich zum Jahr 1990. Die Teilnahme am „Neuen Konvent der Bürgermeister für Klima und Energie“ mit Zielhorizont 2030 ist bereits beschlossen. Die Stadt Pforzheim verpflichtet sich die CO<sub>2</sub>-Emissionen bis 2030 um mindestens 55% gegenüber 1990 zu reduzieren und ein integriertes Konzept für Klimaschutz und die Anpassung an den Klimawandel zu erstellen.

#### **Lärmaktionsplan Pforzheim (2010, fortgeschrieben 2018)**

Der Anteil des MIV am Gesamtverkehr soll durch Maßnahmen der Attraktivitätssteigerung des ÖPNV verringert werden, während der Anteil des ÖPNV und des Umweltverbundes insgesamt gesteigert werden soll. Dazu werden folgende Teilmaßnahmen vorgeschlagen, welche sich am VEP der Stadt Pforzheim orientieren:

- Neubau ZOB (fertiggestellt 2015)

- Verbesserung des Umsteigeplatzes Leopoldplatz/-straße
- Entwicklung eines höherwertigen Bussystems (durch Ausbau von Stammstrecken, Busbevorrechtigungen im Streckennetz, lärmarme Verkehrsmittel, Ausweisung von Schnellbuslinien)
- Verbesserung des Angebots schienengebundenen Personenverkehrs (durch Einrichtung neuer Haltepunkte und Taktverdichtung)

Mit einer Lärmkartierung wurde der Lärmaktionsplans 2018 fortgeschrieben.

### **Leitbild und Nutzungskonzept Pforzheim Innenstadt (2018)**

Das aus dem Leitbild der Innenstadt entwickelte Nutzungskonzept sieht folgende Punkte im Zusammenhang mit dem ÖPNV vor:

- Leopoldplatz: Bündelung des Busverkehrs
- Im Bereich der Fußgängerzone: Zusammenführen von Haltestellen und Gestaltung von attraktiven Wartebereichen
- Bahnhof: Verknüpfung der Mobilitätsangebote verbessern, effizientes Zusammenwirken der Verkehrsmittel

### **Leitbild 2030 für den Enzkreis (2019)**

Im Leitbild für den Enzkreis werden für den ÖPNV folgende Zielsetzungen aufgeführt:

- Integrierte Verkehrsplanung, barrierefreier Ausbau der Verkehrsinfrastruktur
- Vernetzung des Individualverkehrs (IV) mit dem ÖPNV
- Zukunftsorientierte ÖPNV-Angebote und attraktive Fahrpreise
- Verbesserung der Rahmenbedingungen für die Fahrgäste (z. B. Park and Ride (P+R), Übergänge zu anderen Verkehrsträgern, Abstellmöglichkeiten, Ausstattung der Haltestellen, Fahrgastinformationen)
- Verstärkte Nutzung des ÖPNV im Freizeitverkehr
- Neue Schienenprojekte und Ausbau der Zubringerverkehre
- Attraktive Angebote in der Schülerbeförderung
- Zusammenarbeit mit benachbarten Verkehrsverbänden
- Ausbau gleichwertiger Angebote in allen Gemeinden
- Nachhaltige Antriebstechniken aus regenerativen Energien bei Bus und Bahn

- Verknüpfung des Radverkehrs mit anderen Verkehrsträgern
- Ausbau von innerörtlichen Verkehren (z. B. Bürgerbusse)

Darüber hinaus setzt sich der Enzkreis für eine Transparenz schaffende Beteiligung ein und initiiert und begleitet Projekte und Prozesse im Rahmen einer nachhaltigen Entwicklung auf Kreis- und Gemeindeebene.

### **Radverkehrskonzept Enzkreis (Arbeitsstand 2019)**

Voraussichtlich im Frühjahr 2021 soll das Radverkehrskonzept des Enzkreises fertiggestellt sein. Dabei wird die verbesserte Verknüpfung zwischen Radverkehr und ÖPNV eine wichtige Säule darstellen, mit Maßnahmen wie Fahrradmitnahmemöglichkeiten im ÖPNV oder Fahrradabstellanlagen an wichtigen Haltepunkten des öffentlichen Verkehrs.

### **Integriertes Klimaschutzkonzept für den Enzkreis (2015)**

Das Integrierte Klimaschutzkonzept verfolgt im Bereich der Mobilität das Ziel, den Umweltverbund zu stärken, um eine Erhöhung des Modal Splits des Umweltverbundes von 39% (2014) auf 53% bis 2030 zu erreichen. Maßnahmenvorschläge im Bereich des ÖPNV lauten:

- Motivation der Bürger zum Umstieg auf den Umweltverbund erhöhen
- Optimierung des ÖPNV-Angebots (Multimodaler Verkehr, Verkürzung Reisezeit, Erhöhung des Komforts, Verbesserung Pünktlichkeit/Verlässlichkeit)
- Aufstellung eines Mobilitätskonzeptes/Integrierten Verkehrsentwicklungskonzeptes für den Enzkreis
- Erstellung eines handlungsbezogenen Konzeptes zum Mobilitätsmarketing
- Verknüpfung aller Verkehrsmittel, Intermodalität fördern
- Einführung eines Mobilitätskompasses
- Mobilitätsberatungen in Betrieben
- Einbindung ins Fernbusnetz
- Einrichtung einer Mobilitätszentrale in Pforzheim

## 2.3 Nahverkehrspläne benachbarter Aufgabenträger

In den Nahverkehrsplänen der Nachbarlandkreise finden sich folgende Aussagen mit unmittelbarem Bezug zum ÖPNV-Angebot im Enzkreis und Stadt Pforzheim wieder:

- **Nahverkehrsplan Karlsruher Verkehrsverbund 2014 (Landkreis Karlsruhe, Stadt Karlsruhe, Landkreis Rastatt, Stadt Baden-Baden)**

Maßnahmen des Nahverkehrsplans des KVV werden in Abstimmung mit den benachbarten Aufgabenträgern realisiert. Genaue Aussagen zu Maßnahmen mit Auswirkungen auf den Enzkreis betreffen Linie 143 durch eine Verlängerung der Linie bis Knittlingen.

- **NVP Stadt- und Landkreis Heilbronn 2013**

Der Nahverkehrsplan der Stadt sowie des Landkreises Heilbronn beinhaltet keine Aussagen, die den Enzkreis oder die Stadt Pforzheim betreffen.

- **NVP Landkreis Ludwigsburg 2020 (3. Fortschreibung)**

Der Enzkreis hat im Rahmen der Beteiligung zur Aufstellung des NVP folgende eine Stellungnahme abgegeben: Auf verschiedenen Seiten (S. 85, S 258) des Fortschreibungsentwurfes NVP für den Landkreis Ludwigsburg hat das Landratsamt entnommen, dass die Linie 707 (VPE) künftig nicht mehr nach Roßwag verkehren soll. Das Landratsamt geht davon aus, dass dieses zum Ende der Direktvergabe Verkehrsleistung des Linienbündels LB (11) "Vaihingen (Enz)/Feuerbach" und des Verkehrs-raums "Illingen" an die Firma Seiz zum Fahrplanwechsel am 14. Dezember 2025 (Auslauf der Direktvergabe) geschieht.

Da aus dem Enzkreis (hauptsächlich aus dem Ort Illingen) eine Fahrgastnachfrage bis ins Zentrum von Vaihingen (Illinger die dort zum Arbeiten, Einkaufen, oder zum Arzt etc. gehen, sowie zahlreiche Schüler die das Stromberg-Gymnasium, die Mörgenthaler-Realschule und das Friedrich-Abel-Gymnasium im Stadtzentrum besuchen, gibt, sollte es weiterhin möglich sein die Linie 707 bis in das Vaihingen-Stadtzentrum zu führen. Eine rechtzeitige Abstimmung der Linienführung zwischen VVS und VPE ist notwendig.

Die Stellungnahme des Enzkreises ist mit dem VPE abgestimmt.

- **NVP Landkreis Böblingen 2021**

Der Enzkreis hat im Rahmen der Beteiligung zur Neuaufstellung des NVP im Jahr 2020 folgende eine Stellungnahme abgegeben:

Speziell will der Landkreis Böblingen die kreisüberschreitenden Verkehre zwischen Böblingen und Enzkreis neu ordnen.

Die Gründe der Anpassung, die dargelegt wurden, können vom Enzkreis nachvollzogen werden. Zu klären sind noch folgende Fragen:

1. Die Linie 666 ist derzeit eng mit der Linie 767 gekoppelt. Die Fahrten der Linie 767 verkehren hauptsächlich an Schultagen und im Spätverkehr auf dem Enzkreisgebiet. Was passiert mit diesen Fahrten? Werden diese in den Fahrplan der Linie 666 aufgenommen?

2. Des Weiteren ist die derzeitige Kostenteilungsvereinbarung, bei der sowohl die Kosten, als auch die Erlöse geografisch aufgeteilt werden, nachteilig für den Enzkreis und die Stadt Pforzheim. Da die Linie im Enzkreis meistens auf der freien Strecke verläuft, tragen der Enzkreis und die Stadt Pforzheim den Großteil der Kosten. Dieses soll neu geregelt werden, z.B. derart, dass nur das Betriebsergebnis geografisch aufgeteilt wird.
3. Wie soll die Verwendung der Mittel aus §15 ÖPNVG (ex. 45a§) geregelt werden?

Erst nach Klärung dieser Fragen kann über den Tausch der Linien 666, 652, 653 und 765 abschließend entschieden werden.

In Kapitel 8.3 wird hierzu eine Konkretisierung zum weiteren Vorgehen dargelegt.

#### ■ **NVP Landeshauptstadt Stuttgart 2016**

Der Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt Stuttgart beinhaltet keine Aussagen, die den Enzkreis oder die Stadt Pforzheim betreffen.

#### ■ **NVP Landkreis Calw 2016**

Der Nahverkehrsplan des Landkreises Calw beinhaltet keine Aussagen, die den Enzkreis oder die Stadt Pforzheim betreffen.

## 2.4 Organisationsstruktur & Finanzierung des ÖPNV

Aufgabenträger des öffentlichen Verkehrs im Untersuchungsraum sind

- das Land Baden-Württemberg, vertreten durch die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW), für den Schienenpersonennahverkehr,
- der Enzkreis für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) im Landkreisgebiet (mit Sonderzuständigkeit der Stadt Mühlacker für den dortigen Stadtbusverkehr) sowie
- die Stadt Pforzheim für den ÖPNV im Stadtgebiet Pforzheim.

Die Linien des ÖPNV im Enzkreis und der Stadt Pforzheim sind in den Verkehrsverbund Pforzheim-Enzkreis (VPE) integriert. Der VPE ist ein Mischverbund, dem 14 Verkehrsunternehmen sowie der Enzkreis und die Stadt Pforzheim angehören.

Der Busverkehr im Verbundgebiet erfolgt im Linienverkehr weitgehend nach § 42 PBefG. Der Schulverkehr ist überwiegend in den Linienverkehr integriert. Einzelne Linien und Fahrten erfolgen auf Basis des § 43 PBefG (neben Schulverkehre auch Berufsverkehre).

Dem Enzkreis und der Stadt Pforzheim stehen zur Finanzierung des ÖPNV den nach den § 15 ÖPNVG zugewiesenen Finanzmitteln zur Verfügung.

Zusätzlich wenden die beiden Aufgabenträger jährlich erhebliche Beträge auf, um den ÖPNV im Verbundgebiet zu finanzieren.

Neben den gemeinwirtschaftlichen Verkehrsleistungen im VPE – mit gemeinsamer Finanzierung durch den Enzkreis und die Stadt Pforzheim – werden im Verbundgebiet Verkehre auf der Grundlage eigenwirtschaftlicher Genehmigungen erbracht.

### 3 Struktur des Untersuchungsraums

#### 3.1 Raumstrukturanalyse

Im Nahverkehrsraum leben insgesamt rund 323.000 Menschen, davon etwa 198.000 im Enzkreis und rund 126.000 in der Stadt Pforzheim.

**Tabelle 1: Übersicht Raumstruktur und zentralörtliche Gliederung**

<b>Enzkreis</b>	
Einwohner (31.12.2019)	199.556
Fläche in ha (31.12.2019)	57.360
Einwohnerdichte (Esinwohner/ km <sup>2</sup> )	348
<b>Stadt Pforzheim</b>	
Einwohner (31.12.2019)	125.957
Fläche in ha (31.12.2019)	9.799
Einwohnerdichte (EW/ km <sup>2</sup> )	1.285
<b>Zentralörtliche Gliederung</b>	
Oberzentrum	Pforzheim
Mittelzentren	Mühlacker [Bretten] [Vaihingen] [Bad Wildbad] [Leonberg]
Unterkentren	Remchingen und Königsbach-Stein (Doppelzentrum) Neuenbürg und Straubenhardt (Doppelzentrum) [Karlsbad]
Kleinzentren	Heimsheim Illingen Kelttern Knittlingen Maulbronn Neulingen Tiefenbronn Wiernsheim [Schömberg]

Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, Stuttgart, 2019 und Regionalverband Nordschwarzwald (Hrsg.), Regionalplan 2015 Nordschwarzwald. [in Klammern sind die nahegelegenen Zentren außerhalb des Enzkreises dargestellt]



Die Stadt Pforzheim übernimmt als Oberzentrum für den Untersuchungsraum die wesentlichen Funktionen als Arbeitsplatz- und Ausbildungsstandort sowie für die Versorgung und Freizeitangebote. Mühlacker übernimmt als Mittelzentrum im Enzkreis eine wichtige Rolle im zugehörigen Mittelbereich. Daneben gibt es weitere Unterzentren und Kleinzentren, die jeweils mit ihren Arbeitsplatz-, Versorgungs- und Bildungsangeboten von Bedeutung sind.

Darüber hinaus sind für den Untersuchungsraum die angrenzenden Oberzentren Karlsruhe und Stuttgart sowie für den jeweiligen Einzugsbereich die Mittelzentren Bretten, Vaihingen und Bad Wildbad in unterschiedlicher Ausprägung relevant.

### 3.1.1 Einwohner

Neben der Stadt Pforzheim mit rund 125.000 Einwohnern ist die Stadt Mühlacker mit 26.000 Einwohnern die zweitgrößte Stadt im Untersuchungsraum. Weitere Kommunen im Enzkreis, mit mehr als 10.000 Einwohnern, sind Birkenfeld, Niefern-Öschelbronn, Remchingen, Straubenhardt und Königsbach-Stein.

Im Zeitraum von 2013 bis 2019 ist die Gesamtbevölkerungszahl im Untersuchungsgebiet leicht gestiegen. Im prozentualen Vergleich weist die Stadt Pforzheim mit knapp sieben Prozent Bevölkerungswachstum einen höheren Zuwachs auf als der Enzkreis (+ 3,5 %).

Dem Kartenband sind Karten zur Zentralörtlichen Gliederung, Bevölkerungsdichte sowie der Einwohnerentwicklung zu entnehmen.

**Tabelle 2: Bevölkerungszahl und -entwicklung im Enzkreis**

Gemeinde	2013	2019	Entwicklung 2013-2019	Bevölkerungsdichte in EW/km <sup>2</sup> (Stand 2019)
Birkenfeld	10.166	10.304	+ 1,4 %	541
Eisingen	4.538	4.724	+ 4,1 %	588
Engelsbrand	4.246	4.471	+ 5,3 %	295
Friolzheim	3.833	4.153	+ 8,3 %	486
Heimsheim, Stadt	5.004	5.130	+ 2,1 %	359
Illingen	7.219	7.777	+ 7,7 %	265
Ispringen	6.062	6.000	- 1,0 %	730
Kämpfelbach	6.256	6.368	+ 1,8 %	468
Keltern	9.037	9.044	+0,1 %	303
Kieselbronn	2.960	3.029	+ 2,3 %	351

Gemeinde	2013	2019	Entwicklung 2013-2019	Bevölkerungsdichte in EW/km <sup>2</sup> (Stand 2019)
Knittlingen, Stadt	8.003	8.090	+ 1,1 %	307
Königsbach-Stein	9.796	10.028	+ 2,4 %	297
Maulbronn, Stadt	6.320	6.616	+ 4,7 %	260
Mönsheim	2.638	2.861	+ 8,5 %	170
Mühlacker, Stadt	24.931	26.130	+ 4,8 %	481
Neuenbürg, Stadt	7.592	8.362	+ 10,1 %	297
Neuhausen	5.213	5.216	+ 0,1 %	175
Neulingen	6.633	6.673	+ 0,6 %	288
Niefern-Öschelbronn	11.838	12.052	+ 1,8 %	547
Ölbronn-Dürrn	3.351	3.464	+ 3,4 %	222
Ötisheim	4.682	4.735	+ 1,1 %	332
Remchingen	11.662	11.879	+ 1,9 %	494
Sternenfels	2.741	2.846	+ 3,8 %	164
Straubenhardt	10.736	11.296	+ 5,2 %	341
Tiefenbronn	5.120	5.375	+ 5,0 %	363
Wiernsheim	6.530	6.815	+ 4,4 %	277
Wimsheim	2.655	2.877	+ 8,4 %	357
Wurmberg	3.004	3.241	+ 7,9 %	441
<b>Enzkreis</b>	<b>192.811</b>	<b>199.556</b>	<b>+3,5 %</b>	<b>348</b>
<b>Pforzheim, Stadt</b>	<b>117.754</b>	<b>125.957</b>	<b>+6,9 %</b>	<b>1.285</b>

Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, Stuttgart, 2019, Internetseite des Enzkreises-Gemeindeverzeichnis (Stand 31.12.2019)

Innerhalb der Stadt Pforzheim weisen die Stadtteile Südweststadt, Buckenberg, Nordstadt und Brötzingen die höchsten Einwohnerzahlen auf. Mit über 40 % nahm zwischen 2007 bis 2017 die

Bewohnerzahl in der Innenstadt deutlich an. Rückläufige Einwohnerzahlen hatten einzig Haidach und Arlinger zu verzeichnen.

**Tabelle 3: Einwohner nach Stadtteilen in der Stadt Pforzheim**

Stadtteil	2007	2019	Entwicklung 2007 – 2019
Oststadt	7.161	8.252	+ 15,2 %
Innenstadt	1.458	2.114	+ 45,0 %
Weststadt	7.302	8.754	+ 19,9 %
Südweststadt	12.817	14.060	+ 9,7 %
Au	3.992	4.509	+ 13,0 %
Südoststadt	3.611	4.089	+ 13,2 %
Buckenberg	13.470	13.712	+ 1,8 %
Haidach	8.883	8.300	- 6,6 %
Nordstadt	23.429	26.224	+ 11,9 %
Brötzingen	11.405	11.963	+ 4,9 %
Arlinger	3.360	3.421	+ 1,8 %
Dillweißenstein	8.476	9.206	+ 8,6 %
Sonnenhof	3.123	3.177	+ 1,7 %
Würm	2.806	2.928	+ 4,3 %
Hohenwart	1.710	1.790	+ 4,7 %
Büchenbronn	6.195	6.943	+ 12,1 %
Sonnenberg	1.113	1.123	+ 0,9 %
Huchenfeld	4.307	4.637	+ 7,7 %
Eutingen	7.861	8.362	+ 6,4 %

Quelle: Stadt Pforzheim – kommunale Statistikstelle (Hrsg.), Bevölkerungsheft 2019

**Tabelle 4: Einwohnerentwicklung nach Altersstufen**

Altersgruppen in Jahren	Enzkreis			Stadt Pforzheim		
	2012	2019	2012 - 2019	2012	2019	2012 - 2019
unter 15	27.198	28.103	+905	16.156	18.982	+2.826
15 – unter 18	7.056	6.137	-919	3.664	3.715	+51
18 – unter 25	15.359	15.114	-245	10.516	10.780	+264
25 – unter 40	30.233	34.791	4.558	21.975	26.448	+4.473
40 – unter 65	73.520	72.752	-768	39.836	40.699	+863
65 und älter	38.726	42.659	+3.933	24.278	25.333	+1.055
<b>Summe</b>	<b>192.092</b>	<b>199.556</b>	<b>+7.464</b>	<b>116.425</b>	<b>125.957</b>	<b>+9.532</b>

Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, Stuttgart, Stand: 31.12.2019

Die Einwohner des Enzkreises sowie der Stadt Pforzheim weisen ähnliche Verteilungen der Altersgruppen auf, jedoch gibt es Unterschiede bei einem Vergleich der einzelnen Kommunen im Enzkreis. Der höchste Anteil an unter 18-jährigen an der Bevölkerung wohnt demnach in den Gemeinden Mönsheim (19,6 %) und Wurmberg (22,6 %), während anteilig die meisten über 65-jährigen in Ispringen (23,3 %) und Keltern (23,5 %) ansässig sind. Wimsheim weist den geringsten Anteil an über 65-jährige mit nur 16,4 % auf.

**Tabelle 5: Anteil der Altersgruppen an der Einwohnerschaft im Enzkreis in Prozent (Stand 2019)**

Kommune	Alter				
	unter 15 Jahre	15 – 25	25 – unter 45 Jahre	45 – unter 65 Jahre	65 Jahre und älter
Birkenfeld	13,4	11,3	22,1	30,1	23,2
Eisingen	14,3	10,5	23,4	28,6	23,2
Engelsbrand	13,2	9,3	20,4	31,6	25,4
Friolzheim	15,9	9,8	25,7	29,1	19,6
Heimsheim, Stadt	12,8	10,3	27,9	29,2	19,9
Illingen	13,8	10,8	23,5	29,9	22,0
Ispringen	13,1	9,9	24,	29,4	23,4

Kommune	Alter				
	unter 15 Jahre	15 – 25	25 – unter 45 Jahre	45 – unter 65 Jahre	65 Jahre und älter
Kämpfelbach	13,2	10,3	23,4	30,9	22,3
Keltern	12,6	9,9	21,0	32,0	24,6
Kieselbronn	14,5	10,4	22,4	29,8	22,9
Knittlingen, Stadt	13,4	11,1	23,6	31,5	20,5
Königsbach-Stein	13,4	11,0	22,3	31,5	21,8
Maulbronn, Stadt	14,2	11,6	21,8	30,7	21,6
Mönsheim	15,7	11,2	23,7	31,0	18,4
Mühlacker, Stadt	14,9	11,0	23,9	30,2	19,9
Neuenbürg, Stadt	14,2	10,3	23,8	31,1	20,6
Neuhausen	12,4	10,6	21,2	33,4	22,4
Neulingen	14,0	10,7	22,5	31,6	21,3
Niefern-Öschelbronn	14,5	11,1	23,7	29,6	21,1
Ölbronn-Dürrn	14,6	10,0	22,8	32,1	20,5
Ötisheim	13,2	10,4	21,9	31,9	22,6
Remchingen	14,3	10,9	23,9	29,5	21,4
Sternenfels	14,6	10,1	21,4	33,2	20,7
Straubenhardt	13,8	10,3	22,1	32,6	21,2
Tiefenbronn	13,4	9,9	22,7	31,7	22,3
Wiernsheim	15,0	10,4	24,4	31,1	19,0
Wimsheim	15,6	9,8	26,0	31,2	17,3
Wurmberg	19,3	12,1	22,8	27,7	18,0
<b>Enzkreis gesamt</b>	14,1	10,6	23,2	30,7	21,4

Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, Stuttgart, 31.12.2019

Auch in der Stadt Pforzheim fallen bei der Verteilung der Einwohnerinnen und Einwohner aufgeteilt nach Altersgruppen und Stadtteilen Unterschiede auf. Während in der Oststadt (17,8%), Weststadt (18,3 %) und in der Au (18,2%) der größte Anteil der unter 16-jährigen wohnen, zählen Arlinger (30,6 %) sowie Sonnenhof (33,2 %) zu den Stadtteilen mit dem höchsten Anteil an über 65-jährigen. Zudem weist Arlinger prozentual auch den geringsten Anteil an unter 16-jährigen auf.

**Tabelle 6: Anteil der Altersgruppen in den Stadtteilen der Stadt Pforzheim**

Stadtteil	Alter					
	unter 16 Jahre	16 – unter 20	20 – unter 30 Jahre	30 – unter 50 Jahre	50 – unter 65 Jahre	65 Jahre und älter
Oststadt	17,8	4,4	17,5	28,1	18,7	13,6
Innenstadt	14,5	4,3	19,8	30,8	13,0	17,7
Weststadt	18,3	4,8	17,6	27,8	16,6	14,9
Südweststadt	14,9	4,0	14,4	26,5	21,1	18,9
Au	18,2	4,9	19,4	29,4	15,8	12,1
Südoststadt	12,8	4,2	15,0	25,9	21,2	20,9
Buckenberg	17,5	4,0	11,3	24,1	21,1	22,9
Haidach	17,3	3,8	9,6	24,0	19,8	25,6
Nordstadt	16,1	4,1	14,6	27,5	21,1	17,6
Brötzingen	14,3	3,8	12,2	24,4	21,7	23,6
Arlinger	11,2	1,6	9,6	20,6	24,8	30,6
Dillweißenstein	15,0	4,0	11,4	22,9	21,1	25,7
Sonnenhof	15,8	3,9	8,4	20,8	18,1	33,2
Würm	13,6	4,6	10,4	24,4	23,5	23,6
Hohenwart	17,4	3,7	9,9	24,6	23,9	20,5
Büchenbronn	15,7	3,6	9,3	24,6	22,7	24,1
Sonnenberg	14,9	2,8	8,4	23,3	23,6	26,9
Huchenfeld	15,5	3,7	10,4	22,9	23,7	23,7

Stadtteil	Alter					
	unter 16 Jahre	16 – unter 20	20 – unter 30 Jahre	30 – unter 50 Jahre	50 – unter 65 Jahre	65 Jahre und älter
Eutingen	14,5	3,9	12,8	25,3	21,8	21,8
<b>Pforzheim, Stadt</b>	15,9	4,1	13,7	25,9	20,3	20,0

Quelle: Stadt Pforzheim – kommunale Statistikstelle (Hrsg.), Bevölkerungsheft 2019

Entsprechend der Bevölkerungsdynamik der zurückliegenden Jahre wurden in den einzelnen Städten und Gemeinden seit 2010 folgende Wohngebiete entwickelt:

**Tabelle 7: Neue Wohngebiete seit 2010**

Gemeinde/ Stadt	Neue Wohngebiete seit 2010 (Größe)
Birkenfeld	„Weingärtle Ost“ (k.A.)
Heimsheim	Lailberg II (200 Bauplätze)
Ölbrunn-Dürrn	OT Ölbrunn: „Im Lau“ (3,2ha) OT Dürrn: „Ob dem Oberrn Dorf“ (3,8ha) – Realisierung bis 2020
Neulingen	OT Bauschlott: Am Göbricher Pfad (50WE)
Maulbronn	Rosenäcker (34 Bauplätze) OT Schmie: Grund, 2. Abschnitt (26 Bauplätze)
Straubenhardt	Pfinzweiler Mistelstr. (15 Bauplätze)
Tiefenbronn	OT Lehningen: „Heimerwegwiesen“ (3,5ha)
Mühlacker	„WA Aischbühl“ (0,84 ha) „Lug Osttangente 1. Änderung (7,6 ha) OT Dürrmenz „Östliche August-Hebenstreit-Straße“ (0,69 ha) OT Dürrmenz „Sommerberg“ (5 ha) OT Lomersheim „Obere Au“ (4,6ha/30 WE) OT Großglattbach „Pforzheimer Weg“ (4,16 ha/58 WE) OT Großglattbach „Falltor 1. Änderung“ (0,29 ha/6 WE) OT Ötisheim „Hinter den Zäunen“ (1,25 ha/21 WE) OT Mühlhausen „Reichhardtstraße“ (0,25 ha/4 WE)
Pforzheim	Salier-/Philippstraße (51 WE) Dennachstraße (4.100 qm)

Gemeinde/ Stadt	Neue Wohngebiete seit 2010 (Größe)
	Postwiesenstraße (28 WE) Tiergarten (111.000 qm) Wacholder/Sonnenhof (112.000 qm, fast vollständig aufgesiedelt) Huchenfeld, Binne (83.000 qm, fast vollständig aufgesiedelt) Lange Gewinn (84.000 qm, geringer Teil aufgesiedelt) Hegenach (157.000 qm, teilweise aufgesiedelt)

Quelle: Auftaktbefragung der Städte und Gemeinden im Enzkreis und der Stadt Pforzheim im Juni 2019  
 Erläuterung: OT = Ortsteil, WE = Wohneinheiten, EW = Einwohner, Baupl. = Bauplätze, ha = Hektar, k. A. = keine Angaben

Die Raumstruktur ist zusätzlich im Kartenband dargestellt.

### 3.1.2 Arbeitsplätze und Pendlerrelationen

Mit über 55.000 sozialversicherungspflichtigen Arbeitsplätzen ist die Stadt Pforzheim der bedeutendste Arbeitsplatzstandort im Untersuchungsgebiet. Im Enzkreis hat die Stadt Mühlacker mit rund 10.000 Beschäftigten, gefolgt von Birkenfeld mit knapp 6.000 und Niefern-Öschelbronn mit über 4.000 Beschäftigten die höchsten Arbeitsplatzzahlen.

**Tabelle 8: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte nach Kommune**

Gemeinde/ Stadt	Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte Arbeitnehmer und Teilzeitbeschäftigte	
	am Arbeitsort	am Wohnort
Birkenfeld	5.834	4.282
Eisingen	578	1.946
Engelsbrand	837	1.670
Friolzheim	1.960	1.909
Heimsheim, Stadt	1.504	2.026
Illingen	1.874	3.240
Ispringen	2.752	2.624
Kämpfelbach	582	2.719
Keltern	1.996	3.683
Kieselbronn	514	1.210



Gemeinde/ Stadt	Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte Arbeitnehmer und Teilzeitbeschäftigte	
	am Arbeitsort	am Wohnort
Knittlingen, Stadt	3.281	3.549
Königsbach-Stein	4.196	4.262
Maulbronn, Stadt	1.541	2.661
Mönsheim	1.628	1.215
Mühlacker, Stadt	10.541	10.834
Neuenbürg, Stadt	2.433	3.567
Neuhausen	1.054	2.211
Neulingen	1.673	2.962
Niefern-Öschelbronn	4.109	5.159
Ölbronn-Dürrn	1.011	1.497
Ötisheim	1.316	1.965
Remchingen	2.967	4.952
Sternenfels	1.296	1.146
Straubenhardt	3.373	4.637
Tiefenbronn	769	2.324
Wiernsheim	1.027	2.920
Wimsheim	1.112	1.315
Wurmberg	940	1.317
<b>Enzkreis gesamt</b>	<b>62.698</b>	<b>83.802</b>
<b>Pforzheim, Stadt</b>	<b>58.463</b>	<b>50.770</b>

Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, Stuttgart, 2019 (Stand 30.06 2018)

Die größten Pendelndenbewegungen im Berufsverkehr bestehen im Untersuchungsraum zum Oberzentrum Pforzheim. Dabei sind vor allem die Relationen aus Birkenfeld, Mühlacker und Niefern-Öschelbronn hervorzuheben.

Karlsruhe ist für Pendlerinnen und Pendler aus Pforzheim und vor allem den nordwestlichen Kommunen des Enzkreises als Arbeitsplatzstandort von hoher Bedeutung. Stuttgart ist für Pendlerinnen und Pendler aus Pforzheim und den östlichen Kommunen des Enzkreises ein wichtiger Arbeitsplatzstandort. Die Pendelndenbeziehungen für den Enzkreis und die Stadt Pforzheim sind zusätzlich als Karte dem Kartenband zu entnehmen.

**Tabelle 9: Bedeutende Pendlerrelationen (> 400 sozialversicherungspflichtig Pendelnde)**

Wohnort	Arbeitsort	Anzahl Pendelnde
Pforzheim	Karlsruhe	1.837
Pforzheim	Birkenfeld	1.797
Mühlacker	Pforzheim	1.628
Birkenfeld	Pforzheim	1.593
Niefern-Öschelbronn	Pforzheim	1.565
Karlsruhe	Pforzheim	1.525
Pforzheim	Stuttgart	1.364
Pforzheim	Mühlacker	1.356
Pforzheim	Bretten	1.313
Pforzheim	Niefern-Öschelbronn	1.129
Keltern	Pforzheim	1.098
Königsbach-Stein	Pforzheim	1.063
Remchingen	Pforzheim	1.017
Neuenbürg	Pforzheim	1.012
Ispringen	Pforzheim	1.006
Kämpfelbach	Pforzheim	925
Straubenhardt	Pforzheim	897
Neulingen	Pforzheim	867
Pforzheim	Ispringen	801
Pforzheim	Königsbach-Stein	732

Wohnort	Arbeitsort	Anzahl Pendelnde
Engelsbrand	Pforzheim	726
Mühlacker	Stuttgart	718
Remchingen	Karlsruhe	715
Eisingen	Pforzheim	703
Schömburg	Pforzheim	688
Bretten	Pforzheim	623
Bretten	Knittlingen	620
Pforzheim	Neuenbürg	613
Bad Wildbad	Pforzheim	566
Neuhausen	Pforzheim	547
Knittlingen	Bretten	534
Mühlacker	Vaihingen a.d. Enz	501
Kieselbronn	Pforzheim	486
Wiernsheim	Pforzheim	466
Vaihingen a.d. Enz	Pforzheim	458
Ötisheim	Mühlacker	451
Tiefenbronn	Pforzheim	447
Königsbach-Stein	Karlsruhe	440
Illingen	Mühlacker	412
Niefen-Öschelbronn	Mühlacker	410

Quelle: Bundesagentur für Arbeit (Stand Juni 2018). Absteigende Sortierung nach Anzahl der Pendler

Seit 2010 wurden folgende neue Gewerbegebiete entwickelt:

**Tabelle 10: Neue Gewerbegebiete seit 2010**

Gemeinde/ Stadt	Neue Gewerbegebiete seit 2010 (Größe)
Birkenfeld	Dammfeld 1 und 2 (k. A.) Heimig (k. A.)
Keltern-Dietlingen	Gewerbegebiet (30 ha)
Niefern-Öschelbronn	Gewerbegebiet Am Ziegelbaum (3 ha)
Maulbronn	Gewerbegebiet Talweg Süd (17 Gewerbeflächen)
Straubenhardt	Fachmarktzentrum Conweiler (12.228 qm)
Pforzheim	Einkaufszentrum Sonnenhof (k. A.) Neue Wohngebiete seit 2010 Gewerbegebiet Hohenacker weitere Ansiedlungen (k. A.) Gewerbegebiet Buchbusch (580.000 qm)

Quelle: Auftaktbefragung der Städte und Gemeinden im Enzkreis und der Stadt Pforzheim im Juni 2019. Erläuterung: qm = Quadratmeter, ha = Hektar, k. A. = keine Angaben

### 3.1.3 Schulstruktur

Der Schülerverkehr nimmt eine bedeutende Stellung in der Gestaltung des ÖPNV-Angebotes ein. Für das ÖPNV-Fahrgastaufkommen sind insbesondere die Schulpendlerinnen und -pendler zu den weiterführenden Schulen zu berücksichtigen. Die folgende Tabelle gibt eine Übersicht über die Schulen und Schülerzahlen in der Stadt Pforzheim im Jahr 2020/2021.

**Tabelle 11: Schulstandorte in der Stadt Pforzheim nach Schultyp**

Schulstandort	Schule	Schultyp	2020/2021
Arlinger	Arlingerschule	GS	242
Brötzingen	Brötzingen Schule	GS	164
Buckenberg	Buckenbergschule	GS	313
Dillweißenstein	Dillweißensteinschule	GS	148
Hohenwart	Grundschule Hohenwart	GS	54*
Huchenfeld	Grundschule Huchenfeld	GS	251

Schulstandort	Schule	Schultyp	2020/2021
Würm	Grundschule Würm	GS	83
Haidach	Haidachschule	GS	301
Innenstadt	Insel-Grundschule	GS	367
Eutingen	Karl-Friedrich-Schule Eutingen	GS	280
Weststadt	Maihälden-Grundschule	GS	185
Nordstadt	Nordstadtschule	GS (Gemeinschaftsschule)	498
Weststadt	Osterfeld-Grundschule	GS	301
Nordstadt	Schanzschule	GS	320
Sonnenhof	Sonnenhofschule	GS	208
Südoststadt	Südstadtschule	GS	296
Büchenbronn	Waldschule Büchenbronn	GS	176
Südweststadt	Weiherbergschule	GS	449
<b>Grundschulen</b>	<b>insgesamt</b>		<b>4.636</b>
Brötzingen	Brötzinger Schule	WRS	246
Haidach	Haidachschule	WRS	229
Innenstadt	Insel-Werkrealschule	WRS	294
Eutingen	Karl-Friedrich-Schule Eutingen	WRS	136
Nordstadt	Nordstadtschule	H (Gemeinschaftsschule)	326
Südweststadt	Otterstein-Werkrealschule	WRS	207
Nordstadt	Schanzschule	WRS	16
Südoststadt	Südstadtschule	WRS	135
Südweststadt	Weiherbergschule	WRS	205
<b>WRS</b>	<b>insgesamt</b>		<b>1.794</b>
Innenstadt	Insel-Realschule	RS	466
Buckenberg	Konrad-Adenauer-Realschule	RS	754

Schulstandort	Schule	Schultyp	2020/2021
Weststadt	Osterfeld-Realschule	RS	569
Südweststadt	Otterstein-Realschule	RS	465
<b>RS</b>	<b>insgesamt</b>		<b>2.254</b>
Weststadt	Hebel-Gymnasium	G	627*
Innenstadt	Hilda-Gymnasium	G	1.051*
Oststadt	Kepler-Gymnasium	G	812*
Südweststadt	Reuchlin-Gymnasium	G	656*
Büchenbronn	Schiller-Gymnasium	G	k.A.
Innenstadt	Theodor-Heuss-Gymnasium	G	976*
<b>Gymnasium</b>	<b>insgesamt</b>		<b>4122</b>
Südweststadt	Goetheschule	Waldorfschule	k.A.
Oststadt	Anna-Bertha-Königsegg-Schule	SBBZ	k.A.
Südoststadt	Bohrainschule	SBBZ	205
Weststadt	Erich-Kästner-Schule	SBBZ	k.A.
Nordstadt	Gustav-Heinemann-Schule	SBBZ	237
Buckenberg	Pestalozzischule	SBBZ	93
Eutingen	Raphael-Schule Pforzheim e.V.	SBBZ	k.A.
Innenstadt	Schloßparkschule	SBBZ	116
Innenstadt	Alfons-Kern-Schule	BS	1.027*
Brötzingen	Fritz-Erler-Schule	BS	1.740*
Südoststadt	Goldschmiedeschule mit Uhrmacher Schule	BS	494*
Buckenberg	Heinrich-Wieland-Schule	BS	1.801*
Buckenberg	Johanna-Wittum-Schule	BS	1.110*
Südoststadt	Ludwig-Erhard-Schule	BS	1.639*

Schulstandort	Schule	Schultyp	2020/2021
BS	insgesamt		8.462

Quelle: Internetseite der Stadt Pforzheim (Stand 2019) und Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, Stuttgart (2019)

Erläuterung: GS = Grundschule, WRS = Werkrealschule, RS = Realschule, G = Gymnasium, SBBZ= Sonderpädagogische Bildungs- und Beratungszentren, BS = Berufsschule; farblich hervorgehoben sind Inklusionsstandorte, \*Stand von 2018

In der Stadt Pforzheim nimmt zusätzlich die Hochschule für Gestaltung, Technik, Wirtschaft und Recht mit rund 6.200 Studierenden sowohl als Bildungsstandort als auch als Arbeitsplatzstandort eine bedeutende Rolle ein.

Für den Enzkreis sind nachfolgend die Schulstandorte sowie die Anzahl der Schülerinnen und Schüler für das Schuljahr 2020/2021 dargestellt.

**Tabelle 12: Schulstandorte und Schülerzahlen im Enzkreis**

Schulstandort	Schule	Schultyp	2020/2021
Birkenfeld	Friedrich-Silcher-Schule	GS	141
	Grundschule Gräfenhausen	GS	95
	Ludwig-Uhland-Schule	GS	103
		WRS	132
		RS	280
Eisingen	Grundschule Eisingen	GS	164
Engelsbrand	Grundschule Engelsbrand	GS	126
Friolzheim	Grundschule Friolzheim	GS	198
Heimsheim	Ludwig-Uhland-Schule	GS	170
		RS	455
Illingen	Schule am Stromberg - Gemeinschaftsschule Illingen Maulbronn	GMS (Primarstufe)	231
		GMS (Sekundarstufe I)	209
Ispringen	Otto-Riehm-Schule	GS	196
	Schule am Winterrain Sonderpädagogisches Bildungs- und	SBBZ (Förderschwerpunkt)	86

Schulstandort	Schule	Schultyp	2020/2021
	Beratungszentrum Förderschwerpunkt geistige Entwicklung	Geistige Entwicklung)	
		SBBZ (Förderschwerpunkt Geistige Entwicklung – Berufsschulstufe)	32
Kämpfelbach	Grundschule Bilfingen	GS	212
Keltern	Johannes Kepler Schule	GS	261
Kieselbronn	Grundschule Kieselbronn	GS	144
Knittlingen	Grundschule Freudenstein	GS	51
	Dr. Johannes-Faust-Schule	GS	209
		WRS	19
		RS	476
Königsbach-Stein	Johannes.Schoch-Schule	GS	186
	Heynlin-Schule	GS	157
		WRS	210
	Lise-Meitner Gymnasium	G	765
	Comenius-Schule Königsbach-Stein (Sonderpädagogisches Bildungs- und Beratungszentrum Förderschwerpunkt Lernen)	SBBZ	90
	Willy-Brandt-Realschule	RS	666
Maulbronn	Willy-Schenk-Schule Zaisersweiher	GS	52
	Salzach-Gymnasium	G	400
	Schule am Silahopp	GS	158
Mönsheim	Appenbergschule Mönsheim	GS	110
Mühlacker	Heidenwäldle-Schule	GS	101
	Ulrich-von-Dürrenenz-Schule	GS	141
	Hartfeldschule Enzberg	GS	149



Schulstandort	Schule	Schultyp	2020/2021
	Grundschule Großglattbach	GS	36
	Grundschule Lienzingen	GS	80
		GS (Förderklasse)	14
	Wendler-Schule Lomersheim	GS	130
	Mörike-Realschule	RS	688
	Schillerschule	GMS (Primarstufe)	268
		GMS (Sekundarstufe I)	243
	Uhlandschule Sonderpädagogisches Bildungs- und Beratungszentrum Förderschwerpunkt Lernen	SBBZ	121
	Theodor-Heuss-Gymnasium	G	887
Johann-Christoph-Blumhardt-Schule	G	600	
Neuenbürg	Grundschule Arnbach	GS	73
	Gymnasium Neuenbürg	G	663
	Schlossberg-Schule	GS	208
		WRS	k.A.
Neuhausen	Verbandsschule im Biet	GMS (Primarstufe)	135
		GMS (Sekundarstufe I)	179
		WRS	16
Neulingen	Friedrich-Weinbrenner-Schule	GS	268
Niefern-Öschelbronn	Grundschule Öschelbronn	GS	130
	Kirnbachschule	GS	294
		WRS	288
	Realschule Niefern-Öschelbronn	RS	387
Ölbronn-Dürren	Eichelbergschule	GS	65
	Kirsten-Boie-Grundschule	GS	58

Schulstandort	Schule	Schultyp	2020/2021
Ötisheim	Henri-Arnaud-Grundschule	GS	147
Remchingen	Peter-Härtling-Schule	GS	204
	Bertha-Benz-Schule	GS	108
	Gymnasium Remchingen	G	483
	Bergschule	GS	111
		WRS	193
	Carl-Dittler-Realschule	RS	320
Sternenfels	Grundschule Sternenfels	GS	100
Straubenhardt	Grundschule Ottenhausen	GS	69
	Grundschule Feldrennach	GS	103
	Grundschule Schwann	GS	102
	Grundschule Langenalb	GS	51
	Wilhelm-Ganzhorn-Schule	GS	77
		WRS	225
		RS	478
Tiefenbronn	Lucas-Moser-Schule	GS	177
Wiernsheim	Heckengäuschule	GMS (Primarstufe)	253
		GMS (Sekundarstufe I)	256
Wimsheim	Grundschule Wimsheim	GS	111
Wurmberg	Grundschule Wurmberg	GS	149

Quelle: Internetseiten der Gemeinden (Stand 2020), Enzkreis (2021) und Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, Stuttgart, 2020

Erläuterung: GS = Grundschule, H = Hauptschule, RS = Realschule, G = Gymnasium, GMS= Gemeinschaftsschule  
WRS = Werkrealschule, SBBZ= Sonderpädagogische Bildungs- und Beratungszentren

Für den Enzkreis relevante Schulstandorte in den angrenzenden Gebietskörperschaften sind nachfolgend aufgeführt. Eine Verortung der Schulstandorte ist dem Kartenband zu entnehmen.

**Tabelle 13: Schulstandorte außerhalb des Enzkreises**

Schulstandort	Schule	Schultyp
Rutesheim	Realschule Rutesheim	RS
Rutesheim	Gymnasium Rutesheim	G
Weil der Stadt	Gymnasium Weil der Stadt	G
Vaihingen/Enz	Ferdinand-Steinbeis-Realschule	RS
Vaihingen/Enz-Kleinglattbach	Ottmar - Mergenthaler – Realschule	RS
Vaihingen/Enz	Waldorfschule	GS
Vaihingen/Enz	Wilhelm-Feil-Schule	SBBZ
Vaihingen/Enz	Friedrich-Abel-Gymnasium	G
Vaihingen/Enz	Stromberg-Gymnasium	G
Ettlingen	Wilhelm-Röpke-Schule	BS
Ettlingen	Bertha von Suttner – Schule	BS
Kleinsteinbach	Hennhöfer - Schule	GS, H, RS, WRS, G
Bretten	Melanchthon – Gymnasium	G
Bretten	Edith-Stein-Gymnasium	G
Bretten	Max-Planck-Realschule	RS
Bretten	Gemeinschaftsschule (Hebel-Schule)	GMS
Oberderdingen	Stromberg – Schule	GS, WRS
Oberderdingen	Leopold – Feigenbutz – Realschule	RS
Schömberg	Werkrealschule	WRS
Karlsbad-Waldbronn	Gemeinschaftsschule	GMS

Quelle: VPE 2021; Erläuterung: GS = Grundschule, H = Hauptschule, RS = Realschule, G = Gymnasium, GMS= Gemeinschaftsschule, WRS = Werkrealschule, SBBZ= Sonderpädagogische Bildungs- und Beratungszentren, BS = Berufliche Schule

### 3.1.4 Einzelhandel, Versorgung, Freizeit und Tourismus

#### 3.1.4.1 Einzelhandel und Versorgung

Die Stadt Pforzheim übernimmt für den Untersuchungsraum wesentliche Einkaufs- und Versorgungsfunktionen. Neben der Innenstadt gibt es auf der Wilferdinger Höhe, in Brötzingen und in der Nordstadt weitere Konzentrationen an Einzelhandelseinrichtungen. Einzelne größere Standorte gibt es u. a. in der Oststadt, auf dem Buckenberg und in Huchenfeld.

In weitgehend allen Hauptorten der Gemeinden und Städte des Enzkreises sind Lebensmittelmärkte für den täglichen Bedarf vorhanden. Größere Einkaufszentren gibt es in Mühlacker (Drehscheibe) und in Enzberg (Schrammel).

Folgende Krankenhäuser befinden sich Pforzheim, Mühlacker, Neuenbürg und Niefern-Öschelbronn, Einrichtungen für Seniorinnen und Senioren sowie Einrichtungen für Menschen mit Behinderung befinden sich in vielen Kommunen im Untersuchungsgebiet, wie die nachfolgenden Tabellen zeigen:

**Tabelle 14: Krankenhäuser und Kliniken mit Anzahl der Betten**

Standort	Name der Einrichtung	Betten
Pforzheim	HELIOS Klinikum Pforzheim	500
	Arcus Sportklinik	50
	Centralklinik	50
	Klinik für ästhetisch plastische Chirurgie, Plastische Chirurgie und Schönheitschirurgie	k.A.
	Klinik für Plastische- und Wiederherstellungschirurgie	k.A.
	Siloah St. Trudpert Klinikum	499
	Tagesklinik für Psychiatrie und Psychotherapie Pforzheim-Eutingen	30
Maulbronn	Klinik für Kinderneurologie und Sozialpädiatrie	42
Mühlacker	Enzkreis-Kliniken, Krankenhaus Mühlacker	195
	Enzkreis-Kliniken, Geriatrische Rehabilitationsklinik Mühlacker	65
Neuenbürg	Enzkreis-Kliniken, Krankenhaus Neuenbürg	82
Niefern-Öschelbronn	Klinik Öschelbronn	70

Quelle: Internetseiten der Stadt Pforzheim und des Enzkreises, abgerufen im März 2019 sowie das Deutsche Krankenhausverzeichnis (Stand März 2019)

Tabelle 15: Senioreneinrichtungen in der Stadt Pforzheim und im Enzkreis

Standort	Name der Einrichtung
Pforzheim	Schauinsland Würm
	SR Senioren-Residenz
	SR Senioren-Residenz Haus Bergdorf
	APH Schauinsland
	Haus Schauinsland Dillweißenstein
	ASB Tagespflegeeinrichtung
	August-Kayser-Stiftung
	Martinsbau Haus für Senioren
	Residenz Ambiente
	Atrium Altenpflegeheim
	Sozialstation Caritas Verband Pforzheim
	CASA REHA Osterfeld
	DRK Betreute Seniorenanlage
	Seniorenzentrum Paul-Gerhardt
	Haus Maihalden
Heim am Hachel	
Altenwohnheim Schauinsland	
Birkenfeld	Altenwohnheim
	Wohnstift Birkenfeld
Eisingen	Seniorenwohnanlage
	Schauinsland Eisingen
Engelsbrand	Altenpflegeheim Haus Talblick I.
	Altenpflegeheim Haus Talblick II.
	Evang. Heimstiftung Geronto-Psychiatrisches Pflegezentrum

Standort	Name der Einrichtung
Friolzheim	Schwester-Karoline-Haus
Heimsheim	Altenpflegeheim Haus Heckengäu
Illingen	Seniorenwohnanlage Illingen
Ispringen	AWO-Seniorenwohnanlage Betreutes Wohnen
	Haus Salem
Keltern	Seniorenzentrum Keltern
	Seniorenwohnungen
	Beratungsstelle für Hilfen im Alter
Kieselbronn	Haus Bethanien
Knittlingen	Seniorenwohnanlage Knittlingen
	Haus Hebron
Königsbach-Stein	Seniorenpflege Fuchs Haus Wittumhof
	Hauskönigsbach
Maulbronn	Haus Tabor
Mühlacker	Altenzentrum St. Franziskus
	DRK Seniorenzentrum am Erlenbach
Neuenbürg	Alten- und Pflegeheim Sonnenhalde
	Seniorenwohnanlage Neuenbürg
	Alten- und Pflegeheim Haus Sonnenhalde
Neuhausen	Alten- und Pflegeheim St. Josef
Neulingen	Seniorenzentrum Bethesda
Niefern-Öschelbronn	Betreutes Wohnen Niefern
	Johanneshaus Seniorenheim Öschelbronn
Remchingen	Diakoniestation Remchingen e.V.
	Altenpflegeheim Remchingen

Standort	Name der Einrichtung
	Haus Pfinzaue
Sternenfels	Haus Kraichquelle Sternenfels
Straubenhardt	Alten- und Pflegeheim Schwann
	Seniorenwohnanlage mit Bürgertreff
	Alten- und Pflegeheim Hochmühle

Quelle: Internetseite Enzkreis – BürgerGIS, abgerufen im März 2019

**Tabelle 16: Einrichtungen für Menschen mit Behinderungen in der Stadt Pforzheim und im Enzkreis**

Standort	Name der Einrichtung
Pforzheim	Lebenshilfe e.V., Gablonzer Straße (Kernwohnheim)
	Lebenshilfe e.V., Dillweißenstein (Kernwohnheim)
	Lebenshilfe e.V., Haus Seebergstr. 8
	Lebenshilfe e.V., Haus Frankstr. 11
	Lebenshilfe e.V., Haus Forststr. 43
	Lebenshilfe e.V., Haus Arlingerstr. 41
	Wohnen für Menschen mit hohem Hilfebedarf - Haus Eutingen
Mühlacker	Wohnheim Lomersheim und Ambulante Wohngruppe Goethestraße
Neuenbürg	Haus Buchberg
Neulingen	Auenhof Lebens- und Arbeitsgemeinschaft
Straubenhardt	ambulant betreute Wohngemeinschaft Johanneshaus
Illingen	Wohnheim (In Planung)

Quelle: LRA Enzkreis, Sozialdatenbank Pforzheim

### 3.1.4.2 Freizeit und Tourismus

Im Folgenden werden für Besucherinnen und Besucher bedeutende Einrichtungen dargestellt. Diese weisen eine aufgrund des resultierenden Fahrgastaufkommens eine gewisse Relevanz für den ÖPNV auf:

**Tabelle 17: Bedeutende Freizeiteinrichtungen im Enzkreis**

Standort	Name der Einrichtung
Mühlacker	Hallen- und Freibad
Maulbronn	UNESCO Weltkulturerbe Kloster Maulbronn
	Tiefer See
Neuenbürg	Schloss Neuenbürg
Neuenbürg	Freibad Neuenbürg
Niefern-Öschelbr.	Freibad Niefern
	Hallenbad
Remchingen	Schloßbad Remchingen
	Kulturhalle Remchingen
Straubenhardt	Schwanner Warte

Quelle: Auftaktbefragung der Städte und Gemeinden im Enzkreis und der Stadt Pforzheim im Juni 2019

**Tabelle 18: Freizeiteinrichtungen in der Stadt Pforzheim (> 30.000 Besucher/ Jahr)**

Stadtteil	Name der Einrichtung
Kernstadt	Stadtbibliothek
	Wildpark
	Schmuckwelten
	Emma-Jäger-Bad (inkl. Sauna und alte Halle)
	Stadttheater
	Kulturhaus Osterfeld
	Stadthalle/ CCP



Stadtteil	Name der Einrichtung
	Stadtteilbad Brötzingen
	Stadtteilbad Buckenberg
	Wartbergfreibad
	Nagoldfreibad
	Kommunales Kino
	Schmuckmuseum
Eutingen	Stadtteilbad Eutingen (inkl. Sauna)
Huchenfeld	Stadtteilbad Huchenfeld (inkl. Sauna)
Oststadt	Gasometer

Quelle: Auftaktbefragung der Städte und Gemeinden im Enzkreis und der Stadt Pforzheim im Juni 2019

Darüber hinaus bestehen viele weitere Freizeiteinrichtungen bzw. Standorte für die Naherholung wie Freibäder, Hallenbäder oder Sportstätten. Die ÖPNV-Relevanz ist dabei jedoch sehr unterschiedlich zu bewerten, da sie von den unterschiedlichsten Rahmenbedingungen abhängig ist (z. B. Jahreszeiten, Wetter, Trainingszeiten). Auch die Freizeitziele sind in der Karte zur Raumstruktur verortet (siehe Kartenband).

## 3.2 Bestandsaufnahme Mobilität

### 3.2.1 Umsetzungsschwerpunkte Nahverkehrsplan 2011

Seit Inkrafttreten des bisherigen gemeinsamen Nahverkehrsplans 2011 wurde das ÖPNV-Angebot ausgebaut und angepasst. Flankierende Maßnahmen und Prüfaufträge wurden umgesetzt oder geprüft. Zentrale Schwerpunkte in der Umsetzung bzw. Prüfung im Enzkreis und in der Stadt Pforzheim sind:

#### ÖPNV-Angebot

- Anpassung von Linienwegen (z.B. Neuordnung der Linie 43 / 743 / 744 in Büchenbronn zur besseren Erschließung der Siedlung)
- Verdichtung des Bedienungsangebots (z.B. verkehrt Linie 7 im Pforzheimer Stadtverkehr bis 23 Uhr im Stundentakt von Montag bis Samstag)
- Einführung neuer Linien (z.B. Linie 741 für eine schnellere Bedienung von Neuhausen auf dem Linienweg Pforzheim Schellbronn Neuhausen)

### **Infrastruktur**

- Barrierefreier Ausbau und Umbau von Haltestellen
- Einführung von Echtzeitinformationen zur besseren Anschlusssicherung
- Einrichtung und Ausweitung von Dynamischen Fahrgastinformationen
- Neubau des ZOB Pforzheim

### **Ergänzende Maßnahmen und Prüfaufträge**

- Einrichtung und Ausbau der Mobilitätszentrale in Mühlacker
- Enge Zusammenarbeit des VPE mit den benachbarten Aufgabenträgern und Verbänden
- Prüfung der Bereitstellung von Fahrgastinformationen für mobile Endgeräte: elektronische Informationsmöglichkeiten

Eine ausführliche Auflistung der Umsetzungen der Maßnahmen und Prüfaufträge des Nahverkehrsplan 2011 findet sich in Anlage II.

Für die Fortschreibung des Nahverkehrsplans werden bestehende und noch nicht umgesetzte Maßnahmen bzw. noch zu untersuchende Prüfaufträge aufgenommen. Hierzu zählen folgende Schwerpunkte:

### **ÖPNV-Angebot**

- Verdichtung des Bedienungsangebots am Wochenende
- Einrichtung von Tangentialverbindungen
- Nachtverkehr am Wochenende und vor Feiertagen

### **Infrastruktur**

- Barrierefreier Ausbau und Umbau von Haltestellen
- Einsatz von Dynamischer Fahrgastinformation
- Auflösung von Busbuchten zu Haltestellenkaps bzw. Umbau zu Fahrbahnrandhaltestellen (Busbeschleunigung)

### **Ergänzende Maßnahmen und Prüfaufträge**

- Weiterführung des zielgruppenorientierten Marketings
- Prüfung von Maßnahmen zum Mobilitätsmanagement
- Prüfung der Darstellung barrierefreier Haltestellen und Fahrten in den Medien zur Fahrgastinformation

### 3.2.2 ÖPNV-Angebot

Grundlage der ÖPNV-Analyse ist der Fahrplanstand August 2019.

#### SPNV

Der SPNV ist nicht unmittelbar Bestandteil des Nahverkehrsplans. Er ist jedoch mit seinem Angebot eine wesentliche Grundlage für die Ausgestaltung des Busverkehrs im Untersuchungsraum. Deshalb erfolgt eine nachrichtliche Darstellung des SPNV-Angebotes. Im Untersuchungsraum gibt es auf folgenden Strecken regelmäßige SPNV-Angebote:

- Karlsruhe – Pforzheim – Stuttgart (RB17a/IRE1/ S5)
- Pforzheim – Neuenbürg – Bad Wildbad (S6)
- Bretten – Mühlacker – Stuttgart (RB17b/RB17c)
- Pforzheim – Unterreichenbach – Calw – Nagold – Horb (R61)

Darüber hinaus gibt es weitere Angebote speziell für den Freizeitverkehr mit einzelnen Fahrten an Sonn- und Feiertagen in den Sommermonaten:

- Klosterstadt-Express: Pforzheim – Maulbronn West – Maulbronn Stadt
- 3-Löwen-Takt-Radexpress: Stuttgart – Pforzheim – Bad Wildbad

Tabelle 19: Bedienungsangebot im SPNV

Nr.	Linienweg	Bahnhöfe und Haltepunkte im Untersuchungsgebiet	Bedienungsangebot
IRE1/ S5	Karlsruhe – Pforzheim – Stuttgart	Remchingen/ Wilferdingen-Singen (IRE1, S) Königsbach (S) Bilfingen (S) Ersingen West (S) Ersingen (S) Ispringen (S) Pforzheim Hauptbahnhof (RB 17a/ IC/ IRE, S) Eutingen (, S) Niefern (, S) Enzberg (, S) Mühlacker Bahnhof (RB17a/RB17b/Rb17c/, IC/ IRE1, Mühlacker Rößlesweg (RE, S) Illingen (RE, S)	Karlsruhe – Pforzheim und zurück: S: T30 (mit Verdichtung in HVZ) IC T120, IRE1 T60 bzw. T 120, Pforzheim – Stuttgart und zurück: RB17a: T30 bis Bietigheim-Bissingen, teilweise bis Stuttgart IC T120, IRE1 T60 bzw. T120,
S6	Bad Wildbad – Neuenbürg – Pforzheim	Neuenbürg Eyachbrücke Rotenbach Neuenbürg Freibad Neuenbürg Süd Neuenbürg Birkenfeld Pforzheim Wohnlichstraße Pforzheim Sandweg Pforzheim Brötzingen Mitte Pforzheim Maihalden Pforzheim Hauptbahnhof	T30 mit einzelnen Taktlücken Montag – Freitag T60 Samstag, Sonn- u- Feiertag
RB 17b, RB 17c	Bretten – Mühlacker – Stuttgart	Knittlingen – Kleinvillars RB17c Ölbronn-Dürrn RB 17c Maulbronn Westbahnhof RB 17c Ötisheim RB 17c RB 17a, RB 17b, RB17c Mühlacker Rößlesweg (RB 17a, RB 17 b, RB 17 c Illingen RB 17a, RB 17b, RB17c	Bretten – Mühlacker: T120 mit RB 17b T60 mit RB 17c Mühlacker – Stuttgart: T60 mit RB 17a, RB 17b, RB 17c
R61	Pforzheim – Unterreichenbach – Calw – Nagold – Horb	Pforzheim Hauptbahnhof Pforzheim Maihalden Pforzheim Brötzingen Mitte Pforzheim Weißenstein	T30 mit einzelnen Taktlücken

Nr.	Linienweg	Bahnhöfe und Haltepunkte im Untersuchungsgebiet	Bedienungsangebot
R99	Klosterstadt-Express: Pforzheim – Maulbronn West – Maulbronn Stadt	Pforzheim Hauptbahnhof Eutingen Enzberg Mühlacker Bahnhof Maulbronn Westbahnhof Maulbronn Stadt	Einzelne Fahrten an Sonn- und Feiertagen
o. Nr.	3-Löwen-Takt-Radexpress: Stuttgart – Pforzheim – Bad Wildbad	Mühlacker Bahnhof Pforzheim Hauptbahnhof Neuenbürg Hauptbahnhof	Einzelne Fahrten an Sonn- und Feiertagen

Erläuterung: S = Stadtbahn, RB = RegionalBahn, IC = InterCity, IRE = InterRegioExpress, T30 = 30-Minuten-Takt

### Regionalverkehre

In den VPE sind 38 **Regionalverkehrslinien**<sup>5</sup> sowie 18 Schulbuslinien mit unterschiedlichen Verkehrsaufgaben und Bedienungsangeboten integriert. Eine Übersicht über das Bestandsnetz der Linien im Regionalverkehr ist dem Kartenband zu entnehmen. Der Regionalverkehr ergänzt den Schienenverkehr, gewährleistet die Erschließung der Orte im Enzkreis außerhalb der Bahnkorridore und stellt die Verbindung zum Oberzentrum Pforzheim sowie aus den jeweiligen Verflechtungsbereichen zum Mittelzentrum Mühlacker und zu den umliegenden Mittelzentren (z. B. Vaihingen/ Enz, Leonberg) sicher. Einzelne Linien verkehren im Nachbarortsverkehr. Nahezu alle Linien im Regionalverkehr zeichnen sich durch einen regelmäßigen Taktverkehr aus. Einzelne Linien übernehmen Schulverkehrsaufgaben und verkehren mit einem bedarfsorientierten Angebot.

In Maulbronn übernimmt eine AST-Linie die regelmäßige Verbindung aus dem Kernstadtgebiet zum ca. 3 km außerhalb der Innenstadt liegenden Bahnhof. Der regionale Busverkehr wird im Abend- und Wochenendverkehr durch zwei AST-Verkehre mit Nachbarortsfunktion bzw. Verknüpfungsfunktion zum SPNV ergänzt (AST 594, AST 722)

Auf den Regionalverkehrslinien werden im Jahr rund 8,8 Mio. Nutzkilometer zurückgelegt.

### Stadtverkehre

Im Stadtbusverkehr in **Pforzheim** verkehren 16 Linien (siehe Kartenband für das Bestandsnetz Stadt Pforzheim). Sie übernehmen die Erschließung der Wohngebiete und binden diese an das Stadtzentrum, den Hauptbahnhof/ ZOB und weitere Ziele im Stadtgebiet (z. B. Arbeitsplatzstandorte, soziale Einrichtungen) an. Die Linien verkehren zum Teil als Durchmesserlinien über die Innenstadt hinaus

<sup>5</sup> Fahrplanstand 2019

und schaffen so umsteigefreie Verbindungen im Quell-/ Ziel-Verkehr oder als radiale Linien zwischen ZOB und den Wohngebieten. Die Linie 9 verkehrt auf einem Teilstück als tangentielle Rufbus-Linie. In Der Nordstadt verkehrt mit dem PforzheimShuttle ein On Demand-Verkehr, ein fahrplanloser Shuttle-service, der per eigener App-Lösung individuell gerufen werden kann. Eine Übersicht über das Bediengebiet und die Haltestellen gibt die nachfolgende Abbildung.

**Abbildung 1: Bediengebiet des PforzheimShuttle**



Quelle: <https://www.pforzheimfaehrtbus.de/shuttle> (Abgerufen am 28.06.2020)

Insgesamt werden auf den Linien des Stadtverkehrs Pforzheim rund 3,8<sup>6</sup> Mio. Nutzkilometer pro Jahr gefahren (inklusive Schulverkehrslinien).

Ergänzt wird der Stadtverkehr durch Regionalverkehre, die im Stadtgebiet auf bestimmten Achsen auch Stadtverkehrsfunktionen wahrnehmen (z. B. Linien 742, 743 und 763).

Die Nachttaxi-Verkehre, die in den Nächten von Freitag auf Samstag und Samstag auf Sonntag verkehren, wurden zum 31.03.2019 eingestellt. Die Stadt Pforzheim strebt eine Fortführung eines Nachverkehrsangebots an.

In **Mühlacker** gibt es sieben Linien im Stadtverkehr, die die Erschließung der Kernstadt sowie der Ortsteile und Gewerbegebiete gewährleisten und die Verbindung in die Innenstadt sowie zum Bahnhof

<sup>6</sup> Stand 2018

mit Verknüpfung zum SPNV herstellen (siehe Karte zum Bestandsnetz im Kartenband). Der Stadtverkehr ist regelmäßig vertaktet.

Anlage III ist eine Linienübersicht (Fahrplanstand 2019) zu entnehmen.

### 3.2.3 Motorisierungsgrad

Der motorisierte Individualverkehr hat eine hohe Bedeutung für die Mobilität der Menschen. Auf 1.000 Einwohner entfallen kreisweit 648 Pkw. Die höchste Zahl an Pkw je 1.000 Einwohner bestehen in den Gemeinden Wirnsheim (723 Pkw), Ölbronn-Dürrn (697 Pkw) und Neuhausen (695 Pkw), den geringsten Pkw-Besitz je 1.000 Einwohner besteht in der Stadt Pforzheim (485 Pkw).

**Tabelle 20: Pkw-Bestand je 1.000 Einwohner**

Gemeinde	PKW-Bestand je 1.000 Einwohner 2018
Birkenfeld	694
Eisingen	622
Engelsbrand	639
Friolzheim	642
Heimsheim	618
Illingen	631
Ispringen	659
Kämpfelbach	610
Keltern	663
Kieselbronn	666
Knittlingen	635
Königsbach-Stein	650
Maulbronn	619
Mönsheim	694
Mühlacker	604
Neuenbürg	602
Neuhausen	695

Gemeinde	PKW-Bestand je 1.000 Einwohner 2018
Neulingen	662
Niefern-Öschelbronn	632
Ölbronn-Dürrn	697
Ötisheim	681
Remchingen	621
Sternenfels	675
Straubenhardt	668
Tiefenbronn	686
Wiernsheim	682
Wimsheim	723
Wurmberg	639
Stadt Pforzheim	485

Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, Stuttgart, 2019 (Stand 30.06 2018)

Die Nutzung des Automobils sorgt für eine hohe Erreichbarkeit des Gesamttraumes, stellt ein zeitlich flexibles Verkehrsmittel dar, dient als Zubringer zum Schienenverkehr. Der Kreis ist durch ein dichtes Straßennetz und eine hohe regionale und überregionale Erreichbarkeit geprägt. Insbesondere die Autobahn A8 ist von hoher Bedeutung für die Erreichbarkeit der Oberzentren Karlsruhe und Stuttgart und darüber hinaus.

Neben den Autobahnen haben vor allem die Bundesstraßen für den Kreis eine hohe Bedeutung, sowohl für die kreisbezogenen Binnenverbindungen als auch für die Beziehungen in die benachbarten Kreise und Städte. Im Einzelnen sind dies die Bundesstraße 10 (Abschnitt im Enzkreis: Remchingen – Illingen), Bundesstraße 294 (Abschnitt im Enzkreis: Neulingen – Neuenbürg), Bundesstraße 35 (Abschnitt im Enzkreis: Knittlingen – Illingen) sowie Bundesstraße 463 (Abschnitt im Enzkreis: Pforzheim).

### 3.2.4 Ergänzende Mobilitätsangebote

#### Vernetzte Mobilität

Für die Zukunft der Mobilität wird den inter- und multimodalen Angeboten ein besonderer Stellenwert zugesprochen. Multimodalität bedeutet, dass eine Person im Laufe eines überschaubaren Zeitraums, z. B. einer Woche, unterschiedliche Verkehrsmittel für ihre Wege nutzt. Unter Intermodalität ist zu verstehen, dass eine Person auf einem Weg unterschiedliche Verkehrsmittel nutzt. Bekannte Beispiele



sind Park and Ride (P+R), Bike and Ride (B+R) sowie Verleihsysteme (Fahrrad, Auto, Tretroller), bei denen eine Wegetappe mit dem ÖPNV und eine mit dem Fahrrad, Tretroller oder Auto zurückgelegt werden.

Inter- und Multimodale Angebote können den Einzugsbereich für das ÖPNV-Angebot erheblich erweitern und helfen, neue Nutzergruppen für den ÖPNV zu erschließen. Für die Funktionsfähigkeit und Nutzungsintensität des ÖPNV spielen die Qualität der Zu- und Abbringerverkehre sowie die Ausgestaltung der Verknüpfungspunkte eine zentrale Rolle. Hierzu zählen die Bereitstellung intermodaler Anlagen in ausreichender Kapazität und von hochwertiger Qualität sowie die informative, technische und ggf. tarifliche Verknüpfung der Angebote (z. B. Bewirtschaftung der Parkplätze mit Kombiticket für den ÖPNV).

Im Untersuchungsraum bestehen bereits zahlreiche Schnittstellen zwischen Pkw bzw. Fahrrad und dem ÖPNV in Form von P+R sowie B+R-Anlagen, die vielerorts nachgefragt sind. Tabelle 21 gibt einen ersten nicht vollständigen Überblick über das Angebot an P+R und B+R-Plätzen vorrangig an Bahnhöfen im Enzkreis. In Mühlacker und Remchingen ist die Einrichtung automatischer Fahrradparkhäuser vorgesehen. Weitere Daten, auch für die Stadt Pforzheim, liegen nicht vor.

Die Ausweitung beider Schnittstellen kann zu einer Erhöhung der Erschließungsqualität beitragen. Die Ausweitung von P+R-Anlagen ist jedoch aufgrund der Flächenverfügbarkeiten, Finanzierungsfragen sowie in der Abwägung mit einem zu verbessernden Busangebot zunächst einer Bedarfsermittlung zu unterziehen.

**Tabelle 21: P+R- und B+R-Plätze**

Bahnhof	Anzahl P+R-Stellplätze	Anzahl B+R-Stellplätze
Pforzheim Hbf	Ca. 950 (rund um den Hbf)	vorhanden
Maihalden	-	15
Birkenfeld	13	-
Neuenbürg Bhf	24	-
Neuenbürg Süd	7	-
Neuenbürg Freibad	10	-
Eyachbrücke	18	-
Remchingen	-	100 (Stellplätze) 12 (Fahrradgaragen)
PF. Wohnlichstr.	20	-
Ötisheim	15	20

Bahnhof	Anzahl P+R-Stellplätze	Anzahl B+R-Stellplätze
Eutingen Bhf	22	-
Niefern Bhf	100	20 (Radboxen)
Enzberg	52	-
Mühlacker Bhf	231	156 überdachte Stellplätze 65 (Radboxen)
Mühlacker Rösslesweg	20	64 überdachte Stellplätze 10 (Radboxen)
Illingen	26	25
Maulbronn West	7	30
Kleinvillars	34	25
Ölbronn	54	30
Wilferdingen	121	10
Königsbach	23	25
Ispringen	37	-
Weißenstein	15	-
Ersingen West	-	10
Ersingen Bhf	15	-
Bilfingen	7	9

Quelle: Erhebung des VPE (2018), [www.pforzheim.de](http://www.pforzheim.de)

### Sharing-Angebote

Der Carsharing-Anbieter stadtmobil Karlsruhe ist mit 12 Standorten im Stadtgebiet von Pforzheim sowie in Straubenhardt im Enzkreis vertreten. Die Mobilitätszentrale (MobiZ) in Mühlacker verfügt über ein eCarsharing-Angebot (zwei Fahrzeuge) sowie eine Bikesharingstation des RegioRadStuttgart. In Remchingen wird zeitnah eine weitere Mobilitätszentrale eröffnet.

Weitere Angebote im Enzkreis und der Stadt Pforzheim beschränken sich auf die private Vermietung von Pkw und Fahrrädern.

In der Stadt Pforzheim gibt es aktuell zwei Anbieter, die ein E-Tretroller-Verleihsystems im Kernstadtbereich betreiben.

### 3.3 Zukünftige Entwicklungstendenzen (bis 2025)

Neben den bestehenden raumstrukturellen Rahmenbedingungen sind bei der zukünftigen Gestaltung des ÖPNV auch die Entwicklungstendenzen zumindest bis zum Zielhorizont 2025 zu beachten. Dabei kann auf vorhandene Prognosen zur Einwohnerentwicklung und des Motorisierungsgrades sowie auf aktuelle Planungsvorhaben in den Gemeinden zurückgegriffen werden.

#### 3.3.1.1 Einwohnerentwicklung

In der regionalisierten Bevölkerungsvorausrechnung des Statistischen Landesamts Baden-Württemberg wird für den Enzkreis eine leichte Bevölkerungszunahme 2 % für den Zeitraum 2017 - 2025 vorausgesagt. Bei einer längerfristigen Prognose bis 2035 wird von einer Steigung von 2,8 % ausgegangen.

Die Prognose der Bevölkerung in der Stadt Pforzheim geht ebenfalls von einer leichten Steigung der Einwohnerzahlen bis 2025 um 1,8 % aus. Langfristig wird eine Steigung der Bevölkerungszahl um 2,1 % erwartet.

**Tabelle 22: Einwohnerprognose im Enzkreis und der Stadt Pforzheim bis 2025**

	<b>Einwohner 2017</b>	<b>Prognose Einwohner 2025</b>	<b>Prognose Entwicklung 2017 – 2025</b>
<b>Enzkreis</b>	<b>198.369</b>	<b>202.400</b>	<b>+2,0 %</b>
Birkenfeld	10.108	10.259	1,5 %
Eisingen	4.721	4.830	2,3 %
Engelsbrand	4.452	4.507	1,2 %
Friolzheim	4.099	4.211	2,7 %
Heimsheim, Stadt	5.111	5.214	2,0 %
Illingen	7.707	7.834	1,6 %
Ispringen	6.070	6.192	2,0 %
Kämpfelbach	6.373	6.447	1,2 %
Keltern	9.212	9.328	1,3 %
Kieselbronn	3.000	3.059	2,0 %
Knittlingen, Stadt	7.994	8.174	2,3 %
Königsbach-Stein	10.010	10.203	1,9 %

	Einwohner 2017	Prognose Einwohner 2025	Prognose Entwicklung 2017 – 2025
Maulbronn, Stadt	6.557	6.661	1,6 %
Mönsheim	2.824	2.900	2,7 %
Mühlacker, Stadt	26.008	26.581	2,2 %
Neuenbürg, Stadt	8.213	8.318	1,3 %
Neuhausen	5.244	5.337	1,8 %
Neulingen	6.734	6.933	3,0 %
Niefern-Öschelbronn	12.041	12.325	2,4 %
Ölbronn-Dürrn	3.487	3.562	2,2 %
Ötisheim	4.701	4.780	1,7 %
Remchingen	11.766	12.025	2,2 %
Sternenfels	2.804	2.848	1,6 %
Straubenhardt	11.140	11.453	2,8 %
Tiefenbronn	5.373	5.461	1,6 %
Wiernsheim	6.654	6.815	2,4 %
Wimsheim	2.832	2.930	3,5 %
Wurmberg	3.134	3.212	2,5 %
<b>Stadt Pforzheim</b>	<b>124.289</b>	<b>126.500</b>	<b>+1,8 %</b>

Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, Regionalisierte Bevölkerungsvorausrechnung Basis 2017, Hauptvariante. 2019

### 3.3.1.2 Planungsvorhaben der Städte und Gemeinden

In der Auftaktbefragung wurden durch die Städte und Gemeinde des Enzkreises bis 2025 folgende Wohnungsbau-/Planungsvorhaben benannt:

**Tabelle 23: Geplante Wohngebiete im Enzkreis bis 2025**

Gemeinde/ Stadt	Geplante Wohngebiete	Größe
Birkenfeld	Erweiterung des Baugebietes „Gräfenhauser Straße“	3,6 ha / 40 WE
	Baugebiet „Kreuzstraße“	8,2 ha / 165 WE
	Baugebiet „Alte Pforzheimer Straße“	2,3 ha / 35 WE
Engelsbrand	Baugebiet „Mühlweg“	25 WE
	OT Grundbach Baugebiet „Eichbergstraße“	25 WE
Kieselbronn	Erweiterung der Wohnsiedlung „Reible“	ca. 100 WE
Keltern	OT Dietlingen Erweiterung Wohngebiet „Klepberg II“	3 ha / 45-52 Grundstücke
	OT Weiler Erweiterung Wohngebiete „Schloßäcker II und III“	2,3 ha / 50 Grundstücke
	OT Niebelsbach Erweiterung Wohngebiet „Schelmenäcker II“	1,3 ha / 50 Grundstücke
	OT Ellmendingen Baugebiet „Bühnäcker“	15 Häuser
Maulbronn	Umwandlung in Wohnbaugebiet „Hölderlinstraße“	k.A.
	Umwandlung in Wohnbaugebiet „Schenk Areal“	k.A.
	Nachverdichtung (Graf-Zaisolf-Straße, Diefenbacher Straße, Eichbuschstraße, Zaisersweiher)	k.A.
	Wohnpark „Hechtsee“	K.A.
Mühlacker	Baugebiet „Alte Ziegelei“	15 ha
	Baugebiet „Ziegeleistraße“	8,3 ha
	OT Lienzingen Baugebiet „Pferchäcker“	2 ha / 39 WE
	OT Lomersheim Baugebiet „Obere Au Ost“	0,7 ha / 13 WE
	OT Mühlhausen Baugebiet „Bauerngewand“	2,9 ha / 32 WE

Gemeinde/ Stadt	Geplante Wohngebiete	Größe
	OT Enzberg Erweiterung Baugebiet „Lämmerzunge“	1,5 ha
Neuenbürg	Baugebiet „Buchberg IV“	10 ha
Neulingen	Neubaugebiet „Nußbaum/ Kanalstraße“	50 WE
	Neubaugebiet „Bitscher“	2,5 ha
Niefen-Öschelbronn	OT Öschelbronn Wohngebiet „Steiggärten“	6 ha
Ölbrunn-Dürren	Baugebiet „Ob dem Obern Dorf“	3,8 ha
Tiefenbronn	OT Mühlhausen Baugebiet „Obere Steig“	2 ha

Quelle: Auftaktbefragung der Städte und Gemeinden im Enzkreis und der Stadt Pforzheim im Juni 2019

An Gewerbegebieten wurden folgenden Entwicklungsvorhaben bis ins Jahr 2025 gemeldet:

**Tabelle 24: Geplante Gewerbegebiete im Enzkreis bis 2025**

Gemeinde/ Stadt	Geplante Gewerbegebiete	Größe
Heimsheim	Gewerbegebiet „Kammertal“	Mehrere hundert Arbeitsplätze
	Gewerbegebiet „Egelsee II“	6 ha
Keltern	Gewerbegebietserweiterung „Unter Bruch II“	1,3 ha
Neulingen	Gewerbegebiet „Göbrichen“	18 ha
Neuenbürg	Gewerbegebiet „Wilhelmshöhe IV“	k.A.
	Erweiterung Gewerbegebiet „Wilhelmshöhe III“	k.A.
Niefen-Öschelbronn	OT Niefen Gewerbefläche „Reisersweg“	11 ha
Tiefenbronn	Erweiterung Gewerbegebiet	10,5 ha

Quelle: Auftaktbefragung der Städte und Gemeinden im Enzkreis und der Stadt Pforzheim im Juni 2019

Im Rahmen der Auftaktbefragung wurden von den zuständigen Fachämtern der Stadt Pforzheim folgende Siedlungsentwicklungsvorhaben bis ins Jahr 2025 benannt.

**Tabelle 25: Geplante Siedlungsentwicklungsvorhaben in der Stadt Pforzheim bis 2025**

Stadt	Geplante Siedlungsentwicklung	Größe
Pforzheim	Sedan Carré (Bleichstr./Metzelgraben)	71 WE, 4.400 qm
	Belfort Suiten Tunnelstraße	142 WE
	Wolfsbergallee/St. Trudpert	128 WE
	Belfortstraße/Durlacherstraße	61 WE, 3.300 qm
	Vogesenallee/Postwiesenstraße	66 WE
	Rembrandtstraße	90 WE
	ehem. Milchhof (Erbprinzenstr.)	66 WE, 3.700 qm
	Carl-Hölzle-Straße	75 WE, 3.500 qm
	Gesellstraße	100 WE
	Innenstadtentwicklung-Ost	100 WE, 23.400 qm
	Wohnen am Schlossberg	40 WE
	Huchenfeld, Industriestraße	67 WE
	Am Felsenkeller	53 WE
	Parkstraße/Lindenstraße	30 WE
	Hohenzollerstr./Gutenbergstr.	80 WE
	Frankstraße	374 WE
	Kurze Gewann	83.000 qm
	Lange Gewann	84.000 qm
	Hegenach	157.000 qm
	Tiergarten II	38.000 qm
Riebergle	55.000 qm	
Remiesweg	57.000 qm	

Stadt	Geplante Siedlungsentwicklung	Größe
	Büchenbronn, Obere Lehen	28.400 qm
	Hohenwart, Mähdachäcker	15.500 qm

Quelle: Auftaktbefragung der Städte und Gemeinden im Enzkreis und der Stadt Pforzheim im Juni 2019

In der Stadt Pforzheim bestehen zusätzlich folgende Flächenreserven in Bebauungsplänen:

**Tabelle 26: Flächenreserven in Bebauungsplänen in der Stadt Pforzheim**

Flächenreserven in Bebauungsplänen	Größe
SO „Am Mühlkanal“	4,6 ha
GE „Heinrich-Witzenmann-Straße“	2 ha
SO „Photovoltaik Hohberg“	8 ha
GE „Obere Hard“	3 ha
GE „Buchbusch“	39 ha

Quelle: Stadt Pforzheim, Stand August 2019

### 3.3.1.3 Entwicklung der Motorisierung

Für den Untersuchungsraum liegen Prognosen des Pkw-Bestandes des Statistischen Landesamtes Baden-Württemberg vor. Demnach wird der Pkw-Bestand weiterhin deutlich zunehmen.

**Tabelle 27: Prognose Pkw-Bestand bis 2025**

	Pkw-Bestand 2018 (je 1.000 Erwachsene)	Prognose Pkw-Bestand 2025 (je 1.000 Erwachsene)	Prognose Entwicklung 2018 – 2025
Enzkreis	648	778	+ 20 %
Stadt Pforzheim	485	538	+10.9 %

Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg (Stand 2019)



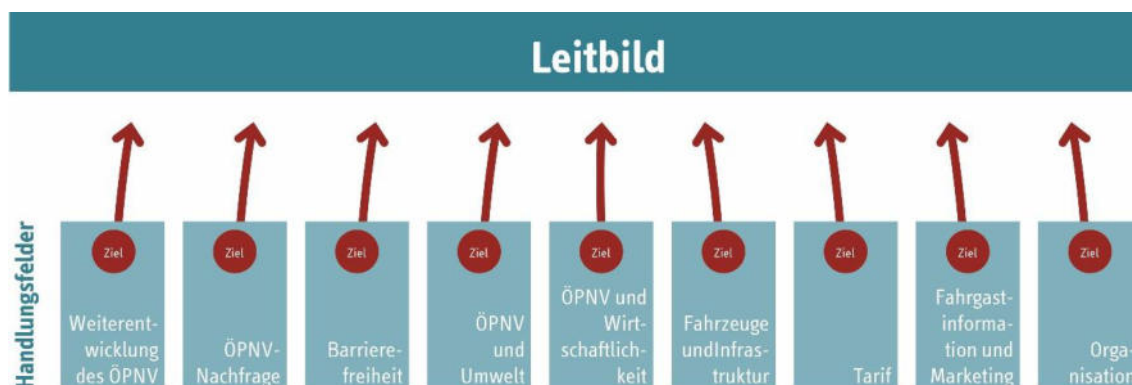
## 4 Leitbild und Handlungsfelder

In diesem Kapitel werden Ziele und Standards für die Qualität des ÖPNV definiert. Sie dienen als Maßstab für die Bewertung des bestehenden ÖPNV-Systems und als Grundlage für die Angebotskonzeption zur Weiterentwicklung des ÖPNV bis ins Jahr 2025.

Das Anforderungsprofil gliedert sich in drei Abschnitte:

- Das Leitbild (Kapitel 4.1) zeigt einen Zielzustand auf, der für den ÖPNV im Enzkreis sowie in der Stadt Pforzheim angestrebt wird.
- Um den angestrebten Zielzustand zu erreichen, werden in Kapitel 4.2, nach Handlungsfeldern unterschieden, konkrete Zielvorgaben definiert.
- Qualitätsstandards mit konkreten Kriterien zur Qualität des ÖPNV-Angebots sind in Kapitel 4.3 definiert.

**Abbildung 2: Schematische Darstellung der Struktur von Leitbild und Handlungsfeldern**



Die Aufgaben im Verantwortungsbereich der öffentlichen Hand liegen im Enzkreis nicht immer in der Zuständigkeit des Landkreises, so sind beispielsweise der barrierefreie Ausbau der Haltestellen oder die baulichen Maßnahmen zur Verbesserung der Busbeschleunigung weitestgehend Aufgaben der Städte und Gemeinden. Die Zielerreichung und die Bearbeitung der Handlungsfelder für eine nachfrageorientierte und zukunftsfähige Weiterentwicklung des ÖPNV erfordern eine intensive Zusammenarbeit aller Verantwortlichen.

### 4.1 Leitbild zur Weiterentwicklung des ÖPNV

Der ÖPNV ist ein wichtiger integraler Bestandteil des Verkehrssystems im Enzkreis und in der Stadt Pforzheim. Er trägt wesentlich dazu bei, die Standortqualität zu sichern und zu verbessern sowie die Mobilitätsbedürfnisse der Menschen in der Region zu befriedigen. Dabei entspricht der ÖPNV stets den sich verändernden Anforderungen und Ansprüchen der (potenziellen) Fahrgäste, das Angebot wird entsprechend weiterentwickelt.

Das ÖPNV-Angebot stellt für zentrale Orte und ihre relevanten Einrichtungen eine gute Anbindung bereit und stellt für alle Gemeinden im Enzkreis eine hohe Erreichbarkeit sicher (diese Qualitäten werden im folgenden Kapitel detaillierter beschrieben).

Zugleich ist der ÖPNV Instrument einer integrierten Gesamtverkehrspolitik, die den Enzkreis, die Stadt Pforzheim und die angrenzenden Regionen und Gebietskörperschaften als zusammenhängendes Verkehrsgebiet versteht.

Um die stärker werdenden Belastungen durch den motorisierten Individualverkehr im Enzkreis und in der Stadt Pforzheim zu reduzieren, nimmt der ÖPNV eine deutlich stärkere Rolle im Gesamtverkehrsgeschehen ein. Das Angebot des schienengebundenen und des straßengebundenen ÖPNV wird gemeinsam in seinen Qualitäten verbessert, um auch für potenzielle Nutzer ein attraktives Angebot zu bereitzustellen. Der ÖPNV wird als vollwertige Alternative zum motorisierten Individualverkehr ausgebaut, dabei wird auch angebotsseitig eine Erhöhung der Fahrgastnachfrage erwirkt. Dies muss zudem durch flankierende Maßnahmen, wie z.B. abgestimmte Parkraumbewirtschaftung, zusätzliche Busspuren und Beschleunigungsmaßnahmen erfolgen.

Stadt Pforzheim und Enzkreis setzen sich aktiv für ein Umdenken im Mobilitätsverhalten der Bevölkerung ein. Das multi- und intermodale Mobilitätsverhalten wird gestärkt und gefördert. Insbesondere bei Kindern und Jugendlichen trägt ein positives Image von Umweltverbund und ÖPNV dazu bei, dass diese in Zukunft häufiger genutzt werden.

## **4.2 Handlungsfelder für die Ausgestaltung des ÖPNV-Angebotes und der Infrastruktur**

### **4.2.1 Marktgerechte Weiterentwicklung des Busverkehrssystems als integraler Bestandteil des Verkehrssystems**

Der ÖPNV soll als vollwertige Alternative zum motorisierten Individualverkehr ausgebaut werden, dafür sind insbesondere auf den stark nachgefragten Relationen die Bedienungs- und Verbindungsqualitäten sowie der Komfort zu erhöhen. Auf städtischen und regionalen Hauptachsen sollen Maßnahmen umgesetzt werden, die zu wesentlichen Verbesserungen für die Fahrgäste führen. Eine Erhöhung der Nachfrage soll dabei auch angebotsseitig erwirkt werden. Durch die Bereitstellung attraktiver Verbindungen sollen Anreize geschaffen werden, den ÖPNV zu nutzen. Dies muss zudem durch flankierende Maßnahmen, wie z.B. abgestimmte Parkraumbewirtschaftung, zusätzliche Busspuren und Beschleunigungsmaßnahmen unterstützt werden. Folgende allgemeine Ziele sind im Handlungsfeld der Weiterentwicklung des Busverkehrssystems zu verfolgen:

- Stärkere Ausprägung und Etablierung von transparenten und vermarktbar Hauptachsen. dicht vertaktete Angebote mit kurzen Reisezeiten in der Stadt Pforzheim sowie auf nachfragestarken Relationen im Enzkreis sollen von vermarktbar Produktmerkmalen begleitet werden (z.B. Bedienung ausgewählter Haltestellen, Produktnamen, Haltestellen- und Fahrzeugausstattung). Dabei ist eine schnelle und direkte Linienführung ggf. auf eigenen Trassen anzustreben.
- Generelle Erweiterung des Angebots unter Berücksichtigung der Ansprüche hinsichtlich Bedienungs-, Verbindungs- und Erschließungsqualität sowie Komfort.
- In nachfrageschwächeren Zeiten und Gebieten soll der Einsatz von On-Demand-Verkehren für die Fahrgäste individuelle Verbindungen ermöglichen. Als Alternative zu Buslinien oder Bürgerbussen können sie ein konstantes Angebot darstellen.

- Pflege und Weiterentwicklung bestehender Bedienungsqualitäten unter Beachtung wirtschaftlicher Gesichtspunkte:
  - Der 15-Minuten-Takt wird in der Kernstadt Pforzheim als attraktives Bedienungsangebot in der Haupt- und Normalverkehrszeit konsequent vermarktet und auf den nachfragestärksten Achsen weiter verdichtet. In den Stadtteilen wird das Bedienungsangebot entsprechend der geringeren Fahrgastnachfrage im 30-Minuten-Takt vorgehalten.
  - Im Enzkreis soll auf den Hauptrelationen in der Hauptverkehrszeit ein Angebot im 15/20 Minuten-Takt und in der Normalverkehrszeit ein halbstündliches Angebot im Bus- und Bahnverkehr vorgehalten werden, das in der morgendlichen Hauptverkehrszeit bei Bedarf weiter verdichtet wird.
- Konsequente Weiterführung der Planungen und Maßnahmen zur Beschleunigung des ÖPNV (Einrichtung von LSA-Vorrangschaltungen und Busspuren, Rückbau / Auflösung von Busbuchten, ggf. durch auch durch die Verringerung von Pkw-Parkflächen, abgestimmte Parkraumbewirtschaftung) und Umsetzung weiterer wirksamer Maßnahmen zur Verkürzung der Reisezeiten im Vergleich zum MIV.
- Verbesserung der Pünktlichkeit und der Betriebsstabilität. Um ein zuverlässiges ÖPNV-System bereitzustellen, sollen neben der Beschleunigung des ÖPNV auch Maßnahmen angewendet werden, die eine Reduzierung der Aufenthaltszeit an den Haltestellen und eine Beschleunigung des Fahrgastwechsels bewirken. Dadurch soll die Stabilität des Fahrplans gesichert werden und die Systemwirkung durch gesicherte Umsteigemöglichkeiten erhöht werden.
- Ausbau und Verbesserung der Umsteigeverknüpfungen zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln an ausgewählten Verknüpfungspunkten im Enzkreis und in der Stadt Pforzheim (SPFV, SPNV, Stadtbus, Regionalverkehr) mittels Maßnahmen in der Fahrplanung, Anschlusssicherungsmaßnahmen im Fahrplan und im Betrieb, transparenter und leicht verständlicher Fußwegeführung bei Verknüpfungspunkten, dynamischer Fahrgastinformation, attraktiver baulicher Gestaltung etc. Zusätzliche Verknüpfungen mit anderen Mobilitätsangeboten wie Bike+Ride-, Park+Ride- oder Mobilitätsstationen sollen eingerichtet und beworben werden, um ein starkes Angebot für die „letzte Meile“ zwischen Verknüpfungspunkt und Zielort bereitzustellen.

## 4.2.2 ÖPNV-Nachfrage

Die Weiterentwicklung des Verkehrssystems im oben genannten Sinne erfordert eine Steigerung des Anteils des ÖPNV am Modal Split: Der Anteil der Wege und der Verkehrsleistung, die im Enzkreis und in der Stadt Pforzheim mit dem ÖPNV zurückgelegt werden, soll im Vergleich zum Motorisierten Individualverkehr (MIV) steigen.

Hinsichtlich der ÖPNV-Nachfrage sollen folgende Ziele erreicht werden:

- In der Stadt Pforzheim sollen zukünftig 25 % aller Wege mit öffentlichen Verkehrsmitteln (Bus und Bahn) zurückgelegt werden; bis spätestens 2026 sind Maßnahmen einzuleiten und umzusetzen, die geeignet erscheinen, das gesetzte Ziel möglichst zeitnah zu erreichen. Der genannte Zielwert ist bei der Erstellung des integrierten Mobilitätsentwicklungsplans (IMEP) angemessen in

der Gesamtabwägung zu berücksichtigen; abhängig von den gemeinderätlich beschlossenen Inhalten des IMEP ist der Zielwert für den Modal Split im Nahverkehrsplan anzupassen.

- Der Enzkreis lässt aktuell eine Haushaltsbefragung durchführen, deren Ergebnisse abzuwarten sind. Eine Festlegung von Zielwerten erfolgt hierauf aufbauend.

### 4.2.3 Barrierefreiheit

Es werden gezielte Verbesserungen der Nutzbarkeit des ÖPNV für mobilitätseingeschränkte Personen mit dem mittelfristig zu erreichendem Ziel eines barrierefreien ÖPNV in der Stadt Pforzheim und im Enzkreis vorgenommen. Bei zukünftigen Ausschreibungen muss die Niederflerquote bei 100% liegen, dies gilt auch für S-Kurse. Der barrierefreie Ausbau soll systematisch stattfinden und insbesondere die Relationen berücksichtigen, auf denen eine hohe Nachfrage vorhanden ist. Aber auch Haltestellen und Relationen, die relevante Einrichtungen wie Kliniken, Wohnheime für ältere Menschen und Menschen mit Behinderung oder Schulen und Bildungseinrichtungen erschließen bzw. bedienen, haben eine erhöhte Priorität.

Neben Fahrzeugen und Infrastruktur ist möglichst die gesamte Wegestrecke barrierefrei auszubauen. Dies bedeutet, dass bereits die Fahrgastinformationen und -auskünfte barrierefrei bereitgestellt werden müssen.

### 4.2.4 ÖPNV und Umwelt

Die Weiterentwicklung des ÖPNV unterstützt konsequent die Erreichung der umweltpolitischen Zielsetzungen des Enzkreises sowie der Stadt Pforzheim, insbesondere die Reduktion der Schadstoffbelastungen durch den MIV. Die Stadt Pforzheim verpflichtet sich mit der Teilnahme am Konvent der Bürgermeister zur deutlichen Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen, bis zum Jahr 2020 sollen diese um 35% und bis 2030 um mindestens 55% im Vergleich zum Jahr 1990 reduziert werden (siehe auch Kapitel 2.2).

Der Enzkreis orientiert sich hinsichtlich einer Reduzierung von Treibhausgasemissionen an den im Leitbild für den Enzkreis von 2018 (45% bis 2030, Klimaneutralität bis 2050) sowie im Klimaschutzgesetz des Landes angestrebten umweltpolitischen Zielen. Dazu wird bezogen auf den Verkehrssektor (ohne Berücksichtigung des sonstigen Verkehrs u.a. Bahn-, Schiffs- und Flugverkehr) bis zum Jahr 2030 eine Treibhausgasminde rung um mindestens 31 Prozent und bis zum Jahr 2050 eine Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen um 70 Prozent gegenüber dem Vergleichsjahr 1990 angestrebt.

Zur Stärkung des Vorbildcharakters und weiteren Akzeptanz des ÖPNV als umweltfreundliches Verkehrsmittel sind die Lärm- und Schadstoff-Emissionen durch den ÖPNV schrittweise, soweit wirtschaftlich in angemessenem Umfang realisierbar, durch umweltfreundliche Antriebstechniken nachhaltig zu vermindern. Die zum jeweiligen Zeitpunkt geltenden rechtlichen Vorschriften und dortigen Zielvorgaben, wie die Clean Vehicle Directive (CVD). Dies ist durch technische Maßnahmen in der bestehenden Fahrzeugflotte, durch die Anschaffung von Neufahrzeugen nach Euro-VI-Standard und möglichst emissionsarmen Leistungsmerkmalen und Antriebstechniken sowie weiterer Maßnahmen (z. B. durch Einsatz emissionsarmer Reifen und Schulung des Fahrpersonals für ein emissionsarmes Fahrverhalten) zu erreichen. Eine attraktive Verknüpfung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes (Fuß, Rad, ÖPNV) innerhalb der Wegeketten sorgt dafür, dass mehr und längere Wege ohne Pkw-

Nutzung zurückgelegt werden können. Aber auch die Verknüpfung mit dem Pkw-Verkehr in Form von Park + Ride-Angeboten verringert dessen Auswirkungen in den zentralen Siedlungsbereichen.

### 4.2.5 ÖPNV und Wirtschaftlichkeit

Ziel ist die weitere nachhaltige Verbesserung der Wirtschaftlichkeit des ÖPNV im Hinblick auf den erforderlichen Finanzierungsbedarf. Wesentliche Strategien sind:

- Gewährleistung der Versorgung durch den ÖPNV erfolgt im gesamten Bedienungsgebiet unter wirtschaftlichen und verkehrlichen Erwägungen.
- Konsequenter Einsatz von Investitionen zur Weiterentwicklung des ÖPNV nach den Gesichtspunkten der verkehrlichen Wirksamkeit und des Nutzens im ÖPNV-Gesamtsystem. Für die Entwicklung und Bereitstellung von Angeboten mit dem Ziel eines attraktiven ÖPNV-Systems sind zusätzliche finanzielle und personelle Mittel bereitzustellen – nicht nur im ÖPNV, sondern auch in flankierenden Ressorts.
- Regelmäßiges Monitoring der angebotenen Verkehrsleistungen. Hieraus folgernd gezielte Optimierung bzw. Anpassung der Bedienungsangebote.
- Generelle Steigerung der ÖPNV-Marktausschöpfung.

### 4.2.6 Fahrzeuge und Infrastruktur

Die Fahrzeugqualität und Haltestellenausstattung sollen u.a. in Nutzbarkeit, Reisekomfort und Fahrgastinformation gezielt verbessert werden. Neben der Haltestellenausstattung sind auch die Erreichbarkeit und die Zugänglichkeit von Bedeutung, daher ist auch das Haltestellenumfeld und die fußläufige Erschließung innerhalb des Einzugsradius zu berücksichtigen und wenn möglich zu verbessern. Eine gute und sichere und somit attraktive Erreichbarkeit von Haltestellen, etwa durch Querungshilfen, Beleuchtung, Sitzgelegenheiten oder Leitsysteme, ist für den Fußverkehr von großer Bedeutung. Nachfragestarke Verbindungen sowie zentrale Verknüpfungspunkte sollen dabei mit einer besonders hohen Qualität, umwegfrei und barrierefrei ausgestattet werden.

### 4.2.7 Tarif

Für die unterschiedlichen Nutzergruppen und potenziellen Fahrgäste sollen weiterhin angepasste und nutzerfreundliche Tarife bereitgestellt werden, dabei soll die Tarifgestaltung für die Nutzer möglichst intuitiv und gut nachvollziehbar sein, dies betrifft auch die Übergänge zwischen den unterschiedlichen Verkehrsverbänden. Der Fahrkartenerwerb soll über mehrere analoge wie digitale Wege möglich und transparent gestaltet sein.

### 4.2.8 Fahrgastinformation, Marketing und Kundendialog

Die Fahrgastinformationen sollen verbessert werden, insbesondere an Haltestellen sowie in Fahrzeugen sollen diese zur aktuellen Betriebslage (Abfahrtszeiten, Verspätungen), zu geplanten und ungeplanten Störungen und alternativen Fahrtmöglichkeiten, zu Sonderverkehren sowie zur Orientierung im Haltestellenumfeld bereitgestellt werden. Als Informationsmedien sind alle Kanäle (Aushänge,

Ansagen, dynamische Anzeigen und persönliche Informationen an Haltestellen sowie Printmedien, mobiles und stationäres Internet) in einem einheitlichen Erscheinungsbild zu nutzen. Die VPE-App wird um zusätzliche Services erweitert und somit das multi- und intermodale Verhalten der Nutzer unterstützen. Als lokale Anlaufstellen sollen die Mobilitätszentralen im Verbundgebiet ausgeweitet werden, darunter zählt insbesondere die Einrichtung einer Zentrale in Pforzheim.

Das zielgruppenorientierte Marketing soll durch leicht zugängliche Mobilitätsinformationen sowie durch die gezielte Ansprache, Beratung und Unterstützung großer Verkehrserzeuger wie Schulen, Unternehmen und Freizeiteinrichtungen (Mobilitätsmanagement) fortgeführt werden. Neben der Information über das Angebot sollen Marketingkampagnen und weitere flankierende Maßnahmen für den Kundenkontakt dazu genutzt werden, ein Umdenken im Mobilitätsverhalten zu fördern.

## 4.2.9 Organisation

Um die Qualität und Attraktivität des Produktes ÖPNV zu sichern und zu verbessern, arbeiten alle Akteure im ÖPNV – Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen, Städte und Gemeinden, Straßenbaulastträger, Straßenverkehrsbehörden sowie Planungsbehörden – kooperativ und in effizienten Strukturen zusammen. Die Aufgabenträger Stadt Pforzheim und Enzkreis prüfen hierfür die Weiterentwicklung des VPE hin zu einem Mobilitätsverbund.

Eine enge Zusammenarbeit mit benachbarten Aufgabenträgern stellt in der gesamten Region für ein integriertes und dadurch attraktives ÖPNV-System her und sichert dieses.

Die relevanten Planungs-, Betriebs- und Steuerungsprozesse im ÖPNV sollen zwischen Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen definiert und vereinbart werden. Im Fokus stehen dabei beispielsweise das Haltestellenmanagement, die Fahrgastinformation, das Vertriebssystem und das Qualitätscontrolling.

Um die Qualität in der Schülerbeförderung zu sichern, ist eine frühzeitige Abstimmung zwischen den Schulen und dem VPE bei grundsätzlichen oder einmaligen Änderungen von Schulzeiten notwendig. Die Abstimmung soll nicht nur bei großen Fahrplanänderungen erfolgen, sondern auch bei kleineren Stundenplanänderungen. Hierfür ist insbesondere regelmäßige Meldungen der Schulen an den VPE sowie die Verkehrsunternehmen wichtig. Neben der Kommunikation mit den Schulen des Enzkreises ist auch eine Abstimmung mit den Schulen der Stadt Pforzheim notwendig, da viele Schüler aus dem Enzkreis die weiterführenden Schulen in der Stadt besuchen

Die Belange des ÖPNV sollen bei allen verkehrs- und stadtplanerischen Entwicklungen und Veränderungen mit hoher Gewichtung berücksichtigt werden, insbesondere hinsichtlich der Erreichbarkeit relevanter Ziele sowie der Wirtschaftlichkeit des Betriebsablaufs, z. B. bei der Umgestaltung von Straßen/ -abschnitten oder bei der Einrichtung von Verkehrsberuhigungsmaßnahmen.

## 4.3 Qualitätsstandards für die Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes

### Bedeutung der Qualitätsstandards für die Nahverkehrsplanung

Nach § 1 des Gesetzes über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNVG) soll der Öffentliche Personennahverkehr im Rahmen eines integrierten Gesamtverkehrssystems als eine vollwertige Alternative zum motorisierten Individualverkehr (MIV) zur Verfügung stehen. Der öffentliche Personennahverkehr ist eine wichtige Komponente zur Bewältigung des Gesamtverkehrsaufkommens. Das Angebot des ÖPNV ist leistungsfähig und effizient zu gestalten. Eine im öffentlichen Verkehrsinteresse ausreichende Verkehrsbedienung ist als Aufgabe der Daseinsvorsorge<sup>7</sup> nach dem Stand und der Entwicklung der Mobilitätsnachfrage entsprechend den regionalen und örtlichen Gegebenheiten zu gestalten.

Der Nahverkehrsplan ist Grundlage dafür, dass erreichte Angebotsniveau des ÖPNV im Enzkreis und in der Stadt Pforzheim zu erhalten, zu pflegen und auszubauen. Eine wesentliche Zielrichtung des Nahverkehrsplanes ist es daher, die Qualitätsziele für das ÖPNV-Angebot konkret festzulegen. Anhand dieser „Qualitätsstandards“ soll das ÖPNV-Angebot im Untersuchungsraum im Bestand und in der Weiterentwicklung gemessen und bewertet werden.

Die Qualitätsstandards sind für alle im Enzkreis und in der Stadt Pforzheim in der Ist-Situation und in der Zukunft tätigen Verkehrsunternehmen gleichermaßen verbindlich. Gleichzeitig bieten sie den Unternehmen eine verlässliche Arbeits- und Entscheidungsgrundlage bezüglich der vom Aufgabenträger angestrebten ÖPNV-Entwicklung.

### Qualitätsstandards für die Verkehrsbedienung

Die Qualitätsstandards konkretisieren die Vorstellungen der Aufgabenträger von einer ausreichenden Verkehrsbedienung. Die Verkehrsunternehmen sind aufgerufen, sich bei der Ausgestaltung ihrer Verkehre an diesen Kriterien strikt einzuhalten und alle Möglichkeiten zu nutzen, um deren Umsetzung zu erreichen. Für einbrechende Linien anderer Aufgabenträgerschaft sind die Standards einzuhalten. Mit der Definition der Qualitätsstandards werden verschiedene Vorgehensweisen verfolgt:

#### A) Qualitätssicherung

- Eine Bewertung des gegenwärtigen ÖPNV-Angebotes erfolgt im Rahmen der Nahverkehrsplanung anhand klar formulierter Qualitätsstandards.
- Die aufgrund der Qualitätsstandards ermittelten Defizite (im Rahmen der Bewertung des bestehenden ÖPNV-Angebots) werden hinsichtlich ihres Handlungsbedarfes für eine Beseitigung der Defizite bewertet. Unter Beachtung der Zielsetzungen stellt der Handlungsbedarf eine wesentliche

---

<sup>7</sup> Nach § 2 Abs. 2 Nr. 1 Raumordnungsgesetz sind in Deutschland ausgeglichene soziale, infrastrukturelle, wirtschaftliche, ökologische und kulturelle Verhältnisse anzustreben, hierbei ist die „nachhaltige Daseinsvorsorge zu sichern“. Die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr ist dabei nach § 5 ÖPNVG Baden-Württemberg eine freiwillige Aufgabe der Daseinsvorsorge.

Basis für die Erarbeitung von zielgerichteten Maßnahmen zur Weiterentwicklung des ÖPNV-Systems dar.

- Qualitätsstandards sind die Basis für eine effiziente Erfolgskontrolle der vergebenen Verkehre durch den Aufgabenträger und sind Bedingung für die Ausgestaltung eigenwirtschaftlicher Anträge sowie Bestandteil von Verkehrsverträgen.

#### B) Einheitlichkeit der ÖPNV-Bedienung

- Auf Grundlage der Qualitätsvorgaben wird ein einheitliches Angebot im ÖPNV im Enzkreis und der Stadt Pforzheim gewährleistet.

#### C) Nahverkehrsplan als Grundlage für die Vergabe der Verkehrsleistungen

- Damit der Nahverkehrsplan rechtssicher als Grundlage für zukünftige Vergabeverfahren dienen kann, muss er die Qualitäten betreiberneutral beschreiben und festlegen.

Die Ableitung der im Folgenden dargestellten Qualitätsstandards erfolgt auf folgenden Grundlagen:

- Bisherige Qualitätsstandards des gemeinsamen Nahverkehrsplans des Enzkreises und der Stadt Pforzheim.
- Anerkannte wissenschaftliche und brancheninterne Empfehlungen zur Ausgestaltung der Qualitätsstandards im öffentlichen Personennahverkehr.

Im Rahmen der Analyse des Nahverkehrsplans wird das bestehende ÖPNV-Angebot im Nahverkehrsraum untersucht und bewertet. Im Mittelpunkt der Bewertung stehen Qualität und Quantität des Bedienungsangebotes aus Sicht des Nutzers. Es werden in erster Linie die Qualitätsmerkmale berücksichtigt, die von Seiten der Fahrgäste an das ÖPNV-Angebot gestellt werden:

- Fahrzeugeinsatz
- Betriebs-/ Verkehrszeiten
- Erschließung
- Bedienung (Taktfolge innerhalb eines Betriebszeitfensters)
- Verbindung (Reisezeit und Umsteigehäufigkeit)
- Verkehrsmiteinsatz
- Anschlüsse an Verknüpfungspunkten
- Netz- und Fahrplangestaltung
- Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit
- Garantie- und Serviceleistungen
- Anforderungen an die Barrierefreiheit



- Haltestellen und Haltepunkte
- Fahrzeugausstattung
- Fahrpersonal
- Sicherheit
- Betrieb und Störungsmanagement
- Marketing und Fahrgastinformation und Vertrieb
- Tarif
- Verleihsysteme, Mitnahmeangebote und Mobilitätsmanagement
- Qualitätsmanagement

### 4.3.1 Fahrzeugeinsatz

Kriterien für die Wahl des Fahrzeugeinsatzes sind in der Regel

- das Beförderungsaufkommen und damit einhergehend die erforderliche Bereitstellung von Beförderungskapazitäten sowie
- die Leistungsfähigkeit der Infrastruktur (Befahrbarkeit der Strecken, Wendemöglichkeiten etc.).

Parallele Verkehre, insbesondere zwischen Bus und SPNV, aber auch zwischen verschiedenen Buslinien sind zu vermeiden, sofern die jeweiligen Linien die gleichen verkehrlichen Funktionen abdecken. Buslinien, die sich auf einem bestimmten Abschnitt zu einem dichteren, aufeinander abgestimmten Angebot ergänzen, werden nicht als Parallelverkehre angesehen.

In Zeiten und Räumen schwacher Fahrgastnachfrage soll der Einsatz alternativer Fahrzeuggrößen (z.B. Midi- oder Kleinbusse, Großraumtaxis etc.) sowie die Einführung oder Umstellung auf bedarfsgesteuerte und flexible Bedienungsformen geprüft werden.

### 4.3.2 Betriebs-/ Verkehrszeiten

Die definierten Verkehrszeiten berücksichtigen die jeweils charakteristischen Nutzerstrukturen (z. B. Berufs-, Ausbildungs-, Versorgungs- oder Freizeitverkehr) für bestimmte Zeitabschnitte und die zeitliche Verteilung der Verkehrsnachfrage. Eine Übersicht über die Verkehrszeiten ist der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen.

Tabelle 28: Definition der Verkehrszeiten

Verkehrstag	Zeitfenster	Abk.	Verkehrszeit
<b>Montag – Freitag</b>	5:00-6:00	SVZ	Schwachverkehrszeit I
	6:00 – 8:30	HVZ	Hauptverkehrszeit I
	8:30 – 12:30	NVZ	Normalverkehrszeit I
	12:00 – 20:00	HVZ	Hauptverkehrszeit II
	20:00 – 22:00	NVZ	Normalverkehrszeit II
	22:00 – 1:00	SVZ	Schwachverkehrszeit II
<b>Samstag</b>	6:00 – 09:00	SVZ	Schwachverkehrszeit I
	09:00 – 20:00 <sup>8</sup>	NVZ	Normalverkehrszeit
	20:00 – 01:00	SVZ	Schwachverkehrszeit II
<b>Sonntag</b>	7:00 – 12:00	SVZ	Schwachverkehrszeit I
	12:00 – 18:00	NVZ	Normalverkehrszeit
	18:00 – 23:00	SVZ	Schwachverkehrszeit II
Erläuterung: HVZ = Hauptverkehrszeit; NVZ = Normalverkehrszeit; SVZ = Schwachverkehrszeit			

An den Verkehrstagen Montag bis Freitag besteht für bestimmte Linien bzw. Relationen mit ausgeprägter Zubringerfunktion in Richtung arbeitsplatzintensiver Zentren bereits vor 06:00 Uhr ein Fahrtenbedarf. Ein einheitlicher Standard wird aufgrund der häufig lastrichtungsbezogenen Bedeutung sowie der fehlenden Allgemeingültigkeit im Linienbündel nicht definiert. Der Bedarf der Beschäftigten soll bei den entsprechenden Angeboten berücksichtigt werden. Zu berücksichtigen sind hierbei Anschlüsse von (über-)regionalen Verkehrsmitteln (SPFV und SPNV).

Bei der Anbindung von Zielen mit besonderen Anforderungen können die Verkehrszeiten (z. B. SPNV-Anschlüsse, Gewerbestandorte, Kliniken) flexibel gehandhabt werden, soweit das Taktsystem des jeweiligen Fahrplans nicht zu sehr beeinträchtigt wird.

Ein bedarfsorientiertes Angebot in den Nachtverkehrszeiten ist zumindest in den nachfragestärkeren Nächten Freitag/ Samstag, Samstag/ Sonntag und in Nächten vor Feiertagen auf den Hauptrelationen vorzuhalten.

<sup>8</sup> Für den Stadtlinienverkehr ist die Erweiterung der Normalverkehrszeit am Samstag von 18 Uhr auf 20 Uhr zu prüfen (siehe Prüfauftrag P Ö-A P5 „Ausdehnung der Nebenverkehrszeit“).

### 4.3.3 Erschließung

Unter Erschließung versteht man die räumliche Verfügbarkeit des ÖPNV über eine Zugangsstelle (z.B. eine Haltestelle im Busverkehr oder einen Bahnhof/Haltepunkt im Schienenverkehr). Für die Bewertung der Erschließungswirkung ist die räumliche Erschließungsqualität der ÖPNV-Haltestellen ausschlaggebend. Mit zunehmender Entfernung zur nächsten Haltestelle wird die Nutzung des dort verkehrenden ÖPNV-Angebotes immer unattraktiver. Neben dem rein körperlichen Aufwand für den Weg zur / von der Haltestelle spielt der Zeitaufwand eine wichtige Rolle: Mit wachsender Fußweglänge steigt die Gesamtreisedauer für eine Fahrt mit dem ÖPNV überproportional an und wird damit nicht mehr konkurrenzfähig. Arbeits-, Wohn- und Freizeitstandorte sollen deshalb möglichst gut mit Bushaltestellen erschlossen sein.

Als Grundlage werden dabei in Anlehnung an die Empfehlungen des VDV<sup>9</sup> die nachfolgenden Richtwerte für Haltestelleneinzugsbereiche herangezogen. Eine Haltestelle wird im Zusammenhang mit der Bewertung der Erschließungsqualität nur dann als „ÖPNV-bedient“ gewertet, wenn sie in der Haupt- und Normalverkehrszeit in einer definierten Mindestqualität (Mindestbedienung von Orten mit über 250 Einwohnern mit drei Fahrtenpaaren pro Tag montags bis freitags) bedient wird. Ein zusammenhängendes Siedlungsgebiet oder ein Ortsteil gelten dann als erschlossen, wenn mindestens 80 Prozent der Bebauung in die Haltestelleneinzugsbereiche entfallen.<sup>10</sup>

Alle Gemeinden bzw. Gemeindeteile mit mindestens 250 Einwohnern sind an eine regelmäßig verkehren Linie anzubinden.

**Tabelle 29: Standards Erschließungsqualität**

	Richtwerte für Haltestelleneinzugsbereich (Radius um eine Haltestelle; Luftlinie)
Bus in der Stadt Pforzheim und in Mühlacker	400 m
Bus im Enzkreis	500 m
SPNV	1.000 m

### 4.3.4 Bedienung (Taktfolge innerhalb eines Betriebszeitfensters)

Unter Bedienungsqualität wird die zeitliche Verfügbarkeit des ÖPNV-Angebotes für die Nutzer verstanden. Dabei sind vor allem die Kriterien Angebotshäufigkeit (Fahrtenzahl innerhalb eines Zeitfensters) und Regelmäßigkeit (vertaktetes Fahrtenangebot mit wiederkehrend gleichen Abfahrts- bzw. Ankunftszeiten) von Bedeutung.

<sup>9</sup> VDV – Empfehlung, Verkehrserschließung und Verkehrsangebot im ÖPNV, 2000

<sup>10</sup> Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen FGSV: Empfehlungen für Planung und Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs, 2010

Für den Enzkreis und die Stadt Pforzheim werden aufbauend auf Gebietskategorien (siehe Tabelle 30 und Tabelle 31) Bedienungskorridore im ÖPNV entwickelt und entsprechende Bedienstungsstandards beschrieben<sup>11</sup>.

Neben der Differenzierung nach der raumordnerischen Funktion der Teilräume muss für die Bedienungssystematik auch nach Tagesverkehr (Haupt- und Normalverkehrszeit) sowie nach Früh-, Spät- und Wochenendverkehr (Schwachverkehrszeit) unterschieden werden. Im Sinne einer guten Merkbarkeit soll hierbei von einem Grundraster der Vertaktung ausgegangen werden, das an die jeweiligen Zeitfenster angepasst wird.

Grundlagen für die Kategorisierung sind, neben der Bevölkerungsdichte eines Bezirks, Aufkommenschwerpunkte, die ein entsprechendes Nachfragepotenzial bieten. Die Bewertung der Bedienstungsqualität (siehe Kapitel 5.1.2) wird zunächst jeweils für eine Haltestelle/ einen Haltepunkt für die nachfolgend dargestellten Gebietskategorien vorgenommen.

**Tabelle 30: Definition von Gebietskategorien in der Stadt Pforzheim**

Kategorie	Stadtbereiche
Gebietskategorie I	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Kernstadt</li> <li>■ Oststadt</li> <li>■ Weststadt</li> <li>■ Nordstadt</li> <li>■ Brötzingen</li> <li>■ Arlinger</li> <li>■ Buckenberg</li> <li>■ Haidach</li> <li>■ Eutingen</li> <li>■ Büchenbronn</li> <li>■ GE Wilferdinger Höhe</li> </ul>
Gebietskategorie II	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Südoststadt</li> <li>■ Südweststadt</li> <li>■ Au</li> <li>■ Huchenfeld</li> <li>■ Hohenwart</li> </ul>

<sup>11</sup> Die Standards basieren auf den Richtlinien zur Nahverkehrsplanung verschiedener Bundesländer, dem vorherigen gemeinsamen Nahverkehrsplan des Enzkreises und der Stadt Pforzheim sowie auf den Festsetzungen von Nahverkehrsplänen vergleichbarer Verkehrsräume.

Kategorie	Stadtbereiche
	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Würm</li> <li>■ Dillweißenstein</li> <li>■ Hagenschießsiedlung</li> <li>■ GE Altgefäll</li> <li>■ GE Oberes Enztal /Brötzingen Tal<sup>12</sup></li> <li>■ GE Hohenacker</li> <li>■ GE Buchbusch</li> </ul>

Die Bedienung im ÖPNV ist zwischen den oben genannten Gebieten und den folgenden **relevanten Zielen im Stadtgebiet** zu gewährleisten:

- Innenstadt Pforzheim (Leopoldplatz)
- Hauptbahnhof /ZOB Pforzheim
- Gewerbe- und Industriestandort Wilferdinger Höhe

Die Bedienung soll im gesamten Stadtgebiet als Taktfahrplan erfolgen. Als Standard für die Bedienungsqualität werden dabei Mindesttaktzeiten definiert. Diese gelten unabhängig davon, ob es sich bei der Verbindung um eine Umsteige- oder Direktverbindung handelt. Für die Nachtverkehrszeiten in den nachfragestarken Nächten (Nächte Freitag/ Samstag, Samstag/ Sonntag und Nächte vor Feiertagen) ist ein Nachtverkehr zu prüfen.

**Tabelle 31: Definition von Gebietskategorien im Enzkreis**

Kategorie	Kommunen
Gebietskategorie I	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Birkenfeld</li> <li>■ Keltern</li> <li>■ Knittlingen</li> <li>■ Königsbach-Stein</li> <li>■ Mühlacker</li> <li>■ Niefern-Öschelbronn</li> <li>■ Straubenhardt</li> </ul>

<sup>12</sup> Sofern das FOC (factory outlet center) an der Adolf-Richter-Straße realisiert wird, ist eine Zuordnung zu Gebietskategorie I zu prüfen.

Kategorie	Kommunen
	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Remchingen</li> </ul>
Gebietskategorie II	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Friolzheim</li> <li>■ Heimsheim</li> <li>■ Illingen</li> <li>■ Ispringen</li> <li>■ Kämpfelbach</li> <li>■ Maulbronn</li> <li>■ Neuenbürg</li> <li>■ Neuhausen</li> <li>■ Neulingen</li> <li>■ Wiernsheim</li> <li>■ Tiefenbronn</li> <li>■ Ötisheim</li> </ul>
Gebietskategorie III	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Eisingen</li> <li>■ Engelsbrand</li> <li>■ Kieselbronn</li> <li>■ Mönshheim</li> <li>■ Sternenfels</li> <li>■ Wimsheim</li> <li>■ Wurmberg</li> <li>■ Ölbronn-Dürren</li> </ul>

Neben den Gebietskategorien werden Hauptrelationen definiert, auf denen entsprechend Kapitel 4.2.1 ein verstärktes Taktangebot erreicht werden soll. Diese Relationen sind:

**Tabelle 32: Hauptrelationen im Enzkreis**

Karlsruhe – Remchingen – Königsbach – Kämpfelbach – Ispringen – Pforzheim – Niefern – Mühlacker – Illingen – Stuttgart (SPNV-Trasse) <sup>13</sup>
Bad Wildbad – Neuenbürg – Birkenfeld – Pforzheim (SPNV-Trasse) <sup>14</sup>
Bretten – Knittlingen-Kleinvillars – Ölbronn-Dürrn – Maulbronn – Ötisheim – Mühlacker – Illingen – Stuttgart (SPNV-Trasse) <sup>14</sup>
Pforzheim – Kieselbronn – Ölbronn-Dürrn – Knittlingen
Pforzheim – Keltern - Ittersbach
Pforzheim – Birkenfeld - Straubenhardt
Pforzheim – Engelsbrand – Schömburg - Bieselsberg
Pforzheim – Schellbronn - Neuhausen
Pforzheim – Wurmberg – Wimsheim / Mönshausen und – Friolzheim – Heimsheim - Leonberg
Pforzheim - Birkenfeld – Gräfenhausen – Arnbach
Pforzheim – Ispringen – Eisingen – Stein – Königsbach
Pforzheim – Niefern – Öschelbronn – Pinache – Wiernsheim
Mühlacker – Lienzingen – Maulbronn – Knittlingen – Bretten
Pforzheim – Neulingen – Bretten
Pforzheim – Tiefenbronn – Weil der Stadt

Zu gewährleisten ist die Bedienung im ÖPNV zwischen den genannten Gebieten und den relevanten Zielen mit entsprechenden Nachfragepotenzialen:

- Innenstadt Pforzheim
- Hauptbahnhof/ZOB Pforzheim
- Gewerbe- und Industriestandort Wilferdinger Höhe
- Mühlacker

<sup>13</sup> Aufgabenträger ist das Land Baden-Württemberg

Die Relationen zwischen den Gebieten und den relevanten Zielen stellen die Grundlage für die Bedienungskorridore dar. Aufgrund der Verknüpfung von Linien beschreiben die Bedienstungsstandards für die Relationen zwischen den Gebieten und den relevanten Zielen auch weitestgehend die Standards für Relationen der Gebiete untereinander.

Neben den Zielen in Pforzheim und Mühlacker beeinflussen weitere Ziele mit gesteigertem Nachfragepotenzial, welche vorrangig für die benachbarten Gebiete von Bedeutung sind, die Korridore und deren Bedienungsqualität (siehe 3.1). Entsprechend der Nachfrage(-potenziale) kann die Bedienung dieser Ziele die Standards verändern und zu einer Erhöhung bzw. Verringerung der Angebotsqualität auf bestimmten Korridoren führen. Aus den Relationen zwischen den Gebieten und den relevanten Zielen sowie zu den weiteren Zielen mit höheren Nachfragepotenzialen ergeben sich Bedienungskorridore mit den relevanten Achsen im ÖPNV. Für diese Bedienungskorridore werden Anforderungen an die Bedienungsstandards definiert, die somit einen wesentlichen Faktor für die Attraktivität des ÖPNV im Enzkreis darstellen.

In den Nachtverkehrszeiten sind Einzelfahrten in den nachfragestarken Nächten (Nächte Freitag/Samstag, Samstag/Sonntag und Nächte vor Feiertagen) vom Oberzentrum Pforzheim in die Region vorzusehen. Dieses Angebot wird aktuell bereits über die Moonlightbusse abgedeckt.

Die nachfolgend beschriebenen Bedienungsstandards werden somit auf der Basis der gebietstypischen Merkmale sowie der Nachfragepotenziale und der Wirtschaftlichkeit definiert. Als Standard für die Bedienungsqualität werden dabei Mindesttaktzeiten definiert. Diese gelten unabhängig davon, ob es sich bei der Verbindung um eine Umsteige- oder Direktverbindung und ob es sich um eine Stadtbus- oder eine Regionalbuslinie handelt.

Zu beachten ist, dass sich die Taktzeit sowohl aus dem Fahrplanangebot einer einzelnen Linie als auch durch das Angebot sich überlagernder und in ihrem Fahrtenangebot aufeinander abgestimmten Linien (auch abschnittsweise) ergeben kann. Ferner fließt bei der späteren Bewertung der Bedienungsqualität sowohl das Fahrtenangebot auf den Buslinien (Stadt- und Regionalbusverkehr) als auch auf den SPNV-Linien mit ein.

Die Hauptrelationen im Enzkreis und die Gebietskategorisierung für die Stadt Pforzheim ist auch dem Kartenband zu entnehmen.



Tabelle 33: Standards Bedienungsqualität

Verkehrszeit	Bedienungsangebot (Mindesttaktzeiten)		
	HVZ	NVZ	SVZ
<b>Pforzheim – Gebietskategorie I</b>	T15 (bei Bedarf T7,5)	T30 (bei Bedarf T15)	T30
<b>Pforzheim – Gebietskategorie II</b>	T30 (bei Bedarf T15)	T30 (bei Bedarf T15)	T60 (bei Bedarf T30)
	<b>HVZ</b>	<b>NVZ</b>	<b>SVZ</b>
<b>Enzkreis – Gebietskategorie I</b>	T15 / T20	T30	T60
<b>Enzkreis – Gebietskategorie II</b>	T30	T60	T60
<b>Enzkreis – Gebietskategorie III</b>	T60 (bei Bedarf T 30)	T60	T60 (zusätzliche Verdichtung in der Nacht von Freitag auf Samstag)

Die Anforderungen im Schulverkehr können zu zusätzlichen Fahrtenangeboten führen, die das vorhandene Taktangebot verdichten. Ziel ist ein konsequent vertaktetes Fahrplanangebot im 30- oder 60-Minuten-Takt mit tagesdurchgängig einheitlichen Ankunfts- bzw. Abfahrtsminuten. In Ausnahmefällen kann z. B. wegen Schulanfangs- oder Schulschlusszeiten oder Verknüpfungen zu anderen Verkehrsmitteln hiervon abgewichen werden, ggf. sind gesonderte Schulbusse einzusetzen, um die Taktfolgen nicht zu gefährden.

Im Bereich des Stadt-Umland-Verkehrs Pforzheim kann die parallele Bedienung mehrerer Linien in einzelnen Korridoren bzw. Orten zu einem deutlich höheren Fahrtenangebot führen, als es entsprechend der dargestellten Bedienungsstandards erforderlich wäre. Dies ist insbesondere aus Kapazitätsgründen erforderlich, um auch den Fahrgästen aus diesen Orten ein attraktives ÖPNV-Angebot anbieten zu können.

### 4.3.5 Verbindung (Reisezeit und Umsteigehäufigkeit)

Ein weiterer bedeutender Faktor für die ÖPNV-Nutzung ist die Reisezeit von Tür-zu-Tür und die Umsteigehäufigkeit. Im Nahverkehrsplan werden Richtwerte definiert, innerhalb derer ein Fahrgast die relevanten Ziele erreichen kann.

Lange Fahrtzeiten und viele Umsteigevorgänge vermindern die Attraktivität des ÖPNV aus Sicht des Fahrgastes. Für die Reisezeit und auch für die Umsteigehäufigkeit gilt daher das Ziel, diese so gering wie möglich zu halten. Dennoch kann das ÖPNV-System nicht nur mittels direkter Verbindungen be-

trieben werden. Im Nahverkehrsplan werden daher Anforderungen definiert, innerhalb derer Fahrgäste ihr Ziel erreichen sollen.

Anforderungen an den Stadtlinienverkehr Pforzheim:

Die Linienführung im Stadtlinienverkehr Pforzheim ist so zu gestalten, dass die zentralen Haltestellen Hbf./ ZOB und Leopoldplatz/ Leopoldstraße mit höchstens einmaligem Umsteigen erreicht werden können.

Anforderungen an die Erreichbarkeit im Enzkreis:

**Tabelle 34: Anforderungen an die Erreichbarkeit und Umsteigehäufigkeit im Enzkreis**

Kategorie	Umsteigehäufigkeit	Maximale Reisezeit
Anbindung aller Gemeindeteile an das jeweilige Gemeindezentrum	Umsteigefreie Anbindung	20 Minuten
Anbindung aller Orte im Landkreis an das zugeordnete höhere Zentrum	Umsteigefreie Anbindung	30 Minuten
Anbindung aller Gemeinden im Landkreis an das nächste Mittelzentrum bzw. Oberzentrum Pforzheim	max. ein Umsteigevorgang	40 Minuten
Anbindung des Mittelzentrums (Mühlacker) und der Unterzentren (Remchingen/ Königsbach-Stein; Straubenhardt/ Neuenbürg) an das Oberzentrum Pforzheim	Umsteigefreie Anbindung	50 Minuten
Anbindung der Gemeinden an die relevanten Ober- und Mittelzentren benachbarter Gebietskörperschaften	max. ein Umsteigevorgang	90 Minuten

Die Reisezeit kann in der Schwachverkehrszeit aufgrund der Führung des Busses über einen längeren Linienweg abweichen.

Das Reisezeitverhältnis zwischen ÖPNV und MIV soll bei maximal 1,5 liegen (die Reisezeit im ÖPNV soll damit maximal das Anderthalbfache der Reisezeit im MIV betragen).

### 4.3.6 Anschlüsse an Verknüpfungspunkten

Verknüpfungspunkte sind diejenigen Haltestellen, an denen systematisch Anschlüsse / Übergänge zwischen den verschiedenen Produkten (Bahn, Bus) und Linien geplant und angeboten werden. In der Regel weisen sie neben umsteigenden Fahrgästen auch aufgrund ihrer zentralen Lage eine besonders hohe Zahl von Ein- und Aussteigern auf.

Die Verknüpfungspunkte werden entsprechend ihrer Funktion und Bedeutung festgelegt. Aufgrund der spezifischen räumlichen und verkehrlichen Situation der einzelnen Standorte und der damit verbundenen baulichen Ausgestaltung der Verknüpfungspunkte ergeben sich unterschiedliche Umsteigewege und Umsteigezeiten, die bei der Ausgestaltung der Fahrpläne zu berücksichtigen sind. Im Folgenden

sind die Verknüpfungspunkte dargestellt, die aus konzeptioneller Sicht für das ÖPNV-Gesamtangebot und die Verknüpfung der Teilräume von besonders hoher Relevanz sind. Für diese werden Umsteigezeiten festgelegt.

Die Verknüpfungspunkte werden entsprechend ihrer Funktion wie folgt definiert:

**Tabelle 35: Definition von Verknüpfungspunkten**

Kategorie	Beschreibung	Im Bestand
Verknüpfungspunkt 1. Ordnung	Hauptumsteigepunkte mit systematischen Verknüpfungen von SPNV und Bus bzw. Bus-Bus-Verknüpfung	Pforzheim Hbf./ ZOB Pforzheim Innenstadt Mühlacker Bahnhof
Verknüpfungspunkt 2. Ordnung	Verknüpfungspunkte SPNV und Bus bzw. Bus-Bus-Verknüpfung	Pforzheim: Haltepunkt Brötzingen-Mitte/ Haltestelle Bahnhof Brötzingen Pforzheim: Haltepunkt Eutingen (Baden)/ Haltestelle Rößlestaffel Pforzheim: Haltepunkt und Haltestelle Bahnhof Weißenstein Mönsheim, Marktplatz Wilferdingen-Singen, Bahnhof Königsbach, Bahnhof Neuenbürg, Hauptbahnhof Niefern, Bahnhof Enzberg, Bahnhof Illingen, Bahnhof Knittlingen, ZOB/Schule Wiernsheim, Mühlstraße Wimsheim, Rathaus Zaisersweiher, Postplatz
Verknüpfungspunkt 3. Ordnung	Nebenumsteigepunkte (tagesdurchgängige vertaktete Anschlüsse nicht zwingend erforderlich)	

Bei Umsteigeverbindungen sind an Verknüpfungspunkten auf den Hauptumsteigerelationen (insbesondere in bzw. aus Richtung der Oberzentren und Mittelzentren im Untersuchungsgebiet und den benachbarten Verkehrsräumen) möglichst direkte Anschlüsse bzw. geringe Wartezeiten zu gewährleisten. Bei Taktfolgen von 30 Minuten und länger auf beiden anschlussrelevanten Linien ist an den Verknüpfungspunkten 1. und 2. Ordnung auf den Hauptumsteigerelationen eine betriebliche Anschlussicherung vorzusehen, sofern die Fahrplangestaltung dies ohne weitere wesentliche Qualitätseinbußen für den übrigen Fahrtverlauf zulässt.

Bei nicht ausreichender Fahrplansicherheit (z. B. Behinderungen und Störungen durch MIV) sowie an Verknüpfungspunkten mit längeren Umsteigewegen mit regelmäßigem Auftreten ist ein Zuschlag von bis zu 5 Minuten zulässig.

**Tabelle 36: Anforderungen an die Anschlussbindung an Verknüpfungspunkten in der HVZ/ NVZ**

	Verknüpfungspunkt 1. Ordnung	Verknüpfungspunkt 2. Ordnung	Verknüpfungspunkt 3. Ordnung
	(max. Übergangszeiten in Minuten); zu erfüllen für <u>Hauptumsteigerelationen</u> (insbesondere in und aus Richtung der Oberzentren und Mittelzentren im Untersuchungsgebiet und den benachbarten Verkehrsräumen) <sup>14</sup>		
Umsteigen Bus auf SPNV und Bus auf Bus	bis 10 Minuten	bis 12 Minuten	bis 15 Minuten

Eine Anschlusssicherung hat mit Hilfe geeigneter Maßnahmen zu erfolgen.

Zur Verbesserung der inter- und multimodalen Verknüpfung sind ergänzende bauliche Ausstattungen durch die Baulastträger an den Verknüpfungspunkten anzustreben.

### 4.3.7 Netz- und Fahrplangestaltung

Linienwege und Streckenführungen sind einheitlich und systematisch zu gestalten. Der Fahrplan einer Linie darf nur eine geringe Anzahl unterschiedlicher Linienwege aufweisen. Bei Taktverkehren sollen die Abfahrtszeiten an den Haltestellen in allen Bedienungszeiträumen gleich sein.

Übergeordnetes Ziel ist, ein übersichtliches und leicht begreifbares Liniennetz im ÖPNV vorzuhalten, in dessen Ausgestaltung auch eine verkehrliche Klassifizierung des Bedienungsangebotes deutlich wird, die z. B. durch eine Unterscheidung der Liniennummern (z. B. vorangestellte Buchstaben für Schnellbusverbindungen oder Linien des regionalen Hauptnetzes oder Verwendung bestimmter Nummernkreise) erkennbar wird. Diese Differenzierung ist als Bestandteil der Fahrgastinformation entsprechend zu vermarkten. Erfolgreich erprobte Strukturen sind dabei zu festigen und weiterzuentwickeln.

### 4.3.8 Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit

Ein pünktlicher und zuverlässiger ÖPNV-Betrieb ist für die Fahrgäste neben den Anforderungen an die Bedienungs- und Verbindungsqualität und den Tarif ein entscheidendes Merkmal für die Beurteilung der Qualität des ÖPNV-Systems. Die Pünktlichkeit wird hinsichtlich der im Nahverkehrsplan definier-

<sup>14</sup> Bei Linien, die an mehreren Verknüpfungspunkten gebunden sind, können die definierten Umsteigezeiten nicht an allen Verknüpfungspunkten eingehalten werden. In diesem Fall sind Prioritäten zu definieren.

ten Anforderungen aus Kundensicht behandelt. Für den Fahrgast ist entscheidend, wie pünktlich der ÖPNV ist und nicht, aus welchen Gründen die Unpünktlichkeit entstanden ist.

Als Zielwerte für einen pünktlichen und zuverlässigen Betrieb werden folgende Kriterien definiert:

- Ein pünktlicher Betrieb wird gewährleistet, wenn die im Fahrplan veröffentlichten Abfahrts- und Ankunftszeiten eingehalten werden. Ziel ist, realistische Zielwerte (Pünktlichkeitsquote) für die verkehrenden Bahn- und Buslinien zu definieren. Die Sicherung der Pünktlichkeit soll dabei jedoch nach Möglichkeit nicht durch Streckung der Fahrpläne (Verlängerung der Reisezeiten), sondern vordergründig durch Beschleunigungsmaßnahmen erreicht werden.
- Permanente Verspätungen sollen möglichst vermieden werden; hierzu sind regelmäßige Überwachungen des reibungslosen Betriebs durch die Verkehrsunternehmen durchzuführen, um betriebliche Probleme zu identifizieren und zusammen mit den weiteren Beteiligten (Straßenbaulastträger, Aufgabenträgern etc.) Lösungen zu entwickeln. Verspätungen lassen sich jedoch im Straßenverkehr auf stark belasteten Abschnitten oder bei plötzlich auftretenden unvorhersehbaren Ereignissen nicht immer vermeiden. Aus Sicht der Aufgabenträger gilt ein Bus mit einer Abweichung von mehr als 5 Minuten gegenüber der definierten Abfahrtszeit als verspätet, selbst wenn die planmäßigen Anschlüsse trotzdem sichergestellt werden können. Verfrühte Abfahrten an den Haltestellen sind nicht zulässig.

### 4.3.9 Garantie- und Serviceleistungen

Seit 1. Januar 2010 gibt es im Bereich des Verkehrsverbundes Pforzheim-Enzkreis (VPE) eine Mobilitätsgarantie. Dabei werden Taxi-Kosten für Monats- oder Jahreskarteinhaber (Erwachsene) erstattet, wenn das Fahrtziel um mehr als 30 Minuten später erreicht werden würde als im Fahrplan angegeben.

Im Stadtlinienverkehr Pforzheim sind durch den Betreiber Kundengarantien einzuhalten. Diese umfassen die Ankunftsgarantie bei Fahrtausfall, Verspätung oder Anschlussverlust, die Garantie für richtige und vollständige Auskunft, Garantie für richtigen Fahrscheinverkauf und die Sauberkeitsgarantie. Details können dem Ergänzenden Dokument zur Vorinformation für den beabsichtigten öffentlichen Dienstleistungsauftrag der Stadt Pforzheim über Verkehrsleistungen im Linienbusverkehr vom 02.05.2015 (kurz: Vorinformation) entnommen werden.

Die Themen Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit erhalten eine besondere Bedeutung für abseits der Hauptkorridore gelegene Raumeinheiten sowie für die Tagesrandzeiten, aufgrund des zeitlich und örtlich begrenzten Angebots im Busverkehr.

## 4.4 Anforderungen an die Barrierefreiheit und Anforderungen spezieller Nutzergruppen

### 4.4.1 Belange der Barrierefreiheit

Der Begriff „Barrierefreiheit“ wurde im Verkehrsbereich in der Außendarstellung in der Vergangenheit meist auf die Nutzergruppen der Rollstuhlfahrer sowie teilweise auch der Gehbehinderten und der zeitweise Mobilitätseingeschränkten (Personen mit Kinderwagen oder schwerem Gepäck) fokussiert („behindertengerecht“ gleich „rollstuhlgerecht“). Das Verständnis zur Barrierefreiheit im ÖPNV geht

jedoch weiter. In der konsequenten Umsetzung des BGG (§ 4) umfasst die Barrierefreiheit grundsätzlich alle Benutzergruppen mit eingeschränkter Mobilität (z. B. auch hoch-betagte Nutzer, gehörlose Personen, seh- oder greifbehinderte Personen, Personen mit Konzentrations- und Orientierungsbeeinträchtigung)<sup>15</sup>.

Für diese ist in der Konsequenz die Möglichkeit zur eigenständigen, selbstbestimmten, unabhängigen und sicheren

- Auffindbarkeit,
- Zugänglichkeit und
- Nutzbarkeit

des ÖPNV zu gewährleisten.

Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) präzisiert in der aktuellen Fassung mit Gültigkeit ab dem 01.01.2013 in § 8 „Förderung der Verkehrsbedienung und Ausgleich der Verkehrsinteressen im öffentlichen Personennahverkehr“ im Absatz 3 die Anforderungen an den von den zuständigen Behörden (Aufgabenträgern) aufzustellenden Nahverkehrsplan (NVP). Der NVP muss mit den hier geregelten gesetzlichen Vorgaben die zentrale Planungsfunktion zur Schaffung eines „vollständig barrierefreien ÖPNV“ übernehmen. Er muss daher aufzeigen

- in welchen Zeiträumen bzw. nach welcher Priorisierung die Barrierefreiheit im ÖPNV hergestellt werden soll und
- wo aus welchen Gründen die Barrierefreiheit als Ausnahme noch nicht erreicht werden kann.

Die Aufgabenträger sind allerdings nur für die Planung (Planungsgebot), nicht aber für die Umsetzung der „vollständigen Barrierefreiheit“ zuständig. Aus dem Nahverkehrsplan ergibt sich kein subjektiver Anspruch zur Umsetzung von Maßnahmen.<sup>16</sup>

Zuständig für die Umsetzung im straßengebundenen ÖPNV sind:

- die Verkehrsunternehmen für den Bereich der Fahrzeuge,
- die Straßenbaulastträger (Städte, Kreise, Land und Bund) für die Haltestellen,
- die Verkehrsunternehmen für die Fahrgastinformation,
- die Verkehrsunternehmen für die Schulung des Fahr- und Servicepersonals (und somit für deren Kenntnisse und Fähigkeiten).

---

<sup>15</sup> Vgl. Barrierefreiheit im öffentlichen Linienbündel für seh- und hörgeschädigte Menschen: Schriftenreihe „direkt“ des Bundesministeriums für Verkehr-, Bau- und Stadtentwicklung; Heft 64/ 2008.

<sup>16</sup> Vgl. Bundesarbeitsgemeinschaft ÖPNV der kommunalen Spitzenverbände (BAG): Vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV - Hinweise für die ÖPNV-Aufgabenträger zum Umgang mit der Zielbestimmung des novellierten PBefG; Handreichung, erstellt durch eine Ad-hoc-Arbeitsgruppe, September 2014.

Die Aufgabenträger formulieren über den Nahverkehrsplan, die Vorabbekanntmachung und/ oder über die Vergabeunterlagen (ÖDA) ihre Anforderungen an die Fahrzeugausstattung, die Fahrgastinformati- on und die Personalschulung.

Der Gesetzgeber hat mit der Novellierung des PBefG keine neue fachliche Qualität für Barrierefreiheit definiert. „Barrierefreiheit“ bleibt ein Prozess und wird sich auch in Zukunft mit dem Stand der Technik weiterentwickeln<sup>17</sup>. Die Schaffung der „Barrierefreiheit“ ist auch immer ein planerischer Kompromiss der verschiedenen Anforderungen der unterschiedlich mobilitätseingeschränkten Fahrgäste. Der An- spruch ist somit, ein Optimum für möglichst viele Menschen zu erreichen. Eine „vollständige Barrierefreiheit“ im Sinne einer absoluten Freiheit von Hemmnissen für alle Formen von Mobilitäts- einschränkungen ist dagegen auf absehbare Zeit (noch) nicht möglich. Die Schaffung der Barrierefreiheit im ÖPNV dient dabei nicht nur den Nutzern mit Beeinträchtigungen, sondern erleich- tert allen Fahrgästen die Nutzung des Öffentlichen Personennahverkehrs.

### 4.4.2 Schaffung barrierefreier Wegeketten

Die Barrierefreiheit im ÖPNV-System wird nur vollständig sichergestellt, wenn die Wegekette durch- gängig, ohne Lücken barrierefrei bezüglich der jeweiligen Mobilitätseinschränkung ist (siehe Abbildung 3).

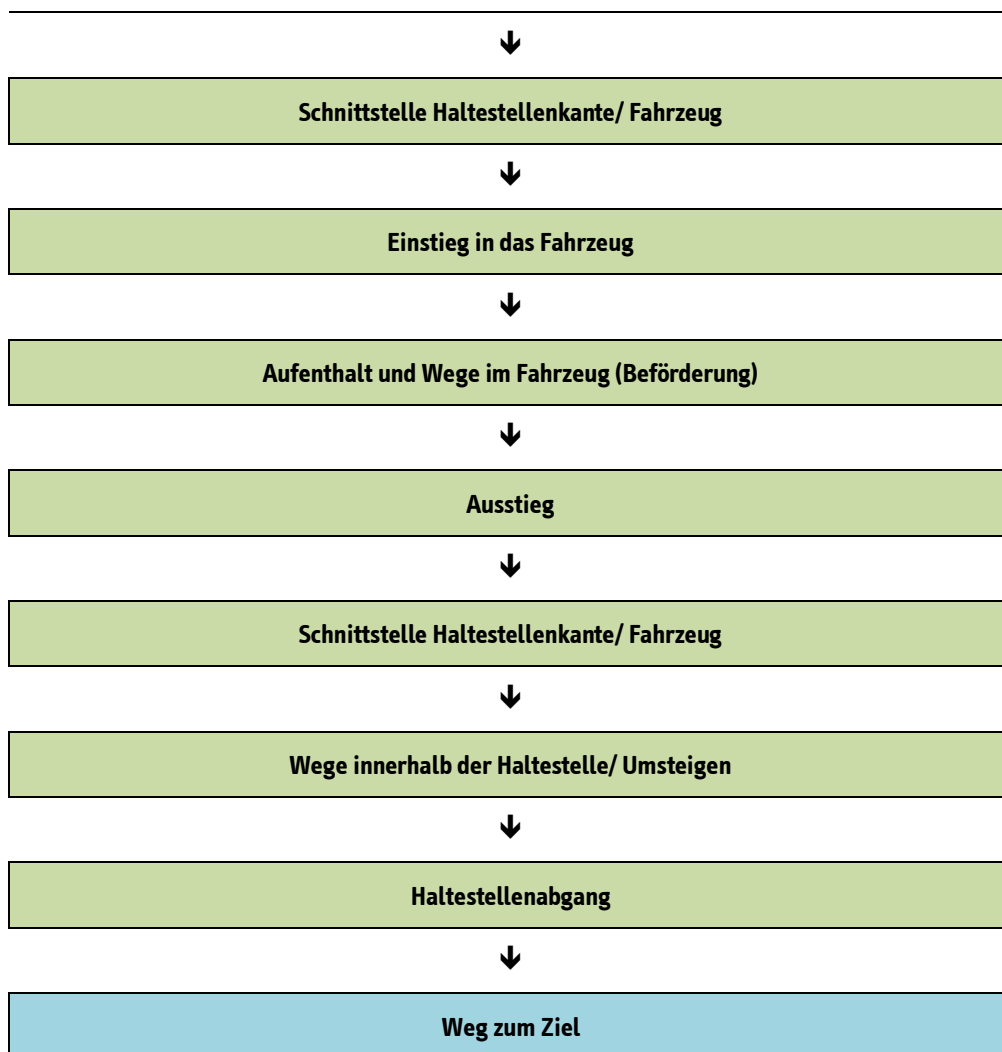
**Abbildung 3: Mobilitätskette im ÖPNV<sup>18</sup>**

(blau = Weg zur Haltestelle und zum Ziel, grün = Kettenglieder an der Haltestelle und im Fahrzeug)



<sup>17</sup> Vgl. Bundesarbeitsgemeinschaft ÖPNV der kommunalen Spitzenverbände (BAG): Vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV - Hinweise für die ÖPNV-Aufgabenträger zum Umgang mit der Zielbestimmung des novellierten PBefG; Handreichung, er- stellt durch eine Ad-hoc-Arbeitsgruppe, September 2014.

<sup>18</sup> eigene Darstellung nach: VDV Verband Deutscher Verkehrsunternehmen: Barrierefreier ÖPNV in Deutschland, Alba Fachverlag GmbH & Co. KG; 2. vollständig überarbeitete und erweiterte Auflage 2012.



### 4.4.3 Anforderungen von Nutzergruppen mit unterschiedlichen Mobilitätseinschränkungen

Die Anforderungen von Nutzergruppen hinsichtlich einer barrierefreien Nutzbarkeit können sehr unterschiedlich, teilweise sogar gegensätzlich, sein. Als Beispiele für unterschiedliche Anforderungen seien genannt:

- ebene, kantenfreie Flächen für Rollstuhlfahrer und Gehbehinderte sowie Leitsysteme und ertastbare Kanten für Blinde;
- unterschiedliche Höhe der Anordnung von Fahrgastinformation und Bedienelementen bei kleinsichtigen Personen (und Rollstuhlfahrern) bzw. großwüchsigen Personen.

Die barrierefreie Gestaltung des ÖPNV hat sich vor diesem Hintergrund am Prinzip des „universellen Designs“ zu orientieren, d. h. die Infrastrukturen und Informationen sollen von allen Fahrgästen mög-



lichst weitgehend ohne eigene Anpassung oder ein spezielles Design genutzt werden können. Weder Gesamtlösungen noch Einzellösungen dürfen zugunsten einzelner Personengruppen optimiert werden, wenn dies zu merklichen Nutzungsnachteilen für andere Fahrgäste führt<sup>19</sup>. Im Einzelfall ist zu entscheiden, welche Anforderungen im Kontext mit dem Prinzip des „universellen Designs“ zu berücksichtigen sind.

Über die Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigungen im engeren Sinne können weitere ÖPNV-Nutzer als mobilitätsbehindert im weiteren Sinne des Begriffs eingeschätzt werden, denen die Schaffung eines barrierefreien ÖPNV die Nutzbarkeit wesentlich erleichtert, z. B.:

- Fahrgäste mit Gepäck,
- Fahrgäste mit Kinderwagen,
- Fahrgäste mit Fahrrädern und Handbikes,
- Fahrgäste mit Einkaufstrolleys,
- Schwangere,
- ortsunkundige Menschen,
- Menschen mit temporären Einschränkungen (z. B. nach Operationen).

Die Qualitätsstandards für die Haltestellen im Enzkreis und der Stadt Pforzheim beschreiben die Anforderungen an die erforderliche Ausstattung der Haltestellen. Bei der baulichen Gestaltung sind die sich aus den Themenfeldern Barrierefreiheit, Fahrgastinformation, Sicherheit, Komfort und Verknüpfung resultierenden Anforderungen zu beachten.

Die Qualitätsstandards zur Ausstattung der Haltestellen gelten grundsätzlich für alle Haltestellen im Geltungsbereich des Nahverkehrsplans. Für die Einrichtung und bauliche Gestaltung der Bushaltestellen sind grundsätzlich die Straßenbaulastträger zuständig.

Beim Infrastrukturausbau sind gemäß Behindertengleichstellungsgesetz die Belange mobilitätseingeschränkter Personen zu berücksichtigen. Es sind die Anforderungen des novellierten Personenbeförderungsgesetzes zu beachten. Die Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden (siehe Kapitel 4.4.5).

#### **4.4.4 Reihenfolge für den barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen: Verfahren zur Prioritätenbildung**

Während die Stadt Pforzheim über eine Priorisierungssystematik verfügt, nach der die Reihenfolge für den barrierefreien Ausbau der Haltestellen im Stadtgebiet festgelegt wird, wird für den Enzkreis im Rahmen des Nahverkehrsplans ein Planungsinstrument entwickelt.

---

<sup>19</sup> Quelle: VDV Verband Deutscher Verkehrsunternehmen: Barrierefreier ÖPNV in Deutschland, Alba Fachverlag GmbH & Co. KG; 2. vollständig überarbeitete und erweiterte Auflage 2012

Der barrierefreie Umbau soll in der Stadt Pforzheim und dem Enzkreis unter Berücksichtigung der Straßenbauprogramme anhand der objektiv ermittelten Dringlichkeit erfolgen. Von dieser Priorisierung soll aus Sicht des (nach PBefG für die Planung der „vollständigen Barrierefreiheit“ zuständigen) Aufgabenträgers Enzkreis und Stadt Pforzheim nur dort abgewichen werden, wo unmittelbar Straßenumbau- oder -sanierungsmaßnahmen anstehen oder spezifische Bedarfe bestehen.

### **Enzkreis**

Für die Festlegung der Reihenfolge für den barrierefreien Ausbau von Haltestellen sowie für die Erstellung und Fortschreibung einer kreisspezifischen Prioritätenliste wird im Nahverkehrsplan ein einheitliches Punktesystem vorgesehen. Dieses berücksichtigt für die zu betrachtende Haltestelle vier Kriterien:

- die Fahrgastnachfrage,
- die Bedeutung als Umsteigehaltestelle,
- das Vorhandensein von Einrichtungen mit besonderer Bedeutung für Mobilitätseingeschränkte, Menschen mit Behinderung oder Senioren im Nahbereich sowie andere wichtige Zielorte im Einzugsbereich der Haltestelle,
- und die Einstiegssituation an der vorhandenen Haltestelle sowie deren Umfeldsituation.

Dieses Bewertungsverfahren soll als Hilfestellung für die Städte und Gemeinde bei der Beurteilung der Bushaltestellen dienen.

### **Pforzheim**

Die Prioritätenreihung der Stadt Pforzheim berücksichtigt in unterschiedlicher Gewichtung:

- die Einsteigerinnen und Einsteiger,
- das Vorhandensein von sozialen oder medizinischen Einrichtungen im Nahbereich (auch mit besonderer Bedeutung für Mobilitätseingeschränkte, Menschen mit Behinderung oder Senioren),
- Bedeutung als Umsteigehaltestelle/Verknüpfungspunkt,
- das Vorhandensein von Einrichtungen für weitere bedeutende Einrichtungen (Verwaltung, Kultur, Freizeit, Friedhof).

Die Prioritätenreihung für die Stadt Pforzheim kann der Anlage VI entnommen werden.

## **4.4.5 Ausnahmen von der vollständigen Barrierefreiheit an Haltestellen**

Gemäß § 8 Abs. 3 PBefG in der aktualisierten Fassung mit Gültigkeit ab dem 01.01.2013 müssen im Nahverkehrsplan Ausnahmen von der „vollständigen Barrierefreiheit“ konkret benannt und begründet werden, wenn das politische Planungsziel einer Zielerfüllung bis zum Jahr 2022 ausdrücklich nicht realisiert werden kann.

## Haltstellen

Auf einen barrierefreien Ausbau von Haltestellen kann, wenn alternativ eine kleinräumige Verlegung der Haltestelle nicht realisierbar ist, aus Sicht des Aufgabenträgers verzichtet werden, wenn

- die Verkehrsbedeutung der Haltestelle sehr gering ist (< 20 Ein- und Aussteiger (in Summe) pro Schulwerktag),
- die räumlichen Randbedingungen problematisch sind (z. B. zu schmaler Gehweg für Benutzung mit Rollstuhl),
- in unmittelbarer Nähe eine Haltestelle mit barrierefreiem Ausbau zur Verfügung steht und die Nutzung dieser Haltestelle für Mobilitätseingeschränkte zumutbar ist (Prüfung der Wegeverbindung),
- die Haltestelle aufgrund der topografischen und/ oder der räumlichen Situation für Mobilitätseingeschränkte objektiv nicht oder nur stark eingeschränkt nutzbar ist (nur mit genauer Begründung) oder
- die Haltestelle möglicherweise im Zuge von absehbaren Linienwegänderungen aufgehoben werden soll.
- Überprüfung innerhalb eines Probezeitraums neuer Linien von 2 Jahren.

Hinsichtlich der baulichen Ausgestaltung der Haltestellen werden die folgenden Grundsätze formuliert:

- Von einem Anheben der Haltestellenplattform/ -fläche ist abzusehen, wenn die Schnittstellen zum Umfeld nicht barrierefrei hergestellt werden können (z. B. Haltestellen an unbefestigten Randstreifen).
- Haltestellen, die nicht optimal fahrdynamisch an Einstiegs- und 1. Ausstiegstüre (Mehrzweckbereich / Tür 2) spaltfrei anfahrbar sind, sollten nicht mit niederflurgerechtem Hochbord ausgebaut werden.
- An Gehwegen, die im Bereich der Tür 2 eine Breite von unter 1,5 m aufweisen (und somit auf diesen ein Manövrieren mit dem Rollstuhl nicht möglich ist) und/ oder die durchgängig keine Mindestbreite von 0,90 m besitzen sollten Haltestellen ohne niederflurgerechten Bord ausgebaut werden (wenn die Haltestelle nicht kleinräumig verlegbar ist).
- Durch die Errichtung von Wartehallen darf die Haltestellennutzung für Rollstuhlfahrer nicht unmöglich gemacht werden. Auf Wartehallen ist zu verzichten, wenn diese eine Haltestellennutzung durch Rollstuhlfahrer unmöglich machen und die Haltestelle alternativ nicht kleinräumig verlegbar ist.

Grundsätzlich sollten anstelle eines Nichtausbaus prioritär eine kleinräumige Verlegung in einen geeigneteren Bereich vorgesehen werden. Eine pragmatische „barrierearme“ Lösung mit Verbesserungen in der Nutzbarkeit sollte i.d.R. Lösungen ohne Ausbau vorgezogen werden.

Auf Grund der Kostenintensität werden Haltestellen mit besonders hoher Frequentierung oder an Orten mit einem besonderen Bedarf (z. B. Krankenhäuser, Schulen, Seniorenwohnheime, Einrichtungen für Menschen mit Behinderung) beim barrierefreien Ausbau prioritär behandelt.

### Fahrzeuge

Für Fahrzeuge im Ergänzungsverkehr und Einsatzfahrten im Schulverkehr sowie für BürgerBus- und AST-Verkehre können in den Vorabbekanntmachungen linienspezifische Ausnahmen von der vollständigen Barrierefreiheit formuliert werden, soweit diese Linien keine besonderen Ansprüche unter dem Gesichtspunkt der Inklusion aufweisen.

## 4.5 Standards für die Beförderungsqualität

### 4.5.1 Qualitätsstandards Haltestellen

Die Beförderungsqualität des ÖPNV wird in großem Maße durch die Ausstattung der Haltestellen und Fahrzeuge definiert. Das äußere Erscheinungsbild der Haltestellen und Fahrzeuge sowie die Lage und Erreichbarkeit der Haltestellen bestimmen in erheblichem Maße die Entscheidung des Kunden den öffentlichen Verkehr (ÖV) zu nutzen.

Im Zusammenhang damit spielt auch die Barrierefreiheit eine wichtige Rolle. Um einen sicheren Ein- und Ausstieg zu gewährleisten, werden die Bordsteinhöhen festgeschrieben:

- Im Enzkreis ist eine einheitliche Bordsteinhöhe von 16 cm beim barrierefreien Ausbau einzurichten, um so Beschädigungen an den Fahrzeugen vorzubeugen. Ausnahmen hiervon sind nur im Einzelfall vorzusehen,
- Im Stadtgebiet Pforzheim kommt generell eine Bordsteinhöhe von 18 cm zum Einsatz. Ausnahmen hiervon sind nur im Einzelfall vorzusehen,
- Bushaltestellen sollen möglichst als Buskap oder als Fahrbahnrandhaltestellen gestaltet sein, um eine bordsteinparallele Anfahrbarkeit zu gewährleisten

Die Qualitätsstandards zur Ausstattung der Haltestellen gelten grundsätzlich für alle Haltestellen im Linienbündel. Für die Einrichtung und bauliche Gestaltung der Bushaltestellen sind grundsätzlich die Straßenbaulastträger zuständig.

Die **Bushaltestellen** werden in folgende Kategorien gegliedert:

A: Bushaltestellen an Verknüpfungspunkten (gemäß den Festlegungen in Kapitel 4.3.6), in Stadtteilzentren, Haltestellen an wichtigen Infrastruktureinrichtungen

B: Bushaltestellen mit einem Fahrgastaufkommen von über 20 Ein- und Aussteigern in Summe pro Tag und Richtung

C: Bushaltestellen im Busverkehrssystem mit sehr geringem Fahrgastaufkommen (< 20 Ein- und Aussteiger pro Tag)

Die nachfolgend festgelegten Ausstattungsstandards sind im Enzkreis und in der Stadt Pforzheim bei Neu-, Um- und Ausbaumaßnahmen zu realisieren. Vorhandene Bushaltestellen, welche nicht den Standards entsprechen, sind sukzessive anzupassen.

**Erläuterung für die nachfolgende Tabelle:**

- erforderliche Ausstattung (bei Neu- und Umbau)
- anzustrebende Ausstattung (bei Neu- und Umbau jedoch erforderlich)
- 1 im Einzelfall zu prüfen
- nicht erforderliche Ausstattung
- \* Bei Haltestellen im Bereich von Einrichtungen mit Relevanz für mobilitätseingeschränkte Personen „erforderliche Ausstattung“

**Tabelle 37: Ausstattungsstandards für Bushaltestellen**

Ausstattungsmerkmal	Kategorie		
	A	B	C
Haltestellenmast mit Haltestellenzeichen (Schild)	■	■	■
Haltestellennamen	■	■	■
Liniennummer	■	■	■
Linienziel	■	■	■
VPE-Logo/ Unternehmenslogo	■	■	■
<b><i>Komfort, Kundenservice und Sauberkeit</i></b>			
Witterungsschutz <sup>20 21</sup> (mit Beleuchtung in zusammenhängenden Siedlungsbereichen) für relevante Einstiegsrichtungen	■	■	-
Sitzgelegenheit	■	■	○
Abfallbehälter mit Zigaretteinwurf <sup>22</sup>	■	■	○
Ausreichende und blendfreie Beleuchtung der Haltestelle (wartender Fahrgast muss vom Fahrpersonal eindeutig sichtbar sein; Fahrgastinformationen müssen lesbar sein)	■	■	-
<b><i>Fahrgastinformation</i></b>			
Wegweisung innerhalb des Haltestellenbereichs	■	-	-

<sup>20</sup> Im Einzelfall kann die Anforderung unterschritten werden, wenn die spezifischen Straßenraumverhältnisse die Realisierung nicht ermöglichen.

<sup>21</sup> Für die Stadt Pforzheim: Ab mehr als 50 Einsteigern pro Tag

<sup>22</sup> Bei Neueinrichtung bzw. Umbau von Haltestellen ist dieser nicht am Haltestellenmast anzubringen.

Ausstattungsmerkmal	Kategorie		
	A	B	C
Wegweisung innerhalb des Haltestellenbereichs zu Zielen im Umfeld (z. B. P+R, B+R, öffentliche Einrichtungen)	■	-	-
Dynamische Fahrgastinformation am Bussteig <sup>23, 24, 25</sup>	■	○	-
Umfassende Informationspakete an jedem Bussteig bzw. zentral angeordnet (Fahrplan, Tarifinformationen, Schematischer Liniennetzplan, Haltestellenübersichtsplan, Umgebungsplan)	■	○	-
Standard-Informationen an jedem Bussteig (Fahrplan, Tarifinformationen)	■	■	■
<b>Behindertengerechte Gestaltung/Barrierefreiheit</b>			
barrierefreie Zugangswege im Nahbereich um die Haltestelle	■	■	-*
Bushaltestellen sind als Buskap oder als Fahrbahnrandhaltestellen zu gestalten, Sicherstellung einer bordsteinparallelen Anfahrbarkeit	■	■	-*
Hochbord als Formstein; Buskapstein als Regelanwendung <sup>26</sup> (Bordhöhen: 16 – 18 cm <sup>27</sup> )	■	■	-*
Taktile und kontrastierende Leitsysteme und Aufmerksamkeitsfelder für sehbehinderte Menschen (Auffindestreifen, Einstiegsfeld, Leitstreifen)	■	■	-*
visuell und taktil erkennbare Haltestellenkanten	■	■	-*
akustische Fahrgastinformation für Blinde und Sehbehinderte (DFI mit Sprachausgabe, Rufsäule mit Gegensprechanlage oder Lautsprecher bzw. alternativer Ansatz mit Außenlautsprecher am Fahrzeug); Berücksichtigung der Umfeldsensibilität	■	-*	-*
kontrastierende Markierung von Stufen, Einbauten und Möblierung	■	■	■
Bushaltestellen mit Verstärkung des Fahrbahnaufbaus zur Vermeidung von Spurrillen	1	1	-
ausreichende Bewegungsräume für Rollstuhlfahrer (insbesondere für 360°-Wende im Bereich der Tür an der fahrzeugseitigen Mehrzweckfläche mit mind. 1,50 x 1,50 m unter Beachtung der Auskrugung der Rampe)	■	■	-*

<sup>23</sup> Soweit die technischen Voraussetzungen bei den Verkehrsunternehmen vorhanden sind (Betriebsleitsystem)

<sup>24</sup> Das Anzeigen von Mitteilungen ohne ÖPNV-/Verkehrsbezug, Werbung und Nachrichten ist nicht zulässig.

<sup>25</sup> Für die Stadt Pforzheim: Bei Kategorie B ist die Einrichtung einer DFI ab 50 Einsteigern anzustreben.

<sup>26</sup> Vorzusehen sind Bordsteine, die ein Heranfahren des Busses an die Haltestellen mit geringem Spalt zwischen Fahrzeug und Bordsteinkante ermöglichen, beim Kneeling Verletzungsgefahren für die Fahrgäste ausschließen sowie eine Beschädigung der Reifenflanken und ein Klettern der Reifen verhindern.

<sup>27</sup> Bei Busbuchten im Ausnahmefall 16 cm (Gewährleistung des fahrdynamisch ggf. erforderlichen „Überfahrens“ der Haltestellenbereiche).

Ausstattungsmerkmal	Kategorie		
	A	B	C
Bussteigkanten in rutschfester Ausführung (Anwendung spezieller Bordstein)	■	■	-*
Fester, erschütterungsarmer und rutschhemmender Oberflächenbelag	■	■	-*

Folgende Zuständigkeiten ergeben sich für die Bahnhöfe, Bahn-Haltepunkte und Bushaltestellen:

Dem Straßenbaulastträger obliegt die Errichtung von Bushaltestellen im Einvernehmen mit den Verkehrsunternehmen sowie die Verkehrssicherungspflicht (z. B. Winterdienst) im Bereich der Bushaltestellen.

- Bahnhöfe und Bahn-Haltepunkte: Die Verkehrsunternehmen sind für die Information an den Haltestellen, die Fahrscheinautomaten und für deren Wartung, Pflege und Aktualisierung sowie die Verkehrssicherungspflicht zuständig.
- Bushaltestellen im Bereich des Stadtgebietes Pforzheim: Die Stadt Pforzheim stellt sicher, dass die Wartung, Pflege und Aktualisierung der Haltestellen (Masten, Fahrplankästen, Beschilderung) sowie die Aufstellung, Wartung und Pflege von Wartehäuschen gewährleistet wird. Das bestehende Design für Haltestellenschilder und -stelen ist fortzuführen.
- Bushaltestellen auf dem Gebiet des Enzkreises: Die Gemeinden sind zuständig für die Aufstellung/ Versetzung der Wartehäuschen und in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen auch für die Haltestellenmasten. Die Busunternehmen sind in Absprache mit dem VPE zuständig für den korrekten und termingerechten Aushang der Fahrpläne und das Anbringen von Fahrplankästen und Schilder. Der VPE setzt sich bis auf weiteres für die Reinigung und Wartung der Haltestellenmasten mit Zubehör ein (nicht Wartehäuschen und Umfeld) und liefert die Aushangfahrpläne. Das bestehende Design für Haltestellenschilder und -stelen ist fortzuführen bzw. zu vereinheitlichen.

## Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln

Erläuterung für die nachfolgende Tabelle:

- erforderliche Ausstattung
- anzustrebende Ausstattung
- nicht erforderliche Ausstattung
- 1 im Einzelfall zu prüfen

Tabelle 38: Standards für Haltestellen mit Verknüpfungen mit anderen Verkehrsmitteln

Ausstattung inter- und multimodale Verknüpfung <sup>28</sup>	Kategorie		
	A	B	C
Fahrradabstellanlagen / Fahrradboxen und -käfige <sup>29</sup>	■	○ <sup>1</sup>	- <sup>1</sup>
Kurzzeitparkzonen	■	- <sup>1</sup>	- <sup>1</sup>
Park-and-Ride-Stellplätze	■	- <sup>1</sup>	-
Carsharing-Stellplätze	■	-	-
Lademöglichkeiten Elektrofahrrad	- <sup>1</sup>	-	-
Fahrradverleihsystem	- <sup>1</sup>	-	-

Für die Funktionsfähigkeit des ÖPNV ist die Qualität der Zu- und Abbringerverkehre von hoher Bedeutung. Insbesondere dort, wo der ÖPNV keine flächendeckende Erschließung bereitstellen kann, werden der Pkw und das Fahrrad zu wichtigen Ergänzungsmitteln. Um diese mit dem ÖPNV zu verknüpfen, sind Park-and-Ride-Anlagen (P+R) sowie Bike-and-Ride-Anlagen (B+R) erforderlich. Bestehende P+R- und B+R-Anlagen, deren Kapazität regelmäßig erschöpft ist, sind auszubauen.

An Verknüpfungspunkten 1. Ordnung ist die Einrichtung bzw. Beibehaltung von Car-Sharing-Stellplätzen zu prüfen.

Bei der Gestaltung der Fahrradabstellanlagen ist sowohl die Nutzerfreundlichkeit als auch der Diebstahlschutz zu berücksichtigen. An aufkommensstarken Haltepunkten im Pendlerverkehr sind zusätzlich Fahrradboxen anzuordnen.

Ferner sind Kiss-and-Ride-Anlagen (Kurzzeitparkzonen zum Bringen oder Abholen von Fahrgästen mit dem MIV) an Verknüpfungstellen mit dem SPNV einzurichten.

Kostenpflichtige P+R- und B+R-Anlagen und CarSharing-Systeme sind soweit als möglich in das Tarif- und Vertriebssystem sowie in das Marketing des ÖPNV zu integrieren, um die Durchgängigkeit der Verkehrsmittelnutzung aus Kundensicht zu verbessern.

<sup>28</sup> unter Berücksichtigung der Flächenverfügbarkeit und der örtlichen Gegebenheiten

<sup>29</sup> in Abhängigkeit der jeweiligen örtlichen Situation



Die Fahrradbeförderung ist auf den Buslinien (ausgenommen sind Anruf-Sammeltaxi und Nachttaxi) von Montag bis Freitag ab 19:00 Uhr sowie samstags, sonn- und feiertags ohne zeitliche Einschränkung unentgeltlich zu ermöglichen, soweit Platz vorhanden ist. Es soll auf den Regionalbuslinien geprüft werden, ob die Mitnahme von Fahrrädern verbessert/ausgeweitet werden kann.

## 4.5.2 Qualitätsstandards Fahrzeuge

Zusammen mit der Haltestellenausstattung stellt die Ausstattung und Ausrüstung der Fahrzeuge das wichtigste Merkmal für die Beförderungsqualität dar. Sicherzustellen ist eine höchstmögliche Qualität im Linienverkehr. Einzusetzen sind saubere, moderne, ansprechende und komfortable Fahrzeuge.

Bei Neuanschaffung von Fahrzeugen sind die UNECE-Regelung 107 sowie die EU-VO 1161/2019 (Clean Vehicle Directive) zu beachten. Darüber hinaus sind bei Neubeschaffungen die aktuellen EURO-Normen und Emissionsgrenzwerte einzuhalten.

Vor dem Einsatz alternativer Antriebsformen (zum Beispiel Hybrid, Flüssiggas, Erdgas-, Wasserstoffverbrennungs- oder Brennstoffzellenantriebe) sind Zuverlässigkeit, Praxistauglichkeit und Wirtschaftlichkeit der Fahrzeuge durch die Verkehrsunternehmen nachzuweisen. Auf Linien, die für den Einsatz von Batteriebussen oder anderen alternativen Antrieben geeignet sind, können diese Antriebe abhängig von der Beschlussfassung der politischen Gremien des Enzkreises und der Stadt Pforzheim zum Einsatz kommen.

Die Qualitätsstandards zur Ausstattung der Fahrzeuge gelten grundsätzlich für alle im Enzkreis und der Stadt Pforzheim eingesetzten Fahrzeuge, so im Weiteren nicht explizit Ausnahmen formuliert werden. Für die Einhaltung der Anforderungen sind die jeweiligen Liniengenehmigungsinhaber und Betriebsführer zuständig.

Das maximale Fahrzeugalter bei allen im Linienverkehr eingesetzten Fahrzeugen darf 8 Jahre nicht überschreiten. In den Vorabkennzeichnungen (Vorinformationen) gem. Art. 7 Abs. 2 EU-VO 1370/2007 können strengere Vorgaben gefordert werden. Für die Betriebsreserve und Verstärkerfahrzeuge können ggf. abweichende Standards vereinbart werden.

Die folgende Tabelle regelt die Ausstattungsstandards für Fahrzeuge für Verkehre im Linienbetrieb<sup>30</sup>:

---

<sup>30</sup> In den Vorabkennzeichnungen (Vorinformationen) gem. Art. 7 Abs. 2 EU-VO 1370/2007 können strengere Vorgaben gefordert werden.

**Erläuterung:**

- erforderliche Ausstattung
- anzustrebende Ausstattung
- 1 im Einzelfall zu prüfen
- nicht erforderliche Ausstattung

**Tabelle 39: Anforderungen an die Ausstattung für Fahrzeuge im Linienbetrieb**

Ausstattungsmerkmal	Kategorie	
	Stadtlinienverkehr Pforzheim	Regionalverkehr und Stadtverkehr Mühlacker
<b>Fahrplansicherheit</b>		
Das VU betreibt ein Kommunikationssystem zwischen Fahrzeugen und Leitstellen. Ein unternehmensübergreifender Informationsaustausch wird auf geeignete Weise sichergestellt.	■	■
Das VU unterstützt ein System, das Echtzeitdaten übermittelt.	■	■
Fahrzeugseitige Lichtsignalbeeinflussung <sup>31</sup>	■	○ <sup>32</sup>
Die Fahrzeuge sind so motorisiert, dass sie den vorgegebenen Fahrplan einhalten können. Die gängigen Sicherheitssysteme sind vorhanden.	■	■
Fahrzeuge sind mit mindestens zwei Türen auszustatten; für Busse ab 10m Länge ist mindestens eine doppeltbreite Tür erforderlich.	■	■
<b>Ein- und Ausstieg, Raumangebot</b>		
Niederflur- oder Low-Entry-Fahrzeuge mit Kneelingfunktion	■	■
„Schwerbehindertensitzplätze“ müssen stufenfrei erreichbar sein und dürfen nicht auf Podesten angeordnet sein	■	■
Rampe an der Ausstiegstür (Tür 2)	■	■
Standardbus (ab 10 m Länge): mindestens ein Stellplatz für gleichzeitig einen Rollstuhl und einen Kinderwagen oder ähnliches	■	■
Gelenkbus (ab 18 m Länge): mindestens zwei Stellplätze für jeweils gleichzeitig einen Rollstuhl und einen Kinderwagen oder ähnliches	■	
Anhängerkupplung für Fahrradanhänger	-	1
<b>Fahrgastsicherheit</b>		
Reversiereinrichtung an allen Türen	■	■

<sup>31</sup> Insoweit auf den Linien beeinflussbare Lichtsignalanlagen vorhanden sind.

<sup>32</sup> Für Fahrzeuge im Regionalverkehr, die in die Stadt Pforzheim fahren, ist dieses Ausstattungsmerkmal verbindlich vorgeschrieben.

Ausstattungsmerkmal	Kategorie	
	Stadtlinienverkehr Pforzheim	Regionalverkehr und Stadtverkehr Mühlacker
Gut erreichbare Haltestangen- und Griffe in unterschiedlichen Höhen (Zwischen Vorder- und Mitteltür müssen mindestens auf einer Seite Halteschlaufen an den Querstangen angebracht sein.) und in kontrastierender Farbe	■	■
Haltewunschtasten (auch für kleinere Menschen selbstständig erreichbar)	■	■
Gut erreichbare Haltewunschtasten, Signaltasten (innen und außen) für Fahrgäste mit Kinderwagen oder Rollstuhl	■	■
Rutschfester Bodenbelag	■	■
Etwaige Podeste im Inneren sind mit kontrastierenden Markierungen kenntlich zu machen	■	■
<b>Fahrgastinformation</b>		
Digitale Außenanzeige von Liniennummer und Fahrtziel außen an der Fahrzeugfront und an der Einstiegsseite sowie der Liniennummer am Fahrzeugheck	■	■
Automatische Haltestellenansage	■	■
Optische Haltestellenanzeige (elektronische Anzeige der nächsten 4 Haltestellen, des Linienverlaufs und der Liniennummer sowie „Wagen hält“) in jedem starren Fahrzeugteil. <sup>33</sup>	■	■
<b>Fahrkartenverkauf</b>		
Der Auftragnehmer rüstet die Fahrzeuge mit einem elektronischen Fahrscheindrucker für den Fahrscheinverkauf, der aus dem Sortiment der Verbundfahrscheine mindestens Einzelfahrscheine, Kurzstrecken-fahrscheine, Tagedstickets, sowie BW-Tickets und MetropolTagesTickets verkaufen kann	■	■
Der Auftragnehmer rüstet die Fahrzeuge mindestens mit einem Entwerter aus, sofern im Verbund vorgesehen	■	■
<b>Reisekomfort</b>		
Leistungsfähige Heizungs- und Lüftungsanlage. Leistungsfähige Klimaanlage für den Fahrgastraum	■	■
11,7-m-Bus mind. 38 Sitze <sup>34</sup> , 18-m-Bus und Gelenkbus mind. 52 Sitze	■	■
Liniengerechte Einzelbestuhlung mit ausreichend Festhaltemöglichkeiten; Sitzfläche und Rückenlehne gepolstert	■	■

<sup>33</sup> Die optischen Haltestellenanzeigen müssen die Informationen nach dem VDV-Standard 301 mit IBIS-IP mit Ethernetnetzwerk verarbeiten können.

<sup>34</sup> Im Stadtverkehr Mühlacker kommen zusätzlich Solobusse mit verkürzter Länge zum Einsatz.

Ausstattungsmerkmal	Kategorie	
	Stadtlinienvorkehr Pforzheim	Regionalverkehr und Stadtverkehr Mühlacker
Werbung auf dem Wagenkasten darf die Fensterfläche nicht mit einbeziehen	■ <sup>35</sup>	■
Kostenloses WLAN	■	■
Fest installierter Abfallbehälter	■	■
<b>Emissionen</b>		
Einhaltung der aktuellen EURO-Normen und Emissionsgrenzwerten bei Neubeschaffung <sup>36</sup>	■	■
Die Schadstoffklassifizierung der eingesetzten Fahrzeuge entspricht den in den jeweiligen Städten und Gemeinden des Enzkreises und der Stadt Pforzheim geforderten Standards. <sup>37</sup>	■	■
Zur Lärminderung sind geräuscharme Antriebstechniken einzusetzen. Für Fahrzeuge mit einer Motorleistung von bis zu 150 kW: 75 dB(A), für Fahrzeuge mit einer Motorleistung von über 150 kW: 78 dB(A).	■	○
<b>Barrierefreiheit</b>		
Hilfen zum Einstieg und Beleuchtung (keine Mittelgeländer im Einstiegsbereich)	■	■
Barrierefreie Ausstattung gemäß EU-Vorgaben	■	■
Die Innenraumgestaltung ist kontrastreich mit heller und blendfreier Beleuchtung. Alle Bedienelemente (z.B. Haltewunschtaasten), Türen und Aufstellmöglichkeiten weisen eine auffällige Art der Kennzeichnung auf	■	■
<b>Beschädigungen</b>		
Unfall- und Vandalismusschäden am Fahrzeug werden kurzfristig beseitigt.	■	■

<sup>35</sup> Für Fahrzeuge des Stadtlinienvorkehrs Pforzheim ist keine Werbung an und in den Fahrzeugen gestattet.

<sup>36</sup> Umweltbezogene Fahrzeugstandards unterliegen dynamischen Entwicklungsprozessen, sodass eine Verbesserung der ökologischen Standards innerhalb der Fahrzeugflotten ebenfalls sukzessive erfolgt. Konkretere Bestimmungen sind Gegenstand der anstehenden Vorbereitungen zur Vergabe der Verkehrsleistungen

<sup>37</sup> Im Stadtverkehr Mühlacker kommen Hybrid-Busse (Diesel Euro VI) zum Einsatz. An die Hybrid-Busse wird die besondere Anforderung gestellt, dass diese in der Lage sein müssen, mindestens die Bahnhofstraße vom Busbahnhof bis zum Kreisverkehr Bahnhofstr/Goethestraße/Bergstraße rein elektrisch mit abgeschaltetem Diesel-Motor zu befahren.

Fahrzeuge, die nicht Niederflurfahrzeuge sind (z. B. Kombi- oder Reisebusse), dürfen nur im Schulverkehr (S-Kurse) eingesetzt werden. Es müssen folgende Standards erbracht werden:

- gut erreichbare Haltewunschtasten an jeder 2. Sitzreihe, an Behindertenplätzen und im Bereich der Sondernutzungsflächen
- elektronische Anzeigen von Fahrtziel bzw. Liniennummer außen an der Fahrzeugfront und an der Einstiegsseite sowie der Liniennummer am Fahrzeugheck
- ein elektronischer Fahrscheindrucker, der den Verkauf eines eingeschränkten Sortiments ermöglicht (z. B. Kurzstrecke, Einzelfahrschein, Einzelfahrschein Kind, Tageskarte und Baden-Württemberg-Ticket).
- Weitergehende Qualitätsstandards zur Fahrzeugausstattung werden in der Vorabbekanntmachungen (Vorinformationen) definiert.

### 4.5.3 Anforderungen an das Fahrpersonal und soziale Standards

Aufgrund des direkten Kontakts mit den Fahrgästen nimmt das Fahrpersonal eine zentrale Rolle im ÖPNV-System ein. Die Außenwirksamkeit des Verhaltens, der Hilfsbereitschaft, des Fahrverhaltens etc. sind ähnlich bedeutend einzuschätzen wie die Ausstattung der Haltestellen und Fahrzeuge.

**Tabelle 40: Standards Fahrpersonal**

Anforderungen an das Fahrpersonal	Anforderungen an die Verkehrsunternehmen
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Beherrschen der deutschen Sprache in Wort und Schrift</li> <li>• Kennen und Anwenden von Beförderungsbedingungen und Tarifbestimmungen</li> <li>• Die rechtlichen Vorgaben (u. a. BOKraft, DF Bus, PBefG, StVO, StVZO) kennen und anwenden</li> <li>• Richtigen Fahrpreis für jede gewünschte Fahrtverbindung nennen und verkaufen können sowie Fähigkeit zur Beratung des Fahrgastes hinsichtlich des für ihn passenden Tarifangebotes.</li> <li>• Linienverlauf kennen (Namen und Reihenfolge der bedienten Haltestellen, sowie Kenntnis über sämtliche Verknüpfungspunkte)</li> <li>• Die Rampe für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste sicher bedienen können</li> <li>• Sich kundenfreundlich und serviceorientiert verhalten</li> <li>• Über die tariflichen Übergangsgebiete und über Sonderangebote jederzeit richtig Auskunft geben können</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Entlohnung des eingesetzten Personals bei den Verkehrsunternehmen hat den einschlägigen gesetzlichen Vorgaben zu entsprechen</li> <li>• Regelmäßige (mindestens einmal jährlich) Schulung der Fahrzeugführer und des Servicepersonals zum Umgang mit mobilitätseingeschränkten Fahrgästen (Mobilitätsschulung)</li> <li>• Schulung der Fahrer zum korrekten Anfahren von (barrierefreien) Haltestellen etc.</li> <li>• Schulung der Fahrer zum energiesparenden Fahren</li> <li>• Schulung der Fahrer zur Einleitung von Erste-Hilfe-Maßnahmen</li> <li>• Schulung der Fahrer zum freundlichen Umgang mit Fahrgästen</li> <li>• Alle Fahrzeugführer sind regelmäßig im Rahmen eines Deeskalationstrainings zu schulen</li> </ul>

Anforderungen an das Fahrpersonal	Anforderungen an die Verkehrsunternehmen
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ordentliches, sauberes äußeres Erscheinungsbild</li> <li>• Über Ortskenntnisse im Bereich des Linienverlaufs verfügen (Kenntnis wichtiger öffentlicher Einrichtungen, wie z.B. Sportanlagen, öffentliche Verwaltung, Museen, Schulen), Auskünfte zu den Anschlussmöglichkeiten geben können.</li> </ul>	

#### 4.5.4 Anforderungen an die Sicherheit

Nutzerbefragungen in den letzten Jahren in verschiedenen Verkehrsräumen kommen zu dem Ergebnis, dass das Sicherheitsempfinden der Fahrgäste zunehmend beeinträchtigt wird. Das Gefühl von Unsicherheit bei (potenziellen) ÖPNV-Fahrgästen führt nicht selten zu einer Mobilitätseinschränkung, in bestimmten Fällen sogar zu einem völligen Mobilitätsverzicht besonders abends und nachts. Die Aufgabenträger setzen sich dafür ein, dieser Entwicklung in ihrem Zuständigkeitsbereich durch spezielle Maßnahmen und die Qualität der Fahrzeuge entgegenzuwirken.

#### 4.5.5 Qualitätsstandards Betriebs- und Störungsmanagement

Die Koordination des Betriebsablaufs des Regionalverkehrs im Enzkreis und des Stadtverkehrs Pforzheim erfolgen durch ein Betriebsleitsystem. Die weitere Regelung erfolgt in den Vorabbekanntmachungen (Vorinformationen).

Die Beschleunigung des ÖPNV, z. B. durch separate ÖPNV-Trassen und/ oder Beschleunigung an Lichtsignalanlagen, ist mit Hilfe eines Beschleunigungsprogramms weiter zu verfolgen. Hierzu gehört auch die leistungsfähige Gestaltung der ÖPNV-Knotenpunkte in der Innenstadt von Pforzheim sowie in den Kernbereichen der zentralen Orte im Enzkreis.

Die Aufgabenträger wirken auf die Straßenbaulastträger hin, die Straßen in einem Zustand zu halten, der den sicheren, komfortablen und pünktlichen Betrieb des ÖPNV ermöglicht. Umleitungen wegen Baustellen und Veranstaltungen sind im Vorfeld mit den Unternehmen und Aufgabenträgern abzustimmen, um die Behinderungen für den ÖPNV zu minimieren. Bei permanent wiederkehrenden Veranstaltungen ist die Einrichtung von dauerhaft installierten Ersatzhaltestellen auf der Umleitungsstrecke vorzusehen.

Die Straßenbaulastträger sind verantwortlich für eine störungs- und mangelfreie Straßeninfrastruktur. Der Enzkreis und die Stadt Pforzheim als Aufgabenträger für den ÖPNV und die Verkehrsunternehmen wirken durch Anzeige von Mängeln und Schäden auf die Straßenbaulastträger hin, die Straßen in einem Zustand zu halten, der den sicheren, komfortablen und pünktlichen Betrieb des ÖPNV ermöglicht.

## 4.5.6 Qualitätsstandards Marketing, Fahrgastinformation und Vertrieb

Kunden und insbesondere auch Erstkunden sind umfangreich und aktuell über das Angebot und dessen Veränderungen zu informieren und zu beraten. Die notwendigen Informationen sollen insbesondere für Erstkunden leicht zu erhalten sein, um einen Beitrag zu leisten, diese dauerhaft für den ÖPNV gewinnen zu können.

Eine aktuelle, umfassende und richtige Information der (potenziellen) Fahrgäste ist somit entscheidende Voraussetzung für die Nutzung des ÖPNV. Zur Informationsvermittlung sind alle gängigen Medien und Informationskanäle zu nutzen. Dies sind gedruckte Informationen, die persönliche Auskunft und die Information per Telefon, Internet und Smartphone-App. Derzeit erfolgt durch die Digitalisierung eine Verlagerung innerhalb der Informationskultur statt. Während Printmedien tendenziell an Bedeutung verlieren, gewinnen digitale Informationskanäle auch im Bereich des ÖPNV stetig an Bedeutung. Gemeinsam mit stationären Informationseinrichtungen gilt es eine ausgewogene Mischung von Informationsquellen bereitzustellen. Die Koordination und Vermarktung der Informationsangebote und die Bereitstellung attraktiver Informationskanäle ist dabei in Zusammenarbeit der Aufgabenträger mit den Verkehrsunternehmen und ggf. weiteren Partnern voranzutreiben.

Auch für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen oder Menschen mit Behinderung sollen die Informationen entsprechend aufbereitet sein. Hierzu gehört u.a. die Bereitstellung von Informationen über die Barrierefreiheit von Fahrzeugen im Fahrplan und in der digitalen Fahrtensuche.

Die Qualitäten des ÖPNV-Angebots sind kontinuierlich durch Öffentlichkeitsarbeit des Verkehrsverbundes und der Verkehrsunternehmen zu bewerben. Dabei können – ggf. in Kooperation mit weiteren Partnern – übergreifende Marketingmaßnahmen für bestimmte Zielgruppen zu entwickeln.

Der VPE bedient sich eines unternehmensübergreifenden Marketings, unter Berücksichtigung des corporate identity (einheitliches Erscheinungsbild) des VPE. Bei kurzfristigen betrieblichen Maßnahmen findet die konkrete Fahrgastinformation durch die Verkehrsunternehmen statt.

Bei ungeplanten Störungen im Betriebsablauf sind möglichst kurzfristig umfassende, verständliche und unternehmensübergreifende Informationen über Art und voraussichtliche Dauer der Störung sowie ggf. über Reisealternativen an die Fahrgäste weiterzugeben. Diese Informationen sollen auch für Fahrgäste nutzbar sein, die sich vor Beginn ihrer Reise über den aktuellen Ist-Fahrplan informieren möchten (z. B. im Internet, Information über die VPE-App etc.).

Für eine umfassende Information bestehender und potenzieller Fahrgäste ist das Angebot an Informationsstellen, Mobilitätszentralen und der dynamischen Fahrgastinformation weiter auszubauen.

## 4.5.7 Tarif

Die Sicherstellung eines verständlichen und nachvollziehbaren Tarifsystems ist weiterhin zu gewährleisten. Im Geltungsbereich dieses Nahverkehrsplans gilt der Gemeinschaftstarif des Verkehrsverbundes Pforzheim-Enzkreis. Die jeweils aktuellen Bestimmungen, Gültigkeiten und die Fahrpreistafel sind unter <https://www.vpe.de/tarif/> abrufbar. Übergangstarife zu benachbarten Verkehrsverbänden oder Tarifgemeinschaften sollen im Rahmen der rechtlichen Möglichkeiten bestehen bleiben oder durch den einheitlichen Landestarif in Baden-Württemberg ersetzt werden.

Das im Gemeinschaftstarif des VPE vorgesehene Fahrkartensortiment ist anzubieten.

- Tickets können in Bussen, an den Automaten an Bahnhöfen, an den bekannten Verkaufsstellen der Verkehrsbetriebe oder bei anderen Vertriebspartnern erworben werden.
- Die bestehenden elektronischen, kundenfreundlichen Ticketangebote (z. B. VPE-App mit Handyticket Deutschland und DB Navigator) sind weiterzuentwickeln.
- Der Vertrieb von Fahrkarten soll nutzerfreundlich und möglichst einfach gestaltet sein. Wo keine Zeitkarten in den Fahrscheindruckern verkauft werden, sind kundennahe Verkaufsstellen einzurichten.
- Die unternehmensübergreifende Interoperabilität der elektronischen Fahrkarten ist durch die Verkehrsunternehmen sicherzustellen.

#### **4.5.8 Verleihsysteme, Mitnahmeangebote und Mobilitätsmanagement - Zielsetzungen aus Sicht des Enzkreises und der Stadt Pforzheim**

Der ÖPNV kann aufgrund vorgegebener Linienwege und Fahrtzeiten nicht überall und zu jeder Zeit Mobilitätsbedürfnisse befriedigen. Er kann und sollte daher durch weitere Mobilitätsangebote wie Verleihsysteme (z. B. Carsharing, Fahrradverleihsysteme) und Plattformen für Mitfahrgelegenheiten etc. funktional ergänzt werden.

Die Maßnahmenträgerschaft für solche ergänzenden Mobilitätsangebote liegt dabei grundsätzlich bei den kreisangehörigen Städten und Gemeinden des Enzkreises und der Stadt Pforzheim. Sofern solche Systeme jedoch eingerichtet werden, sollten sie regional durchgängig gestaltet sein (bezüglich Tarif, Marketing, Anbindung an den ÖPNV etc.). Fahrradverleihsysteme sollten Stationen an allen SPNV-Halten und wichtigen ÖPNV-Halten sowie an wichtigen Einkaufs- und Arbeitsplatzstandorten haben. Carsharing-Stationen sollten in eine Mobilitätsstation<sup>38</sup> integriert werden (Voraussetzung hierfür ist ein hochwertiger ÖPNV-Anschluss) und an Unternehmens-/ Verwaltungsstandorten als Angebot für Dienstwege vorgehalten werden.

#### **4.5.9 Qualitätsmanagement**

Die Aufgabenträger prüfen regelmäßig die Einhaltung der Qualitätsstandards im ÖPNV mittels Qualitätskontrollen; hiermit können die Aufgabenträger auch Dritte wie beispielsweise den VPE beauftragen. Das Verfahren und die Ergebnisse der Kontrollen werden den Verkehrsunternehmen bekannt gemacht.

---

<sup>38</sup> Eine Mobilitätsstation – auch Mobilitätspunkt genannt – verknüpft unterschiedliche Mobilitätsangebote auf engem Raum. Nahverkehrshaltestellen und Bahnhöfe werden durch andere Services wie bspw. Carsharing, Mietradsystemen, Taxiständen, Fahrradabstellanlagen, Ladepunkten für elektrifizierte Verkehrsmittel, Park+Ride und Bike+Ride Flächen ergänzt.



Das Qualitätsmanagement im ÖPNV umfasst alle organisatorischen Maßnahmen, die der Sicherung der Angebots- und Servicequalität dienen. Das nachfolgend beschriebene Verfahren betrifft dabei ausschließlich das Verhältnis zwischen Aufgabenträger und Genehmigungsinhaber.

Das Qualitätsmanagement umfasst

- die Qualitätsfestlegung,
- die Qualitätskontrolle und -messung,
- das Qualitätsberichtsessen sowie
- die Qualitätssicherung.

Die **Qualitätsfestlegung** erfolgt durch den Aufgabenträger als „ausreichende Verkehrsbedienung“ im Anforderungsprofil des Nahverkehrsplans. Bei öffentlichen Dienstleistungsaufträgen (Direktvergabe oder wettbewerbliche Vergabe) werden die Anforderungen in der Vorabbenanntmachung (gem. VO (EG) Nr. 1370/2007) und in den Vergabeunterlagen präzisiert. Diese Anforderungen sind dann verbindlich für die gesamte Genehmigungs- bzw. Vertragslaufzeit. Bei eigenwirtschaftlichen Genehmigungsanträgen erwarten die Aufgabenträger, dass die Einhaltung der Vorgaben des zum Zeitpunkt der Antragstellung gültigen Nahverkehrsplans und die Vorgaben aus der jeweiligen Vorabbenanntmachung verbindlich gemäß § 12 Abs. 1a PBefG zugesichert werden. Von diesen verbindlich zugesicherten Vorgaben darf durch den Genehmigungsinhaber während der Genehmigungszeit nicht abgewichen werden. Die Aufgabenträger sehen es als zwingend erforderlich an, dass die verbindlichen Zusicherungen als Auflage Bestandteil der Liniengenehmigung (siehe §15 Absatz 3 PBefG) werden. Eine Nichterfüllung dieser Auflage stellt eine Ordnungswidrigkeit dar, die mit Bußgeldern belegt werden kann (siehe § 61, Absatz 1 Nr. 1 PBefG).

Mit der Festlegung von Qualitätsanforderungen in ihrem Nahverkehrsplan definieren die Aufgabenträger wesentliche Vorgaben sowohl für eigenwirtschaftliche wie auch gemeinwirtschaftliche Linienverkehre in ihrem Gebiet. Die Überwachung der Einhaltung dieser Vorgaben erfolgt gemäß der in diesem Abschnitt dargelegten Verfahrensweisen.

Bei der **Qualitätskontrolle** erfolgt neben der Erfassung der grundsätzlichen Leistungserfüllung (Fahrt-durchführung oder Ausfall (Nichtleistung)) auch die Erfassung einer ungenügenden Leistungserbringung (Schlechtleistung). Maßgebende Kriterien für die Erfassung und Bewertung von Schlechtleistungen, die aus den Vorgaben des Nahverkehrsplans abgeleitet sind, veröffentlichen die Aufgabenträger im Rahmen der jeweiligen Vorabbenanntmachungen gemäß VO (EG) Nr. 1370/2007.

Kontrollen und Messungen durch die Aufgabenträger und ggf. beauftragte Dritte können durch Qualitätsnachweise und -berichte durch das Verkehrsunternehmen ergänzt werden.

Die vom Verkehrsunternehmen zu erstellenden **Qualitätsberichte** sind ein wesentliches Instrument zur Dokumentation der Qualitätserfüllung gegenüber den Aufgabenträgern. Bei eigenwirtschaftlichen Verkehren erwarten die Aufgabenträger, dass zwischen ihnen und dem eigenwirtschaftlichen Betreiber eine Qualitätssicherungsvereinbarung abgeschlossen wird, die Vorgaben zum Berichtswesen enthält. Dies soll durch die Genehmigungsbehörde als Auflage in die Genehmigung aufgenommen werden. Vor diesem Hintergrund ist es wichtig, dass der Aufgabenträger im Nahverkehrsplan die Grundzüge seiner Anforderungen an die Qualitätskontrolle und -nachweise formuliert. Die Detaillie-

ung erfolgt im Rahmen der Verkehrsverträge (öffentlichen Dienstleistungsaufträge) und im Falle eigenwirtschaftlicher Betreiber in den Qualitätssicherungsvereinbarungen.

Die **Qualitätssicherung** beinhaltet

- Maßnahmen zur Verbesserung der Qualität,
- Sanktionen bei Nicht- bzw. Schlechterfüllung der Anforderungen.

Bei gemeinwirtschaftlich durchgeführten Verkehrsleistungen (auf Basis Verkehrsvertrag/öffentlicher Dienstleistungsauftrag) werden zur Sanktionierung von den Aufgabenträgern Vertragsstrafen und Maluszahlungen vorgesehen; in besonders schweren Fällen kommt auch die vorzeitige Kündigung von Verträgen in Betracht. Bei eigenwirtschaftlichen Verkehren erfolgt die Sanktionierung durch die Genehmigungsbehörde aufgrund von Hinweisen durch die Aufgabenträger.

Die konsequente Durchführung eines wirksamen Qualitätsmanagements erfordert den Einsatz personeller und finanzieller Ressourcen auf Seiten der Aufgabenträger.

## 5 Angebotsbewertung

Grundlage der Bewertung des ÖPNV-Angebots ist der Fahrplanstand August 2019.

### 5.1 Bewertung der Verkehrsbedienung

#### 5.1.1 Erschließungsqualität

Die Erschließungsqualität des ÖPNV im **Enzkreis** und der **Stadt Pforzheim** ist aufgrund der Haltestellendichte insgesamt als sehr gut zu bewerten (siehe auch Kartenband). Sämtliche zentrale Bereiche der Orte sowie größere zusammenhängende Siedlungsbereiche sind ausreichend erschlossen. Kleinere Defizite bestehen vereinzelt in Siedlungsrandlagen mit eher geringem Einwohnerpotenzial.

Generell sind die meisten Erschließungsdefizite in Wohngebieten mit geringem Potenzial für die Einrichtung eines ÖPNV-Angebots zu bewerten. Potenziale für eine Anbindung werden jedoch in Königsbach-Stein (Stein Am Eisenberg (Nord)) und Eisingen (östlich Schwarzwaldstraße/ Wagnerstraße) gesehen. Betroffen vom Erschließungsdefizit sind demnach 180-200 Wohneinheiten in Königsbach-Stein sowie 220-250 Wohneinheiten in Eisingen.

**Tabelle 41: Bewertung der Erschließungsdefizite in Siedlungsgebieten im Enzkreis und der Stadt Pforzheim**

Erschließungsdefizit – Lage	Beschreibung	Bewertung
Engelsbrand-Grunbach: östl. Schönblickstr./ Ostendstraße (Ost)	Ca. 60-100 Wohneinheiten	geringes Potenzial
Engelsbrand: nördlich Eschenweg	Ca. 25 Wohneinheiten und Fachpflegeheim	geringes Potenzial
Neuenbürg-Waldrennach: Karl-Blessing-Straße	Ca. 20 Wohneinheiten	sehr geringes Potenzial
Straubenhardt-Langenalb: westlich Kantstraße	Ca. 40 Wohneinheiten	geringes Potenzial
Straubenhardt: östlich Burgweg	Sportplätze	sehr geringes Potenzial
Birkenfeld-Gräfenhausen: nördlich Kelterstraße	Ca. 20 Wohneinheiten	sehr geringes Potenzial
Birkenfeld-Gräfenhausen: nördlich Erlachstraße	Ca. 15 Wohneinheiten	sehr geringes Potenzial
Remchingen-Nöttingen: südlich Danziger Ring	Ca. 60 Wohneinheiten	geringes Potenzial
Remchingen-Nöttingen: westlich Melanthonstraße	Sandgrube	kein Potenzial
Remchingen: westlich Wacholderstraße	Ca. 20 Wohneinheiten	sehr geringes Potenzial
Remchingen-Wilferdingen: südlich Hans-Thoma-Straße (Ost)	Ca. 60-70 Wohneinheiten	geringes Potenzial
Königsbach-Stein: Königsbachwestlich Rotenbergstraße	Ca. 5 Wohneinheiten	sehr geringes Potenzial

Erschließungsdefizit – Lage	Beschreibung	Bewertung
Königsbach-Stein: Königsbach nördlich Wiesenweg	Ca. 20 Wohneinheiten	sehr geringes Potenzial
Königsbach-Stein: Stein nördlich Am Königsbacher Berg/ Lessingstraße	Ca. 70 Wohneinheiten	geringes Potenzial
Königsbach-Stein: Stein Am Eisenberg (Nord)	Ca. 180-200 Wohneinheiten	Potenzial für eine ÖPNV-Anbindung ist gegeben
Königsbach-Stein: Stein östlich Mühlstraße	Ca. 5 Wohneinheiten	sehr geringes Potenzial
Königsbach-Stein: Stein Bergstraße (Ost)	< 5 Wohneinheiten	sehr geringes Potenzial
Eisingen: westlich Vogelsangstraße	Ca. 25 Wohneinheiten	sehr geringes Potenzial
Eisingen: östlich Schwarzwaldstraße/ Wagnerstraße	Ca. 220-250 Wohneinheiten	Potenzial für eine ÖPNV-Anbindung ist gegeben
Kieselbronn: südlich Waltraud-Fuß-Straße	Ca. 5 Wohneinheiten	sehr geringes Potenzial
Ispringen: Buchenweg (Nord)	Ca. 10 Wohneinheiten	sehr geringes Potenzial
Mühlacker-Sengach	Gesamter Ort nicht erschlossen; ca. 80-90 Wohneinheiten	geringes Potenzial
Mühlacker: westlich Sperberweg	Reitverein	sehr geringes Potenzial
Mühlacker-Lienzingen: Alemannenstraße	Ca. 15 Wohneinheiten	sehr geringes Potenzial
Mühlacker-Lienzingen: südlich Gaiernstraße	Ca. 70 Wohneinheiten	geringes Potenzial
Mühlacker-Lienzingen: Friedrich-Münch-Straße (Ost)	< 5 Wohneinheiten	sehr geringes Potenzial
Sternenfels: östlich Silcherstraße	Ca. 10 Wohneinheiten	sehr geringes Potenzial
Sternenfels-Diefenbach: Rohrbergstraße/ Haldenstraße	Ca. 15 Wohneinheiten	sehr geringes Potenzial
Maulbronn-Zaisersweiher: Jahnstraße	Ca. 35 Wohneinheiten	geringes Potenzial
Maulbronn-Zaisersweiher: Walter-Barth-Straße	Ca. 5 Wohneinheiten	sehr geringes Potenzial
Wiernsheim: In den Schelmenäckern (Süd)/ Rolf-Scheuermann Straße	Ca. 40 Wohneinheiten	geringes Potenzial
Wiernsheim-Iptingen: östlich Falkenweg	Ca. 10 Wohneinheiten	sehr geringes Potenzial
Wiernsheim-Pinache: südlich Adolf-Märkt-Straße	Ca. 5 Wohneinheiten	sehr geringes Potenzial
Mühlhausen an der Enz: südlich Theodor-Heuss-Straße	Ca. 40 Wohneinheiten	geringes Potenzial

Erschließungsdefizit – Lage	Beschreibung	Bewertung
Tiefenbronn-Mühlhausen: westlich Schönblickstraße	< 5 Wohneinheiten	sehr geringes Potenzial
Tiefenbronn-Lehningen: Heimerwegwiesen	Ca. 25 Wohneinheiten	sehr geringes Potenzial
Tiefenbronn: Hebelstraße	Ca. 30 Wohneinheiten	geringes Potenzial
Pforzheim-Hohenwart: Im Hasenacker/ Fred-Josef-Straße (Ost)	Ca. 40 Wohneinheiten	geringes Potenzial
Pforzheim-Huchenfeld: Drei-Eichen-Weg/ Am Waisenbusch	Ca. 60 Wohneinheiten	geringes Potenzial
Pforzheim-Büchenbronn: Schönblickstraße	Ca. 20 Wohneinheiten	sehr geringes Potenzial
Pforzheim: Im hinteren Tal (Südost)	< 5 Wohneinheiten, Sportplatz,	sehr geringes Potenzial
Pforzheim: südliche Schellingstraße	Ca. 50 Wohneinheiten	geringes Potenzial
Pforzheim: nördlich Redtenbacherstraße	Ca. 5 Wohneinheiten	sehr geringes Potenzial
Pforzheim: westlich Alter Göbricher Weg	Ca. 50 Wohneinheiten	geringes Potenzial
Pforzheim: nördlich Trippelweg	Ca. 10 Wohneinheiten	sehr geringes Potenzial

Die Erschließungsdefizite in Gewerbegebieten werden durchweg mit geringem oder sehr geringem Potenzial bewertet. Bei den Bereichen mit Defiziten handelt es sich meist um einzelne Gewerbebetriebe, welche nicht an den ÖPNV angebunden sind.

**Tabelle 42: Bewertung der Erschließungsdefizite in Gewerbegebieten im Enzkreis und der Stadt Pforzheim**

Erschließungsdefizit – Lage	Beschreibung	Bewertung
Sternenfels-Diefenbach: Gewerbe In der Au (Nord)	Einzelne Gewerbebetriebe	geringes Potenzial
Neuhausen-Schellbronn: Campingplatz und Bereich Riubrunnenstraße (Nordwest)	Ca. 100 Ferienhäuser	sehr geringes Potenzial
Illingen: Industriegebiet Ost Teil I	Größtenteils Parkplatz	sehr geringes Potenzial
Wiernsheim-Pinache: Pinache Gewerbegebiet	Einzelne Gewerbebetriebe	geringes Potenzial
Tiefenbronn: Gewerbegebiet Tiefenbronn	Einzelne Gewerbebetriebe	geringes Potenzial
Eisingen: Gewerbegebiet Eisingen	Ein Gewerbe	sehr geringes Potenzial

Erschließungsdefizit – Lage	Beschreibung	Bewertung
Königsbach Stein: Allmendwiesen	Einzelne Gewerbebetriebe	geringes Potenzial
Maulbronn: Talweg	Einzelne Gewerbebetriebe	geringes Potenzial
Knittlingen: Knittlinger Kreuz	Einzelne Gewerbebetriebe	geringes Potenzial

### 5.1.2 Bedienungsqualität

Die regelmäßige Vertaktung der Buslinien im **Enzkreis** schafft eine gute Bedienungsqualität des ÖPNV in den einzelnen Gemeinden und Städten. Der Grundtakt im Enzkreis ist der 60-Minuten-Takt. In der Hauptverkehrszeit und auf Hauptrelationen wird dieser tlw. zu einem 30-Minuten-Takt verdichtet. Am Wochenende wird der Takt auf einzelnen Relationen auf einen 120-Minuten-Takt ausgedünnt. Auf den Hauptrelationen ergibt sich das angestrebte Taktangebot häufig aus der Überlagerung der auf den Relationen verkehrenden Linien.

Die im Anforderungsprofil formulierten Standards werden nur in einzelnen Bereichen und zu bestimmten Zeiten nicht erreicht. Insbesondere am Wochenende sind Defizite festzustellen.

Im Kartenband befinden sich Karten zur Bedienungsqualität HVZ, Bedienungsqualität NVZ, Bedienungsqualität SVZ, Defiziten in der Bedienungsqualität HVZ, Defiziten in der Bedienungsqualität NVZ und Defiziten in der Bedienungsqualität SVZ.

### 5.1.3 Verbindungsqualität

Nachfolgend dargestellt sind die Relationen, für die ein Defizit in der Verbindungsqualität in der Analyse festgestellt wurde (siehe auch zugehörige Darstellung im Kartenband).

#### Anbindung aller Gemeindeteile an das jeweilige Gemeindezentrum

Aus nahezu allen Gemeindeteilen ist das jeweilige Gemeindezentrum innerhalb von 20 Minuten Reisezeit und ohne Umstieg zu erreichen. Lediglich aus Dennach ist der Hauptort Neuenbürg mit einer Reisezeit von 48 Minuten und zwei Umstiegen zu erreichen. Anzumerken ist jedoch, dass der Kernort von Straubenhardt (gemeinsames Doppelzentrum mit Neuenbürg) in sechs Minuten Fahrzeit zu erreichen ist.

**Tabelle 43: Defizite in der Anbindung aus den Gemeindeteilen an das Gemeindezentrum**

Relation	Umsteigehäufigkeit	Reisezeit	Anforderung
Dennach, Rathaus – Neuenbürg, Bahnhof	2	00:48	Jedoch gute Verbindung (00:06) zum Doppelzentrum Straubenhardt (Nachbargemeinde)

**Anbindung aller Gemeinden im Landkreis an das nächste Mittelzentrum bzw. Oberzentrum Pforzheim**

Aus den Orten im Enzkreis ist das Oberzentrum Pforzheim gut mit dem ÖPNV zu erreichen. Es bestehen aus nahezu allen Hauptorten direkte Verbindungen – ohne Umstieg – ins Zentrum von Pforzheim. Aus Sternenfels und Ötisheim ist jeweils ein Umstieg in Mühlacker notwendig.

Die **Reisezeit aus den jeweiligen Gemeindehauptorten nach Pforzheim** bleibt im gesamten Kreisgebiet unter 40 Minuten. Einzig die Relationen von Sternenfels und Ötisheim nach Pforzheim überschreiten die geforderten 40 Minuten um eine Minute, zudem sind diese Verbindungen nicht umstiegsfrei.

Aus den Orten Heimsheim, Knittlingen, Maulbronn, Mönsheim, Neuhausen, Sternenfels und Wiernsheim dauert die Fahrzeit mit dem ÖPNV über 30 Minuten.

Ein **Reisezeitvergleich** zwischen der Fahrzeit im öffentlichen Verkehr (SPNV und Busverkehr) und der Reisezeit im Individualverkehr zeigt, dass die Orte mit Bahnanbindung (Illingen, Ispringen, Kämpfelbach, Königsbach-Stein, Mühlacker, Neuenbürg, Remchingen) auf der Relation nach Pforzheim ein Reisezeitverhältnis von 1 und besser erreichen (Reisezeit mit SPNV ist schneller oder genauso schnell wie die Verbindung mit dem Pkw). Ein Reisezeitverhältnis zwischen 1,0 und 1,5 wird für den ÖPNV grundsätzlich als gut bewertet. Dies wird aus den Orten Birkenfeld, Friolzheim, Keltern, Kieselbronn, Maulbronn, Neulingen, Niefern-Öschelbronn, Ötisheim, Sternenfels, Straubenhardt, Tiefenbronn, Wimsheim, Engelsbrand, Knittlingen, Neuhausen und Wurmberg erreicht. Insgesamt haben somit 23 Orte im Landkreis ein Reisezeitverhältnis von 1,5 und besser.

Aus Heimsheim, Mönsheim, Ölbronn-Dürrn und Wiernsheim beträgt das Reisezeitverhältnis in Richtung Pforzheim mehr als 1,5, einzig in Eisingen liegt das Reisezeitverhältnis über 2,0. Durchschnittlich liegt das Reisezeitenverhältnis im gesamten Enzkreis bei 1,25. Der ÖPNV kann also in den meisten Bereichen hinsichtlich der Reisezeit als ernstzunehmende Alternative zum MIV angesehen werden.

Zum Mittelbereich der Stadt Mühlacker gehören die Städte und Gemeinden Illingen, Knittlingen, Maulbronn, Ötisheim und Sternenfels. Aus diesen Orten bestehen direkte, umsteigefreie Verbindungen nach Mühlacker.

Die Reisezeit aus den Orten bleibt mit umsteigefreien Verbindungen, mit Ausnahme von Knittlingen, unter 30 Minuten. Aus Knittlingen werden ohne Umstieg knapp über 30 Minuten benötigt. Aus Knittlingen ist das Mittelzentrum Bretten unter 20 Minuten zu erreichen.

**Tabelle 44: Defizite in der Anbindung aus den Gemeindezentren an das Oberzentrum Pforzheim**

Relation	Umsteigehäufigkeit	Reisezeit	Defizit
Sternenfels, Rathaus – Pforzheim, ZOB / HBF	1	00:41	Defizit nicht zum Mittelzentrum Mühlacker
Ötisheim, Post – Pforzheim, ZOB / HBF	1	00:41	Defizit nicht zum Mittelzentrum Mühlacker

### **Anbindung des Mittelzentrums (Mühlacker) und der Unterzentren (Remchingen/ Königsbach-Stein; Straubenhardt/ Neuenbürg) an das Oberzentrum Pforzheim**

Das Mittelzentrum Mühlacker sowie die Unterzentren Remchingen, Königsbach-Stein, Straubenhardt und Neuenbürg sind umstiegsfrei mit dem Oberzentrum Pforzheim verbunden. Die Reisezeiten liegen unter den geforderten 50 Minuten, es bestehen keine Defizite.

### **Anbindung der Gemeinden an die relevanten Ober- und Mittelzentren benachbarter Gebietskörperschaften**

Es sind keine Defizite vorhanden. Die relevanten Oberzentren außerhalb des Enzkreises (Karlsruhe und Stuttgart) sind aus allen Bereichen des Enzkreises mit maximal einem Umstieg in Pforzheim bzw. Mühlacker mit dem SPNV zu erreichen. Aus den nördlichen Bereichen des Landkreises bestehen weitere Verknüpfungsmöglichkeiten auf die Stadtbahn-Linie S4 außerhalb des Enzkreises in Richtung Karlsruhe, aus den südwestlichen Bereichen bestehen Verknüpfungsmöglichkeiten auf die S11 außerhalb des Enzkreises in Richtung Karlsruhe.

Nach Karlsruhe bestehen insbesondere aus Pforzheim, Remchingen und Königsbach-Stein Pendlerströme mit größeren Potenzialen für den ÖPNV. Diese Orte sind mit Bahnhöfen und Haltepunkten im SPNV (Stadtbahn, tlw. RE und IC/ IRE) gut an Karlsruhe angebunden.

Bedeutende Pendlerverflechtungen nach Stuttgart bestehen insbesondere aus Pforzheim, Mühlacker, Heimsheim und Illingen. Bis auf Heimsheim haben die genannten Orte SPNV-Verbindungen nach Stuttgart. Heimsheim und der gesamte südöstliche Bereich des Enzkreises verfügt über keine direkte ÖPNV-Verbindung nach Stuttgart. Mit der Linie 652/ 653, die über ein tagesdurchgängig sehr dichtes Fahrtenangebot verfügt, besteht mit Umstieg in Leonberg in den SPNV jedoch eine gute Verbindung.

Verflechtungen aus dem Untersuchungsgebiet zu umliegenden Mittelzentren bestehen insbesondere aus dem Raum Mühlacker/ Illingen nach Vaihingen/ Enz sowie aus dem Raum Pforzheim/ Knittlingen nach Bretten. Vaihingen ist mit dem SPNV gut zu erreichen. Nach Bretten bestehen aus Richtung Pforzheim direkte Verbindungen mit der Buslinie 733 und aus dem Raum Knittlingen mit der Linie 700. Des Weiteren ist mit der RB 17 b und RB 17 c von Mühlacker aus eine SPNV-Verbindung gegeben.

### **Verbindungsqualität auf Relation innerhalb Pforzheims**

Die **Innenstadt** von Pforzheim ist mit dem Stadtverkehr aus allen relevanten Bereichen im Stadtgebiet gut zu erreichen. Die Linien 1 und 9 verkehren nicht über den **Hauptbahnhof**, d. h. aus den Bereichen Arlinger, Eutingen (Bereiche nur mit Stadtbusbedienung) und Mäuerach bestehen keine umstiegsfreien Verbindungen zum Hauptbahnhof. Es bestehen jedoch Direktverbindungen zu den S-Bahnhöfen Eutingen und Brötzingen.

Grundsätzlich sind die **Gewerbegebiete** in Pforzheim gut mit dem ÖPNV zu erreichen. Das Gewerbegebiet Wilferdinger Höhe ist aus den Bereichen Brötzingen (Linie 11) sowie Nordstadt, Innenstadt, Buckenberg und Haidach (Linie 6) umstiegsfrei zu erreichen. Aus den anderen Stadtbereichen ist ein Umstieg am Leopoldplatz oder am Hbf./ ZOB notwendig.

Das Gewerbegebiet Altgefäll ist über die Linien 16 und 763 direkt an das Stadtzentrum über die Südoststadt und Buckenberg angebunden. Das Gewerbegebiet Hohenäcker ist mit den Linien 3 und 5 aus den



Bereichen Zentrum, Nordstadt, Dillweißenstein und Südoststadt direkt sowie mit den Regionallinien 733/734 erreichbar. In das Gewerbegebiet Oberes Enztal verkehrt die Linie 10 aus dem Zentrum und der Weststadt.

Die Innenstadt von Pforzheim ist aus den einzelnen Stadtteilen unter 15 Minuten zu erreichen, einzig aus Eutingen und Hohenwart werden **Reisezeiten** bis 20 Minuten benötigt.

Bei einem Vergleich des **Reisezeitenverhältnisses** (fahrplangebundener ÖPNV – MIV) weist lediglich die Nordstadt (Friedrich-Ebert-Straße) ein Verhältnis von über 2,0 auf<sup>39</sup>, wohingegen die Weststadt (Kulturhaus Osterfeld) die einzige Relation mit einem Verhältnis von 1,0 ist. Durchschnittlich liegt das Reisezeitverhältnis bei 1,5.

Regionallinien welche nicht direkt über den Leopoldplatz verlaufen sind die Linien 731, 733, 734, 735, 736, 738 und 739, hier sind Umstiege z.B. am Hauptbahnhof notwendig.

### 5.1.4 Angebots- und Systemwirksamkeit

Der ÖPNV im Enzkreis und der Stadt Pforzheim stellt aufgrund der weitgehend durchgängigen Vertaktung und einheitlichen Linienführungen ein attraktives Angebot dar und bietet dem Fahrgast mit dem einheitlichen Taktschema in 15-/ 30-/ 60- /120- Minuten-Takten eine gute Übersichtlichkeit und Transparenz.

Durch die regelmäßige Vertaktung und das einheitliche Taktschema bestehen im Untersuchungsraum durchgängige Verknüpfungen der verschiedenen Angebote. An folgenden Haltestellen und Bahnhöfen bestehen regelmäßige Verknüpfungen mit kurzen Übergangszeiten von maximal 15 Minuten:

**Tabelle 45:Stadt Pforzheim - Bahnhöfe und Haltestellen mit regelmäßigen Verknüpfungen**

Stadt Pforzheim	
Hauptbahnhof, ZOB	SPNV, Regionalverkehr, Stadtverkehr
Leopoldplatz/ Leopoldstraße	Stadtverkehr, Regionalverkehr
Waisenhausplatz	Stadtverkehr, Regionalverkehr
Bahnhof Brötzingen/ Dietlinger Straße	SPNV, 1, 9, 712, 715, 716, 717, 718, 720, 721
Marktplatz Brötzingen	1, 9, 10, 11
Bahnhof Eutingen/ Rößlestaffel	SPNV, 1, 9, 735
Kupferhammer	3, 4, 41, 42, 741/742, 666/767

<sup>39</sup>Das PforzheimShuttle ist hierbei nicht mitbetrachtet, da ohne Fahrplan verkehrend. Hierdurch besteht aber ein auch in der Reisezeit im Vergleich zum MIV attraktives Angebot in der Nordstadt.

Stadt Pforzheim	
Flößerviertel	5, 6, 16
Wurmberger Straße	6, 16, 761, 763
Jahn/ Bleichstraße	3, 7, 42, 742
Stadtmuseum	1, 9, 10, 11
Belchenstraße	1, 9
Krankenhaus Siloah/ Kurze Steige	11, 722, 6 (Fußweg)
Pfälzerstraße	3, 6, 7, 17, 731, 733
Bahnhof Weißenstein	SPNV, 3
Würm Post	4, 41, 666/767

**Tabelle 46: Enzkreis - Bahnhöfe und Haltestellen mit regelmäßigen Verknüpfungen**

Enzkreis	
Mühlacker, Busbahnhof	SPNV, 101, 102, 103, 105, 106, 700, 701, 702, 703, 705, 707
Illingen, Bahnhof	SPNV, AST 594, 707
Maulbronn, Westbahnhof	SPNV, 735, AST
Wilferdingen-Singen, Bahnhof	SPNV, 722, AST
Enzberg, Bahnhof	SPNV, 701
Neuenbürg, Hauptbahnhof	SPNV, 724
Neuenbürg, Südbahnhof	SPNV, 725
Mönsheim, Marktplatz	653, 763, 765
Königsbach, Bahnhof	SPNV, 731
Niefern, Bahnhof	SPNV, 736/ 738/ 739
Wimsheim, Rathaus	761, 763, 653
Wiernsheim, Mühlstraße	653, 703, 765, 739
Heimsheim, Marktplatz	761, 652, 653
Zaisersweiher, Postplatz	702, 704, 706
Knittlingen, ZOB/Schule	700, 706, 734, 143

## 5.1.5 Bewertung der Netz- und Fahrplangestaltung

Das ÖPNV-Angebot im Enzkreis in der Stadt Pforzheim zeichnet sich im Wesentlichen durch ein klar strukturiertes und verständliches Liniennetz mit grundsätzlicher Ausrichtung auf das Zentrum und den Hauptbahnhof in Pforzheim aus. Im lokalen Bereich im Enzkreis gibt es darüber hinaus weitere Ausrichtungen der Buslinien auf das Mittelzentrum Mühlacker sowie auf Bahnhöfe mit Verknüpfung zum SPNV.

Die weitgehende Vertaktung der Buslinien sowie die einheitlichen Linienführungen wirken sich positiv auf die Verständlichkeit und Übersichtlichkeit des ÖPNV-Angebotes aus. Mäandrierende bzw. umwegige Linienverläufe schränken die Übersichtlichkeit der Netzstruktur auf einigen Linien ein.

Unterschiedliche Linienwege sind bei folgenden Linien festzustellen:

- Linie 707: Kurze Zwischenfahrten von Schützlingen zum Bahnhof in Illingen ohne konstante Taktung
- Linie 731: alternierende Linienwege – Pforzheim nach Ispringen über Eisingerstr. nach Gengelbachtal (topographisch bedingt)
- Linien 736/ 738/ 739: unterschiedliche Linienwege bei Hin- und Rückfahrt im Bereich Niefern (Änderungen sind zum Fahrplanwechsel im Dezember 2021 vorgesehen)
- Linie 700 verkehrt am Wochenende mit anderer Linienführung (zur Bedienung von Freudenstein am Wochenende).

Einzelne Linien weisen Kurse auf, die an Schultagen und Ferientagen unterschiedliche Abfahrtszeiten haben. Dadurch wird der Fahrplan für Berufspendler unattraktiv. Ziel muss es sein, die Abfahrtszeiten an Schul- und Ferientagen weitgehend zu vereinheitlichen. Die Trennung in Schultag- und Ferientag-Kurse mit unterschiedlichen Fahrzeiten wurde bei mehreren Linien bereits bereinigt. Weitere Anpassungen werden folgen. Es sind schon mehrere Schulbuslinien eingeführt worden, um eine bessere Transparenz zu erreichen.

## 5.1.6 Bewertung der Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit

In der Hauptverkehrszeit kommt es regelmäßig aufgrund der hohen Auslastung des Pforzheimer Straßennetzes zu erheblichen Verspätungen im Stadtlinien- und Regionalbusverkehr. Besonders stauanfällig ist hierbei u. a. die Heinrich-Wieland-Allee. Sperrungen der BAB 8 verschärfen diese Situation zusätzlich, da die Umleitungsstrecke durch das Pforzheimer Stadtgebiet führt. Hiervon sind dann alle Stadtlinien und die überwiegende Mehrzahl der Regionalbuslinien betroffen, auf denen es zu erheblichen Verspätungen und Fahrtausfällen kommt.

## 5.1.7 Bewertung der Garantie- und Serviceleistungen

Im Enzkreis und der Stadt Pforzheim ist für alle Verkehrsunternehmen die Mobilitätsgarantie des VPE gültig. Bei Verspätungen von mehr als 30 Minuten, bzw. 20 Minuten beim RVS Regionalbusverkehr und fehlenden alternativen Verbindungen ist eine Ersatzbeförderung zu gewährleisten. Dies gilt auch, wenn der Fahrgast den von ihm geplanten Bus infolge einer um mehr als eine Minute verfrühten Ab-

fahrt dieses Busses an der Haltestelle verpasst. Der Betreiber erstattet den Fahrpreis der Taxifahrt rückwirkend bis zu einem Betrag von 50 Euro.

In der Stadt Pforzheim werden darüber hinaus von den gemeinsamen Beförderungsbedingungen des VPE unabhängige Kundengarantien angeboten, um den Fahrgästen eine hohe Attraktivität des ÖPNV zu bieten und deren Nutzungshemmnisse zu reduzieren. Dazu zählen:

- **Ankunftsgarantie:** Dem Fahrgast wird das Recht auf eine Ersatzbeförderung gewährt, wenn er sein Fahrtziel um mehr als 20 Minuten später erreicht als im Fahrplan ausgewiesen. Dies gilt auch, wenn der Fahrgast den von ihm geplanten Bus infolge einer um mehr als eine Minute verfrühten Abfahrt dieses Busses an der Haltestelle verpasst. Der Betreiber erstattet den Fahrpreis der Taxifahrt rückwirkend bis zu einem Betrag von 50 Euro.
- **Garantie für richtige und vollständige Auskunft:** Das gilt insbesondere für Angaben/Auskünfte zu Fahrzeiten und Anschlüssen, zur Örtlichkeit von Haltestellen/Umsteigepunkten, bei der Ziel- und Linienwegbeschilderung der Busse sowie bei Haltestellen- und Standortinformationen in den Bussen. Die Garantie umfasst auch die Pflicht zur richtigen und vollständigen Information über Baustellen und sonstige vorübergehende Abweichungen in den Medien, im Internet und an den Haltestellen. Sind Auskünfte nicht richtig oder nicht vollständig, steht dem Kunden eine Entschädigung für durch die falsche Auskunft verursachte erhöhte Kosten bis zu 50 Euro zu.
- **Garantie für richtigen Fahrscheinverkauf:** Den Kunden wird der Vertrieb der Fahrausweise bei Vorverkaufsstellen und im Fahrzeug entsprechend den Vertriebsrichtlinien des VPE garantiert. Die Garantie umfasst insbesondere auch die Ausgabe durchgehender Fahrausweise im VPE und durchgehender Tarifangebote des Landes Baden-Württemberg sowie die Beratung der Kunden zur preisgünstigsten Möglichkeit. Hierzu gelten die üblichen Beweislastregelungen. Im Garantiefall steht dem Kunden eine Entschädigung zu.
- **Sauberkeitsgarantie:** Den Kunden wird garantiert, dass die Benutzung der Busse nicht zu Beschädigungen, Verfärbungen und/oder Zerstörungen von Kleidungs- und Gepäckstücken der Fahrgäste führt. Der Fahrgast hat im Garantiefall den Schaden unverzüglich, nach Möglichkeit noch beim Fahrpersonal, ansonsten am Kundentelefon anzuzeigen. Ihm steht dann eine Entschädigung zu.

Diese Kundengarantien gelten nur für den Stadtlinienverkehr Pforzheim.

Mit dem Regionalverkehr unterliegt die RVS GmbH der Mobilitätsgarantie des VPE. Der RVS Regionalbusverkehr garantiert weiterhin eine richtige und vollständige Auskunft. Dies umfasst die vollständige Auskunft durch das eingesetzte Fahr-, Verkaufs- und Informationspersonal sowie durch Angaben/Anzeigen insbesondere an den Fahrzeugen und in den Informationsmedien des Betreibers. Dies umfasst auch die Pflicht zur richtigen und vollständigen Information über Baustellen und sonstige vorübergehende Abweichungen in den Medien, im Internet und an den Haltestellen. Bei falscher Auskunft wird eine Entschädigung gezahlt. Ebenso bestehen eine Garantie für den richtigen Fahrscheinverkauf (Rückerstattung des Differenzbetrages zwischen dem Preis des vom Fahrgast erworbenen und dem für seinen Fahrtzweck preisgünstigsten Tickets zuzüglich einer Entschädigung von pauschal 10 Euro) und eine Sauberkeitsgarantie gegen Beschädigungen, Verfärbungen und/oder Zerstörungen von Kleidungs- und Gepäckstücken (Übernahme der Reinigungskosten oder der Kosten einer Ersatzbeschaffung jeweils bis zu einer Höhe von 100 Euro).

## 5.2 Bewertung der Beförderungsqualität

### 5.2.1 Bewertung der Haltestellen

Bei der Bewertung der Haltestellen werden die Aspekte Fahrgastinformation, Komfort, Sicherheit sowie Barrierefreiheit der bestehenden Haltestellen im Untersuchungsraum bewertet. Eine stichprobenhafte Vor-Ort-Untersuchung im Rahmen der Erarbeitung des Nahverkehrsplanes hat stattgefunden und stellt im Allgemeinen Ergebnisse des Haltestellenzustandes fest.

Eine Übersicht über alle Bahnhöfe und Haltepunkte des SPNV bietet die Stationsdatenbank des Landes Baden-Württemberg.

#### Fahrgastinformation

Eine stichprobenhafte Überprüfung der Haltestellen ergab, dass eine Beschilderung mit Angabe des Haltestellennamens, der Liniennummer(n), der diese Haltestellen anfahrenen Linie(n) in der Regel besteht. Die erfassten Haltestellen im Untersuchungsraum sind alle mit einem aktuellen Fahrplan ausgestattet. Im Einzelfall verfügen Haltestellen zusätzlich über Tarifinformationen. Weitergehende Informationen zum ÖPNV-Angebot (z. B. Liniennetzplan) sind, auch an den zentralen Haltestellen in den Gemeinden, nicht immer vorhanden.

An den Bahnhöfen und SPNV-Haltepunkten gibt es im gesamten Untersuchungsgebiet Fahrscheinautomaten und Informationsvitriolen mit Liniennetzplänen, Tarifinformationen und tlw. weitergehenden Informationen wie Wegeleitung zwischen Bus und SPNV.

In der Stadt Pforzheim verfügen zentrale und verkehrlich bedeutende Haltestellen wie der ZOB, Leopoldplatz/Leopoldstraße, Waisenhausplatz, Hochschule/Wildpark, Pfälzerstraße, Marktplatz Brötzingen, Bahnhofstraße, Klinikum Pforzheim, Tannhoferweg, Zeppelinstraße, Enzaupark, Hohenwart Ortsmitte, Huchenfeld Rathaus, Büchenbronn Waagstraße, Würm Ritterstraße und Ludwigsplatz über eine dynamische Fahrgastinformation mit aktueller Anzeige der Abfahrtszeiten der nächsten Busse. Im Enzkreis ist eine dynamische Fahrgastinformation an Bushaltestellen nur vereinzelt vorzufinden (Birkenfeld Marktplatz, Neuenbürg Wilhelmshöhe und Schwann Kalkstatt).

Die aktuelle Fahrplanlage des Regionalverkehrs und der Stadtbusse Pforzheim wird über folgende Internetauftritte dargestellt:

- [www.vpe.de](http://www.vpe.de)
- [www.bahn.de](http://www.bahn.de)
- [www.bwegt.de](http://www.bwegt.de)

Zusätzlich bieten folgende Apps Informationen zu Abfahrten in Echtzeit:

- VPE App
- bwegt Bus&Bahn App
- DB Navigator

■ DB Busradar Südwestbus

**Komfort und Sicherheit**

Die Aufenthaltsqualität einer Haltestelle wird im Wesentlichen durch den Komfort der Ausstattung, ihr Erscheinungsbild, ihre Lage sowie durch das Umfeld bestimmt. Haltestellen sind neben den Fahrzeugen das Aushängeschild für den ÖPNV. Im Enzkreis gibt es keinen einheitlichen Standard in Form einer Gestaltungsrichtlinie für die Haltestellen. Ein einheitliches Aussehen würde jedoch zu einem Wiedererkennungseffekt bei den Kunden führen. Eine konsequente Einhaltung des Corporate Designs des VPE sollte für die Zukunft vorgesehen werden.

Der Stadtlinienverkehr der Stadt Pforzheim verfügt über ein einheitliches Haltestellendesign. Die Vorgaben werden in den Vorabbekanntmachungen für den Stadtlinienverkehr definiert. Der Wiedererkennungswert ist dadurch gewährleistet.

Die Haltestellen verfügen über eine Beschilderung mit Angabe des Haltestellennamens, der Liniennummer(n) der an dieser Haltestelle anfahrenen Busse sowie des Fahrtziels und des Verkehrsunternehmens. Die Haltestellen im Untersuchungsraum weisen eine sehr unterschiedliche Ausstattungsqualität auf. Die nachfragestarken Haltestellen verfügen weitgehend, zumindest in der Haupteinstiegsrichtung, über Sitzgelegenheiten und Witterungsschutz. An verschiedenen Haltestellen und Bahnhöfen sind Bike+Ride- und Park+Ride-Plätze vorhanden.

Bushaltestellen können Mängel in der Aufenthaltsqualität und auch der Sicherheit aufweisen, z. B.:  
 durch die von der Hauptstraße und dem Einkaufsbereich entfernte, wenig attraktive Lage  
 durch die Lage im Kreuzungsbereich  
 durch beengte Aufenthaltsflächen für Fahrgäste und Busse

**Abbildung 4: Haltestellen mit Defiziten in der Aufenthaltsqualität (Beispiele)**



Lage, Erscheinungsbild (Foto Enzkreis)



Erscheinungsbild (Foto Enzkreis)



Platzmangel, Lage im Kreuzungsbereich  
(Foto Enzkreis)



Lage im Kreuzungsbereich  
(Foto Enzkreis)



Lage, Erscheinungsbild (Foto Enzkreis)



Platzmangel, Erscheinungsbild (Foto Enzkreis)

Abbildung 5: Positive Beispiele für Haltestellenausstattungen (Beispiele)



Bike+Ride (Foto plan:mobil)



Erscheinungsbild (Foto plan:mobil)



Fahrgastinformation (Foto plan:mobil)



Haltestellenbeschilderung (Foto plan:mobil)



Bike+Ride (Foto plan:mobil)



Fahrgastinformation (Foto plan:mobil)

### Barrierefreiheit

Bei der Bewertung der Barrierefreiheit von Haltestellen sind der Zugang zur Haltestelle, der Aufenthalt an der Haltestelle sowie der Einstieg in das Fahrzeug zu beachten. Beim Einstieg sind neben dem Fahrzeug (Niederflur) auch die bauliche Ausgestaltung sowie die entsprechende Kennzeichnung der



Haltestelle relevant. Die sich im Einsatz befindlichen Fahrzeuge mit Niederflurtechnik können ihre Vorteile beim Ein- und Ausstieg nur optimal zum Einsatz bringen, wenn die Haltestellen entsprechend gestaltet sind, d. h. Haltestellen sollten sich nicht in Kurvenbereichen befinden und niederflurgerechte Bordsteinhöhen aufweisen. Auch die Anfahrt der Haltestelle bzw. in die Haltestellenbucht muss so möglich sein, dass Spaltbreiten zwischen Fahrzeug und Bordsteinkante minimal sind. Zur einfachen und sicheren Nutzung des ÖPNV von blinden oder sehbehinderten Fahrgästen müssen Haltestellen über Leitstreifen mit einem Aufmerksamkeitsfeld in Höhe der Bustür verfügen (taktiles Leitsystem).

Insgesamt ist die Situation an den Haltestellen bezüglich der Barrierefreiheit im Untersuchungsraum als verbesserungswürdig einzuschätzen. Während der fußläufige Zugang zu den meisten untersuchten Haltestellen im Untersuchungsraum weitgehend barrierefrei gestaltet ist, liegen gerade im Enzkreis beim Einstieg in die Fahrzeuge deutliche Defizite vor.

Im Enzkreis sind wenige Haltestellen mit der für einen niederflurgerechten Einstieg erforderlichen Bordsteinhöhe zwischen 16 und 18 cm ausgestattet. In Mühlacker ist vorgesehen, eine einheitliche Bordsteinhöhe von 16 cm beim barrierefreien Ausbau einzurichten, um so Beschädigungen an den Fahrzeugen vorzubeugen. Das genügt entsprechend den einschlägigen Richtlinien und Gesetzen nicht den Erfordernissen an eine barrierefreie Haltestelle, da Werte unter 18 cm nur im begründeten, technisch bedingten Ausnahmefall, zur Anwendung kommen können. Die Regelbordsteinhöhe für barrierefreie Haltestellen beträgt mindestens 18 cm. Im Stadtgebiet Pforzheim kommt generell eine Bordsteinhöhe von 18 cm zum Einsatz. In Mühlacker wurden bisher 14 Haltestellen mit einer Bordsteinhöhe von 18 cm ausgebaut. Die Bahnhöfe und zentrale Haltepunkte sind teilweise mit barrierefreien Zugängen und Blindenleitstreifen ausgestattet. In der Stadt Pforzheim wurden und werden die Haltestellen gemäß der vorliegenden Priorisierung barrierefrei ausgebaut.

Umfassende Handlungsempfehlungen zum barrierefreien Ausbau von Haltestellen stellen die folgenden Leitfäden dar:

- KVV - Leitfaden zum barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen im KVV ([https://www.kvv.de/fileadmin/user\\_upload/kvv/Dateien/Unternehmen/INTERNET\\_KVV\\_Leitfaden\\_barrierefreie\\_Haltestellen.pdf](https://www.kvv.de/fileadmin/user_upload/kvv/Dateien/Unternehmen/INTERNET_KVV_Leitfaden_barrierefreie_Haltestellen.pdf))
- VRN – Barrierefreie Bushaltestellen. Empfehlungen für Aus- und Umbau im Verkehrsverbund Rhein-Neckar [https://www.vrn.de/verbund/planung/dokumente/barrierefreie\\_haltestellen\\_2016.pdf](https://www.vrn.de/verbund/planung/dokumente/barrierefreie_haltestellen_2016.pdf)

## 5.2.2 Bewertung der Fahrzeuge

Zu den Fahrzeugen liegen keine detaillierten Informationen vor. Erkennbar ist die Ausstattung der Fahrzeuge jedoch als überwiegend gut und modern zu bewerten, wie auch die Onlinebefragung der Bürgerinnen und Bürger gezeigt hat. Der VPE beschreibt den Anteil barrierefreier Fahrzeuge im Enzkreis mit 90-95 %, im Stadtlinienerverkehr Pforzheim mit 100 %. In den beschriebenen Standards zur Fahrzeugausstattung im Anforderungsprofil wird auf eine Niederflurquote auch für S-Kurse von 100 % hingewirkt (vgl. Kapitel 4.5.2).

### 5.2.3 Bewertung des Fahrpersonals und der sozialen Standards

In den Vorgaben über die anzuwendenden Qualitätsstandards im Tarifgebiet des Verkehrsverbundes Pforzheim-Enzkreis (VPE) werden folgende Standards bezüglich des Fahrpersonals formuliert:

- angemessene Beherrschung der deutschen Sprache
- sicheren und ausgeglichenen Fahrstil
- passgenaues Anfahren der barrierefrei ausgebauten Haltestellen
- zuverlässige Kenntnis und Anwendung des VPE-Gemeinschaftstarifs
- die Fähigkeit, über die tariflichen Übergangsbereiche Auskunft geben zu können
- zuverlässige Kenntnis über das lokale Netz, einschließlich Umsteigemöglichkeiten und die Linienverläufe
- die Fähigkeit, Auskünfte zu den Anschlüssen nach Fahrplanbuch geben können, sofern es die Fahrzeit zulässt
- freundliches und serviceorientiertes Verhalten, auch in Konflikt- und Stresssituationen
- gepflegtes Erscheinungsbild, einheitliche Dienstkleidung, sofern beim Unternehmen vorhanden

Die Sicherung der Standards erfolgt durch Aus- und Fortbildungsmaßnahmen der Fahrerinnen und Fahrer.

## 5.2.4 Bewertung des Betriebs- und Störungsmanagements

Betriebliche Defizite entstehen in der Regel durch Störungen im Verkehrsfluss, meist hervorgerufen durch Baustellen oder hohe Verkehrsbelastungen durch den motorisierten Individualverkehr (insbesondere auch in der Stadt Pforzheim). Im Rahmen des Beteiligungsprozesses zur Erstellung des Nahverkehrsplans bestätigen die Verkehrsunternehmen die Dringlichkeit dieses Themenfeldes. Betriebliche Störungen werden vorrangig, zu den Linien 3, 5, 712, 715, 716, 717, 718, 720, 721, 722 genannt sowie die Linien 733, 734 und 666. Hierbei ist darauf hinzuweisen, dass Informationen zu Störungen lückenhaft sind und nicht das Gesamtbild darstellen, da keine Daten zu allen Verkehrsunternehmen vorliegen.

In der Stadt Pforzheim gibt es Busbeschleunigungsmaßnahmen mittels Beeinflussung von Lichtsignalanlagen, die z. B. an Problempunkten im Straßennetz zu einer Verkürzung der Fahrzeit oder zu einem verlässlicheren Betriebsablauf auch bei hohem Verkehrsaufkommen führen können. Ungeachtet dieser Maßnahmen kommt es während der Hauptverkehrszeit regelmäßig zu Beeinträchtigungen des Stadtlinienverkehrs Pforzheim aufgrund des hoch ausgelasteten Straßennetzes. Besonders betroffen ist u. a. die Heinrich-Wieland-Allee. Sperrungen der BAB 8 aufgrund von Unfällen oder Bauarbeiten verschärfen die Situation zusätzlich.

## 5.2.5 Bewertung von Marketing, Fahrgastinformation und Vertrieb

### Marketing

Der ÖPNV im Enzkreis und der Stadt Pforzheim wird durch den VPE, sowie durch die Stadtbusbetreiber in den Städten Pforzheim und Mühlacker vermarktet. Hierzu gehört ein Layout/Corporate Design für alle Marketingmaßnahmen wie Informationen wie Liniennetz- und Fahrpläne, Printmedien sowie die Informationsplattform ‚www.vpe.de‘ als zentrale Schnittstelle.

Folgende Beispiele können herangezogen werden, um das Spektrum der Marketingmaßnahmen aufzuzeigen:

- Plakat- und Printwerbung: Zur Vermarktung neuer und bestehender Produkte wie Tarife oder Linien werden Prospekte und Plakate verteilt, aber auch über kurz- bis mittelfristige Veränderungen von Linienwegen wird über Printmedien sowie die Homepages des VPE, des Stadtlinienverkehrs Pforzheim und den Stadtbus Mühlacker informiert. Um Gelegenheitskunden zu erreichen werden Veranstaltungsverkehre beworben.
- Direkter Kundenkontakt: Der direkte Kundenkontakt geschieht durch den Kontakt des Personals in den Fahrzeugen und Verkaufsstellen mit Kunden und Fahrgästen. Intensiver Kundenkontakt wird in Mühlacker gepflegt. Der VPE akquiriert direkt Jobticket-Kunden.
- Bewerbung von Freizeitverkehren: Auf der Internetseite des VPE werden spezielle Angebote wie die Moonlightbusse, die Kulturbahn, der Klosterstadt Express und die Sommerbergbahn Bad Wildbad zusätzlich beworben.

Weitere Marketing- und Informationsmaßnahmen sind Haltestellenaushänge zu Linienfahrplänen und Tarifen.

Neben dem VPE betreiben die Verkehrsunternehmen eigene Aktivitäten im Bereich Marketing und Vertrieb. Hierzu zählt insbesondere der Stadtverkehr Pforzheim, der unter der Marke ‚Pforzheim fährt Bus‘ ([www.pforzheimfaehrtbus.de](http://www.pforzheimfaehrtbus.de)) vermarktet wird.

### Fahrgastinformation

Informationen zum Fahrplan und Liniennetz im Untersuchungsraum können über vielfältige Kommunikationswege bezogen werden. Zentrale Informationsmöglichkeiten bietet der VPE, für die Stadt Pforzheim zusätzlich der Stadtverkehr Pforzheim. Dazu gehören:

- Verbundfahrplanbuch und Liniennetzplan des VPE,
- Taschenfahrpläne für einzelne Linien des VPE,
- Internetauftritte des VPE des Stadtlinienverkehrs Pforzheim und des Stadtbus Mühlacker mit Fahrgastinformation, Fahrplänen und weiteren Informationen zu Angebot und Tarif, die Seiten bieten eine Einbindung der EFA-Verbindungsanskunft und Abfahrtsmonitors mit Echtzeitinformationen,
- Fahrgastinformation über die VPE-App bwegt Bus&Bahn App, DB-Navigator und DB Busradar Südwestbus,
- Verkaufsstellen,
- Telefonische Fahrplaninformationen über eine gemeinsame Hotline von VPE und Stadtlinienverkehr Pforzheim („Pforzheim fährt Bus“),
- weitere Informationsmaterialien des VPE sowie
- Aushangfahrpläne an den Haltestellen.

Die bereitgestellten Informationswege und -angebote sind positiv hervorzuheben, da sie sowohl analoge, digitale und persönliche Informationswege ermöglichen. Im Service Center des Stadtlinienverkehrs Pforzheim wird das Fahrplanbuch des Stadtlinienverkehrs Pforzheim kostenlos an Fahrgäste ausgegeben.

Wünschenswert wäre darüber hinaus eine Kennzeichnung der barrierefrei / niederflurgerecht ausgebauten Haltestellen im Liniennetz bzw. in den Fahrplantabellen, um die Nutzung des ÖPNV für diese Nutzergruppe zu erleichtern.

Vor dem Hintergrund der wachsenden Bedeutung der internetgestützten Informationsgebung (auch im Hinblick auf die Barrierefreiheit im ÖPNV/barrierefreie Mobilitätskette im ÖPNV) ist die digitale Erfassung der und Hinweise zu barrierefreien Haltestellen auszubauen. Auf der Internetseite der VPE könnte eine interaktive Karte des Enzkreises und der Stadt Pforzheim unter Beachtung der digitalen Barrierefreiheit angeboten werden, die mit der EFA-Verbindungsanskunft verknüpft ist. So würde der Streckenverlauf direkt kartographisch angezeigt, es könnten allerdings auch Haltestellen in der Karte als Start- oder Zielpunkt einer Fahrt automatisch in die Fahrplanauskunft übernommen werden. In einem nächsten Schritt könnten öffentliche Einrichtungen, Sehenswürdigkeiten, Kultur- und Freizeitaktivitäten und weitere Informationen, wie B + R-Plätze, P + R-Plätze sukzessive einbezogen werden.

## Fahrradmitnahme

Eine Fahrradmitnahme in Bussen ist Montag bis Freitag erst ab 19.00 Uhr möglich. Samstags, sonn- und feiertags werden Fahrräder ohne zeitliche Einschränkung kostenlos mitgenommen (max. 2 Fahrräder je Fahrzeug). In den Stadtbahnen S5, S6 und S9 werden montags bis freitags zwischen 6.00 Uhr und 9.00 Uhr Fahrräder mitgenommen, wenn hierfür ein Fahrrad-Fahrschein gelöst wird und soweit Platz vorhanden ist. Außerhalb dieser Zeit ist die Mitnahme unentgeltlich möglich, soweit Platz vorhanden ist.

## Vertrieb

Der Fahrkartenvertrieb im Enzkreis und der Stadt Pforzheim erfolgt nach den Vorgaben des VPE-Gemeinschaftstarifs über unterschiedliche Bezugswege. Neben dem direkten Erwerb beim Fahrpersonal in den Bussen bestehen insgesamt 22 Verkaufsstellen für VPE-Fahrscheine, davon 15 im Stadtgebiet Pforzheim. Im Enzkreis gibt es Verkaufsstellen in Bad Wildbad, Calmbach, Remchingen/Singen, Ispringen sowie Wilferdingen. Weitere Verkaufsstellen gibt es an Fahrkartenautomaten sowie an Bahnhöfen und Haltepunkten des Schienennahverkehrs und bei den jeweiligen Busunternehmen.

Folgende Fahrkarten können ebenfalls mit dem Handyticket Deutschland mobil erworben werden, zum 13.12.2020 auch über die App „DB Navigator“ der Deutschen Bahn AG:

- Einzelfahrt Erwachsene/Kind
- Einzelfahrt Erwachsene mit Bahncard
- Kurzstrecke
- Tagesticket für eine, zwei, drei, vier oder fünf Personen
- Monatskarte Schüler (DB Navigator)
- Monatskarte Jedermann (DB Navigator)

## 5.2.6 Bewertung des Tarifs

Das Tarifgebiet des VPE untergliedert sich in verschiedene Zonen. Der Fahrpreis setzt sich dabei aus der Summe der befahrenen Zonen zusammen. Für Verbundgrenzen überschreitende Verkehre ist im Schienenpersonennahverkehr der Baden-Württemberg-Tarif anzuwenden. Für den Regionalbusverkehr bestehen Übergangsbereiche zu den angrenzenden Verbänden.

Das Fahrscheinsortiment setzt sich aus einem Mix von Einzelfahrscheinen (inkl. Kurzstreckenfahrtscheine für Fahrten in geschlossenen Ortsteilen) und Zeitkarten (Tageskarten, Monatskarten, Jahreskarten) zusammen. Mit einem Preis von 2,70 Euro für die Einzelfahrkarte in zwei Zonen (bzw. im Stadtgebiet Pforzheim) und der entsprechenden Vollzeitjahreskarte für 648 Euro sind die Fahrpreise im VPE im Vergleich zu anderen Verkehrsräumen leicht unterdurchschnittlich. Zeitkarteninhaber können ab 9.00 Uhr sowie am Wochenende ganztägig über den jeweiligen Gültigkeitsbereich hinaus im gesamten Verbundraum des VPE fahren. Ferner dürfen werktags ab 19.00 Uhr sowie am Wochenende ganztags maximal zwei Erwachsene sowie zwei zahlungspflichtige Kinder (bzw. alle Kinder einer Familie) mit einer Fahrkarte gemeinsam fahren (Familienvorteil). Produkte im Einzelfahrscheinsegment über den digitalen Vertriebsweg, erhalten eine durchschnittliche Rabattierung von ca. 15%. Zusätzlich

bietet der Mobilitätsvorteil beim Besitz einer Jahreskarte oder einer Netz 9-Jahreskarte für drei Monate vergünstigte Konditionen für das Ausprobieren des Carsharingangebots StadtMobil in Pforzheim sowie von 10 Euro auf die Tagesleihgebühr der CarSharing-Fahrzeuge der Mobilitätszentrale in Mühlacker.

Die Aufgabenträger für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) (hier: die Stadt Pforzheim und der Enzkreis) sind gem. § 16 Gesetz über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNVG Baden-Württemberg) verpflichtet, ab dem 01.01.2021 sicherzustellen, dass die Tarife für Zeitfahrausweise im Ausbildungsverkehr um mindestens 25 % unterhalb der Tarife für Zeitfahrausweise des Jedermannverkehrs liegen. Zeitfahrausweise im Ausbildungsverkehr sind im VPE-Tarif die Schülermonatskarten (einschließlich Übergangstarifen) und die Studi-Tickets. Mit Tarifanpassung ab dem 13.12.2020 wird diese landesgesetzliche Vorgabe im VPE-Tarif vollumfänglich umgesetzt.

### **5.2.7 Bewertung von Verleihsystemen und Mitnahmeangeboten**

Verleihsysteme und Mitnahmeangebote sind keine originären Aufgaben der gesetzlichen ÖPNV-Aufgabenträger. Da diese Angebote Dritter jedoch – abhängig von der jeweiligen Ausgestaltung – den ÖPNV räumlich und zeitlich ergänzen können, finden sie im vorliegenden Nahverkehrsplan nachrichtlich Erwähnung.

Das Angebot an CarSharing-Fahrzeugen im Enzkreis ist bislang nur gering ausgeprägt. In der Stadt Pforzheim hat sich StadtMobil als ein Anbieter im Stadtgebiet etabliert. Flächendeckende Fahrradverleihsysteme sind im Enzkreis sowie der Stadt Pforzheim nicht vorhanden. Es werden hauptsächlich private Fahrradverleihe angeboten.

Mit Einrichtung der Mobilitätszentrale (MobiZ) in Mühlacker und der geplanten Mobilitätszentrale in Remchingen werden erste Schritte in eine Bündelung von ÖPNV und Sharingangeboten unternommen, die für ein attraktives inter- und multimodales Verkehrsangebot weiter auszubauen sind.

### **5.2.8 Bewertung des Qualitätsmanagements**

Die regelmäßige Ermittlung von relevanten und belastbaren Grundlagendaten ist unabdingbar, um das ÖPNV-System systematisch nach wirtschaftlichen Synergie- und Optimierungseffekten durchleuchten zu können.

Ein regelmäßiges Monitoring der angebotenen Verkehrsleistungen, des Fahrzeugeinsatzes sowie der Bedienungsformen im ÖPNV stellt die Grundlage der Erfolgskontrolle dar. Untersuchungspunkte sind die Effizienz und die Marktausrichtung (d. h. Markterfolg).

Die Bausteine für ein Qualitätscontrolling sind in Kapitel 4.5.9 dargestellt. Im Zeitraum der letzten Jahre wurden im Bereich des Qualitätscontrolling Kundenhinweise aufgenommen.

## 6 Maßnahmen

Auf Grundlage der Ergebnisse der Aussagen des Leitbilds und den Qualitätsstandards in den Handlungsfeldern (Kapitel 4) sowie der Ergebnisse der Bestandsaufnahme (Kapitel 3) und der Analyse der ÖPNV-Struktur (Kapitel 5) erfolgte die Entwicklung eines Maßnahmenkonzepts zur Verbesserung des ÖPNV-Angebots sowie zur Behebung verschiedener Defizite z.B. in der Bedienungsqualität. Die untersuchten Mängel im ÖPNV-Angebot wurden einzeln geprüft hinsichtlich einer verkehrlich sinnvollen und wirtschaftlich vertretbaren Lösung. Zusätzlich wurden im Rahmen der Beteiligung Anregungen für das Maßnahmenkonzept seitens der Aufgabenträger Stadt Pforzheim und Enzkreis, des VPE, der Kommunen des Enzkreises sowie des Arbeitskreises Anregungen formuliert und für die weitere Bearbeitung aufgenommen.

Zur Entwicklung des Maßnahmenkonzepts wurden bei einzelnen Maßnahmen auch Alternativen geprüft und gegeneinander unter verkehrlichen, betrieblichen und wirtschaftlichen Gesichtspunkten abgewogen.

Das Maßnahmenkonzept bildet die Grundlage für die Weiterentwicklung des ÖPNV in der Stadt Pforzheim und im Enzkreis. Die darin dargestellten Maßnahmen gliedern sich in die Themenbereiche

- ÖPNV-Angebot (Ö-A)
- Haltestellen und Infrastruktur (H+I)
- Betrieb und Organisation (B+O)
- Fahrgastinformation, Marketing und Kundendialog (F+M)

Darüber hinaus werden die Maßnahmen und Prüfaufträge anhand der zuständigen Aufgabenträger

- Stadt Pforzheim und
- Enzkreis

differenziert, zudem gibt es Maßnahmen und Prüfaufträge, die beide Aufgabenträger betreffen und im Kapitel 6.1 als gemeinsame Maßnahmen und Prüfaufträge definiert werden.

Das Maßnahmenkonzept formuliert Aussagen zum künftigen ÖPNV-Angebot und benennt in der Linienübersicht Linienwege, Bedienungszeiten und Fahrtenangebote. Es werden mögliche notwendige Anpassungen weiterer Linien oder weiterer Infrastruktur benannt sowie weitere Akteure, die neben den Aufgabenträgern von der Maßnahme betroffen sind. Die Berechnung der verkehrlichen und wirtschaftlichen Mehrleistung geschieht mit standardisierten Kennwerten und ist bei der einzelnen Umsetzung zu prüfen.

Generell werden mit dem Angebotskonzept konkrete Maßnahmen zur verkehrlichen bzw. wirtschaftlichen Optimierung des ÖPNV-Angebotes entwickelt, die während der Laufzeit des Nahverkehrsplans umgesetzt werden sollen.

Des Weiteren werden Prüfaufträge zur weiteren Entwicklung des ÖPNV formuliert. Prüfaufträge umfassen i. d. R. Ansätze zur Weiterentwicklung des ÖPNV, die weiterer detaillierter Nachfrage- und Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen außerhalb des Nahverkehrsplans bedürfen. Die erforderlichen Untersuchungen sollten zeitnah durchgeführt werden, so dass diese Prüfaufträge – bei einer positiven Bewertung – noch innerhalb der Gültigkeit dieses NVP umgesetzt werden können.

Eine kartographische Übersicht über die Maßnahmenkonzeptionen von Enzkreis und Stadt Pforzheim sind dem Kartenband zu entnehmen.

## 6.1 Gemeinsame Maßnahmen und Prüfaufträge

### 6.1.1 ÖPNV-Angebot (Ö-A)

Ö-A M <sub>1</sub>	Enzkreis-Takt
<b>Beschreibung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Im Enzkreis soll auf den Hauptrelationen in der Hauptverkehrszeit ein Angebot im 15/20 Minuten-Takt und in der Normalverkehrszeit ein halbstündliches Angebot im Bus- und Bahnverkehr vorgehalten werden, das in der morgendlichen Hauptverkehrszeit bei Bedarf weiter verdichtet wird.</li> <li>■ Der Enzkreis-Takt kann auf den Relationen auch durch die Überlagerung mehrerer Linien hergestellt werden. Dabei erzeugen sie durch die Anpassung der Fahrpläne ein integriertes Taktangebot.</li> <li>■ Linienverkehre im Enzkreis-Takt werden an zentralen Verknüpfungspunkten untereinander abgestimmt, sodass möglichst optimale Bus/Bus- und Bus/Bahn-Umstiege gewährleistet werden können.</li> <li>■ Der Enzkreis-Takt ermöglicht den Kunden eine hohe Transparenz des Angebots und erhöht die Verständlichkeit des Systems.</li> <li>■ Die Einrichtung des Enzkreis-Takts als Marke wird mit umfangreichen Informations- und Marketingaktivitäten begleitet, um die Fahrgäste zu erreichen.</li> </ul>
<b>Hauptrelation für den Enzkreistakt</b>	<p>Karlsruhe – Remchingen – Königsbach – Kämpfelbach – Ispringen – Pforzheim – Niefern – Öschelbronn – Mühlacker – Illingen – Stuttgart (SPNV-Trasse, Aufgabenträgerschaft beim Land Baden-Württemberg)</p> <p>Bad Wildbad – Neuenbürg – Birkenfeld – Pforzheim (SPNV-Trasse, Aufgabenträgerschaft beim Land Baden-Württemberg)</p> <p>Bretten – Knittlingen – Ölbronn-Dürrn – Maulbronn – Ötisheim – Mühlacker – Illingen – Stuttgart (SPNV-Trasse, Aufgabenträgerschaft beim Land Baden-Württemberg)</p> <p>Pforzheim – Kieselbronn – Öllbronn-Dürrn – Knittlingen</p> <p>Pforzheim – Keltern – Ittersbach</p> <p>Pforzheim – Birkenfeld – Straubenhardt</p> <p>Pforzheim – Engelsbrand – Schömberg – Bieselsberg</p> <p>Pforzheim – Schellbronn – Neuhausen</p> <p>Pforzheim – Wurmberg – Wimsheim / Mönshheim und Friolzheim – Heimsheim - Leonberg</p> <p>Pforzheim - Birkenfeld — Gräfenhausen – Arnbach</p> <p>Pforzheim – Ispringen – Eisingen – Stein – Königsbach</p> <p>Pforzheim – Niefern – Öschelbronn – Pinache – Wiernsheim</p>



	Mühlacker – Lienzingen – Maulbronn – Knittlingen – Bretten
	Pforzheim – Neulingen – Bretten
	Pforzheim – Tiefenbronn – Weil der Stadt
<b>Notwendige Anpassungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Durch die Einführung des einheitlichen Takts erhöht sich die systemische Wirkung des gesamten ÖPNV in Landkreis und Stadt.</li> </ul>
<b>Weitere betroffene Akteure</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ VPE</li> <li>■ Landkreis Karlsruhe</li> <li>■ Landkreis Böblingen</li> <li>■ Landkreis Heilbronn</li> <li>■ Landkreis Calw</li> </ul>
<b>Realisierungshorizont</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Umsetzung in mehreren Schritten im Zusammenhang mit den kommenden Ausschreibungen.</li> </ul>
<b>Verkehrliche Bewertung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Vereinheitlichung und größtenteils Verdichtung des Bedienungsangebots.</li> <li>■ Erhöhung der Transparenz.</li> <li>■ Stärkung der systemischen Wirkung durch Verknüpfung vertakteter Linien.</li> </ul>
<b>Wirtschaftliche Bewertung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Wird in den Steckbriefen der einzelnen Linien abgebildet.</li> </ul>

Ö-A M2	Linie 666/ 767						
<b>Linienweg</b>	Pforzheim – Tiefenbronn – Lehningen – Weil der Stadt						
<b>Bedienungsangebot</b>	<b>Mo-Fr</b>			<b>Sa</b>		<b>So+Fe</b>	
	HVZ	NVZ	SVZ	NVZ	SVZ	NVZ	SVZ
	T30	T60	T60	T60	T60	T60	T60
<b>Beschreibung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Verdichtung des bestehenden Angebotes am Wochenende sowie an Feiertagen auf einen durchgängigen Stundentakt.</li> </ul>						
<b>Notwendige Anpassungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Abstimmung mit VVS-Linie 663 erforderlich</li> </ul>						
<b>Weitere betroffene Akteure</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ VPE</li> <li>■ Landkreis Böblingen</li> <li>■ VVS</li> </ul>						
<b>Realisierungshorizont</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Einführung kurz- bis mittelfristig möglich.</li> </ul>						
<b>Verkehrliche Bewertung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Verdichtung des Fahrtenangebots.</li> <li>■ Mehrleistung von zusätzlich ca. 51.000 Fahrplan-km pro Jahr.</li> </ul>						

Ö-A M <sub>3</sub>	Linie 733						
<b>Linienweg</b>	Pforzheim – Bauschlott – Göbrichen – Nußbaum – Bretten						
<b>Bedienungsangebot</b>	<b>Mo-Fr</b>			<b>Sa</b>		<b>So+Fe</b>	
	HVZ	NVZ	SVZ	NVZ	SVZ	NVZ	SVZ
	T30	T30	T60	T30	T60	T60	T60
<b>Beschreibung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Verdichtung des bestehenden Schnellbusangebotes zwischen Pforzheim und Bretten unter Berücksichtigung des Angebotes im SPNV.</li> <li>■ Erstellung eines Gesamtfahrplanes Bretten – Pforzheim (Bus und SPNV) zur Verbesserung der Fahrgastinformation.</li> </ul>						
<b>Notwendige Anpassungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Keine Anpassung anderer Linien oder Anpassung der Infrastruktur.</li> </ul>						
<b>Weitere betroffene Akteure</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ VPE</li> <li>■ Landkreis Karlsruhe</li> <li>■ KVV</li> </ul>						
<b>Realisierungshorizont</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Vorabbekanntmachung bereits erfolgt.</li> </ul>						
<b>Verkehrliche Bewertung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Verdichtung des Fahrtenangebots.</li> <li>■ Stärkung des gemeinsamen Angebots von Schnellbus und Bahn.</li> <li>■ Mehrleistung von zusätzlich ca. 191.000 Fahrplan-km pro Jahr.</li> </ul>						

Ö-A M <sub>4</sub>	Linie 734 / 735						
<b>Linienweg</b>	Pforzheim – Kieselbronn – Dürrn – Ölbronn – Knittlingen / Maulbronn						
<b>Bedienungsangebot</b>	<b>Mo-Fr</b>			<b>Sa</b>		<b>So+Fe</b>	
	HVZ	NVZ	SVZ	NVZ	SVZ	NVZ	SVZ
	T60	T60	T60	T60	T60	T60	T60
<b>Beschreibung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Zusätzliche Fahrtenpaare montags bis freitags in der SVZ auf dem Abschnitt Knittlingen – Ölbronn – Kieselbronn – Pforzheim.</li> <li>■ Verdichtung des Bedienungsangebots am Sonntag auf einen Stundentakt.</li> <li>■ Eine Angebotsausweitung an Samstagen zu einem Stundentakt findet sich zeitnah in Umsetzung</li> </ul>						
<b>Notwendige Anpassungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ keine</li> </ul>						

<b>Weitere betroffene Akteure</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ VPE</li> </ul>
<b>Realisierungshorizont</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Einführung kurz- bis mittelfristig möglich.</li> </ul>
<b>Verkehrliche Bewertung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Verdichtung des Fahrtenangebots.</li> <li>■ Durch Überlagerung der Linien 734 / 735 ergibt sich auf der Relation Pforzheim - Ölbronn ein 30- bzw. 60-Minutentakt.</li> <li>■ Mehrleistung von zusätzlich ca. 35.000 Fahrplan-km pro Jahr.</li> </ul>

<b>Ö-A M5</b>	<b>Linie 736 / 737 / 738 / 739</b>						
<b>Linienweg</b>	Wurmberg – Wiernsheim – Pinache – Öschelbronn – Niefern – Pforzheim						
<b>Bedienungsangebot</b>	<b>Mo-Fr</b>			<b>Sa</b>		<b>So+Fe</b>	
	HVZ	NVZ	SVZ	NVZ	SVZ	NVZ	SVZ
	T20	T20	T60	T30	T60	T60	T60
<b>Beschreibung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Verdichtung des Bedienungsangebots der einzelnen Streckenabschnitte 736 bzw. 739 am Sonntag auf einen Stundentakt.</li> <li>■ Verdichtung des Fahrtenangebots auf den Relationen: Pforzheim - Niefern T 15 Pforzheim - Öschelbronn T 20 Pforzheim - Wiernsheim T 30 Pforzheim - Wurmberg T 60</li> </ul>						
<b>Notwendige Anpassungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Beibehaltung des integrierten Taktangebots.</li> </ul>						
<b>Weitere betroffene Akteure</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ VPE</li> </ul>						
<b>Realisierungshorizont</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Vorabbekanntmachung bereits erfolgt.</li> </ul>						
<b>Verkehrliche Bewertung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Angebotsverdichtung in Wurmberg und Wiernsheim.</li> <li>■ Betriebsleistung von insgesamt ca. 148.000 Fahrplan-km pro Jahr auf Linie 736</li> <li>■ Betriebsleistung von insgesamt ca. 72.000 Fahrplan-km pro Jahr auf Linie 738</li> <li>■ Betriebsleistung von insgesamt ca. 226.000 Fahrplan-km pro Jahr auf Linie 739</li> </ul>						

Ö-A P1	Einrichtung von Schnellbussen
<b>Beschreibung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Schnellbusse sollen als neue Produkte eingeführt werden und insbesondere für Pendler ein attraktives Angebot darstellen.</li> <li>■ In den Hauptverkehrszeiten bedienen sie ausgewählte Haltestellen auf starken Achsen mit Ausrichtung auf Pforzheim.</li> <li>■ Als alleiniges Angebot oder in Kombination mit überlagernden Linien soll auf den jeweiligen Strecken ein gemeinsamer Takt / Enzkreistakt (15- / 20-Minuten-Takt) erzeugt werden.</li> <li>■ Das Fahrtenangebot soll sich an den Lastrichtungen orientieren (morgens verstärktes Angebot in Richtung Pforzheim, nachmittags aus Richtung Pforzheim).</li> <li>■ Die Fahrpläne sollen auf die Verknüpfung mit dem SPNV in von/nach Stuttgart und Karlsruhe ausgerichtet werden.</li> <li>■ Zusätzlich soll geprüft werden, ob Fahrten der Schnellbusse über den ZOB hinaus in die großen Gewerbegebiete geführt werden können. Dabei soll insbesondere berücksichtigt werden, dass die neuen Angebote keine Parallelverkehre zu den eigenwirtschaftlichen Verkehren darstellen.</li> <li>■ Mögliche Verbindungen könnten sein: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Straubenhardt - Birkenfeld - Pforzheim (ergänzend zu Linie 716/717)</li> <li>○ Königsbach – Stein – Eisingen – Pforzheim (ergänzend zu Linie 731)</li> <li>○ Neuhausen - Schellbronn - Hohenwart - Huchenfeld - Pforzheim (ergänzend zu Linie 741/742)</li> <li>○ Heimsheim - Friolzheim - Wimsheim - Wurmburg - Pforzheim (ergänzend zu Linie 761)</li> </ul> </li> </ul>
<b>Notwendige Anpassungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Ggf. Anpassung der ergänzenden Linien zur Erzeugung eines integrierten Angebots auf nachfragestarken Streckenabschnitten.</li> <li>■ Haltestellen mit Schnellbus-Anbindung sollen in ihrer Funktion als Bike-Ride-Verknüpfungspunkte mit attraktiven Radabstellanlagen ausgestattet sein.</li> <li>■ Um ein schnelles Angebot als deutliche Konkurrenz zum MIV zu schaffen, sollen begleitende Maßnahmen zur Busbeschleunigung (siehe Maßnahme P H+I P1) umgesetzt werden.</li> </ul>
<b>Weitere betroffene Akteure</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ VPE</li> </ul>
<b>Realisierungshorizont</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ mittel- bis langfristig</li> </ul>
<b>Bewertung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Direkte und schnelle Verbindungen von/nach Pforzheim.</li> <li>■ Neues attraktives Angebot mit kurzen Reisezeiten mit Ausrichtung auf den Pendlerverkehr.</li> </ul>

Ö-A P2	Untersuchung zur Einrichtung einer Stadtbahn
<b>Beschreibung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Die Machbarkeit und der Nutzen einer durchgängigen Stadtbahnstrecke vom westlichen Enzkreis zum südöstlichen Enzkreis mit Querung des Stadtgebiets Pforzheim sind zu prüfen.</li> <li>■ Hierbei soll eine Verknüpfung mit den Schienenverkehrsmitteln in den Räumen Karlsruhe und Stuttgart berücksichtigt werden.</li> <li>■ Ziele sind die Intensivierung der Verbindungen zwischen den Oberzentren Karlsruhe, Pforzheim und Stuttgart.</li> </ul>
<b>Notwendige Anpassungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Detaillierte Untersuchung verschiedener Trassenvarianten inklusive Kosten-Nutzen-Betrachtung.</li> </ul>
<b>Weitere betroffene Akteure</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ VPE</li> <li>■ KVV</li> <li>■ VVS</li> <li>■ NVBW</li> <li>■ Verband Region Stuttgart</li> <li>■ Benachbarte Landkreise</li> <li>■ Benachbarte Kommunen</li> </ul>
<b>Realisierungshorizont</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Durchführung der Untersuchung: kurzfristig</li> <li>■ Ggf. Realisierung der Stadtbahn: langfristig, ggf. stufenweise</li> </ul>
<b>Bewertung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Es wird abhängig von der Trassenkonzeption eine hohe verkehrliche Wirkung hinsichtlich der Verlagerung von Fahrten auf den ÖPNV erwartet.</li> </ul>

Ö-A P3	Nachtbusverkehre auf nachfragestarken Relationen
<b>Beschreibung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Ausbau des bestehenden Angebots in den Nächten von Freitag auf Samstag und von Samstag auf Sonntag sowie vor Feiertagen auf ausgewählten Relationen mit hohem Nachfragepotenzial im Enzkreis und in der Stadt Pforzheim. Dieses Angebot wird aktuell bereits über die Moonlightbusse abgedeckt.</li> <li>■ Hierzu zählen vor allem Freizeitschwerpunkte mit Gastronomie und Kulturbetrieben, aber auch Arbeitsplatzschwerpunkte mit Schichtbetrieb.</li> </ul>
<b>Notwendige Anpassungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Abstimmung mit den SPNV-Ankünften und Abfahrten zur Schaffung von Verbindungen von/nach Karlsruhe und Stuttgart.</li> <li>■ Zeitliche Abstimmung zwischen den nächtlichen Stadtbus-Linien mit den Nachtbus-Linien des Enzkreises zur Herstellung von Verknüpfungen untereinander und Schaffung integrierter Angebote (dichteres Fahrtenangebot auf einzelnen Abschnitten).</li> </ul>
<b>Weitere betroffene Akteure</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ VPE</li> <li>■ Ggf. benachbarte Landkreise</li> </ul>

<b>Realisierungshorizont</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Vor Einführung von Angeboten soll eine Potenzialanalyse durchgeführt werden, hierfür können auch Ergebnisse der Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten im Enzkreis genutzt werden.</li> </ul>
<b>Bewertung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Verbessertes ÖPNV-Angebot für Besucher von Kultur- und Freizeiteinrichtungen.</li> <li>■ Etablierung des ÖPNV als Alternative zum Pkw in den Wochenendnächten.</li> </ul>

<b>Ö-A P4</b>	<b>Anschlusssicherung</b>
<b>Beschreibung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Einrichtung von geeigneten Maßnahmen zur Anschlusssicherung an Verknüpfungspunkten mit kurzen Übergangszeiten, z.B. an den Verknüpfungshaltestellen.</li> <li>■ Die Fahrpläne der Linien im Regionalverkehr sollen so ausgelegt werden, dass feste Umsteigeverbindungen gesichert und durchgängig gewährleistet werden können.</li> <li>■ Auch zu vereinzelt Linien der Stadtverkehre Pforzheim und Mühlacker sind sichere Umsteigeverbindungen zu gewährleisten.</li> <li>■ Die Möglichkeit zur Anschlussoptimierung und -verbesserung ist im Einzelfall zu prüfen und abzuwägen.</li> </ul>
<b>Notwendige Anpassungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Einzelfallabhängig.</li> </ul>
<b>Weitere betroffene Akteure</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ VPE</li> </ul>
<b>Realisierungshorizont</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ kurz- bis mittelfristig möglich</li> <li>■ Regelmäßige Anpassung der Anschlüsse und Evaluierung ihrer Wirkung.</li> </ul>
<b>Bewertung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Vertaktung von bisher unvertakteten Angeboten.</li> <li>■ Erhöhung der systemischen Wirkung.</li> </ul>

Ö-A P5	Ausbau der Linie 721						
<b>Linienweg</b>	Pforzheim – Birkenfeld – Dammfeld – Ellmendingen – Langensteinbach						
<b>Bedienungsangebot</b>	<b>Mo-Fr</b>			<b>Sa</b>		<b>So</b>	
	NVZ	NVZ	NVZ	NVZ	NVZ	NVZ	NVZ
	T60	T60	T60	T60	T60	T60	T60
<b>Beschreibung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Die Ausweitung des Bedienungsangebots der Linie 721 soll geprüft werden.</li> <li>Es soll insbesondere der Ausbau der Verbindung zwischen Keltern und Langensteinbach geprüft werden.</li> </ul>						
<b>Notwendige Anpassungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ggf, Abstimmung des Fahrplans mit den Linien 720 und 722 im Bereich Keltern zur Vermeidung von Parallelverkehren.</li> </ul>						
<b>Weitere betroffene Akteure</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>VPE</li> </ul>						
<b>Realisierungshorizont</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Weitere Konkretisierung nach Abschätzung des betrieblichen Potenzials und des Fahrgastpotenzials.</li> </ul>						
<b>Bewertung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ausbau des Angebots insbesondere am Wochenende.</li> </ul>						

Ö-A P6	Verbesserte Anbindung des Gewerbegebiets Dammfeld						
<b>Beschreibung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Es soll untersucht werden, wie das Gewerbegebiet Dammfeld in Birkenfeld besser mit dem ÖPNV angebunden werden kann.</li> <li>Aktuell wird das Gewerbegebiet von den Linien 712 und 721 über die Haltestelle „Dammfeld“ bedient.</li> <li>Um das ÖPNV-Angebot attraktiver zu gestalten sollte die Erschließung im Gewerbegebiet verbessert werden sowie die Verknüpfung mit dem SPNV hergestellt werden</li> <li>Der Fahrplan der Linien 712 und 721 soll sofern möglich an die Arbeitszeiten der Angestellten im Gewerbegebiet angepasst werden, hierfür ist eine enge Absprache mit den ansässigen Unternehmen notwendig</li> </ul>						
<b>Notwendige Anpassungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Bei der Prüfung sollen die Auswirkungen auf die Linien 712 und 721 sowie auf den Prüfauftrag E Ö-A P3 („Neue Tangentialverbindung Birkenfeld - Königsbach - Stein - Neulingen – Ölbronn“) berücksichtigt werden.</li> </ul>						
<b>Weitere betroffene Akteure</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>VPE</li> <li>Unternehmen im Gewerbegebiet Dammfeld</li> </ul>						
<b>Realisierungshorizont</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Weitere Konkretisierung nach Abschätzung des betrieblichen Potenzials und des Fahrgastpotenzials.</li> </ul>						
<b>Bewertung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Das Angebot für den Pendelverkehr wird verstärkt.</li> </ul>						

Ö-A P7	Verbindung Ispringen – Wilferdinger Höhe
<b>Linienweg</b>	Ispringen – Pforzheim Nord – Wilferdinger Höhe
<b>Beschreibung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Prüfung der Einrichtung einer direkten ÖPNV-Verbindung zwischen Ispringen und dem Gewerbegebiet Wilferdinger Höhe in Pforzheim (mit Anschluß in Ispringen von/zur S 5).</li> <li>■ Umsteigemöglichkeiten im Bestand zwischen Linie 731 (Stundentakt) und Linie 6 (15-Min.-Takt) an der Haltestelle „Hauptfriedhof“. Es bestehen keine kürzeren Straßenverbindungen.</li> <li>■ Geringes zusätzliches Potenzial für Direktverbindungen gegenüber Umsteige Verbindung erwartet.</li> </ul>
<b>Notwendige Anpassungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Anpassung der Fahrpläne der Linien 731 (Regionalverkehr) und Linie 6 (Stadtverkehr) für einen abgestimmten Umstieg.</li> <li>■ Ausbau der Haltestelle "Hauptfriedhof" und deren Umfeld (Straßenquerung) für einen schnellen und sicheren Umstieg.</li> </ul>
<b>Weitere betroffene Akteure</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ VPE</li> </ul>
<b>Realisierungshorizont</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Kurzfristig bis mittelfristig, sollten Anpassungen an der Haltestelle „Hauptfriedhof“ erforderlich werden.</li> </ul>
<b>Bewertung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Verkürzung der Reisezeit.</li> <li>■ Erhöhung der systemischen Wirkung von Regional- und Stadtverkehr.</li> <li>■ Leistungsveränderung: voraussichtlich keine.</li> </ul>

Ö-A P8	Anbindung Birkenfeld – Gewerbegebiet Oberes Enztal / Brötzingen Tal
<b>Beschreibung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Prüfung einer ÖPNV-Verbindung zwischen Birkenfeld und dem Gewerbegebiet Oberes Enztal / Brötzingen Tal in Pforzheim.</li> </ul>
<b>Notwendige Anpassungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ müssen ermittelt werden.</li> </ul>
<b>Weitere betroffene Akteure</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ VPE</li> </ul>
<b>Realisierungshorizont</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Kurz- bis mittelfristig nach Prüfung des Fahrgastpotenzials und der betrieblichen Auswirkungen</li> </ul>
<b>Bewertung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Bessere Verbindung des Gewerbegebiets mit der angrenzenden Gemeinde Birkenfeld.</li> </ul>



## 6.1.2 Betrieb und Organisation (B+O)

B+O M1	Baustellenmanagement
<b>Beschreibung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Baustellen tragen dazu bei, dass Fahrpläne nicht eingehalten werden und Umstiege nicht mehr gewährleistet werden können. Die Umfahrung der Baustellen hat betriebliche und wirtschaftliche Folgen.</li> <li>■ Eine frühzeitige Berücksichtigung der Belange des ÖPNV sowie Beteiligung des VPE sowie der Verkehrsunternehmen soll dazu beitragen, dass rechtzeitig temporäre Anpassungen der Linienwege und Fahrpläne stattfinden sowie die Kunden ausreichend informiert werden können.</li> <li>■ Bei langanhaltenden Baustellen sollen die Kosten für die zusätzlich entstehenden Leistungen (Streckenkilometer) durch die Kommunen erstattet werden.</li> </ul>
<b>Weitere betroffene Akteure</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Kommunen als Baulastträger</li> <li>■ VPE</li> <li>■ Verkehrsunternehmen</li> </ul>
<b>Realisierungshorizont</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Möglichst frühzeitige Beteiligung aller relevanten Akteure bei der jeweiligen Baustellenplanung.</li> </ul>
<b>Verkehrliche Bewertung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Verbesserung der Koordination und Kommunikation der Akteure untereinander.</li> <li>■ Reduzierung der negativen Auswirkungen von Baustellen auf das ÖPNV-System.</li> <li>■ Verbesserung der Kunden-Kommunikation.</li> </ul>
<b>Wirtschaftliche Bewertung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Geringer finanzieller Aufwand.</li> </ul>

B+O M2	Zusammenarbeit mit benachbarten Aufgabenträgern weiter ausbauen
<b>Beschreibung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Der VPE und seine die Aufgabenträger Enzkreis und Stadt Pforzheim tragen gemeinsam zu einer zukunftsfähigen Gesamtstrategie für ÖPNV und Mobilität in der Region bei.</li> <li>■ Mithilfe einer intensiven Zusammenarbeit zwischen den benachbarten Aufgabenträgern und den hiesigen Aufgabenträgern und dem VPE kann die tarifliche Transparenz vor allem für Menschen, die zwischen den Tarifverbänden pendeln, verbessert werden.</li> <li>■ Die Zusammenarbeit soll auch dazu beitragen, dass das im Tagesgeschäft und beim Einsatz neuer Produkte gewonnene Wissen miteinander geteilt wird.</li> </ul>
<b>Weitere betroffene</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Landkreis Karlsruhe</li> </ul>

<b>Akteure</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Landkreis Heilbronn</li> <li>■ Landkreis Ludwigsburg</li> <li>■ Landkreis Calw</li> <li>■ Landkreis Böblingen</li> <li>■ KVV</li> <li>■ VVS</li> <li>■ HNV</li> <li>■ BW Tarif Gesellschaft</li> <li>■ VGC</li> </ul>
<b>Realisierungshorizont</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Kurzfristig realisierbar.</li> <li>■ Regelmäßige und langfristige Abstimmung zu aktuellen Themen.</li> </ul>
<b>Verkehrliche Bewertung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Verbesserung der Verknüpfung der ÖPNV-Angebote der unterschiedlichen Aufgabenträger und Verbünde.</li> <li>■ Annäherung und Transparenz in der Tariflandschaft.</li> </ul>

<b>B+0 P1</b>	<b>Einsatz von Fahrzeugen mit alternativem Antrieb</b>
<b>Beschreibung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Prüfung des Einsatzes alternativer Antriebe (Erdgas, Batterie, Wasserstoff), dabei ist die Clean-Vehicle-Richtlinie der EU und deren Umsetzung in nationales Recht zu berücksichtigen.</li> <li>■ Der ÖPNV soll zukünftig als CO<sub>2</sub>-neutrale und noch stadtverträglichere Mobilitätsform etabliert werden.</li> <li>■ Alternative Antriebe in den Fahrzeugen des Stadtverkehrs sowie in ausgewählten Bereichen bzw. auf ausgewählten Relationen des Enzkreises tragen zu einer Reduzierung der CO<sub>2</sub> Emissionen und Verbesserung der Klimabilanz der Stadt Pforzheim und des Enzkreises bei.</li> <li>■ Insbesondere auf hoch frequentierten Bustrassen kann der Einsatz von Antrieben ohne Verbrennungsmotor in Siedlungsbereichen zu einer Verbesserung der Luftqualität und Verringerung der Lärmemissionen beitragen.</li> </ul>
<b>Notwendige Anpassungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Bei der Umstellung der Fahrzeugflotte auf eine andere Antriebsform sind die infrastrukturellen und finanziellen Folgen zu berücksichtigen (z.B. Ladestationen, zusätzliche Anlagen auf dem Betriebshof bzw. Um- oder Neubau des gesamten Betriebshofs, veränderte Sicherheitsvorkehrungen, Fahrzeugmehraufwand, Vorhaltung weiterer Reservefahrzeuge, zusätzliche Investitionen und finanzieller Aufwand für die Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger).</li> <li>■ Ggf. sind die Linienführungen und Fahrzeugumläufe den veränderten Rahmenbedingungen anzupassen (kürzere Laufzeiten, veränderte Wartungszeiträume, Ladeerfordernis etc.).</li> <li>■ Berücksichtigung der geltenden rechtlichen Rahmenbindungen und</li> </ul>

	Vorschriften (u.a. Clean Vehicle Directive)
<b>Weitere betroffene Akteure</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verkehrsunternehmen</li> <li>VPE</li> </ul>
<b>Bewertung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Reduzierung von Abgas- und Lärmemissionen im Verkehr.</li> <li>Kostenintensive Umstellung der Flotte und der Infrastruktur.</li> <li>Genaue betriebliche und wirtschaftliche Leistungsänderungen hängen u.a. auch von der Art des alternativen Antriebs und den geografischen Rahmenbedingungen ab.</li> </ul>

<b>B+O P2</b>	<b>Weiterentwicklung des VPE zum Mobilitätsverbund</b>
<b>Beschreibung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Die Anforderungen an den ÖPNV und die Mobilität haben sich verändert. Um dem zu entsprechen, soll geprüft werden, wie sich der VPE als ÖPNV-Verbund weiterentwickeln kann zu einem Mobilitätsverbund.</li> <li>Es soll geprüft, wie sich die Aufgabenbereiche des VPE dahingehend weiterentwickeln können, dass der VPE weite Bereiche der nachhaltigen Mobilität mit seiner Zuständigkeit abdecken kann und somit ein weit gefächertes Mobilitätsangebot bereitstellt.</li> <li>Hierzu zählen u.a. die Angebote des ÖPNV, Bike- und Car-Sharing-Angebote, E-Mobilitätsangebote.</li> <li>Der VPE soll dabei nicht selbst alle Dienste zur Verfügung stellen, sondern als Dachmarke und Schnittstelle die Angebote unterschiedlicher Anbieter vereinen.</li> </ul>
<b>Notwendige Anpassungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Für die Koordinierung der unterschiedlichen Angebote werden zusätzliche finanzielle und personelle Mittel nötig sein.</li> <li>Der VPE muss seine neuen Zuständigkeiten wahrnehmen und die verschiedenen Mobilitätsakteure ausreichend koordinieren können. Hierzu müssen dem VPE ausreichend finanzielle und personelle Ressourcen zur Verfügung stehen.</li> </ul>
<b>Weitere betroffene Akteure</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>VPE</li> </ul>
<b>Realisierungshorizont</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Schrittweise Entwicklung in ständiger Abstimmung der zuständigen Aufgabenträger mit dem VPE.</li> </ul>
<b>Bewertung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zeitgemäße Weiterentwicklung und Ausrichtung des VPE als modalitätsübergreifender Anbieter in der Mobilität.</li> <li>Vereinheitlichung und Vereinfachung der Mobilitätsangebote für die Nutzenden.</li> </ul>

### 6.1.3 Fahrgastinformation, Marketing und Kundendialog (F+M)

F+M M1	Zielgruppenorientiertes Marketing
<b>Beschreibung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Die stetige Verbreitung von Informationen zum ÖPNV ist notwendig, um potenzielle Fahrgäste zu gewinnen.</li> <li>■ Die bestehenden Kanäle (Fahrplanbücher, Aushänge etc.) sind weiter zu nutzen, aber auch neue digitale Wege der Fahrgastinformation (Website, soziale Medien, Bereitstellung digitaler Daten) sollen stärker genutzt werden.</li> <li>■ Ein Schwerpunkt soll auch auf die Zielgruppe der Selten- und Neunutzer gelegt werden, die einfache und unmissverständliche Informationen und Orientierung benötigen, um sie als langfristige Kunden des ÖPNV zu gewinnen. Reisende im Freizeitverkehr sowie Senioren stellen weitere, potenzielle Zielgruppen dar.</li> </ul>
<b>Notwendige Anpassungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Regelmäßige Versorgung verkehrsintensiver Einrichtungen wie Schulen, öffentliche Einrichtungen, Unternehmen usw. mit aktuellen gedruckten Fahrplanmedien zum Aushang (Abfahrtsplan der nächstgelegenen Haltestelle(n), Haltestellenumgebungsplan mit Weg zur Haltestelle).</li> <li>■ Offensive Vermarktung der Homepage-Tools und App des VPE. Insbesondere bei Einrichtungen, auf die Kreis und Stadt unmittelbaren Einfluss haben (Schulen, Kultur- und Bildungseinrichtungen) soll ein solcher Service umgesetzt werden. Dies betrifft auch den Internetauftritt von Kreis und Stadt selbst.</li> <li>■ Unterstützung des VPE als Dachmarke bei der Ausweitung der Marketingpräsenz in verschiedenen sozialen Medienkanälen oder Einrichtung bzw. Fortführung eigener Kanäle.</li> </ul>
<b>Weitere betroffene Akteure</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ VPE</li> <li>■ Weitere ÖPNV-relevante Akteure</li> </ul>
<b>Realisierungshorizont</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Kurzfristig bis mittelfristig realisierbar.</li> <li>■ Aktualisierungen im Linienangebot sollen rechtzeitig über alle notwendigen Kanäle kommuniziert werden.</li> </ul>
<b>Verkehrliche Bewertung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Stärkung der Kundenbindung.</li> <li>■ Erhöhte Transparenz des Angebots für Stammkunden und potenzielle Fahrgäste.</li> </ul>
<b>Wirtschaftliche Bewertung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Die wirtschaftlichen Folgen hängen von Art und Ausmaß der Kampagnen ab.</li> </ul>

F+M M2	Bereitstellung barrierefreier Informationen
<b>Beschreibung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Im Rahmen der Herstellung der gesetzlich geforderten vollständigen Barrierefreiheit zur Nutzung des ÖPNV gehört neben der entsprechenden Infrastruktur auch der barrierefreie Zugang zur Fahrgastinformation.</li> </ul>
<b>Relevante Anpassungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Die barrierefreie Fahrgastinformation im Vorfeld der Fahrt, an Haltestellen sowie im Fahrzeug muss für alle Gruppen bereitgestellt werden, jedoch sind insbesondere bei physischen Fahrplanmedien ggf. alternative Instrumente zu nutzen (siehe auch Anforderungen an die Barrierefreiheit und Anforderungen spezieller Nutzergruppen, Kap. 4.4):               <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Fahrgastinformation im Zwei-Sinne-Prinzip (Sehen, Hören, Tasten): zwei der drei Sinne sollen angesprochen werden,</li> <li>○ Fahrplan- und Tarifinformationen in gut lesbarer Schriftgröße, leichte Sprache, entspiegelt,</li> <li>○ Berücksichtigung der etwaigen barrierefreien Nutzbarkeit der Fahrten in den Fahrplantabellen (Piktogramm, ob jeweilige Fahrt barrierefrei bzw. Nicht barrierefrei angeboten wird),</li> <li>○ Darstellung barrierefreier Haltestellen und Fahrten in den Medien zur Fahrgastinformation (z. B. Liniennetzpläne, Fahrplanbuch),</li> <li>○ Barrierefreie Fahrgastinformation über Internet: BITV "Barrierefreie Informationstechnik Verordnung" (z. B. Klare Schriften, starke Kontraste, leichte Sprache, Abruf von Gebärdensprache, Braillezeile).</li> </ul> </li> <li>■ Durch die Digitalisierung werden zur Erlangung der vollständigen Barrierefreiheit weitere Hilfsmittel nutzbar werden. Unter Beachtung der Möglichkeiten und des aktuellen Stands der Technik sind weitere Instrumente (beispielsweise Apps mit Ansagen, Orientierungshilfen über Blindenstock...) im Zusammenspiel mit den Leistungen des ÖPNV zu fördern.</li> </ul>
<b>Weitere betroffene Akteure</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ VPE</li> <li>■ Verkehrsunternehmen</li> <li>■ Inklusions- bzw. Behindertenbeauftragte (in beratender Funktion)</li> </ul>
<b>Realisierungshorizont</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Ab sofort laufende Verbesserungen im Rahmen der Aktualisierungen der Linien und Produkte.</li> </ul>
<b>Verkehrliche Bewertung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Verbesserte Nutzbarkeit des ÖPNV für mobilitätseingeschränkte Personen.</li> <li>■ Erfüllen der Anforderungen des BGG und des PBefG.</li> <li>■ Optimierung der Umsteigesituation.</li> <li>■ Beschleunigung des Fahrgastwechsels.</li> </ul>
<b>Wirtschaftliche Bewertung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Attraktivitätssteigerung des ÖPNV für alle Fahrgäste</li> </ul>

<b>F+M P1</b>	<b>Bereitstellung von Fahrgastinformationen für mobile Endgeräte</b>
<b>Beschreibung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Weiterführung der aktuellen Angebote zur Bereitstellung von Linien- und Fahrplaninformationen (ggf. als Open Data) für relevante Informationsdienste und Apps (VPE-App, DB-Navigator, EFA-Baden-Württemberg, Öffi, Google Maps, etc.).</li> </ul>
<b>Notwendige Anpassungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Um Echtzeit-Fahrgastinformationen zu Fahrplänen und Linienverläufen, aber auch Ausfällen und Verspätungen bereitzustellen, müssen alle Fahrzeuge mit GPS-Sendern ausgestattet werden,</li> </ul>
<b>Weitere betroffene Akteure</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ VPE</li> <li>■ Verkehrsunternehmen</li> <li>■ Inklusionsbeauftragte</li> </ul>
<b>Realisierungshorizont</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Bei entsprechend umfangreicher Bereitstellung und Verarbeitung der Daten ist eine kurzfristige Umsetzung möglich.</li> </ul>
<b>Bewertung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Verbesserung der Fahrgastinformation.</li> <li>■ Stärkung der Kundenbindung.</li> <li>■ Langfristige Optimierung des Systems durch die breite Datengrundlage.</li> </ul>

<b>F+M P2</b>	<b>Ausweitung des Angebots von Multi- und intermodalen Gesamtfahrplänen</b>
<b>Beschreibung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Es werden für einzelne Relationen bereits Gesamtfahrpläne als Faltpäne sowie als Haltestellenaushänge angeboten.</li> <li>■ Es soll die Erstellung weiterer Gesamtfahrpläne für bestimmte Bereiche mit ergänzenden Verkehrsangeboten geprüft werden.</li> <li>■ Gesamtfahrpläne können dazu beitragen, das Angebot auf bestimmten Streckenabschnitten besser verstehen und nutzen zu können.</li> <li>■ Neben der Darstellung der ÖPNV-Angebote können auch Bike+Ride- und Park+Ride-Angebote entlang der Strecke vermerkt werden.</li> </ul>
<b>Notwendige Anpassungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Auswahl relevanter Bereiche, Linien und Verbindungen für einen Gesamtfahrplan.</li> <li>■ Ggf. Anpassungen von Verknüpfungen oder Taktlagen.</li> </ul>
<b>Weitere betroffene Akteure</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ VPE</li> <li>■ Verkehrsunternehmen</li> </ul>
<b>Realisierungshorizont</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Kurzfristig realisierbar</li> </ul>
<b>Bewertung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Verbesserung der Kundeninformation.</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Reduzierung von Zugangshürden für Neukunden oder Gelegenheitsnutzern.</li> </ul>
--	---

F+M P3	Mobilitätsmanagement und -beratung
<b>Beschreibung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Mobilitätsmanagement ist ein strategischer Ansatz zur Beeinflussung der Verkehrsnachfrage hin zu einer nachhaltigeren Mobilität. Im Gegensatz zur klassischen Verkehrsplanung liegt der Fokus nicht auf dem Angebot, sondern auf der Nachfrage und den Bedürfnissen der Menschen. Mobilitätsmanagement ist zielgruppenspezifisch ausgelegt und adressiert sich direkt an die „verkehrserzeugenden Einrichtungen“, Es erfordert die Zusammenarbeit verschiedener Akteure und arbeitet integriert mit Maßnahmen aus den Bereichen Information, Service, Öffentlichkeitsarbeit sowie Infrastruktur und Verkehrsangebot.</li> <li>■ Mobilitätsmanagement für Schulen agiert auf mehreren Ebenen: Zum einen wird der Kfz-Verkehr zu Schulen reduziert, zum anderen werden den Kindern langfristig nachhaltige Mobilität vermittelt und mit ihnen eingeübt. Zum Erreichen dieser Ziele können vielfältige Maßnahmen von klassischer Verkehrssicherheitsarbeit und Schulwegplanung über die Integration moderner Mobilitätsbildung in den Unterricht bis hin zu Projekten für Kinder und Schulungen für Eltern angewendet werden.</li> </ul>
<b>Notwendige Anpassungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Prüfung der gezielten Ansprache, Beratung und Unterstützung großer Verkehrserzeuger wie Unternehmen, Einzelhandelseinrichtungen, Gewerbegebiete etc.</li> <li>■ Ausbau des betrieblichen Mobilitätsmanagements: Ansprache relevanter Arbeitgeber an Standorten, für die eine Verbesserung des Mobilitätsangebotes erzielt werden soll (im Sinne einer integrierten Mobilitätsplanung neben dem ÖPNV auch Betrachtung der übrigen Verkehrsträger wie Fußgänger-, Rad- und Autoverkehr).</li> <li>■ Einrichtung eines schulischen Mobilitätsmanagements (z. B. Koordination zwischen Schulen und Schulbehörden, Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen; Information der Schülerinnen und Schüler, Ausbildung von Bahn- und Busbegleitern, Durchführung von Buschulen etc.).</li> <li>■ Erstellen eines praxisnahen Konzeptes für schulisches Mobilitätsmanagement für Stadt und Landkreis unter Berücksichtigung der verschiedenen Schultypen.</li> <li>■ Alle öffentlichen Schulen sollen kostenlos auf das Angebot des Schulischen Mobilitätsmanagements zurückgreifen können.</li> <li>■ Einrichten eines Netzwerkes zum Thema „Schule und Mobilität“, um den Austausch zwischen den verschiedenen Akteuren (Polizei, Schulamt, Verkehrsplanung sowie Schulen) zu erleichtern, Informationen und gute Erfahrungen leicht weiterzugeben, Abstimmungen auf kurzen Wegen durchführen zu können und Probleme leicht ansprechen und beheben zu können.</li> <li>■ Erstellung von Schulmobilitätsplänen: Bei Grundschulen sollte der</li> </ul>

	<p>Fokus auf den Fußwegen liegen, bei weiterführenden Schulen sollten zusätzlich Radwege und die Kombination mit dem ÖPNV geprüft werden.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Verbesserung der Vermittlung der Schulwegpläne an die Eltern.</li> <li>■ Unterstützen der Schulen durch Vermittlung von „Good-Practice“-Beispielen, Bereitstellen von Unterrichtsmaterial, Qualifizierung von Lehrkräften, Information von Eltern sowie Schaffen bzw. Ausbau „außerschulischer Lernpartnerschaften“ (wie z.B. Busschulen).</li> <li>■ Durchführen von Schwerpunktaktionen oder Projekttagen mit Ansprache von Schülerinnen und Schülern, Eltern und Lehrkräften. Einführung von Busbegleitern im Schulverkehr. Schulung von Schülern (10 – 15 pro Klassenstufe), künftig verbal deeskalierend tätig zu sein. Für jede Schule soll ein Ansprechpartner vorhanden sein.</li> <li>■ Willkommenspaket für neue Einwohner inklusive ÖPNV-Information (städtischer und regionaler ÖPNV) bei Anmeldung im Einwohnermeldeamt.</li> </ul>
<b>Weitere betroffene Akteure</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ VPE</li> </ul>
<b>Realisierungshorizont</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Je nach Umfang kurz- bis mittelfristige Umsetzung möglich. Diese ist sehr personalintensiv.</li> </ul>
<b>Bewertung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Stärkung des ÖPNV und des gesamten Umweltverbundes.</li> <li>■ Ausbau von Fahrgastinformation und -marketing.</li> <li>■ Höhere Reichweite bei Neukunden.</li> </ul>

<b>F+M P4</b>	<b>Gendergerechte Verkehrsplanung</b>
<b>Beschreibung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Stärkere Differenzierung zwischen dem Sicherheitsempfinden und dem Nutzungsverhalten von Frauen und Männern</li> <li>■ Abfrage der unterschiedlichen Nutzungsverhalten bei zukünftigen Fahrgastbefragungen und Berücksichtigung der Ergebnisse für Planungen</li> <li>■ Umsetzung von Maßnahmen zur Verbesserung des subjektiven Sicherheitsempfindens wie z.B. Beleuchtung, Notfallmeldeanlagen</li> </ul>
<b>Weitere betroffene Akteure</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ VPE</li> </ul>
<b>Realisierungshorizont</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Berücksichtigung der Nutzungsverhalten bei der Umsetzung einzelner Maßnahmen</li> <li>■ Stärkere Behandlung des Themas Gendergerechtigkeit bei der Umsetzung des Nahverkehrsplans und künftigen Fortschreibungen</li> </ul>
<b>Bewertung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Verbesserung der Nutzungserfahrung für alle Fahrgäste</li> <li>■ Reduzierung von Nutzungshemmnissen</li> </ul>



## 6.2 Enzkreis

### 6.2.1 ÖPNV-Angebot (Ö-A)

E Ö-A M <sub>1</sub>	Linie 700						
<b>Linienweg</b>	Mühlacker – Maulbronn – Knittlingen – Bretten						
<b>Bedienungsangebot</b>	<b>Mo-Fr</b>			<b>Sa</b>		<b>So+Fe</b>	
	HVZ	NVZ	SVZ	NVZ	SVZ	NVZ	SVZ
	T <sub>30</sub>	T <sub>60</sub>	T <sub>60</sub>	T <sub>60</sub>	T <sub>60</sub>	T <sub>60</sub>	T <sub>60</sub>
<b>Beschreibung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Einrichtung eines Stundentakts am Sonntag</li> </ul>						
<b>Notwendige Anpassungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>keine</li> </ul>						
<b>Weitere betroffene Akteure</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>VPE</li> <li>Stadt Pforzheim (Kostenteilung)</li> <li>Landkreis Karlsruhe</li> </ul>						
<b>Realisierungshorizont</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Einführung mittelfristig</li> </ul>						
<b>Verkehrliche Bewertung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ausbau des Angebotes auf der zentralen Achse Mühlacker – Bretten</li> <li>Angebotsseitige Entwicklung insbesondere in den Schwachverkehrszeiten</li> </ul>						

E Ö-A M <sub>2</sub>	Linie 702						
<b>Linienweg</b>	Mühlacker – Sternenfels – Obererdingen – Flehingen						
<b>Bedienungsangebot</b>	<b>Mo-Fr</b>			<b>Sa</b>		<b>So+Fe</b>	
	HVZ	NVZ	SVZ	NVZ	SVZ	NVZ	SVZ
	T <sub>30</sub>	T <sub>60</sub>	T <sub>60</sub>	T <sub>60</sub>	T <sub>60</sub>	T <sub>60</sub>	T <sub>60</sub>
<b>Beschreibung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verdichtung des Taktangebotes am Samstag und Sonntag in der NVZ auf einen Stundentakt</li> </ul>						
<b>Notwendige Anpassungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>keine</li> <li>Mehrleistung von zusätzlich ca. 20.000 Fahrplan-km pro Jahr</li> </ul>						
<b>Weitere betroffene Akteure</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>VPE</li> <li>Landkreis Karlsruhe</li> <li>Stadt Pforzheim (Kostenteilung)</li> </ul>						

<b>Realisierungshorizont</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Einführung mittelfristig möglich</li> </ul>
<b>Verkehrliche Bewertung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Auffüllen von Bedienungslücken im Tagesverlauf und insbesondere am Wochenende</li> </ul>

<b>E Ö-A P1</b>	<b>Verlängerung der Linie 725</b>						
<b>Linienweg</b>	Schömberg - Waldrennach - Neuenbürg - Arnbach - Niebelsbach - Ellmendingen						
<b>Bedienungsangebot</b>	<b>Mo-Fr</b>			<b>Sa</b>		<b>So+Fe</b>	
	HVZ	NVZ	SVZ	NVZ	SVZ	NVZ	SVZ
	T60	T60	T60	T60	T60	T60	T60
<b>Beschreibung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Verlängerung der Linie bis nach Niebelsbach und Ellmendingen.</li> <li>■ Durchmesserlinie zur Anbindung der Ortsteile an den S-Bahn-Halt Neuenbürg Süd.</li> <li>■ Verdichtung des Fahrtenangebots werktags in der SVZ sowie am Wochenende.</li> </ul>						
<b>Notwendige Anpassungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Schaffung eines integrierten Angebots (weitestgehend Halbstundentakt) mit Linie 724.</li> <li>■ Abstimmung mit Linien auf Teilabschnitten zur Vermeidung von Parallelverkehren (u.a. Linie 720).</li> </ul>						
<b>Weitere betroffene Akteure</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ VPE</li> <li>■ Stadt Pforzheim (Kostenteilung)</li> </ul>						
<b>Realisierungshorizont</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Weitere Konkretisierung nach Abschätzung des betrieblichen Potenzials und des Fahrgastpotenzials.</li> </ul>						
<b>Bewertung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Ausbau des Angebots insbesondere am Wochenende.</li> <li>■ Umsteigefreie Verbindung.</li> </ul>						

E Ö-A P2	Neue Verbindung Wiernsheim – Vaihingen						
<b>Linienweg</b>	Wiernsheim – Serres – Großglattbach - Vaihingen						
<b>Bedienungsangebot</b>	<b>Mo-Fr</b>			<b>Sa</b>		<b>So+Fe</b>	
	HVZ	NVZ	SVZ	NVZ	SVZ	NVZ	SVZ
	T30	T60	T60	T60	T60	T60	T60
<b>Beschreibung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Es soll die Einrichtung einer neuen Direktverbindung zwischen Wiernsheim und Vaihingen im Landkreis Ludwigsburg geprüft werden.</li> <li>Der Linienweg soll über Serres (Anbindung des Neubaugebiets) und Großglattbach sowie durch Vaihingen Zentrum zum Bahnhof Vaihingen geführt werden.</li> <li>Dies vermeidet die Umstiegsverbindung über Mühlacker.</li> </ul>						
<b>Notwendige Anpassungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Die Linien 703 im Abschnitt Wiernsheim – Serres und 102 im Bereich von Großglattbach sollen berücksichtigt werden. Sofern möglich soll ein integriertes Angebot erzeugt werden.</li> <li>Das Angebot soll mit dem SPNV von/nach Stuttgart in Vaihingen verknüpft werden.</li> </ul>						
<b>Weitere betroffene Akteure</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>VPE</li> <li>VVS</li> <li>Landkreis Ludwigsburg</li> </ul>						
<b>Realisierungshorizont</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Eine Einführung ist mittelfristig möglich.</li> <li>Es besteht Koordinierungs- und Abstimmungsbedarf zwischen den Aufgabenträgern und Verkehrsverbänden.</li> </ul>						
<b>Bewertung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verkürzte Reisezeit zwischen Wiernsheim und Vaihingen.</li> <li>Zusätzliche Erschließung und Anbindung in Wiernsheim, Serres, Großglattbach und Vaihingen.</li> </ul>						

E Ö-A P3	Neue Tangentialverbindung Birkenfeld – Königsbach						
<b>Linienweg</b>	Birkenfeld - Ersingen - Bilfingen - Königsbach						
<b>Bedienungsangebot</b>	<b>Mo-Fr</b>			<b>Sa</b>		<b>So+Fe</b>	
	HVZ	NVZ	SVZ	NVZ	SVZ	NVZ	SVZ
	T30	T30	T60	T30	T60	T30	T60
<b>Beschreibung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Prüfung der Einrichtung einer tangentialen ÖPNV-Verbindung zwischen Birkenfeld und Königsbach.</li> <li>Anbindung des Gewerbegebietes Dammfeld.</li> <li>Verknüpfung mit dem SPNV an den Haltepunkten Birkenfeld, Ersin-</li> </ul>						

	gen West, Bilfingen und Königsbach.
<b>Notwendige Anpassungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Einrichtung von zusätzlichen Haltestellen in Ersingen und Bilfingen.</li> </ul>
<b>Weitere betroffene Akteure</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ VPE</li> </ul>
<b>Realisierungshorizont</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Weitere Konkretisierung nach Abschätzung des betrieblichen Potenzials und des Fahrgastpotenzials.</li> </ul>
<b>Bewertung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Umsteigefreie Tangentialverbindung zur Entlastung des SPNV von/nach Pforzheim.</li> <li>▪ Verbesserte Bedienung des Gewerbegebietes Dammfeld.</li> <li>▪ Erschließung von Ersingen und Bilfingen.</li> <li>▪ Verkürzung der Fahrzeit zwischen benachbarten Orten, die bisher keine Direktverbindung haben.</li> </ul>

<b>E Ö-A P4</b>	<b>Neue Tangentialverbindung Königsbach – Stein – Neulingen – Ölbronn</b>						
<b>Linienweg</b>	Königsbach - Stein - Neulingen - Ölbronn						
<b>Bedienungsangebot</b>	<b>Mo-Fr</b>			<b>Sa</b>		<b>So+Fe</b>	
	HVZ	NVZ	SVZ	NVZ	SVZ	NVZ	SVZ
	T30	T30	T60	T30	T60	T30	T60
<b>Beschreibung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Prüfung der Einrichtung einer tangentialen ÖPNV-Verbindung zwischen Königsbach und Ölbronn.</li> <li>▪ Verknüpfung mit dem SPNV an den Haltepunkten Königsbach und Ölbronn-Dürrn.</li> <li>▪ Ggf. kann die Linie bis nach Maulbronn verlängert werden, hierfür ist eine Abstimmung mit Linie 735 wichtig.</li> </ul>						
<b>Notwendige Anpassungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle am S-Bahn-Halt in Ölbronn.</li> </ul>						
<b>Weitere betroffene Akteure</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ VPE</li> </ul>						
<b>Realisierungshorizont</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Weitere Konkretisierung nach Abschätzung des betrieblichen Potenzials und des Fahrgastpotenzials.</li> </ul>						
<b>Bewertung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Umsteigefreie Tangentialverbindung zur Entlastung des SPNV von/nach Pforzheim.</li> <li>▪ Verkürzung der Fahrzeit zwischen benachbarten Orten, die bisher keine Direktverbindung haben.</li> </ul>						

E Ö-A P5	Neue Verbindung Birkenfeld - Keltern – Straubenhardt – Neuenbürg							
<b>Linienweg</b>	Birkenfeld - Dietlingen - Ellmendingen - Niebelsbach – Ottenhausen – Feldrennach - Conweiler – Schwann - Neuenbürg							
<b>Bedienungsangebot</b>	<b>Mo-Fr</b>			<b>Sa</b>		<b>So+Fe</b>		
	HVZ	NVZ	SVZ	NVZ	SVZ	NVZ	SVZ	
	T30	T30	T60	T30	T60	T30	T60	
<b>Beschreibung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Prüfung der Einführung einer Linie mit Erschließungsfunktion in Birkenfeld, Keltern und Straubenhardt.</li> <li>■ Eventuell kann ein Abschnitt der Relation über die Verlängerung der Linien 724 / 725 abgedeckt werden.</li> <li>■ Schaffung einer umsteigefreien Verbindung zwischen den Orten mit Anbindung an die S-Bahn.</li> <li>■ Verknüpfung mit dem SPNV in Birkenfeld und Neuenbürg.</li> <li>■ Ggf. Weiterführung bis zum Gymnasium Neuenbürg.</li> </ul>							
<b>Notwendige Anpassungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Ggf. Anpassung der Linien 718, 720, 721 und 722 auf den jeweiligen Teilabschnitten.</li> </ul>							
<b>Weitere betroffene Akteure</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ VPE</li> </ul>							
<b>Realisierungshorizont</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Weitere Konkretisierung nach Abschätzung des betrieblichen Potenzials und des Fahrgastpotenzials.</li> </ul>							
<b>Bewertung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Erhöhte Erschließungsfunktion in den Ortsteilen.</li> <li>■ Umsteigefreie Verbindung zwischen den Orten.</li> <li>■ Neuordnung der Linienverkehre insbesondere in Straubenhardt.</li> </ul>							

E Ö-A P6	Neue Verbindung Heimsheim – Weil der Stadt							
<b>Linienweg</b>	Heimsheim - Hausen - Merklingen - Weil der Stadt							
<b>Bedienungsangebot</b>	<b>Mo-Fr</b>			<b>Sa</b>		<b>So+Fe</b>		
	HVZ	NVZ	SVZ	NVZ	SVZ	NVZ	SVZ	
	T30	T60	T60	T60	T60	T60	T60	
<b>Beschreibung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Prüfung einer Verbindung zwischen Heimsheim und Weil der Stadt für eine bessere Anbindung an die S-Bahn in Richtung Stuttgart.</li> <li>■ Die Umsetzung des Prüfauftrags hängt von der Nachfrage und dem betrieblichen Potenzial ab.</li> </ul>							
<b>Notwendige Anpassungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Betriebliche Anpassung der Linie 761 und 666.</li> <li>■ Abstimmung mit VVS-Linie 663</li> </ul>							

	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ggf. Einrichtung weiterer Haltestellen.</li> </ul>
<b>Weitere betroffene Akteure</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Landkreis Böblingen</li> <li>VPE</li> <li>VVS</li> </ul>
<b>Realisierungshorizont</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Weitere Konkretisierung nach Abschätzung des betrieblichen Potenzials und des Fahrgastpotenzials.</li> </ul>
<b>Bewertung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Direkte SPNV-Anbindung für Heimsheim in Richtung Stuttgart.</li> <li>Umsteigefreie Verbindung.</li> </ul>

E Ö-A P7	Neue Verbindung Neuhausen – Weil der Stadt						
<b>Linienweg</b>	Neuhausen - Münklingen - Merklingen - Weil der Stadt						
<b>Bedienungsangebot</b>	<b>Mo-Fr</b>			<b>Sa</b>		<b>So+Fe</b>	
	HVZ	NVZ	SVZ	NVZ	SVZ	NVZ	SVZ
	T30	T60	T60	T60	T60	T60	T60
<b>Beschreibung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Anbindung von Neuhausen an die S-Bahn nach Stuttgart</li> <li>Die Umsetzung des Prüfauftrags hängt von der Nachfrage und dem betrieblichen Potenzial ab.</li> </ul>						
<b>Notwendige Anpassungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ggf. Einrichtung einer weiteren Haltestelle in Neuhausen zur Verbesserung der Erschließungsqualität.</li> <li>Abstimmung mit den Linien 741/742.</li> <li>Abstimmung mit den VVS-Linien 663 und 666 (mit Prüfung der tariflichen Integration)</li> </ul>						
<b>Weitere betroffene Akteure</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Landkreis Böblingen</li> <li>VPE</li> <li>VVS</li> <li>Stadt Pforzheim</li> </ul>						
<b>Realisierungshorizont</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Weitere Konkretisierung nach Abschätzung des betrieblichen Potenzials und des Fahrgastpotenzials.</li> </ul>						
<b>Bewertung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Schnelle SPNV-Anbindung nach Stuttgart für die Ortsteile von Neuhausen.</li> <li>Umsteigefreie Verbindung.</li> </ul>						

<b>E Ö-A P8</b>	<b>Neue Querverbindung Engelsbrand – Neuenbürg</b>						
<b>Linienweg</b>	Engelsbrand – Grösseltal – Neuenbürg Stadtmitte – Neuenbürg Wilhelmshöhe						
<b>Bedienungsangebot</b>	<b>Mo-Fr</b>			<b>Sa</b>		<b>So+Fe</b>	
	HVZ	NVZ	SVZ	NVZ	SVZ	NVZ	SVZ
	T60	T60	T60	kein Angebot			
<b>Beschreibung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Schnelle Anbindung von Engelsbrand an den SPNV.</li> <li>■ Direkte Verbindung zwischen Engelsbrand und Neuenbürg.</li> <li>■ Möglichkeit zur lokalen Erschließung in den Siedlungen.</li> <li>■ Die Umsetzung des Prüfauftrags hängt von der Nachfrage und dem betrieblichen Potenzial ab.</li> </ul>						
<b>Notwendige Anpassungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Einrichtung neuer Haltestellen entlang der Neuenbürger Straße / L336</li> <li>■ Ggf. Abstimmung mit den Linien 743 und 744 in Engelsbrand</li> </ul>						
<b>Weitere betroffene Akteure</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ VPE</li> <li>■ Stadt Pforzheim</li> </ul>						
<b>Realisierungshorizont</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Weitere Konkretisierung nach Abschätzung des betrieblichen Potenzials und des Fahrgastpotenzials.</li> </ul>						
<b>Bewertung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Schnelle SPNV-Anbindung für Engelsbrand.</li> <li>■ Umsteigefreie Verbindung.</li> </ul>						

<b>E Ö-A P9</b>	<b>Neue Verbindung Wiernsheim – Mönshheim - Schwieberdingen</b>						
<b>Linienweg</b>	Wiernsheim – Mönshheim – Weissach – Heimerdingen – Hemmingen – Schwieberdingen						
<b>Bedienungsangebot</b>	<b>Mo-Fr</b>			<b>Sa</b>		<b>So+Fe</b>	
	HVZ	NVZ	SVZ	NVZ	SVZ	NVZ	SVZ
	T30	T60	T60	T60	T60	T60	T60
<b>Beschreibung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Schaffung einer Landkreisgrenzen überschreitenden Verbindung mit Anbindung an den SPNV von/nach Stuttgart.</li> <li>■ Die Umsetzung des Prüfauftrags hängt von der Nachfrage und dem betrieblichen Potenzial ab.</li> </ul>						
<b>Notwendige Anpassungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Ggf. Anpassung der Linien 652, 652 und 765.</li> <li>■ Berücksichtigung eines möglichen Parallelverkehrs zur Regionalbahn.</li> <li>■ Prüfung der Kopplung mit VVS-Linie 620</li> </ul>						
<b>Weitere betroffene</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Landkreis Böblingen</li> </ul>						

<b>Akteure</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Landkreis Ludwigsburg</li> <li>■ VPE</li> <li>■ VVS</li> <li>■ Stadt Pforzheim</li> </ul>
<b>Realisierungshorizont</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Weitere Konkretisierung nach Abschätzung des betrieblichen Potenzials und des Fahrgastpotenzials.</li> </ul>
<b>Bewertung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Direkte Verbindung von Wiernsheim und Mönshheim bis nach Schwieberdingen.</li> <li>■ Zusätzliche Erschließung der Orte entlang des Linienverlaufs.</li> </ul>

<b>E Ö-A P10</b>	<b>Anbindung von Sengach über Linie 701</b>
<b>Beschreibung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Prüfung der Anbindung von Sengach an Enzberg über die Linie 701.</li> <li>■ Verlängerung einzelner Kurse dieser Linie bis in den Siedlungsteil Sengach, Angebot montags bis freitags.</li> <li>■ Verknüpfung mit dem SPNV in Sengach.</li> </ul>
<b>Notwendige Anpassungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ In verkehrlicher Hinsicht muss die Befahrbarkeit der Strecke zwischen Enzberg und Sengach geprüft werden, ggf. muss auf Kleinbusse zurückgegriffen werden.</li> <li>■ Das Fahrgastpotenzial für Sengach muss abgeschätzt und unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten untersucht werden.</li> </ul>
<b>Weitere betroffene Akteure</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ VPE</li> <li>■ Stadt Mühlacker</li> </ul>
<b>Realisierungshorizont</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Weitere Konkretisierung nach Abschätzung des betrieblichen Potenzials und des Fahrgastpotenzials.</li> </ul>
<b>Bewertung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Anbindung der gesamten Siedlung Sengach und damit Beseitigung des bestehenden Erschließungsdefizits.</li> <li>■ Schnelle Verbindung zum Oberzentrum Pforzheim und zum Mittelzentrum Mühlacker.</li> </ul>



E Ö-A P11	Unterstützung von Bürgerbusangeboten
<b>Beschreibung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Bürgerbus als (räumliche) Ergänzung des klassischen ÖPNV, in Räumen mit schwacher Nachfrage und mit schwieriger Grundvoraussetzung für regulären Linienverkehr.</li> <li>■ Unterstützung der Bürgerbusvereine insbesondere im Hinblick auf den KnowHow-Transfer. <ul style="list-style-type: none"> <li>○ bei der Erstellung von Fahrplänen, Linienwegen und Fahrzeugumläufen</li> <li>○ Anträge, Verwaltung, Versicherung, Konzession etc.</li> <li>○ Öffentlichkeitsarbeit</li> <li>○ Werbung und Akquise von Sponsoren</li> </ul> </li> <li>■ Unterstützung bei der Gründung neuer Bürgerbusangebote bzw. Bürgerbusvereine durch den Enzkreis.</li> <li>■ Integration aller Bürgerbusangebote in die elektronische Fahrplanauskunft, um den Fahrgästen ein vollständiges ÖPNV-Angebot zu vermitteln.</li> <li>■ Regelmäßige Abstimmung mit den Vereinen (Installierung eines Netzwerkes auf Kreisebene).</li> </ul>
<b>Notwendige Anpassungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ keine</li> </ul>
<b>Weitere betroffene Akteure</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ VPE</li> <li>■ Städte und Kommunen im Enzkreis</li> <li>■ Bürgerbusverein mit ehrenamtlich Engagierten</li> <li>■ Verkehrsunternehmen</li> <li>■ Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) - Kompetenzzentrum neue ÖPNV-Angebotsformen (Beratung)</li> <li>■ Private und öffentliche Sponsoren</li> </ul>
<b>Realisierungshorizont</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Weitere Konkretisierung jeweils nach Abschätzung des betrieblichen Potenzials und des Fahrgastpotenzials</li> </ul>
<b>Bewertung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Erhöhung der systemischen Wirkung des ÖPNV.</li> <li>■ Steigerung der Attraktivität des ÖPNV gegenüber dem Pkw-Verkehr.</li> <li>■ Sicherung von Mobilitätsalternativen abseits des klassischen ÖPNV</li> </ul>

E Ö-A P12	Prüfung der Westanbindung an die Zabergäubahn
<b>Beschreibung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Im Rahmen der Untersuchung zu Reaktivierung der Zabergäubahn soll geprüft werden, inwieweit eine Weiterführung der Trasse bis Sternenfels oder Knittlingen möglich und sinnvoll ist.</li> <li>■ Auch die Möglichkeit der Weiterführung in den Landkreis Karlsruhe soll dabei berücksichtigt werden.</li> <li>■ Eine landesweite Potenzialanalyse des Landes Baden-Württemberg vom Oktober 2020 hat für die Strecke Lauffen (Neckar) – Zaberfeld (Zabergäubahn) ein hohes Potenzial ergeben.</li> </ul>
<b>Notwendige Anpassungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Für die Machbarkeitsstudie sind keine Anpassungen im ÖPNV-System notwendig.</li> </ul>
<b>Weitere betroffene Akteure</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ VPE</li> <li>■ NVBW</li> <li>■ Landkreis Heilbronn</li> <li>■ Landkreis Karlsruhe</li> <li>■ Land Baden-Württemberg</li> <li>■ Betroffene Kommunen</li> <li>■ Ggf. weitere Akteure</li> </ul>
<b>Bewertung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Verbesserte Anbindung der nördlichen Kommunen über das regionale Schienennetz</li> </ul>

E Ö-A P13	Anbindung des Neubaugebiets „Ob dem Obern Dorf“ in Ölbronn-Dürrn
<b>Beschreibung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Prüfung der Einrichtung einer Haltestelle in der Pforzheimer Straße im Ortsteil Dürrn zur Erschließung des Neubaugebiets</li> <li>■ Prüfung der Anbindung der neuen Haltestelle durch bestehende Linien</li> </ul>
<b>Notwendige Anpassungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Anpassung bestehender Buslinien bei positiver Prüfung</li> </ul>
<b>Weitere betroffene Akteure</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ VPE</li> <li>■ Ölbronn-Dürrn</li> </ul>
<b>Realisierungshorizont</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Konkretisierung nach Abschätzung des betrieblichen Potenzials und des Fahrgastpotenzials</li> </ul>
<b>Bewertung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Erhöhung der Erschließungsqualität in Dürrn</li> <li>■ Veränderte Linienführung und veränderte Fahrtzeiten bestehender Linien</li> </ul>

<b>E Ö-A P14</b>	<b>Erschließung weiterer Gebiete in Niefern-Öschelbronn</b>
<b>Beschreibung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Prüfung der Erschließung von drei Bereichen im Gemeindegebiet</li> <li>■ Gebiet Heckelsten im Nordwesten Öschelbronn</li> <li>■ Gebiet im Bereich Schloßstr. / Schönblick/ Mühlstr. mit dem Friedhof Niefern und das Wohngebiet „Bitscher“ erschlossen</li> <li>■ Niefern-Vorort insbesondere nördlich der Bahntrasse</li> </ul>
<b>Notwendige Anpassungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Anpassung bestehender Buslinien bei positiver Prüfung des Fahrgastpotenzials und der betrieblichen Möglichkeiten</li> </ul>
<b>Weitere betroffene Akteure</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ VPE</li> <li>■ Niefern-Öschelbronn</li> </ul>
<b>Realisierungshorizont</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Konkretisierung nach Abschätzung des betrieblichen Potenzials und des Fahrgastpotenzials</li> </ul>
<b>Bewertung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Erhöhung der Erschließungsqualität im Gemeindegebiet</li> <li>■ Veränderte Linienführung und veränderte Fahrtzeiten bestehender Linien</li> </ul>

Weitere Vorschläge bzw. von den politischen Vertreterinnen und Vertretern gewünschte neue Verbindungen wurden berücksichtigt und über die o.g. Maßnahmen oder Prüfaufträge abgedeckt:

- Neue Verbindung Serres – Vaihingen
- Neue Verbindung Öschelbronn – Großglattbach – Vaihingen
- Neue Verbindung Eisingen – Stein – Bilfingen – Ersingen – Ispringen – Pforzheim Wilferdinger Höhe
- Neue Verbindung Königsbach-Stein – Bauschlott / Göbrichen – Ölbronn – Maulbronn – Zaisersweiher – Illingen

## 6.2.2 Haltestellen und Infrastruktur (H+I)

E H+I M1	Barrierefreier Ausbau der Haltestelleninfrastruktur															
<b>Beschreibung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Herstellung der gesetzlich vorgeschriebenen vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV (s. § 8 Abs. 3 PBefG).</li> <li>■ Um barrierefreie Wegeketten zu ermöglichen, setzt sich der Enzkreis dafür ein, dass die Haltestellen sowie ihre Zuwegungen entsprechend der Anforderungen in Kapitel 4.5 ausgebaut werden.</li> <li>■ Bei dem Umbau der Haltestellen ist eine einheitliche Gestaltung (corporate design des VPE) anzuwenden.</li> <li>■ Die Einrichtung einer Musterhaltestelle mit allen relevanten Ausstattungen kann dabei helfen, den barrierefreien Ausbau voranzubringen.</li> <li>■ Im Enzkreis wurden bisher 21 Haltestellen barrierefrei ausgebaut.</li> </ul>															
<b>Relevante Anpassungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Zentrale, stark frequentierte Haltestellen, Verknüpfungshaltestellen sowie Haltestellen an relevanten Orten sollen zuerst ausgebaut werden.</li> <li>■ Für die Festlegung der Reihenfolge des barrierefreien Ausbaus von Haltestellen (auch nach 2022) erarbeitet der Enzkreis eine Prioritätenliste, die mit den Behindertenverbänden, der Inklusions-/ Behindertenbeauftragten sowie den Städten und Gemeinden als Baulastträger abgestimmt wird. Diese soll vier Aspekte für die Prioritätenreihung berücksichtigen: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Die Fahrgastnachfrage,</li> <li>○ Das Vorhandensein von Einrichtungen mit hoher Bedeutung für Mobilitätseingeschränkte und Senioren im Nahbereich (Kliniken, Krankenhäuser, Arztpraxen, Wohnheime für ältere Menschen und Menschen mit Behinderung, Kultur-, Freizeit- und Bildungseinrichtungen, Friedhöfe, etc.),</li> <li>○ Bedeutung als Umsteigehaltestelle/Verknüpfungspunkt,</li> <li>○ Einstiegssituation an der vorhandenen Haltestelle.</li> </ul> </li> <li>■ Zur Festlegung der Reihenfolge für den barrierefreien Ausbau von Haltestellen in den Städten und Gemeinden wird ein kreiseinheitliches Punktesystem zur Priorisierung vorgeschlagen. Dieses berücksichtigt für die zu betrachtende Haltestelle die Kriterien (Einrichtung im Nahbereich, Bedeutung der Haltestelle, Fahrgastnachfrage und Einstiegssituation), darüber hinaus können zur detaillierteren Priorisierung weitere Kriterien wie der aktuelle Ausbauzustand berücksichtigt werden.</li> </ul> <table border="1" data-bbox="440 1644 1358 1982"> <thead> <tr> <th data-bbox="440 1644 735 1700">Kriterium</th> <th colspan="2" data-bbox="735 1644 1358 1700">Bewertung (Punkte)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="440 1700 735 1756" rowspan="5">Fahrgastnachfrage</td> <td data-bbox="735 1700 922 1756">1 Punkt</td> <td data-bbox="922 1700 1358 1756">50 – 250 Ein- und Aussteiger pro Tag</td> </tr> <tr> <td data-bbox="735 1756 922 1812">2 Punkte</td> <td data-bbox="922 1756 1358 1812">250 – 500 Ein- und Aussteiger pro Tag</td> </tr> <tr> <td data-bbox="735 1812 922 1868">3 Punkte</td> <td data-bbox="922 1812 1358 1868">500 – 750 Ein- und Aussteiger pro Tag</td> </tr> <tr> <td data-bbox="735 1868 922 1924">4 Punkte</td> <td data-bbox="922 1868 1358 1924">750 – 1.000 Ein- und Aussteiger pro Tag</td> </tr> <tr> <td data-bbox="735 1924 922 1982">5 Punkte</td> <td data-bbox="922 1924 1358 1982">1.000 – 1.500 Ein- und Aussteiger pro Tag</td> </tr> </tbody> </table>		Kriterium	Bewertung (Punkte)		Fahrgastnachfrage	1 Punkt	50 – 250 Ein- und Aussteiger pro Tag	2 Punkte	250 – 500 Ein- und Aussteiger pro Tag	3 Punkte	500 – 750 Ein- und Aussteiger pro Tag	4 Punkte	750 – 1.000 Ein- und Aussteiger pro Tag	5 Punkte	1.000 – 1.500 Ein- und Aussteiger pro Tag
Kriterium	Bewertung (Punkte)															
Fahrgastnachfrage	1 Punkt	50 – 250 Ein- und Aussteiger pro Tag														
	2 Punkte	250 – 500 Ein- und Aussteiger pro Tag														
	3 Punkte	500 – 750 Ein- und Aussteiger pro Tag														
	4 Punkte	750 – 1.000 Ein- und Aussteiger pro Tag														
	5 Punkte	1.000 – 1.500 Ein- und Aussteiger pro Tag														

	6 Punkte	> 1.500 Ein- und Aussteiger pro Tag
Bedeutung als Umsteigehaltestelle	0,5 Punkte	Haltestelle mit systematischer Verknüpfung von zwei Buslinien
	1,0 Punkt	Haltestelle mit systematischer Verknüpfung von drei oder mehr Buslinien
	1,5 Punkte	Zentraler Verknüpfungspunkt und/ oder Haltestelle mit systematischer Verknüpfung Bus/ SPNV
Einrichtungen mit Bedeutung für Mobilitätseingeschränkte und/ oder für Senioren im Nahbereich	2,0 Punkt	Einzelne Einrichtung im Nahbereich
	2,5 Punkte	Stadtteil-/ Ortsteilzentrum und/ oder mehrere Einrichtungen im Nahbereich und/ oder Einrichtung mit regionaler Bedeutung im Nahbereich (z. B. Krankenhaus)
	3,0 Punkte	Stadt-/ Gemeindezentrum
Einstiegssituation an der vorhandenen Haltestelle	1,0 Punkt	Einstieg vom Fahrbahnniveau bzw. Bordstein < 15 cm

- Der barrierefreie Umbau soll, unter Berücksichtigung der Straßenbauprogramme, anhand der objektiv ermittelten Dringlichkeit erfolgen. Von dieser Priorisierung soll aus Sicht des (nach PBefG für die Planung der vollständigen Barrierefreiheit zuständigen) Aufgabenträgers dort abgewichen werden, wo unmittelbar Straßenumbau- oder -Sanierungsmaßnahmen anstehen oder Haltestellen aufgrund sicherheitsrelevanter Mängel kurzfristig verbessert werden müssen.
- Der barrierefreie Umbau soll im Rahmen der vorhandenen personellen und finanziellen Ressourcen schrittweise erfolgen. Hierbei wird der barrierefreie Ausbau mit der Behindertenbeauftragten des Enzkreises abgestimmt, so dass deren Belange sowie die lokalen Eigenschaften berücksichtigt werden können.
- Die Zuständigkeit für den barrierefreien Ausbau der Haltestellen liegt bei den Städten und Gemeinden als jeweilige Baulastträger. Der Enzkreis kann daher nur eine beratende und koordinierende Hilfestellung leisten.
- Leitfäden zum barrierefreien Ausbau sind u.a.  
[https://www.vrn.de/verbund/planung/dokumente/barrierefreie\\_haltestellen\\_2016.pdf](https://www.vrn.de/verbund/planung/dokumente/barrierefreie_haltestellen_2016.pdf);  
[https://www.kvv.de/fileadmin/user\\_upload/kvv/Dateien/Broschueren/KVV\\_Leitfaden\\_barrierefreie\\_Haltestellen.pdf](https://www.kvv.de/fileadmin/user_upload/kvv/Dateien/Broschueren/KVV_Leitfaden_barrierefreie_Haltestellen.pdf)

**Weitere betroffene Akteure**

- Baulastträger (i.d.R. Städte und Gemeinden)
- VPE
- Verkehrsunternehmen
- Behinderten- und Inklusionsbeauftragte

<b>Realisierungshorizont</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Sukzessive Ausbauplanung im Rahmen des skizzierten Vorgehens des NVP.</li> </ul>
<b>Verkehrliche Bewertung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Verbesserte Nutzbarkeit des ÖPNV für alle Fahrgäste und insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen.</li> <li>■ Erfüllen der Anforderungen des BGG und des PBefG.</li> <li>■ Optimierung der Umsteigesituation.</li> <li>■ Beschleunigung des Fahrgastwechsels.</li> </ul>
<b>Wirtschaftliche Bewertung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Für den barrierefreien Ausbau einer Haltestellenposition (Bus) sind mindestens ca. 30.000 Euro (abhängig von Lage und Topographie der Haltestelle) verhältnismäßig.</li> </ul>

E H+I M2	Ausweitung der Dynamischen Fahrgastinformation
<b>Beschreibung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Dynamische Fahrgastinformationen (DFI) bieten den wartenden Fahrgästen aktuelle und auf die Situation angepasste Informationsangebote. Über digitale Anzeigen können Sie so über Ankünfte, Abfahrten, Verspätungen, Ausfälle oder andere Veränderungen im ÖPNV-System informiert werden.</li> <li>■ Derzeit sind drei DFI-Anzeiger im Enzkreis in Betrieb: Birkenfeld Marktplatz, Neuenbürg Wilhelmshöhe und Schwann Kalkstatt.</li> <li>■ Verknüpfungspunkte und zentrale Haltestellen (siehe Kapitel 4.3) sollen mit dynamischer Fahrgastinformation ausgestattet werden.</li> <li>■ Als Alternative zu den herkömmlichen Anzeigen, für die Tiefbau-Installationen notwendig sind, können auch E-Paper Anzeigen angebracht werden. Diese ersetzen die Fahrplanaushänge und können beliebig weitere Informationen darstellen. Die Stromversorgung der Anlage kann beispielsweise über Solarenergie geschehen. Aktuell wird die Integration dieser Anzeigen beispielhaft an drei Haltestellen im Enzkreis getestet.</li> </ul>
<b>Notwendige Anpassungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Keine systemrelevanten Anpassungen. Umsetzungslösungen müssen anhand der lokalen Begebenheiten erstellt werden.</li> <li>■ Die Einrichtung und Betreuung der DFI-Anzeigen sowie die Beschaffung und Pflege der Daten beansprucht Zeit und Arbeitskapazitäten. Daher soll im Zusammenhang mit der Ausweitung der Dynamischen Fahrgastinformation die Einrichtung einer Personalstelle geprüft werden.</li> </ul>
<b>Weitere betroffene Akteure</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Kommunen als Baulastträger</li> <li>■ VPE</li> <li>■ Verkehrsunternehmen</li> </ul>
<b>Realisierungshorizont</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Nach erfolgreicher Erprobung zeitnahe Umsetzung. Dabei prioritäre Behandlung stark frequentierter und systemrelevanter Haltestellen.</li> </ul>
<b>Verkehrliche Bewertung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Verbesserung der Informationsweitergabe an die Fahrgäste und Bereitstellung von wichtigen (Echtzeit-) Informationen.</li> </ul>

<b>tung</b>	
<b>Wirtschaftliche Bewertung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Einrichtungskosten von ca. 5.000 bis 15.000 Euro pro DFI-Anzeige.</li> </ul>

<b>E H+I M3</b>	<b>Bike+Ride-Anlagen</b>
<b>Beschreibung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Im Sommer 2017 wurden Daten zur Auslastung bestehender Bike+Ride-Anlagen vom VPE erhoben.</li> <li>▪ An zentralen und systemrelevanten Bushaltestellen sollen Fahrradabstellanlagen eingerichtet werden. Dabei soll sich der Ausbau nicht nur an der aktuellen Auslastung bemessen, sondern im Sinne einer Förderung der intermodalen Verknüpfung ausgeweitet werden, sodass ein umfangreiches Angebot entsteht.</li> <li>▪ In Mühlacker und Remchingen sollen automatische Fahrradparkhäuser errichtet werden.</li> <li>▪ Aufgrund der gestiegenen Wertigkeit der Fahrräder sowie der steigenden Anzahl von Fahrradtypen (Pedelecs, Liegefahrräder, Handbikes etc.) ist ein diebstahl- und witterungssicheres Abstellen sehr wichtig. Daher sind die Abstellanlagen gut sichtbar und wenn möglich mit Überdachung einzurichten. Die Abstellbügel müssen ein sicheres und einfaches Abschließen ermöglichen.</li> <li>▪ An ausgewählten Pendler-Haltestellen sollen zudem Fahrradboxen oder Sammelschließanlagen eingerichtet werden.</li> <li>▪ Zu berücksichtigen ist der Leitfaden „Bike and Ride“ des Landes Baden-Württemberg; <a href="http://www.fahrradland-bw.de/b+r">www.fahrradland-bw.de/b+r</a></li> </ul>
<b>Notwendige Anpassungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Anpassung und Ausbau hängen von den lokalen Gegebenheiten ab.</li> <li>▪ Neben der Einrichtung der Fahrradabstellanlagen sind eine sichere und komfortable Zuwegung sowie eine ausreichende Beschilderung wichtig für die Bike+Ride-Nutzung.</li> <li>▪ Anpassung an veränderte Anforderungen durch veränderte Fahrradtypen (Pedelecs, Liegefahrräder, Handbikes, etc.)</li> </ul>
<b>Weitere betroffene Akteure</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Kommunen als Baulastträger</li> <li>▪ VPE</li> <li>▪ Ggf. Deutsche Bahn (bei der Einrichtung von Anlagen an Bahnhöfen)</li> </ul>
<b>Realisierungshorizont</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Analyse des Bedarfs für einen entsprechenden Ausbau von Bike+Ride-Anlagen.</li> <li>▪ Zeitnaher Ausbau zentraler und relevanter Haltestellen.</li> </ul>
<b>Verkehrliche Bewertung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von Haltestellen.</li> <li>▪ Erhöhung der systemischen Wirkung und der Attraktivität des Umweltverbundes.</li> <li>▪ Stärkung der starken ÖPNV-Achsen durch das Rad als Zubringer-Verkehrsmittel.</li> </ul>

<b>Wirtschaftliche Bewertung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Einrichtung eines Fahrradbügels: ca. 100 Euro.</li> <li>■ Einrichtung eines überdachten Fahrradbügels: ca. 800 Euro.</li> <li>■ Einrichtung eines Stellplatzes in einer Sammelschließanlage: ca. 1.500 Euro.</li> </ul>
----------------------------------	--

E H+I M4	Park+Ride-Anlagen
<b>Beschreibung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Einrichtung und ggf. Ausweitung von P+R-Anlagen zur besseren Verknüpfung des ÖPNV sowie zur Verkehrsreduzierung in Stadtzentren und Ortskernen.</li> <li>■ An ausgewählten Verknüpfungspunkten sollen intermodale Schnittstellen optimiert werden.</li> <li>■ Viele S-Bahn-Haltestellen sind bereits mit ausreichend großen P+R-Anlagen ausgestattet. Einzelne Haltestellen sollen zusätzlich eingerichtet bzw. Vergrößert werden.</li> <li>■ Zusätzlich sollen relevante Bushaltestellen mit hoher Frequenz mit naheliegenden P+R-Plätzen ausgestattet werden, sofern die räumlichen Begebenheiten es ermöglichen.</li> </ul>
<b>Notwendige Anpassungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Anpassung und Ausbau hängen von den lokalen Gegebenheiten ab.</li> <li>■ Neben der Einrichtung der Stellplätze ist eine ausreichende Beschilderung der P+R-Anlagen, bestenfalls bereits ab den naheliegenden Autobahnausfahrten.</li> </ul>
<b>Weitere betroffene Akteure</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Kommunen als Baulastträger</li> <li>■ VPE</li> <li>■ Ggf. Deutsche Bahn (bei der Einrichtung von Anlagen an Bahnhöfen)</li> </ul>
<b>Realisierungshorizont</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Analyse des Bedarfs für einen entsprechenden Ausbau von Park+Ride-Anlagen.</li> <li>■ Zeitnaher Ausbau zentraler und relevanter Haltestellen.</li> </ul>
<b>Verkehrliche Bewertung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Verbesserung der Erreichbarkeit von Haltestellen.</li> <li>■ Erhöhung der systemischen Wirkung und der Attraktivität des ÖPNV.</li> <li>■ Stärkung der ÖPNV-Achsen.</li> <li>■ Reduzierung der Verkehrsbelastung in den Stadtzentren und Ortskernen.</li> </ul>



### 6.2.3 Betrieb und Organisation (B+O)

E B+O M1	Fahrradmitnahme
<b>Beschreibung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ In allen Buslinien (mit Ausnahme von Anruf-Sammeltaxi und Nacht-taxi) ist die Fahrradmitnahme von Montag bis Freitag ab 19 Uhr sowie ganztägig an Samstagen, Sonntagen und Feiertagen bereits möglich.</li> <li>■ In diesen Zeiten ist die Fahrradmitnahme in den Fahrzeugen für die Fahrgäste kostenlos.</li> <li>■ Falls in den Fahrzeugen kein ausreichender Platz vorhanden ist, ist eine Fahrradmitnahme nicht möglich.</li> <li>■ Darüber hinaus soll geprüft werden, ob die Fahrradmitnahme auf den Regionalbuslinien verbessert oder ausgeweitet werden kann.</li> <li>■ Auf touristisch relevanten Linien soll der Einsatz von Fahrradanhängern untersucht werden. Hierbei sind auch die zusätzlichen Aufgaben für das Fahrpersonal sowie die Auswirkungen auf den Fahrplan zu berücksichtigen.</li> <li>■ Auf der Linie 702 wird bereits die Fahrradmitnahme mithilfe eines Fahrradanhängers an den Wochenenden von Mai bis Oktober angeboten.</li> <li>■ Optional ist auch ein gezieltes Angebot in den Sommermonaten möglich.</li> </ul>
<b>Notwendige Anpassungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Ggf. Anpassungen der Fahrpläne durch längere Ein- und Ausstiegsvorgänge, insbesondere an Tagen mit hohem Fahrgastaufkommen mit Fahrrädern.</li> <li>■ Schulung des Fahrpersonals und Schaffung einer klaren Regelung über die rechtlichen Belange und die Zuständigkeit beim Ein- und Ausladen der Fahrräder vor allem bei der Nutzung von Fahrradanhängern.</li> <li>■ Möglichkeit der Fahrradmitnahme in den Fahrzeugen oder mit Fahrradanhängern in den Fahrplänen kennzeichnen.</li> <li>■ Berücksichtigung der veränderten Anforderungen durch veränderte Fahrradtypen (Pedelecs, Liegefahrräder, Handbikes, etc.).</li> </ul>
<b>Weitere betroffene Akteure</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ VPE</li> <li>■ Verkehrsunternehmen</li> </ul>
<b>Realisierungshorizont</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Fahrradmitnahme: kurzfristig realisierbar.</li> <li>■ Einführung von Fahrradanhängern: kurz- bis mittelfristig möglich.</li> </ul>
<b>Verkehrliche Bewertung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Stärkung der Intermodalität.</li> <li>■ Verbesserung der Verknüpfung von ÖPNV und Fahrrad.</li> <li>■ Schaffung eines Angebotes für (Rad)-Touristen, aber auch für Pendler.</li> </ul>

E B+O P1	Einrichtung von Parkverboten
<b>Beschreibung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Prüfung der Einrichtung von Parkverboten in stauanfälligen Bereichen.</li> <li>■ Das Parken im Seitenbereich – sowohl in Wohngebieten als auch in Ortsdurchfahrten – in Kombination mit entgegenkommendem Verkehr führt zu Verspätungen sowie zu betrieblichen Schwierigkeiten.</li> <li>■ Die Einrichtung von Parkverboten kann zu einer Stabilisierung des Betriebs und der Einhaltung der Fahrpläne sowie ggf. einer Verkürzung der Fahrtzeiten beitragen.</li> </ul>
<b>Notwendige Anpassungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Einrichtung entsprechend der lokalen Begebenheiten. Verlagerung des ruhenden Verkehrs auf private Grundstücke oder Straßen, die möglichst nicht vom ÖPNV genutzt werden.</li> </ul>
<b>Weitere betroffene Akteure</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Kommunen als Baulastträger</li> <li>■ VPE</li> <li>■ Verkehrsunternehmen</li> </ul>
<b>Realisierungshorizont</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Zeitnahe Umsetzung.</li> </ul>
<b>Bewertung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Sicherung der Fahrplanstabilität.</li> <li>■ Erhöhung der systemischen Wirkung.</li> <li>■ Verringerung der Fahrtzeiten.</li> </ul>

## 6.2.4 Fahrgastinformation, Marketing und Kundendialog (F+M)

E F+M P1	Ausweitung der Verkaufs- und Informationsstellen
<b>Beschreibung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Die Ausweitung der Verkaufs- und Informationsstellen soll geprüft werden.</li> <li>■ Es soll ein Netz aus Verkaufs- und Informationsstellen eingerichtet werden, um den persönlichen Kontakt mit Stammkunden und potenziellen Fahrgästen aufrecht zu erhalten und das Service-Angebot auszuweiten.</li> <li>■ Dieser Prüfauftrag bezieht sich vor allem auf nicht-digitale Angebote, aber auch die Ausweitung des Verkaufsangebot und der Informationen auf kontaktlosem, digitalem Wege (Webseite, App, Chat- und Telefon-Möglichkeiten) soll vorgesehen werden.</li> </ul>
<b>Notwendige Anpassungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Einrichtung von Servicestellen in möglichst direkter Nähe von hoch frequentierten Haltestellen. Die Servicestellen sollen barrierefrei auffindbar, zugänglich und nutzbar sein (z.B. barrierefreier Schalter, Tresen, etc.)</li> <li>■ Die Aufgaben einer Servicestelle können auch vom Einzelhandel übernommen. Tickets können beispielsweise auch in Kiosken verkauft werden. Auf diese Weise verringert sich der direkte Aufwand für den Aufgabenträger.</li> </ul>
<b>Weitere betroffene Akteure</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Verkehrsunternehmen</li> <li>■ Stadt Pforzheim</li> <li>■ VPE</li> <li>■ Kooperierender Einzelhandel</li> <li>■ Ggf. Kommunen (Bereitstellung von Räumlichkeiten)</li> </ul>
<b>Realisierungshorizont</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Prüfung der generellen und lokalen Nachfrage für Servicestellen.</li> <li>■ In Kooperation mit dem Einzelhandel teilweise kurzfristig möglich.</li> <li>■ Einrichtung von eigenständigen Servicestellen kann je nach Lage und Aufwand kurz- bis mittelfristig umgesetzt werden.</li> </ul>
<b>Bewertung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Stärkung der Kundenbindung.</li> <li>■ Senkung der Zugangsbarriere für Neukunden.</li> <li>■ Verbesserung des analogen Ticketkaufs.</li> </ul>

E F+M P2	Mobilitätszentralen
<b>Beschreibung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Prüfung der Einrichtung weiterer Mobilitätszentralen nach dem Vorbild der Mobilitätszentrale in Mühlacker.</li> <li>■ Um Service und Kundenbindung zu stärken kann auch in Unterzentren Mobilitätszentralen eingerichtet werden. Dabei sind diese Zentralen so auszustatten, dass der lokale Bedarf an Service, Informationen und Multimodalität ausreichend gedeckt ist.</li> <li>■ Insbesondere das Bereitstellen einer Palette von Mobilitätsangeboten kann Akzeptanz für und Nutzung des Umweltverbunds stärken.</li> </ul>
<b>Notwendige Anpassungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Mobilitätszentralen können in Orten eingerichtet werden, in denen genügend Bedarf für ein entsprechendes Service- und Informationsangebot besteht.</li> <li>■ Die Einrichtungen sollen in zentraler Lage positioniert werden und gut zu Fuß und mit dem ÖPNV erreichbar sowie barrierefrei auffindbar, zugänglich und nutzbar sein.</li> <li>■ Die Mobilitätszentralen sollen mit Informationen zu allen Verkehrsarten ausgestattet sein und von einem kundenfreundlichen Personal betreut werden.</li> <li>■ Eine direkte Lage zu ÖPNV-Haltestellen oder anderen Mobilitätsangeboten (z.B. Car-Sharing) ist empfehlenswert.</li> <li>■ Ggf. lassen sich die Mobilitätszentralen in bestehende Strukturen (z.B. Bahnhöfe, Service-Stationen) integrieren.</li> </ul>
<b>Weitere betroffene Akteure</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ VPE</li> <li>■ Kommunen</li> <li>■ Ggf. Lokale Mobilitätsanbieter</li> </ul>
<b>Realisierungshorizont</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Nach Analyse des Bedarfs und einer Kosten-Nutzen-Abschätzung umsetzbar.</li> <li>■ Die Mobilitätszentralen sollen regelmäßig mit aktuellen Materialien ausgestattet werden.</li> </ul>
<b>Bewertung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Stärkung des ÖPNV und des gesamten Umweltverbundes sowie dessen Schnittstellen.</li> <li>■ Ausbau und Verbesserung von Fahrgastinformation und -marketing.</li> <li>■ Reduzierung von Zugangshürden für Neukunden oder Gelegenheitsnutzern.</li> </ul>

## 6.3 Stadt Pforzheim

### 6.3.1 ÖPNV-Angebot (Ö-A)

P Ö-A M <sub>1</sub>	10-Minuten-Takt auf Hauptlinien
<b>Beschreibung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Einführung eines 10-Minuten-Takts auf den Hauptlinien des Pforzheimer Stadtlinienverkehrs in der HVZ und NVZ.</li> <li>■ Der 10-Minuten-Takt soll stufenweise eingerichtet werden, dabei soll auf den nachfragestarken Abschnitten der Linien 1 und 6 begonnen werden.</li> </ul>
<b>Notwendige Anpassungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Um die dichte Taktfolge ohne Verspätungen einhalten zu können, sind begleitende Maßnahmen zur Busbeschleunigung und Sicherung des Fahrplans vorteilhaft.</li> </ul>
<b>Weitere betroffene Akteure</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ VPE</li> <li>■ Betreiber des Stadtlinienverkehrs</li> </ul>
<b>Realisierungshorizont</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Kurz- bis mittelfristig.</li> </ul>
<b>Bewertung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Durch das sehr dichte Angebot und die geringen Wartezeiten wird die Attraktivität des ÖPNV erheblich gesteigert, Zugangsbarrieren – insbesondere für Neukunden – werden abgebaut.</li> <li>■ Das zusätzliche Angebot erzeugt Mehrleistungen. Diese werden teilweise kompensiert durch die Taktreduzierung auf äußeren Abschnitten der Linienverläufe.</li> </ul>

P Ö-A P <sub>1</sub>	Verbesserung der Anbindung der Hochschule
<b>Beschreibung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Es soll in Zusammenarbeit mit den relevanten Akteuren der Hochschule Pforzheim geprüft werden, wie die Anbindung der Hochschule mit ÖPNV verbessert werden kann. In die Untersuchung sind sowohl bestehende Verbindungen wie auch innovative Ansätze (wie beispielsweise die Untersuchung einer Seilbahnverbindung, siehe P Ö-A P<sub>2</sub>) einzubeziehen.</li> </ul>
<b>Notwendige Anpassungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Neue Verkehrsangebote sind mit den bestehenden Verbindungen (Linie 5, Studi-Express-Busse) abzustimmen.</li> </ul>
<b>Weitere betroffene Akteure</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Ggf. Enzkreis</li> <li>■ Ggf. Landkreis Böblingen</li> <li>■ VPE</li> <li>■ Hochschule Pforzheim</li> <li>■ ASTA der Hochschule Pforzheim</li> <li>■ Ggf. Verband Region Stuttgart</li> </ul>

<b>Realisierungshorizont</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Mittel- bis langfristig.</li> </ul>
<b>Bewertung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen des Hochschulverkehrs (definiertes Ziel der Hochschule Pforzheim).</li> <li>■ Positive Nebeneffekte für die (potenziellen) Fahrgäste in der Südstadt.</li> </ul>

<b>P Ö-A P2</b>	<b>Untersuchung zur Einrichtung einer Seilbahn im Pforzheimer Stadtgebiet</b>
<b>Beschreibung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Es soll geprüft werden, ob das System „Seilbahn“ eine sinnvolle Ergänzung zum ÖPNV in Pforzheim darstellen kann.</li> <li>■ Dabei soll mindestens eine Verbindung von einem SPNV-Haltepunkt zur Hochschule untersucht werden (s. P Ö-A P1). Die auf Seiten der Hochschule bereits vorliegenden Planungen und Konzeptionen sind einzubeziehen.</li> <li>■ Der Einsatz einer Seilbahn (Ebene +1) ermöglicht eine schnelle und vom MIV (Ebene 0) unabhängige Beförderung von Fahrgästen zwischen aufkommensstarken Punkten über den gesamten Tagesverlauf.</li> <li>■ Insbesondere bei Stadtstrukturen oder Topographien, die den Einsatz von Bussen erschweren, kann eine Seilbahn Vorteile entfalten.</li> <li>■ Die Seilbahn soll als Teil des ÖPNV verstanden werden und in das bestehende System integriert werden, um Synergien und Verknüpfungen zu nutzen und um Fahrgästen eine einfache Nutzung zu ermöglichen.</li> <li>■ Die Integration der Seilbahn in den städtischen ÖPNV umfasst auch die Integration des Angebots in den VPE-Tarif.</li> <li>■ Sofern bei Prüfauftrag Ö-A P2 (Stadtbahn) eine Trasse über die Hochschule (Standort Wildpark) in die Untersuchung einbezogen wird, ist der Prüfauftrag P Ö-A P2 ggü. dem gemeinsamen Prüfauftrag Ö-A P2 zurückzustellen.</li> </ul>
<b>Notwendige Anpassungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Detaillierte Untersuchung verschiedener Trassenvarianten inklusive Kosten-Nutzen-Betrachtung im Vergleich mit der Bedienung mit dem Bus.</li> <li>■ Berücksichtigung der städtebaulichen, verkehrlichen und rechtlichen Auswirkungen.</li> </ul>
<b>Weitere betroffene Akteure</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ VPE</li> <li>■ Anlieger und Grundstücksbesitzer</li> <li>■ Hochschule Pforzheim</li> </ul>
<b>Realisierungshorizont</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Langfristig, da Untersuchungen durchgeführt sowie neben verkehrlichen Belangen insbesondere städtebauliche und privatrechtliche</li> </ul>

	Belange berücksichtigt werden müssen.
<b>Bewertung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Schaffung eines CO<sub>2</sub>-neutralen und lärmemissionsarmen ÖPNV-Angebots.</li> </ul>

<b>P Ö-A P<sub>3</sub></b>	<b>Ausbau der Linie 43</b>
<b>Linienweg</b>	Pforzheim - Büchenbronn
<b>Beschreibung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Es ist zu prüfen, ob für die Ausweitung des Angebots auf einen 30-Minuten-Takt auf der Linie 43 in der HVZ und NVZ zur verbesserten Anbindung der nicht zentralen Bereiche in Büchenbronn eine ausreichende Nachfrage besteht.</li> <li>■ Auch die Ausweitung des Angebots am Wochenende soll entsprechend geprüft werden.</li> </ul>
<b>Notwendige Anpassungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Abstimmung des Fahrplans mit den Linien 743 / 744 zur Vermeidung von Parallelverkehren.</li> </ul>
<b>Weitere betroffene Akteure</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ VPE</li> <li>■ Betreiber Stadtlinienverkehr</li> </ul>
<b>Realisierungshorizont</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Kurz- bis mittelfristig.</li> <li>■ Umsetzung des Prüfauftrags hängt von der Nachfrage, den betrieblichen Umsetzungsmöglichkeiten und dem Finanzierungsbedarf ab.</li> </ul>
<b>Bewertung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Auffüllen von Bedienungslücken im Tagesverlauf.</li> <li>■ Verbesserung der Anbindung der nicht zentralen Bereiche von Büchenbronn.</li> </ul>

<b>P Ö-A P<sub>4</sub></b>	<b>Neue Verbindung Eutingen – Gewerbegebiet Hohenäcker</b>
<b>Beschreibung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Es soll geprüft werden, ob eine umsteigefreie Verbindung zwischen Eutingen und dem Gewerbegebiet Hohenäcker eingerichtet werden kann.</li> <li>■ Ausschlaggebend für eine Einführung sind Nachfrage und Wirtschaftlichkeit des Angebots.</li> </ul>
<b>Notwendige Anpassungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Schaffung einer neuen Linie oder ggf. Anpassung bestehender Linien</li> </ul>
<b>Weitere betroffene Akteure</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ VPE</li> <li>■ Im Gewerbegebiet gelegene Betriebe und Unternehmen</li> </ul>
<b>Realisierungshorizont</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Vor Einrichtung eines Angebots ist die Nachfrage zu ermitteln. Hierfür können insbesondere die Betriebe und Unternehmen des Gewerbegebiets Hohenäcker befragt werden.</li> </ul>
<b>Bewertung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Direktverbindung zwischen Eutingen und dem Arbeitsplatzstandort</li> </ul>

	<p>Hohenäcker.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Kürzere Reisezeiten als Umsteigeverbindung über die Innenstadt.</li> <li>■ Aktuell noch unklares Fahrgastpotenzial.</li> </ul>
--	--

P Ö-A P5	Ausdehnung der Nebenverkehrszeit
<b>Beschreibung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Es soll eine Ausdehnung der Nebenverkehrszeit im Stadtlinienvorkehr am Samstag auf 20 Uhr (statt 18 Uhr) geprüft werden.</li> <li>■ Hiermit soll auf die sich verändernden Mobilitätsbedürfnisse und die verlängerten Ladenöffnungszeiten reagiert werden.</li> </ul>
<b>Notwendige Anpassungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Abstimmung der Verknüpfungen und Vermeidung von Parallelverkehren bei Änderung der Fahrpläne.</li> </ul>
<b>Weitere betroffene Akteure</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ VPE</li> <li>■ Enzkreis</li> </ul>
<b>Realisierungshorizont</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ mittelfristig</li> </ul>
<b>Bewertung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Attraktivitätssteigerung des ÖPNV am Samstagabend.</li> </ul>

P Ö-A P6	Anbindung Hagenschießsiedlung in Pforzheim
<b>Beschreibung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Die Hagenschießsiedlung wird aktuell über zwei Haltestellen entlang der Wurmberger Straße sowie die Endhaltestelle „Trudelweg“ erschlossen.</li> <li>■ Es soll eine bessere Anbindung der Siedlung geprüft werden, insbesondere in den Abendstunden.</li> </ul>
<b>Notwendige Anpassungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Abstimmung der Verknüpfungen und Vermeidung von Parallelverkehren bei Änderung der Linienwege und Fahrpläne.</li> </ul>
<b>Weitere betroffene Akteure</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ VPE</li> <li>■ Betreiber der Stadtlinienvorkehrs Pforzheim</li> </ul>
<b>Realisierungshorizont</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Kurz- bis mittelfristig nach Prüfung des Fahrgastpotenzials und der betrieblichen Auswirkungen</li> </ul>
<b>Bewertung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Bessere Anbindung der Hagenschießsiedlung an die Pforzheimer Innenstadt (insbesondere in den Abendstunden)</li> </ul>



P Ö-A P7	Überprüfung von Kapazität und Fahrtenhäufigkeit der Linie 741/742
<b>Beschreibung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Prüfung der Änderung der Taktfolge und der Bedienungszeit werktags sowie am Wochenende insbesondere in Hohenwart</li> <li>■ Prüfung der Kapazitäten der eingesetzten Fahrzeuge sowie des Einsatzes größerer oder anderer Fahrzeuge</li> <li>■ Prüfung des Linienwegs der Linie 741/2 in den Bereichen Hohenwart und Huchenfeld</li> </ul>
<b>Notwendige Anpassungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Ggf. Anpassungen der Linien bei Einrichtung von Schnellbussen auf gleichen Streckenabschnitten (s. Prüfauftrag Ö-A P1)</li> </ul>
<b>Weitere betroffene Akteure</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ VPE</li> <li>■ Enzkreis</li> <li>■ Betreiber des Stadtliniverkehrs Pforzheim</li> </ul>
<b>Realisierungshorizont</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Kurz- bis mittelfristige Prüfung der Auslastungen und der betrieblichen Auswirkungen</li> </ul>
<b>Bewertung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Anpassung des Angebots an die Nachfrage</li> </ul>

### 6.3.2 Haltestellen und Infrastruktur (H+I)

P H+I M1	Barrierefreier Ausbau der Haltestelleninfrastruktur
<b>Beschreibung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Herstellung der rechtlich vorgegebenen vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV gem. § 8 Abs. 3 PBefG.</li> <li>■ Um barrierefreie Wegeketten zu ermöglichen, baut die Stadt Pforzheim die Haltestellen und ihre Zuwegungen entsprechend § 8 Abs. 2 des Behindertengleichstellungsgesetzes (BGg) sowie der Anforderungen in Kapitel 4.4 um. Dieser Nahverkehrsplan enthält als Anlage VI die Priorisierung für den barrierefreien Ausbau der Haltestellen im Stadtgebiet und benennt und begründet Ausnahmen gem. § 8 Abs. 3 Satz 4.</li> <li>■ In Pforzheim sind innerhalb der nächsten 10 Jahre die bestehenden Haltestellen an die nachfolgenden Standards anzupassen. Neben den in Kapitel 4.4 dargestellten Ausstattungsstandards sind dabei auch taktile Leitsysteme und optisch wahrnehmbare und kontrastreiche Abhebungen für Sehbehinderte vorzusehen.</li> <li>■ Die im Rahmen des Förderprogramms zur Erfassung von Haltestellen bzgl. deren Barrierefreiheit und Darstellung der Ergebnisse in den elektronischen Fahrplanauskünften EVA im Jahr 2021 vorgesehene Kartierung der Haltestelleneigenschaften als Ist-Zustand sind bei der nächsten Aktualisierung des Nahverkehrsplans zu berücksichtigen.</li> </ul>
<b>Relevante Anpassungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Für die Festlegung der Reihenfolge des barrierefreien Ausbaus von Haltestellen (auch nach 2022) hat die Stadt Pforzheim eine Prioritätenliste erarbeitet. Diese berücksichtigt für die Prioritätenreihung in unterschiedlicher Gewichtung: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Die Anzahl der Einsteigerinnen und Einsteiger pro Jahr,</li> <li>○ Das Vorhandensein von medizinischen Versorgungseinrichtungen und Einrichtungen der Altenbetreuung,</li> <li>○ Bedeutung als Umsteigehaltestelle/Verknüpfungspunkt,</li> <li>○ Das Vorhandensein weiterer besonderer Einrichtungen (wie beispielsweise Verwaltung, Kultur, Freizeit, Friedhof).</li> </ul> </li> <li>■ Die Prioritätenliste für die Stadt Pforzheim kann der Anlage V entnommen werden.</li> <li>■ Von dieser Priorisierung soll aus Sicht des (nach PBefG für die Planung der vollständigen Barrierefreiheit zuständigen) Aufgabenträgers nur dort abgewichen werden, wo unmittelbar Straßenumbau- oder -sanierungsmaßnahmen anstehen, Haltestellen aufgrund sicherheitsrelevanter Mängel kurzfristig verbessert werden müssen oder ein dringender, spezifischer Bedarf besteht.</li> </ul>
<b>Weitere be-</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Straßenbaulastträger Stadt Pforzheim</li> </ul>

<b>troffene Akteure</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Inklusionsbeauftragter</li> <li>■ Verkehrsunternehmen in beratender Rolle</li> </ul>
<b>Realisierungshorizont</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Sukzessiver Umbau wie oben beschrieben.</li> </ul>
<b>Verkehrliche Bewertung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Verbesserte Nutzbarkeit des ÖPNV für alle Fahrgäste, insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen.</li> <li>■ Erfüllen der Anforderungen des BGG und des PBefG.</li> <li>■ Beschleunigung des Fahrgastwechsels und damit Verbesserung von Betriebsablauf und Pünktlichkeit.</li> </ul>
<b>Wirtschaftliche Bewertung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Für den barrierefreien Ausbau einer Haltestellenposition (Bus) ca. 30.000 Euro (abhängig von Lage und Topographie der Haltestelle) können angesetzt werden.</li> </ul>

P H+I M2	Verkehrliche Optimierung der Zufahrten zum Leopoldplatz
<b>Beschreibung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Es sollen Maßnahmen geprüft werden, wie die Zuläufe zur zentralen Haltestelle „Leopoldplatz“ optimiert werden können, um die Betriebsstabilität der Stadt- und Regionalbuslinien zu erhöhen. Hierbei sollen mindestens die Verlängerung der Busspuren und die Optimierung der Busbevorrechtigungen an den Lichtsignalanlagen geprüft werden.</li> </ul>
<b>Notwendige Anpassungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Bauliche Anpassungen zur Verlängerung bzw. Einrichtung von Busspuren.</li> <li>■ Anpassung der LSA zur Busbevorrechtigung.</li> <li>■ Anpassung der Parkregelung</li> </ul>
<b>Weitere betroffene Akteure</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Verkehrsunternehmen</li> <li>■ VPE</li> <li>■ Stadt Pforzheim, Grünflächen- und Tiefbauamt</li> </ul>
<b>Realisierungshorizont</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ kurz- bis mittelfristig</li> </ul>
<b>Verkehrliche Bewertung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Verbesserung der Betriebsstabilität und Verringerung der Verspätungen.</li> </ul>
<b>Wirtschaftliche Bewertung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Die entstehenden Kosten müssen ermittelt werden.</li> </ul>

P H+I M3	Bike+Ride-Anlagen
<b>Beschreibung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ An zentralen Bushaltestellen sollen Fahrradabstellanlagen eingerichtet werden, dabei soll sich der Ausbau nicht nur an der aktuellen Auslastung bemessen, sondern offensiv ausgeweitet werden, sodass ein umfangreiches Angebot entsteht.</li> <li>■ Aufgrund der gestiegenen Wertigkeit der Fahrräder und Pedelecs ist ein diebstahl- und witterungssicheres Abstellen sehr wichtig. Daher sind die Abstellanlagen gut sichtbar und wenn möglich mit Überdachung einzurichten. Die Abstellbügel müssen ein sicheres und einfaches Abschließen ermöglichen.</li> <li>■ An ausgewählten Haltestellen sollen zudem Fahrradboxen oder Sammelschließanlagen eingerichtet werden.</li> <li>■ Zu berücksichtigen ist der Leitfaden „Bike and Ride“ des Landes Baden-Württemberg; <a href="http://www.fahrradland-bw.de/b+r">www.fahrradland-bw.de/b+r</a></li> </ul>
<b>Notwendige Anpassungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Anpassung und Ausbau hängen von den lokalen Begebenheiten ab.</li> <li>■ Neben der Einrichtung der Fahrradabstellanlagen sind eine sichere und komfortable Zuwegung sowie eine ausreichende Beschilderung wichtig für die Bike+Ride-Nutzung.</li> </ul>
<b>Weitere betroffene Akteure</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ VPE</li> </ul>
<b>Realisierungshorizont</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Erhebung und Bewertung des Status quo.</li> <li>■ Analyse des Bedarfs für einen entsprechenden Ausbau von Bike+Ride-Anlagen.</li> </ul>
<b>Bewertung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Verbesserung der Erreichbarkeit von Haltestellen.</li> <li>■ Erhöhung der systemischen Wirkung und der Attraktivität des Umweltverbundes.</li> <li>■ Erhöhung der Attraktivität der Hauptachsen des städtischen ÖPNV durch das Rad als Zubringer-Verkehrsmittel.</li> <li>■ Einrichtung eines Fahrradbügels: ca. 100 Euro.</li> <li>■ Einrichtung eines überdachten Fahrradbügels: ca. 800 Euro.</li> <li>■ Einrichtung eines Stellplatzes in einer Sammelschließanlage: ca. 1.500 Euro.</li> </ul>

P H+I P1	Busbeschleunigung in der Stadt Pforzheim
<b>Beschreibung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Umsetzung unterschiedlicher Maßnahmen zum weiteren Ausbau der bestehenden Busbeschleunigung und zur Sicherung/Verbesserung der Fahrplanstabilität, darunter zählen u.a.               <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Einrichtung einer Busspur in der Westlichen Karl-Friedrich-Straße,</li> <li>○ Verlängerung der Busspur in der Habermehlstraße im Zulauf auf die Haltestelle Burgstraße und den Knotenpunkt Brötzingen Unterführung,</li> <li>○ Prüfung der Einrichtung weiterer Busspuren auf hoch frequentierten Einfallstraßen mit erhöhter Staugefahr.</li> </ul> </li> <li>■ Einrichtung von weitergehenden LSA-Bevorrechtigungen für den ÖPNV, sodass Fahrzeuge als Pulkführung die gemeinsamen Fahrspuren nutzen können.</li> <li>■ Für künftige Haltestellenumbauten: Vermeidung von Busbuchten und verstärkte Nutzung von Buskaps, damit keine Wartezeiten für das Einfädeln in den Verkehr entstehen.</li> <li>■ Reduzierung von Ticketverkäufen in den Fahrzeugen und damit Reduzierung der Standzeiten an den Haltestellen durch Attraktivitätssteigerung des digitalen Fahrscheinvertriebs oder Vertrieb in den Mobilitätszentralen.</li> <li>■ Vermeidung von Tempo-30-Zonen auf den Linienwegen.</li> </ul>
<b>Notwendige Anpassungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Neuordnung und -aufteilung von Straßenräumen.</li> <li>■ Bevorrechtigung des ÖPNV im Straßenverkehr.</li> </ul>
<b>Weitere betroffene Akteure</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Verkehrsunternehmen</li> <li>■ VPE</li> </ul>
<b>Realisierungshorizont</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Mittelfristig sowie im Rahmen von Straßensanierungen.</li> </ul>
<b>Bewertung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Stabilisierung des Fahrplans, Verbesserung der Pünktlichkeit.</li> <li>■ Sicherung von Umstiegen.</li> <li>■ Erhöhung der systemischen Wirkung des ÖPNV.</li> <li>■ Steigerung der Attraktivität des ÖPNV gegenüber dem MIV.</li> </ul>

P H+I P2	Ausweitung des Einsatzes von Dynamischer Fahrgastinformation
<b>Beschreibung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Ausstattung von Verknüpfungspunkten und zentralen Haltestellen mit dynamischer Fahrgastinformation (Anzeige der nächsten Abfahrten mit Darstellung der Ist-Abfahrtszeiten).</li> <li>■ Bereits ausgestattet: ZOB, Leopoldplatz/Leopoldstraße, Waisenhausplatz, Hochschule/Wildpark, Pfälzerstraße, Marktplatz Brötzingen, Bahnhofstraße, Klinikum Pforzheim, Tannhoferweg, Zeppelinstraße, Enzauenpark, Hohenwart Ortsmitte, Huchenfeld Rathaus, Büchenbronn Waagstraße, Würm Ritterstraße, Ludwigsplatz.</li> <li>■ Für weitere Standorte sind vorrangig innovative Technologien zu prüfen, die insbesondere kostenintensive Tiefbauarbeiten entbehrlich machen.</li> </ul>
<b>Notwendige Anpassungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Noch einzurichten (TFT-Monitore): Bahnhof Brötzingen (stadteinwärts).</li> </ul>
<b>Weitere betroffene Akteure</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Betreiber Stadtlinienverkehr Pforzheim (Betrieb, einschließlich Datenversorgung, Wartung, etc.)</li> </ul>
<b>Realisierungshorizont</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ mittelfristig.</li> </ul>
<b>Bewertung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Verbesserung der Transparenz des Angebots und der Information über Verspätungen oder Fahrtausfälle.</li> </ul>

P H+I P3	Durchführung einer Machbarkeitsstudie zur Einrichtung eines Schienenthaltepunktes "Zeppelinstraße"
<b>Beschreibung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Um die Pforzheimer Oststadt direkt an den SPNV anzubinden, soll überprüft werden, ob und wie ein Bahnhaltepunkt auf Höhe der Zeppelinstraße eingerichtet werden kann.</li> <li>■ Die Machbarkeitsstudie wird derzeit durch die Stadt Pforzheim erstellt. Der Haltepunkt böte perspektivisch auch die Option als Verknüpfungspunkt bzw. Talstation einer Seilbahn zum Buckenberg / Hochschule zu dienen (Anschluss Hochschule an SPNV).</li> </ul>
<b>Notwendige Anpassungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Für die Machbarkeitsstudie sind keine Anpassungen im ÖPNV-System notwendig.</li> </ul>
<b>Weitere betroffene Akteure</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ VPE</li> <li>■ NVBW</li> </ul>
<b>Realisierungshorizont</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Die Einrichtung des Haltepunkts hängt vom positiven Ergebnis der Studie ab sowie von den vorhandenen finanziellen Mitteln und Zuständigkeiten ab.</li> </ul>

<b>Bewertung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Verbesserung der Anbindung der Pforzheimer Oststadt an das regionale Schienennetz.</li> </ul>
------------------	--

<b>P H+I P4</b>	<b>Durchführung einer Machbarkeitsstudie zur Einrichtung eines Schienenthaltepunktes "Dillstein"</b>
<b>Beschreibung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Um den Südwesten Pforzheims direkt an den SPNV anzubinden, soll überprüft werden, ob und wie ein „Dillstein“ eingerichtet werden kann.</li> <li>■ Bestehende Analysen zu Fahrgastpotenzialen sowie zu möglichen Umsetzungen sind bereits zu positiven Ergebnissen für einen SPNV-Halt gekommen.</li> <li>■ Grundlegend sicherzustellen ist, dass eine Einrichtung nicht zu einer Verschlechterung des Bedienungsangebots anderer Haltepunkte im Stadtgebiet führt.</li> </ul>
<b>Notwendige Anpassungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Für die Machbarkeitsstudie sind keine Anpassungen im ÖPNV-System notwendig.</li> </ul>
<b>Weitere betroffene Akteure</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ VPE</li> <li>■ NVBW</li> </ul>
<b>Realisierungshorizont</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Die Einrichtung des Haltepunktes hängt vom positiven Ergebnis der Machbarkeitsstudie ab sowie von den vorhandenen finanziellen Mitteln und Zuständigkeiten ab.</li> </ul>
<b>Bewertung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Verbesserung der Anbindung des Pforzheimer Südwestens an das regionale Schienennetz.</li> </ul>

## 7 Wirkung und Bewertung

### 7.1 Verkehrliche Bewertung der Maßnahmen

Um einen attraktiven ÖPNV zu gestalten und die im Kapitel 4 definierten Ziele zu erreichen, decken die Maßnahmen und Prüfaufträge mit den Themen „ÖPNV-Angebot“, „Haltestellen und Infrastruktur“, „Betrieb und Organisation“ sowie „Fahrgastinformation, Marketing und Kundendialog“ die wichtigsten Aufgabenbereiche ab. Alle Maßnahmen und Prüfaufträge sind als Gesamtkonzept einer integrierten Nahverkehrsplanung zu verstehen, um das bereits heute vorhandene, gute ÖPNV-Angebot weiter zu stärken, die bestehende Nachfrage auszuschöpfen und zusätzliche Potenziale zu generieren.

Das ÖPNV-Netz wird durch Maßnahmen und Prüfaufträge sinnvoll ergänzt. Die Hauptachsen im Enzkreis und in der Stadt Pforzheim erhalten verdichtete Taktangebote, als Enzkreis-Takt bzw. als entsprechendes Pendant in der Stadt Pforzheim sollen dichte und merkbare Takte auch potenzielle Fahrgäste ansprechen. Abseits dieser Achsen sollen vor allem tangentielle Verbindungen dazu beitragen, die Reisezeiten zu verkürzen und die Hauptknotenpunkte (und ihre Zuwege) zu entlasten.

Im Zusammenhang mit den Infrastrukturmaßnahmen und den ergänzenden Maßnahmen zur Fahrgastinformation wird der ÖPNV im Enzkreis zielgerichtet gestärkt und weiterentwickelt.

Die Summe aller in Kapitel 6 genannten Maßnahmen lässt sich aus Kosten- und Zeitgründen nicht komplett und ad hoc umsetzen. Daher werden die Maßnahmen anhand ihrer Kosten-Nutzen-Wirkung in verschiedene Prioritätenstufen kategorisiert und sollen entsprechend dieser Stufen umgesetzt werden. Die Umsetzung muss jedoch unter Berücksichtigung betrieblicher Aspekte, der Wirtschaftlichkeit und der einsetzbaren finanziellen wie personellen Mittel geschehen. Daher stehen alle Maßnahmen unter Finanzierungsvorbehalt.

Im Rahmen eines Leitbildworkshops mit der Politik des Enzkreises sowie der Stadt Pforzheim im Juli 2020 wurden in den einzelnen Themen Schwerpunkte diskutiert und herausgestellt. Die Ergebnisse dieses Workshops flossen in die Priorisierung der Maßnahmen mit ein. In Tabelle 47 und Tabelle 48 werden die Maßnahmen mit der höchsten Zustimmung je Themenbereich markiert.

Es wird empfohlen, die in den Umsetzungspaketen genannten Maßnahmen prioritär umzusetzen, da sie eine hohe systemische Wirkung haben oder von hoher Bedeutung für die Grundversorgung mit dem ÖPNV sind.

Im Sinne des Qualitätsmanagements lässt sich durch die kontinuierliche Umsetzung der Maßnahmen regelmäßig überprüfen, ob die Maßnahmen den erwünschten Kosten-Nutzen-Effekt haben. Besteht weiterhin Bedarf, können weitere Maßnahmen dazugeschaltet werden; erfüllt die Maßnahme ihren Zweck nicht ausreichend, kann diese wieder aus dem System entfernt werden.

Die Maßnahmen werden wie folgt priorisiert:



**Tabelle 47: Priorisierung der gemeinsamen Maßnahmen**

<p><b>Priorität 1</b> Maßnahmen mit voraussichtlich <b>hohem Wirkungsbeitrag</b>, um das Ziel einer Erhöhung des ÖPNV-Anteils am Modal Split zu erreichen</p>
Enzkreis-Takt (Top 1 in der Kategorie ÖPNV-Angebot im Leitbildworkshop)
Linie 734 / 735
Linie 736 / 738 / 739 (tlw. Zusammenhängende Maßnahme mit dem Enzkreis-Takt)
<p><b>Priorität 2</b> Maßnahmen mit voraussichtlich <b>mittlerem Wirkungsbeitrag</b>, um das Ziel einer Erhöhung des ÖPNV-Anteils am Modal Split zu erreichen</p>
Linie 733
Zielgruppenorientiertes Marketing
Bereitstellung barrierefreier Informationen
<p><b>Priorität 3</b> Maßnahmen mit voraussichtlich <b>geringem Wirkungsbeitrag</b>, um das Ziel einer Erhöhung des ÖPNV-Anteils am Modal Split zu erreichen</p>
Baustellenmanagement
Zusammenarbeit mit benachbarten Aufgabenträgern weiter ausbauen

**Tabelle 48: Priorisierung der Maßnahmen im Enzkreis**

<p><b>Priorität 1</b> Maßnahmen mit voraussichtlich <b>hohem Wirkungsbeitrag</b>, um das Ziel einer Erhöhung des ÖPNV-Anteils am Modal Split zu erreichen</p>
Linie 700 (zusammenhängende Maßnahme mit dem Enzkreis-Takt)
Barrierefreier Ausbau der Haltestelleninfrastruktur
<p><b>Priorität 2</b> Maßnahmen mit voraussichtlich <b>mittlerem Wirkungsbeitrag</b>, um das Ziel einer Erhöhung des ÖPNV-Anteils am Modal Split zu erreichen</p>
Linie 702
Fahrradmitnahme
Bike+Ride-Anlagen

Park+Ride-Anlagen
<b>Priorität 3</b> Maßnahmen mit voraussichtlich <b>geringem Wirkungsbeitrag</b> , um das Ziel einer Erhöhung des ÖPNV-Anteils am Modal Split zu erreichen
Ausweitung der Dynamischen Fahrgastinformation (Top 1 in der Kategorie Haltestellen und Infrastruktur im Leitbildworkshop)

**Tabelle 49: Priorisierung der Maßnahmen in der Stadt Pforzheim**

<b>Priorität 1</b> Maßnahmen mit voraussichtlich <b>hohem Wirkungsbeitrag</b> , um das Ziel einer Erhöhung des ÖPNV-Anteils am Modal Split zu erreichen
10-Minuten-Takt auf Hauptlinien (Top 1 in der Kategorie ÖPNV-Angebot im Leitbildworkshop)
Barrierefreier Ausbau der Haltestelleninfrastruktur
<b>Priorität 2</b> Maßnahmen mit voraussichtlich <b>mittlerem Wirkungsbeitrag</b> , um das Ziel einer Erhöhung des ÖPNV-Anteils am Modal Split zu erreichen
Verkehrliche Optimierung der Zufahrten zum Leopoldplatz
<b>Priorität 3</b> Maßnahmen mit voraussichtlich <b>geringem Wirkungsbeitrag</b> , um das Ziel einer Erhöhung des ÖPNV-Anteils am Modal Split zu erreichen
Bike+Ride-Anlagen

Zur Abschätzung des Erfolgs der Maßnahmen werden diese nach einer ausreichenden Phase der Etablierung (mindestens 2 Jahre) evaluiert. Die Evaluation der Maßnahmen dient der Überprüfung der Akzeptanz der Veränderungen im ÖPNV-Angebot durch die Fahrgäste, aber auch der Prüfung der betrieblichen Umsetzbarkeit und der wirtschaftlichen Auswirkungen der Änderungen. Ein mögliches Gegensteuern und rechtzeitiges Anpassen der Maßnahmen wird hierdurch ermöglicht.

## 7.2 Kosten und Finanzierung

Die Maßnahmen und Prüfaufträge des Nahverkehrsplanes tragen dazu bei, das ÖPNV-Angebot im Enzkreis und in der Stadt Pforzheim sowohl unter dem Gesichtspunkt der Nachfragesteigerung als auch aus wirtschaftlicher Sicht zu verbessern.

Die Umsetzung der im Nahverkehrsplan aufgeführten Maßnahmen sowie die Bearbeitung der Prüfaufträge sind in Abstimmung mit den beteiligten Verkehrsunternehmen und Kommunen vorzunehmen. Falls eine kostenneutrale Umsetzung nicht möglich sein sollte, werden die Kosten in Abstimmung mit

den betreffenden Verkehrsunternehmen ermittelt und Finanzierungsmöglichkeiten gesucht. Generell steht die Umsetzung der einzelnen Maßnahmen unter einem Finanzierungsvorbehalt. Die etwaige Umsetzung bemisst sich maßgeblich an den verfügbaren Haushaltsmitteln bzw. an einer wirtschaftlich tragbaren Leistungserbringung durch die Verkehrsunternehmen.

Die durch die Maßnahmen entstehenden verkehrlichen Mehrleistungen (auf Basis von Fahrplan-km) sind den einzelnen Maßnahmen zu entnehmen.

### 7.3 Abschätzung der Nachfrageentwicklung

Für eine Abschätzung der künftigen Nachfrageentwicklung können die in Kapitel 3,3 dargestellten Bevölkerungsprognosen, den voraussichtlichen Entwicklungen der Schülerzahlen und der prognostizierten Entwicklung der Motorisierung herangezogen werden.

Aufgrund der zur Verfügung stehenden Daten kann nur eine grobe Entwicklungstendenz abgeschätzt werden. Die Abschätzung der Nachfrage auf Basis des heutigen ÖPNV-Angebotes, ohne Berücksichtigung von Maßnahmen zur Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes, ergibt folgendes Ergebnis:

Die insgesamt leicht steigende Bevölkerungsentwicklung von 2% im Enzkreis und 1,8% in der Stadt Pforzheim zwischen 2017 und 2025 kann sich positiv auf die Nachfrageentwicklung im ÖPNV auswirken. Dagegen steht jedoch die Prognose des stark ansteigenden Motorisierungsgrades von 20% im Enzkreis bzw. 10,9% in der Stadt Pforzheim, was mindestens eine Fortführung der aktuellen Tendenzen erwarten lässt.

Aufgrund anhaltend hoher Geburtenzahlen und den positiven Bevölkerungsentwicklung ist ein Anstieg bei den Schülerzahlen zu erwarten. Somit ist bei gleichbleibenden Preisen der Schülertickets von einem Anstieg der Einnahmen im Schulverkehr auszugehen, gleichzeitig entsteht aber auch durch zusätzlichen Nachmittagsunterricht ein erhöhter Beförderungsbedarf. Die Auswirkungen erhöhter Hygieneanforderungen auf einen Fahrzeugmehrbedarf sind hierbei unberücksichtigt. Die Einnahmen im Schulverkehr werden somit tendenziell ansteigen, während die Beförderungsleistung eher noch zunehmen könnte.

Die in Kapitel 6 dargestellten Maßnahmen und Prüfaufträge sollen dazu beitragen, eine Steigerung der Qualität des ÖPNV im Enzkreis und der Stadt Pforzheim zu erreichen und das Angebot zu verbessern. Ziel der Qualitätssteigerung ist die Steigerung der Nachfrage und des Anteils des ÖPNV am modal split.

Durch die Verdichtung des Taktangebots in der Hauptverkehrszeit sowie die Einrichtung von Tangentialverbindungen sollen insbesondere im Enzkreis neue Fahrgäste angesprochen werden. Der barrierefreie Ausbau der Haltestellen sowie die verbesserte Verknüpfung des ÖPNV mit dem Radverkehr durch Bike+Ride oder Fahrradmitnahme sollen dazu beitragen, den Zugang zum ÖPNV zu erleichtern und Nutzungshemmnisse zu reduzieren.

Um neue Kunden zu generieren, sind die Haltestellen und Fahrzeuge als Aushängeschilder des ÖPNV sowie die Fahrgastinformation und das Marketing für neue und bestehende Angebote besonders wichtig. Die Infrastruktur sollte dabei sauber und attraktiv gestaltet sein, um positiv im Bewusstsein der (potentiellen) Fahrgäste zu bleiben.

Ebenfalls müssen Marketing und Fahrgastinformationen aktiv eingesetzt werden, um das Fahrgastpotenzial anzusprechen. Denn die Menschen nutzen den ÖPNV erst, wenn sie ausreichend über neue

oder bestehende Angebote und deren Vorteile für sich informiert werden. Hier ist darauf zu achten, dass die Nutzergruppen zielgerichtet angesprochen werden, sodass Marketing, Information und letztendlich das Angebot selbst ihren Anforderungen entsprechen. Greifen diese vernünftig ineinander, können deutliche Zuwächse der Fahrgastzahlen erreicht werden. Dies greift auch die Bestrebungen des Landes Baden-Württemberg auf, die Nachfrage im öffentlichen Nahverkehr, gemessen anhand der Verkehrsleistung in Personenkilometern, bis zum Jahr 2030 zu verdoppeln, um klima- und verkehrspolitische Anforderungen zu erfüllen

## 8 Bildung von Verkehrsräumen

Mit der Bildung von Verkehrsräumen (Linienbündel gem. § 9 Abs. 2 PBefG) sollen verkehrliche und wirtschaftliche Synergieeffekte realisiert werden, um den Fahrgästen zu einem attraktiven aufeinander abgestimmten Fahrpläne anbieten zu können und zum anderen für die Aufgabenträger eine möglichst wirtschaftliche Erbringung der Verkehrsleistung zu ermöglichen. Zur Umsetzung wurden mit dem vorliegenden Nahverkehrsplan 2011 die Genehmigungslaufzeiten in den jeweiligen Verkehrsräumen harmonisiert, um eine den Anforderungen des PBefG gebündelte (Wieder)Erteilung der Liniengenehmigungen nach erfolgtem Ausschreibungswettbewerb zu ermöglichen. Mit dem vorliegenden Nahverkehrsplan erfolgt eine Aktualisierung und Fortschreibung der Verkehrsräume im Enzkreis und der Stadt Pforzheim.

### 8.1 Vorgehen

Die Weiterentwicklung der Verkehrsräume beruht auf den bereits mit dem Nahverkehrsplan 2011 definierten Verkehrsräumen. Ausgehend von in den vergangenen Jahren umgesetzten Verkehrskonzepten für bestimmte Teilräume im Verbundgebiet sowie weiteren erfolgten Anpassungen an Fahrplänen und Linienwegen werden die Verkehrsräume im vorliegenden Nahverkehrsplan weiterentwickelt. Weitere Grundlage der Betrachtung und Bewertung der Verkehrsräume sind:

- Darstellung von verkehrlichen Verknüpfungspunkten.
- Ermittlung der Kilometerleistung der einzelnen Linien.

### 8.2 Kriterien für die Festlegung von Verkehrsräumen

Für die Festlegung von Verkehrsräumen können grundsätzlich folgende Kriterien herangezogen werden:

- Prüfung einer optimalen Verkehrsintegration (z. B. Berücksichtigung aufeinander abgestimmter Verkehrsangebote, einheitlicher Marktauftritt),
- verkehrliche Verflechtung (z. B. systematische Verknüpfungsmöglichkeiten innerhalb eines Teilnetzes),
- betriebliche Optimierungspotenziale (z. B. Möglichkeiten für betriebliche Synergieeffekte) und
- wirtschaftliche Verflechtungen (z. B. Ausgleich zwischen wirtschaftlich guten und schlechten Linien unter dem Gesichtspunkt der Angebotsgestaltung).

Zur Gewährleistung der Diskriminierungsfreiheit sollten sich Verkehrsräume nicht gezielt an den Strukturen der vorhandenen Verkehrsunternehmen orientieren, indem z. B. Betriebshofstandorte einzelner Unternehmen im Konzept berücksichtigt werden und die betriebliche Planung auf diese Vorgaben ausgerichtet werden.

Es werden weiterhin folgende methodische Grundsätze berücksichtigt:

- Als Grundlage werden die zentralörtliche Gliederung (Oberzentrum, Mittel- und z. T. auch Unter-/Kleinzentren), die Hauptverkehrsachsen sowie die relevanten (i. d. R. weiterführenden) Schulstandorte herangezogen.

- Die verkehrliche und betriebliche Verknüpfung von Linien spielt eine herausragende Rolle: Linien mit parallelen Linienwegen, gemeinsam bedienten Haltestellen, einem abgestimmten Fahrtenangebot, mit hohen Umsteigerzahlen (also i. d. R. aufeinander abgestimmte Zubringer- und Hauptlinien) sollten in einem Linienbündel zusammengefasst werden, da die Abstimmung des Fahrplans und damit auch der betrieblichen Planung einen wesentlichen Bestandteil des integrierten ÖPNV-Angebotes ausmacht (und sich meist auch auf das ökonomische Ergebnis der Linien auswirkt). Bei langlaufenden Linien soll der verkehrliche Schwerpunkt ausschlaggebend sein für die Zuordnung zu einem Linienbündel.
- Ein Linienbündel sollte über mindestens einen „Verknüpfungspunkt“ verfügen, an dem eine betriebliche Verknüpfung der Linien eines Linienbündels hinsichtlich eines optimalen Fahrzeugumlaufs über mehrere Linien des Linienbündels möglich ist.
- Ferner wird die Netzkategorien im ÖPNV berücksichtigt sowie bestehende Produktebenen (vor allem Stadtbusverkehre).
- Gegebenenfalls werden einzelne Verkehre nicht im Konzept berücksichtigt oder weiterhin als Einzellinien betrachtet, wenn das ÖPNV-Angebot z. B. keine wesentlichen verkehrlichen Verflechtungen mit anderen Linien aufweist, nur saisonal oder in den Nachtstunden verkehrt oder bei bedarfsgesteuerten Verkehren keine betrieblichen Verknüpfungsmöglichkeiten zum Linienverkehr hat.
- In größeren Verkehrsräumen soll die Ausschreibung in Losen erfolgen.
- Die Aufgabenträger stellen ein bestmögliches Qualitätsniveaus im ÖPNV sicher. Die Zielstellung des Bündnisses für den Mittelstand im ÖPNV in Baden-Württemberg soll dabei berücksichtigt werden.

### 8.3 Konkrete Ausgestaltung der Verkehrsräume für den Enzkreis und die Stadt Pforzheim

Konkret werden für die Bildung von Verkehrsräumen im Enzkreis und der Stadt Pforzheim folgende Kriterien berücksichtigt:

#### Raumstrukturelle Kriterien

- Zentralörtliche Gliederung:
  - Oberzentrum Pforzheim,
  - Mittelzentrum Mühlacker,
  - Unterzentren Remchingen-Wilferdingen/ Königsbach und Straubenhardt-Conweiler/ Neuenbürg,
  - Kleinzentren Heimsheim, Illingen, Keltern, Knittlingen, Maulbronn, Neulingen, Tiefenbronn, Wiernsheim
- Relevante (weiterführende) Schulstandorte: Birkenfeld, Heimsheim, Knittlingen, Königsbach-Stein, Maulbronn, Mühlacker, Neuenbürg, Niefern-Öschelbronn, Illingen, Remchingen, Straubenhardt, Wiernsheim, Pforzheim.

- Relevante (weiterführende) Schulstandorte in angrenzenden Kreisen: Bretten, Oberderdingen, Vaihingen/ Enz, Rutesheim.

**Verkehrliche Kriterien**

- Integrierte (linienübergreifende, korridorbezogene und im Fahrplan aufeinander abgestimmte) ÖPNV-Angebote in den Korridoren
- Gemeinsame Linienwege und aufeinander abgestimmte Bedienung von Haltestellen und/oder Erschließung bestimmter Ortsteile
- Verkehrlich relevante Verknüpfungspunkte, bei denen betreffende Linien mit hohen Umsteigezahlen möglichst in einem gemeinsamen Teilnetz gebündelt werden sollten.

**Tabelle 50: Verkehrlich relevante Verknüpfungspunkte**

<b>Stadt Pforzheim</b>	
Hauptbahnhof, ZOB	SPNV, Regionalverkehr, Stadtverkehr
Leopoldplatz/ Leopoldstraße	Stadtverkehr, Regionalverkehr
Waisenhausplatz	Stadtverkehr, Regionalverkehr
Bahnhof Brötzingen/ Dietlinger Straße	SPNV, 1, 9, 712, 715, 716, 717, 718, 720, 721
Marktplatz Brötzingen	1, 9, 10, 11
Bahnhof Eutingen/ Rößlestaffel	SPNV, 1, 9, 735
Kupferhammer	3, 4, 41, 42, 741/742, 666/767
Flößerviertel	5, 6, 16
Wurmberger Straße	6, 16, 761, 763
Jahn/ Bleichstraße	3, 7, 42, 741, 742
Stadtmuseum	1, 9, 10, 11
Belchenstraße	1, 9
Krankenhaus Siloah/ Kurze Steige	11, 722, 6 (Fußweg)
Pfälzerstraße	3, 6, 7, 17, 731, 733
Bahnhof Weißenstein	SPNV, 3
Würm Post	4, 41, 666, 767

Enzkreis	
Mühlacker, Busbahnhof	SPNV, 101, 102, 103, 105, 106, 700, 701, 702, 703, 705, 707
Illingen, Bahnhof	SPNV, AST 594, 707
Maulbronn, Westbahnhof	SPNV, 735, AST
Wilferdingen-Singen, Bahnhof	SPNV, 722, AST
Enzberg, Bahnhof	SPNV, 701
Neuenbürg, Hauptbahnhof	SPNV, 724
Neuenbürg, Südbahnhof	SPNV, 725
Mönsheim, Marktplatz	653, 763, 765
Königsbach, Bahnhof	SPNV, 731
Niefern, Bahnhof	SPNV, 736/ 738/ 739
Wimsheim, Rathaus	761, 763, 653
Wiernsheim, Mühlestraße	653, 703, 765, 739
Heimsheim, Marktplatz	761, 652, 653
Zaisersweiher, Postplatz	702, 704, 706
Knittlingen, ZOB/Schule	700, 706, 734, 143

**Marketingspezifische Kriterien:**

- Gemeinsame Tarif-, Vertriebs- und Kommunikationsstrategie sowie Marketingaktivitäten in allen Verkehrsräumen durch den Verkehrsverbund VPE.
- Spezifische Vermarktung von Stadtverkehren in Pforzheim und Mühlacker (eigenständige Verkehrsräume).

Für die Berücksichtigung der kreisgrenzenüberschreitenden Linien wird folgende Vorgehensweise gewählt:

- Bewertung der verkehrlichen Funktion bei kreisgrenzenüberschreitenden Linien und entsprechende Berücksichtigung.
- Berücksichtigung der Erschließungs- und Verbindungsfunktion, der relevanten Verknüpfungsfunktion sowie von weiteren Merkmalen wie Funktionen im Schulverkehr etc.

Die kreisgrenzenüberschreitenden Linien in benachbarte Landkreise werden wie nachfolgend dargestellt bei der Bildung von Verkehrsräumen in der Stadt Pforzheim und im Enzkreis berücksichtigt.



Tabelle 51: Kreisgrenzenüberschreitende Linien

Linie	Linienweg	Betroffener Landkreis außerhalb Pforzheim und Enzkreis	Bewertung	Berücksichtigung
143	Knittlingen – Flehingen	Landkreis Karlsruhe	Verkehrsfunktion überwiegend im Landkreis Karlsruhe	nein
652/ 653 <sup>40</sup>	Wiernsheim – Leonberg	Landkreis Böblingen	Bedeutende Verkehrsfunktionen in beiden Landkreisen; tlw. Verdichtung im Landkreis Böblingen	nein
666	Pforzheim – Weil der Stadt	Landkreis Böblingen	Verkehrsfunktion überwiegend im Enzkreis; tlw. Verdichtung im Bereich Enzkreis/ Pforzheim	ja
700	Mühlacker – Bretten	Landkreis Karlsruhe	Verkehrsfunktion überwiegend im Enzkreis	ja
702	Mühlacker – Flehingen	Landkreis Karlsruhe	Verkehrsfunktion überwiegend im Enzkreis	ja
707	Mühlacker - Illingen - Roßwag	Landkreis Ludwigsburg	Verkehrsfunktion überwiegend im Enzkreis	ja
715	Pforzheim - Pfinzweiler - Ittersbach	Landkreis Karlsruhe	Verkehrsfunktion überwiegend im Enzkreis	ja
716	Pforzheim – Bad Herrenalb	Landkreis Calw	Verkehrsfunktion überwiegend im Enzkreis	ja
717	Pforzheim – Ittersbach	Landkreis Karlsruhe	Verkehrsfunktion überwiegend im Enzkreis	ja

<sup>40</sup> Bezüglich der Linienbündelzuschnitte auf den kreisübergreifenden Buslinien zwischen den Landkreisen Böblingen und dem Enzkreis konnte noch kein Konsens zwischen den beiden Kreisen gefunden werden. Der Landkreis Böblingen befürwortet einen „Linientausch“ in der Gestalt, dass die Linien 666 – ggf. inkl. der Schülerlinien 767 und 941 – in das Linienbündel 4 des Landkreises Böblingen integriert wird und somit die Verkehre im Korridor Weil der Stadt-Hausen (Linien 663 und 666) in einem Verkehrsvertrag gebündelt werden können. Im Gegenzug für die dafür nötige Integration der aktuell beim Enzkreis gebündelten Linie 666 ins Linienbündelungskonzept des Landkreises Böblingen sollen – nach den Vorstellungen des Landkreises Böblingen – die Linien 652, 653 und 765, welche bislang im Linienbündelungskonzept des Landkreises Böblingen enthalten waren, beim Enzkreis gebündelt werden. Dafür spricht auch, dass die Linien 652, 653 und 765 eindeutig ihr verkehrliches Gewicht im Enzkreis haben, während die Linie 666 beiderseits der Kreisgrenze eine eher identische verkehrliche Bedeutung hat. Vor den anstehenden Vergaben für die betroffenen Linien ist ein Einvernehmen zwischen beiden Landkreisen zu finden, welches ggf. eine Überarbeitung bzw. Teilfortschreibung des Nahverkehrsplans notwendig machen kann. Hierzu sollen auch die Fahrgastströme in den jeweiligen Verkehrsgebieten von den beiden Kreisverwaltungen analysiert werden, sodass bis zu den anstehenden Vergaben auf einer soliden Datenbasis konsensfähige Bündelzuschnitte erarbeitet werden können.

Linie	Linienweg	Betroffener Landkreis außerhalb Pforzheim und Enzkreis	Bewertung	Berücksichtigung
720	Pforzheim – Ittersbach	Landkreis Karlsruhe	Verkehrsfunktion überwiegend im Enzkreis	ja
721	Pforzheim – Langensteinbach	Landkreis Karlsruhe	Verkehrsfunktion überwiegend im Enzkreis	ja
725	Neuenbürg – Schömberg	Landkreis Calw	Verkehrsfunktion überwiegend im Enzkreis	ja
733	Pforzheim – Bretten	Landkreis Karlsruhe	Verkehrsfunktion überwiegend im Enzkreis	ja
743	Pforzheim – Bieselsberg	Landkreis Calw	Verkehrsfunktion überwiegend im Enzkreis	ja
744	Pforzheim - Engelsbrand - Kapfenhardt	Landkreis Calw	Verkehrsfunktion überwiegend im Enzkreis	ja
765	Wiernsheim - Mönsheim - Weissach	Landkreis Böblingen	Verkehrsfunktion überwiegend im Enzkreis	nein
767	Pforzheim - Lehnigen/Hausen	Landkreis Böblingen	Verkehrsfunktion überwiegend im Enzkreis; tlw. Verdichtung im Bereich Enzkreis/ Pforzheim	ja

## 8.4 Ergebnis der Bildung von Verkehrsräumen

Die Fortschreibung der Verkehrsräume für den Enzkreis und die Stadt Pforzheim umfasst 12 Verkehrsräume (die Bezeichnung der Verkehrsräume sind als Arbeitstitel anzusehen; Stand der Fahrplankilometer ist der Fahrplan 2019):

**Tabelle 52: Übersicht Fortschreibung Verkehrsräume**

Linienbündel	Anzahl Linien	Fahrplankilometer
Neuenbürg / Straubenhardt/ Dobel	8	ca. 1.320.000
Keltern / Remchingen	9	ca. 960.000
Königsbach/ Neulingen	3	ca. 1.000.000

Linienbündel	Anzahl Linien	Fahrplankilometer
Maulbronn / Knittlingen	5	ca. 650.000
Sternenfels / Bretten	4	ca. 757.000
Mühlacker Regional	6	ca. 650.000
Niefern / Wiernsheim	8	ca. 632.000
Heckengäu	4	ca. 689.000
Engelsbrand/ Schömberg	4	ca. 710.000
Würmtal	3	ca. 710.000
Stadtverkehr Mühlacker	8	ca. 344.000
Stadtverkehr Pforzheim	18	ca. 3.700.000
<b>Gesamt</b>	<b>80</b>	<b>ca. 12.122.000</b>

Die einzelnen Verkehrsräume sind in der Linientabelle am Ende dieses Kapitels dargestellt. Dem Kartenband ist eine Übersicht über die Verkehrsräume zu entnehmen.

## 8.5 Beschreibung der einzelnen Linienbündel

Nachfolgend werden die einzelnen Verkehrsräume im Detail beschrieben und die maßgeblichen Kriterien für die Bildung der Verkehrsräume dargestellt.

### Linienbündel Neuenbürg / Straubenhardt / Dobel

Die Buslinien, die ihre hauptsächliche Verkehrsfunktion im Korridor Pforzheim – Neuenbürg – Straubenhardt – Dobel haben, werden zu einem Linienbündel zusammengefasst.

Liniennr.	Linienweg	Genehmigungslaufzeit bis einschließlich
<b>712</b>	Pforzheim - Birkenfeld	10.12.2022
<b>715</b>	Pforzheim - Pfinzweiler - Ittersbach	10.12.2022
<b>716</b>	Pforzheim - Dobel - Bad Herrenalb	10.12.2022
<b>717</b>	Pforzheim - Langenalb - Ittersbach	10.12.2022
<b>718</b>	Pforzheim - Gräfenhausen - Conweiler	10.12.2022

<b>916</b>	Schulbus Bad Herrenalb - Conweiler/Neuenbürg	10.12.2022
<b>917</b>	Schulbus Straubenhardt / Neuenbürg	10.12.2022
<b>Zentren im Linienbündel</b>		Pforzheim, Neuenbürg, Birkenfeld, Straubenhardt
<b>Verknüpfungspunkte</b>		Pforzheim ZOB/ Hbf., Pforzheim Leopoldplatz
<b>Relevante Verflechtungen im Schulverkehr</b>		Pforzheim, Neuenbürg, Birkenfeld, Straubenhardt
<b>Fahrplankilometer/ Jahr</b>		ca. 1.320.000

Die Linien im Linienbündel bedienen den Bereich südwestlich von Pforzheim. Sie sind überwiegend auf das Oberzentrum Pforzheim sowie auf die Schulstandorte in Neuenbürg, Birkenfeld und Straubenhardt ausgerichtet. Verkehrliche Verknüpfungspunkte im Linienbündel sind in Pforzheim und Neuenbürg vorhanden. Die räumliche Ausrichtung des Linienbündels ermöglicht die Nutzung von Synergieeffekten zwischen den Linien.

#### Linienbündel Keltern / Remchingen

Die Buslinien, die ihre hauptsächliche Verkehrsfunktion im Korridor Pforzheim – Keltern – Remchingen haben, werden zu einem Linienbündel zusammengefasst.

<b>Liniennr.</b>	<b>Linienweg</b>	<b>Genehmigungslaufzeit bis einschließlich</b>
<b>720</b>	Pforzheim - Ellmendingen - Ittersbach	09.12.2023
<b>721</b>	Pforzheim - Ellmendingen - Langensteinbach	09.12.2023
<b>722</b>	Pforzheim - Ellmendingen - Wilferdingen	09.12.2023
<b>AST 722</b>	Keltern - Remchingen	09.12.2023
<b>722 s (922)</b>	Schulbus Keltern - Remchingen	09.12.2023
<b>724</b>	Neuenbürg - Arnbach - Ottenhausen	09.12.2023
<b>725</b>	Schömberg – Neuenbürg (Ellmendingen)	09.12.2023
<b>914</b>	Schulbus Keltern - Neuenbürg	09.12.2023
<b>919</b>	Schulbus Keltern - Conweiler	09.12.2023
<b>Zentren im Linienbündel</b>		Pforzheim, Keltern, Remchingen

<b>Verknüpfungspunkte</b>	Pforzheim ZOB/Hbf., Pforzheim Leopoldplatz, Remchingen Bf.
<b>Relevante Verflechtungen im Schulverkehr</b>	Pforzheim, Kelters, Remchingen
<b>Fahrplankilometer/ Jahr</b>	ca. 960.000

Die Linien im Linienbündel bedienen die Bereiche westlich von Pforzheim. Sie sind auf das Oberzentrum Pforzheim sowie auf die Schulstandorte in Kelters und Remchingen ausgerichtet. Dabei sind auch die Verkehre in Richtung Langensteinbach und Ittersbach integriert. Betriebliche Verknüpfungspunkte im Linienbündel sind u. a. in Pforzheim und Remchingen vorhanden. Zwischen den Linien bestehen bereits betriebliche und damit auch wirtschaftlich optimierte Kooperationen. Die räumliche Ausrichtung des Linienbündels ermöglicht die weitere Nutzung von Synergieeffekten zwischen den Linien.

### **Linienbündel Königsbach/ Neulingen**

Die Buslinien, die ihre hauptsächliche Verkehrsfunktion im Korridor Pforzheim – Königsbach – Neulingen haben, werden zu einem Linienbündel zusammengefasst.

<b>Liniennr.</b>	<b>Linienweg</b>	<b>Genehmigungslaufzeit bis einschließlich</b>
<b>731</b>	Pforzheim - Eisingen - Königsbach	11.12.2021
<b>733</b>	Pforzheim - Neulingen - Bretten	11.12.2021
<b>933</b>	Schulbus Neulingen - Königsbach	11.12.2021
<b>Zentren im Linienbündel</b>		Pforzheim, Königsbach, Neulingen, Bretten
<b>Verknüpfungspunkte</b>		Pforzheim ZOB/ Hbf., Pforzheim Leopoldplatz, Königsbach Bahnhof
<b>Relevante Verflechtungen im Schulverkehr</b>		Pforzheim, Königsbach, Neulingen
<b>Fahrplankilometer/ Jahr</b>		ca. 1.000.000

Die Linien im Linienbündel bedienen die Bereiche nordwestlich von Pforzheim. Sie sind auf das Oberzentrum Pforzheim sowie u. a. auf die Schulstandorte in Königsbach und Neulingen ausgerichtet. Dabei sind auch Verkehre in Richtung Bretten integriert. Verkehrliche Verknüpfungspunkte im Linienbündel sind u. a. in Pforzheim vorhanden. Die räumliche Ausrichtung des Linienbündels ermöglicht die Nutzung von Synergieeffekten zwischen den Linien.

### **Linienbündel Maulbronn / Knittlingen**

Die Buslinien, die ihre hauptsächliche Verkehrsfunktion im Bereich Maulbronn und Knittlingen haben, werden zu einem Linienbündel zusammengefasst.

Liniennr.	Linienweg	Genehmigungslaufzeit bis einschließlich
704	Maulbronn - Zaisersweiher - Schützingen	09.12.2023
706	Maulbronn - Diefenbach - Knittlingen	09.12.2023
734	Pforzheim - Dürrn - Knittlingen	09.12.2023
735	Pforzheim - Dürrn - Maulbronn	09.12.2023
AST 704	Maulbronn - Maulbronn Westbahnhof	09.12.2023
<b>Zentren im Linienbündel</b>		Pforzheim, Knittlingen, Maulbronn
<b>Verknüpfungspunkte</b>		Pforzheim ZOB/ Hbf., Pforzheim Leopoldplatz, Maulbronn Westbahnhof
<b>Relevante Verflechtungen im Schulverkehr</b>		Pforzheim, Knittlingen, Maulbronn
<b>Fahrplankilometer/ Jahr</b>		ca. 650.000

Die Linien im Linienbündel bedienen den Bereich nördlich von Pforzheim. Sie sind auf das Oberzentrum Pforzheim, den Korridor zwischen Maulbronn und Knittlingen sowie u. a. auch auf die dortigen Schulstandorte ausgerichtet. Verkehrliche Verknüpfungspunkte im Linienbündel sind u. a. in Pforzheim und Maulbronn vorhanden. Die räumliche Ausrichtung des Linienbündels ermöglicht die Nutzung von Synergieeffekten zwischen den Linien.

### Linienbündel Bretten / Sternenfels

Die Buslinien, die ihre hauptsächliche Verkehrsfunktion im Bereich Mühlacker / Bretten / Sternenfels haben, werden zu einem Linienbündel zusammengefasst.

Liniennr.	Linienweg	Genehmigungslaufzeit bis einschließlich
700	Mühlacker - Maulbronn - Bretten	11.12.2027
702	Mühlacker - Sternenfels - Flehingen	11.12.2027
901	Schulbus Maulbronn -Illingen	11.12.2027
902	Schulbus Ochsenburg - Diefenbach und Sternenfels - Maulbronn - Mühlacker	11.12.2027
<b>Zentren im Linienbündel</b>		Mühlacker, Maulbronn, Bretten
<b>Verknüpfungspunkte</b>		Mühlacker Bahnhof,

<b>Relevante Verflechtungen im Schulverkehr</b>	Mühlacker, Maulbronn, Bretten, Oberderdingen
<b>Fahrplankilometer/ Jahr</b>	ca. 757.000

Die Linien im Linienbündel bedienen den Bereich nördlich von Mühlacker. Sie sind auf das Mittezentrums Mühlacker ausgerichtet. Dabei sind auch Verkehre zwischen Maulbronn, Sternenfels und Bretten integriert. Verkehrliche Verknüpfungspunkte im Linienbündel sind u. a. in Mühlacker vorhanden. Die räumliche Ausrichtung des Linienbündels ermöglicht die Nutzung von Synergieeffekten zwischen den Linien.

### Linienbündel Mühlacker Regional

Die Buslinien, die ihre hauptsächliche Verkehrsfunktion in der Region um Mühlacker haben, werden zu einem Linienbündel zusammengefasst.

<b>Liniennr.</b>	<b>Linienweg</b>	<b>Genehmigungslaufzeit bis einschließlich</b>
<b>701</b>	Mühlacker - Enzberg	12.12.2026
<b>703</b>	Mühlacker - Wiernsheim - Iptingen	12.12.2026
<b>705</b>	Mühlacker - Ötisheim - Dürrn	12.12.2026
<b>707</b>	Mühlacker - Illingen - Roßwag	14.12.2025
<b>AST 594</b>	Illingen - Schützingen	12.2025
<b>903</b>	Wiernsheim - Mühlacker JCB-Schule	12.12.2026 und 31.07.2027
<b>Zentren im Linienbündel</b>		Mühlacker, Illingen, Wiernsheim
<b>Verknüpfungspunkte</b>		Mühlacker ZOB/Bahnhof, Illingen Bahnhof, Wiernsheim, Mühlstraße
<b>Relevante Verflechtungen im Schulverkehr</b>		Mühlacker, Illingen, Wiernsheim
<b>Fahrplankilometer/ Jahr</b>		ca. 650.000

Die Linien im Linienbündel bedienen die Region um Mühlacker. Sie sind auf das Mittelzentrum Mühlacker ausgerichtet. Dabei sind auch die Verkehre in Richtung Wiernsheim und Illingen integriert. Verkehrliche Verknüpfungspunkte im Linienbündel sind in Mühlacker, Illingen und Wiernsheim vorhanden. Die räumliche Ausrichtung des Linienbündels ermöglicht die Nutzung von Synergieeffekten zwischen den Linien.

### Linienbündel Niefern / Wiernsheim

Die Buslinien, die ihre hauptsächliche Verkehrsfunktion im Korridor Pforzheim – Niefern – Wiernsheim haben, werden zu einem Linienbündel zusammengefasst.

Liniennr.	Linienweg	Genehmigungslaufzeit bis einschließlich
736	Pforzheim - Niefern - Öschelbronn	11.12.2021 (Genehmigung beantragt bis 09.12.2029)
737	Pforzheim - Niefern - Wiernsheim	neu (Genehmigung beantragt bis 09.12.2029)
738	Pforzheim - Niefern	11.12.2021 (Genehmigung beantragt bis 09.12.2029)
739	Pforzheim - Niefern - Wurmberg	11.12.2021 (Genehmigung beantragt bis 09.12.2029)
769	Pforzheim - Niefern - Mönshheim / Heimsheim *entfällt zum 11.12.2021	11.12.2021 (Genehmigung beantragt bis 09.12.2029)
936	Schulbus Wurmberg - Niefern - Pforzheim	11.12.2021 (Genehmigung beantragt bis 09.12.2029)
738a (938)	Schulbus Kieselbronn - Niefern	11.12.2021 (Genehmigung beantragt bis 09.12.2029)
939	Schulbus Neubärental - Wurmberg - Wiernsheim	11.12.2021 (Genehmigung beantragt bis 09.12.2029)
<b>Zentren im Linienbündel</b>		Pforzheim, Wiernsheim
<b>Verknüpfungspunkte</b>		Pforzheim ZOB/Hbf., Niefern, Bahnhof, Wiernsheim, Mühlstraße
<b>Relevante Verflechtungen im Schulverkehr</b>		Pforzheim, Niefern, Wiernsheim
<b>Fahrplankilometer/ Jahr</b>		ca. 632.000

Die Linien im Linienbündel bedienen den Korridor östlich von Pforzheim. Sie sind überwiegend auf das Oberzentrum Pforzheim sowie auf die Schulstandorte in Niefern und Wiernsheim ausgerichtet. Verkehrliche Verknüpfungspunkte im Linienbündel sind in Pforzheim, Niefern-Öschelbronn und Wiernsheim vorhanden. Die räumliche Ausrichtung des Linienbündels ermöglicht die weitere Nutzung von Synergieeffekten zwischen den Linien.

### Linienbündel Heckengäu

Die Buslinien, die ihre hauptsächliche Verkehrsfunktion im Korridor Pforzheim – Wimsheim – Heimsheim haben, werden zu einem Linienbündel zusammengefasst.



Liniennr.	Linienweg	Genehmigungslaufzeit bis einschließlich
761	Pforzheim - Heimsheim – Renningen *bis Renningen ab Dezember 2021, wird zu Linien 762	11.12.2021 (Genehmigung beantragt bis 09.12.2029)
763	Pforzheim - Iptingen / Weissach *bis Weissach ab Dezember 2021	11.12.2021 (Genehmigung beantragt bis 09.12.2029)
952	Iptingen - Wimsheim - Heimsheim	11.12.2021 (Genehmigung beantragt bis 09.12.2029)
961	Steinegg - Neuhausen - Heimsheim	31.7.2022 (Genehmigung beantragt n bis 09.12.2029)
<b>Zentren im Linienbündel</b>		Pforzheim, Heimsheim
<b>Verknüpfungspunkte</b>		Pforzheim ZOB/Hbf., Pforzheim Leopoldplatz
<b>Relevante Verflechtungen im Schulverkehr</b>		Pforzheim, Heimsheim
<b>Fahrplankilometer/ Jahr</b>		ca. 689.000

Die Linien im Linienbündel bedienen die Bereiche südöstlich von Pforzheim. Sie sind überwiegend auf das Oberzentrum Pforzheim sowie auf den Schulstandort Heimsheim ausgerichtet. Verkehrliche Verknüpfungspunkte im Linienbündel sind in Pforzheim vorhanden. Die räumliche Ausrichtung des Linienbündels ermöglicht die Nutzung von Synergieeffekten zwischen den Linien.

#### Linienbündel Engelsbrand/ Schömberg

Die Buslinien, die ihre hauptsächliche Verkehrsfunktion im Korridor Pforzheim – Engelsbrand – Schömberg haben, werden zu einem Linienbündel zusammengefasst.

Liniennr.	Linienweg	Genehmigungslaufzeit bis einschließlich
743	Pforzheim - Engelsbrand - Bieselsberg	09.12.2023
744	Pforzheim - Engelsbrand - Kapfenhardt	09.12.2023
943	Schulbus Unterlengenhardt - Pforzheim	09.12.2023
<b>Zentren im Linienbündel</b>		Pforzheim, Schömberg
<b>Verknüpfungspunkte</b>		Pforzheim ZOB/Hbf., Pforzheim Leopoldplatz

<b>Relevante Verflechtungen im Schulverkehr</b>	Pforzheim
<b>Fahrplankilometer/ Jahr</b>	ca. 710.000

Die Linien im Linienbündel bedienen den Korridor von der Stadt Pforzheim aus nach Süden. Sie sind auf das Oberzentrum sowie überwiegend auf den Schulstandort Pforzheim ausgerichtet. Dabei sind auch die Verkehre in Richtung Schömberg integriert. Verkehrliche Verknüpfungspunkte im Linienbündel sind u. a. in Pforzheim vorhanden. Die räumliche Ausrichtung des Linienbündels ermöglicht die Nutzung von Synergieeffekten zwischen den Linien.

### Linienbündel Würmtal

Die Buslinien, die ihre hauptsächliche Verkehrsfunktion im Korridor Pforzheim – Würmtal – Tiefenbronn haben, werden zu einem Linienbündel zusammengefasst.

<b>Liniennr.</b>	<b>Linienweg</b>	<b>Genehmigungslaufzeit bis einschließlich</b>
<b>666</b>	Pforzheim - Tiefenbronn - Weil der Stadt	13.12.2025
<b>767</b>	Pforzheim -Tiefenbronn - Hausen	13.12.2025
<b>941</b>	Schulbus Tiefenbronn - Steinegg und Lehningen - Tiefenbronn	31.7.2021.
<b>Zentren im Linienbündel</b>		Pforzheim, Tiefenbronn
<b>Verknüpfungspunkte</b>		Pforzheim ZOB/Hbf., Pforzheim Leopoldplatz
<b>Relevante Verflechtungen im Schulverkehr</b>		Pforzheim
<b>Fahrplankilometer/ Jahr</b>		ca. 710.000

Die Linien im Linienbündel bedienen den Korridor von der Stadt Pforzheim aus nach Süden in Richtung Tiefenbronn. Sie sind auf das Oberzentrum sowie überwiegend auf den Schulstandort Pforzheim ausgerichtet. Verkehrliche Verknüpfungspunkte im Linienbündel sind u. a. in Pforzheim vorhanden. Zwischen den Linien 666 und 767 bestehen bereits umfangreiche betriebliche und auch wirtschaftlich optimierte Kooperationen. Die räumliche Ausrichtung des Linienbündels ermöglicht die weitere Nutzung von Synergieeffekten zwischen den Linien.

### Linienbündel Stadtverkehr Mühlacker

Die Buslinien im Stadtverkehr Mühlacker werden zu einem Linienbündel zusammengefasst.

<b>Liniennr.</b>	<b>Linienweg</b>	<b>Genehmigungslaufzeit bis einschließlich</b>
<b>101</b>	Heidenwäldle - Bahnhof - Lomersheim	08.12.2029
<b>102</b>	Heidenwäldle - Bahnhof - Großglattbach	08.12.2029
<b>103</b>	Eckenweiher - Bahnhof - Dürrmenz	08.12.2029
<b>104</b>	Bahnhof - Industriestraße	08.12.2029
<b>105</b>	Enzkreiskliniken - Bahnhof - Senderhang	08.12.2029
<b>106</b>	Enzkreiskliniken - Bahnhof - Stöckach	08.12.2029
<b>107</b>	Bahnhof - Lienzingen	08.12.2029
<b>109</b>	Bahnhof - Heidenwäldle / Mühlhausen	12.03.2021 (Genehmigung beantragt bis 08.12.2029)
<b>Zentren im Linienbündel</b>		Mühlacker
<b>Verknüpfungspunkte</b>		Mühlacker Busbahnhof
<b>Relevante Verflechtungen im Schulverkehr</b>		Mühlacker
<b>Fahrplankilometer/ Jahr</b>		ca. 344.000

Die Stadtbuslinien in Mühlacker haben ihre Verkehrsfunktion innerhalb des Stadtgebiets. Sie werden aufgrund der spezifischen Produkteigenschaften des Stadtbusverkehrs in einem Linienbündel zusammengefasst. Mit dem Busbahnhof in Mühlacker besteht ein zentraler Verknüpfungspunkt, an dem alle Linien zusammentreffen und betrieblich miteinander verknüpft werden können.

## Linienbündel Stadtverkehr Pforzheim

Die Buslinien im Stadtverkehr Pforzheim werden zu einem Linienbündel zusammengefasst.

<b>Liniennr.</b>	<b>Linienweg</b>	<b>Genehmigungslaufzeit bis einschließlich</b>
<b>1</b>	Arlinger – Leopoldplatz – Enzauenpark – Eutingen	13.12.2026
<b>2</b>	Redtenbacherstraße – ZOB/Hbf – Sonnenhof	13.12.2026
<b>3</b>	Buchbusch/Hängsteig – Leopoldstraße – Dillweißenstein	13.12.2026
<b>4</b>	ZOB/Hbf – Würm-/Huchenfeld	13.12.2026
<b>5</b>	Hängsteig - ZOB/Hbf – Hochschule/Wildpark – Seehaus	13.12.2026
<b>6</b>	Wilferdinger Höhe – ZOB/Hbf – Haidach	13.12.2026
<b>7</b>	(Am Hachel/Hauptgüterbahnhof – ) ZOB/Hbf – Rodrücken	13.12.2026
<b>9</b>	Äußerer Arlinger – Leopoldplatz – Mäuerach	13.12.2026
<b>9r</b>	Rufbus Eutingen – Mäuerach Rufbus Pforzheim – Birkenfeld	13.12.2026
<b>10</b>	Oberes Enztal – Brötzingen – ZOB/Hbf	11.12.2026
<b>11</b>	Rodrücken – Brötzingen – Wilferdinger Höhe	13.12.2026
<b>16</b>	ZOB / HBF – Haidachturm – Altgefäll	13.12.2026
<b>17</b>	Heim am Hachel – ZOB/Hbf – Leopoldplatz - Weiherberg	13.12.2026
<b>41</b>	ZOB/Hbf – Würm -/Huchenfeld	13.12.2026
<b>42</b>	ZOB/Hbf – Huchenfeld	13.12.2026
<b>43</b>	Pforzheim – Büchenbronn	13.12.2026

<b>Liniennr.</b>	<b>Linienweg</b>	<b>Genehmigungslaufzeit bis einschließlich</b>
<b>741<sup>41</sup></b>	Pforzheim - Neuhausen - Hamberg	13.12.2026
<b>742<sup>41</sup></b>	Pforzheim - Hamberg - Neuhausen	13.12.2026
<b>PforzheimShuttle</b>	On-DemandVerkehr Nordstadt - Leopoldplatz	12.12.2026
<b>Zentren im Linienbündel</b>		Pforzheim
<b>Verknüpfungspunkte</b>		Pforzheim ZOB/Hbf., Pforzheim Leopoldplatz
<b>Relevante Verflechtungen im Schulverkehr</b>		Pforzheim
<b>Fahrplankilometer/ Jahr</b>		ca. 3.700.000

Die Stadtbuslinien in Pforzheim haben ihre Verkehrsfunktion innerhalb des Stadtgebiets. Sie werden aufgrund der spezifischen Produkteigenschaften des Stadtbusverkehrs in einem Linienbündel zusammengefasst. Betriebliche Verknüpfungspunkte im Linienbündel sind in Pforzheim vorhanden.

---

<sup>41</sup> Die Fahrpläne der Linien 741 und 742 werden mit dem VPE abgestimmt.

## 9 Anlage

- I Kartenband
- II Bilanzierung des Nahverkehrsplans 2011
- III Linienübersicht Analyse (Fahrplanstand 2019)
- IV Liniensteckbriefe Stadt Pforzheim
- V Liniensteckbriefe Enzkreis
- VI Priorisierung Haltestellen für barrierefreien Ausbau (Stadt Pforzheim)
- VII Anhörung zum Entwurf des gemeinsamen Nahverkehrsplans des Enzkreises und der Stadt Pforzheim – Synopse







## I Kartenband

- Zentrale Orte und Bevölkerungsdichte der Gemeinden
- Einwohnerentwicklung der Städte und Gemeinden
- Pendlerbeziehungen Enzkreis
- Pendlerbeziehungen Stadt Pforzheim
- Schulstandorte
- Raumstruktur
- Bestandsnetz Linien im Regionalverkehr
- Bestandsnetz Stadt Pforzheim
- Bestandsnetz Stadt Mühlacker
- Hauptrelationen Enzkreis
- Gebietskategorisierung Stadt Pforzheim
- Erschließungsqualität
- Bedienungsqualität HVZ Mo 8:00 - 9:00 Uhr
- Bedienungsqualität NVZ Mo - Fr 10:30 - 12:30 Uhr
- Bedienungsqualität SVZ Mo - Fr 21:00 - 22:00 Uhr
- Defizite in der Bedienungsqualität HVZ Mo - Fr 6:00 - 8:30, 12:30 - 20:00 Uhr
- Defizite in der Bedienungsqualität SVZ Mo - Fr 21:00 - 22:00 Uhr
- Defizite in der Bedienungsqualität SVZ Mo - Fr 21:00 - 22:00 Uhr
- Defizite in der Verbindungsqualität
- Maßnahmen Enzkreis
- Maßnahmen Stadt Pforzheim
- Verkehrsräume





## Zentrale Orte und Bevölkerungsdichte der Städte und Gemeinden

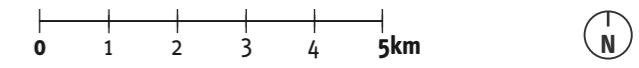
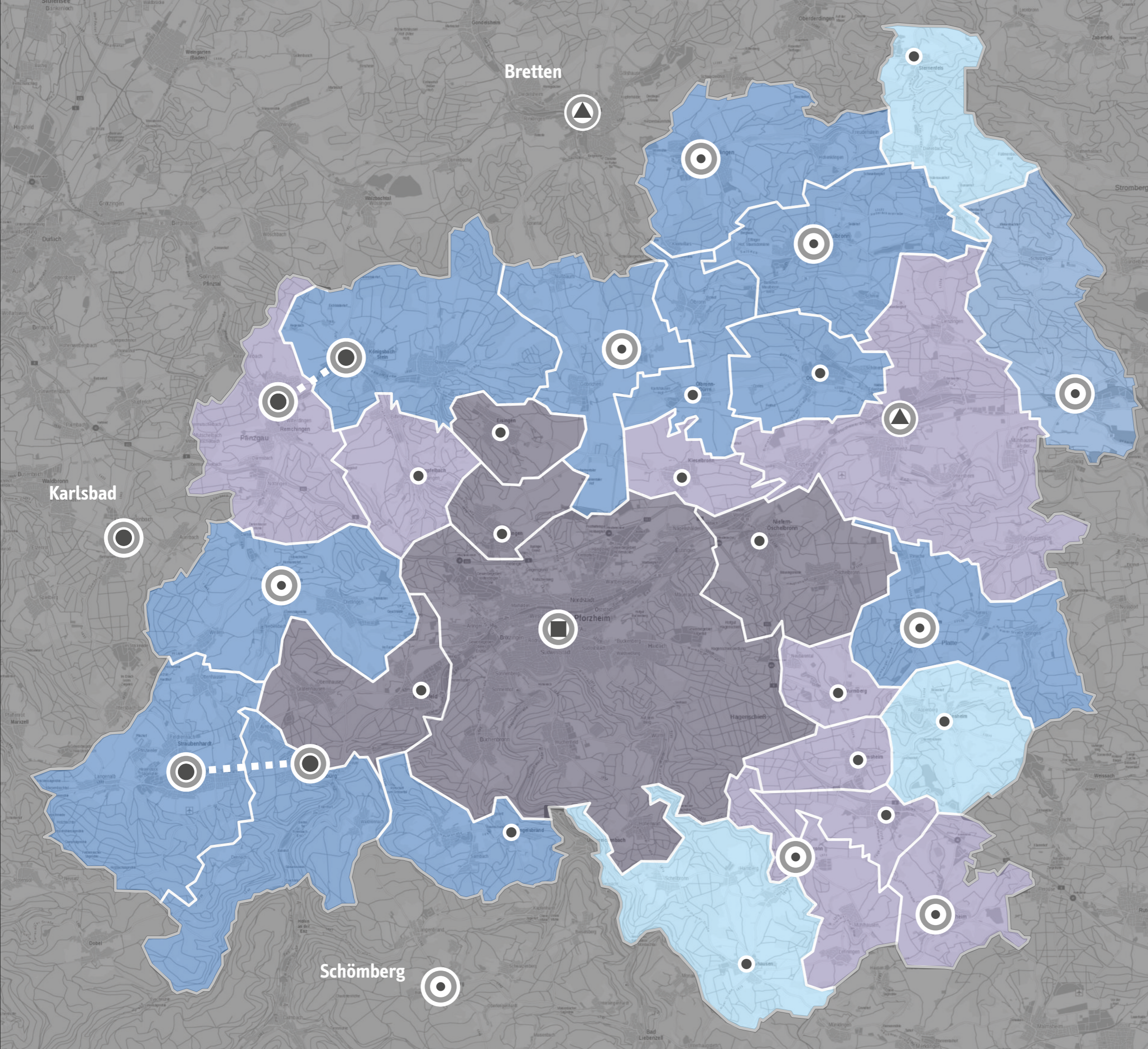
Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, Stuttgart, 2019 sowie Regionalverband Nordschwarzwald (Hrsg.), Regionalplan 2015 Nordschwarzwald

### Zentralörtliche Gliederung

-  Oberzentrum
-  Mittelzentrum
-  Doppelzentrum
-  Unterzentrum
-  Kleinzentrum
-  Gemeindehauptort

### Bevölkerungsdichte EW/qkm Stand 2019

-  >500
-  350 - 500
-  200 - 350
-  <200



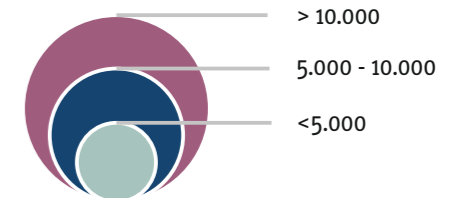
Kartengrundlage: Geodatenzentrum (WebAtlas.de)  
Bearbeitungsstand: Dezember 2020



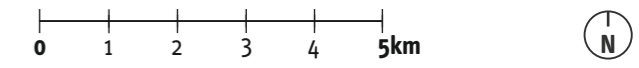
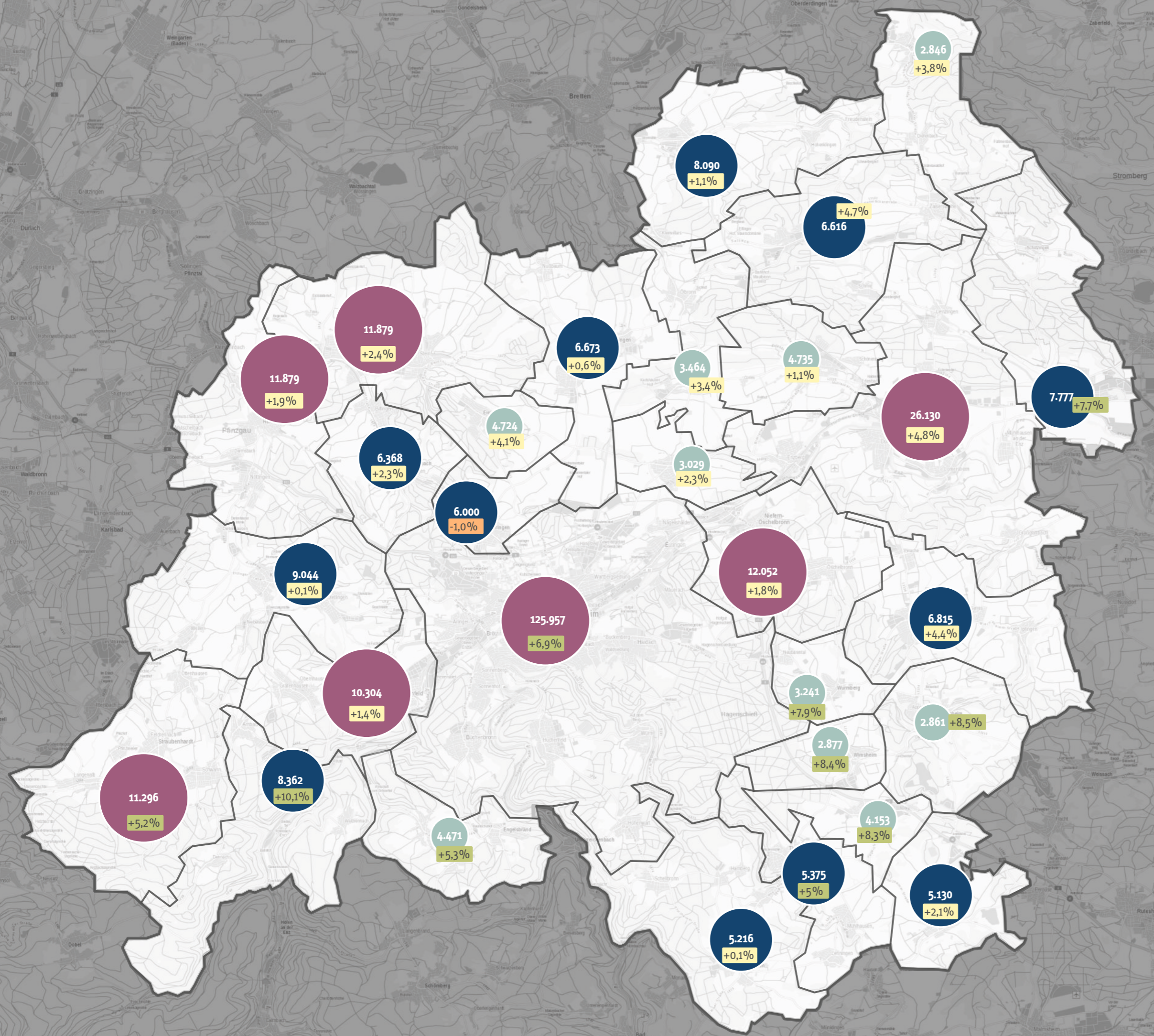
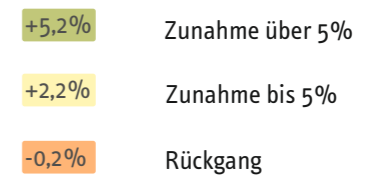
# Einwohnerentwicklung der Städte und Gemeinden

Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, Stuttgart, 2019

## Einwohnerzahl Stand 2019



## Einwohnerentwicklung 2013 - 2019

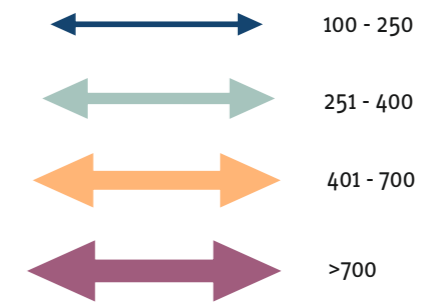


Kartengrundlage: Geodatenzentrum (WebAtlas.de)  
 Bearbeitungsstand: Dezember 2020

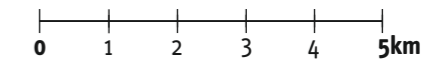
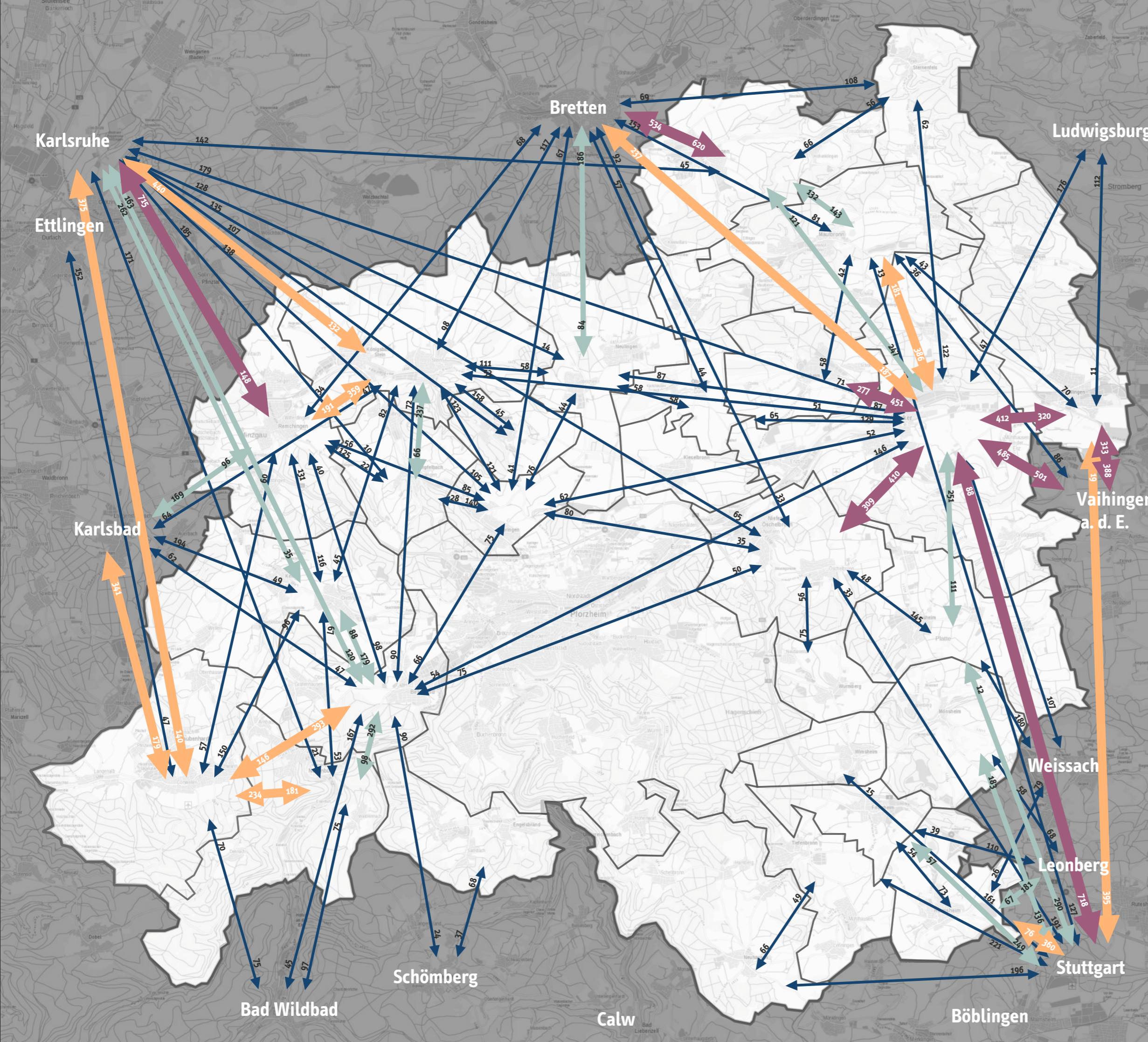
### Pendlerbeziehungen Enzkreis

Bundesagentur für Arbeit (Stand 30.06.2018)

#### Hin- und Rückfahrt



2 Pendleranzahl



Kartengrundlage: Geodatenzentrum (WebAtlas.de)  
Bearbeitungsstand: Dezember 2020

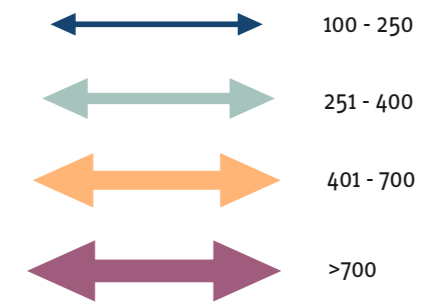
**plan mobil**

VERKEHRSKONZEPTE  
MOBILITÄTSPLANUNG  
Ludwig-Erhard-Straße 8 34131 Kassel  
info@plan-mobil.de www.plan-mobil.de

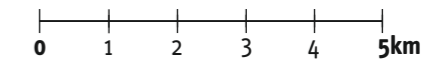
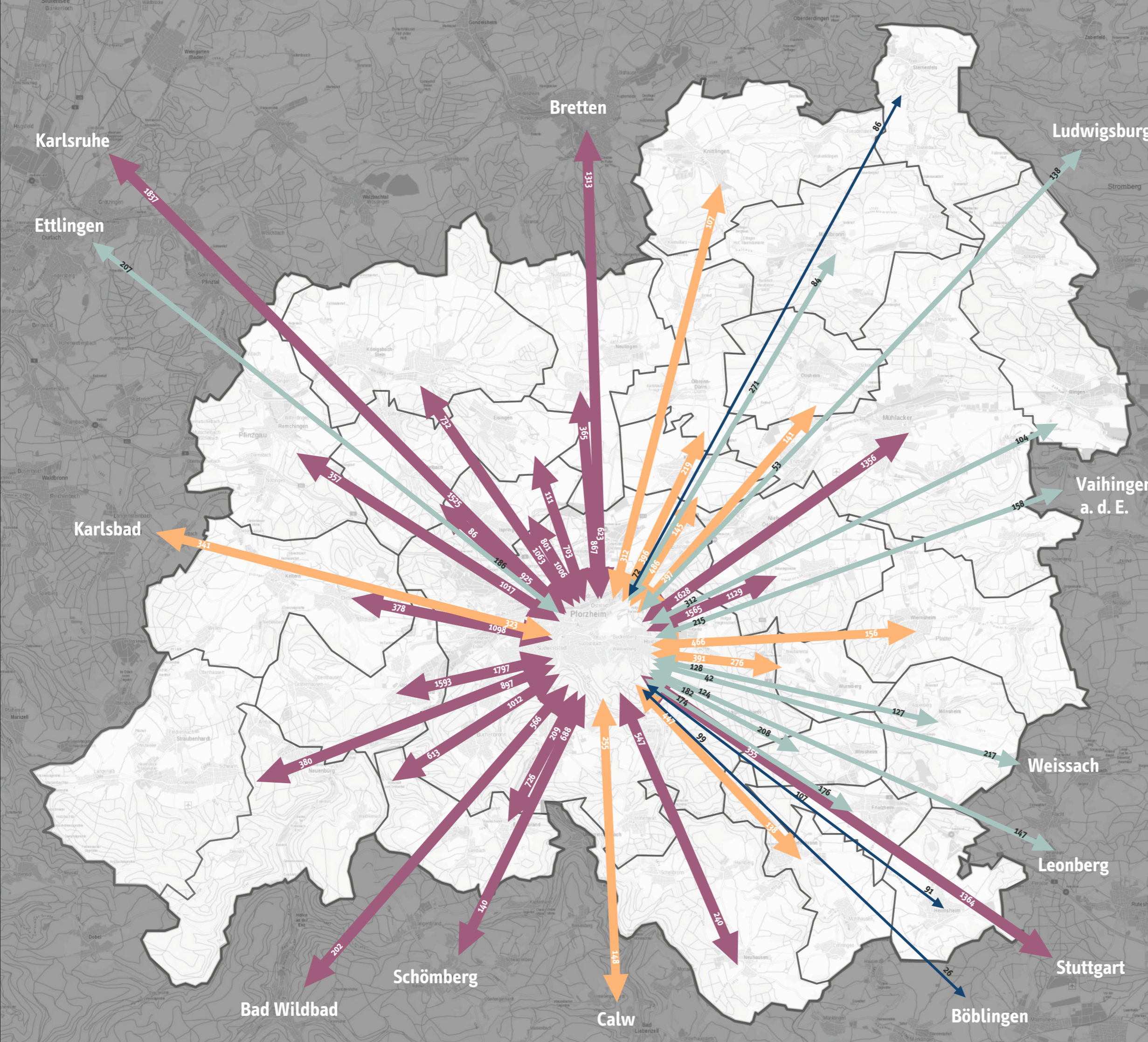
# Pendlerbeziehungen Stadt Pforzheim

Bundesagentur für Arbeit (Stand 30.06.2018)

## Hin- und Rückfahrt



2 Pendleranzahl



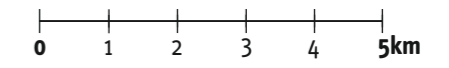
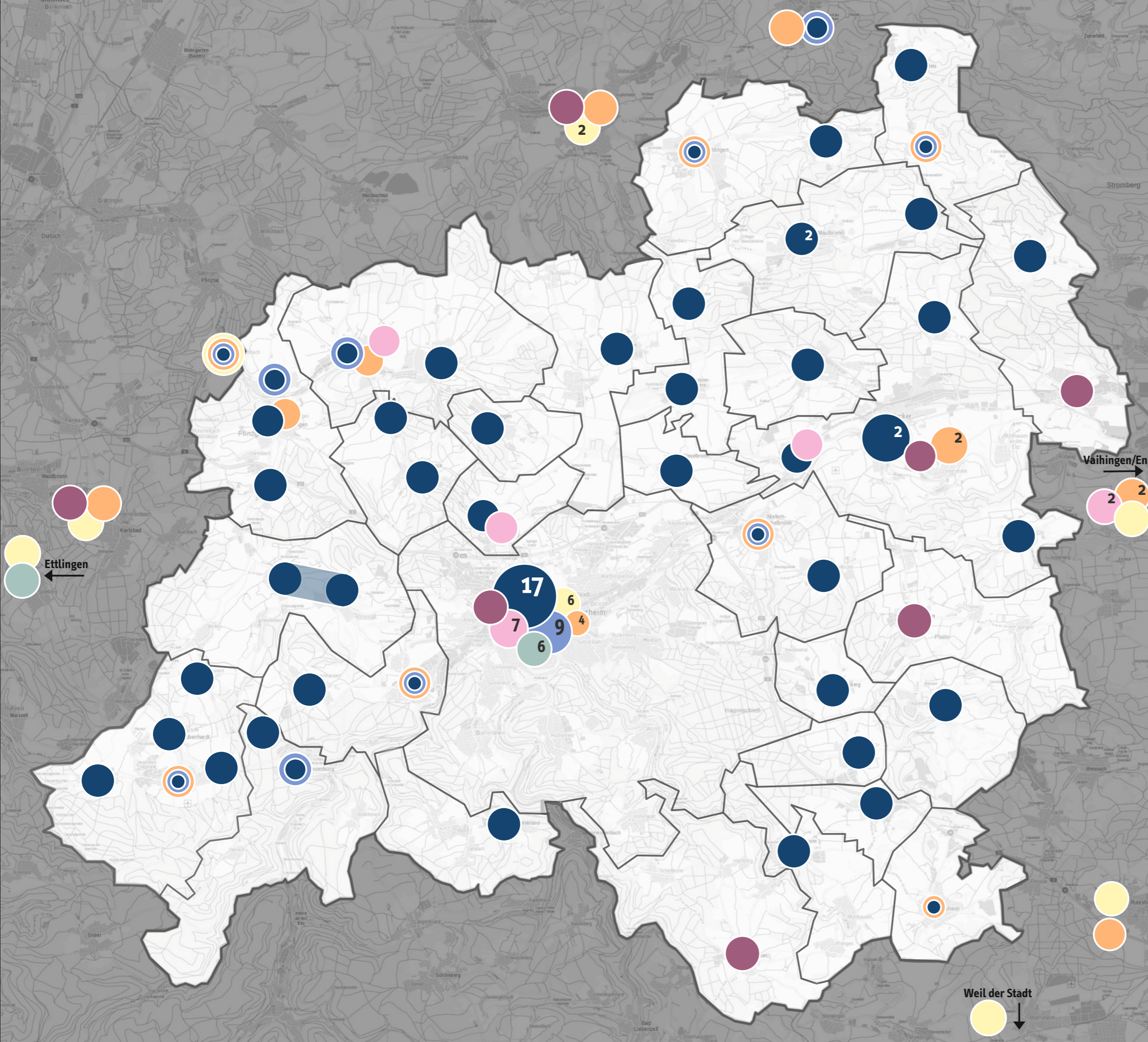
Kartengrundlage: Geodatenzentrum (WebAtlas.de)  
Bearbeitungsstand: Dezember 2020

## Schulstandorte

Internetseiten der Gemeinden (Stand 2019) sowie  
Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, Stuttgart, 2019

### Schultyp

- Berufsschule
- Gemeinschaftsschule
- Sonderpädagogische Bildungs- und Beratungszentren
- Grundschule
- Werk- Realschule
- Realschule
- Gymnasium
- 2** Anzahl des Schultyps



Kartengrundlage: Geodatenzentrum (WebAtlas.de)  
Bearbeitungsstand: Juni 2021



VERKEHRSKONZEPTE  
MOBILITÄTSPLANUNG  
Ludwig-Erhard-Straße 8 34131 Kassel  
info@plan-mobil.de www.plan-mobil.de

## Raumstruktur

Internetseiten der Kommunen (2019)  
Auftragsbefragung der Städte und Gemeinden (2019)

### Einrichtungen



neues Wohngebiet seit 2010



neues Gewerbegebiet seit 2010



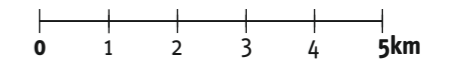
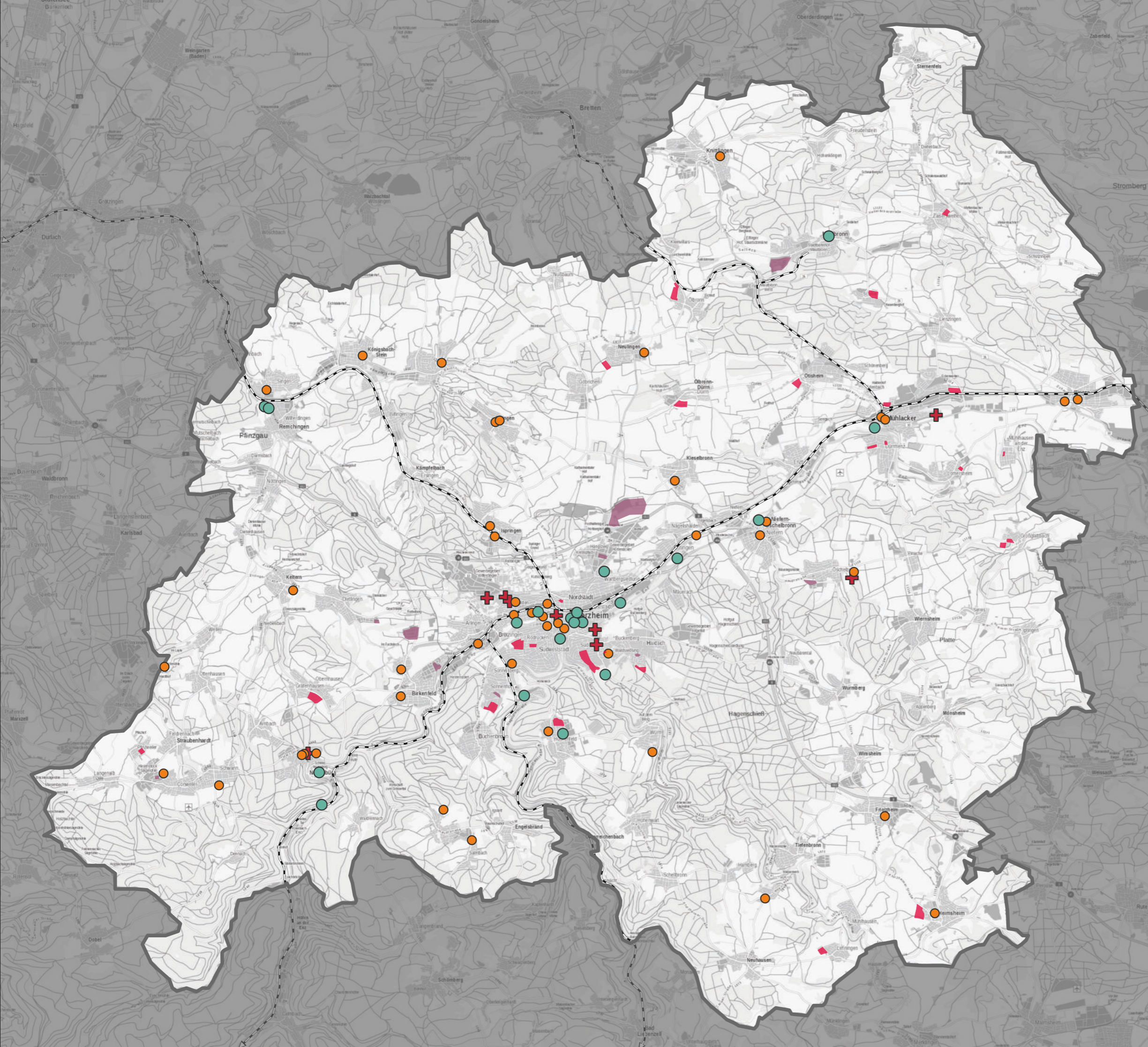
Krankenhaus



Senioreneinrichtung



Freizeiteinrichtung



Kartengrundlage: Geodatenzentrum (WebAtlas.de)  
Bearbeitungsstand: Juni 2021

**plan mobil**

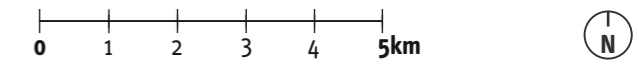
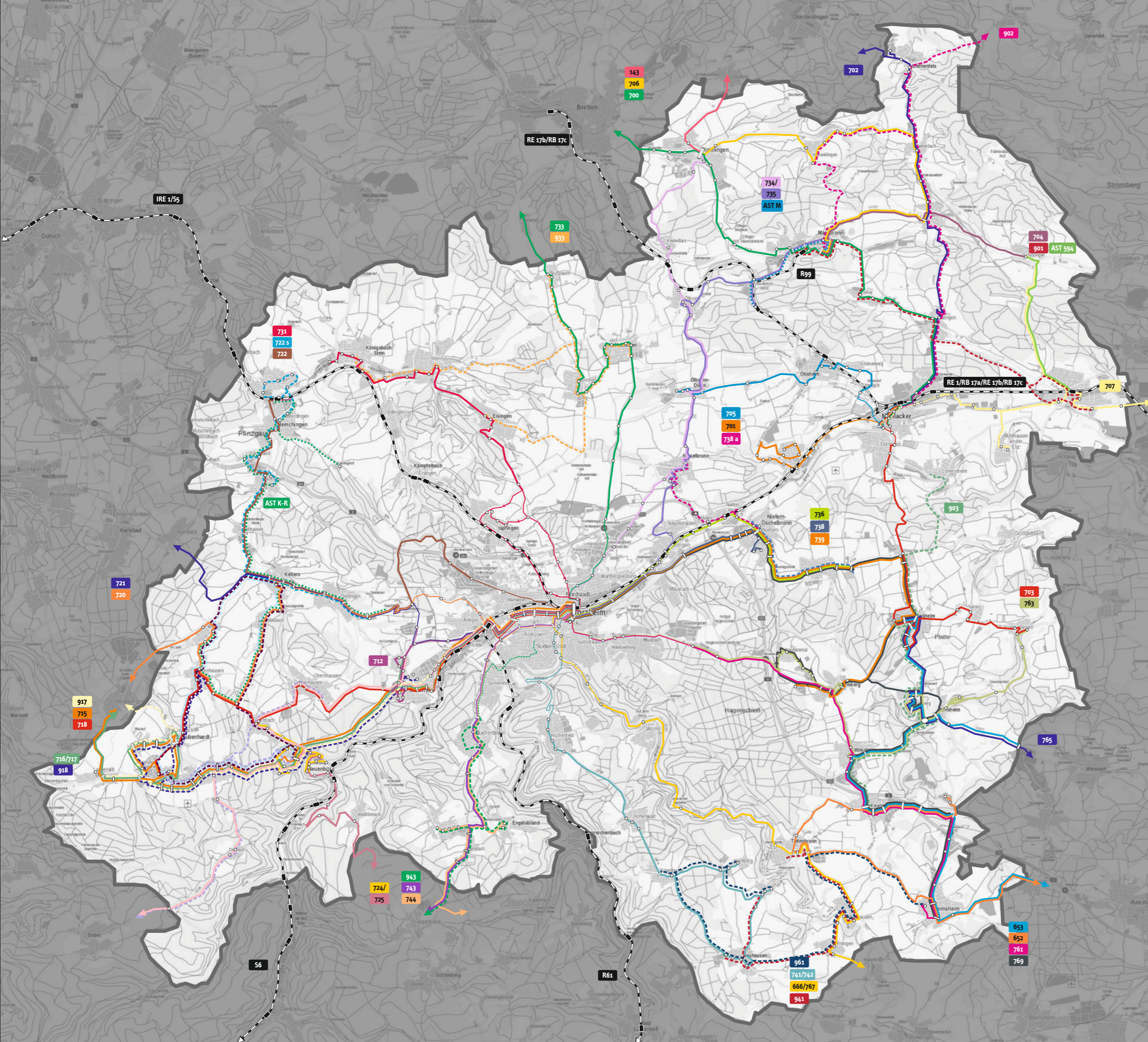
VERKEHRSKONZEPTE  
MOBILITÄTSPLANUNG  
Ludwig-Erhard-Straße 8 34131 Kassel  
info@plan-mobil.de www.plan-mobil.de

# Bestandsnetz Linien im Regionalverkehr

Fahrplanstand 2018/2019

## Bestandsnetz

- Buslinie
- Schulfahrten
- Anruflinienfahrten
- SPNV-Trasse
- Liniennummer
- Bushaltestelle
- ZOB
- Bahnhaltepunkt










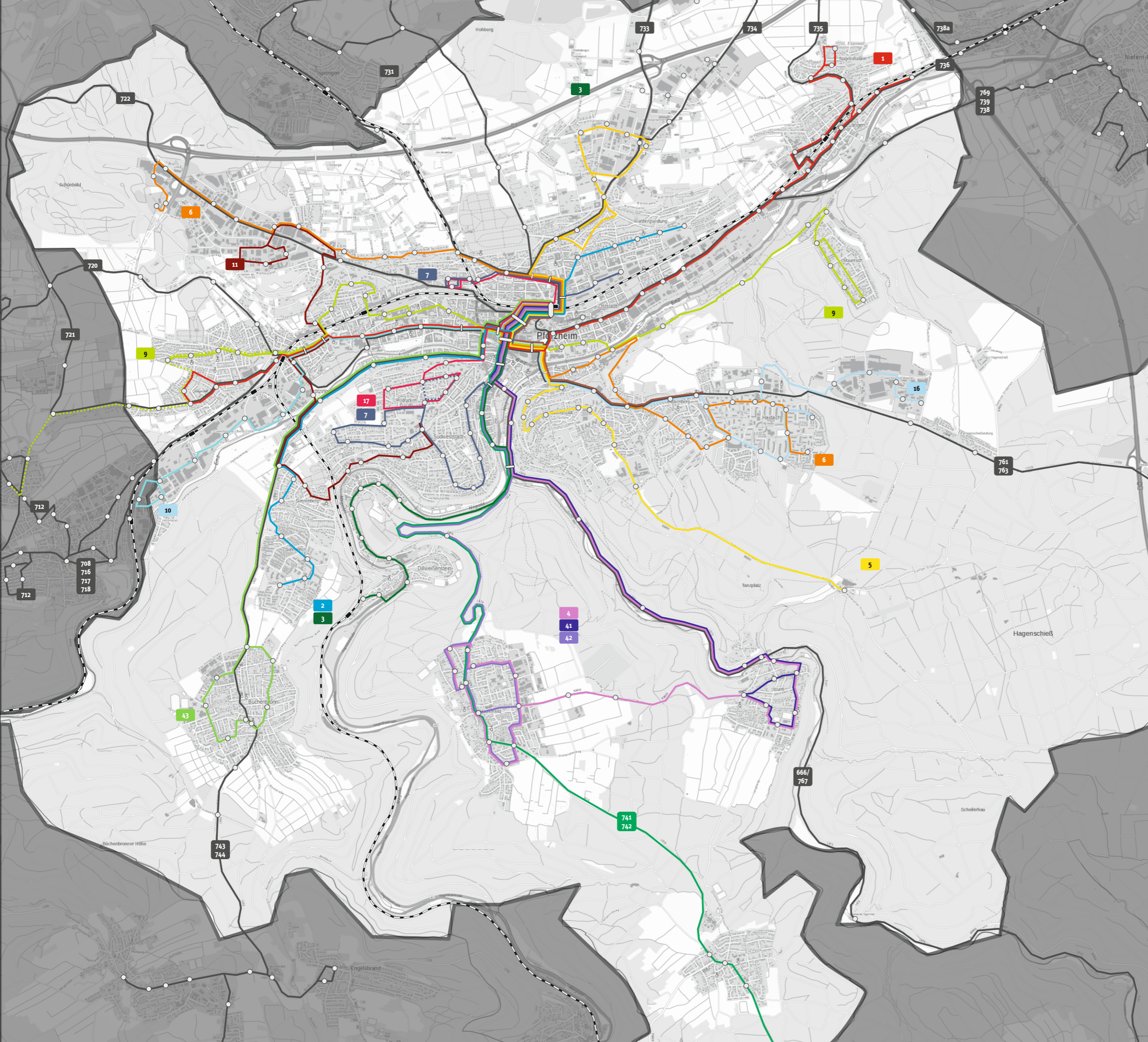
Kartengrundlage: Geodatenzentrum (WebAtlas.de)  
Bearbeitungsstand: Juni 2021

## Bestandsnetz Stadt Pforzheim

Fahrplanstand 2019/2020

### Bestandsnetz

-  Stadtbuslinie
-  Regionalbuslinie
-  Liniennummer
-  Bushaltestelle
-  ZOB
-  SPNV-Trasse
-  Bahnhofpunkt










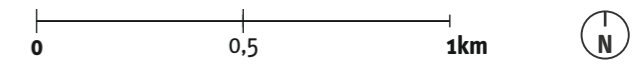
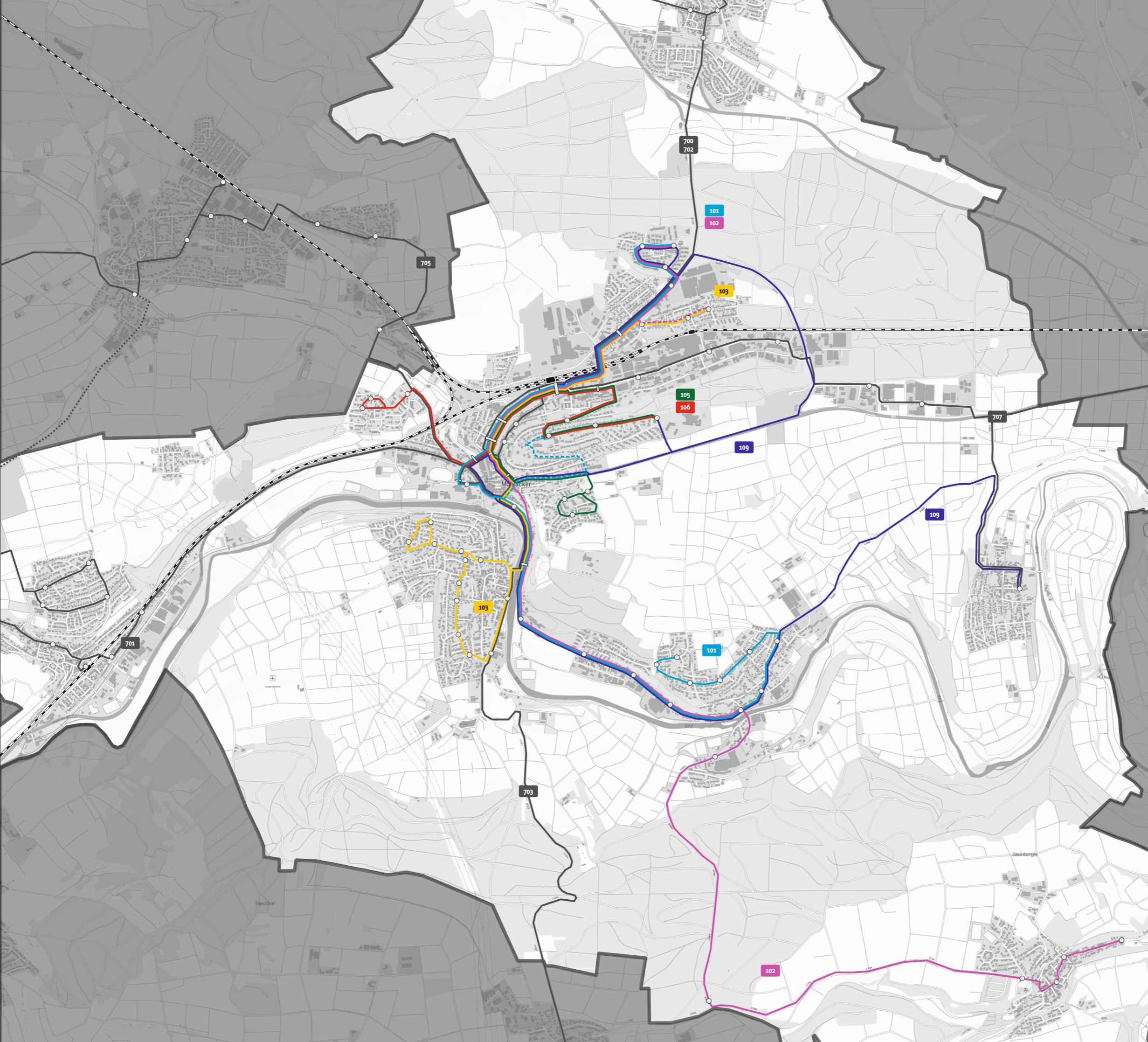
Kartengrundlage: Geodatenzentrum (WebAtlas.de)  
Bearbeitungsstand: September 2020

# Bestandsnetz Stadt Mühlacker

Fahrplanstand 2019/2020

## Bestandsnetz

-  Buslinie
-  Schulfahrten
-  Anruflinienfahrten
-  SPNV-Trasse
-  Liniennummer
-  Bushaltestelle
-  Bahnhofsteppunkt









Kartengrundlage: Geodatenzentrum (WebAtlas.de)  
Bearbeitungsstand: Juni 2021






## Hauptrelationen Enzkreis

### Zentralörtliche Gliederung

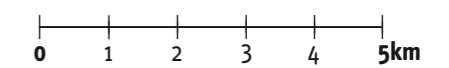
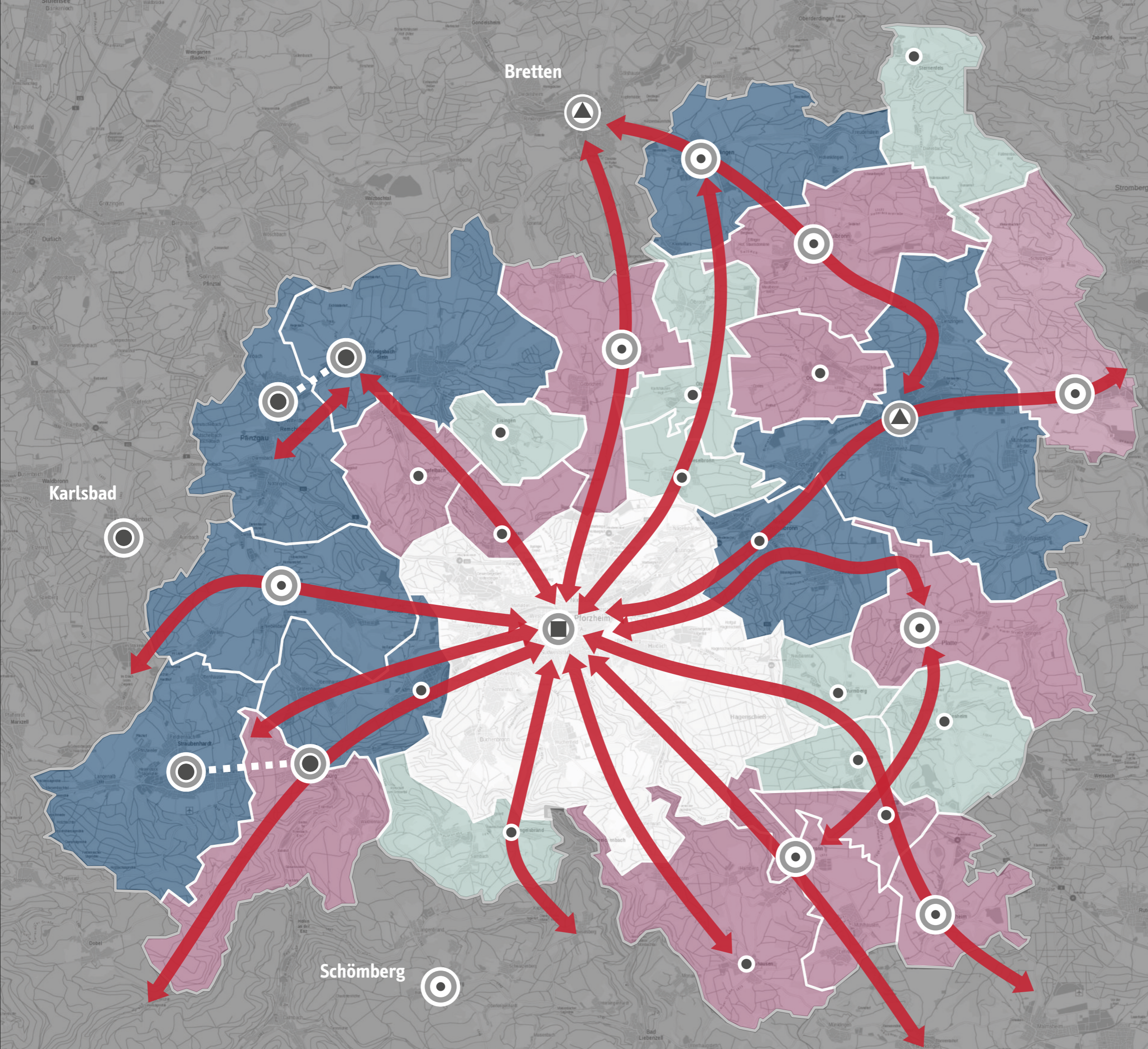
-  Oberzentrum
-  Mittelzentrum
-  Doppelzentrum
-  Unterzentrum
-  Kleinzentrum
-  Gemeindehauptort

### Gebietskategorien

-  Gebietskategorie I
-  Gebietskategorie II
-  Gebietskategorie III

### Hauptrelation



-  Hauptrelation







Kartengrundlage: Geodatenzentrum (WebAtlas.de)  
Bearbeitungsstand: Dezember 2020

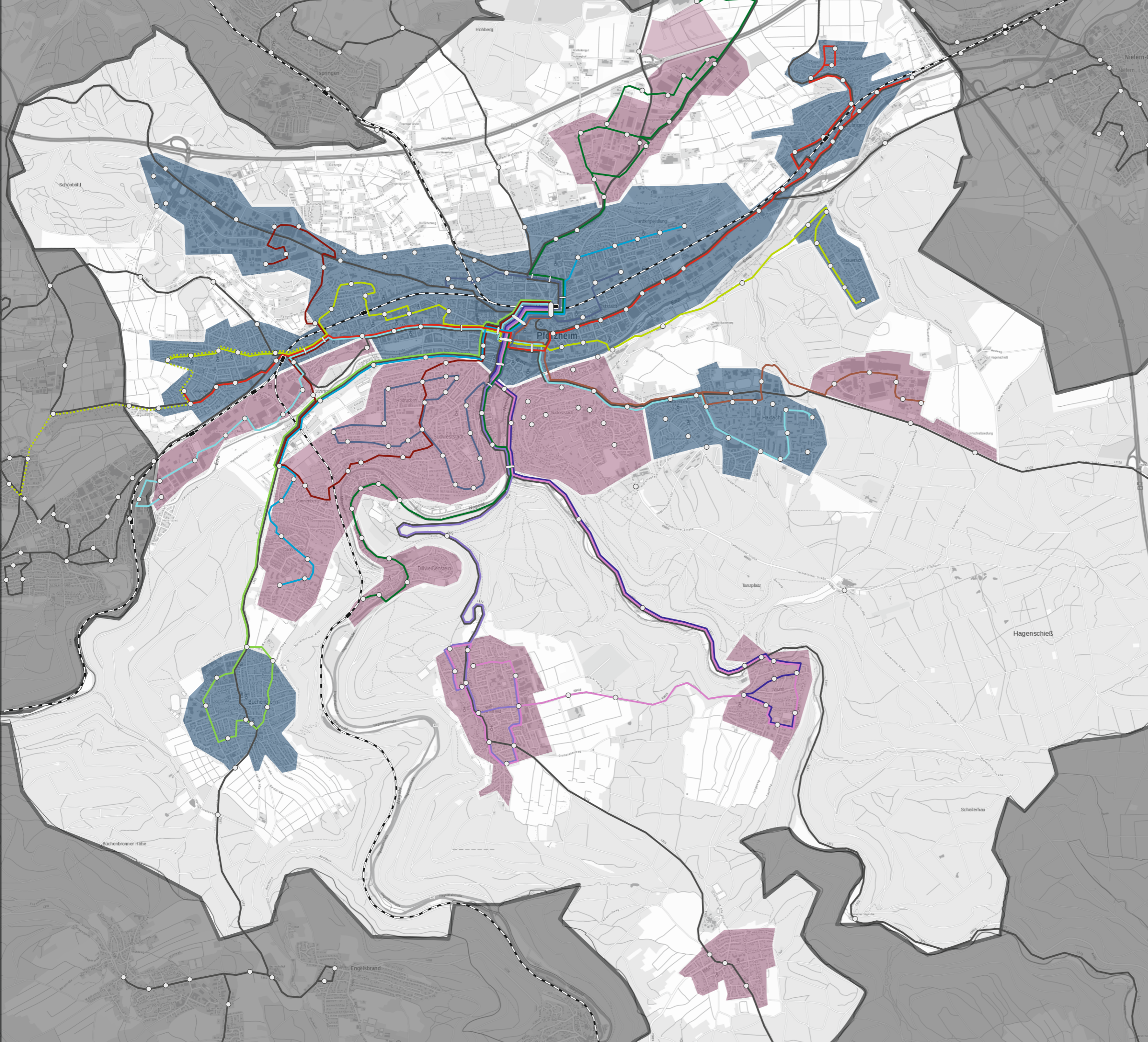
# Gebietskategorisierung Stadt Pforzheim

## Gebietskategorien

-  Gebietskategorie I
-  Gebietskategorie II

## Liniennetz

-  Buslinie
-  Schulfahrten
-  Anruflinienfahrten
-  SPNV-Trasse





Kartengrundlage: Geodatenzentrum (WebAtlas.de)  
Bearbeitungsstand: September 2020

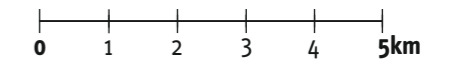
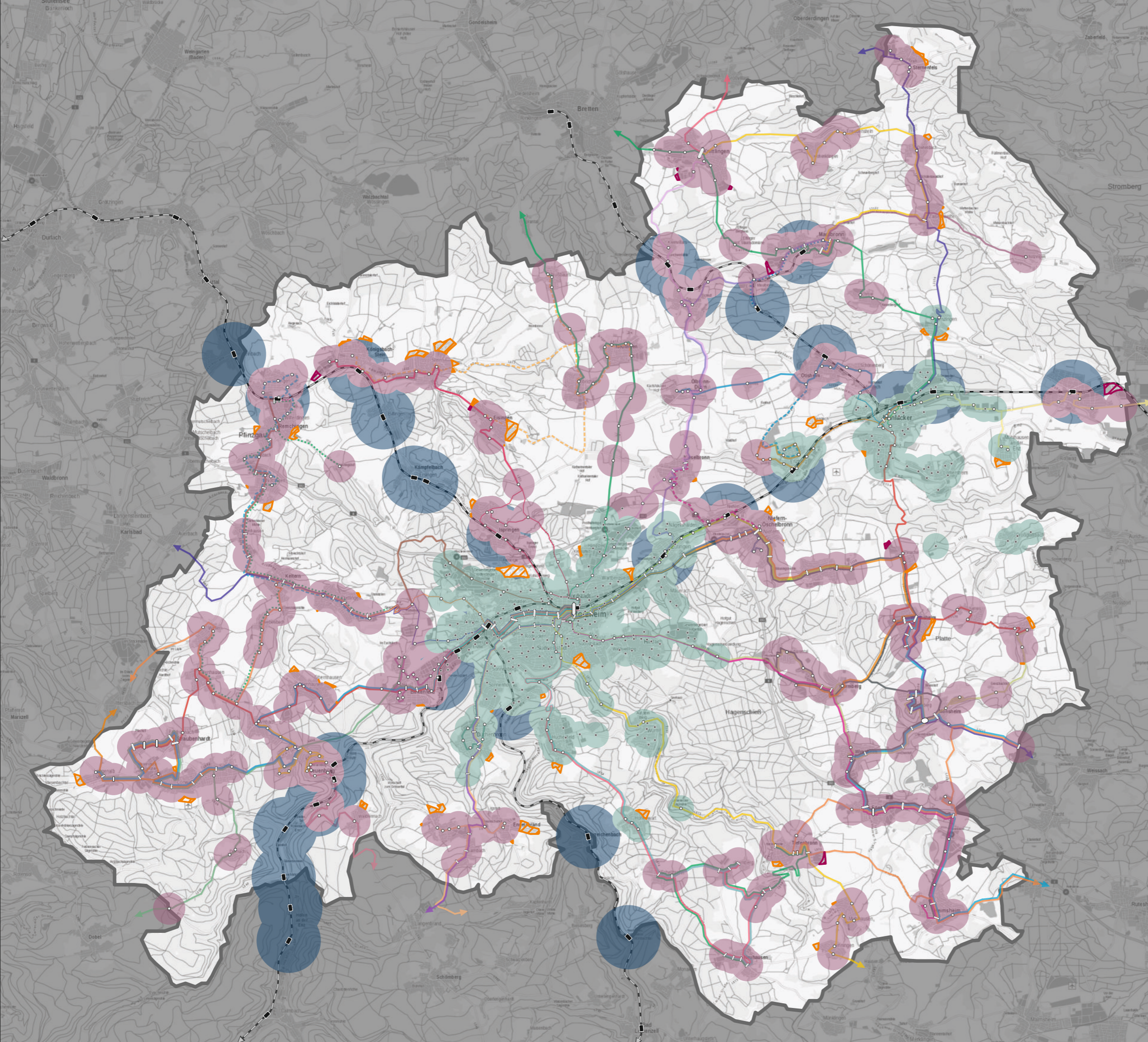


# Erschließungsqualität

Fahrplanstand 2019/2020

## Erschließung

-  Haltestelleneinzugsbereich SPNV (1.000m Radius)
-  Haltestelleneinzugsbereich Bus Enzkreis (500m Radius)
-  Haltestelleneinzugsbereich Bus Stadtgebiet Pforzheim und Mühlacker (400m Radius)
-  Erschließungsdefizit Siedlungsgebiet
-  Erschließungsdefizit Gewerbe-/ Industriegebiet
-  Bushaltestelle
-  Bushaltestelle Stadtbus
-  Bahnhofshaltepunkt
-  Buslinie
-  SPNV-Trasse

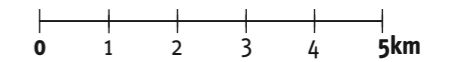
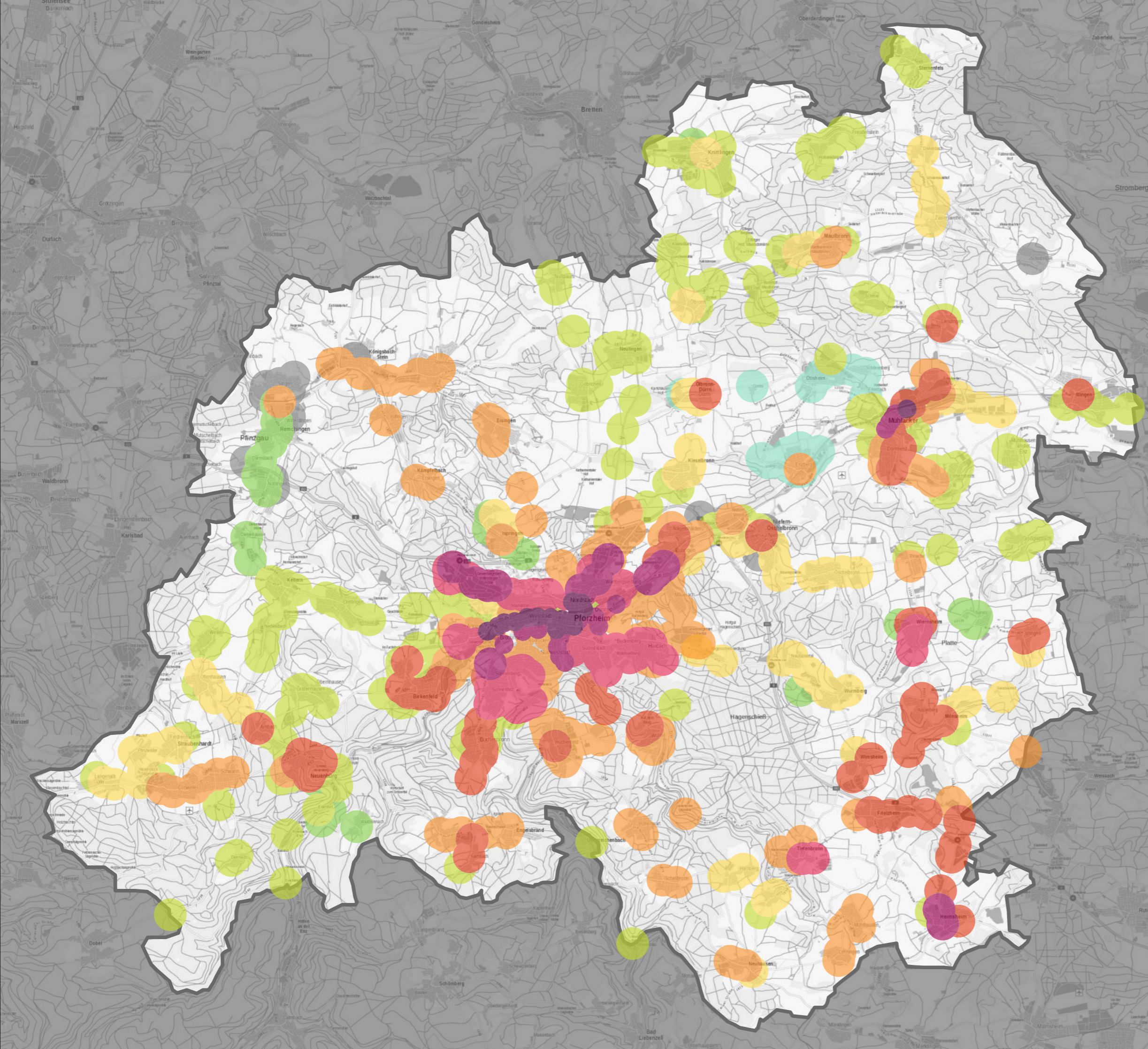


Kartengrundlage: Geodatenzentrum (WebAtlas.de)  
Bearbeitungsstand: Dezember 2020

## Bedienungsqualität HVZ Mo 8:00 - 9:00 Uhr

Fahrplanstand 2019/2020

### Haltestellenbedienungsqualität (eine Richtung)



Kartengrundlage: Geodatenzentrum (WebAtlas.de)  
Bearbeitungsstand: September 2020

**plan mobil**

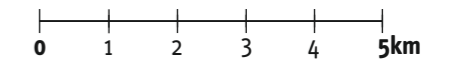
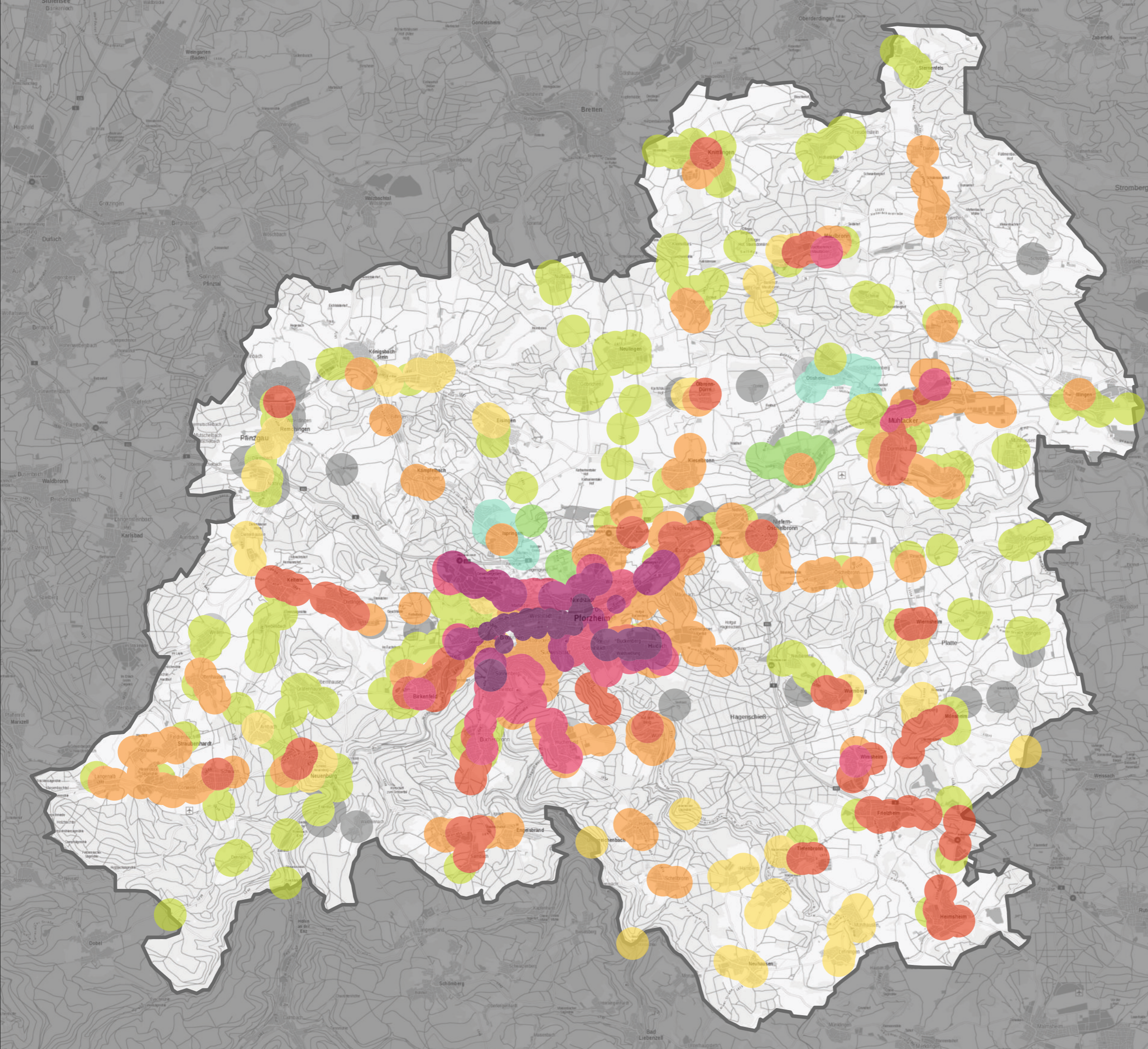
VERKEHRSKONZEPTE  
MOBILITÄTSPLANUNG  
Ludwig-Erhard-Straße 8 34131 Kassel  
info@plan-mobil.de www.plan-mobil.de

# Bedienungsqualität NVZ Mo - Fr 10:30 - 12:30 Uhr

Fahrplanstand 2019/2020

## Haltstellenbedienungsqualität (eine Richtung)

- häufiger als T10 und T10
- häufiger als T15
- T15
- häufiger als T30
- T30
- häufiger als T60
- T60
- häufiger als T120
- T120
- Einzelfahrten ohne Taktung
- kein Angebot



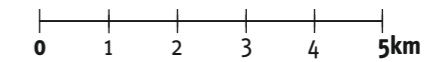
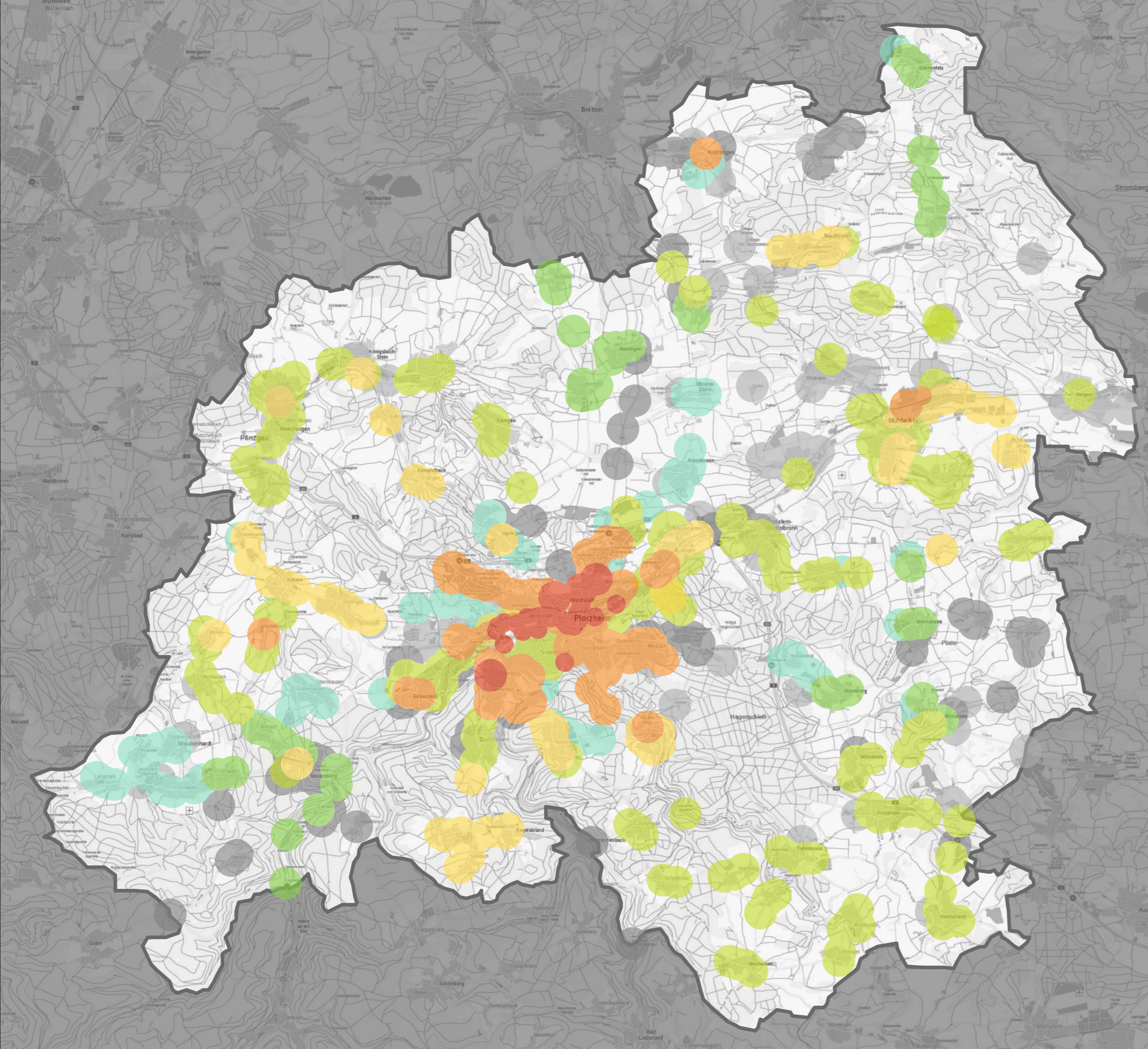
Kartengrundlage: Geodatenzentrum (WebAtlas.de)  
Bearbeitungsstand: September 2020

# Bedienungsqualität SVZ Mo - Fr 21:00 - 22:00 Uhr

Fahrplanstand 2019/2020

## Haltstellenbedienungsqualität (eine Richtung)

- häufiger als T10 und T10
- häufiger als T15
- T15
- häufiger als T30
- T30
- häufiger als T60
- T60
- häufiger als T120
- T120
- Einzelfahrten ohne Taktung



Kartengrundlage: Geodatenzentrum (WebAtlas.de)  
Bearbeitungsstand: September 2020

**plan mobil**

VERKEHRSKONZEPTE  
MOBILITÄTSPLANUNG  
Ludwig-Erhard-Straße 8 34131 Kassel  
info@plan-mobil.de www.plan-mobil.de

## Defizite in der Bedienungsqualität HVZ Mo - Fr 6:00 - 8:30, 12:30 - 20:00 Uhr

Fahrplanstand 2019/2020

### Haltestellenbedienungsqualität (eine Richtung)

- häufiger als T10 und T10
- häufiger als T15
- T15
- häufiger als T30
- T30
- häufiger als T60
- T60
- häufiger als T120
- T120
- Einzelfahrten ohne Taktung

### Defizite im Bedienungsangebot

- Defizit im Bedienungsangebot

0 1 2 3 4 5km



Kartengrundlage: Geodatenzentrum (WebAtlas.de)  
Bearbeitungsstand: September 2020

**plan mobil**

VERKEHRSKONZEPTE  
MOBILITÄTSPLANUNG  
Ludwig-Erhard-Straße 8 34131 Kassel  
info@plan-mobil.de www.plan-mobil.de

# Defizite in der Bedienungsqualität NVZ Mo - Fr 10:30 - 12:30 Uhr

Fahrplanstand 2019/2020

## Haltestellenbedienungs (eine Richtung)

- häufiger als T10 und T10
- häufiger als T15
- T15
- häufiger als T30
- T30
- häufiger als T60
- T60
- häufiger als T120
- T120
- Einzelfahrten ohne Taktung

## Defizite im Bedienungsangebot

- Defizitbereich mit Soll-Bedienungsangebot
- nicht definiert

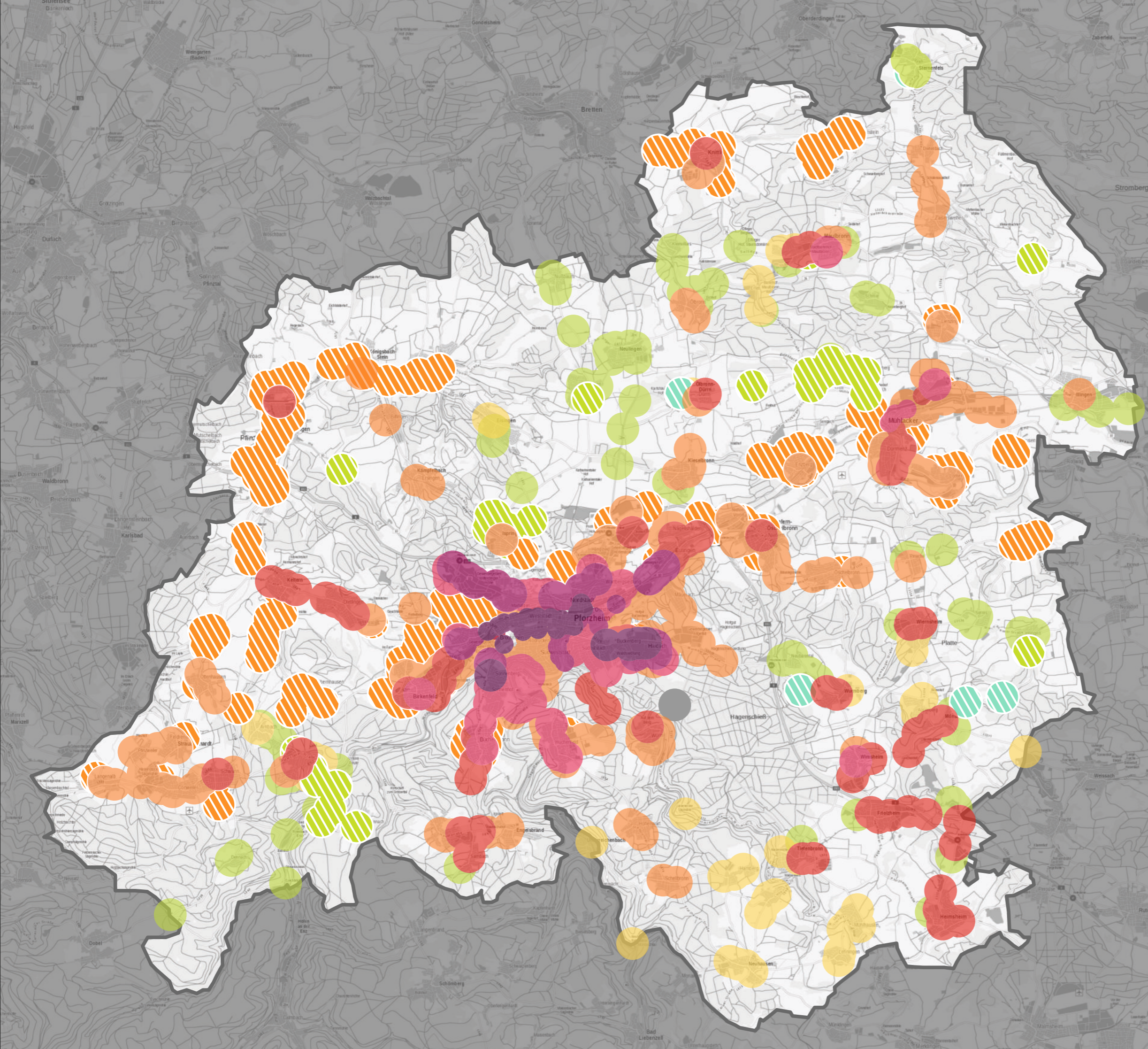
0 1 2 3 4 5km



Kartengrundlage: Geodatenzentrum (WebAtlas.de)  
Bearbeitungsstand: September 2020

**plan mobil**

VERKEHRSKONZEPTE  
MOBILITÄTSPLANUNG  
Ludwig-Erhard-Straße 8 34131 Kassel  
info@plan-mobil.de www.plan-mobil.de





## Defizite in der Bedienungsqualität SVZ Mo - Fr 21:00 - 22:00 Uhr

Fahrplanstand 2019/2020

### Haltestellenbedienungs (eine Richtung)

- häufiger als T10 und T10
- häufiger als T15
- T15
- häufiger als T30
- T30
- häufiger als T60
- T60
- häufiger als T120
- T120
- Einzelfahrten ohne Taktung

### Defizite im Bedienungsangebot

- Defizitbereich mit Soll-Bedienungsangebot
- nicht definiert

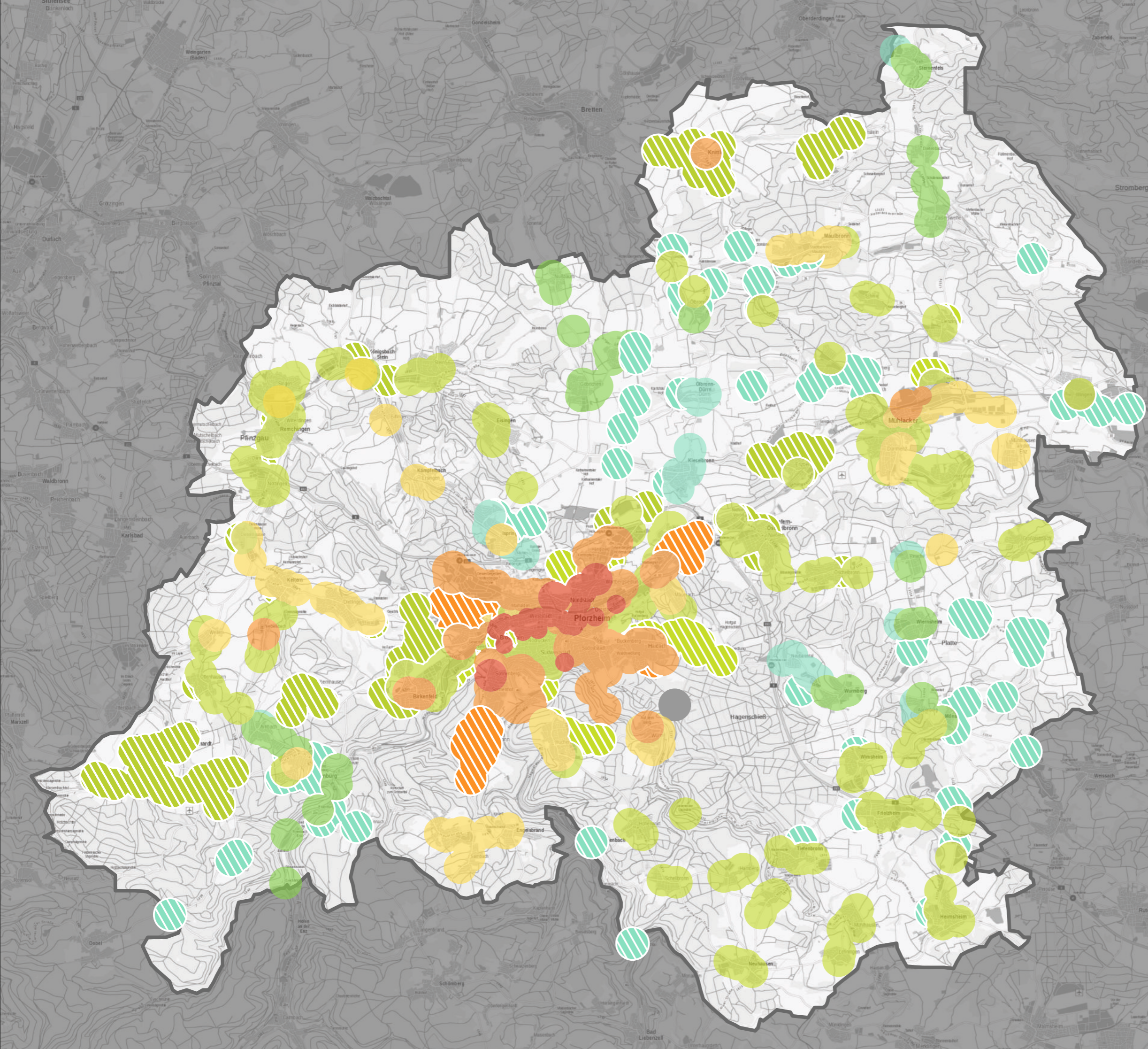
0 1 2 3 4 5km



Kartengrundlage: Geodatenzentrum (WebAtlas.de)  
Bearbeitungsstand: September 2020

**plan mobil**

VERKEHRSKONZEPTE  
MOBILITÄTSPLANUNG  
Ludwig-Erhard-Straße 8 34131 Kassel  
info@plan-mobil.de www.plan-mobil.de



### Defizite in der Verbindungsqualität

#### Defizite



Anbindung aller Gemeinden im Landkreis an das nächste Mittelzentrum bzw. Oberzentrum Pforzheim



Anbindung aller Gemeindeteile an das jeweilige Gemeindezentrum



Alternative Verbindung mit kürzerer Reisezeit

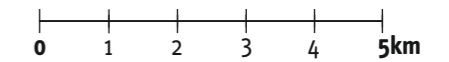
**Sternenfels Rathaus - Pforzheim, Bf./ZOB**  
**41 Min.**  
(Anforderung: 40 Min.)

**Ötisheim, Post - Pforzheim, Bf./ZOB**  
**41 Min.**  
(Anforderung: 40 Min.)

**Langenalb, Lamm - Pforzheim, Bf./ZOB**  
**41 Min.**  
(Anforderung: 40 Min.)

**Dennach, Rathaus - Neuenbürg, Bahnhof**  
**48 Min.**  
(Anforderung: 20 Min.)

**Alternative Verbindung nach Straubenhardt**  
**6 Min.**

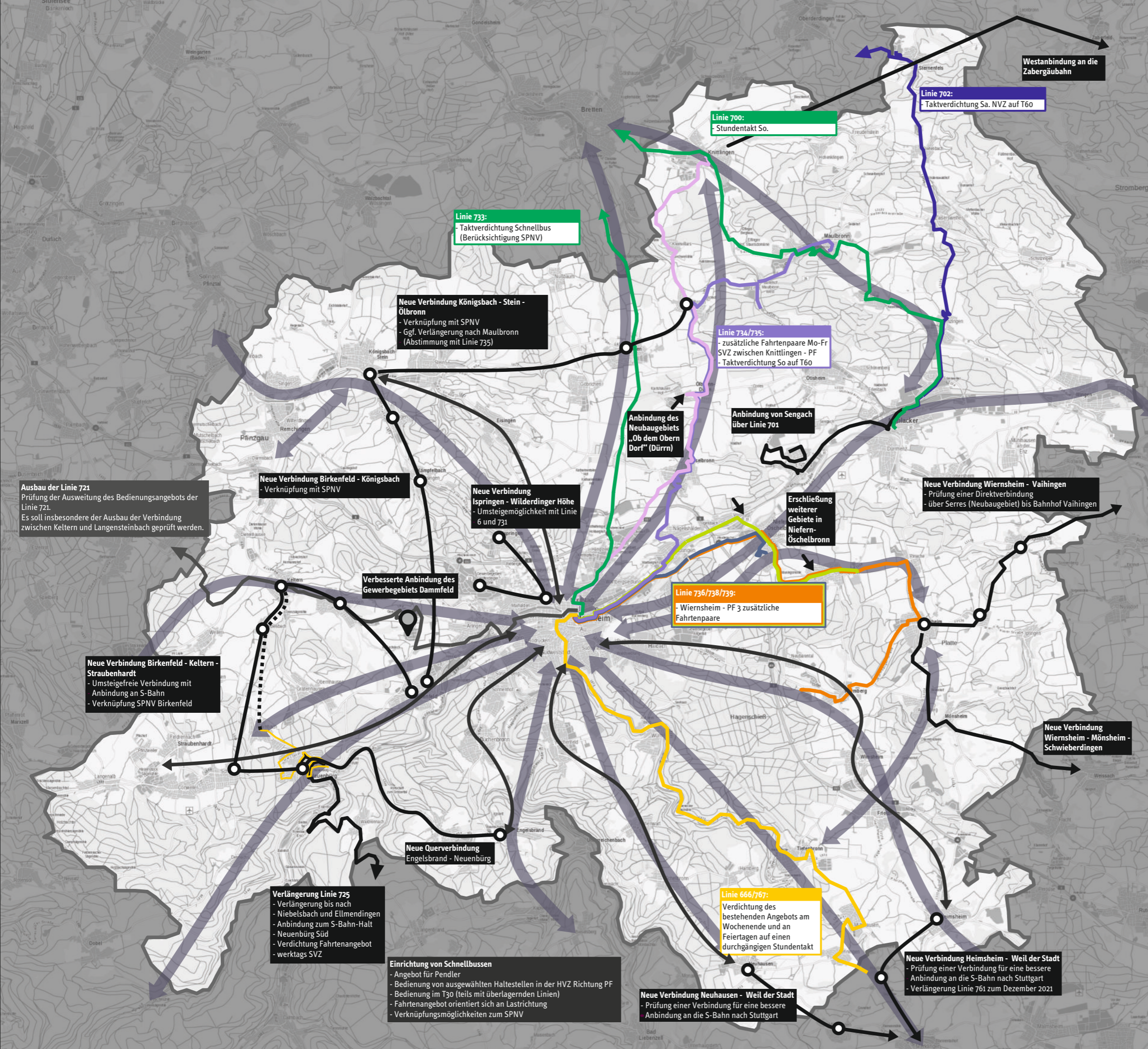


Kartengrundlage: Geodatenzentrum (WebAtlas.de)  
Bearbeitungsstand: Dezember 2020

**plan:mobil**

VERKEHRSKONZEPTE  
MOBILITÄTSPLANUNG  
Ludwig-Erhard-Straße 8 34131 Kassel  
info@plan-mobil.de www.plan-mobil.de

## Maßnahmen-Konzeption Enzkreis






### Maßnahme

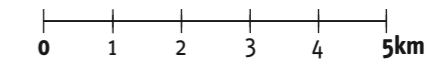
Linie xxx:  
Beschreibung

Hauptrelation für den Enzkreistakt

### Prüfauftrag

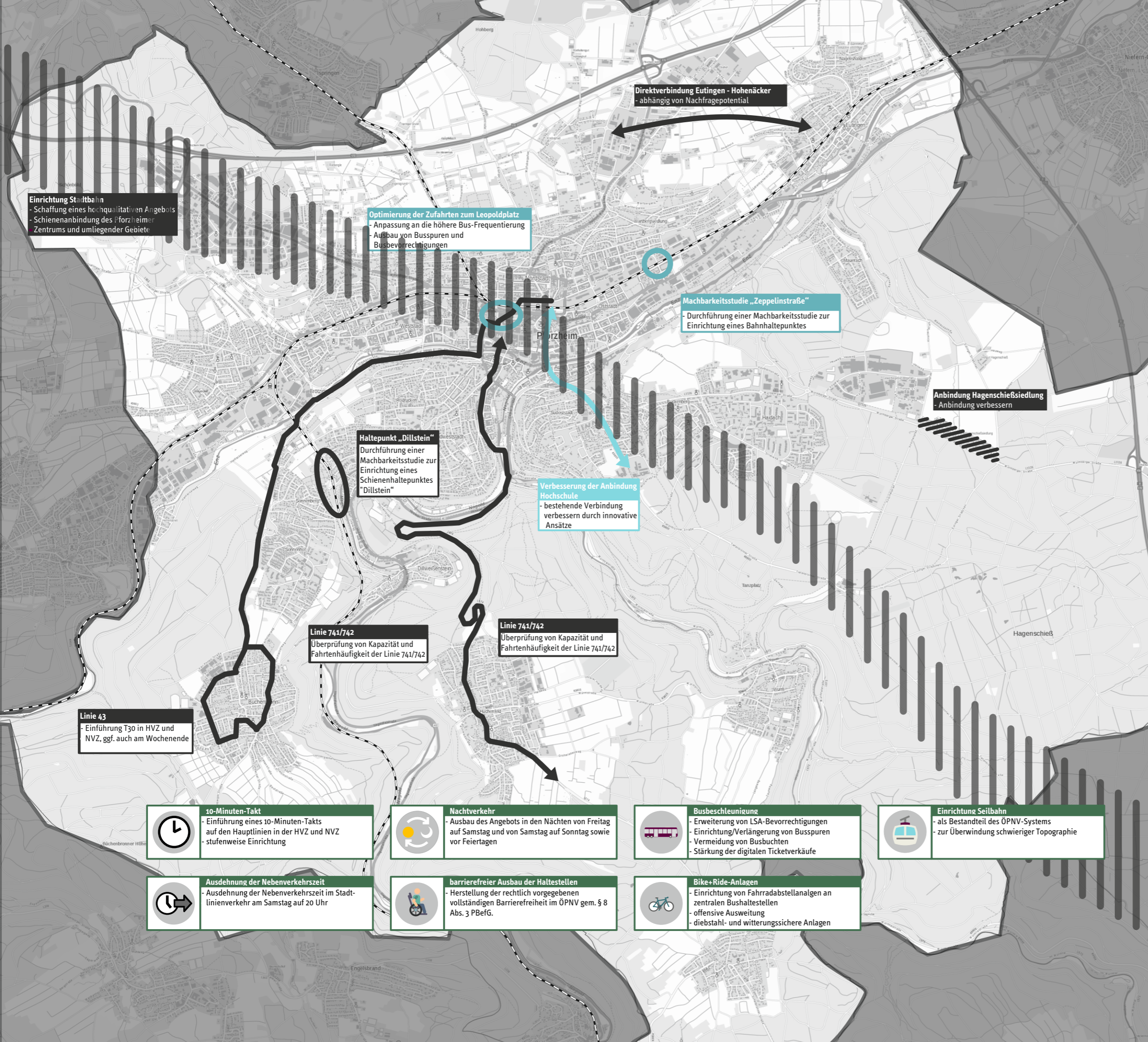
XXX  
Beschreibung

-  neue Verbindung
-  Verlängerung Linienweg
-  Vorschlag Schnellbus



Kartengrundlage: Geodatenzentrum (WebAtlas.de)  
Bearbeitungsstand: Februar 2021

# Maßnahmen-Konzeption Pforzheim



## verortete Maßnahme

Linie xxx:  
Beschreibung

## allgemeine Maßnahme

Linie xxx:  
Beschreibung

## Prüfauftrag

Beschreibung



Kartengrundlage: Geodatenzentrum (WebAtlas.de)  
Bearbeitungsstand: Februar 2021

**plan mobil**

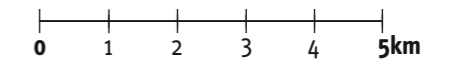
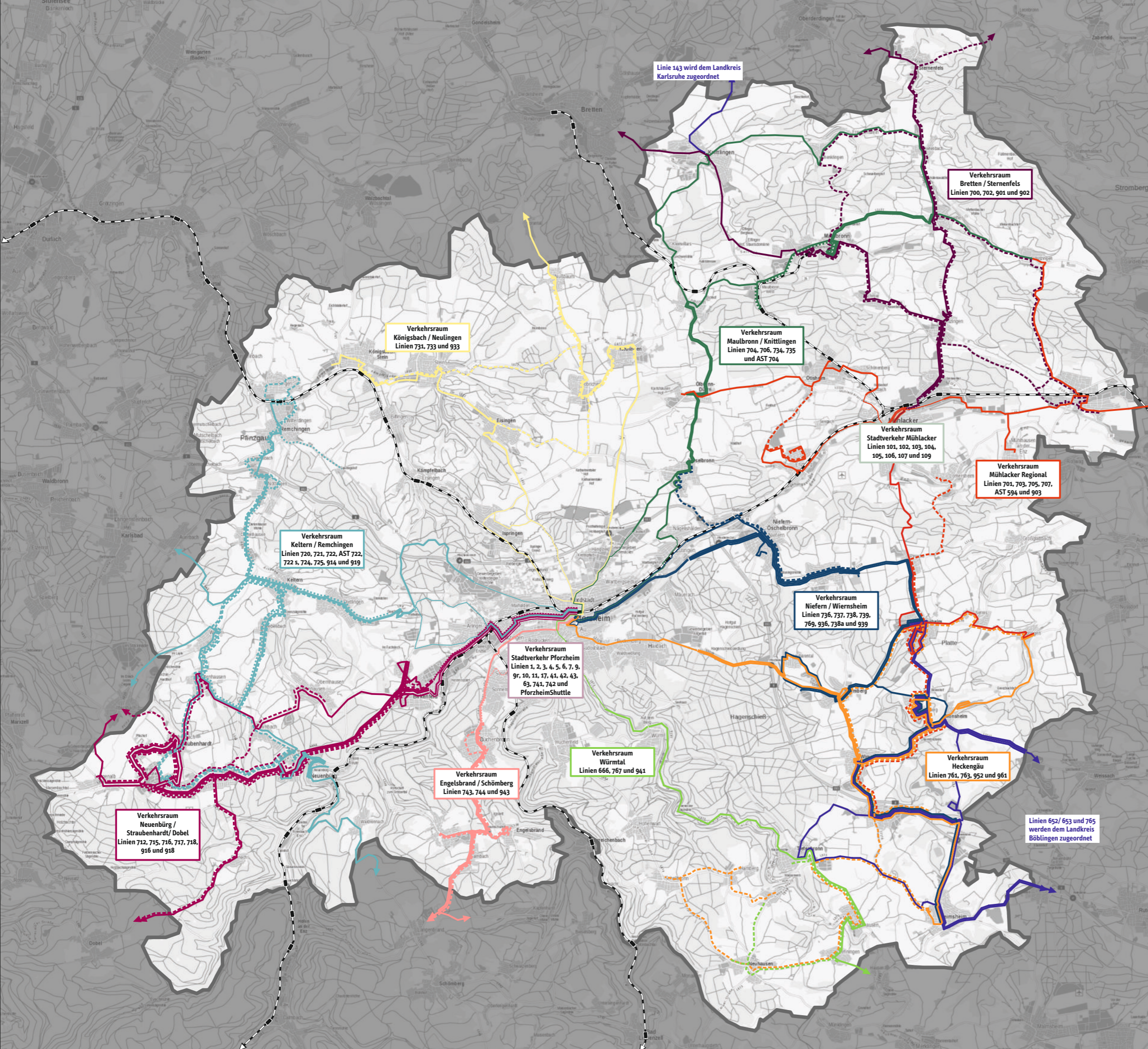
VERKEHRSKONZEPTE  
MOBILITÄTSPLANUNG  
Ludwig-Erhard-Straße 8 | 34131 Kassel  
info@plan-mobil.de | www.plan-mobil.de

## Verkehrsräume

- Buslinie
- Schulfahrten
- Anruflinienfahrten
- SPNV-Trasse

## Grenzen

- Kreisgrenze



Kartengrundlage: Geodatenzentrum (WebAtlas.de)  
Bearbeitungsstand: Dezember 2020

**plan mobil**

VERKEHRSKONZEPTE  
MOBILITÄTSPLANUNG  
Ludwig-Erhard-Straße 8 34131 Kassel  
info@plan-mobil.de www.plan-mobil.de

## II Bilanzierung des Nahverkehrsplans 2011

Tabelle 53: Maßnahmen und Prüfaufträge für den ÖPNV im Enzkreis

Maßnahme / Prüfauftrag	Bemerkung	Umsetzung	Begründung und Anmerkung	Aufgreifen im 4. NVP
<b>Kapitel 7.2.1 Linien- und angebotsbezogenes Konzept</b>				
<b>Linie 576</b>	Verbesserung der Reisezeit aus Mühlacker-Mühlhausen nach Pforzheim	Ja	Umsetzung im Dezember 2010	Nein
<b>Linie 702</b>	Überprüfung der Bedienung Haltestelle „Silcher Straße“	Nein	Es wurde keine Haltestelle „Silcherstraße“ in Sternenfels eingerichtet. Die Haltestelle Silcherstr. wurde aufgelöst, der Spätbus wendet jetzt im Gewerbegebiet	Nein
<b>Linie 708</b>	Überprüfung der umwegigen Linienführung zwischen Langenalb und Pforzheim	Ja	Die Linie 708 wurde zum Dezember 2018 eingestellt und durch die Linien 715/717 ersetzt	Nein
<b>Linie 724/725</b>	Neuenbürg: Prüfung der Haltestellendichte zur Verkürzung der Reisezeiten	Ja	Die Linie 724 verkehrt mittlerweile auf einem geänderten Linienweg	Nein
<b>Linie 731</b>	Eisingen-Waldpark: Verkürzung des Linienwegs und der Reisezeiten. Befahrbarkeit Mittlere Waldparkstraße und Bergstraße prüfen	Ja	Nach Prüfung wurde festgestellt, dass Waldparkstraße und Bergstraße mit dem Bus nicht befahrbar sind	Nein
	Königsbach: Vermeidung von Wartezeiten am Endpunkt (regelmäßige Wartezeiten von 7 Minuten für Fahrgäste, die an den Haltestellen Festhalle, Untere Breitstraße oder Ankerstraße in Richtung Pforzheim einsteigen wollen). Endpunkt in Königsbach	Ja	Entfernung der Ringführung in Königsbach, keine Bedienung der Haltestellen „Festhalle“, „Untere breitstraße“ und „Ankerstraße“, dadurch Entfall der Warte- bzw. Haltezeiten	Nein

Maßnahme / Prüfauftrag	Bemerkung	Umsetzung	Begründung und Anmerkung	Aufgreifen im 4. NVP
	Haltestelle „Gewerbegebiet“ und Rückfahrt über Ankerstraße			
<b>Linie 734/735</b>	Überprüfung des Fahrplangefüges der Linien 734 und 735, um besseres Taktangebot der beiden Linien zu erhalten	Ja	Umsetzung im Dezember 2010	Nein
	Verbesserung der Reisezeit aus Knittlingen-Freudenstein nach Pforzheim.	Ja	Umsetzung im Dezember 2010	Nein
	Überprüfung der zeitaufwändigen Befahrung der Ortsdurchfahrt in Kieselbronn vor allem für Fahrgäste der Linie 734 und abgeschwächt auch für Linie 735. Linienführung der Linien: 734: PF – Pforzheimer Str. – Hauptstraße. Linienführung der Linie 735 wie im Bestand	Ja	Umsetzung im Dezember 2010	Nein
	Überprüfung der Anbindung des Bahnhofs Maulbronn-West an die Kernstadt	Ja	Umsetzung im Jahr 2011	Nein
<b>Linie 742</b>	Verkürzung der Reisezeiten aus Neuhausen Richtung Pforzheim. Linienführung von Pforzheim: Schellbronn – Neuhausen – Steinegg – Hamberg	Ja	Anpassung des Linienwegs	Nein
	Überprüfung der Bedienung des Bereichs Schönblick in Huchenfeld zur Verkürzung der Reisezeiten für Fahrgäste aus dem Bereich Neuhausen. Linienführung in Huchenfeld über „Südliche Hauptstraße“. Bedienung des Bereiches „Schönblick“ mit Linie 4	Ja	Begradigung des Linienwegs und Übernahme der Bedienung durch Linie 4	Nein

Maßnahme / Prüfauftrag	Bemerkung	Umsetzung	Begründung und Anmerkung	Aufgreifen im 4. NVP
<b>Linie 43 / 743 / 744</b>	Überprüfung der Bedienung des Bereichs Westring und Dillweißensteiner Straße in Büchenbronn zur Verkürzung der Reisezeiten für Fahrgäste aus dem Bereich Engelsbrand. Regionallinien verkehren auf direktem Linienweg. Linie 43 übernimmt innerörtliche Erschließung	Ja	Anpassung der Linienwege	Nein
<b>Linie 751 Neue Liniennummer: 701</b>	Prüfung des Angebotes und der Haltestellendichte zur Verkürzung der Reisezeiten in Enzberg. Unter Berücksichtigung der in den Zielsetzungen und Bewertungskriterien formulierten Qualitätsstandards für die Erschließung	Ja	Reduzierung der Haltestellendichte nicht erwünscht; Angebot wurde ab Dez. 2018 verdichtet	Nein
<b>Linie 761 / 763</b>	Überprüfung der Bedienung des Bereichs Altgefäll in Pforzheim zur Verkürzung der Reisezeiten für Fahrgäste aus dem Bereich Wurmberg, Wimsheim. Linien verkehren auf direktem Weg über die Wurmberger Straße. Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle in der Wurmberger Straße	Ja	Begradigung des Linienwegs und Einrichtung der neuen Haltestelle	Ja Die Einrichtung einer weiteren Haltestelle an der Wurmberger Str. sollte weiterhin geprüft werden
<b>Bedienungsangebot an Samstagen: Verdichtung auf einen 60-Minuten-Takt</b>	Linie 666: Tiefenbronn – Pforzheim durch zusätzliche 2-3 Fahrtenpaare (am Vormittag)	Teilweise	Verdichtung erfolgte nachmittags / abends, da hier größere Nachfrage besteht	Nein
	Linie 702: Sternenfels – Mühlacker durch zusätzliche 6 Fahrtenpaare (gesamter Tag)	Nein	Weiterhin durchgängiger 120-Minuten-Takt in beide Richtungen	Ja
	Linie 733: Neulingen – Pforzheim durch zusätzliche 2 Fahrtenpaare (am	Teilweise	Lücke am Nachmittag wurde geschlossen	Ja



Maßnahme / Prüfauftrag	Bemerkung	Umsetzung	Begründung und Anmerkung	Aufgreifen im 4. NVP
	Nachmittag)			
	Linie 742: Neuhausen – Pforzheim durch zusätzliche 1-2 Fahrtenpaare (am Nachmittag)	Ja	Es wurde ein tagesdurchgängiger Stundentakt eingerichtet	Nein
<b>Bedienungsangebot an Sonntagen: Verdichtung am Nachmittag auf einen 60-Minuten-Takt</b>	Linie 666: Tiefenbronn – Pforzheim durch zusätzliche 3 Fahrtenpaare	Ja	Ab mittags besteht Stundentakt	Nein
	Linie 700: Knittlingen – Bretten durch zusätzliche 3 Fahrtenpaare	Teilweise	Weiterhin durchgängiger 120-Minuten-Takt in beide Richtungen Zusätzliches Fahrtenangebot zu besonderen Anlässen, z.B. Mühlacker Frühling, Klosterstradtfest u.a.	Ja
	Linie 702: Sternenfels – Mühlacker durch zusätzliche 3 Fahrtenpaare	Ja / nein	Zwischenzeitlich Umsetzung der Maßnahme, mittlerweile wieder Reduzierung auf 120-Minuten-Takt	Ja
	Linie 734/ 735: Knittlingen – Ölbronn – Kieselbronn – Pforzheim durch zusätzliche 3 Fahrtenpaare	Ja / Nein	Zwischenzeitlich Umsetzung der Maßnahme mittlerweile wieder Reduzierung auf 120-Minuten-Takt	Ja
	Linie 736/ 739: Wiernsheim – Pforzheim durch zusätzliche 3 Fahrtenpaare (oder mit Linie 763)	Nein	Durchgängiger 120-Minuten-Takt zwischen Wiernsheim und Pforzheim, stündliches Angebot erst zwischen Öschelbronn und Pforzheim	Ja
	Linie 742: Neuhausen – Pforzheim durch zusätzliche 3 Fahrtenpaare	Ja	Es wurde ein tagesdurchgängiger Stundentakt eingerichtet	Nein

Maßnahme / Prüfauftrag	Bemerkung	Umsetzung	Begründung und Anmerkung	Aufgreifen im 4. NVP
<p><b>Prüfauftrag:</b>  <b>„Hochwertiges ÖPNV-System auf regionalen Hauptachsen“</b></p>	<p>Erarbeitung eines Konzeptes zur Einrichtung eines hochwertigen ÖPNV-Systems auf regionalen Hauptachsen mit dem Ziel eines Qualitätssprungs für das ÖPNV-Angebot auf den stark nachgefragten Strecken im regionalen Busverkehr (u.a. möglichst direkte Linienführung, einheitlicher Linienweg, mindestens 30-Minuten-Takt in der HVZ, mindestens 60-Minuten-Takt in der NVZ, Einsatz von Maßnahmen zur Busbeschleunigung, Corporate Design des Produkts, hoher Komfort in der Fahrzeugausstattung)</p>	<p>In Ansätzen umgesetzt</p>	<p>Das Produkt „Metrobus“ wird in seiner Gesamtheit in dieser Form nicht weiter verfolgt. Einzelne Ausstattungs- und Qualitätsmerkmale wurden in den Stadtlinienverkehr Pforzheim übernommen.</p>	<p>Nein</p>
<p><b>Prüfauftrag:</b>  <b>Linie 713</b></p>	<p>Überprüfung der Linienführung in Wiernsheim zur Verkürzung der Reisezeiten für Fahrgäste zwischen Mühlacker und Iptingen</p>	<p>Ja</p>	<p>Die Linie verkehrt mit der Liniennummer 703. Samstags und Sonntags finden die Fahrten auf verkürztem Linienweg statt</p>	<p>Nein</p>
<p><b>Prüfauftrag:</b>  <b>Linie 718</b></p>	<p>Prüfung der Ortserschließung in Straubenhardt, Verbesserung der Anbindung der Ortsteile zum Hauptort. Verlängerung der Linie bis Conweiler/Schwann. Wendemöglichkeit prüfen. Verknüpfung mit Linie 717 prüfen</p>	<p>Ja</p>	<p>Für Straubenhardt wurde mittlerweile ein komplett neues Linienkonzept entwickelt</p>	<p>Nein</p>
<p><b>Prüfauftrag:</b>  <b>Linie 733</b></p>	<p>Verdichtung des bestehenden Schnellbusangebotes zwischen Pforzheim und Bretten Mo. – Fr. unter Berücksichtigung des Angebotes im SPNV. Prüfung zusätzliche Ab-</p>	<p>Nein</p>	<p>Keine Veränderung</p>	<p>Ja  Schnellbusangebot vereinheitlichen, gemeinsamen Fahrplan mit Bahn</p>

Maßnahme / Prüfauftrag	Bemerkung	Umsetzung	Begründung und Anmerkung	Aufgreifen im 4. NVP
	fahrten ab Pforzheim z. B. 7:05, 15:32 und 18:42 Uhr. Prüfung zusätzliche Abfahrten ab Bretten z. B. 7:45, 16:04 und 18:34 Uhr. Erstellung eines Gesamtfahrplanes Bretten – Pforzheim (Bus und SPNV) zur Verbesserung der Fahrgastinformation			weiterverfolgen
<b>Prüfauftrag: Linie 103</b>	Prüfung der Haltestellendichte zur Verkürzung der Reisezeiten im Bereich Dürrmenz. Unter Berücksichtigung der in den Zielsetzungen und Bewertungskriterien formulierten Qualitätsstandards für die Erschließung	Nein	Keine Veränderung	Nein Die definierten Standards sind Mindeststandards. Als Stadtbus hat die Linie 103 eine Erschließungsfunktion
<b>Prüfauftrag: Bedienungsangebot an Sonntagen: Prüfung der Verdichtung am Nachmittag auf einen 60-Minuten-Takt</b>	Linie 652/ 653: Heimsheim – Mönshheim – Wimsheim – Friolzheim – Leonberg durch zusätzliche 3 Fahrtenpaare, Einrichtung eines Angebotes auf der Linie 652 am Wochenende prüfen. Inzwischen neues Linienkonzept 652 / 653	Ja	Stundentakt am Nachmittag auf der Linie 653, kein Wochenendangebot auf der Linie 652	Nein
	Linie 713: Iptingen – Mühlacker durch zusätzliche 3 Fahrtenpaare	Nein	Übernahme des Angebots durch Linie 703, kein Stundentakt	Nein
<b>Prüfauftrag: Enzberg, Bereich Oberer Enzberg</b>	Prüfung der Einrichtung von geeigneten Bedienungsangeboten in der SVZ. Bedienung des Abschnitts Enzberg – Oberer Enzberg außerhalb des Schulverkehrs mit AST (ggf. auch auf der gesamten Linie 701 zwischen Mühlacker und Oberer Enzberg. Ggf. auch Anbindung von Sengach mit	Nein	Von der Stadt Mühlacker ist kein Angebot in Form eines AST erwünscht	Ggf. Abhängig von Nachfrage und betrieblichem Potenzial

Maßnahme / Prüfauftrag	Bemerkung	Umsetzung	Begründung und Anmerkung	Aufgreifen im 4. NVP
	AST			
<b>Prüfauftrag: Birkenfeld – Kämpfelbach</b>	Prüfung der Einrichtung einer direkten ÖPNV-Verbindung zwischen Birkenfeld und Kämpfelbach. Anbindung des geplanten Gewerbegebietes Dammfeld. Anschluss an SPNV	Nein	Es wurde keine Verbindung eingerichtet	Ja
<b>Prüfauftrag: Ispringen – Wilferdinger Höhe</b>	Prüfung der Einrichtung einer direkten ÖPNV-Verbindung zwischen Ispringen und dem Gewerbegebiet Wilferdinger Höhe in Pforzheim Umsteigemöglichkeiten im Bestand zwischen Linie 731 (Stundentakt) und Linie 6 (15-Min.-Takt) an den Haltestellen „Hauptfriedhof“ bzw. „Pfälzer Straße“. Es bestehen keine kürzeren Straßenverbindungen. Geringes zusätzliches Potenzial für Direktverbindungen gegenüber Umsteige Verbindung	Nein	Keine Direktverbindung, weiterhin Umstieg von Linie 731 auf Linie 6 notwendig	Ja
<b>Prüfauftrag: Iptingen / Serres</b>	Verbesserung der Reisezeit aus Iptingen und Serres nach Pforzheim. Führung einer Fahrt morgens auf der Linie 763 von Iptingen über Mörsnheim direkt nach Wurmberg und weiter nach Pforzheim. Durchbindung einer Fahrt von Iptingen über Serres über Wiernsheim und Wurmberg nach Pforzheim. Prüfung: Zubringerfahrt von Iptingen und Serres zu Fahrten der Linie 763 um 7.28 Uhr ab Wurmberg Pforzheimer Straße möglich? (z. B. Vorläufer-	Ja	Mit Umstieg Linie 703 auf Linie 739 morgendliche Verbindungen von Iptingen und Serres nach Pforzheim gegeben	Nein

Maßnahme / Prüfauftrag	Bemerkung	Umsetzung	Begründung und Anmerkung	Aufgreifen im 4. NVP
	fahrt zur Fahrt auf Linie 739 7.30 Uhr ab Wurmburg Pforzheimer Straße über Wiernsheim nach Pforzheim?)			
<b>Prüfauftrag: Straubenhardt</b>	Anschluss Straubenhardt an Stadtbahn. Einrichtung einer ÖPNV-Verbindung zwischen der Gemeinde Straubenhardt und Karlsbad-Ittersbach (Anschluss an Stadtbahnlinie S11)	Ja	Inzwischen wurde ein komplett neues Linienetz für Straubenhardt mit verbessertem Stadtbahnanschluß auch abends und am Wochenende entwickelt	Nein
<b>Prüfauftrag: Bereich Illingen / Vaihingen</b>	Neuordnung der Bedienung im Bereich Illingen/ Vaihingen und Verbesserung der Erschließungswirkung in Illingen durch Einrichtung zusätzlicher Haltestellen	Ja	Inzwischen wurde eine neue durchgehende Linie 707 auf der Strecke Mühlacker – Illingen – Roßwag – Vaihingen/Enz eingerichtet  Einrichtung von zwei neuen Haltestellen in Illingen und zwei neuen Haltestellen in Vaihingen	Nein
<b>Prüfauftrag: Bereich Neuhausen / Tiefenbronn / Heimsheim</b>	Verbesserte zwischenörtliche Bedienung (Grundauslastung durch Schülerverkehre). Prüfung einer Verbindung aus Neuhausen an die Linie 666 (Weil der Stadt) und an Tiefenbronn	Ja	Verbindung zwischen Neuhausen und Tiefenbronn über die Linie 777 mit dortiger Verknüpfung zur Linie 666; Linie 777 wird wegen mangelnder Inanspruchnahme wieder eingstellt	Nein
<b>Prüfauftrag: Kürnbach – Mühlacker</b>	Prüfung der Verbesserung der Verbindung zwischen Kürnbach und Mühlacker	Ja	Es bestehen nahezu stündliche Umsteigeverbindungen über Oberderdingen mit Buslinien 144 / 145 und 702	Nein
<b>Prüfauftrag: Knittlingen – Mühlacker</b>	Verkürzung der Fahrtzeiten zwischen Knittlingen und	Nein	Keine Veränderung der Fahrtzeiten der Linie 700 möglich	Nein

Maßnahme / Prüfauftrag	Bemerkung	Umsetzung	Begründung und Anmerkung	Aufgreifen im 4. NVP
	Mühlacker			
<b>Prüfauftrag: Wiernsheim – Mühlacker</b>	Verkürzung der Fahrzeiten zwischen Wiernsheim und Mühlacker	Ja	Verkürzung des Linienwegs der Linie 703 samstags und sonntags besteht bereits	Nein
<b>Prüfauftrag: Sternenfels – Mühlacker</b>	Verbesserung der Verknüpfung der Buslinien an die Bahn in Mühlacker zur Weiterfahrt nach Vaihingen, insbesondere im Berufsverkehr	Ja	Zum Dezember 2019 Verbesserung des Angebots und der Anschlußsituation	Nein
<b>Prüfauftrag: Heimsheim</b>	Prüfung einer Verbindung von Heimsheim nach Weil der Stadt	Nein	Keine Veränderung	Ggf. Abhängig von der Nachfrage und dem betrieblichen Potenzial
<b>Prüfauftrag: Neuenbürg</b>	Prüfung der Linienführung der Linien 724/ 725: Umfahrung der Haltestelle Kniebisstr. (z. B. über die Hohlohstr. zur Feldbergstr.)	Ja	Die Linie 724 hat einen geänderten Fahrweg erhalten	Nein
<b>Prüfauftrag: Neulingen – Königsbach-Stein</b>	Prüfung der Verbesserung der Verbindung zwischen Neulingen und Königsbach-Stein	Ja	Einrichtung der Linie 933, die die Strecke jedoch nur im Schulverkehr bedient	Ggf. Abhängig von der Nachfrage und dem betrieblichen Potenzial
<b>Prüfauftrag: Engelsbrand</b>	Prüfung der Einrichtung einer Bushaltestelle im Bereich Eichbergstraße/ Ecke Allmendweg	Nein	Die Einrichtung wurde untersucht und negativ bewertet	Nein
<b>Prüfauftrag: Naturparkzentrum / Stausee Ehmetzklinge</b>	Prüfung der Einrichtung einer Busverbindung aus dem Enzkreis zum Naturparkzentrum und dem Stausee Ehmetzklinge	Nein	Die Verbindung wurde einige Sommer gefahren, die Nachfrage war jedoch zu gering	Nein

Maßnahme / Prüfauftrag	Bemerkung	Umsetzung	Begründung und Anmerkung	Aufgreifen im 4. NVP
<b>Prüfauftrag: Wimsheim</b>	Prüfung der Verbesserung der Verbindung nach Mühlacker. Überprüfung der Verbindungen zu der neuen Werkrealschule Heckengäu und den beteiligten Gemeinden (Reduzierung von Wartezeiten an Verknüpfungshaltestellen)	Ja	Es bestehen stündliche Umsteigeverbindungen Linien 653 / 703	Nein
<b>Prüfauftrag: Großglattbach – Vaihingen</b>	Prüfung der Potenziale für eine Verbindung von Großglattbach nach Vaihingen	Nein	Keine Veränderung	Ggf. Abhängig von der Nachfrage und dem betrieblichen Potenzial
<b>Kapitel 7.2.2 Infrastrukturkonzept</b>				
<b>RBL-Light</b>	Einführung RBL-Light im Regionalverkehr. Datenermittlung für Fahrgastinformation in Fahrzeugen und an Haltestellen. Anschlusssicherung Bus/ Bus und Bus/ Bahn	Ja	Das RBL light wurde für den Regionalverkehr umgesetzt und ist in Betrieb	Nein
<b>Prüfauftrag: Barrierefreier Aus- und Umbau von Haltestellen</b>	Haltestellenausbauprogramm für den (weitgehend) barrierefreien Aus- und Umbau von Haltestellen im Enzkreis durch die Gemeinden: mit einheitlicher Gestaltung (Corporate Design des VPE); Prioritäten sollen durch Gemeinden bestimmt werden	Teilweise	Im Enzkreis wurden bisher 21 Haltestellen barrierefrei ausgebaut. Rund 650 Haltestellen sind für einen Ausbau geeignet, ca. 150 Haltestellen sind nicht geeignet	Ja
<b>Prüfauftrag: Ausweitung der Einsatzstandorte mit Dynamischer Fahrgastinformation</b>	Ausstattung von Verknüpfungspunkten und zentralen Haltestellen mit dynamischer Fahrgastinformation (Anzeige der nächsten Abfahrten)	Ja	Derzeit sind drei DFI-Anzeiger in Betrieb: Birkenfeld, Marktplatz, Neuenbürg, Wilhelmshöhe und	Ja

Maßnahme / Prüfauftrag	Bemerkung	Umsetzung	Begründung und Anmerkung	Aufgreifen im 4. NVP
	mit Darstellung der Ist-Abfahrtszeiten). Ist im Einzelfall zu prüfen		Schwann Kalkstatt	
<b>Prüfauftrag: Haltestellenausstattung mit Fahrgastinformationspaket</b>	Ausstattung mindestens einer Haltestelle je Gemeinde mit einem umfassenden Fahrgastinformationspaket, vorzugsweise an einer zentralen Haltestelle mit hohen Ein- und Aussteigerzahlen Ausstattung: Fahrplan, Tarifinformationen, schematischer Liniennetzplan, Haltestellenübersichtsplan, Umgebungsplan. Überprüfung der relevanten Haltestellen	Bilanzierung auf Basis der vorliegenden Daten nicht möglich	Diese Maßnahme wurde von der Mehrheit der Gemeinden nicht gewünscht	Nein
<b>Prüfauftrag: Bike+Ride-Anlagen</b>	Prüfung der Ausstattung von Haltestellen und Bahnhaltepunkten mit Bike-and-ride-Anlagen: Erhebung des Status Quo sowie eine Analyse des Bedarfs für einen entsprechenden Ausbau von Bike+Ride-Anlagen	Bilanzierung auf Basis der vorliegenden Daten nicht möglich	Der VPE hat bereits Daten zu B&R im Sommer 2017 erhoben	Ja
<b>Prüfauftrag: Anschlussicherung</b>	Einrichtung von geeigneten Maßnahmen zur Anschlusssicherungen an Verknüpfungspunkten mit kurzen Übergangszeiten, z. B. an den Verknüpfungshaltestellen. Ist im Einzelfall zu prüfen	Daten noch ausstehend		Ja
<b>Kapitel 7.2.3 Ergänzende Maßnahmen und Prüfungen</b>				
<b>Marketing und Fahrgastinformation, Vertrieb</b>	Weiterführung des zielgruppenorientierten Marketings, z. B. für Berufstätige, Schüler, Neubürger und ältere Bürger	Bilanzierung auf Basis der vorliegenden Daten nicht möglich		Ja



Maßnahme / Prüfauftrag	Bemerkung	Umsetzung	Begründung und Anmerkung	Aufgreifen im 4. NVP
<b>Marketing und Fahrgastinformation, Vertrieb</b> <b>Mobilitätszentrale</b>	Weiterführung der Verteilung der Fahrpläne an alle Haushalte	Nein	Umstellung der Fahrplanhefte auf zeitgemäße Faltfahrpläne seit Juni 2019	Nein
	Prüfung der Ausweitung der Verkaufs- und Informationsstellen	Bilanzierung auf Basis der vorliegenden Daten nicht möglich		Ja
	Prüfung der Bereitstellung von Fahrgastinformationen für mobile Endgeräte	Bilanzierung auf Basis der vorliegenden Daten nicht möglich	Informationen werden über die VPE-APP, den DB Navigator und die App Busradar Südwestbus bereitgestellt	Ja
	Prüfung der Erstellung von Gesamtfahrplänen für bestimmte Bereiche mit sich ergänzenden Verkehrsangeboten	Bilanzierung auf Basis der vorliegenden Daten nicht möglich		Ja
	Prüfung der Darstellung barrierefreier Haltestellen und Fahrten in den Medien zur Fahrgastinformation (z. B. Liniennetzpläne, Fahrplanbuch)	Bilanzierung auf Basis der vorliegenden Daten nicht möglich		Ja
	Prüfung von Maßnahmen zum Mobilitätsmanagement und zur Mobilitätsberatung	Bilanzierung auf Basis der vorliegenden Daten nicht möglich		Ja
	Prüfung der Einrichtung einer Mobilitätszentrale in Mühlacker: In zentraler Lage/ gute Erreichbarkeit; Informationen zu allen Verkehrsarten; Kunden-	Ja	Mobilitätszentrale im Bahnhof, seit 2017 in Betrieb	Nein

Maßnahme / Prüfauftrag	Bemerkung	Umsetzung	Begründung und Anmerkung	Aufgreifen im 4. NVP
	freundliches Personal			
<b>Zusammenarbeit</b>	Frühzeitige Abstimmung bei Änderungen von Schulzeiten (grundsätzlichen oder auch einmaligen) zwischen den Schulen und dem VPE zur reibungslosen Anpassung des Busverkehrs	Ja	Abstimmung mit den Schulen erfolgt bei großen Fahrplanänderungen. Schulen melden ihrerseits Stundenplanänderungen nicht zuverlässig.	Ja
	Vertiefung der Zusammenarbeit zwischen dem VPE und den benachbarten Aufgabenträgern und Verbänden	Ja	Der VPE arbeitet intensiv mit den Nachbarbünden zusammen insbesondere mit dem KVV und dem VVS, aber auch mit der BW Tarif Gesellschaft und dem VGC.	Ja

**Maßnahmen und Prüfaufträge für den ÖPNV in der Stadt Pforzheim**

Maßnahme / Prüfauftrag	Bemerkung	Umsetzung	Begründung und Anmerkung	Aufgreifen im 4. NVP
<b>Kapitel 7.3.1 Linien- und angebotsbezogenes Konzept</b>				
<b>Linie 5 (Linie 3)</b>	Erschließung Gewerbegebiet Hohenacker durch Verlängerung der Linie 3	Ja	Verlängerung bis zur Haltestelle „Obsthof“ (und weiter bis in das Gebuchbusch)	Nein, weil erledigt.
	Einsatz von Gelenkbussen und somit Erhöhung der Kapazitäten. Einrichtung Dynamischer Fahrgastinformation an Hochschule	Ja	Auf Linie 5 werden Gelenkbusse eingesetzt; dfi-Anzeiger wurden an der Haltestelle „Hochschule/Wildpark“ sowie im Foyer der Fakultät für Technik aufgestellt.	Nein, weil erledigt.
<b>Prüfauftrag: Projekt „Metrobus-System“</b>	Erarbeitung eines Konzeptes (Machbarkeitsstudie/ Umsetzungsstudie) zur Einrichtung eines höherwertigen Bussystems in	In Ansätzen umgesetzt	Das Produkt „Metrobus“ wird in seiner Gesamtheit in dieser Form nicht weiter verfolgt. Einzelne	Nein

Maßnahme / Prüfauftrag	Bemerkung	Umsetzung	Begründung und Anmerkung	Aufgreifen im 4. NVP
	<p>der Stadt Pforzheim (vgl. VEP Stadt Pforzheim 2007 – 2010) mit dem Ziel eines Qualitätssprung für das ÖPNV-Angebot auf den stark nachgefragten Strecken im Stadtgebiet und im Stadt-Umland-Verkehr (u.a. einheitlicher und möglichst direkter Linienweg, mind. 10-Minuten-Takt mo-fr 6-20 Uhr und sa 7-16 Uhr, Führung auf eigenen Trassen, Einsatz von Maßnahmen zur Busbeschleunigung, Einsatz moderner und innovativer Fahrzeuge mit umweltfreundlichem Antrieb, Aus- und Umbau von Haltestellen mit hoher Qualität, intensive Begleitung durch Marketing und Kommunikation)</p> <p>Ausgehend von den Empfehlungen des VEP der Stadt Pforzheim werden folgende Achsen für ein hochwertiges Bussystem vorgeschlagen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ (Birkenfeld-) Arlinger – Leopoldplatz – Hbf. – Eutingen (-Niefern)</li> <li>■ Wilferdinger Höhe – Leopoldplatz – Hbf. – Haidach</li> <li>■ (Buchbusch-) Wartberg – Hbf. – Leopoldplatz – Büchenbronn</li> </ul>		<p>Ausstattungs- und Qualitätsmerkmale wurden in den Stadtlinienverkehr Pforzheim übernommen.</p>	
<p><b>Prüfauftrag:</b> <b>Linien 7 / 8</b></p>	<p><b>Bedienungsangebot Montag bis Freitag:</b> Prüfung der Einrichtung eines 60-Minuten-Taktes Montag – Freitag in der SVZ: Südweststadt (Bereich G.-Rau-Straße/</p>	<p>Ja</p>	<p>Stundentakt bis 23 uhr</p>	<p>Nein. Es ist derzeit kein weiterer Handlungsbedarf erkennbar.</p>

Maßnahme / Prüfauftrag	Bemerkung	Umsetzung	Begründung und Anmerkung	Aufgreifen im 4. NVP
	Bunsenstraße) – Zentrum/ Hbf.			
	<b>Bedienungsangebot an Samstagen:</b> Prüfung der Einrichtung eines durchgehenden 60-Minuten-Taktes an Samstagen in der SVZ: Südweststadt (Bereich G.-Rau-Straße/ Bunsenstraße) – Zentrum/ Hbf.	Ja	Stundentakt bis 23 uhr	Nein. S. Oben.
	<b>Bedienungsangebot an Sonntagen:</b> Prüfung der Einrichtung eines durchgehenden 60-Minuten-Taktes an Sonntagen in der SVZ und NVZ: Südweststadt (Bereich G.-Rau-Straße/ Bunsenstraße) – Zentrum/ Hbf.	Ja	Stundentakt bis 18 uhr.	Nein. S. Oben.
<b>Prüfauftrag: Linie 11</b>	Verlängerung Linie 11 zum Sonnenhof/ Sonnenberg bzw. in die Südweststadt und Verknüpfung mit weiteren Stadtbuslinien	Ja	Verlängerung über Sonnenberg bis zum Wasserturm (Südweststadt) und seit 2017 auf direktem weg weiter bis zum Leopoldplatz und Hauptbahnhof/ZOB	Nein
<b>Prüfauftrag: Linie 43 / 743 / 744</b>	Überprüfung der Bedienung des Bereichs Westring und Dillweißensteiner Straße in Büchenbronn zur Verkürzung der Reisezeiten für Fahrgäste aus dem Bereich Engelsbrand. Regionallinien verkehren auf direktem Linienweg. Linie 43 übernimmt innerörtliche Erschließung. Ggf. in Verbindung mit geänderter Streckenführung in Büchenbronn zur besseren innerörtlichen Erschließung	Ja	Anpassung der Linienführung der linie 43 und der Regionallinien	Nein, weil erledigt.
	<b>Bedienungsangebot</b>	Nein	Linie 43 verkehrt im	Ja, in

Maßnahme / Prüfauftrag	Bemerkung	Umsetzung	Begründung und Anmerkung	Aufgreifen im 4. NVP
	<b>Montag bis Freitag:</b> Prüfung der Einrichtung eines 30-Minuten-Taktes Montag – Freitag in der NVZ am Vormittag: Büchenbronn (nicht zentrale Bereiche) – Zentrum/ Hbf.; Verdichtung Linie 43 zum durchgehenden 30-Min.-Takt zur Anbindung der abseits der Hauptstrecke gelegenen Bereiche		tagesverlauf weiterhin im Stundentakt	abhängigkeit von der nachfrage und dem zuschussbedarf.
<b>Prüfauftrag: Linie 742</b>	Bedienungsangebot Montag bis Freitag, Bedienung Hohenwart: Einrichtung eines 30-Minuten-Taktes Montag – Freitag in der NVZ am Vormittag zwischen Hohenwart und Pforzheim Hbf: drei Fahrtenpaare fehlen, Führung über Schleifenfahrt	Ja	Halbstundentakt durch gemeinsames angebot mit linie 741	Nein, weil erledigt.
	Überprüfung der Bedienung des Bereichs Schönblick in Huchenfeld zur Verkürzung der Reisezeiten für Fahrgäste aus dem Bereich Neuhäusen	Ja	Linie 741/742 wird direkt geführt, die erschließung im bereich schönblick übernehmen linien 4 und 42	Nein, weil erledigt.
<b>Prüfauftrag: Linie 763</b>	Überprüfung der Bedienung des Bereichs Altgefäll in Pforzheim zur Verkürzung der Reisezeiten für Fahrgäste aus dem Bereich Wurtemberg, Wimsheim etc.	Ja	Überprüfung ergab, dass ergänzung der linie 63 durch die linie 763 aus gründen des effizienten einsetzes finanzieller ressourcen weiterhin erforderlich ist	Nein. Kombination ist weiterhin erforderlich.
<b>Prüfauftrag: Verbindungsqualität / Erschließungsqualität / Linienweg</b>	Direktverbindung Eutingen – Gewerbegebiet Hohenacker	Nein	Keine veränderung	Ggf. Abhängig von der nachfrage und dem zuschussbedarf
	Direktverbindung Hochschule (Wildpark) – Hagenschießstraße (Stu-	Nein	Keine veränderung. Ewaldsteinlestraße ist für busverkehr	Ggf. Abhängig von

Maßnahme / Prüfauftrag	Bemerkung	Umsetzung	Begründung und Anmerkung	Aufgreifen im 4. NVP
	dentenwohnheime) – Tiergarten		nicht geeignet.	den anregungen der hochschule. Umsetzung abhängig von nachfrage, zuschussbedarf und erforderlichen investitionen für den ausbau der ewald-steinlestraße
	Verbesserung Erschließung Südoststadt	Nein	Keine veränderung	Nein. Derzeit kein bedarf erkennbar.
	Verbindung des Zentrums Dillweißensteins (Ludwigsplatz) mit den Höhenlagen entlang der Nagold (Prüfung läuft bereits)	Ja	Linie 11 von steinerner brücke (nahe ludwigsplatz) zum sonnenberg und zum nagoldhang	Nein, weil erledigt.
<b>Prüfauftrag: Bedienungsangebot in den Nächten Freitag/Samstag und Samstag/Sonntag</b>	Überprüfung der Nacht-taxi-Fahrten (u. a. wegen Kapazitätsengpässen). Ausweitung der Verkehrsbedienug bis 2:00 oder 3:00 Uhr	Ja.	Kapazität wurde durch auftragnehmer regelmäßig geprüft und angepasst. Aber: seit 01. März vorerst ersatzlos eingestellt.	Ja: Konzeption eines Nachtlinienverkehrs für die Stadt und den Enzkreis.
<b>Kapitel 7.3.2 Infrastrukturkonzept</b>				
<b>Attraktive Gestaltung des Leopoldplatzes</b>	Für die Verbesserung der Gesamtsituation am Leopoldplatz sind verschiedene Varianten erarbeitet worden, um die Verkehrsorganisation und die Gestaltung dieses zentralen Bereichs der Innenstadt von Pforzheim optimieren zu können.	Nein	Die Planungen für die Umgestaltung des Leopoldplatzes werden durch die Stadt Pforzheim wieder aufgenommen.	Ja. Rahmenvorgaben machen, die sicherstellen, dass leopoldplatz auch weiterhin als eine leistungsfähige zentrale haltestelle zur verfügung steht.
<b>Barrierefreier Aus- und Umbau von Haltestellen</b>	Ausbauprogramm für den (weitgehend) barrierefreien Aus- und Umbau von Haltestellen in der	Ja	Die Stadt Pforzheim baut im Rahmen eines strukturierten Umbauprogramms die Haltestellen	Ja. Gesetzliche Anforderung aus PBefG

Maßnahme / Prüfauftrag	Bemerkung	Umsetzung	Begründung und Anmerkung	Aufgreifen im 4. NVP
	Stadt Pforzheim. In Pforzheim sind innerhalb der nächsten 10 Jahre die bestehenden Haltestellen an die nachfolgenden Standards anzupassen. Neben den dargestellten Ausstattungsstandards sind dabei auch taktile Leitsysteme und optisch wahrnehmbare und kontrastreiche Abhebungen für Sehbehinderte vorzusehen.		sukzessive um.	
<b>Neubau ZOB</b>	Neubau des ZOB am Hauptbahnhof Pforzheim	Ja.	Betrieb seit 2015	Nein
<b>Einrichtung von Haltestellenkaps bzw. Haltestellen am Fahrbahnrand</b>	Beim barrierefreien Aus- und Umbau sind die Haltestellen als Kap- oder Straßenrandhaltestelle herzustellen, sofern dem nicht zwingende Gründe entgegenstehen, die höher als der Nutzen für die Fahrgäste zu bewerten sind.	Ja	Wurde bei zahlreichen barrierefreien Ausbauten berücksichtigt.	Ja.
<b>Prüfauftrag: Ausweitung der Einsatzstandorte mit Dynamischer Fahrgastinformation</b>	Ausstattung von Verknüpfungspunkten und zentralen Haltestellen mit dynamischer Fahrgastinformation (Anzeige der nächsten Abfahrten mit Darstellung der Ist-Abfahrtszeiten)	Ja	ZOB, Leopoldplatz/Leopoldstraße, Waisenhausplatz, Hochschule/Wildpark, Pfälzerstraße, Marktplatz Brötzingen, Bahnhofstraße, Klinikum Pforzheim, Tannhoferweg, Zeppelinstraße, Enzaupark, Hohenwart Ortsmitte, Huchenfeld Rathaus, Büchenbronn Waagstraße, Würm Ritterstraße, Ludwigsplatz	Nur Bahnhof Brötzingen (stadteinwärts)
<b>Prüfauftrag: Bike+Ride-Anlagen</b>	Prüfung der Ausstattung von Haltestellen und Bahnhaltepunkten mit	Daten noch ausstehen		

Maßnahme / Prüfauftrag	Bemerkung	Umsetzung	Begründung und Anmerkung	Aufgreifen im 4. NVP
	Bike-and-ride-Anlagen: Erhebung des Status Quo sowie Analyse des Bedarfs für einen entsprechenden Ausbau von Bike+Ride-Anlagen	d		
<b>Kapitel 7.3.3 Ergänzende Maßnahmen und Prüfungen</b>				
<b>Mobilitätszentrale</b>	Einrichtung einer Mobilitätszentrale in Pforzheim: In zentraler Lage/ gute Erreichbarkeit; Informationen zu allen Verkehrsarten	Nein	Verkaufsstelle im Kundencenter Südwestbus vorhanden	Nein. Projekt kann aus finanziellen Gründen nicht fortgeführt werden.
<b>Fahrgastinformation</b>	Prüfung der Bereitstellung von Fahrgastinformationen für mobile Endgeräte	Ja	Informationen werden über die VPE-APP, den DB Navigator und die App Busradar Südwestbus bereitgestellt	Nein
	Prüfung der Darstellung barrierefreier Haltestellen und Fahrten in den Medien zur Fahrgastinformation (z. B. Liniennetzpläne, Fahrplanbuch)	Nein	Keine Veränderung	Teilweise. Alle Fahrten im Stadtliniennetz erfolgen mit Niederflurfahrzeugen. Darstellung der barrierefreien Haltestellen im Fahrplan kann geprüft werden.
	Prüfung von Maßnahmen zum Mobilitätsmanagement und zur Mobilitätsberatung	Daten noch ausstehend		



### III Linienübersicht Analyse (Fahrplanstand 2019)

Tabelle 54: Linienübersicht Stadtverkehr Pforzheim

Linie	Linienweg	VU	Konzessions- laufzeiten	Fahrplan-km Jahr 2019	Bedienungszeitraum			Bedienungshäufigkeit/ Takt		
					Mo-Fr	Sa	So	Mo-Fr	Sa	So
1	Arlinger - Leopoldplatz - Enzaupark - Eutingen	RVS Südwestbus	13.12.2026	ca. 435.000 km	5:15 – 1:15	5:00 - 1:00	6:30 – 0:00	T15/ abends T30	T15/ abends+ morgens T30	T30
2	Redtenbacher Str. - ZOB/Bhf - Sonnenhof	RVS Südwestbus	13.12.2026	ca. 330.000 km	5:30 – 1:00	5:45 - 1:15	7:00 - 0:00	T15/ abends T30	T15/ abends T30	T30
3	Buchbusch/Hängsteig - Leopoldstraße - Dillweißenstein	RVS Südwestbus	13.12.2026	ca. 490.000 km	5:15 – 1:00	5:15 – 1:00	6:15 – 0:00	T15/ abends T30	T15/ abends T30	T30
4	ZOB/Hbf - Würm - Huchenfeld	RVS Südwestbus	13.12.2026	ca. 320.000 km	5:30 – 23:45	5:45 - 23:45	7:15 - 23:45	T30/ abends T60	T30/ abends T60	T60
41	ZOB/Hbf–Leopoldstraße– Schmuckmuseum – Würm	RVS Südwestbus	13.12.2026		6:00 - 18:15	-	-	T30 nur HVZ	-	-
42	ZOB/Hbf–Leopoldstraße– Jahnstraße/Bleichstraße – Huchenfeld	RVS Südwestbus	13.12.2026		6:30 - 17:45	-	-	Einzelfahrten	-	-
43	ZOB/Hbf–Leopoldplatz –Turnplatz – Büchenbronn	RVS Südwestbus	13.12.2026	ca. 56.000 km	6:00 – 19:30	-	-	T60	-	-
5	ZOB/Hbf - Hochschule/Seehaus	RVS Südwestbus	13.12.2026	ca. 188.000 km	5:30 - 1:00	5:15 - 1:00	7:00 - 0:00	T15/ abends T30	T20/ abends T30	T30
6	Wilferdinger Höhe -ZOB/Hbf - Haidach	RVS Südwestbus	13.12.2026	ca. 530.000 km	5:00 - 1:15	5:15 - 1:00	6:30 - 0:15	T15/ abends T30	T15/ abends T30	T30
7	Am Hachel/ Hauptgüterbhf - ZOB/Hbf - Rodrücken	RVS Südwestbus	13.12.2026	ca. 124.000 km	5:45 – 0:15	5:45 – 0:15	7:15 – 0:15	T30+/ abends T60	T30/ abends T60	T30/ vorm. u. abends T60
9	Äußere Arlinger - Leopoldplatz - Mäuerach	RVS Südwestbus	13.12.2026	ca. 222.000 km	5:30 – 23:15	6:00 - 23:15	7:30 – 23:15	T30/ abends T60	T30/abends T60	T60

Linie	Linienweg	VU	Konzessions- laufzeiten	Fahrplan-km Jahr 2019	Bedienungszeitraum			Bedienungshäufigkeit/ Takt		
					Mo-Fr	Sa	So	Mo-Fr	Sa	So
9r	Rufbus Pforzheim - Birkenfeld	RVS Südwestbus	13.12.2026	-	7:00 – 18:15	7:30 – 19:00	-	T60	T60	-
9r	Rufbus Eutingen - Mäuerach	RVS Südwestbus	13.12.2026		9:15 – 19:30	9:15 – 13:30	-	T60	T60	-
10	Oberes Enztal - Brötzingen - ZOB/Hbf - Haidach	RVS Südwestbus	13.12.2026	ca. 120.000 km	5:00 – 22:15	5:00 - 20:00	6:00 – 20:30	T30+	T30	T120
11	ZOB/Hbf - Rodrücken - Brötzingen - Wilferdinger Höhe	RVS Südwestbus	13.12.2026	ca. 125.000 km	5:15 - 20:15	5:15 - 18:45	12:30 – 19:45	T30/ abends T60	T30/60	T60
16	a) ZOB Süd / HBF – Haidachturm – Altgefäll b) ZOB Süd / HBF – Haidachturm – Dresdner Str.	RVS Südwestbus	13.12.2026	ca. 153.000 km	05:10- 22:31	09:00- 22:44		T20/morgens T30, abends keine Bedie- nung	NVZ T40, SVZ T60)	
17	Heim am Hachel – Enzauenpark	RVS Südwestbus	13.12.2026	ca. 57.000 km	8:45 - 18:00	8:45 – 18:00	-	T30	T30	-
741	Pforzheim–Schellbronn– Neuhausen–Steinegg–Hamberg	RVS Südwestbus	13.12.2026	ca. 410.000 km	6:30 – 1:45	6:30 – 1:45	7:15 – 0:00	T60	T60	T120
742	Pforzheim–Schellbronn– Hamberg–Steinegg–Neuhausen	RVS Südwestbus	13.12.2026		5:30 – 20:30	5:30 – 20:00	7:00 – 19:45	T60	T60	T120

**Tabelle 55: Linienübersicht Stadtverkehr Mühlacker**

Linie	Linienweg	VU	Konzessions- laufzeiten	Fahrplan-km Jahr 2019	Bedienungszeitraum			Bedienungshäufigkeit/ Takt		
					Mo-Fr	Sa	So	Mo-Fr	Sa	So
101	Mühlacker–Lomersheim	Stadtbus Mühl- acker	08.12.2029	83.000	5:00 - 20:30 (AST 20:00 - 1:45)	7:30 - 20:00 (AST 5:45 - 8:00/ 19:45 - 1:00)	AST 5:15 - 0:45	T60+	T60	T60
102	Mühlacker–Großglattbach	Stadtbus Mühl- acker	08.12.2029	128.000	4:45 - 20:00	7:45 - 15:00 (AST 15:00 - 20:00)	-	T60	T60	-
103	Mühlacker–Dürrmenz	Stadtbus Mühl- acker	08.12.2029	72.000	5:15 - 20:00 (AST 19:30 - 1:30)	7:45 - 19:30 (AST 6:00-8:00/ 14:45 - 1:30)	AST 6:00 – 0:45	T30/ abends T60	T30/ T60	T60
104	Waldäcker - Industriestra- ße - Mühlacker Bahnhof	Stadtbus Mühl- acker	08.12.2029	1.200	AST 5:30 – 19:30	-	-	T60	-	-
105	Mühlacker–Senderhang	Stadtbus Mühl- acker	08.12.2029	35.000	5:30 - 20:00 (AST 19:45 - 1:30)	(AST 5:30 - 8:00) 8:00 - 15:00 (AST 15:00 - 1:30)	AST 5:30 - 1:15	T60	T60	T60 (105 und 106 zus.)
106	Enzkreiskliniken - Bahnhof - Stöckach	Stadtbus Mühl- acker	08.12.2029	35.000	5:30 - 20:00 (AST 19:45 - 1:30)	(AST 5:30 - 8:00) 8:00 - 15:00 (AST 15:00 - 1:30)	AST 5:30 - 1:15	T60	T60	T60 (105 und 106 zus.)
107	Bahnhof - Lienzingen	Stadtbus Mühl- acker	08.12.2029	2.500	07:00 – 13:15 (1 Fahrtenpaar)					
109	Bahnhof - Heidenwäldle / Mühlhausen	Stadtbus Mühl- acker	12.2029	6.500			10:30 – 19:15			T120

**Tabelle 56: Linienübersicht Regionalverkehr Enzkreis**

Linie	Linienweg	VU	Konzessions- laufzeiten	Fahrplan-km Jahr 2019	Bedienungszeitraum			Bedienungshäufigkeit/ Takt		
					Mo-Fr	Sa	So	Mo-Fr	Sa	So
143	Knittlingen - Oberderdingen - Flehingen	Fa. Wöhrle	12.2025	68.000	5:45 - 18:30	-	-	T60 m. Lücken	-	-
652	Weissach - Tiefenbronn - Leonberg	Fa. Seitter	06.2027	330.000	6:00 – 20:15	-	-	T30	-	-
653	Wiernsheim/Weissach - Heimsheim - Leonberg	Fa. Seitter	06.2027	713.000	4:30 – 1:17	5:00 – 1:30	6:00 - 1:15	T30/ T60	T30/ T60	T60/T120
666/767	Pforzheim - Tiefenbronn - Weil der Stadt	RVS Südwestbus	13.12.2025	438.000	5:00 – 1:45	6:15 – 1:45	7:00 - 23:45	T60 (T30)	T60	T120
700	Mühlacker - Maulbronn - Knittlingen - Bretten	Fa. Engel	11.12.2027	455.000	5:00 – 1:00	6:00 - 1:00	7:00 – 1:00	T60+	T60	T120
701	Mühlacker - Enzberg	Fa. Klingel	12.12.2026	59.000	6:15 – 19:00	-	-	T60	-	-
702	Mühlacker - Sternenfels - Flehingen/ Knürbach/ Ochsenburg	Fa. Engel	11.12.2027	281.000	5:15 – 1:00	7:00 – 1:00	9:30 – 1:00	T60+	T120	T120
703	Mühlacker - Wiernsheim - Iptingen	Fa. Klingel	12.12.2026	237.000	5:15 – 0:30	6:45 – 0:15	8:15 – 22:30	T60	T120	T120
704	Zaisersweiher - Maulbronn	RVS Südwestbus	09.12.2023	25.000	6:00 – 15:45	6:30 – 17:15	11:00 - 19:00	Einzelfahrten	T120	T240
705	Mühlacker - Ötisheim/Dürrn	Fa. Klingel	12.12.2026	80.000	5:15 – 19:00	-	-	T60	-	-
706	Knittlingen - Diefenbach - Maulbronn	RVS Südwestbus	09.12.2023	133.000	6:00 – 21:45	-	-	T60	-	-
707	Mühlacker - Illingen - Roßwag	Fa. Seiz	14.12.2025	253.000	5:15 – 19:30 AST 20:00- 2:45	6:00 – 21:00 AST 21:30- 2:45	AST 6:30 – 0:00	T60	T120	T60
712	Pforzheim - Birkenfeld	RVS Südwestbus	13.04.2022	48.000	6:30 – 19:00	-	-	T120	-	-

Linie	Linienweg	VU	Konzessions- laufzeiten	Fahrplan-km Jahr 2019	Bedienungszeitraum			Bedienungshäufigkeit/ Takt		
					Mo-Fr	Sa	So	Mo-Fr	Sa	So
715	Pforzheim - Feldrennach - Ittersbach	Fa. Eberhardt	13.04.2022	338.000	5:00 - 0:15	6:30 - 0:15	7:30 - 21:15	T60	T60	T60
716	Pforzheim - Dobel - Bad Herrenalb	RVS Südwestbus	13.04.2022	427.000	5:15 - 23:45	6:00 - 23:45	7:45 - 22:45	T60	T60	T60
717	Pforzheim - Langenalb - Ittersbach	Fa. Eberhardt	13.04.2022	270.000	5:15 - 2:30	7:00 - 1:00	-	T60+	T60	-
718	Pforzheim - Conweiler	Fa. Eberhardt	13.04.2022	173.000	5:15 - 20:00	-	-	T60 (T30)	-	-
720	Pforzheim - Dietlingen - Ittersbach	VPO GmbH	09.12.2023	371.000	5:15 - 2:00	5:30 - 2:00	7:30 - 0:00	T60+	T60	T120/ T60
721	Pforzheim - Dammfeld - Ellmendingen - Langensteinbach	VPO GmbH	09.12.2023	111.000	5:30 - 19:15	-	-	e. F./ tlw. T60	-	-
722	Pforzheim - Nöttingen - Wilferdingen	Fa. Eberhardt	09.12.2023	211.000	5:30 - 20:15	6:45 - 19:00	-	T60	T60	-
724	Arnbach/Ottenhausen - Neuenbürg	Fa. Müller	09.12.2023	82.000	6:30 - 0:00	8:00 - 14:45 AST 16:00 - 23:45	9:00 - 20:00	T60	T120	T120
725	Neuenbürg - Waldrennach - Schömberg	Fa. Müller	09.12.2023	89.000	5:30 - 19:00	8:30 - 15:00 AST 16:30 - 19:00	9:30 - 18:30	T60	T120	T120
731	Pforzheim - Ispringen - Eisingen - Königsbach	RVS Südwestbus	11.12.2021	361.000	4:45 - 0:45	5:15 - 18:15 AST 18:30 - 2:00	7:45 - 0:45	T30/T60	T60	T120/ T60
733	Pforzheim - Bauschlott - Bretten	RVS Südwestbus	11.12.2021	450.000	4:45 - 2:00	7:30 - 2:00	8:00 - 0:00	T60+	T60/ T120	T120
734	Pforzheim - Kieselbronn - Dürrn - Ölbronn - Knittlingen	RVS Südwestbus	09.12.2023	214.000	5:30 - 22:00	6:00 - 17:30 AST 18:15 - 21:00	-	T60+	T120	-

Linie	Linienweg	VU	Konzessions- laufzeiten	Fahrplan-km Jahr 2019	Bedienungszeitraum			Bedienungshäufigkeit/ Takt		
					Mo-Fr	Sa	So	Mo-Fr	Sa	So
735	Pforzheim - Kieselbronn - Dürrn - Ölbronn - Maulbronn	RVS Südwestbus	09.12.2023	245.000	5:30 - 2:00	7:15 – 16:00 AST 17:15 – 2:00	7:30 – 0:00	T60	T120	T120
736	Pforzheim - Niefern - Öschel- bronn	Fa.Binder	11.12.2021	148.000	5:00 - 23:00	AST 21:30 – 0:30	8:30 - 23:00	T60	e. F.	T120
737	Pforzheim - Niefern - Wierns- heim	folgt	ab 12.2021	173.000	5:30 – 1:45	7:00 – 1:45	6:45 – 23:30	T60	T120	T120
738	Pforzheim - Niefern	Fa.Binder	11.12.2021	72.000	6:00 - 19:45	7:30 – 17:00 AST 17:30 – 19:30	-	T60	T60	-
739	Pforzheim - Wiernsheim - Wurmberg	Fa.Binder	11.12.2021	226.000	5:30 - 22:00	5:45 – 16:45 AST 17:00 – 20:30	6:45 - 22:00	T60	T60	T120
743	Pforzheim - Schömburg Bie- selsberg	Fa. Eberhardt	09.12.2023	395.000	4:45 – 4:00	4:15 – 4:00	4:30 – 0:45	T60+	T60	T60
744	Pforzheim - Salmbach (- Kap- fenhardt)	Fa. Eberhardt	09.12.2023	294.000	4:30 - 21:30	5:30 - 21:30	12:00 – 22:00	T30	T60	e. F.
761	Pforzheim - Wurmberg - Fri- olzheim - Heimsheim	Fa.Seitter	11.12.2021	181.000 (295.000 mit Verlängerung bis Renningen)	5:00 - 19:30	6:15 - 19:45	-	T60	T120	-
763	Pforzheim - Mönshaus - Iptin- gen	Fa. Binder	11.12.2021	263.000 (356.000 mit Verlängerung bis Weissach)	5:45- 22:30	5:45 - 0:45	8:00 – 0:15	T60	T60	T120
765	Wiernsheim - Weissach	Fa. Seitter	12.2027	44.000	6:00 – 19:30	-	-	e.F.	-	-

Linie	Linienweg	VU	Konzessions- laufzeiten	Fahrplan-km Jahr 2019	Bedienungszeitraum			Bedienungshäufigkeit/ Takt		
					Mo-Fr	Sa	So	Mo-Fr	Sa	So
767	Pforzheim - Lehnin- gen/Hausen	RVS Südwestbus	13.12.2025	604.000	6:30 -1:45	6:30 – 1:45	23:15	e.F.	e.F.	eine Fahrt
769	Pforzheim - Niefern - Öschel- bronn - Wiernsheim - Wurmberg - Mönsheim/ Heimsheim	Fa. Binder	11.12.2021	19.000	23:15 – 2:15	AST 23:15 - 2:00	22:45 - 0.00	e. F.	e. F.	e. F.
722s	Neulingen/ Keltern - Rem- chingen - Königsbach	Fa.Eberhardt	09.12.2023	60.000	6:45 - 17:45	-	-	e. F.	-	-
738 (a)	Kieselbronn - Niefern	Fa.Binder	11.12.2021	10.000	7:15 – 16:30	-	-	e. F.	-	-
AST 594	Illingen Bahnhof - Schützin- gen	Taxizentrale Mühlacker	12.2025	-	AST 19:00 - 1:30	AST 8:45 - 1:30	AST 7:00 - 1:15	T60	T60	T60
AST 722	Keltern -Remchingen	Taxi Farr	09.12.2023	-	AST 19:45 - 3:15	AST 18:30 - 3:30	AST 4:15 - 0:30	T60	T60	T60
AST 704	Maulbronn - Bf. Maulbronn West	Taxizentrale Mühlacker	09.12.2023	-	AST 9:15 – 0:00	AST 7:00 – 0:00	AST 7:00 – 0:00	T30/T60	T30/T60	T30/T60

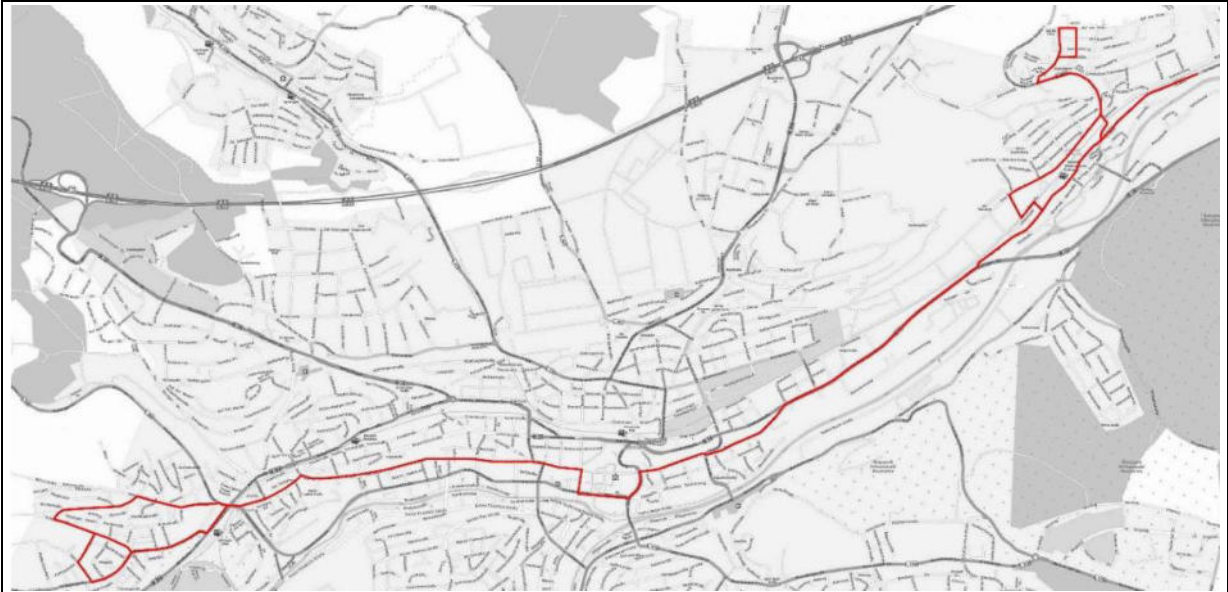




# 1

- a) Arlinger - Brötzingen - Leopoldplatz – Eutingen, Rößlestaffel - Gartenstadt
- b) Arlinger - Brötzingen - Leopoldplatz – Eutingen, Rößlestaffel - Nägelishalden
- c) Arlinger - Brötzingen - Leopoldplatz – Eutingen, Bahnhof - Nägelishalden

## Linienverlaufsplan



Anzahl Haltestellen	Hinweg a) 29 b) 30 c) 30	Rückweg a) 29 b) 31 c) 31
---------------------	-----------------------------------	------------------------------------

## Funktion / Fahrzeuganforderung

Funktion der Linie	Linie mit überwiegender Verbindungsfunktion, nicht über ZOB und Hbf
Anforderungen Fahrzeugeinsatz	Gelenkbus, in der SVZ Standardbus

## Bedienungsangebot

[Takt / Fahrten- angebot]	Mo-Fr			Sa			So + Fei			
	Bedienungs- zeitraum	HVZ	NVZ	SVZ	Bedienungs- zeitraum	NVZ	SVZ	Bedienungs- zeitraum	NVZ	SVZ
[Status quo]	ca. 05:00- ca. 00:00*	T15 (30/60/60) **	T15 (30/60/60) **	T30 (60/-/60) **	ca. 05:15- ca. 00:00*	T15 (30/60/60) **	T30 (60/-/60) **	ca. 06:30- ca. 00:00	T30 (60/-/60) **	T30 (60/-/60) **
[Ziel]	=	T10***	T10***	=	=	=	=	=	=	=

## Relevante Verknüpfungen

Haltestelle	Verknüpfung mit Linie
Brötzingen	Linie 9 -> Maihalden
Waisenhausplatz	Linie 9 -> Klinikum

### Besonderheiten / Hinweise / weitere Vorgaben

\* = In Nächten Fr/Sa und vor Karfreitag, 1. Mai, Chr. Himmelfahrt, Fronleichnam, 3. Okt. & Allerheiligen: MoonlightBus, d.h. Betriebsende ca. 1 h später

Fr = nur freitags

\*\* = In Klammern: Teillinien a/b/c

\*\*\* = T10 auf den nachfragestarken Abschnitten

Auf der westlichen Karl-Friedrich-Straße zwischen Marktplatz Brötzingen und Emilianstraße ist der Fahrplan mit der Linie 10 dergestalt abzustimmen, dass die Fahrten der beiden Linien einen möglichst großen zeitlichen Abstand zueinander aufweisen, damit den Fahrgästen eine größtmögliche Fahrtenhäufigkeit pro Stunde zur Verfügung steht.

Bedienungseinschränkungen („Haltestelle wird nur zum Ausstieg bedient“) sind unzulässig.

Ab 23 Uhr sind abweichende Linienwege zulässig, um zusätzlich das Wohngebiet Mäuerach und den nördlichen Teil des Wohngebiets Arlinger als Ersatz für die Linie 9 zu erschließen.

### Betriebliche Hinweise

<b>Linienlänge</b>	hin a) ca. 10.000 m b) ca. 9.800 m c) ca. 10.00 m	zurück a) ca. 9.200 m b) ca. 9.800 m c) ca. 10.000 m
<b>Betriebsleistung p. a.</b>	ca. 435.000 km	
<b>Laufzeit der Genehmigung</b>	12.12.2026	
<b>Aufgabenträger</b>	Stadt Pforzheim	

Bediente Haltestellen			
a	b	c	Linie 1
			Hohlohstraße
v	V	V	Belchenstraße
^	^	^	Mahlbergstraße
			Feldbergstraße
			Hochfirststraße
			Bahnhof Brötzingen
			Marktplatz Brötzingen
			Stadtmuseum
			Fritz-Erler-Schule Nord
			Maystraße
			Kulturhaus Osterfeld
			Emilienstraße
			Leopoldplatz
			Waisenhausplatz
			Marktplatz
			Schillerstraße
			Parkstraße
			Ostendstraße
			Lindenstraße
			Zeppelinstraße
			Enzaupark
			Eutinger Talweg
			Eutingen West
			Friedrichshof
			Röblestaffel
			Eutingen Rathaus
			Steinenlandstrasse
			Bahnhof Eutingen
			Fritz-Neuert-Str.
			Hohe Steige
			Sonnenstraße
	V	V	Haidemühlstraße
	^	^	Gutachweg
	^	^	Dorfäckerweg
			Auf der Höhe
			Grüner Baum
			Kühler Grund
			Gartenstadt

## Linienverlaufsplan



Anzahl Haltestellen

Hinweg  
20Rückweg  
21

## Funktion / Fahrzeuganforderung

Funktion der Linie

Linie mit überwiegender Verbindungsfunktion

Anforderungen  
Fahrzeugeinsatz

Gelenkbus, in SVZ Standardbus

## Bedienungsangebot

[Takt / Fahrten- angebot]	Mo-Fr				Sa			So + Fei		
	Bedienungs- zeitraum	HVZ	NVZ	SVZ	Bedienungs- zeitraum	NVZ	SVZ	Bedienungs- zeitraum	NVZ	SVZ
[Status quo]	ca. 05:15- ca. 00:15*	T15	T15/T30**	T30	ca. 05:15- ca. 23:45 *	T15/T30***	T30	ca. 07:15- ca. 23:45	T30	T30
[Ziel]	=	T10****	= T10***	=	=	=	=	=	T30	T30

Relevante Verknüpfungen	
Haltestelle	Verknüpfung mit Linie
/	/

Besonderheiten / Hinweise / weitere Vorgaben
<p>* verkehrt in den Nächten von Freitag auf Samstag und Samstag auf Sonntags, MoonlightBus, d.h. Betriebsende ca. 1 h später</p> <p>**ab ca. 19.45 T30, davor in NVZ T15</p> <p>***ab ca. 18:00 Uhr T30</p> <p>****T10 auf den nachfragestarken Abschnitten</p> <p>Bedienungseinschränkungen („Haltestelle wird nur zum Ausstieg bedient“) sind unzulässig.</p> <p>In der Schwachverkehrszeit nimmt jede zweite Fahrt pro Richtung an der Anschlussicherung am Leopoldplatz teil. Für diese Fahrten ist die Haltestelle „Sonnenhofschule“ die Endstation auf dem Sonnenhof.</p>

Betriebliche Hinweise		
<b>Linienlänge</b>	hin ca. 7.6 km	zurück ca. 7.8 km
<b>Betriebsleistung (Fahrplan-km/Jahr)</b>	ca. 330.000 km/Jahr	
<b>Laufzeit der Genehmigung</b>	12.12.2026	
<b>Aufgabenträger</b>	Stadt Pforzheim	

Bediente Haltestellen	
	<b>Linie 2</b>
	Theodor-Heuss-Straße
	Sonnenhofschule
	Elisabethstraße
	August-Bebel-Straße
	Sonnenberg
	Julius-Naeher-Straße
	Auf der Rotplatte
	Brötzing. Brücke
	Hans-Sachs-Straße
	Benckiserstraße
	Turnplatz
^	Jahnhalle
	Leopoldplatz
	Bahnhofstraße
	ZOB/HBF
	Christophallee
	Nordstadtschule
	Yorckstraße
	Schillstraße
	Kepler-Gymnasium
	Unterer Wingertweg

- a) Buchbusch - Hängsteig - Leopoldstraße - Dillweißenstein
- b) Hängsteig - Leopoldstraße - Dillweißenstein
- c) ZOB / Bhf – Leopoldstraße – Dillweißenstein

**Linienverlaufsplan**



Anzahl Haltestellen	Hinweg	Rückweg
	a) 31	a) 31
	b) 27	b) 25
	c) 18	c) 17

**Funktion / Fahrzeuganforderung**

Funktion der Linie	Linie mit überwiegender Verbindungsfunktion
Anforderungen Fahrzeugeinsatz	Standardbus (in der morgendlichen HVZ Gelenkbus, sofern hinsichtlich der Fahrgastnachfrage erforderlich)

**Bedienungsangebot**

[Takt / Fahrten- angebot]	Mo-Fr				Sa			So + Fei		
	Bedienungs- zeitraum	HVZ	NVZ	SVZ	Bedienungs- zeitraum	NVZ	SVZ	Bedienungs- zeitraum	NVZ	SVZ
[Status quo]	ca. 05:15- ca. 00:00	T15 (30/30/-)*	T15 (30/30/-)*	T30 (60/- /60)*	ca. 05:00- ca. 00:00	T15 (30/30/-)*	T30 (60/30/60)	ca. 06:15- ca. 00:00	T30 (-/30/- )*	T30 (-/30/- )*

	***				***		*			
[Ziel]	=	T <sub>10</sub> **	T <sub>10</sub> **	=	=	=	=	=	=	=

Relevante Verknüpfungen	
Haltestelle	Verknüpfung mit Linie
Kupferhammer	Linien 4/41/42 -> Würm / Huchenfeld
Kupferhammer	Linien 741/742 -> Huchenfeld / Hohenwart

Besonderheiten / Hinweise / weitere Vorgaben
<p>Teilweise weitere Einzelfahrten in der SVZ I und Sa./So. (ab ZOB / Hbf)</p> <p>* = In Klammern: Teillinien a/b/c</p> <p>** = T<sub>10</sub> auf den nachfragestarken Abschnitten</p> <p>*** = Fr/Sa &amp; Sa/So und nachts vor Karfreitag, 1. Mai, Chr. Himmelfahrt, Fronleichnam, 3. Okt. und Allerheiligen, MoonlightBus, d.h. Betriebsende ca. 1 h später</p> <p>Sa morgens vier Fahrten zwischen „ZOB“ und Bahnhof Weißenstein</p> <p>So + Fei eine Fahrt morgens zwischen „Leopoldstraße“ und „Bahnhof Weißenstein“</p> <p>Einsatzfahrten in das Gewerbegebiet Buchbusch sind mit den dort ansässigen arbeitsplatzintensiven Betrieben abzustimmen. Sollte die Nachfrage nicht mit Taktfahrten sinnvoll abgedeckt werden können, sind Zusatzfahrten zum ZOB/Hbf anzubieten.</p> <p>Bedienungseinschränkungen („Haltestelle wird nur zum Ausstieg bedient“) sind unzulässig.</p>

Betriebliche Hinweise		
<b>Linienlänge</b>	hin a) 15,5 km b) 11,5 km c) 6,5 km	zurück a) 16,5 km b) 13 km c) 6,5 km
<b>Betriebsleistung (Fahrplan-km/Jahr)</b>	ca. 490.000 km / Jahr	
<b>Laufzeit der Genehmigung</b>	12.12.2026	
<b>Aufgabenträger</b>	Stadt Pforzheim	

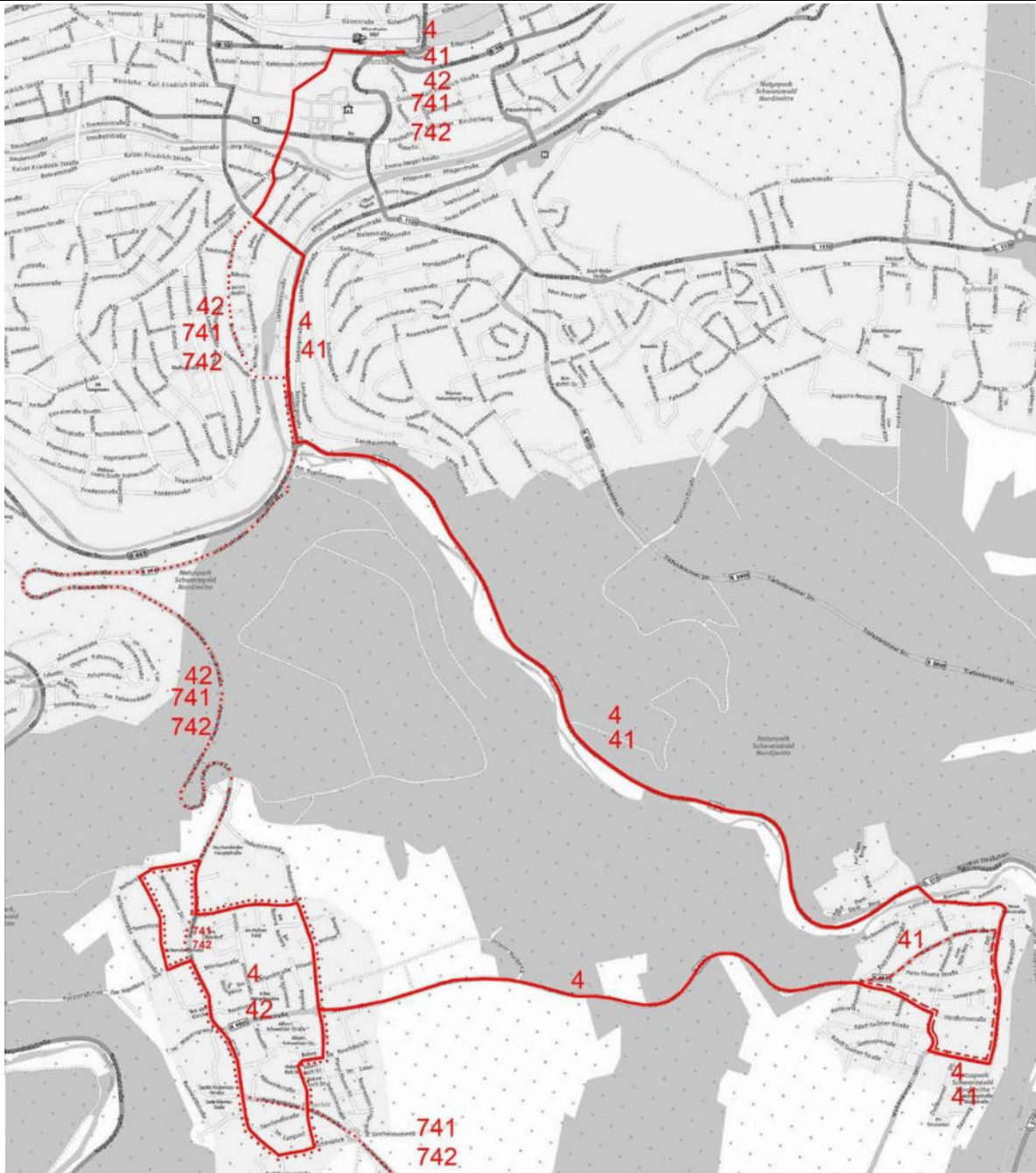
Bediente Haltestellen			
a	b	c	Linie 3
			Pforzheim Buchbusch
			- Amazonstraße
			- Obsthof
			- Klumpensee
			- Am Steinsee
			- Kieselbronner Straße
			- Hohenäckerallee
			- Am Windhof
			- Welschenäckerstr.
			- Hängsteig
	^		- Krebspfad
	v		- Hängsteig
	v		- Postzentrum
	v		- Hinter der Warte
			- Bauschlotter Straße
			- Wartberg
			- Kurfürstenstaffel
			- Friedrich Ebert Straße
			- Zähringer Allee
			- Pfälzer Straße
			- Christophallee
			- ZOB / Hbf
			- Bahnhofstraße
			- Leopoldstraße
			- Sedanplatz
			- Jahn/Bleichstr.
			- Rodstraße
			- Kallhardtstraße
			- Kupferhammer
			Dillweißenstein Riedstraße
			- Seegerstraße
			- Ludwigsplatz
			- Hirsauer Straße
			- Äußere Hirsauer Str.
			- Nagoldfreibad
			- Steinbergsgutstraße
			- Burggartenstraße
			- Bahnhof Weißenstein



## 4/41/42

- a) Linie 4: ZOB / HBF – Leopoldstraße – Würm – Huchenfeld
- b) Linie 41: ZOB / HBF – Leopoldstraße – Würm
- c) Linie 42: ZOB / HBF – Leopoldstraße – Hoheneck – Huchenfeld – (Hohenwart Forum)

### Linienverlaufsplan



Anzahl Haltestellen	Hinweg a) 29 b) 16 c) 20/15 <sup>1</sup>	Rückweg a) 20 b) 16 c) 10
---------------------	---	------------------------------------

### Funktion / Fahrzeuganforderung

Funktion der Linie	Linien mit überwiegender Erschließungsfunktion, (41/42 = Verstärkung der Linie 4 in der HVZ und im Schülerverkehr)
Anforderungen Fahrzeugeinsatz	Standardbus (Linie 4/41) <sup>2</sup> ; Gelenkbus (Linie 42)

Bedienungsangebot Linie 4										
[Takt / Fahrten- angebot]	Mo-Fr				Sa			So + Fei		
	Bedienungs- zeitraum	HVZ	NVZ	SVZ	Bedienungs- zeitraum	NVZ	SVZ	Bedienungs- zeitraum	NVZ	SVZ
[Status quo]	ca. 05:45- ca. 23:45	T30*	T30	T60	ca. 05:45- ca. 00:45	T30**	T60	ca. 07:15- ca. 23:45	T60	T60
[Ziel]	=	=	=	=	=	=	=	=	=	=

Relevante Verknüpfungen	
Haltestelle	Verknüpfung mit Linie
Kupferhammer	Linie 3 -> Dillweißenstein

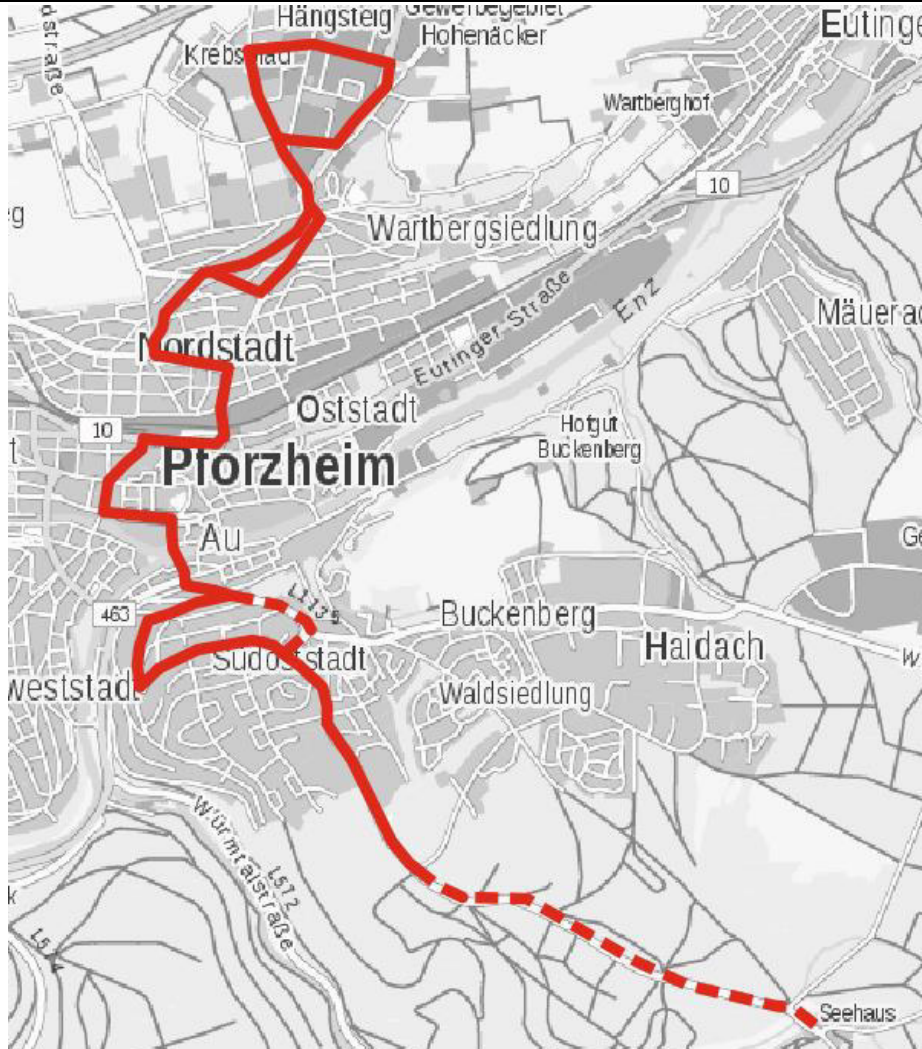
Besonderheiten / Hinweise / weitere Vorgaben
<p><sup>1</sup> Linie 42 verkehrt um 13:12 Uhr abweichend erst ab Leopoldstraße und bis Hohenwart Forum (Ortsmitte)</p> <p><sup>2</sup> bei Bedarf Früh-HVZ und mittags (Schüler) mit Gelenkbus</p> <p>* in der morgendlichen HVZ zusätzliche Fahrten im Schülerverkehr</p> <p>** bis 17 Uhr</p> <p>Linie 4: zwei Zusatzfahrten nachmittags</p> <p>Linie 41: Hinweg vier reguläre Einzelfahrten, fünf Schulfahrten; Rückweg fünf reguläre Einzelfahrten ganztägig, sieben Schulfahrten</p> <p>Linie 42: Hinweg drei reguläre Einzelfahrten, eine Schulfahrt; Rückweg fünf reguläre Einzelfahrten, eine Schulfahrt</p> <p>Keine Fahrten der Linien 41 / 42 an Sa, Sonn- und Feiertagen sowie in den Sommerferien</p> <p>Bedienungseinschränkungen („Haltestelle wird nur zum Ausstieg bedient“) sind unzulässig.</p>

Betriebliche Hinweise		
<b>Linienlänge</b>	hin 4) 12 km 41) 8 km 42) 8,5 km	zurück 4) 11 km 41) 7,5 km 42) 9,5 km
<b>Betriebsleistung (Fahrplan-km/Jahr)</b>	ca. 320.000 km/Jahr	
<b>Laufzeit der Genehmigung</b>	12.12.2026	
<b>Aufgabenträger</b>	Stadt Pforzheim	

Bediente Haltestellen			
4	41	42	Linien
			Pforzheim ZOB / Hbf
			- Bahnhofstraße
		1	- Leopoldstraße
		1	- Sedanplatz
		1	- Jahn/Bleichstr.
		1	- Rodstraße
		1	- Kallhardtstraße
			- Schmuckmuseum
			- Calwer Straße
		1	- Kupferhammer
			- Altes Sägewerk
			- Würmblick
			Würm Würmtalstraße
			- Post
			- Fahrstraße
			- Hauptstraße
	V		- Kirche
	V		Würm Dreschhalle
	^		Würm Hölderlinstraße
	^		- Ritterstraße
	^		- Hohenwarter Straße
	V		- Friedhof
			- Hohenwarter Straße
			- Ritterstraße
			- Hölderlinstraße
			Huchenfeld Jettenbrunnen
^			Lohwiesenhof
			- Industriestraße
V			- Mittlerer Hardweg
V			- Erzkopfstraße
		1	Hoheneck
V			Huchenfeld Oberdorf
		v1	- Haus der Vereine
V		V	- Hellerichstraße
V			- Sonnenhalde
V			- Zum Nagoldblick
V		v1	- Rathaus
V		v1	- St. Hubertus Str.
V		v1	- Am Schönblick
v		v1	- Im Blumengarten
		v	Industriestraße
		v	Mittlerer Hardweg
		v	Erzkopfstraße
		v1	Hohenwart Forum
		v1	- Ortsmitte

- a) ZOB/Hauptbahnhof - Leopoldstraße - Hochschule/Wildpark (- Seehaus)
- b) Hängsteig - ZOB/Hauptbahnhof - Leopoldstraße - Hochschule/Wildpark (- Seehaus)
- c) ZOB/Hauptbahnhof - Leopoldstraße – Goldschmiedeschule - Hochschule/Wildpark

**Linienverlaufsplan**



Anzahl Haltestellen	Hinweg	Rückweg
	a) 14	a) 14
	b) 24/25	b) 24/25
	c) 9	c) 9

**Funktion / Fahrzeuganforderung**

Funktion der Linie	Überwiegende Erschließungsfunktion
Anforderungen Fahrzeugeinsatz	Gelenkbus, in SVZ: Standardbus

**Bedienungsangebot**

[Takt / Fahrten- angebot]	Mo-Fr			Sa			So + Fei			
	Bedienungs- zeitraum	HVZ	NVZ	SVZ	Bedienungs- zeitraum	NVZ	SVZ	Bedienungs- zeitraum	NVZ	SVZ

[Status quo]	ca. 05:15- ca. 00:00 *****	T15 (30/30/-)	T15 (30*/30*/EF)	T30 (30/- /EF)	ca. 06:30- ca. 01:00 *****	T15 (30*/30*/- )	T30** (60/60- /30***)	ca. 07:00 – ca. 00:00	T30 (60/60/-)	T30 (60/60/60 *****)
[Ziel]	=	=	=	=	=	=	=	=	=	=

### Relevante Verknüpfungen

Haltestelle	Verknüpfung mit Linie
Flößerviertel	6, 16

### Besonderheiten / Hinweise / weitere Vorgaben

Mo-Fr Linienverlauf a) 3x stündlich, 4. Fahrt = b) / Sa: a) 2x stündlich, 3. Fahrt = b) / So. a) und b) jeweils im Wechsel

\*Mo-Fr: ab 20 Uhr T60, Sa.: ab 17 Uhr T60

\*\* ab 07:00 Uhr Route a) und b)

\*\*\*morgens bis ca. 08:00 Uhr in Richtung Hochschule/Wildpark und abends ab 20:00 Uhr in Richtung ZOB/Hbf

\*\*\*\*morgens bis ca. 09:00 Uhr in Richtung Hochschule/Wildpark und abends ab 20:00 Uhr in Richtung ZOB/Hbf

\*\*\*\*\*verkehrt in den Nächten von Freitag auf Samstag und Samstag auf Sonntag sowie nachts vor Karfreitag, 1. Mai, Chr. Himmelfahrt, Fronleichnam, 3. Okt. und Allerheiligen, als Moonlightbus, d.h. Betriebsende ca. 1 h später

EF = einzelne Fahrten

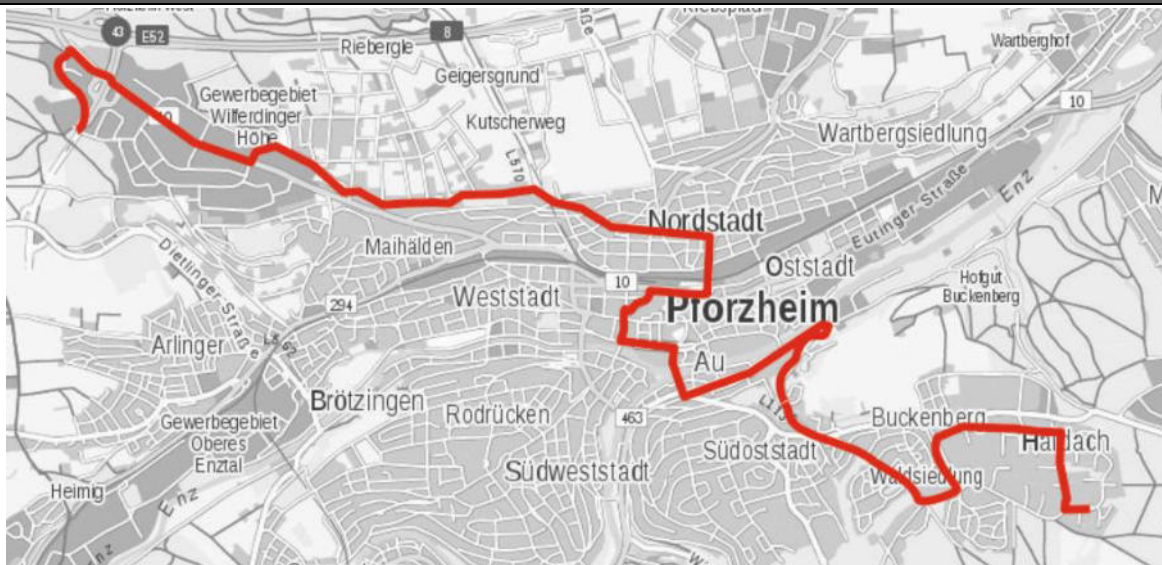
Bedienungseinschränkungen („Haltestelle wird nur zum Ausstieg bedient“) sind unzulässig.

### Betriebliche Hinweise

<b>Linienlänge</b>	hin a) ca. 4,0 km b) ca. 9,0 km c) ca. 3,5 km	zurück a) ca. 4,5 km b) ca. 9,5 km c) ca. 3,8 km
<b>Betriebsleistung (Fahrplan-km/Jahr)</b>	ca. 260.000 km /Jahr	
<b>Laufzeit der Genehmigung</b>	12.12.2026	
<b>Aufgabenträger</b>	Stadt Pforzheim	

<b>Bediente Haltestellen</b>			
<b>a</b>	<b>b</b>	<b>c</b>	<b>Linie 5</b>
			Hängsteig
	V		Postzentrum
	V		Hinter der Warte
			Bauschlötter Straße
	V		Wartberg (Stg. 1)
	^		Wartbergbad
	^		Kreuzsteinallee
	^		Oberer Wingertweg
	^		Brettener Straße
	V		Kurfürstenstaffel
			Friedrich Ebert Straße
			Zähringer Allee
			Pfälzer Straße
			Christophallee
			ZOB/HBF
			Bahnhofstraße
			Leopoldstraße
			Waisenhausplatz
			Flößerviertel
EF			Ludwig-Erhard-Schule
			Goldschmiedeschule
			Hauffstraße
			Gellertstraße
			Humboldtstraße
			Keplerstraße
			Großer Lückenweg
			Schoferweg
			Max-Planck-Straße
			Kantstraße
			Hochschule/Wildpark
	EF		Seehaus

## Linienverlaufsplan



Anzahl Haltestellen

Hinweg  
37Rückweg  
37

## Funktion / Fahrzeuganforderung

Funktion der Linie

Linie mit überwiegender Verbindungsfunktion

Anforderungen  
Fahrzeugeinsatz

Gelenkbus, in SVZ: Standardbus

## Bedienungsangebot

[Takt / Fahrten- angebot]	Mo-Fr			Sa			So + Fei			
	Bedienungs- zeitraum	HVZ	NVZ	SVZ	Bedienungs- zeitraum	NVZ	SVZ	Bedienungs- zeitraum	NVZ	SVZ
[Status quo]	ca. 05:00- ca. 00:00 *****	T15*	T15/T30**	T30	ca. 05:00- ca. 01:00	T15/T20/T30***	T30	ca. 06:30- ca. 00:00	T30	T30
[Ziel]	=	T10****	T10****	=	=	=	=	=	=	=

## Relevante Verknüpfungen

Haltestelle	Verknüpfung mit Linie
Wilhelm-Becker-Str./Tannhoferweg	Linie 11

## Besonderheiten / Hinweise / weitere Vorgaben

\* Fahrt 1 und 2 beginnen am ZOB/HBF; ab 23 Uhr Beginn/Ende der Fahrten am Fachmarktzentrum

\*\* ab 20 Uhr jeweils T30

\*\*\* ab 17 Uhr im T20, ab 19 Uhr im T30

\*\*\*\* T10 auf den nachfragestarken Abschnitten

Jeweils eine EF am Morgen beginnt/endet an der Wilhelm-Becker-Straße

\*\*\*\*\*verkehrt in den Nächten von Freitag auf Samstag und Samstag auf Sonntag und nachts vor Karfreitag, 1.Mai, Chr. Himmelfahrt, Fronleichnam, 3. Okt. und Allerheiligen als Moonlightbus, damit Betriebsende ca. eine Stunde später

Bedienungseinschränkungen („Haltestelle wird nur zum Ausstieg bedient“) sind unzulässig.

<b>Betriebliche Hinweise</b>		
<b>Linienlänge</b>	hin ca. 12 km	zurück ca. 12 km
<b>Betriebsleistung (Fahrplan-km/Jahr)</b>	ca. 530.000 km / Jahr	
<b>Laufzeit der Genehmigung</b>	12.12.2026	
<b>Aufgabenträger</b>	Stadt Pforzheim	



<b>Bediente Haltestellen</b>	
	<b>Linie 6</b>
	Gleiwitzer Straße
	Elbinger Straße
	Leipziger Straße
	Landsberger Straße
	Danziger Straße
	Stettiner Straße
	Breslauer Str.
	Haidachturm
	Tiergartenstraße
	Eichenweg
	Erlenweg
	Wurmberger Straße
	Gesellstraße
	Altstädter Brücke
	Klinikum Pforzheim
	Hochschule/Gestaltung
	Flößserviertel
	Waisenhausplatz
	Leopoldstraße
	Bahnhofstraße
	ZOB / Hbf
	Christophallee
	Pfälzer Straße
	Zähringer Allee
	Phillipstraße
	Ispringer Staffel
	Hauptfriedhof
	Hachelturm
	Zum Geigersgrund
	Krankenhaus Siloah
	Tannhoferweg
	Wilhelm-Becker-Straße
	Am Enzenloch
	Fachmarktzentrum
	Straßenmeisterei
	Göppinger Straße
	Offenburger Straße

a) Am Hauptgüterbahnhof - ZOB/Hbf - Rodrücken

b) Am Hachel - ZOB/Hbf - Rodrücken

## Linienverlaufsplan



Anzahl Haltestellen

Hinweg  
a) 21  
b) 28Rückweg  
a) 14  
b) 21

## Funktion / Fahrzeuganforderung

Funktion der Linie

Linie mit überwiegender Erschließungsfunktion

Anforderungen  
Fahrzeugeinsatz

Standardbus, in SVZ: auch Midibus

## Bedienungsangebot

[Takt / Fahrten- angebot]	Mo-Fr				Sa			So + Fei		
	Bedienungs- zeitraum	HVZ	NVZ	SVZ	Bedienungs- zeitraum	NVZ	SVZ	Bedienungs- zeitraum	NVZ	SVZ
[Status quo]	ca. 06:00- ca. 23:30	T30 (30/-)	T30 (30/-)	T60 (60/EF*)	ca. 05:45 – ca. 23:30	T30/60 (30/-)**	T60 (60/-)	ca. 08:00 – ca. 23:30	T60 (-/60)	T60 (60****/ 60****)
[Ziel]	=	=	=	=	=	=	=	=	=	=

## Relevante Verknüpfungen

Haltestelle	Verknüpfung mit Linie
Pfälzerstraße	Linie 17

Rembrandtstraße, Postwiesenstraße	Linie 17
Wasserturm	Linie 11

### Besonderheiten / Hinweise / weitere Vorgaben

letzte Fahrt in Richtung Rodrücken verkehrt an allen Verkehrstagen nur bis Haltestelle „Wasserturm“

\*Um ca. 20 Uhr eine Fahrt ab „Heim am Hachel“ zum Rodrücken

Sonntags zusätzlich über Haltestellen „Nebeniusstraße“, „Senefelder Straße“, „Werner-Siemens-Straße“ und „Genossenschaftsstraße“ (Ri. Heim am Hachel) als Ersatz für Linie 17 im Gebiet Weiherberg

\*\* ab 17:30 Uhr T60

\*\*\* bis ca. 20 Uhr

\*\*\*\* ab ca. 20 Uhr

Bedienungseinschränkungen („Haltestelle wird nur zum Ausstieg bedient“) sind unzulässig.

### Betriebliche Hinweise

<b>Linienlänge</b>	hin a) 7,0 km b) 9,5 km	zurück a) 7,5 km b) 10,0 km
<b>Betriebsleistung (Fahrplan-km/Jahr)</b>	ca. 124.000 km/Jahr	
<b>Laufzeit der Genehmigung</b>	12.12.2026	
<b>Aufgabenträger</b>	Stadt Pforzheim	

<b>Bediente Haltestellen</b>		
<b>a</b>	<b>b</b>	<b>Linie 7</b>
		Heim am Hachel
	v	Auguste-Supper-Straße
	^	Scheffelstraße
		Bismarckstraße
		Bayernstraße
		Phillipstraße
		Zähringerallee
		Pfälzerstraße
		Gutenbergstraße
		Am Hauptgüterbahnhof
		Franziskusstraße
		ZOB / Hbf
		Bahnhofstraße
		Leopoldstraße
		Sedanplatz
v	v	Jahn/Bleichstr.
^	^	Hohlstraße
		Schwarzwaldstraße
		Straßburger Straße
		Dijonstraße
		Vogesenallee
		Vogelsangstraße
		Etivalstraße
		Wasserturm
v	v	Rubensstraße
v	v	Baldung Grien Str.
v	v	Karl Abt Strasse
v	v	Im Hanseloch
v	v	Hercyniastraße
v	v	Rembrandtstraße
v	v	Postwiesenstraße

- a) Äußerer Arlinger – Brötzingen - Leopoldplatz – Mäuerach  
 b) Äußerer Arlinger – Brötzingen - Leopoldplatz – Mäuerach - Eutingen West

### Linienvverlaufplan



Anzahl Haltestellen

Hinweg

- a) 27  
 b) 37

Rückweg

- a) 27  
 b) 31

### Funktion / Fahrzeuganforderung

Funktion der Linie

Linie mit überwiegender Erschließungsfunktion, nicht über HBF

Anforderungen  
Fahrzeugeinsatz

Standardbus, in der morgendlichen HVZ auch nach Bedarf Gelenkbus

### Bedienungsangebot

[Takt / Fahrten- angebot]	Mo-Fr				Sa			So + Fei		
	Bedienungs- zeitraum	HVZ	NVZ	SVZ	Bedienungs- zeitraum	NVZ	SVZ	Bedienungs- zeitraum	NVZ	SVZ
[Status quo]	ca. 05:30- ca. 23:15	T <sub>30</sub> (T <sub>30</sub> /T <sub>60</sub> * **)	T <sub>30</sub> (T <sub>30</sub> /T <sub>60</sub> o***)	T <sub>60</sub>	ca. 06:00 – ca. 23:15	T <sub>30</sub> ** (T <sub>30</sub> / -)/T <sub>60</sub>	T <sub>60</sub>	ca. 07:15 – ca. 23:15	T <sub>60</sub>	T <sub>60</sub>
[Ziel]	=	=	=	=	=	=	=	=	T <sub>60</sub>	T <sub>60</sub>

### Relevante Verknüpfungen

Haltestelle	Verknüpfung mit Linie
Marktplatz Brötzingen, Stadtmuseum	Linien 1, 10 und 11

### Besonderheiten / Hinweise / weitere Vorgaben

Mo-Fr (an Schultagen): EF morgens um ca. 06:40 Uhr ab Haltestelle „Birkenfeld Altenpflgestift Sonne“ über Haltestellen „Berliner Straße“, „Schönblickweg (Stg. 2)“, „Jägersteig“, „Tiefenbach“, „Äußerer Arlinger“ und „Belchenstraße“ zur Haltestelle „Rudolf-Pöhler-Allee“, weiter auf Weg a) bis Leopoldplatz, von dort weiter nach Haltestelle „Bahnhofstraße“ und „ZOB/Hbf“

\*\* T<sub>30</sub> nur bis ca. 15 Uhr

\*\*\* ab ca. 07:00 Uhr bis 15:00 Uhr: Rufbus Mäuerach – Eutingen (feste Fahrten ohne vorherigen Anruf zwischen ca. 13 Uhr und 17 Uhr)

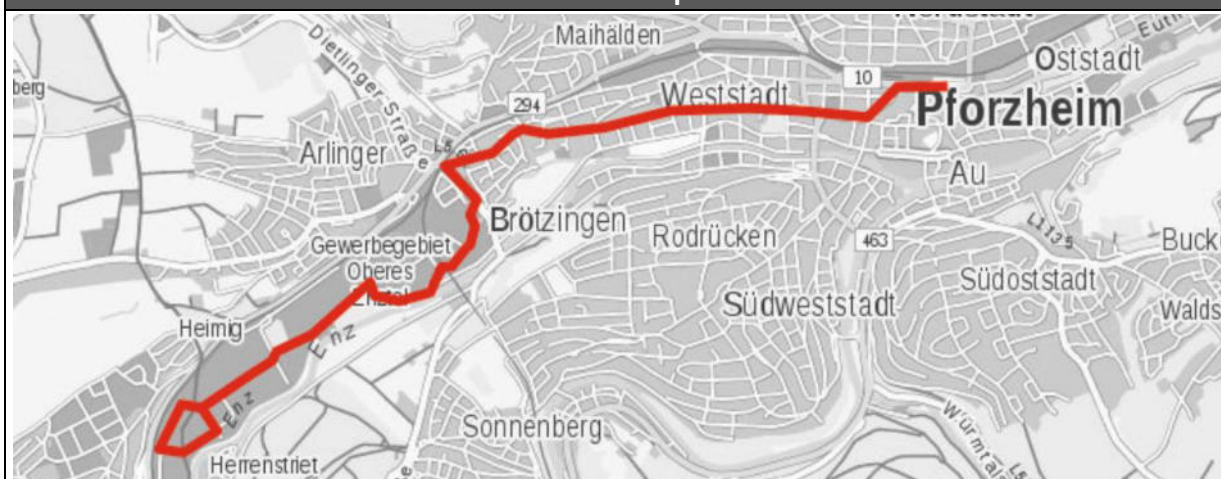
Samstag und Sonntag keine Fahrten zwischen Mäuerach und Eutingen

Bedienungseinschränkungen („Haltestelle wird nur zum Ausstieg bedient“) sind – mit Ausnahme der Fahrten zwischen Mäuerach und Eutingen - unzulässig.

<b>Betriebliche Hinweise</b>		
<b>Linienlänge</b>	hin a) ca. 11,5 km b) ca. 15 km	zurück a) ca. 11,5 km b) 15 km
<b>Betriebsleistung (Fahrplan-km/Jahr)</b>	ca. 244.000 km/Jahr	
<b>Laufzeit der Genehmigung</b>	12.12.2026	
<b>Aufgabenträger</b>	Stadt Pforzheim	

<b>Bediente Haltestellen</b>		
<b>a</b>	<b>b</b>	<b>Linie 9</b>
		Rudolf-Pöhler-Allee
		Eyachweg
		Höhenstraße
		Hahnenstraße
		Dietlinger Straße
		Marktplatz Brötzingen
		Stadtmuseum
		Weststadtpark
		Haus Maihalden
		Henhöferstraße
		Kochstraße
		Wildergrundallee
		Belfortstraße
V	V	Emilienstraße
^	^	Durlacher Straße
		Leopoldplatz
		Waisenhausplatz
		Emma-jäger-Bad
		Inselschule
		Altstädter Brücke
		Holzhof
		Wasserwerk
		Bruchtalbrücke
		Klingenstraße
		Mäuerachsteige
		Schwalbenstraße
^	^	Pirolstraße
V	V	Ammerstraße
		Am Waldrand
	V	Pirolstraße
	^	Ammerstraße
		Schwalbenstraße
		Mäuerachsteige
		Klingenstraße
	V	Eutingen West
	V	Friedrichshof
	V	Rößlestaffel
	V	Georg-Feuerstein-Straße
	V	Sägewerkstraße
	V	Eutingen Waldrand

## Linienverlaufplan



Anzahl Haltestellen

Hinweg  
17Rückweg  
17

## Funktion / Fahrzeuganforderung

Funktion der Linie

Verbindungsfunktion

Anforderungen  
Fahrzeugeinsatz

Standardbus, auf HVZ- sowie Verstärkerkursen bei Bedarf Gelenkbus

## Bedienungsangebot

[Takt / Fahrten- angebot]	Mo-Fr				Sa			So + Fei		
	Bedienungs- zeitraum	HVZ	NVZ	SVZ	Bedienungs- zeitraum	NVZ	SVZ	Bedienungs- zeitraum	NVZ	SVZ
[Status quo]	ca. 04:45 – ca. 19:45****	T30	T30*	T60 (30/60**)	ca. 05:00 – ca. 19:30	T30*****	T60	ca. 06:00 – ca. 20:30	T120***	T120***
[Ziel]	=	=	=	=	=	=	=	=	=	=

## Relevante Verknüpfungen

Haltestelle	Verknüpfung mit Linie
Marktplatz Brötzingen, Stadtmuseum	Linien 1, 9

## Besonderheiten / Hinweise / weitere Vorgaben

\* ca. 14:00 bis 18:00 Uhr Bedienung im T20

\*\* SVZ I mit T30

\*\*\* die erste Fahrt morgens Richtung ZOB/Hbf beginnend an der Haltestelle „1. CfR-Stadion“

\*\*\*\*zusätzliche Fahrten ab Haltestelle „Gülichstraße“ ab ca. 21 Uhr (s. unten) und ca. 22:15 Uhr ab Haltestelle „Leopoldplatz“ in Richtung Haltestelle „Gülichstraße“

\*\*\*\*\*erste zwei am Morgen Fahrten beginnend an der Haltestelle „1. CfR-Stadion“

Mo-Fr: drei Einzelfahrten morgens (04:48 Uhr, 05:45 Uhr und 06:23 Uhr) ab 1. CfR Stadion in Richtung ZOB, eine davon nur an Schultagen

Mo-Fr: eine Einzelfahrt um 18:00 Uhr bis Haltestelle Stadtwerke

Fahrten ab Haltestelle „Gülichstraße“ um ca. 19 Uhr und 19:30 Uhr nur bis Haltestelle „Stadtmuseum“ mit Anschluss an Linie 1 in



Richtung Leopoldplatz

Fahrten ab Haltestelle „Gülichstraße“ um ca. 21 Uhr ab Haltestelle „1. CfR-Stadion“ weiter als Linie 1 in Richtung Haltestelle „Hohlohstraße“

Bedienungseinschränkungen („Haltestelle wird nur zum Ausstieg bedient“) sind unzulässig.

<b>Betriebliche Hinweise</b>		
<b>Linienlänge</b>	hin ca. 6 km	zurück ca. 6 km
<b>Betriebsleistung (Fahrplan-km/Jahr)</b>	ca. 120.000 km/ Jahr	
<b>Laufzeit der Genehmigung</b>	12.12.2026	
<b>Aufgabenträger</b>	Stadt Pforzheim	

<b>Bediente Haltestellen</b>	
	<b>Linie 10</b>
	Pforzheim Gülichstraße
	Birkenfeld Enzstraße
	Pforzheim Finkensteinstraße
	- Wohnlichstraße (Bus)
	- Adolf Richter Straße
	- 1.CfR-Stadion
	- Am Mühlkanal
	- Burgstraße
	- Marktplatz Brötzingen
	- Stadtmuseum
	- Fritz Erler Schule Nord
	- Maystraße
	- Kulturhaus Osterfeld
	- Emilienstraße
	- Leopoldplatz
	- Bahnhofstraße
	- ZOB / Hbf

**Linienverlaufsplan**



Anzahl Haltestellen

Hinweg  
16

Rückweg  
16

**Funktion / Fahrzeuganforderung**

Funktion der Linie

Linie mit überwiegender Erschließungsfunktion

Anforderungen  
Fahrzeugeinsatz

Standard-Linienbus

**Bedienungsangebot**

[Takt / Fahrten- angebot]	Mo-Fr				Sa			So + Fei		
	Bedienungs- zeitraum	HVZ	NVZ	SVZ	Bedienungs- zeitraum	NVZ	SVZ	Bedienungs- zeitraum	NVZ	SVZ
[Status quo]	ca. 05:30 – ca. 20:30	T30	T30	.*	ca. 05:30- ca. 19:00	T30**	.**	ca. 11:00 – ca. 19:30	T60	.*
[Ziel]	=	=	=	=	=	=	=	=	=	=

Relevante Verknüpfungen	
Haltestelle	Verknüpfung mit Linie
Marktplatz Brötzingen, Stadtmuseum	Linien 1, 9, 10
Tannhoferweg	Linie 6

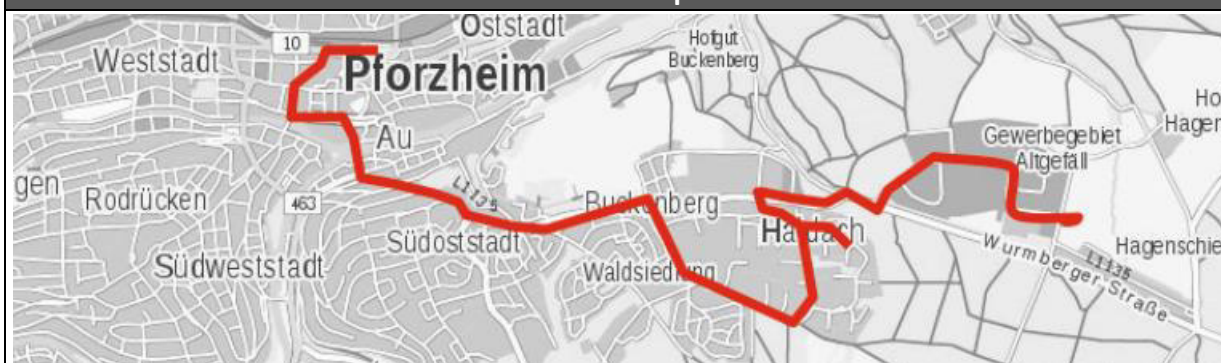
Besonderheiten / Hinweise / weitere Vorgaben
<p>* Mo-Fr nach 20 Uhr, Sa nach 18 Uhr So und Fei vor 11 und nach 19 Uhr kein Angebot</p> <p>**08:00 - 17:00 Uhr</p> <p>Mo – Fr: letzte beiden Fahrten ab Pforzheim Arcus Klinik bis Marktplatz Brötzingen</p> <p>Bedienungseinschränkungen („Haltestelle wird nur zum Ausstieg bedient“) sind unzulässig.</p>

Betriebliche Hinweise		
<b>Linienlänge</b>	hin 7,0 km	zurück 7,5 km
<b>Betriebsleistung (Fahrplan-km/Jahr)</b>	ca. 125.000 km / Jahr	
<b>Laufzeit der Genehmigung</b>	12.12.2026	
<b>Aufgabenträger</b>	Stadt Pforzheim	

Bediente Haltestellen	
	<b>Linie 11</b>
	Arcus Klinik
^	Stuttgarter Straße
v	Rastatter Straße
	Wilhelm-Becker-Straße
	Tannhoferweg
	Krhs. Siloah/Kurze Steig
	Bonhoefferstraße
	Stadtmuseum
	Marktplatz Brötzingen
	Burgstraße
	Fritz-Ungerer-Straße
	Auf der Rotplatte
	Friedhof Dillweißenstein
	Steinerne Brücke
	Ottersteinschule
	Am Nagoldhang
	Wasserturm

- a) ZOB / HBF – Haidachturn – Altgefäll  
 b) ZOB / HBF – Haidachturn – Dresdner Str.

### Linienvverlaufplan



Anzahl Haltestellen	Hinweg a) 21 b) 15	Rückweg a) 21 b) 15
---------------------	--------------------------	---------------------------

### Funktion / Fahrzeuganforderung

Funktion der Linie	Linie mit überwiegender Verbindungsfunktion
Anforderungen Fahrzeugeinsatz	Gelenkbus, Standardbus in Schwachverkehrszeit

### Bedienungsangebot

[Takt / Fahrten- angebot]	Mo-Fr				Sa			So + Fei		
	Bedienungs- zeitraum	HVZ	NVZ	SVZ	Bedienungs- zeitraum	NVZ	SVZ	Bedienungs- zeitraum	NVZ	SVZ
[Status quo]	05:00 – 21:00*	T20 (40/40)**	T20 (40/40)	-	09:00 – 17:30	T40 (40/- )***	T60(- /EF)***	-	..****	..****
[Ziel]	=	=	=	=	=	=	=	=	=	=

### Relevante Verknüpfungen

Haltestelle	Verknüpfung mit Linie
Haidach	Linie 6

### Besonderheiten / Hinweise / weitere Vorgaben

\* eine Zusatzfahrt um ca. 21:30 Uhr zur Haltestelle „Trudelweg“, abends zwei Zusatzfahrten ab Haltestelle „Trudelweg“ um ca. 22:00 Uhr zum Leopoldplatz und um ca. 22:30 Uhr zur Haltestelle „Danziger Straße“ (diese weiter als Linie 6 zur Leopoldstraße)

\*\*morgens in Richtung Altgefäll sechs Expressbusse über Haltestelle „FSV-Sportplatz“, eine davon nur an Schultagen, morgens in Richtung ZOB / HBF eine Zusatzfahrt an Schultagen, nachmittags drei Expressbusse über Haltestelle „FSV-Sportplatz“

\*\*\* zwischen 22 und 23 Uhr ein zusätzliches Fahrtenpaar ab/bis Altgefäll (Linienweg a)

\*\*\*\* kein Bedienungsangebot

Im Schulverkehr/von Expressbussen werden die Haltestellen H. Wieland Schule, Danziger Straße, Stettiner Straße, Breslauer Str. teilweise nicht bedient. Bei diesen Fahrten wird die Haltestelle „FSV-Sportplatz“ angefahren (siehe nachfolgende Übersicht b zur Haltestellenfolge)

Bedienungseinschränkungen („Haltestelle wird nur zum Ausstieg bedient“) sind unzulässig.

Betriebliche Hinweise		
<b>Linienlänge</b>	hin a) ca. 9,5 km b) ca. 6,5 km	zurück a) ca. 9,5 km b) ca. 6,0 km
<b>Betriebsleistung (Fahrplan-km/Jahr)</b>	ca. 153.000 km / Jahr	
<b>Laufzeit der Genehmigung</b>	13.12.2026	
<b>Aufgabenträger</b>	Stadt Pforzheim	

Bediente Haltestellen		
a	b	Linie 16
		ZOB / Hbf
		Bahnhofstraße
		Leopoldstraße
		Waisenhausplatz
		Flößerviertel
		Goldschmiedeschule
		Wurmberger Straße
		Platanenweg
		Birkenweg
		FSV - Sportplatz
		Breslauer Str.
		Haidachturm
		Allensteiner Straße
		Elbinger Straße
		Leipziger Straße
		Dresdner Straße
		Landsberger Straße
		H. Wieland Schule
		Hanauer Straße
		Eppinger Linie
		Gmünder Straße
		Gablonzer Straße
		Trudelweg

## Linienverlaufplan



Anzahl Haltestellen

Hinweg  
21Rückweg  
16

## Funktion / Fahrzeuganforderung

Funktion der Linie

Erschließungslinie

Anforderungen  
Fahrzeugeinsatz

Midibus

## Bedienungsangebot

[Takt / Fahrten- angebot]	Mo-Fr				Sa			So + Fei		
	Bedienungs- zeitraum	HVZ	NVZ	SVZ	Bedienungs- zeitraum	NVZ	SVZ	Bedienungs- zeitraum	NVZ	SVZ
[Status quo]	05:45 – 20:00	T30/T60*	T60	..**	07:00 – 18:00	T60	..**	-	..**	..**
[Ziel]	=	=	=	=	=	=	=	=	=	=

## Relevante Verknüpfungen

Haltestelle	Verknüpfung mit Linie
Pfälzer Straße	Linie 7
Rembrandtstraße, Postwiesenstraße	Linie 7
Wasserturm	Linie 11

## Besonderheiten / Hinweise / weitere Vorgaben

Mo-Fr: ab 19:00 Uhr keine Bedienungsangebot, Sa.: ab 18:00 kein Bedienungsangebot

\*08:00-10:00 Uhr T30 auf dem Abschnitt ZOB - Weiherberg

\*\* kein Bedienungsangebot

1. Fahrt morgens beginnt am ZOB/Hbf (Ri. Heim am Hachel)

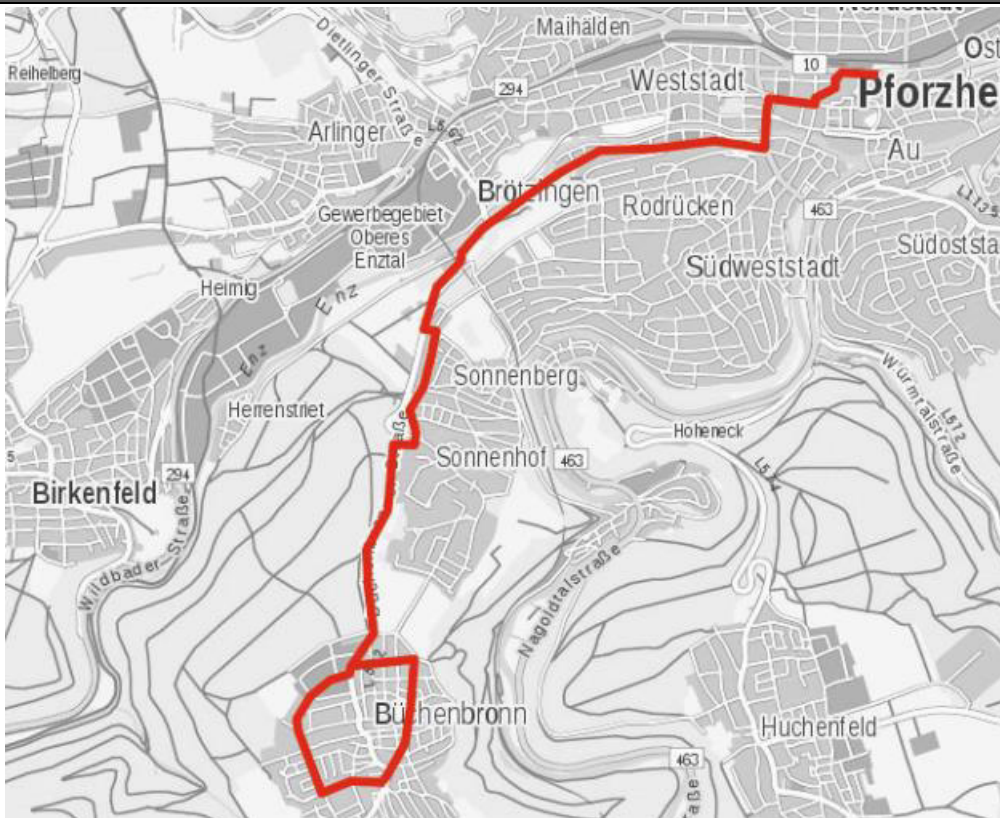
Sa.: letzte Fahrt ab Heim am Hachel bis Pfälzer Str.

Bedienungseinschränkungen („Haltestelle wird nur zum Ausstieg bedient“) sind unzulässig.

Betriebliche Hinweise		
<b>Linienlänge</b>	hin 7,0 km	zurück 6,5 km
<b>Betriebsleistung (Fahrplan-km/Jahr)</b>	ca. 57.000 km / Jahr	
<b>Laufzeit der Genehmigung</b>	12.12.2026	
<b>Aufgabenträger</b>	Stadt Pforzheim	

Bediente Haltestellen	
	<b>Linie 17</b>
	Heim am Hachel
V	Auguste Supper Straße
^	Scheffelstraße
	Bismarckstraße
	Bayernstraße
	Phillipstraße
	Zähringer Allee
	Pfälzer Straße
	Gutenbergstraße
	Am Hauptgüterbahnhof
	Franziskusstraße
	ZOB / Hbf (Stg. 10)
	Bahnhofstraße
	Leopoldplatz (Stg. 1)
	Turnplatz (Stg. 1)
	Gustav-Rau-Straße
	Werner-Siemens-Str.
v	Grünwaldstraße
v	Rembrandtstraße
v	Postwiesenstraße
v	Nebeniusstraße
v	Senefelder Straße

**Linienvlaufplan**



Anzahl Haltestellen	Hinweg 15	Rückweg 11
---------------------	--------------	---------------

**Funktion / Fahrzeuganforderung**

Funktion der Linie	Erschließungslinie
Anforderungen Fahrzeugeinsatz	Standard-Linienbus

**Bedienungsangebot**

[Takt / Fahrten- angebot]	Mo-Fr				Sa			So + Fei		
	Bedienungs- zeitraum	HVZ	NVZ	SVZ	Bedienungs- zeitraum	NVZ	SVZ	Bedienungs- zeitraum	NVZ	SVZ
[Status quo]	ca. 06:00 – ca. 19:30	T60	T60	EF*	-	..**	..**	-	..**	..**
[Ziel]	=	T30	=	=	-	=	=	-	=	=

**Relevante Verknüpfungen**

Haltestelle	Verknüpfung mit Linie
-	-

**Besonderheiten / Hinweise / weitere Vorgaben**

Mo-Fr: EF im Schulverkehr ab 07:40 (PF ZOB/Hbf) bis PF-Büchenbronn Schillergymnasium  
 \* Mo-Fr: morgens jeweils eine Verstärkerfahrt (ab 07:30 PF ZOB/Hbf // ab 07:54 PF-Büchenbronn)



\* erste Fahrt morgens in Richtung Büchenbronn ab PF-Büchenbronn Birkenfelder Str

\*\* kein Bedienungsangebot

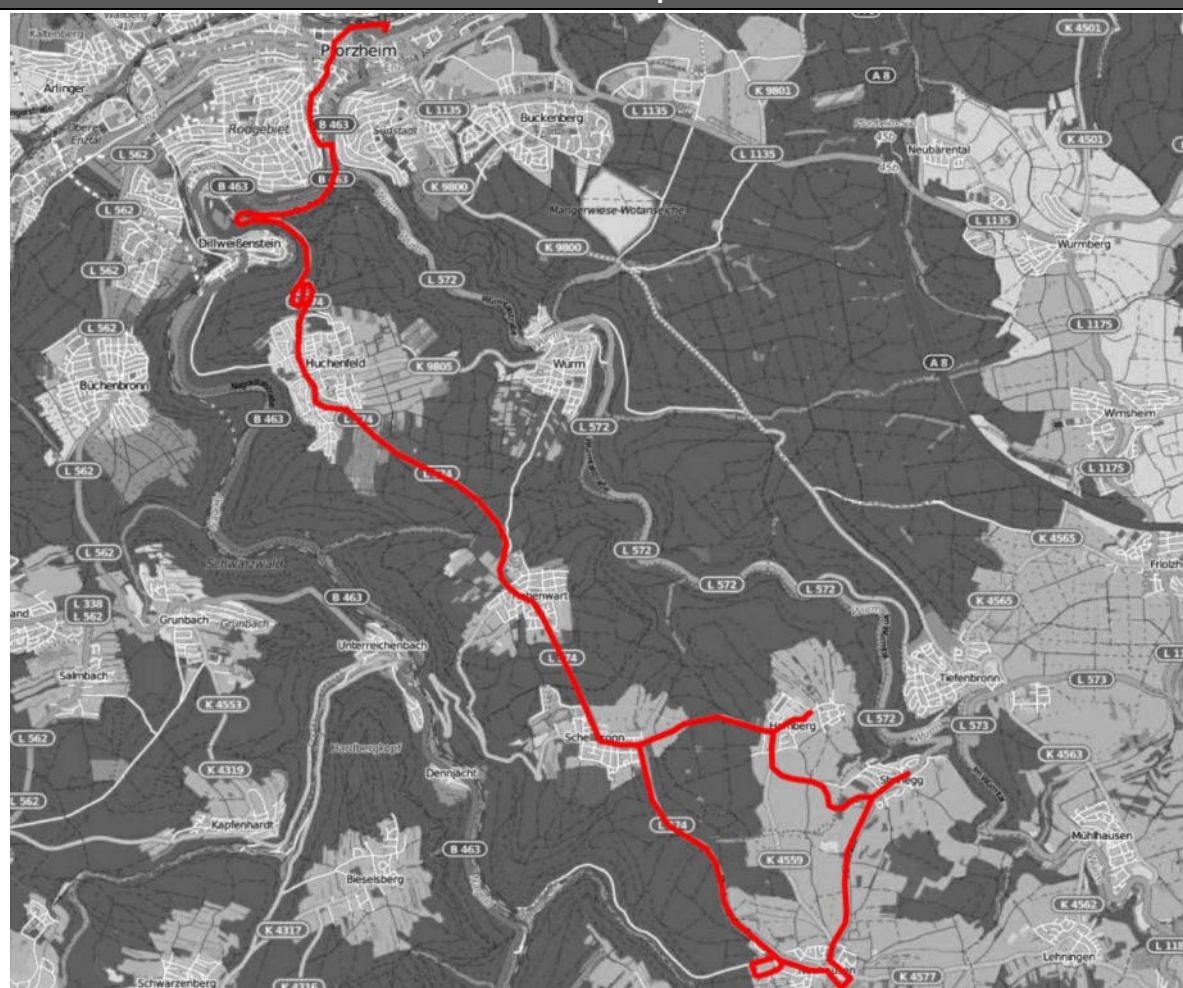
Bedienungseinschränkungen („Haltestelle wird nur zum Ausstieg bedient“) sind unzulässig.

Betriebliche Hinweise		
<b>Linienlänge</b>	hin 9,5 km	zurück 10 km
<b>Betriebsleistung (Fahrplan-km/Jahr)</b>	ca. 56.000 km/ Jahr	
<b>Laufzeit der Genehmigung</b>	12.12.2026	
<b>Aufgabenträger</b>	Stadt Pforzheim	

ZOB/Hbf - Büchenbronn	Büchenbronn - ZOB/Hbf
<b>Linie 43</b>	
ZOB/HBF	Büchenbronn Panoramastr.
Leopoldplatz	Büchenbronn Tankstelle
Turnplatz	Sonnenberg
Benckiserstraße	Brötzing. Brücke
Hans-Sachs-Straße	Hans-Sachs-Straße
Brötzing. Brücke	Benckiserstraße
Sonnenberg	Turnplatz
Büchenbronn Tankstelle	Jahnhalle
Büchenbronn Birkenfelder Str.	Leopoldplatz
Büchenbronn Schillergymnasium	Bahnhofstraße
Büchenbronn Metzgerstr.	ZOB/HBF
Büchenbronn Apotheke	
Büchenbronn Bären	
Büchenbronn Schulerstr.	
Büchenbronn Panoramastr.	

- a) 741: PF ZOB / HBF – Leopoldplatz – Huchenfeld - Hohenwart - Neuhausen - Hamberg (verkehrt in Gegenrichtung als 742)
- b) 742: PF ZOB / HBF – Leopoldplatz – Huchenfeld - Hohenwart - Hamberg - Neuhausen (verkehrt in Gegenrichtung als 741)

**Linienvverlaufsplan**



Anzahl Haltestellen	Hinweg 29 (30)	Rückweg 29 (30)
---------------------	-------------------	--------------------

**Funktion / Fahrzeuganforderung**

Funktion der Linie	Linie mit überwiegender Verbindungsfunktion, ab Hohenwart weiter als Regionalbuslinie
Anforderungen Fahrzeugeinsatz	Gelenkbus, in SVZ: auch Standardbus

**Bedienungsangebot**

[Takt / Fahrten- angebot]	Mo-Fr				Sa			So + Fei		
	Bedienungs- zeitraum	HVZ	NVZ	SVZ	Bedienungs- zeitraum	NVZ	SVZ	Bedienungs- zeitraum	NVZ	SVZ
[Status quo]	ca. 05:30 – ca. 00:30**	T30 (T60/T60)	T30 (T60/T60)	T60	ca. 05:30 – ca. 01:45	T60 (120/120)	T60	ca. 07:00 – ca. 00:00	T60 (120/120)	T60 (120/120)*
[Ziel]	=	=	=	=	=	=	=	=	=	=

Relevante Verknüpfungen	
Haltestelle	Verknüpfung mit Linie
/	/

Besonderheiten / Hinweise / weitere Vorgaben
<p>*abends Einzelfahrten</p> <p>** Moonlightbus, fährt Fr/Sa &amp; Sa/So und nachts vor Karfreitag, 1. Mai, Chr. Himmelfahrt, Fronleichnam, 3. Okt. und Allerheiligen, Betriebsschluss ca. 1 Stunde später</p> <p>Die Haltestelle Steinegg Schule wird nur an Schultagen bedient.</p> <p>Einzelne Fahrten im Schulverkehr mit geändertem Linienverlauf</p> <p>An Schultagen: Mittags eine beschleunigte Fahrt als Schnellbus ZOB – Hamberg und zwei Fahrten ZOB – Neuhausen (eine über Reuchlin-Gymnasium), sechs morgendliche Fahrten im Schulverkehr mit Ausrichtung auf Pforzheim ZOB (zwei ab Steinegg-Brunnen, eine ab Hamberg- Altes Rathaus, zwei ab Hamberg Sportplatz, eine ab Neuhausen-Sägwerk) und eine Fahrt ab Steinegg-Schule zum ZOB</p> <p>Bedienungseinschränkungen („Haltestelle wird nur zum Ausstieg bedient“) sind auf dem Linienabschnitt zwischen ZOB/Hbf und einschließlich Hohenwart unzulässig.</p>

Betriebliche Hinweise	
<b>Linienlänge</b>	741: ca. 26 km 742: ca. 20 km
<b>Betriebsleistung (Fahrplan-km/Jahr)</b>	ca. 410.000 km / Jahr
<b>Laufzeit der Genehmigung</b>	12.12.2026
<b>Aufgabenträger</b>	Stadt Pforzheim, Enzkreis

<b>Bediente Haltestellen</b>	
	Pforzheim ZOB / Hbf
	- Leopoldstraße
	- Sedanplatz
	- Jahn/Bleichstr.
	- Reuchlin Gymn.
	- Bunsenstraße
	- Hohlstraße
	- Rodstraße
	- Kallhardtstraße
	- Kupferhammer
	- Hoheneck
	Huchenfeld Oberdorf
	- Haus der Vereine
	- Rathaus
	- St. Hubertus Str.
	- Am Schönblick
	- Im Blumengarten
	- St. Hubertus Str.
	- Im Blumengarten
	Hohenwart Forum
	- Ortsmitte
	- Schellbronner Str.
	Schellbronn Altes Rathaus
	- Schwanen
	Hamberg Sportplatz
	- Altes Rathaus
	- Steinegger Straße
EF	Steinegg Schule
	- Liebenzeller Straße
	- Brunnen
	- Schwarzwaldstraße
	- Aussiedlerhof
	Neuhausen Altes Schulhaus
	- Kindergarten
	- Pforzheimer Straße
	- Am Sägewerk
	- Pforzheimer Straße
	- Kindergarten
	- Altes Schulhaus
	Steinegg Aussiedlerhof
	- Liebenzeller Straße

	- Brunnen
	- Schwarzwaldstraße
EF	- Schule
	Hamberg Altes Rathaus
	- Steingger Straße
	- Sportplatz

## PforzheimShuttle

Nordstadt / ZOB/ Hbf / Leopoldplatz

### Linienverlaufsplan



Anzahl Haltestellen	20
---------------------	----

### Funktion / Fahrzeuganforderung

Funktion der Linie	Erschließungsfunktion
Anforderungen Fahrzeugeinsatz	Kleinbus

### Bedienungsangebot

[Takt / Fahrten- angebot]	Mo-Fr				Sa			So + Fei		
	Bedienungs- zeitraum	HVZ	NVZ	SVZ	Bedienungs- zeitraum	NVZ	SVZ	Bedienungs- zeitraum	NVZ	SVZ
[Status quo]	ca. 08:00 – ca. 20:00	nach Bedarf*	nach Bedarf*	nach Bedarf*	-	-	-	-	-	-

[Ziel]	=	nach Bedarf*	nach Bedarf*	nach Bedarf*	=	-	-	=	-	-
--------	---	-----------------	-----------------	-----------------	---	---	---	---	---	---

Relevante Verknüpfungen	
Haltestelle	Verknüpfung mit Linie
-	-

Besonderheiten / Hinweise / weitere Vorgaben
* Bedienung auf Abruf zwischen 08:00 - 20:00 Uhr, die Bestellung erfolgt per Smartphon-App oder telefonisch Angestrebte maximale Wartezeit nach Bestellung: 30 Minuten

Betriebliche Hinweise	
<b>Betriebsleistung (Fahrplan-km/Jahr)</b>	ca. 45.000 km / Jahr
<b>Laufzeit der Genehmigung</b>	12.06.2021
<b>Aufgabenträger</b>	Stadt Pforzheim

## Frühwagen (Linie 20)

Sonnenberg – Dillweißenstein Ludwigsplatz – ZOB / Hbf – Bahnhof Brötzingen

### Linienverlauf

Anzahl Haltestellen	56
---------------------	----

### Funktion / Fahrzeuganforderung

Funktion der Linie	Zusatzverkehr mit Erschließungsfunktion
Anforderungen Fahrzeugeinsatz	Fahrzeuggröße abhängig von tatsächlichem Bedarf. Der Bedarf kann sich jährlich verändern.

### Bedienungsangebot

[Takt / Fahrten- angebot]	Mo-Fr				Sa			So + Fei		
	Bedienungs- zeitraum	HVZ	NVZ	SVZ	Bedienungs- zeitraum	NVZ	SVZ	Bedienungs- zeitraum	NVZ	SVZ
[Status quo]	04:00 – 05:00	-	-	EF	04:00 – 05:00	-	EF	05:00 – 06:00	-	EF
[Ziel]	=	-	-	=	=	-	=	=	-	=

### Relevante Verknüpfungen

Haltestelle	Verknüpfung mit Linie
-	-

### Besonderheiten / Hinweise / weitere Vorgaben

Verkehrt mit 1 Fahrt Mo-So

### Betriebliche Hinweise

Betriebsleistung (Fahrplan-km/Jahr)	ca. 9.600 km / Jahr
Laufzeit der Genehmigung	12.12.2026
Aufgabenträger	Stadt Pforzheim

	<b>Frühwagen (Linie 20)</b>
	Sonnenberg
	Julius Naeher Str.
	Friedhof Dillweißenstein
	Dillweißenstein Ludwigsplatz
	Riedstraße
	Kupferhammer
	Calwer Straße
	Goldschmiedeschule
	Wurmberger Straße
	Erlenweg
	Eichenweg
	Tiergartenstraße
	Haidachturm
	Allensteiner Straße
	Elbinger Straße
	Landsberger Straße
	Stettiner Straße
	Breslauer Str.
	Platanenweg
	Wurmberger Straße
	Gesellstraße
	Altstädter Brücke
	Klinikum Pforzheim
	Hochschule/Gestaltung
	Flößerviertel
	Marktplatz
	Schillerstraße
	Parkstraße
	Lindenstraße
	Zeppelinstraße
	Dammstraße
	Blücherstraße
	Friedrich-Ebert-Straße
	Zähringer Allee
	Pfälzer Straße
	Christophallee
	ZOB / Hbf
	Bahnhofstraße
	Leopoldplatz
	Emilienstraße
	Kulturhaus Osterfeld
	Maystraße
	Fritz-Erler-Schule Nord
	Stadtmuseum
	Marktplatz Brötzingen
	Bahnhof Brötzingen

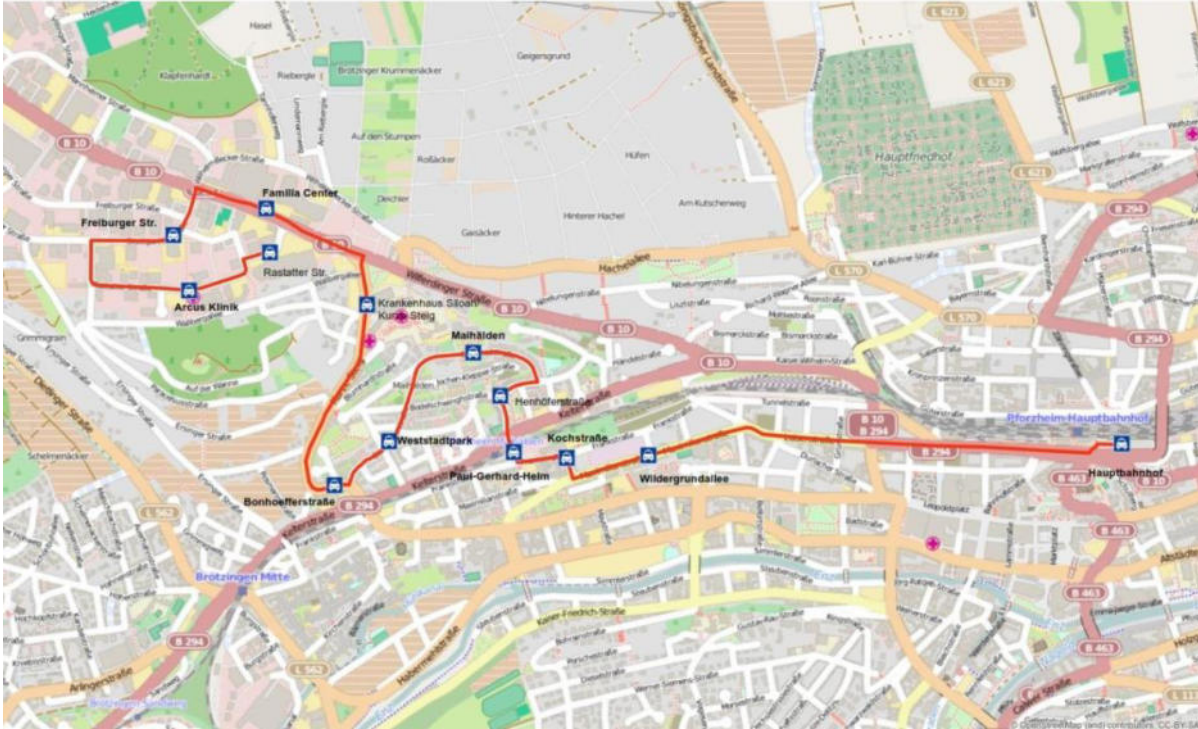


## Anrufsammeltaxi / Linientaxi

Linientaxi 1 ZOB – Wilferdinger Höhe  
Linientaxi 2 ZOB – Hachel – St. Trudpert  
Linientaxi 3 ZOB – Klinikum – Südost

### Linienverlaufsplan

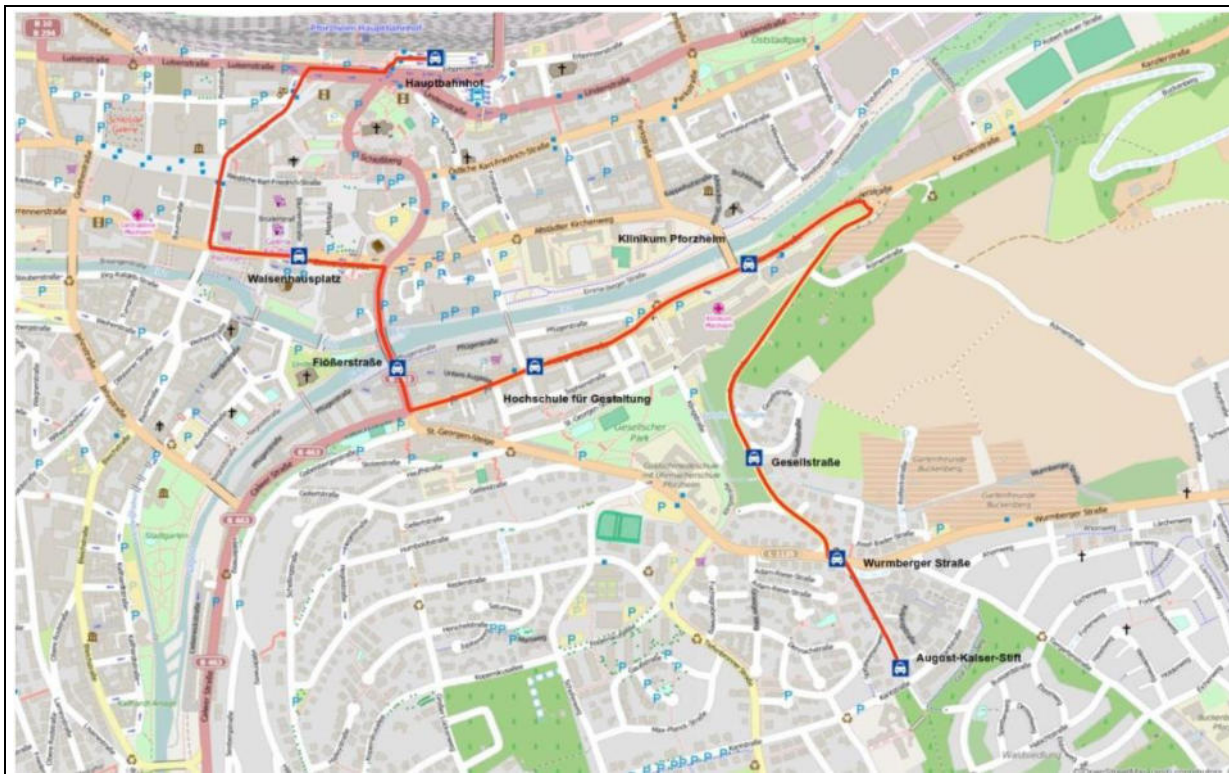
Linientaxi 1



Linientaxi 2



Linientaxi 3



Anzahl Haltestellen	Linientaxi 1) 13 Linientaxi 2) 11 Linientaxi 3) 8
---------------------	---

Funktion / Fahrzeuganforderung	
Funktion der Linie	Anruf-Sammeltaxi/Linientaxi
Anforderungen Fahrzeugeinsatz	AST-Fahrzeuge mit mindestens 4 Fahrgastsitzplätze und 4 Türen

Bedienungsangebot										
[Takt / Fahrten- angebot]	Mo-Fr				Sa			So + Fei		
	Bedienungs- zeitraum	HVZ	NVZ	SVZ	Bedienungs- zeitraum	NVZ	SVZ	Bedienungs- zeitraum	NVZ	SVZ
[Status quo]	-	-	-	-	-	-	-	04:00– 05:00	-	-
[Ziel]	-	-	-	=	-	-	=	-	-	-

Relevante Verknüpfungen	
Haltestelle	Verknüpfung mit Linie
ZOB	Stadtlinienverkehr

Besonderheiten / Hinweise / weitere Vorgaben
<p>Angebot, das insbesondere für Bedienstete in Krankenhäusern und Pflegeeinrichtungen am Sonntagmorgen oder an Feiertagen eingerichtet ist.</p> <p>Nach Vorbestellung am Samstagabend kann zunächst ein Taxi zu jeder beliebigen Haltestelle im Stadtlinienverkehr im Stadtgebiet Pforzheim genutzt werden (Anrufsammeltaxi). Dieses bringt den Besteller zum ZOB. Von dort starten dann um 5:30 Uhr Linientaxis auf drei definierten Routen zu den Krankenhäusern und Pflegeeinrichtungen.</p> <p>Linie 1 bedient eine Route in Richtung Maihalden und Wilferdinger Höhe (ca. 7,7 km), Linie 2 bedient die Nordstadt (ca. 4,2 km) und Linie 3 die südöstlichen Stadtteile (ca. 3,5 km).</p>

<b>Betriebliche Hinweise</b>	
<b>Betriebsleistung (Fahrplan-km/Jahr)</b>	ca. 1.000 km / Jahr
<b>Laufzeit der Genehmigung</b>	12.12.2026
<b>Aufgabenträger</b>	Stadt Pforzheim

## Einsatzwagen

Die Fahrtlagen dieser Einsatzwagen sind durch den Betreiber mit den betreffenden Schulen bzw. dem Amt für Bildung und Sport der Stadt Pforzheim vor Beginn jeden Schuljahrs abzustimmen.

Fahrzeuggröße abhängig von tatsächlichem Bedarf. Der Bedarf kann sich jährlich verändern.

Die jährliche Betriebsleistung beträgt aktuell ca. 70.000 Fahrplankilometer

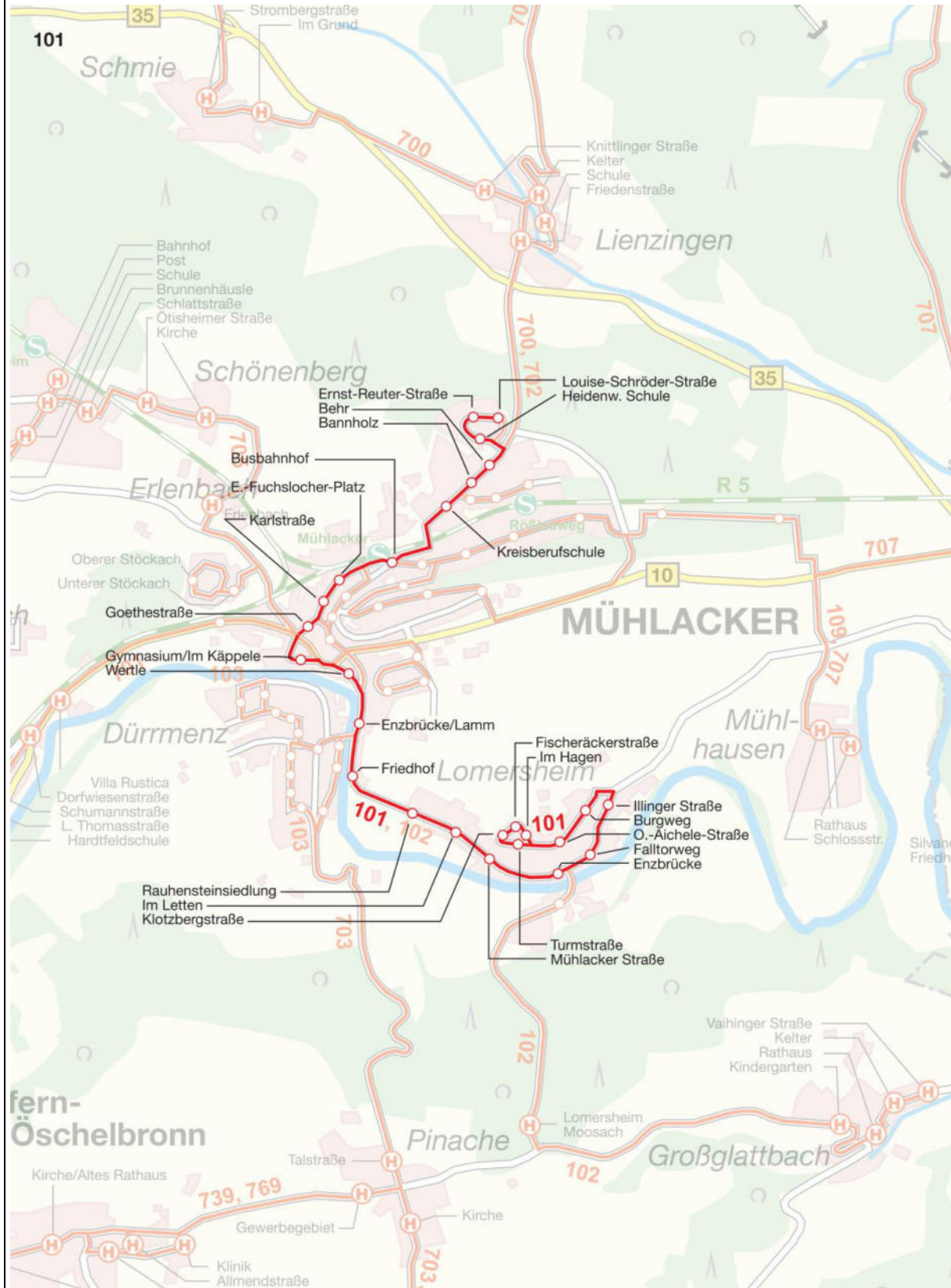
Schulstandorte	Fahrtenangebot (morgens / mittags)					
	Mo-Fr	Mo-Do	Mi	Di-Do	Do	Fr
Büchenbronn Schillergymnasium	3 / 1	- / 2	-	-	-	- / 1
Sonnenhofschule	1 / -	-	-	-	-	-
Ottersteinschule	6 / 2	-	-	-	-	-
Reuchlin-Gymnasium	2 / 5	-	- / 1	-	-	-
Waldorfschule	4 / 4	-	-	-	-	-
Elbinger Straße (Buckenbergsschule & Haidachschule)	5 / 2	-	-	-	-	-
Leopoldplatz (Hilda- Gymnasium)	16 / 22	- / 4	- / 1	-	- / 1	- / 2
Inselschule	1 / 1	-	-	-	-	-
Turnplatz und Jahnhalle (Hebel-Gymnasium & Theodor-Heuss-Gymnasium)	2 / 3	- / 1	-	-	-	- / 1
Fritz-Erler-Schule Nord	1 / 4	- / 1	-	-	-	-
Goldschmiedeschule	11 / 10	- / 1	-	-	- / 1	-
Konrad-Adenauer-Schule	10 / 7	- / 1	- / 1	-	- / 1	-
Johanna-Wittum-Schule	10 / 7	- / 1	- / 1	-	- / 1	-
Heinrich-Wieland Schule	3 / 7	- / 1	- / 1	-	- / 1	-
Osterfeldschule	1 / 4	- / 1	-	-	-	-
Ludwig-Erhard-Schule	- / 1	-	-	-	-	-
Sonnehofschule	1 / -	-	-	-	-	-
Nordstadtschule	3 / 2	-	-	- / 1	-	-
Keplergymnasium	3 / 2	-	-	- / 1	-	-



101

Mühlacker Heidenwäldle – Bahnhof - Lomersheim

Linienvverlaufsplan



Funktion / Fahrzeuganforderung	
Funktion der Linie	Stadtbus Mühlacker
Anforderungen Fahrzeugeinsatz	Solobus, einzelne Kurse als Gelenkbus

Bedienungsangebot										
[Takt / Fahrten- angebot]	Mo-Fr				Sa			So + Fei		
	Bedienungs- zeitraum	HVZ	NVZ	SVZ	Bedienungs- zeitraum	NVZ	SVZ	Bedienungs- zeitraum	NVZ	SVZ
[Status quo]	05.05 bis 20.17	T 60 mit Verdich- ter	T 60	T 60	07.35 bis 19.50	T 60	T 60			
[Ziel]	=	T 60 mit Verdich- ter	T 60	T 60	=	T 60	T 60	=		

Relevante Verknüpfungen	
Haltestelle	Verknüpfung mit Linie
Mühlacker Bahnhof	IRE, RB 17a, Rb 17 b, RB 17c, Stadtbusse und Regionalbusse
Besonderheiten / Hinweise	
Linie bildet zusammen mit Linie 102 zwischen Heidenwäldle und Lomerhsiem Enzbrücke einen Halbstundentakt. Der Status Quo des Fahrtenangebots stellt ca-Angaben dar.	

Betriebliche Hinweise		
<b>Linienlänge</b>	Hin ca. 8 km	zurück ca. 8 km
<b>Betriebsleistung p. a.</b>	Ca. 83.000 km	
<b>Laufzeit der Genehmigung</b>	Dezember 2029	
<b>Aufgabenträger</b>	Stadt Mühlacker	

## Linienverlaufsplan





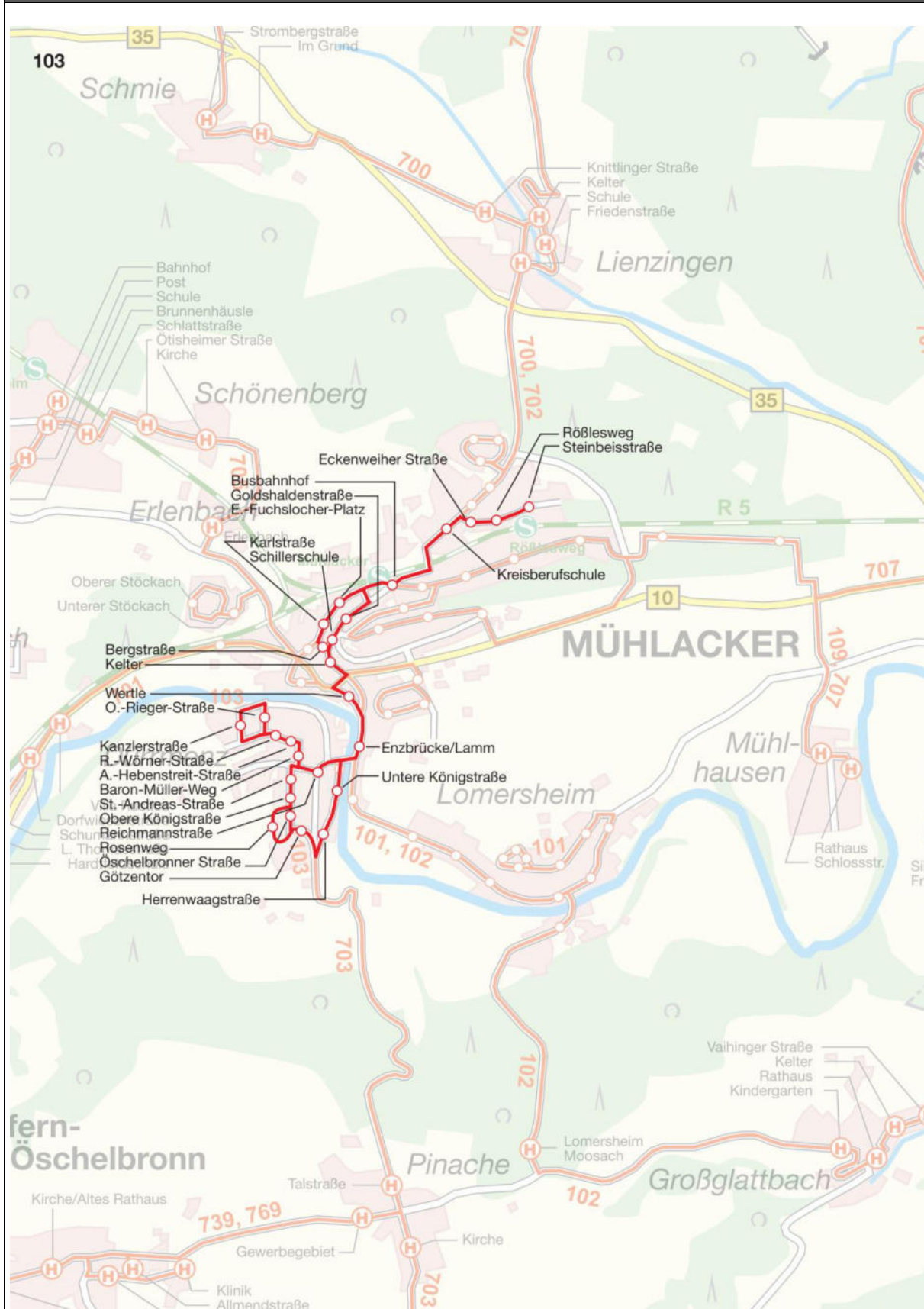
Funktion / Fahrzeuganforderung	
Funktion der Linie	Stadtbus Mühlacker
Anforderungen Fahrzeugeinsatz	Solobus, einzelne Kurse als Gelenkbus

Bedienungsangebot										
[Takt / Fahrten- angebot]	Mo-Fr				Sa			So + Fei		
	Bedienungs- zeitraum	HVZ	NVZ	SVZ	Bedienungs- zeitraum	NVZ	SVZ	Bedienungs- zeitraum	NVZ	SVZ
[Status quo]	05.02 bis 19.58	T 60 mit Verdich- ter	T 60	T 60	07.56 bis 20.25	T 60	T 60		4 Fahrten- paare	
[Ziel]	=	T 60 mit Verdich- ter	T 60	T 60	=	T 60	T 60	=	4 Fahrten- paare	

Relevante Verknüpfungen	
Haltestelle	Verknüpfung mit Linie
Mühlacker Bahnhof	IRE, RB 17a, RB 17 b, RB 17c, Stadtbusse und Regionalbusse
Besonderheiten / Hinweise	
Linie bildet zusammen mit Linie 101 zwischen Heidenwäldle und Lomerhsiem Enzbrücke einen Halbstundentakt. Der Status Quo des Fahrtenangebots stellt ca-Angaben dar.	

Betriebliche Hinweise		
Linienlänge	Hin ca. 13 km	zurück ca. 13 km
Betriebsleistung p. a.	Ca.128. 000 km	
Laufzeit der Genehmigung	Dezember 2029	
Aufgabenträger	Stadt Mühlacker	

## Linienverlaufsplan



Funktion / Fahrzeuganforderung	
Funktion der Linie	Stadtbus Mühlacker
Anforderungen Fahrzeugeinsatz	Midibus, Solobus

Bedienungsangebot										
[Takt / Fahrten- angebot]	Mo-Fr				Sa			So + Fei		
	Bedienungs- zeitraum	HVZ	NVZ	SVZ	Bedienungs- zeitraum	NVZ	SVZ	Bedienungs- zeitraum	NVZ	SVZ
[Status quo]	05.29 bis 19.50	T 30	T 30		07.57 bis 15.00	T 30				
[Ziel]	=	T 30	T 30		=	T 30		=		

Relevante Verknüpfungen	
Haltestelle	Verknüpfung mit Linie
Mühlacker Bahnhof	IRE, RB 17a, RB 17 b, RB 17c, Stadtbusse und Regionalbusse
Besonderheiten / Hinweise	
Der Status Quo des Fahrtenangebots stellt ca-Angaben dar.	

Betriebliche Hinweise		
<b>Linienlänge</b>	Hin ca. 5 km	zurück ca. 5 km
<b>Betriebsleistung p. a.</b>	Ca.72. 000 km	
<b>Laufzeit der Genehmigung</b>	Dezember 2029	
<b>Aufgabenträger</b>	Stadt Mühlacker	

Linienvverlaufplan



Funktion / Fahrzeuganforderung	
Funktion der Linie	Stadtbus Mühlacker
Anforderungen Fahrzeugeinsatz	Solobus

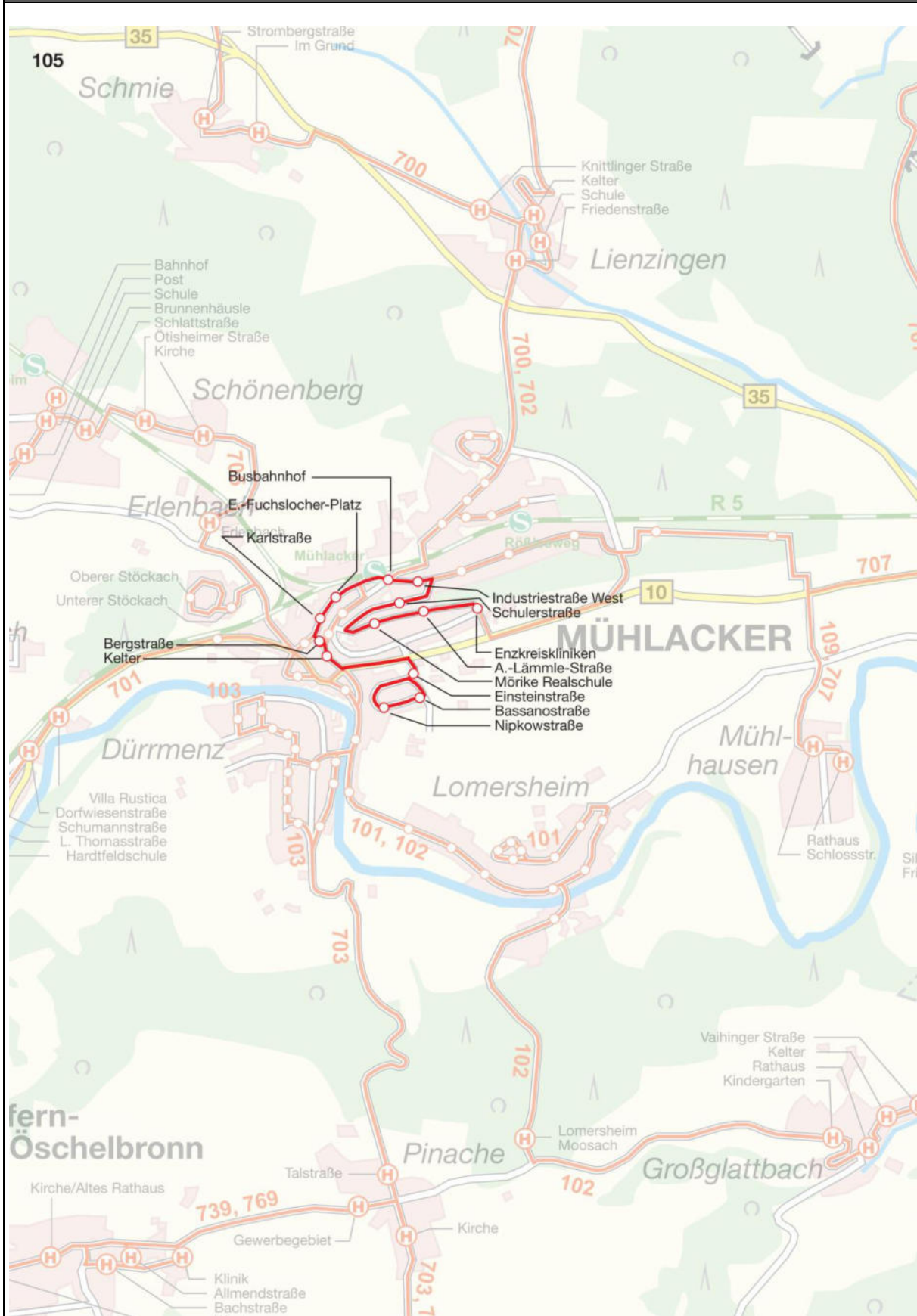
Bedienungsangebot										
[Takt / Fahrten- angebot]	Mo-Fr				Sa			So + Fei		
	Bedienungs- zeitraum	HVZ	NVZ	SVZ	Bedienungs- zeitraum	NVZ	SVZ	Bedienungs- zeitraum	NVZ	SVZ
[Status quo]	05.47 bis 06.53	Drei einzel- ne Fahrten								
[Ziel]	=	??			=			=		

Relevante Verknüpfungen	
Haltestelle	Verknüpfung mit Linie
Mühlacker Bahnhof	IRE, RB 17a, RB 17c, Stadtbusse und Regionalbusse

Besonderheiten / Hinweise
Linie 104 setzt sich aus der Verlängerung dreier Kurse der Linien 101, 102 und 103 zusammen. Der Status Quo des Fahrtenangebots stellt ca-Angaben dar.

Betriebliche Hinweise	
Linienlänge	Hin ca. 2 km
Betriebsleistung p. a.	Ca. 1.200 km
Laufzeit der Genehmigung	Dezember 2029
Aufgabenträger	Stadt Mühlacker

## Linienverlaufsplan



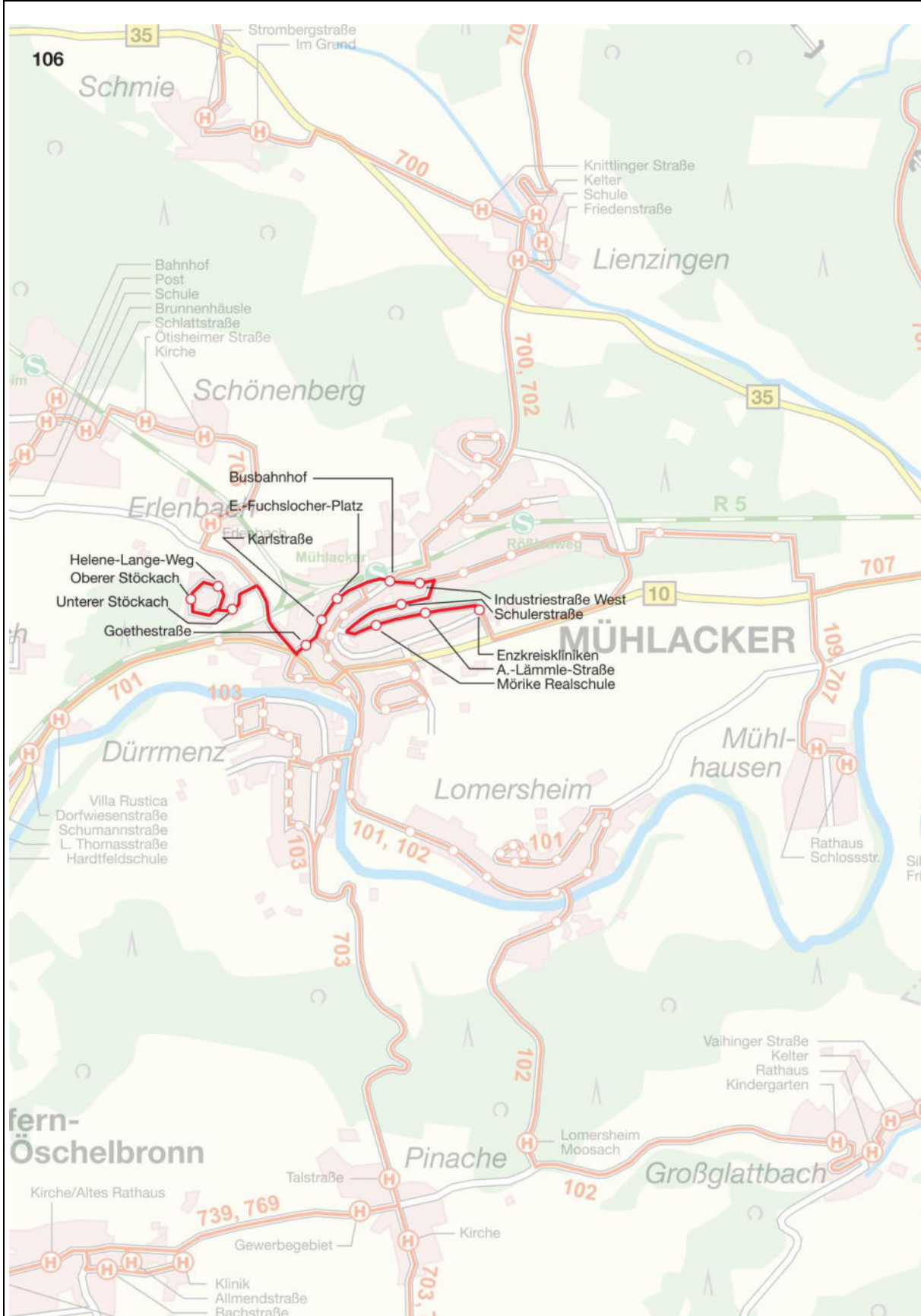
Funktion / Fahrzeuganforderung	
Funktion der Linie	Stadtbus Mühlacker
Anforderungen Fahrzeugeinsatz	Solobus

Bedienungsangebot										
[Takt / Fahrten- angebot]	Mo-Fr				Sa			So + Fei		
	Bedienungs- zeitraum	HVZ	NVZ	SVZ	Bedienungs- zeitraum	NVZ	SVZ	Bedienungs- zeitraum	NVZ	SVZ
[Status quo]	05.36 bis 19.57	T 60	T 60		08.27 bis 15.08	T 60				
[Ziel]	=	T 60	T 60		=	T 60		=		

Relevante Verknüpfungen	
Haltestelle	Verknüpfung mit Linie
Mühlacker Bahnhof	IRE, RB 17a, RB 17 b, RB 17c, Stadtbusse und Regionalbusse
Besonderheiten / Hinweise	
Linie verkehrt zusammen mit Linie 106 im Streckenabschnitt zwischen Enzkreiskliniken und Goethestraße im Halbstundentakt. Der Status Quo des Fahrtenangebots stellt ca-Angaben dar.	

Betriebliche Hinweise		
<b>Linienlänge</b>	Hin ca. 4 km	Zurück ca. 4 km
<b>Betriebsleistung p. a.</b>	Ca. 35.000 km	
<b>Laufzeit der Genehmigung</b>	Dezember 2029	
<b>Aufgabenträger</b>	Stadt Mühlacker	

Linienvverlaufplan





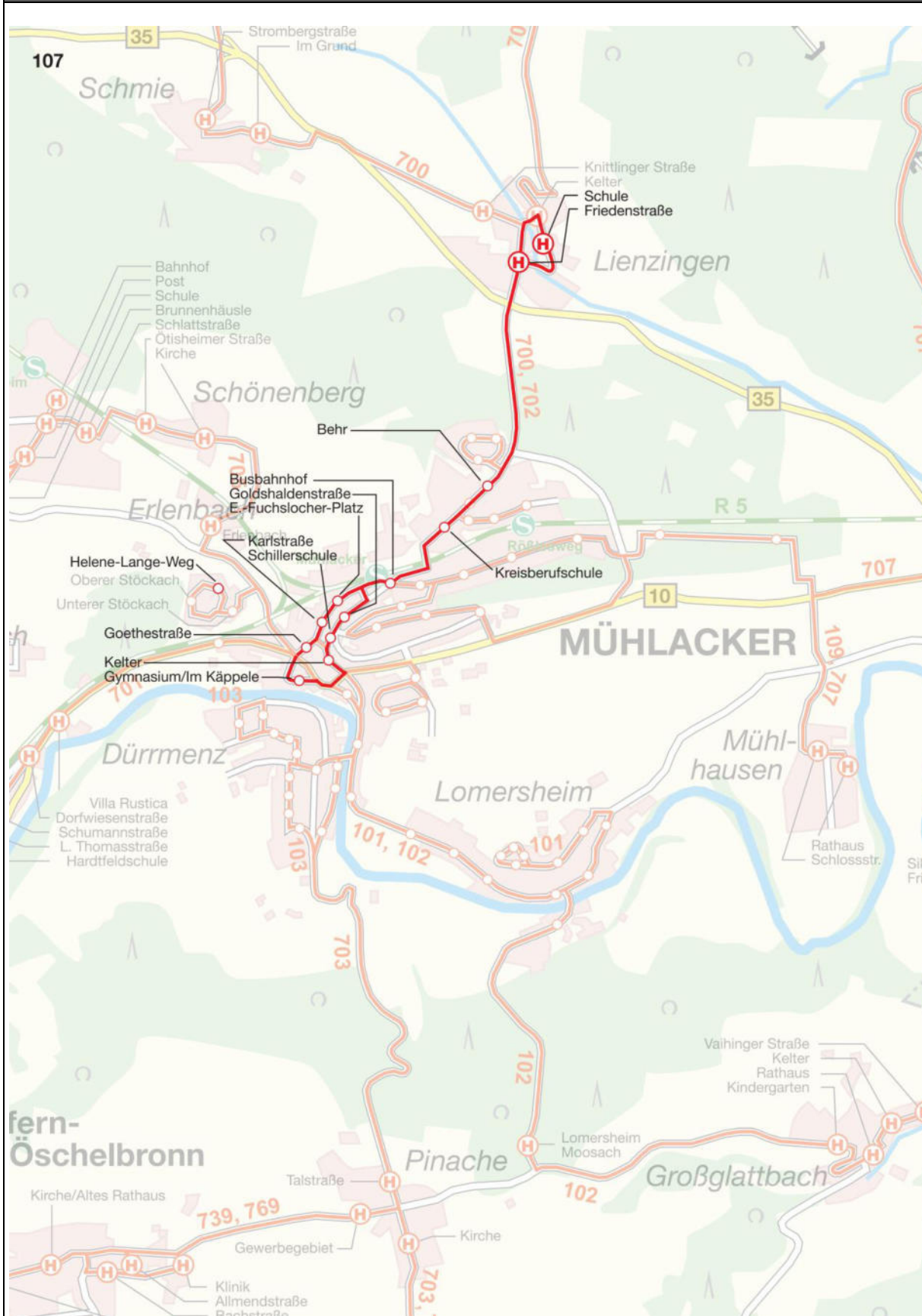
Funktion / Fahrzeuganforderung	
Funktion der Linie	Stadtbus Mühlacker
Anforderungen Fahrzeugeinsatz	Solobus

Bedienungsangebot										
[Takt / Fahrten- angebot]	Mo-Fr				Sa			So + Fei		
	Bedienungs- zeitraum	HVZ	NVZ	SVZ	Bedienungs- zeitraum	NVZ	SVZ	Bedienungs- zeitraum	NVZ	SVZ
[Status quo]	05.57 bis 19.27	T 60	T 60		07.57 bis 14.27	T 60				
[Ziel]	=	T 60	T 60		=	T 60		=		

Relevante Verknüpfungen	
Haltestelle	Verknüpfung mit Linie
Mühlacker Bahnhof	IRE, RB 17a, RB 17 b, RB 17c, Stadtbusse und Regionalbusse
Besonderheiten / Hinweise	
Linie verkehrt zusammen mit Linie 105 im Streckenabschnitt zwischen Enzkreislinien und Goethestraße im Halbstundentakt. Der Status Quo des Fahrtenangebots stellt ca-Angaben dar.	

Betriebliche Hinweise		
<b>Linienlänge</b>	Hin ca. 4 km	Zurück ca. 4 km
<b>Betriebsleistung p. a.</b>	Ca. 35.000 km	
<b>Laufzeit der Genehmigung</b>	Dezember 2029	
<b>Aufgabenträger</b>	Stadt Mühlacker	

## Linienverlaufsplan



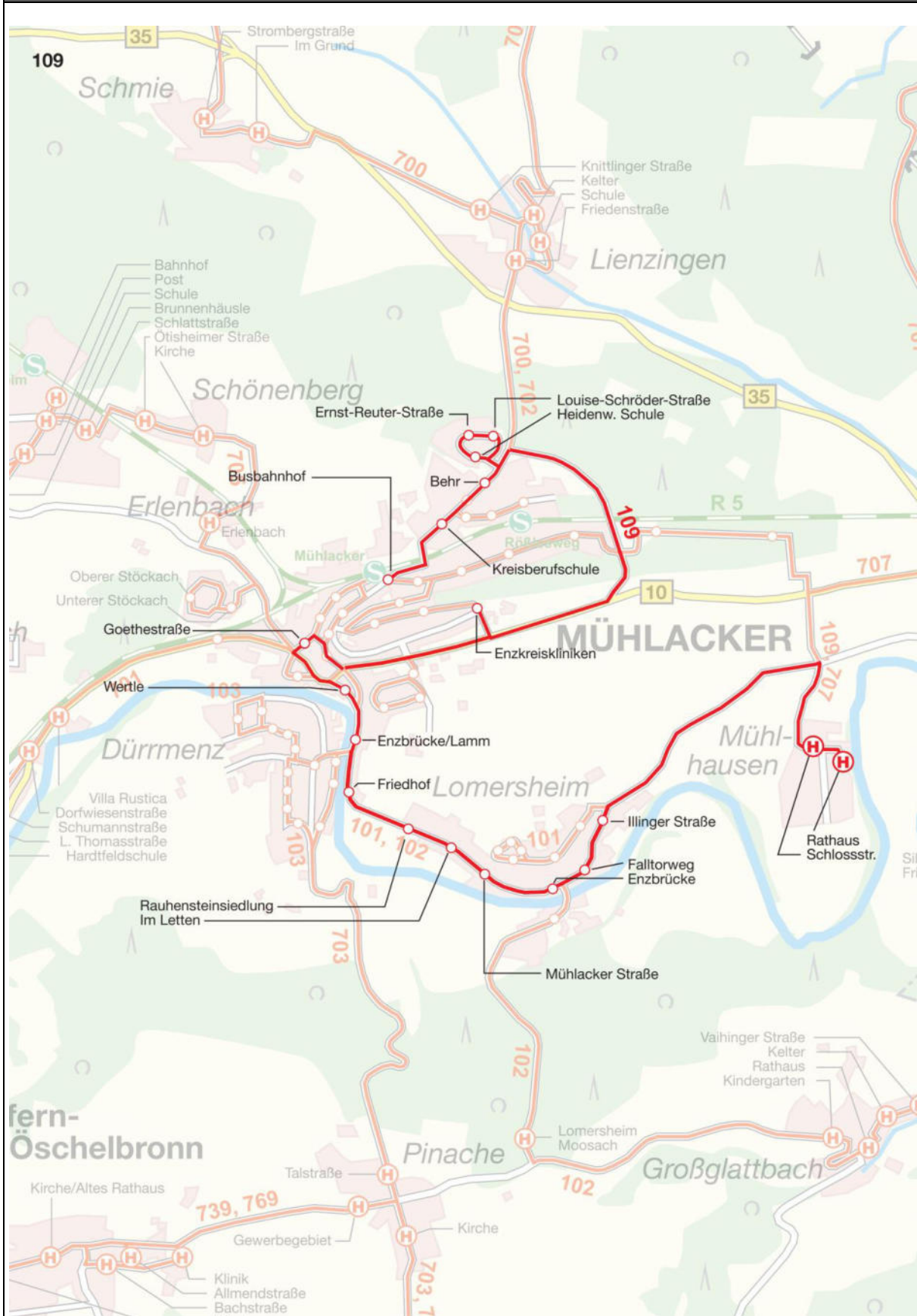
Funktion / Fahrzeuganforderung	
Funktion der Linie	Stadtbus Mühlacker
Anforderungen Fahrzeugeinsatz	Solobus

Bedienungsangebot										
[Takt / Fahrten- angebot]	Mo-Fr				Sa			So + Fei		
	Bedienungs- zeitraum	HVZ	NVZ	SVZ	Bedienungs- zeitraum	NVZ	SVZ	Bedienungs- zeitraum	NVZ	SVZ
[Status quo]	07.00 bis 13.17	Ein Fahrten- paar								
[Ziel]	=				=			=		

Relevante Verknüpfungen	
Haltestelle	Verknüpfung mit Linie
Mühlacker Bahnhof	IRE, RB 17a, RBb 17, RB 17c, Stadtbusse und Regionalbusse
Besonderheiten / Hinweise	
Linie verkehrt nur an Schultagen. Der Status Quo des Fahrtenangebots stellt ca-Angaben dar.	

Betriebliche Hinweise		
<b>Linienlänge</b>	Hin ca. 7 km	Zurück ca. 6 km
<b>Betriebsleistung p. a.</b>	Ca. 2.500 km	
<b>Laufzeit der Genehmigung</b>	Dezember 2029	
<b>Aufgabenträger</b>	Stadt Mühlacker	

## Linienverlaufsplan



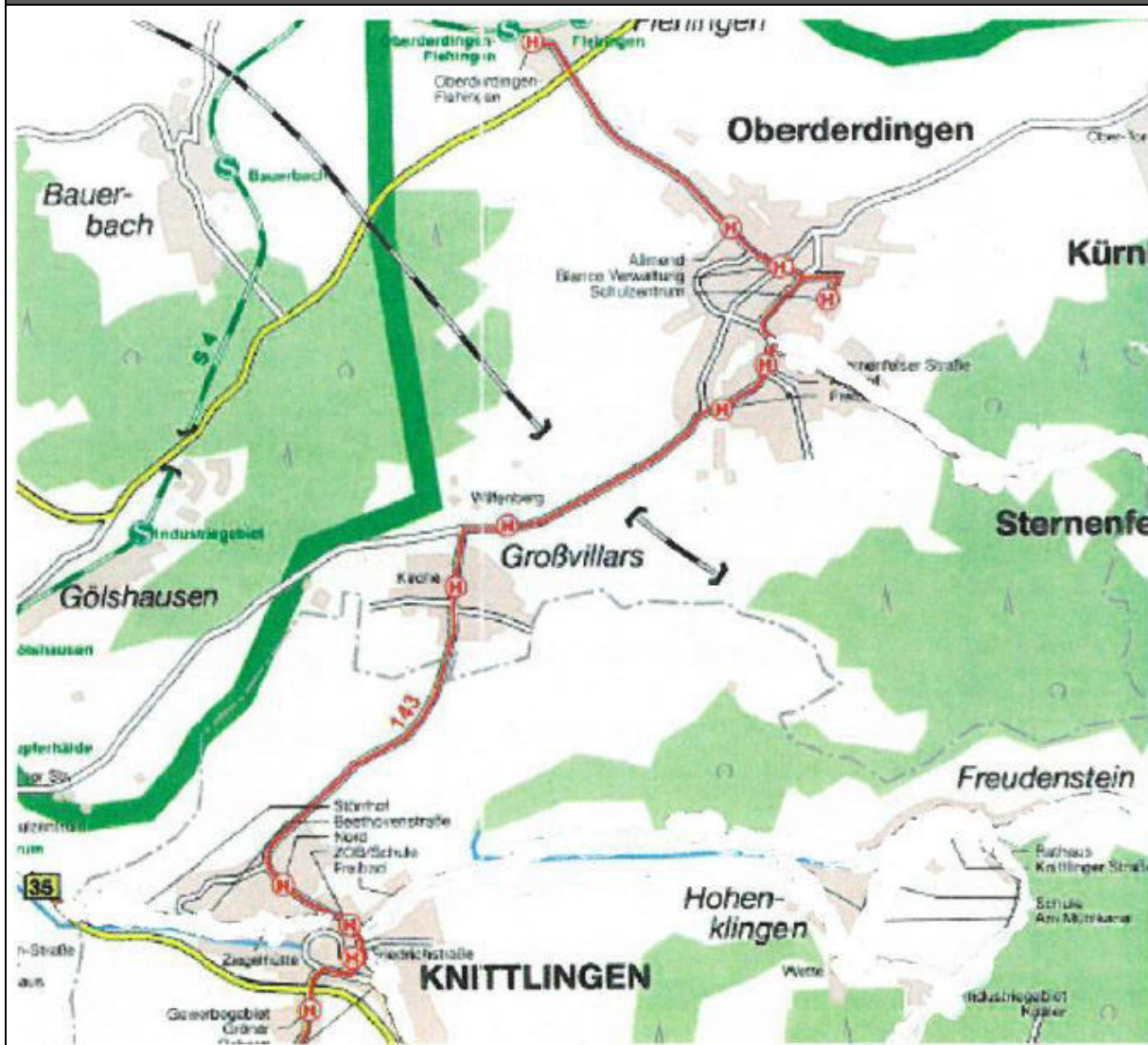
Funktion / Fahrzeuganforderung	
Funktion der Linie	Stadtbus Mühlacker
Anforderungen Fahrzeugeinsatz	Solobus

Bedienungsangebot										
[Takt / Fahrten- angebot]	Mo-Fr				Sa			So + Fei		
	Bedienungs- zeitraum	HVZ	NVZ	SVZ	Bedienungs- zeitraum	NVZ	SVZ	Bedienungs- zeitraum	NVZ	SVZ
[Status quo]								10.36 bis 19.10	T 120	
[Ziel]	=				=			=		

Relevante Verknüpfungen	
Haltestelle	Verknüpfung mit Linie
Mühlacker Bahnhof	IRE, RB 17a, RB 17b, RB 17c, Stadtbusse und Regionalbusse
Besonderheiten / Hinweise	
Der Status Quo des Fahrtenangebots stellt ca-Angaben dar.	

Betriebliche Hinweise		
Linienlänge	Hin ca. 11 km	Zurück ca. 11 km
Betriebsleistung p. a.	Ca. 6.500 km	
Laufzeit der Genehmigung	Dezember 2029	
Aufgabenträger	Stadt Mühlacker	

**Linienverlaufsplan**



**Funktion / Fahrzeuganforderung**

Funktion der Linie	Regionalbuslinie
Anforderungen Fahrzeugeinsatz	Solobus

**Bedienungsangebot**

[Takt / Fahrten- angebot]	Mo-Fr			Sa			So + Fei			
	Bedienungs- zeitraum	HVZ	NVZ	SVZ	Bedienungs- zeitraum	NVZ	SVZ	Bedienungs- zeitraum	NVZ	SVZ
[Status quo]	05.50 – 18.19	T 60	T 60							
[Ziel]	=	T 60	T 60		=			=		

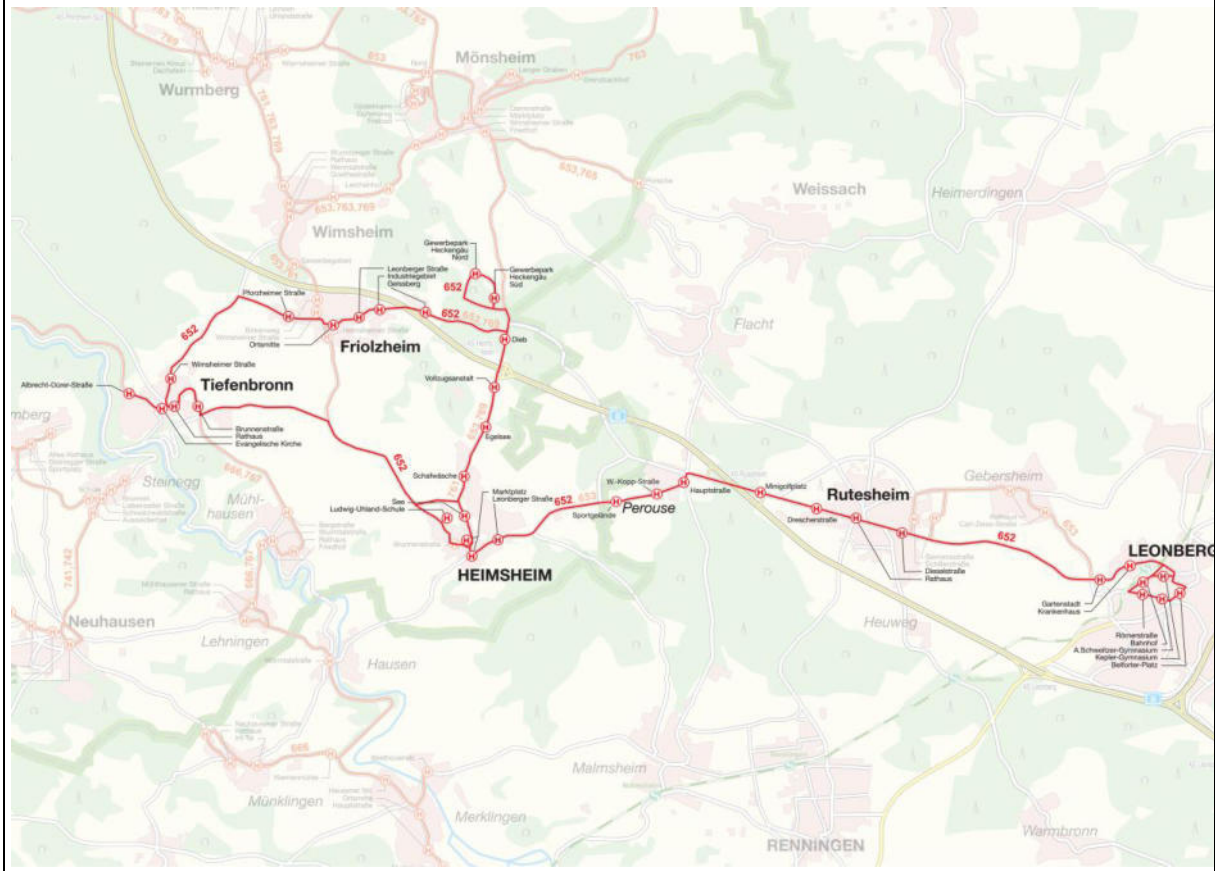
Relevante Verknüpfungen	
Haltestelle	Verknüpfung mit Linie
Oberderdingen-Flehingen (Stadtbahnhof)	S 4
Knittlingen ZOB	700, 706, 734
Besonderheiten / Hinweise	
<p>Linie obliegt der Hoheit des Karlsruher Verkehrsverbunds KVV.  Der Status Quo des Fahrtenangebots stellt ca-Angaben dar.</p>	

Betriebliche Hinweise		
<b>Linienlänge</b>	hin ca. 12 km	zurück ca. 12 km
<b>Betriebsleistung p. a.</b>	ca. 68.000 km	
<b>Laufzeit der Genehmigung</b>	Dezember 2025	
<b>Aufgabenträger</b>	Landkreis Karlsruhe	

# 652

Gewerbepark Heckengäu – Frielzheim – Tiefenbronn – Heimsheim - Leonberg

## Linienverlaufsplan



## Funktion / Fahrzeuganforderung

Funktion der Linie	Regionalbuslinie
Anforderungen Fahrzeugeinsatz	Solobus, einzelne Kurse mit Gelenkbus an Schultagen

## Bedienungsangebot

[Takt / Fahrten- angebot]	Mo-Fr			Sa			So + Fei			
	Bedienungs- zeitraum	HVZ	NVZ	SVZ	Bedienungs- zeitraum	NVZ	SVZ	Bedienungs- zeitraum	NVZ	SVZ
[Status quo]	06.10 bis 20.15	T 30	T 30							
[Ziel]	=	T 30	T 30		=			=		

## Relevante Verknüpfungen

Haltestelle	Verknüpfung mit Linie
Leonberg Bahnhof	S 6, S60, Regionalbuslinien, Schnellbuslinien X2 und X60

## Besonderheiten / Hinweise

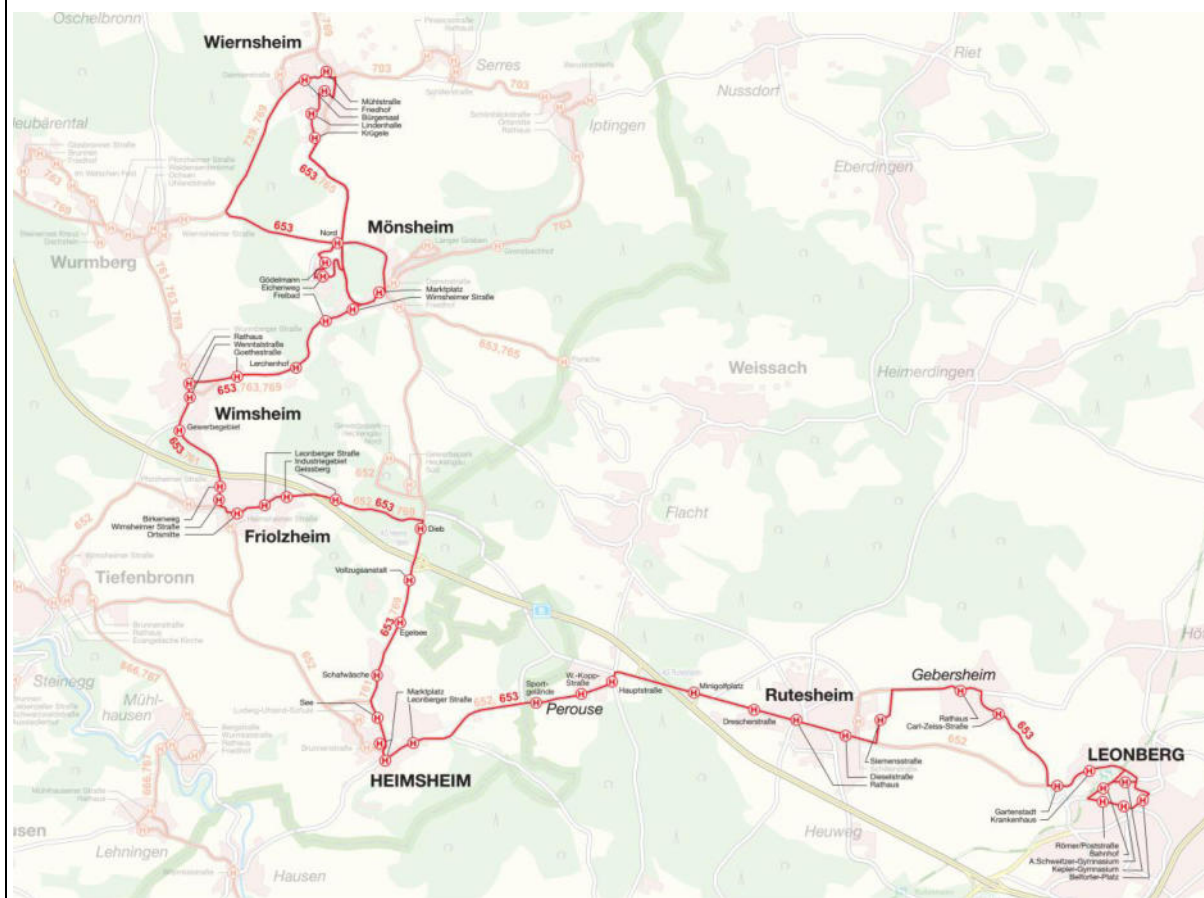
Linie wird samstags und sonntags durch Linie 653 ersetzt, wobei dann keine Bedienung von Tiefenbronn und des Gewerbeparks Heckengäu erfolgt.



Linie verkehren im Abschnitt Heimsheim – Leonberg im Versatz zur Linie 653, um einen 15 Minuten-Takt sicherzustellen.  
 Der Status Quo des Fahrtenangebots stellt ca-Angaben dar.

<b>Betriebliche Hinweise</b>		
<b>Linienlänge</b>	hin ca. 26 km	zurück ca. 26 km
<b>Betriebsleistung p. a.</b>	Ca. 330.000 km	
<b>Laufzeit der Genehmigung</b>	Juni 2027	
<b>Aufgabenträger</b>	Landkreis Böblingen	

## Linienverlaufsplan



## Funktion / Fahrzeuganforderung

Funktion der Linie	Regionalbuslinie
Anforderungen Fahrzeugeinsatz	Solobus, einzelne Kurse mit Gelenkbus an Schultagen

## Bedienungsangebot

[Takt / Fahrten- angebot]	Mo-Fr			Sa			So + Fei			
	Bedienungs- zeitraum	HVZ	NVZ	SVZ	Bedienungs- zeitraum	NVZ	SVZ	Bedienungs- zeitraum	NVZ	SVZ
[Status quo]	04.25 bis 01.30	T 30	T 30	T 30 / T 60	05.00 bis 01.30	T 30	T 30 / T 60	06.00 bis 01.30	T 60	T 120
[Ziel]	=	T 30	T 30	T 30 / 60		T 30	T 30 / 60	=	T 60	T 120

## Relevante Verknüpfungen

Haltestelle	Verknüpfung mit Linie
Leonberg Bahnhof	S 6, S60, Regionalbuslinien, Schnellbuslinien X2 und X60
Wiernsheim Mühlstraße	703
Wimsheim Rathaus	763

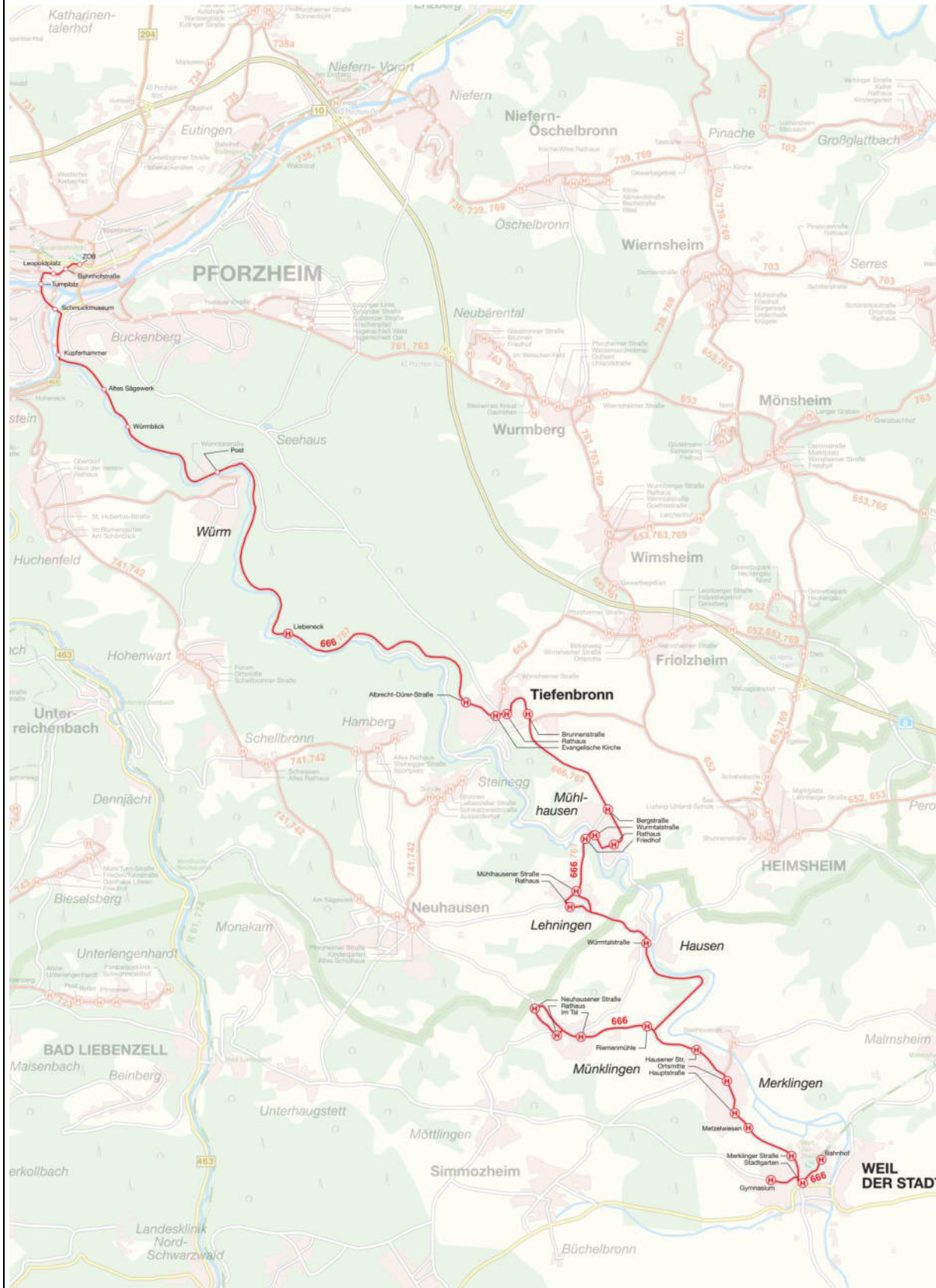
### Besonderheiten / Hinweise

Linie verkehren im Abschnitt Heimsheim – Leonberg im Versatz zur Linie 652, um einen 15 Minuten-Takt sicherzustellen.  
Der Status Quo des Fahrtenangebots stellt ca-Angaben dar.

### Betriebliche Hinweise

<b>Linienlänge</b>	hin ca. 34 km	zurück ca. 34 km
<b>Betriebsleistung p. a.</b>	Ca. 713.000 km	
<b>Laufzeit der Genehmigung</b>	Juni 2027	
<b>Aufgabenträger</b>	Landkreis Böblingen	

Linienvverlaufsplan



Funktion / Fahrzeuganforderung	
Funktion der Linie	Regionalbuslinie
Anforderungen Fahrzeugeinsatz	Solobus, einzelne Kurse mit Gelenkbus an Schultagen

Bedienungsangebot										
[Takt / Fahrten- angebot]	Mo-Fr				Sa			So + Fei		
	Bedienungs- zeitraum	HVZ	NVZ	SVZ	Bedienungs- zeitraum	NVZ	SVZ	Bedienungs- zeitraum	NVZ	SVZ
[Status quo]	05.03 bis 21.29	T 30	T 60	T 120	07.32 bis 21.29	T 60	T 120	07.02 bis 22.59	T 120	T 120
[Ziel]	=	T 30	T 60	T 60	=	T 60	T 60	=	T 60	T 60

Relevante Verknüpfungen	
Haltestelle	Verknüpfung mit Linie
Weil der Stadt Bahnhof	S 6, Regionalbusse
Pforzheim Hbf	IRE, RB 17 a, S 5, S 6, R 61, Stadtbusse und Regionalbusse
Pforzheim Leopoldplatz	Stadtbusse und Regionalbusse

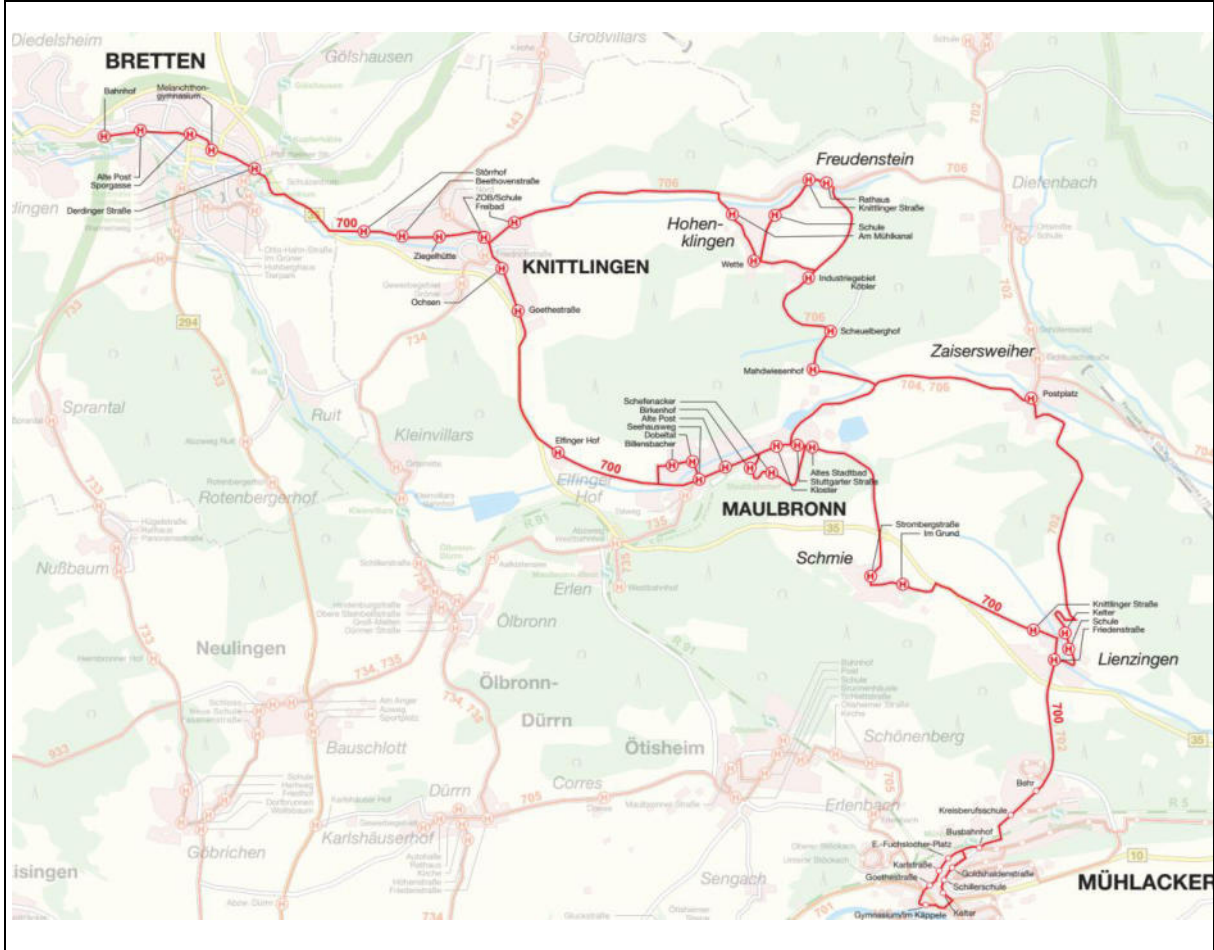
Besonderheiten / Hinweise
<p>Linie wird im Spät- und Schülerverkehr ergänzt durch Linie 767.</p> <p>Fahrplanabstimmung mit der VVS-Linie 663 im Abschnitt Hausen – Weil der Stadt zu ergänzen</p> <p>Der Status Quo des Fahrtenangebots stellt ca-Angaben dar.</p>

Betriebliche Hinweise		
Linienlänge	hin ca. 34 km	zurück ca. 34 km
Betriebsleistung p. a.	Ca. 438.000 km	
Laufzeit der Genehmigung	Dezember 2025	
Aufgabenträger	Enzkreis / Stadt Pforzheim / Landkreis Böblingen	

## 700

Mühlacker - Maulbronn - Knittlingen - Bretten

### Linienverlaufsplan



### Funktion / Fahrzeuganforderung

Funktion der Linie	Regionalbuslinie
Anforderungen Fahrzeugeinsatz	Solobus, einzelne Kurse mit Gelenkbus an Schultagen

### Bedienungsangebot

[Takt / Fahrten- angebot]	Mo-Fr				Sa			So + Fei		
	Bedienungs- zeitraum	HVZ	NVZ	SVZ	Bedienungs- zeitraum	NVZ	SVZ	Bedienungs- zeitraum	NVZ	SVZ
[Status quo]	04:48- 23:40,auf Sa 01:26	T60 mit Verdichter	T60	T60	06:03-01:26	T60	T60	07:33- 00:35	T120	T120
[Ziel]	=	T30	T30	T60	=	T60	T60	=	T60	T120

### Relevante Verknüpfungen

Haltestelle	Verknüpfung mit Linie
Bahnhof Bretten	S 4

Bahnhof Mühlacker	IRE, RB 17 a, Rb 17 b, RB 17 c; Stadtbus Mühlacker Linie 101 bis 109, Regionalbusse
ZOB Knittlingen	143, 706, 734

### Besonderheiten / Hinweise

Auf dem Linienabschnitt zwischen Schmie und Maulbronn und innerhalb der Stadt Maulbronn fährt montags - freitags ein Bürgerbus, der von einem Verein ehrenamtlich betrieben wird.

Der Status Quo des Fahrtenangebots stellt ca-Angaben dar.

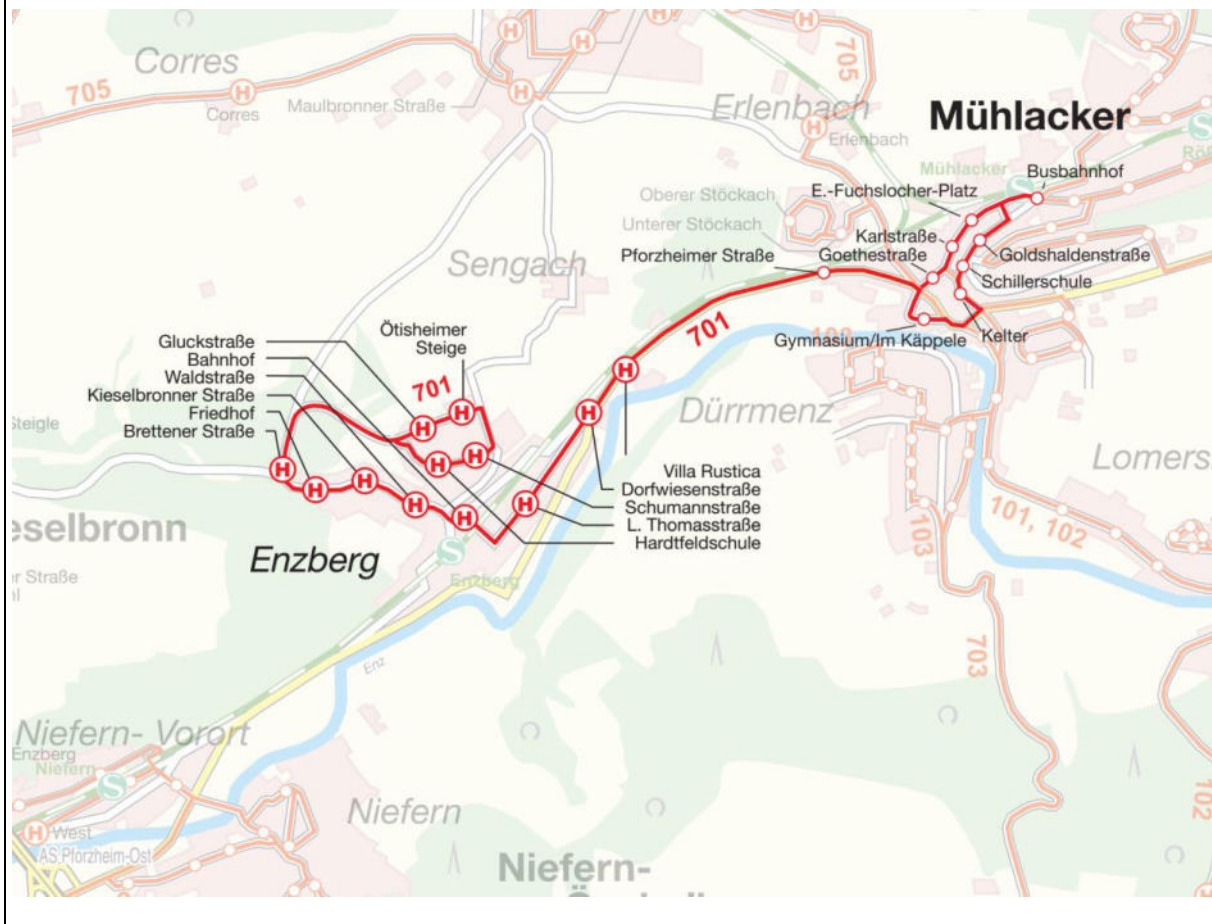
### Betriebliche Hinweise

<b>Linienlänge</b>	hin ca. 24 km	zurück ca. 24 km
<b>Betriebsleistung p. a.</b>	ca. 455.000 km	
<b>Laufzeit der Genehmigung</b>	11.12.2027	
<b>Aufgabenträger</b>	Enzkreis / Stadt Pforzheim / Landkreis Karlsruhe	

# 701

Mühlacker - Enzberg

## Linienverlaufsplan



## Funktion / Fahrzeuganforderung

Funktion der Linie	Regionalbuslinie mit Funktion einer Stadtbuslinie *
Anforderungen Fahrzeugeinsatz	Solobus, einzelne Kurse mit Gelenkbus an Schultagen

## Bedienungsangebot

[Takt / Fahrten- angebot]	Mo-Fr			Sa			So + Fei			
	Bedienungs- zeitraum	HVZ	NVZ	SVZ	Bedienungs- zeitraum	NVZ	SVZ	Bedienungs- zeitraum	NVZ	SVZ
[Status quo]	06.14 bis 19.08	T60	T60							
[Ziel]	=	T60	T60	T60	=			=		

## Relevante Verknüpfungen

Haltestelle	Verknüpfung mit Linie
Bahnhof Enzberg	RB 17 a
Bahnhof Mühlacker	IRE, RB 17 a, RB 17 b, RB 17 c, Stadtbus Mühlacker Linie 101 bis 109, Regionalbusse



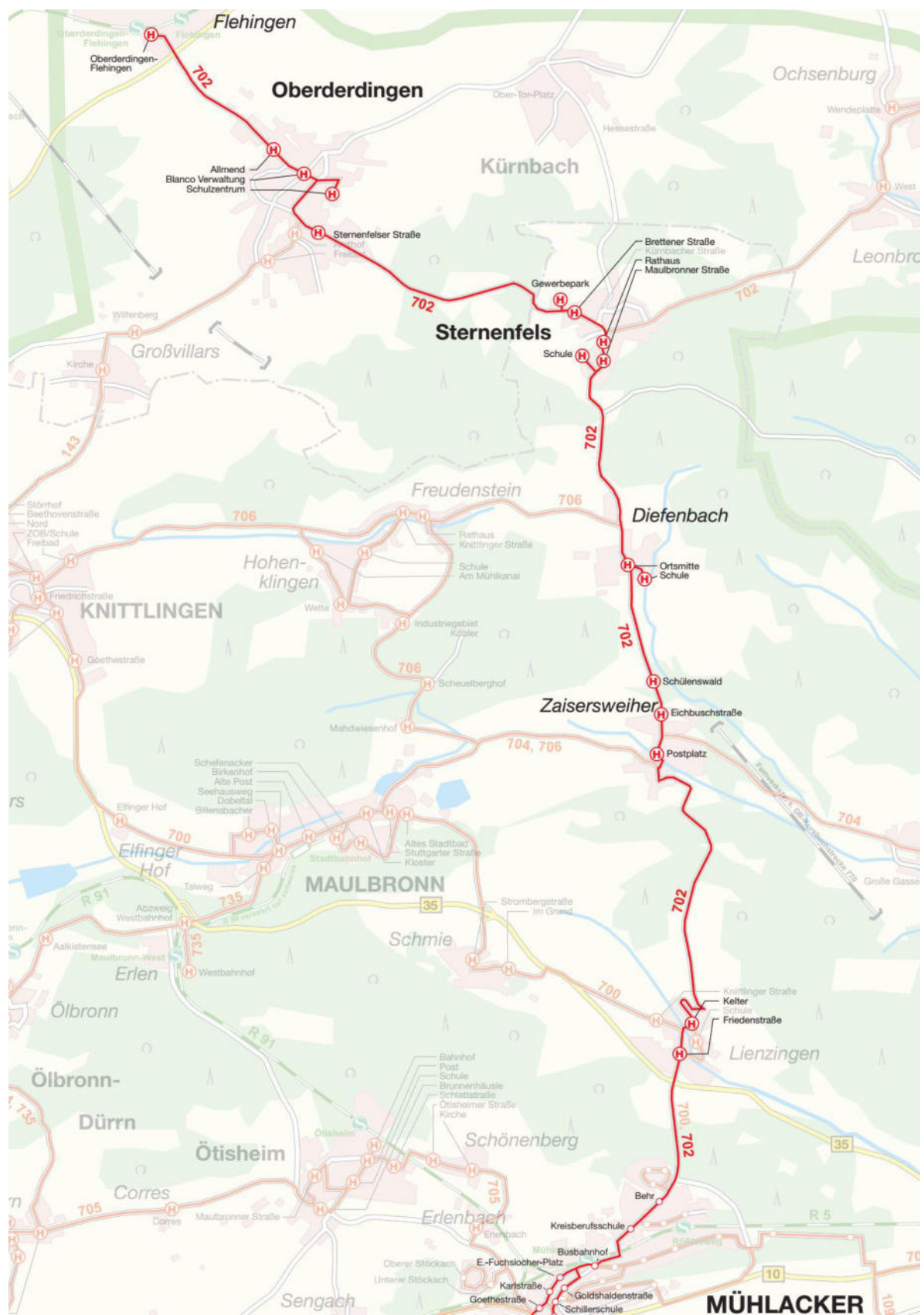
### Besonderheiten / Hinweise

\* Enzberg ist Stadtteil von Mühlacker  
Der Status Quo des Fahrtenangebots stellt ca-Angaben dar.

### Betriebliche Hinweise

<b>Linienlänge</b>	hin ca. 10 km	zurück ca. 10 km
<b>Betriebsleistung p. a.</b>	ca. 59.000 km	
<b>Laufzeit der Genehmigung</b>	Dezember 2026	
<b>Aufgabenträger</b>	Enzkreis / Stadt Pforzheim	

## Linienverlaufsplan



Funktion / Fahrzeuganforderung	
Funktion der Linie	Regionalbuslinie
Anforderungen Fahrzeugeinsatz	Solobus, einzelne Kurse mit Gelenkbus an Schultagen

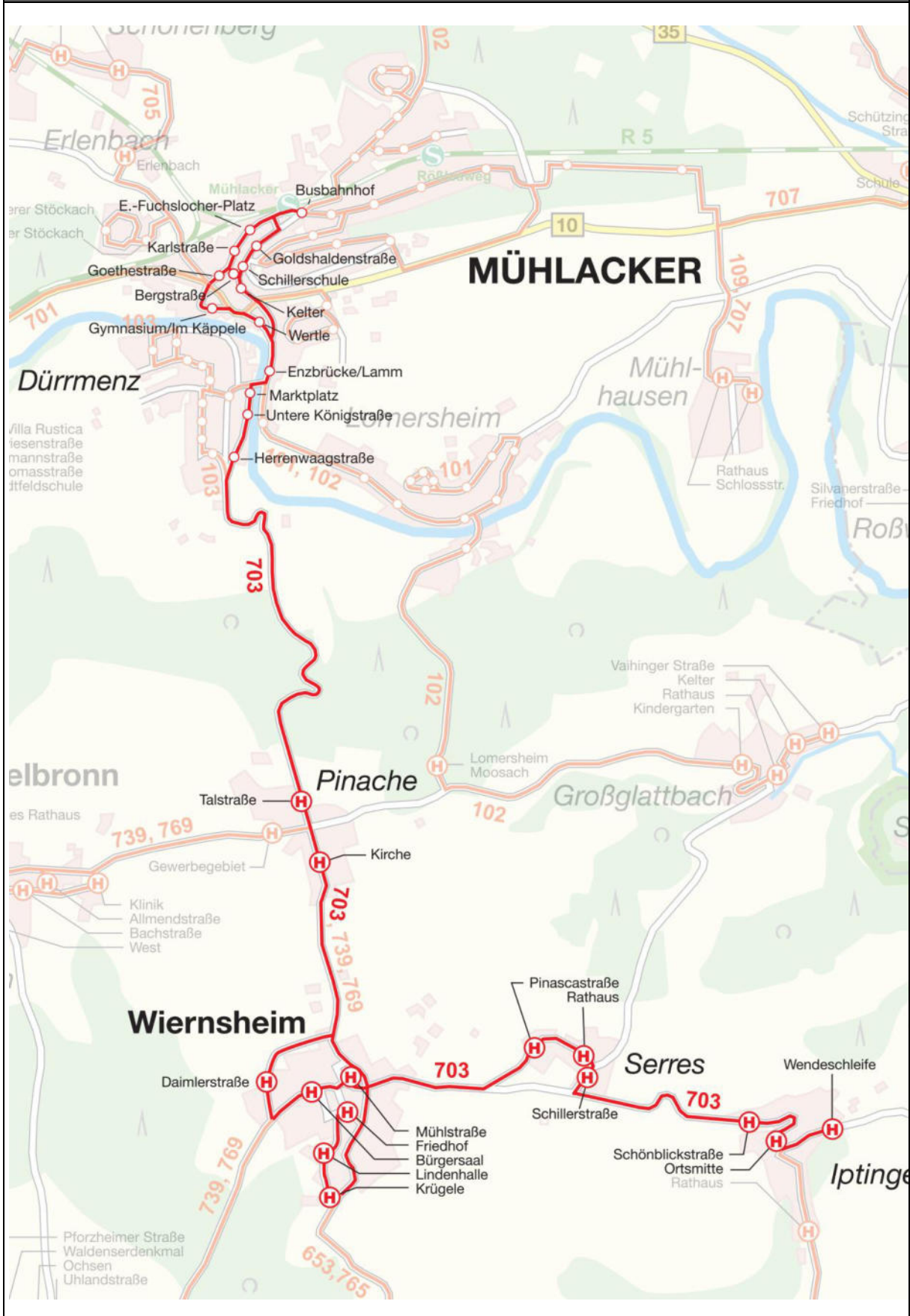
Bedienungsangebot										
[Takt / Fahrten- angebot]	Mo-Fr				Sa			So + Fei		
	Bedienungs- zeitraum	HVZ	NVZ	SVZ	Bedienungs- zeitraum	NVZ	SVZ	Bedienungs- zeitraum	NVZ	SVZ
[Status quo]	04.53 bis 20.19	T60 mit Verdichter	T60	T60	06.05 bis 20.53	T 120	T 120	07.50 bis 21.08	T 120	T 120
[Ziel]	=	T60 mit Verdichter	T60	T60	=	T 60	T 60	=	T 60	T 60

Relevante Verknüpfungen	
Haltestelle	Verknüpfung mit Linie
Bahnhof Mühlacker	IRE, RB 17 a, RB 17 b, RB 17 c, Stadtbus Mühlacker 101 bis 109; Regionalbusse
Stadtbahnhalte Flehingen	S 4

Besonderheiten / Hinweise
Im Zeitraum von Anfang Mai bis Anfang Oktober eines Jahres wird samstags, sonn- und feiertags ein Fahrradanhänger mitgeführt. (Achtung: Bei Ausweitung auf T 60 ist ggfs. der Einsatz eines weiteren Fahrradanhängers erforderlich, welcher im bisherigen Angebot nicht eingepreist ist)
Der Status Quo des Fahrtenangebots stellt ca-Angaben dar.

Betriebliche Hinweise		
Linienlänge	hin ca. 21 km	zurück ca. 21 km
Betriebsleistung p. a.	ca.281.000 km	
Laufzeit der Genehmigung	11.12.2027	
Aufgabenträger	Enzkreis / Stadt Pforzheim / Landkreis Karlsruhe	

Linienvverlaufplan



Funktion / Fahrzeuganforderung	
Funktion der Linie	Regionalbuslinie
Anforderungen Fahrzeugeinsatz	Solobus, einzelne Kurse mit Gelenkbus an Schultagen

Bedienungsangebot										
[Takt / Fahrten- angebot]	Mo-Fr				Sa			So + Fei		
	Bedienungs- zeitraum	HVZ	NVZ	SVZ	Bedienungs- zeitraum	NVZ	SVZ	Bedienungs- zeitraum	NVZ	SVZ
[Status quo]	05.15 bis 23.14; auf Sa bis 00.24,	T60 mit Verdichter	T60	T60	06.41 bis 00.21	T 120	T 120	08.11 bis 23.11	T 120	T 120
[Ziel]	=	T60 mit Verdichter	T60	T60	=	T 60	T 60	=	T 60	T 60

Relevante Verknüpfungen	
Haltestelle	Verknüpfung mit Linie
Bahnhof Mühlacker	IRE, RB 17 a, RB 17 b, RB 17 c, Stadtbus Mühlacker 101 bis 109
Wiernsheim Mühlstraße	653
Pinache Kirche	737, 739

Besonderheiten / Hinweise
Der Status Quo des Fahrtenangebots stellt ca-Angaben dar.

Betriebliche Hinweise		
Linienlänge	hin ca. 21 km	zurück ca. 21 km
Betriebsleistung p. a.	ca.237.000 km	
Laufzeit der Genehmigung	Dezember 2026	
Aufgabenträger	Enzkreis / Stadt Pforzheim	

# 704

Maulbronn – Zaisersweiher - Schützingen

## Linienverlaufsplan



## Funktion / Fahrzeuganforderung

Funktion der Linie	Regionalbuslinie (Netzergänzung)
Anforderungen Fahrzeugeinsatz	Solobus

## Bedienungsangebot

[Takt / Fahrten- angebot]	Mo-Fr				Sa			So + Fei		
	Bedienungs- zeitraum	HVZ	NVZ	SVZ	Bedienungs- zeitraum	NVZ	SVZ	Bedienungs- zeitraum	NVZ	SVZ
[Status quo]	06.18 bis 17.04	Einzelne Kurse	Einzelne Kurse					10.48 bis 19.02	T 240	
[Ziel]	=	Einzelne Kurse	Einzelne Kurse		=			=	T 120	

## Relevante Verknüpfungen

Haltestelle	Verknüpfung mit Linie
Maulbronn Schefenacker	735
Zaisersweiher Postplatz	702 / 706

### Besonderheiten / Hinweise

Linie dient überwiegend der Schülerbeförderung. Bedienung samstags über Linie 700. Auf dem Linienabschnitt zwischen Zaisersweiher und Maulbronn und innerhalb der Stadt Maulbronn fährt montags - freitags ein Bürgerbus, der von einem Verein ehrenamtlich betrieben wird.

Der Status Quo des Fahrtenangebots stellt ca-Angaben dar.

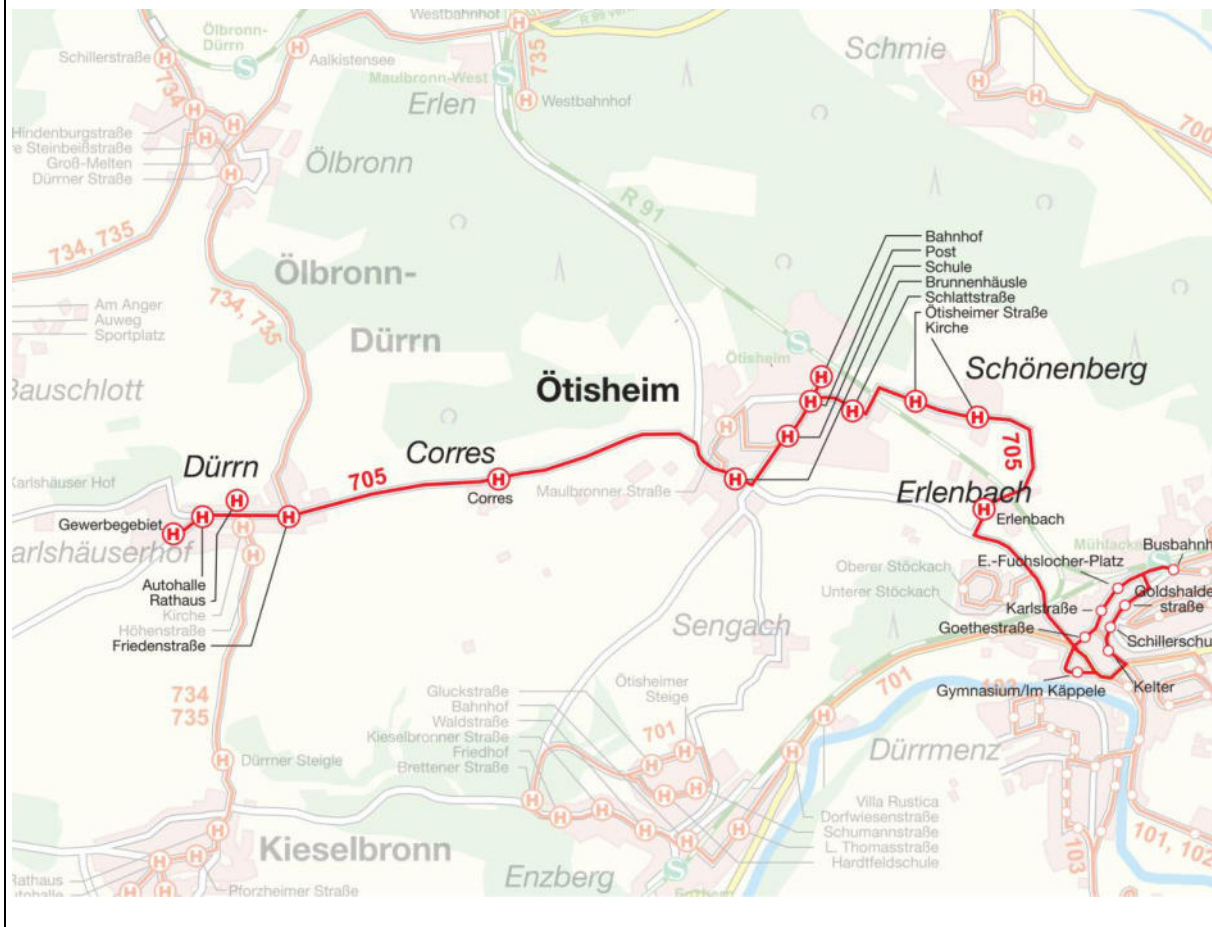
### Betriebliche Hinweise

<b>Linienlänge</b>	hin ca. 9 km	zurück ca. 9 km
<b>Betriebsleistung p. a.</b>	ca.25.000 km	
<b>Laufzeit der Genehmigung</b>	Dezember 2023	
<b>Aufgabenträger</b>	Enzkreis / Stadt Pforzheim	

# 705

Mühlacker – Ötisheim - Dürrn

## Linienverlaufsplan



## Funktion / Fahrzeuganforderung

Funktion der Linie	Regionalbuslinie
Anforderungen Fahrzeugeinsatz	Solobus

## Bedienungsangebot

[Takt / Fahrten- angebot]	Mo-Fr				Sa			So + Fei		
	Bedienungs- zeitraum	HVZ	NVZ	SVZ	Bedienungs- zeitraum	NVZ	SVZ	Bedienungs- zeitraum	NVZ	SVZ
[Status quo]	05.19 bis 19.05	T 60	T 60	T 60						
[Ziel]	=	T 60	T 60	T 60	=			=		

## Relevante Verknüpfungen

Haltestelle	Verknüpfung mit Linie
Bahnhof Mühlacker	IRE, RB 17 a, RB 17 b, RB 17 c, Stadtbus Mühlacker 101 bis 109; Regionalbusse



### Besonderheiten / Hinweise

Der Status Quo des Fahrtenangebots stellt ca-Angaben dar.

### Betriebliche Hinweise

<b>Linienlänge</b>	hin ca. 11 km	zurück ca. 11 km
<b>Betriebsleistung p. a.</b>	ca. 80.000 km	
<b>Laufzeit der Genehmigung</b>	Dezember 2026	
<b>Aufgabenträger</b>	Enzkreis / Stadt Pforzheim	

# 706

Maulbronn – Zaisersweiher - Freudenstein - Knittlingen

## Linienverlaufsplan



## Funktion / Fahrzeuganforderung

Funktion der Linie	Regionalbuslinie
Anforderungen Fahrzeugeinsatz	Solobus

## Bedienungsangebot

[Takt / Fahrten- angebot]	Mo-Fr				Sa			So + Fei		
	Bedienungs- zeitraum	HVZ	NVZ	SVZ	Bedienungs- zeitraum	NVZ	SVZ	Bedienungs- zeitraum	NVZ	SVZ
[Status quo]	05.46 bis 21.33	T 60	T 60	T 60						
[Ziel]	=	T 60	T 60	T 60	=			=		

## Relevante Verknüpfungen

Haltestelle	Verknüpfung mit Linie
Maulbronn Schefenacker	700, 704, 735
Knittlingen ZOB	143, 700, 734

### Besonderheiten / Hinweise

Bedienung von Freudenstein samstags und sonntags über Linie 700.

Auf dem Linienabschnitt zwischen Zaisersweiher und Maulbronn und innerhalb der Stadt Maulbronn fährt montags - freitags ein Bürgerbus, der von einem Verein ehrenamtlich betrieben wird.

Der Status Quo des Fahrtenangebots stellt ca-Angaben dar.

### Betriebliche Hinweise

<b>Linienlänge</b>	hin ca. 16 km	zurück ca.16 km
<b>Betriebsleistung p. a.</b>	ca. 133.000 km	
<b>Laufzeit der Genehmigung</b>	Dezember 2023	
<b>Aufgabenträger</b>	Enzkreis / Stadt Pforzheim	

# 707

Mühlacker – Illingen – Vaihingen/ Enz - Roßwag

## Linienverlaufsplan



## Funktion / Fahrzeuganforderung

Funktion der Linie	Regionalbuslinie
Anforderungen Fahrzeugeinsatz	Solobus

## Bedienungsangebot

[Takt / Fahrten- angebot]	Mo-Fr				Sa			So + Fei		
	Bedienungs- zeitraum	HVZ	NVZ	SVZ	Bedienungs- zeitraum	NVZ	SVZ	Bedienungs- zeitraum	NVZ	SVZ
[Status quo]	05.10 bis 23.51	T 60	T 60	T 60 nur Vai.- Roßw.	06.16 bis 01.00	T 120	T 120	08.53 bis 21.07 *	T 120	T 120
[Ziel]	=	T 60	T 60	T 60	=	T 60	T 60	=	T 120	T 120

## Relevante Verknüpfungen

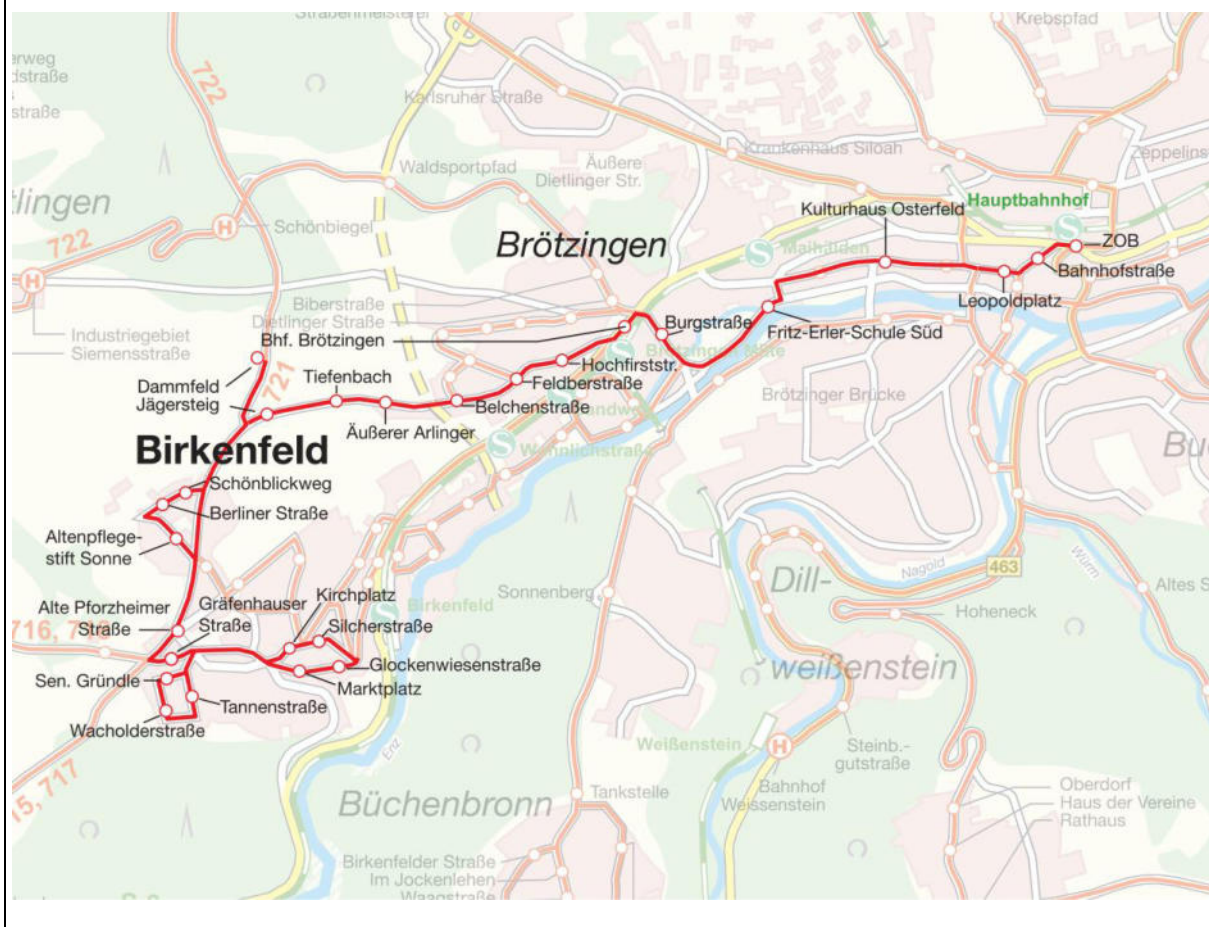
Haltestelle	Verknüpfung mit Linie
Mühlacker Bahnhof	IRE, RB 17 a, RB 17 b, RB 17 c, Stadtbus Mühlacker 101 bis 109; Regionalbuslinien

Vaihingen / Enz Bahnhof	IRE, RB 17 a, RB 17 b, RB 17 c, Regionalbuslinien des VVS
Illingen Bahnhof	RB 17 a, RB 17 b, RB 17 c

<b>Besonderheiten / Hinweise</b>	
<p>*Bedienung sonn- und feiertags nur auf dem Abschnitt Vaihingen / Enz – Roßwag. Linie bedient auch montags bis freitags mit einzelnen Kursen, vor allem zur Schülerbeförderung, den Abschnitt Illingen – Schützingen. Abends und am Wochenende verkehrt zwischen Illingen und Schützingen ein Anrufsammeltaxi.</p> <p>Der Status Quo des Fahrtenangebots stellt ca-Angaben dar.</p>	

<b>Betriebliche Hinweise</b>		
<b>Linienlänge</b>	hin ca. 21 km	zurück ca. 21 km
<b>Betriebsleistung p. a.</b>	ca. 253.000 km	
<b>Laufzeit der Genehmigung</b>	Dezember 2025	
<b>Aufgabenträger</b>	Enzkreis / Stadt Pforzheim / Landkreis Ludwigsburg	

## Linienverlaufsplan



## Funktion / Fahrzeuganforderung

Funktion der Linie	Regionalbuslinie, teilweise innerstädtische Erschließungsfunktion (Pforzheim Arlingerstraße)
Anforderungen Fahrzeugeinsatz	Solobus

## Bedienungsangebot

[Takt / Fahrten- angebot]	Mo-Fr			Sa			So + Fei			
	Bedienungs- zeitraum	HVZ	NVZ	SVZ	Bedienungs- zeitraum	NVZ	SVZ	Bedienungs- zeitraum	NVZ	SVZ
[Status quo]	06.38 bis 19.02	T 90	T 90							
[Ziel]	=	T 60	T 60		=			=		

## Relevante Verknüpfungen

Haltestelle	Verknüpfung mit Linie
Pforzheim Hbf	IRE, RB 17 a, S 5, S 6, R 61, Stadtbusse und Regionalbusse
Pforzheim Leopoldplatz	Stadtbusse und Regionalbusse
Birkenfeld Marktplatz/Kirchplatz	Anbindung der Regionalbusse an Gewerbegebiet „Dammfeld“

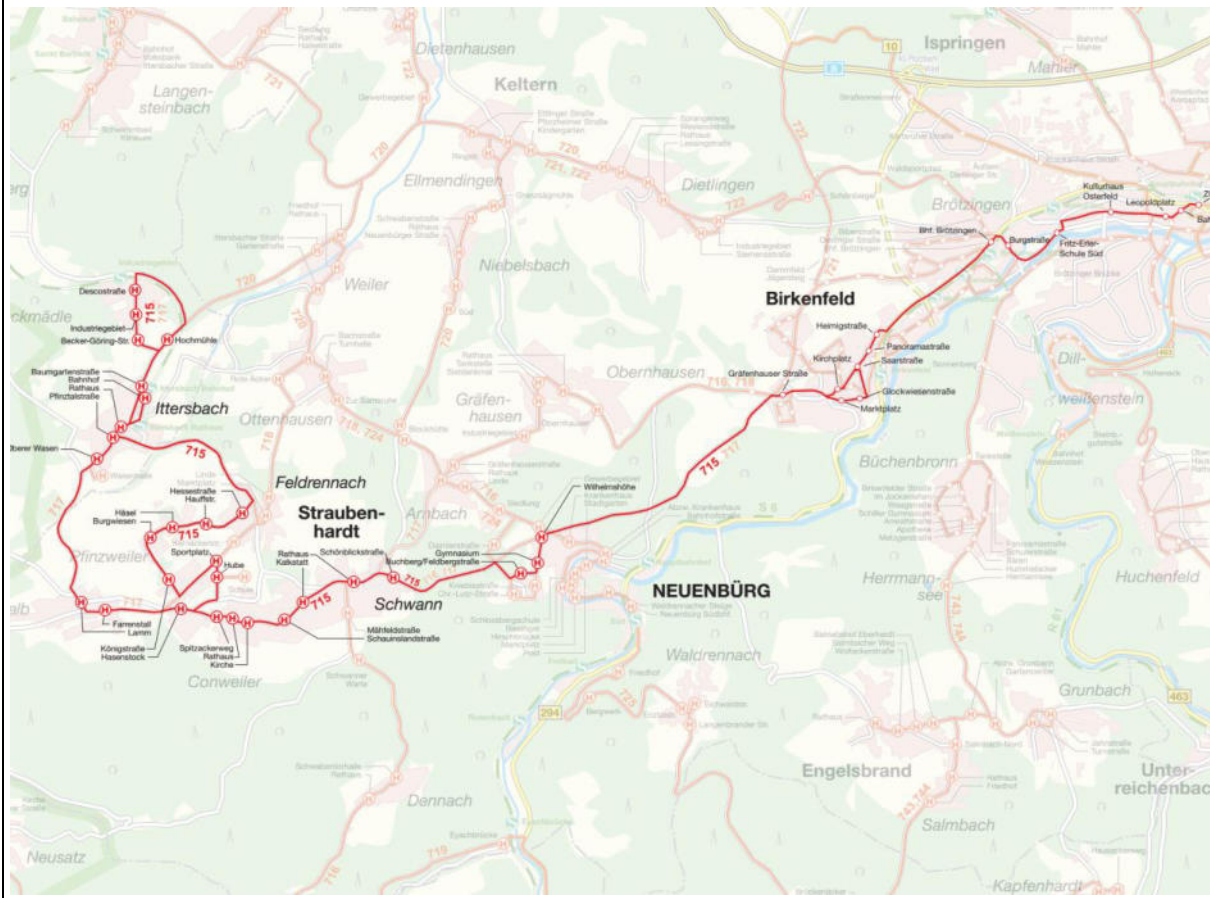
### Besonderheiten / Hinweise

Der Status Quo des Fahrtenangebots stellt ca-Angaben dar.

### Betriebliche Hinweise

<b>Linienlänge</b>	hin ca. 12 km	zurück ca. 12 km
<b>Betriebsleistung p. a.</b>	ca. 48.000 km	
<b>Laufzeit der Genehmigung</b>	Dezember 2022	
<b>Aufgabenträger</b>	Enzkreis / Stadt Pforzheim	

**Linienverlaufsplan**



**Funktion / Fahrzeuganforderung**

Funktion der Linie	Regionalbuslinie
Anforderungen Fahrzeugeinsatz	Überwiegend Gelenkbus, zum Teil Solobus

**Bedienungsangebot**

[Takt / Fahrten- angebot]	Mo-Fr			Sa			So + Fei			
	Bedienungs- zeitraum	HVZ	NVZ	SVZ	Bedienungs- zeitraum	NVZ	SVZ	Bedienungs- zeitraum	NVZ	SVZ
[Status quo]	04.47 bis 00.17	T 60 mit Verdichter	T 60	T 60	05.28 bis 00.17	T 60	T 60	07.27 bis 00.24	T 60	T 60
[Ziel]	=	T 60 mit Verdichter	T 60	T 60	=	T 60	T 60	=	T 60	T 60

**Relevante Verknüpfungen**

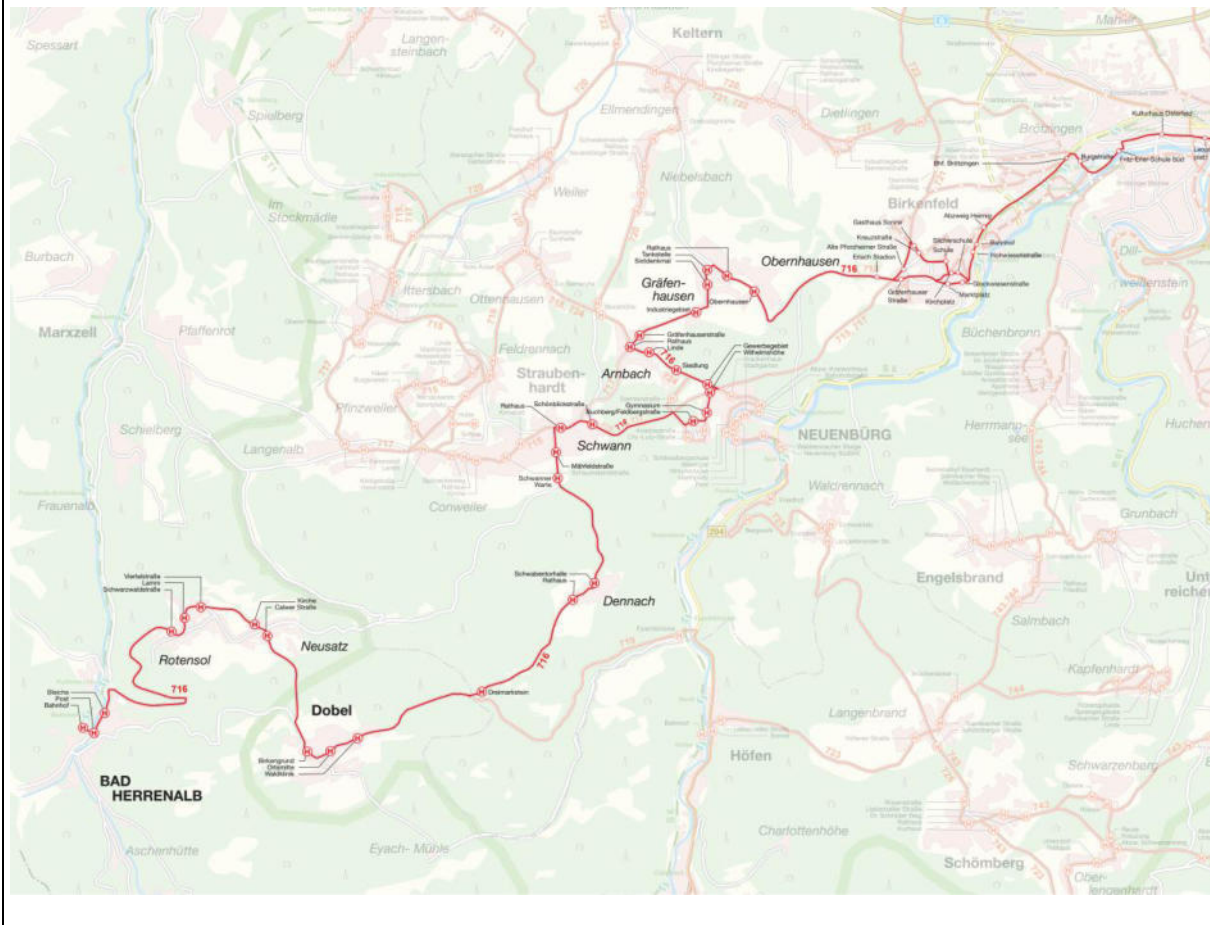
Haltestelle	Verknüpfung mit Linie
Pforzheim Hbf	IRE, RB 17 a, S 5, S 6, R 61, Stadtbuse und Regionalbusse
Pforzheim Leopoldplatz	Stadtbuse und Regionalbusse



Ittersbach Descostraße	S 11
<b>Besonderheiten / Hinweise</b>	
<p>Linie ersetzt sonntags / feiertags Teile des Fahrwegs der Linie 718 über Gräfenhausen und Teile des Fahrwegs der Linie 717 über Langenalb. Ittersbach wird dann nicht bedient.</p> <p>Durch die Kombination mit Linie 717 besteht auf einem Großteil des Linienweges von Montag bis Samstag ein 30-Minuten-Takt.</p> <p>Der Status Quo des Fahrtenangebots stellt ca-Angaben dar.</p>	

<b>Betriebliche Hinweise</b>		
<b>Linienlänge</b>	hin ca. 24 km	zurück ca.24 km
<b>Betriebsleistung p. a.</b>	ca. 338.000 km	
<b>Laufzeit der Genehmigung</b>	April 2022	
<b>Aufgabenträger</b>	Enzkreis / Stadt Pforzheim / Landkreis Karlsruhe	

**Linienverlaufsplan**



**Funktion / Fahrzeuganforderung**

Funktion der Linie	Regionalbuslinie
Anforderungen Fahrzeugeinsatz	Solobus

**Bedienungsangebot**

[Takt / Fahrten- angebot]	Mo-Fr			Sa			So + Fei			
	Bedienungs- zeitraum	HVZ	NVZ	SVZ	Bedienungs- zeitraum	NVZ	SVZ	Bedienungs- zeitraum	NVZ	SVZ
[Status quo]	05.13 bis 23.48	T 60	T 60	T 60 / 120	05.47 bis 23.48	T 60	T 60 / 120	07.16 bis 22.44	T 60	T 60 / T 120
[Ziel]	=	T 60	T 60	T 60	=	T 60	T 60	=	T 60	T 60

**Relevante Verknüpfungen**

Haltestelle	Verknüpfung mit Linie
Pforzheim Hbf	IRE, RB 17 a, S 5, S 6, R 61, Stadtbusse und Regionalbusse
Pforzheim Leopoldplatz	Stadtbusse und Regionalbusse
Bad Herrenalb Bahnhof	S 1

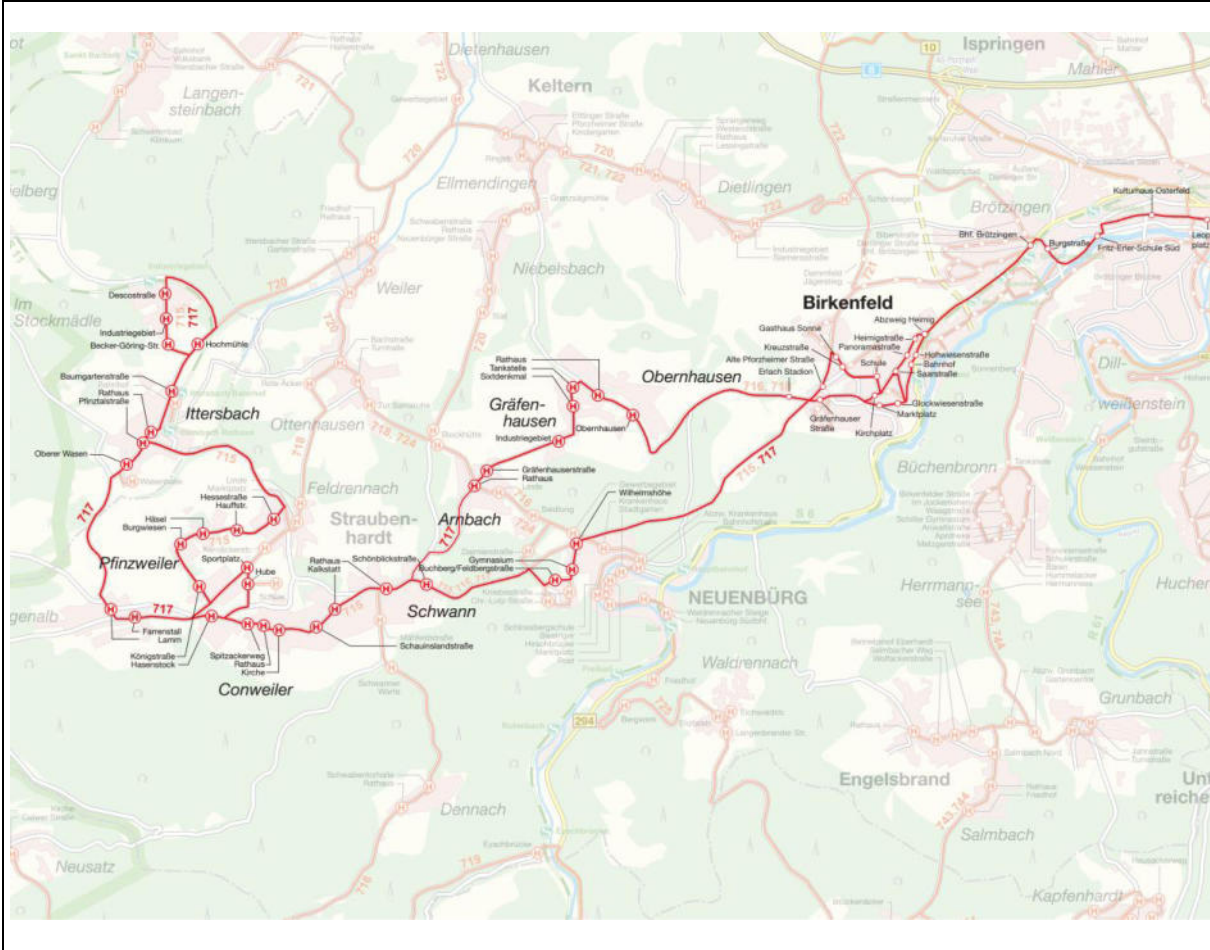
### Besonderheiten / Hinweise

Der Status Quo des Fahrtenangebots stellt ca-Angaben dar.

### Betriebliche Hinweise

<b>Linienlänge</b>	hin ca. 38 km	zurück ca.38 km
<b>Betriebsleistung p. a.</b>	ca. 427.000 km	
<b>Laufzeit der Genehmigung</b>	Dezember 2022	
<b>Aufgabenträger</b>	Enzkreis / Stadt Pforzheim / Landkreis Karlsruhe / Landkreis Calw	

**Linienverlaufsplan**



**Funktion / Fahrzeuganforderung**

Funktion der Linie	Regionalbuslinie
Anforderungen Fahrzeugeinsatz	Überwiegend Gelenkbus, zum Teil Solobus

**Bedienungsangebot**

[Takt / Fahrten- angebot]	Mo-Fr			Sa			So + Fei			
	Bedienungs- zeitraum	HVZ	NVZ	SVZ	Bedienungs- zeitraum	NVZ	SVZ	Bedienungs- zeitraum	NVZ	SVZ
[Status quo]	05.00 bis 00.18, Fr bis 02.26	T 60 mit Verdichter	T 60	T 60	05.28 bis 00.17	T 60	T 60			
[Ziel]	=	T 60 mit Verdichter	T 60	T 60	=	T 60	T 60	=		

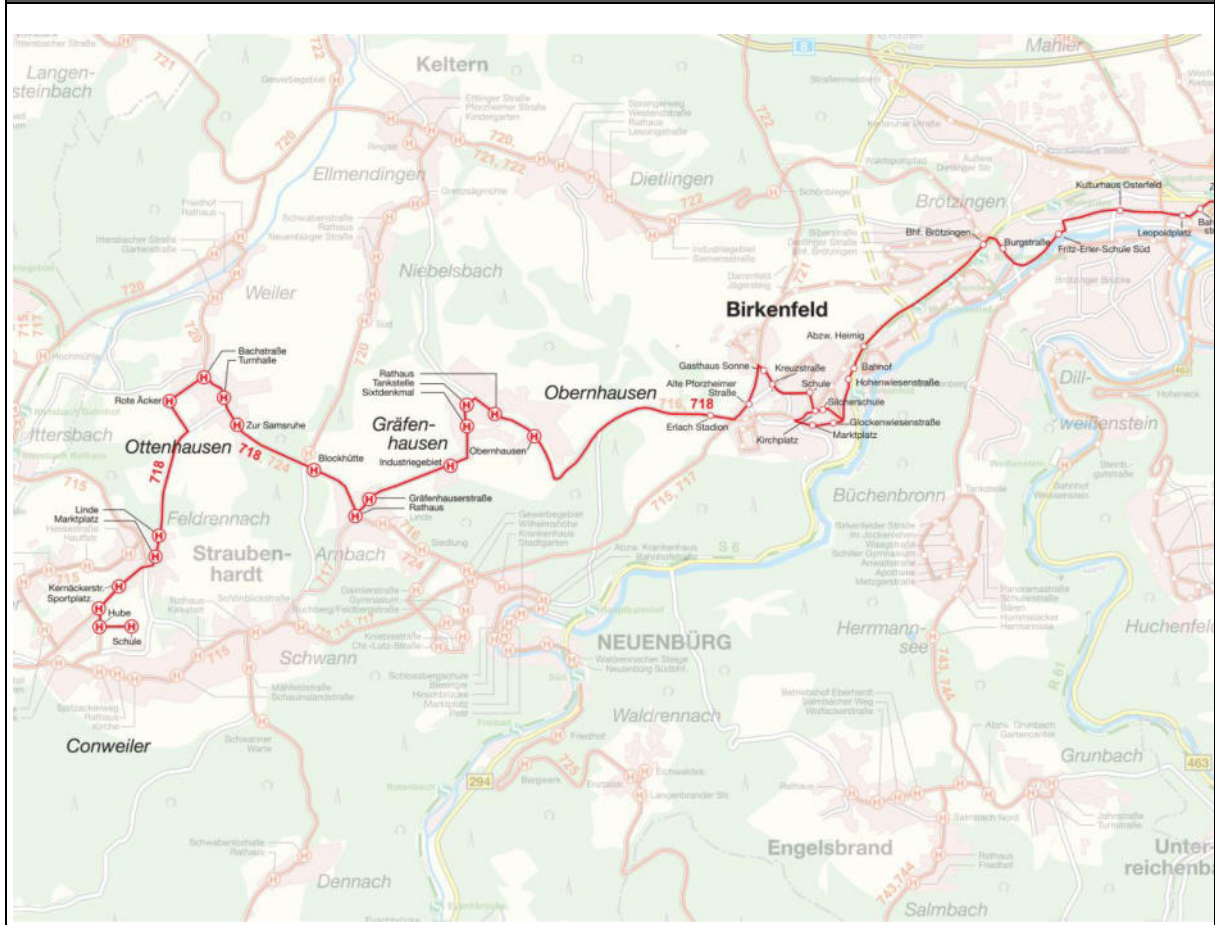
**Relevante Verknüpfungen**

Haltestelle	Verknüpfung mit Linie
Pforzheim Hbf	IRE, RB 17 a, S 5, S 6, R 61, Stadtbuse und Regionalbuse

Pforzheim Leopoldplatz	Stadtbusse und Regionalbusse
Ittersbach Descostraße	S 11
<b>Besonderheiten / Hinweise</b>	
<p>Sonn- und feiertags erfolgt keine Bedienung, Teile des Fahrwegs werden durch die Linie 715 bedient.  Durch die Kombination mit Linie 715 besteht auf einem Großteil des Linienweges von Montag bis Samstag ein 30-Minuten-Takt.  Der Status Quo des Fahrtenangebots stellt ca-Angaben dar.</p>	

<b>Betriebliche Hinweise</b>		
<b>Linienlänge</b>	hin ca. 21 km	zurück ca.21 km
<b>Betriebsleistung p. a.</b>	ca. 270.000 km	
<b>Laufzeit der Genehmigung</b>	Dezember 2022	
<b>Aufgabenträger</b>	Enzkreis / Stadt Pforzheim / Landkreis Karlsruhe	

## Linienverlaufsplan



## Funktion / Fahrzeuganforderung

Funktion der Linie	Regionalbuslinie
Anforderungen Fahrzeugeinsatz	Überwiegend Gelenkbus, zum Teil Solobus (ab April 2020 Solobus, zum Teil Gelenkbus)

## Bedienungsangebot

[Takt / Fahrten- angebot]	Mo-Fr			Sa			So + Fei			
	Bedienungs- zeitraum	HVZ	NVZ	SVZ	Bedienungs- zeitraum	NVZ	SVZ	Bedienungs- zeitraum	NVZ	SVZ
[Status quo]	05.24 bis 19.57,	T 60 mit Verdichter	T 60							
[Ziel]	=	T 60	T 60		=			=		

## Relevante Verknüpfungen

Haltestelle	Verknüpfung mit Linie
Pforzheim Hbf	IRE, RB 17 a, S 5, S 6, R 61, Stadtbusse und Regionalbusse
Pforzheim Leopoldplatz	Stadtbusse und Regionalbusse

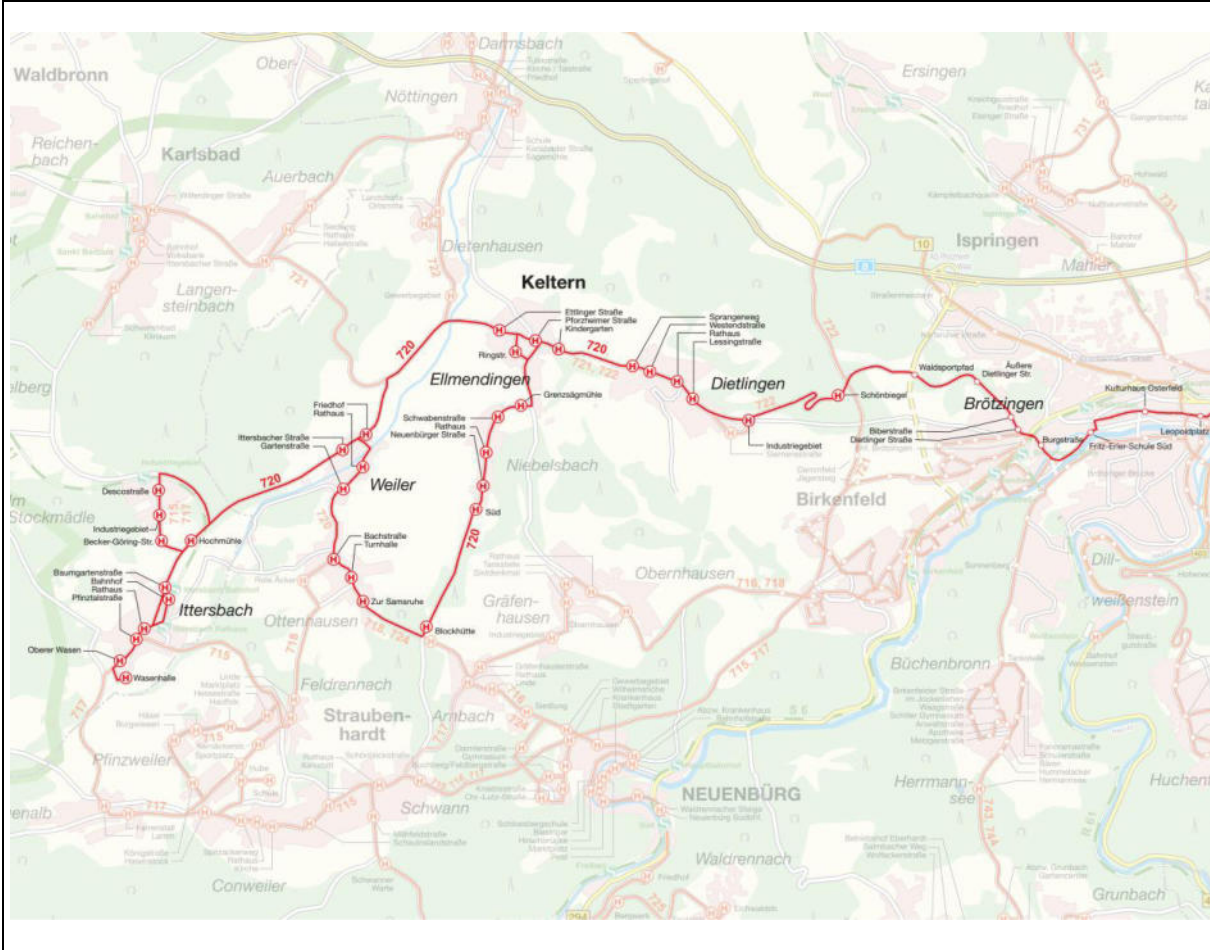
### Besonderheiten / Hinweise

Samstags, sonn- und feiertags erfolgt keine Bedienung.  
Der Status Quo des Fahrtenangebots stellt ca-Angaben dar.

### Betriebliche Hinweise

<b>Linienlänge</b>	hin ca. 22 km	zurück ca. 22 km
<b>Betriebsleistung p. a.</b>	ca. 173.000 km	
<b>Laufzeit der Genehmigung</b>	Dezember 2022	
<b>Aufgabenträger</b>	Enzkreis / Stadt Pforzheim	

**Linienverlaufsplan**



**Funktion / Fahrzeuganforderung**

Funktion der Linie	Regionalbuslinie
Anforderungen Fahrzeugeinsatz	Solobus

**Bedienungsangebot**

[Takt / Fahrten- angebot]	Mo-Fr			Sa			So + Fei			
	Bedienungs- zeitraum	HVZ	NVZ	SVZ	Bedienungs- zeitraum	NVZ	SVZ	Bedienungs- zeitraum	NVZ	SVZ
[Status quo]	05.14 bis 00.03, bis 01.58,	T 60 mit Verdichter	T 60	T 120	05.30 bis 01.58	T 60	T 120	07.23 bis 00.01	T 60	T 60 / 120
[Ziel]	=	T 60 mit Verdichter	T 60	T 60	=	T 60	T 60	=	T 60	T 60

**Relevante Verknüpfungen**

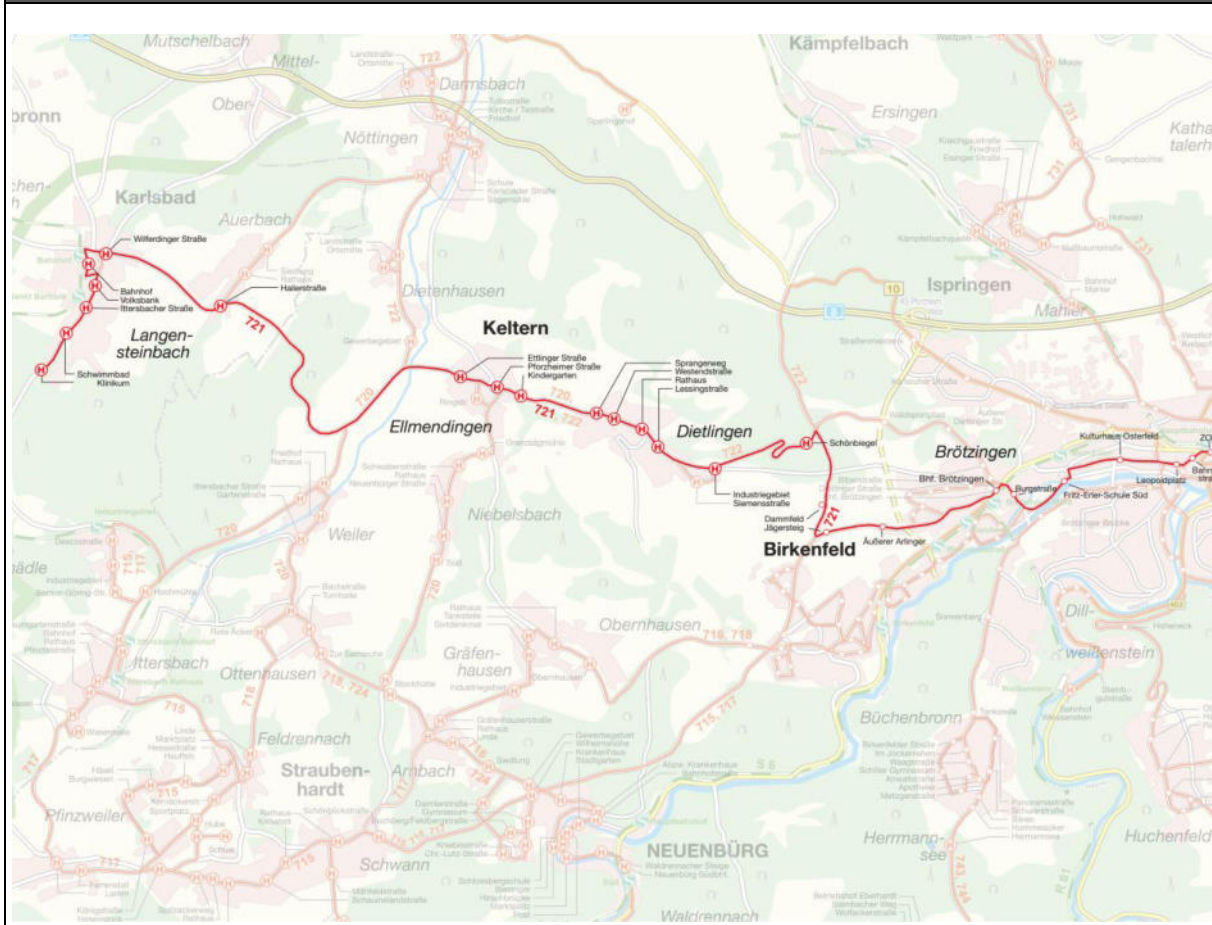
Haltestelle	Verknüpfung mit Linie
Pforzheim Hbf	IRE, RB 17 a, S 5, S 6, R 61, Stadtbuse und Regionalbuse



Pforzheim Leopoldplatz	Stadtbusse und Regionalbusse
Ittersbach Descostraße / Bahnhof	S 11
<b>Besonderheiten / Hinweise</b>	
Der Status Quo des Fahrtenangebots stellt ca-Angaben dar.	

<b>Betriebliche Hinweise</b>		
<b>Linienlänge</b>	hin ca. 25 km	zurück ca. 25 km
<b>Betriebsleistung p. a.</b>	ca. 371.000 km	
<b>Laufzeit der Genehmigung</b>	Dezember 2023	
<b>Aufgabenträger</b>	Enzkreis / Stadt Pforzheim / Landkreis Karlsruhe	

## Linienverlaufsplan



## Funktion / Fahrzeuganforderung

Funktion der Linie	Regionalbuslinie (Netzergänzung)
Anforderungen Fahrzeugeinsatz	Solobus

## Bedienungsangebot

[Takt / Fahrten- angebot]	Mo-Fr				Sa			So + Fei		
	Bedienungs- zeitraum	HVZ	NVZ	SVZ	Bedienungs- zeitraum	NVZ	SVZ	Bedienungs- zeitraum	NVZ	SVZ
[Status quo]	05.35 bis 19.19	*	*	*						
[Ziel]	=	T 60	T 60	T 60	=	T 60	T 60	=	T 120	T120

## Relevante Verknüpfungen

Haltestelle	Verknüpfung mit Linie
Pforzheim Hbf	IRE, RB 17 a, S 5, S 6, R 61, Stadtbusse und Regionalbusse
Pforzheim Leopoldplatz	Stadtbusse und Regionalbusse
Langensteinbach Bahnhof	S 11

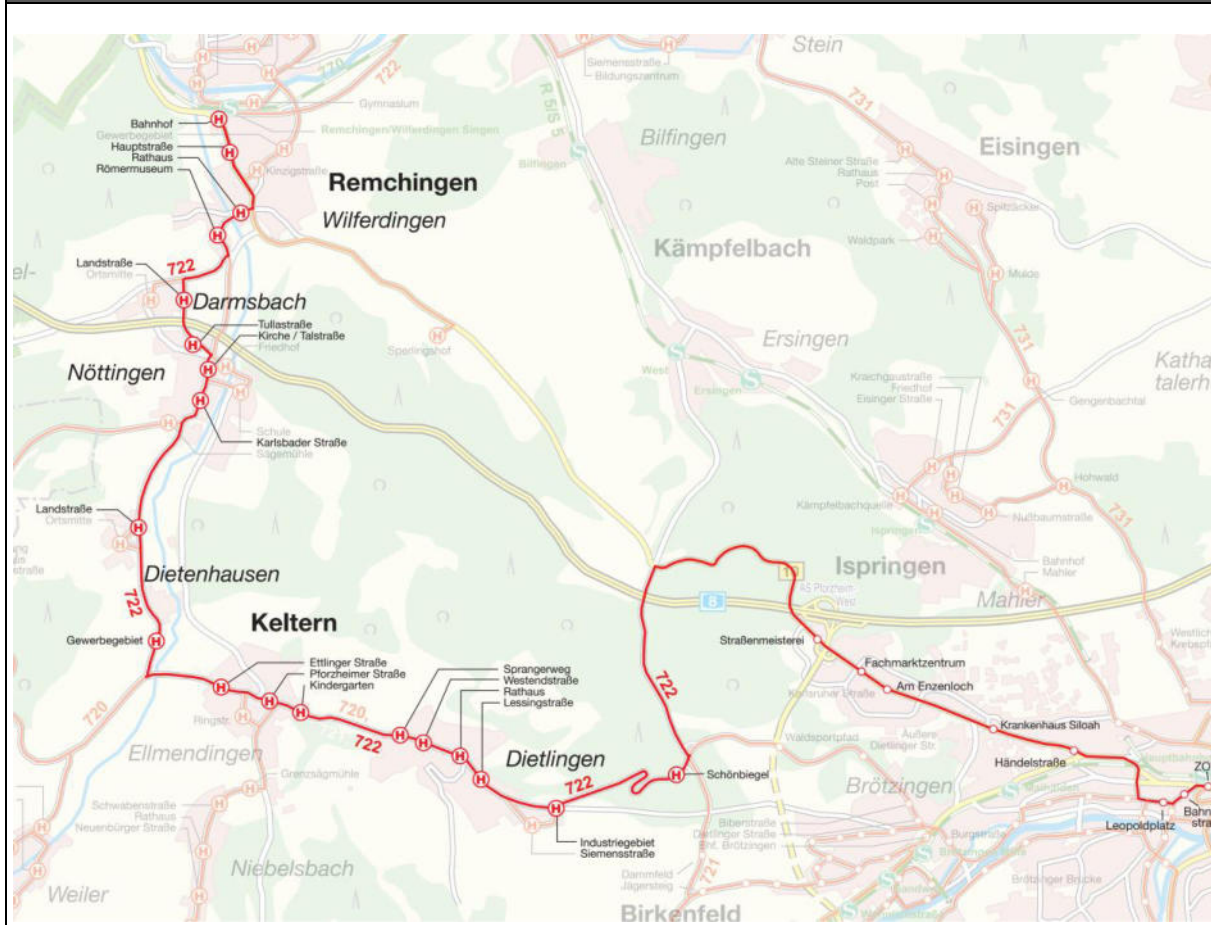
### Besonderheiten / Hinweise

\*Die Linie verkehrt unregelmässig: morgens einzelne Kurse, vormittag kein Betrieb, mittags bis ca 19.00 Uhr annähernd stündlich.  
Der Status Quo des Fahrtenangebots stellt ca-Angaben dar.

### Betriebliche Hinweise

<b>Linienlänge</b>	hin ca. 22 km	zurück ca. 22 km
<b>Betriebsleistung p. a.</b>	ca.111.000 km	
<b>Laufzeit der Genehmigung</b>	Dezember 2023	
<b>Aufgabenträger</b>	Enzkreis / Stadt Pforzheim / Landkreis Karlsruhe	

## Linienverlaufsplan



## Funktion / Fahrzeuganforderung

Funktion der Linie	Regionalbuslinie
Anforderungen Fahrzeugeinsatz	Solobus

## Bedienungsangebot

[Takt / Fahrten- angebot]	Mo-Fr				Sa			So + Fei		
	Bedienungs- zeitraum	HVZ	NVZ	SVZ	Bedienungs- zeitraum	NVZ	SVZ	Bedienungs- zeitraum	NVZ	SVZ
[Status quo]	05.24 bis 20.22	T 60 mit Verdichter	T 60	T 60	07.00 bis 18.52	T 60	T 60			
[Ziel]	=	T 60 mit Verdichter	T 60	T 60	=	T 60	T 60	=	T 120	T120

## Relevante Verknüpfungen

Haltestelle	Verknüpfung mit Linie
Pforzheim Hbf	IRE, RB 17 a, S 5, S 6, R 61, Stadtbusse und Regionalbusse
Pforzheim Leopoldplatz	Stadtbusse und Regionalbusse
Wilferdingen Bahnhof	S 5, IRE

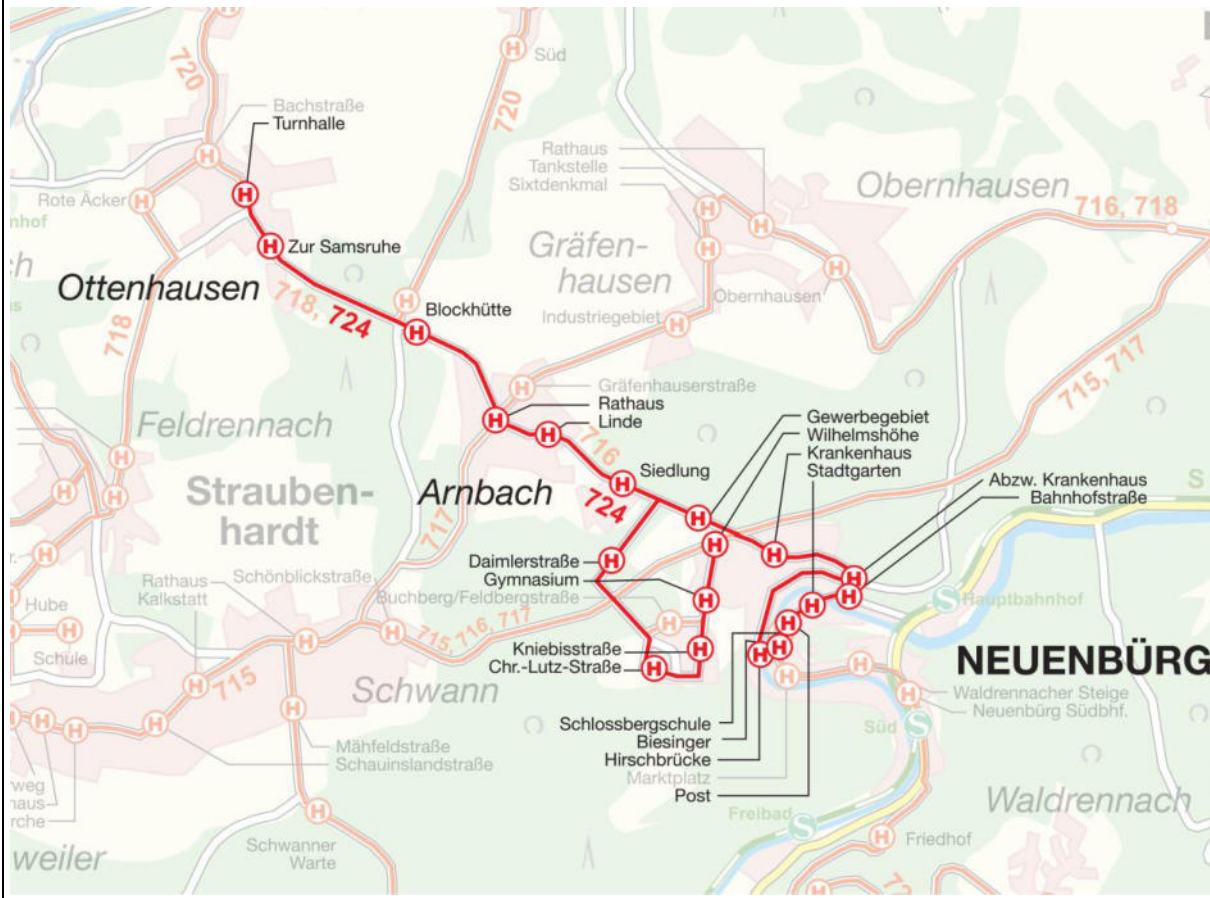
### Besonderheiten / Hinweise

Abends und am Wochenende verkehrt als Ersatz ein Anrufsammeltaxi zwischen Dietlingen und Remchingen.  
Der Status Quo des Fahrtenangebots stellt ca-Angaben dar.

### Betriebliche Hinweise

<b>Linienlänge</b>	hin ca. 22 km	zurück ca. 22 km
<b>Betriebsleistung p. a.</b>	ca. 211.000 km	
<b>Laufzeit der Genehmigung</b>	Dezember 2023	
<b>Aufgabenträger</b>	Enzkreis / Stadt Pforzheim	

**Linienverlaufsplan**



**Funktion / Fahrzeuganforderung**

Funktion der Linie	Stadtbuslinie Neuenbürg mit teilweiser regionaler Funktion
Anforderungen Fahrzeugeinsatz	Solobus, teilweise Kleinbus

**Bedienungsangebot**

[Takt / Fahrten- angebot]	Bedienungs- zeitraum	Mo-Fr			Sa			So + Fei		
		HVZ	NVZ	SVZ	Bedienungs- zeitraum	NVZ	SVZ	Bedienungs- zeitraum	NVZ	SVZ
[Status quo]	06.32 bis 23.52	T 60	T 60	T 120	08.00 bis 23.56	T 120	T 120	09.00 bis 19.56	T 120	T 120
[Ziel]	=	T 60	T 60	T 60	=	T 120	T 120	=	T 120	T 120

**Relevante Verknüpfungen**

Haltestelle	Verknüpfung mit Linie
Neuenbürg Hauptbahnhof	S 6

### Besonderheiten / Hinweise

Streckenabschnitt Arnbach – Ottenhausen wird nur samstags und sonntags bedient. Diese Bedienung ist zu überprüfen. Eine Zusammenlegung der Linien 724 und 725 sollte ebenfalls geprüft werden.

Der Status Quo des Fahrtenangebots stellt ca-Angaben dar.

### Betriebliche Hinweise

<b>Linienlänge</b>	hin ca. 9 km	zurück ca. 9 km
<b>Betriebsleistung p. a.</b>	ca. 82.000 km	
<b>Laufzeit der Genehmigung</b>	Dezember 2023	
<b>Aufgabenträger</b>	Enzkreis / Stadt Pforzheim	

## Linienverlaufsplan





Funktion / Fahrzeuganforderung	
Funktion der Linie	Regionalbuslinie
Anforderungen Fahrzeugeinsatz	Solobus

Bedienungsangebot										
[Takt / Fahrten- angebot]	Mo-Fr				Sa			So + Fei		
	Bedienungs- zeitraum	HVZ	NVZ	SVZ	Bedienungs- zeitraum	NVZ	SVZ	Bedienungs- zeitraum	NVZ	SVZ
[Status quo]	05.30 bis 18.55	*	*	*	08.36 bis 19.23	T 120	T 120	09.36 bis 18.23	T 120	T 120
[Ziel]	=	T 60	T 60	T 60	=	T 120	T 120	=	T 120	T 120

Relevante Verknüpfungen	
Haltestelle	Verknüpfung mit Linie
Neuenbürg Südbahnhof	S 6

Besonderheiten / Hinweise
<p>*Die Linie verkehrt unregelmässig und ist überwiegend auf den Schülerverkehr ausgelegt. Eine Zusammenlegung der Linien 725 und 724 mit gleichzeitiger Verlängerung bis Keltern-Ellmendingen sollte geprüft werden.</p> <p>Der Status Quo des Fahrtenangebots stellt ca-Angaben dar.</p>

Betriebliche Hinweise		
Linienlänge	hin ca. 15 km	zurück ca. 15 km
Betriebsleistung p. a.	ca. 89.000 km	
Laufzeit der Genehmigung	Dezember 2023	
Aufgabenträger	Enzkreis / Stadt Pforzheim / Landkreis Calw	

## Linienverlaufsplan



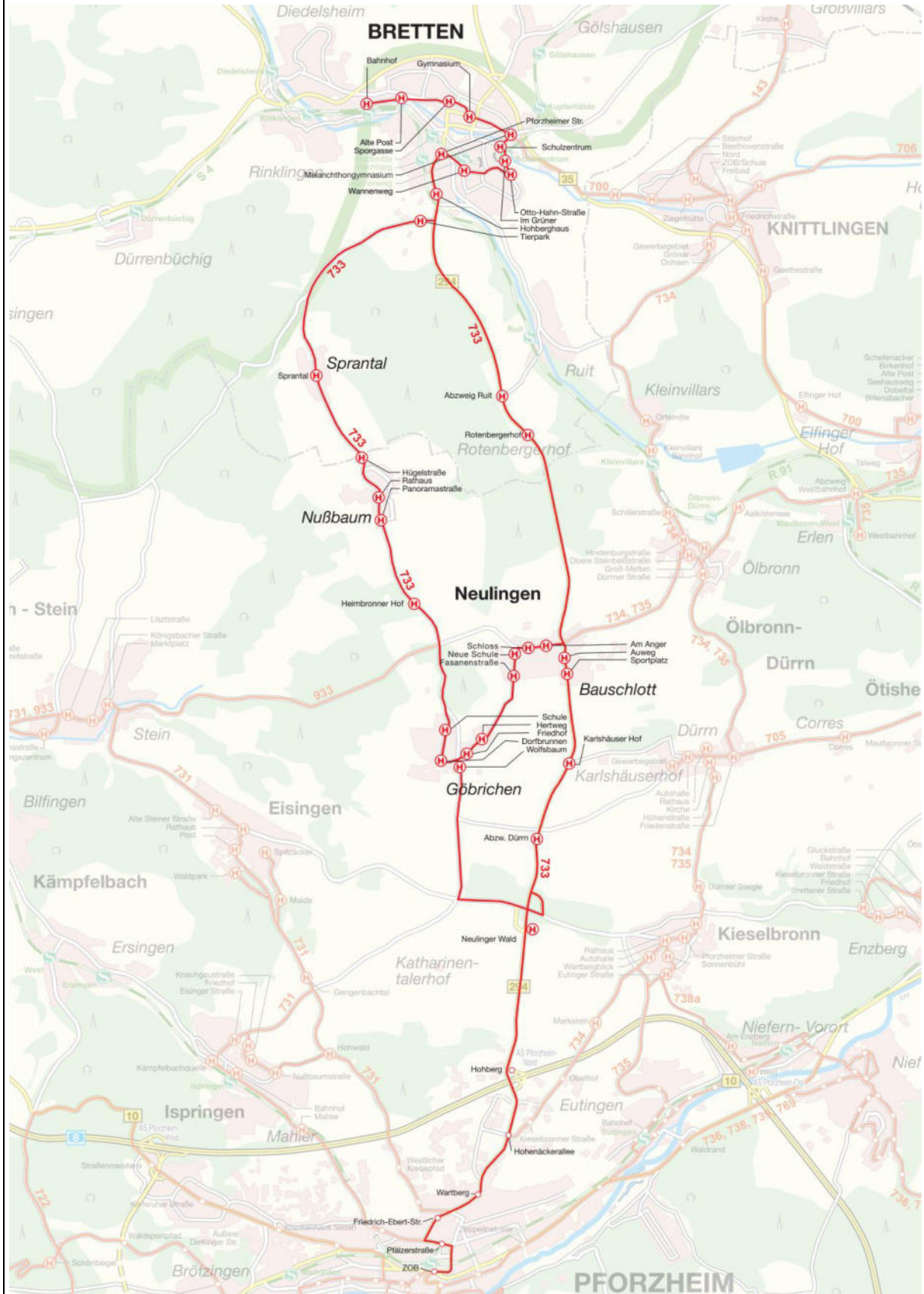
Funktion / Fahrzeuganforderung	
Funktion der Linie	Regionalbuslinie
Anforderungen Fahrzeugeinsatz	Solobus, einzelne Kurse mit Gelenkbus an Schultagen

Bedienungsangebot										
[Takt / Fahrten- angebot]	Mo-Fr				Sa			So + Fei		
	Bedienungs- zeitraum	HVZ	NVZ	SVZ	Bedienungs- zeitraum	NVZ	SVZ	Bedienungs- zeitraum	NVZ	SVZ
[Status quo]	04.45 bis 00.34, Fr bis 02.09	T 30	T 60	T 30 / 60	05.13 bis 02.09	T 60	T 60 / 120	08.18 bis 00.34	T 60	T 120
[Ziel]	=	T 30 mit Verdichter	T 30	T30 / 60	=	T 60	T 60	=	T 60	T60

Relevante Verknüpfungen	
Haltestelle	Verknüpfung mit Linie
Pforzheim Hbf	IRE, RB 17 a, S 5, S 6, R 61, Stadtbusse und Regionalbusse
Pforzheim Leopoldplatz	Stadtbusse und Regionalbusse
Königsbach Bahnhof	S 5
Besonderheiten / Hinweise	
Der Status Quo des Fahrtenangebots stellt ca-Angaben dar.	

Betriebliche Hinweise		
Linienlänge	Hin ca. 18 km	zurück ca. 18 km
Betriebsleistung p. a.	ca. 361.000 km	
Laufzeit der Genehmigung	Dezember 2021	
Aufgabenträger	Enzkreis / Stadt Pforzheim	

Linienvverlaufplan



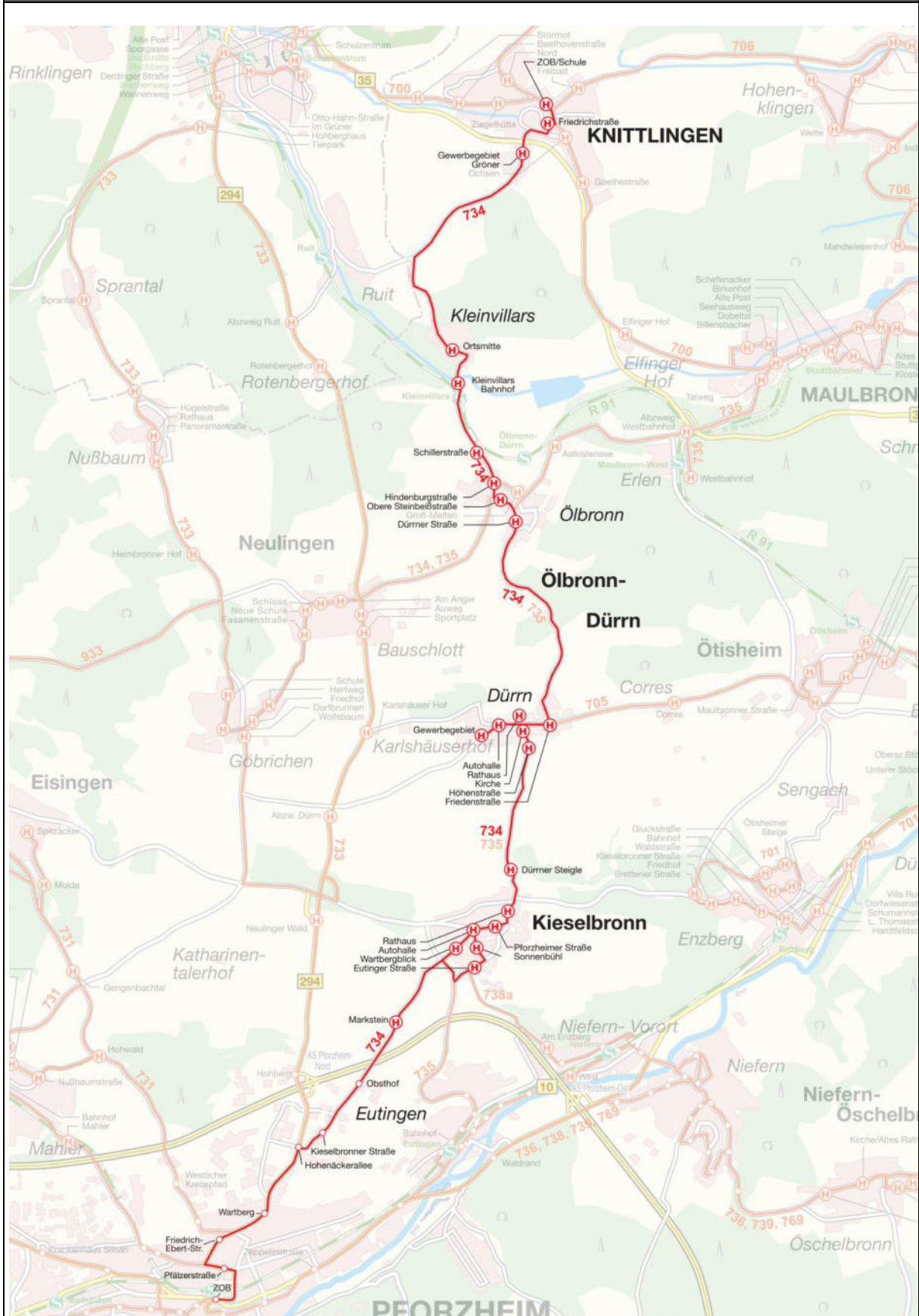
Funktion / Fahrzeuganforderung	
Funktion der Linie	Regionalbuslinie
Anforderungen Fahrzeugeinsatz	Solobus, einzelne Kurse mit Gelenkbus an Schultagen

Bedienungsangebot										
[Takt / Fahrten- angebot]	Mo-Fr				Sa			So + Fei		
	Bedienungs- zeitraum	HVZ	NVZ	SVZ	Bedienungs- zeitraum	NVZ	SVZ	Bedienungs- zeitraum	NVZ	SVZ
[Status quo]	04.48 bis 00.50, Fr bis 01.56	T 30	T 60	T 60 / T 120	06.04 bis 01.56	T 60	T 60 / T 120	07.28 bis 00.01	T 120	T 120
[Ziel]	=	T 30 mit Verdichter	T 30	T30 / T 60	=	T 30	T 60	=	T 60	T60

Relevante Verknüpfungen	
Haltestelle	Verknüpfung mit Linie
Pforzheim Hbf	IRE, RB 17 a, S 5, S 6, R 61, Stadtbusse und Regionalbusse
Pforzheim Leopoldplatz	Stadtbusse und Regionalbusse
Bretten Bahnhof	S 4
Besonderheiten / Hinweise	
Der Status Quo des Fahrtenangebots stellt ca-Angaben dar.	

Betriebliche Hinweise		
Linienlänge	hin ca. 26 km	zurück ca. 26 km
Betriebsleistung p. a.	ca. 450.000 km	
Laufzeit der Genehmigung	Dezember 2021	
Aufgabenträger	Enzkreis / Stadt Pforzheim / Landkreis Karlsruhe	

## Linienverlaufsplan



Funktion / Fahrzeuganforderung	
Funktion der Linie	Regionalbuslinie
Anforderungen Fahrzeugeinsatz	Solobus

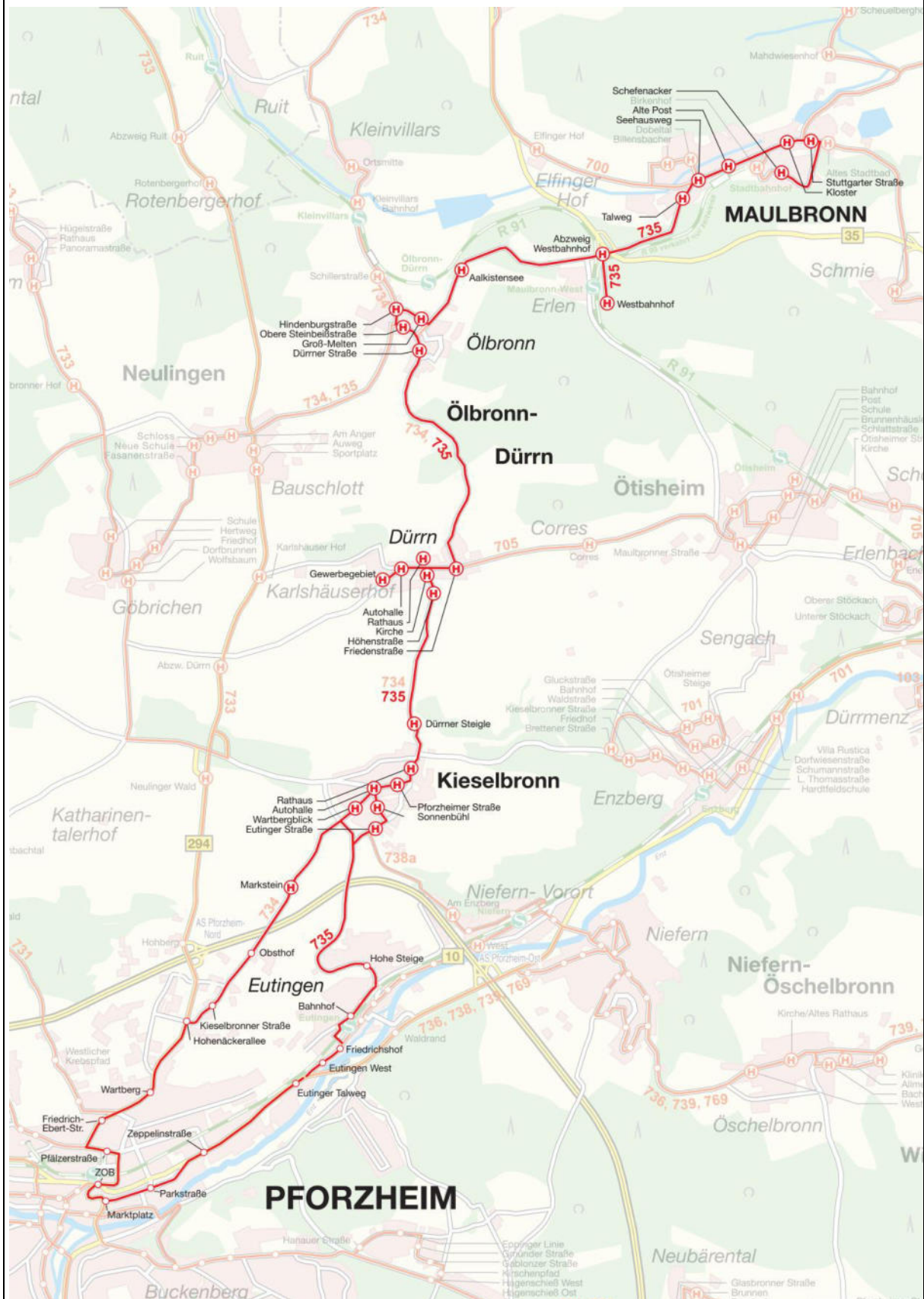
Bedienungsangebot										
[Takt / Fahrten- angebot]	Mo-Fr				Sa			So + Fei		
	Bedienungs- zeitraum	HVZ	NVZ	SVZ	Bedienungs- zeitraum	NVZ	SVZ	Bedienungs- zeitraum	NVZ	SVZ
[Status quo]	05.38 bis 22.24	T 60 mit Verdichter	T 60		05.57 bis 21.45	T 120	T 120			
[Ziel]	=	T 60 mit Verdichter	T 60	T 60	=	T 60	T 60	=	T 120	T 120

Relevante Verknüpfungen	
Haltestelle	Verknüpfung mit Linie
Pforzheim Hbf	IRE, RB 17 a, S 5, S 6, R 61, Stadtbusse und Regionalbusse
Pforzheim Leopoldplatz	Stadtbusse und Regionalbusse
Knittlingen ZOB	143, 700, 706

Besonderheiten / Hinweise
Linie 734 wird in Schwachverkehrszeit mit Linie 735 gekoppelt. Der Status Quo des Fahrtenangebots stellt ca-Angaben dar.

Betriebliche Hinweise		
Linienlänge	hin ca. 23 km	zurück ca. 23 km
Betriebsleistung p. a.	ca. 214.000 km	
Laufzeit der Genehmigung	Dezember 2023	
Aufgabenträger	Enzkreis / Stadt Pforzheim	

## Linienverlaufsplan





Funktion / Fahrzeuganforderung	
Funktion der Linie	Regionalbuslinie
Anforderungen Fahrzeugeinsatz	Solobus, einzelne Kurse mit Gelenkbus an Schultagen

Bedienungsangebot										
[Takt / Fahrten- angebot]	Mo-Fr				Sa			So + Fei		
	Bedienungs- zeitraum	HVZ	NVZ	SVZ	Bedienungs- zeitraum	NVZ	SVZ	Bedienungs- zeitraum	NVZ	SVZ
[Status quo]	05.32 bis 00.01	T 60 mit Verdichter	T 60	T 120	07.15 bis 01.56	T 120	T 120	07.35 bis 00.01	T 120	T 120
[Ziel]	=	T 60 mit Verdichter	T 60	T 60	=	T 60	T 60	=	T 120	T 120

Relevante Verknüpfungen	
Haltestelle	Verknüpfung mit Linie
Pforzheim Hbf	IRE, RB 17 a, S 5, S 6, R 61, Stadtbusse und Regionalbusse
Pforzheim Leopoldplatz	Stadtbusse und Regionalbusse
Maulbronn Schefenacker	700, 704, 706,

Besonderheiten / Hinweise
Linie 735 wird in Schwachverkehrszeit mit Linie 734 gekoppelt. In Maulbronn verkehrt montags bis freitags innerorts ein Bürgerbus. Der Status Quo des Fahrtenangebots stellt ca-Angaben dar.

Betriebliche Hinweise		
Linienlänge	hin ca. 23 km	zurück ca. 23 km
Betriebsleistung p. a.	ca. 245.000 km	
Laufzeit der Genehmigung	Dezember 2023	
Aufgabenträger	Enzkreis / Stadt Pforzheim	

## Linienverlaufsplan



## Funktion / Fahrzeuganforderung

Funktion der Linie	Regionalbuslinie
Anforderungen Fahrzeugeinsatz	Solobus

## Bedienungsangebot

[Takt / Fahrten- angebot]	Mo-Fr				Sa			So + Fei		
	Bedienungs- zeitraum	HVZ	NVZ	SVZ	Bedienungs- zeitraum	NVZ	SVZ	Bedienungs- zeitraum	NVZ	SVZ
[Status quo]	05.32 bis 00.01	T 60 mit Verdichter	T 60	T 60	21.32 bis 01.00		Zwei Fahrten- paare	08.28 bis 23.23	T 120	T 120
[Ziel]	=	T 60 mit Verdichter	T 60	T 60	=	T 60	T 60	=	T 60	T 60

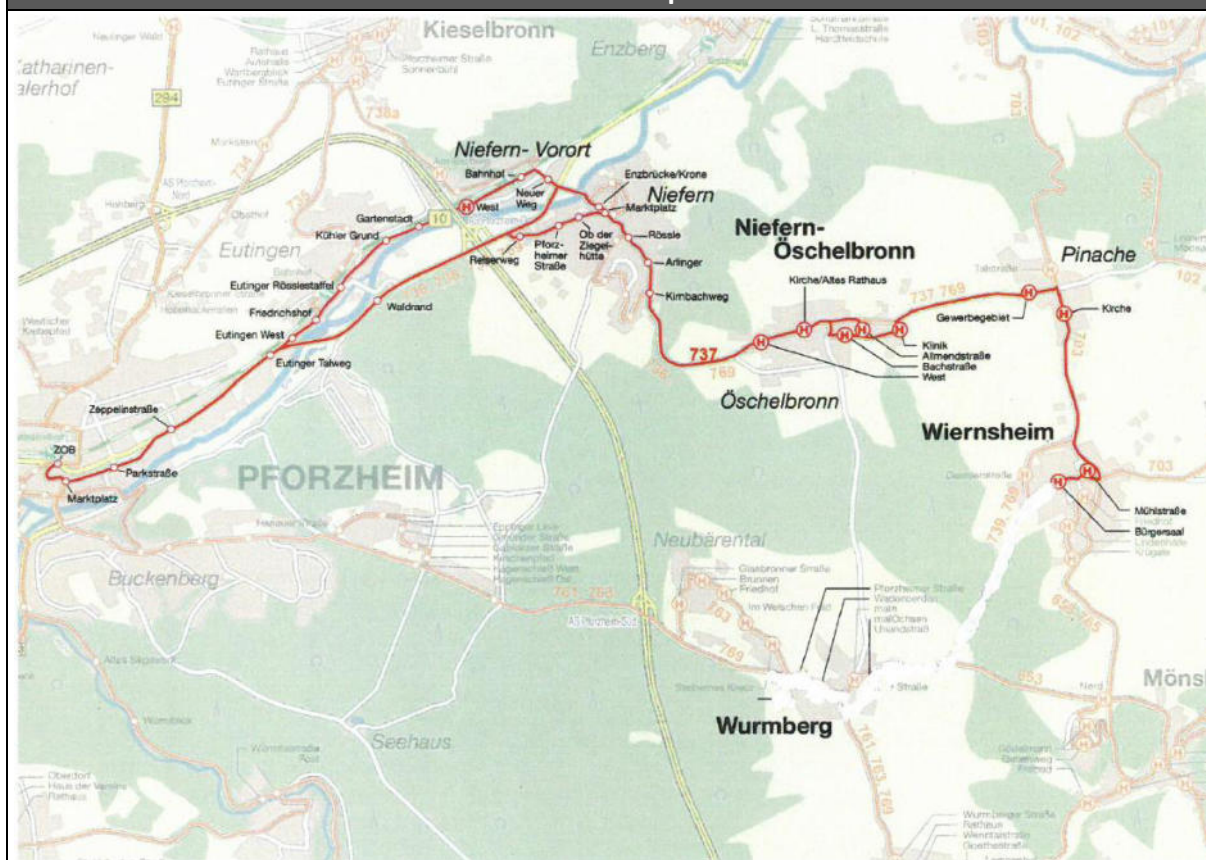
## Relevante Verknüpfungen

Haltestelle	Verknüpfung mit Linie
Pforzheim ZOB / Hbf	IRE, RB 17 a, S 5, S 6, R 61, Stadtbuse und Regionalbusse
Niefern Bahnhof	RB 17 a

<b>Besonderheiten / Hinweise</b>	
Der Status Quo des Fahrtenangebots stellt ca-Angaben dar.	

<b>Betriebliche Hinweise</b>		
<b>Linienlänge</b>	hin ca. 12 km	zurück ca. 12 km
<b>Betriebsleistung p. a.</b>	ca. 148.000 km	
<b>Laufzeit der Genehmigung</b>	Dezember 2021	
<b>Aufgabenträger</b>	Enzkreis / Stadt Pforzheim	

## Linienverlaufsplan



## Funktion / Fahrzeuganforderung

Funktion der Linie	Regionalbuslinie
Anforderungen Fahrzeugeinsatz	Solobus

## Bedienungsangebot

[Takt / Fahrten- angebot]	Mo-Fr			Sa			So + Fei			
	Bedienungs- zeitraum	HVZ	NVZ	SVZ	Bedienungs- zeitraum	NVZ	SVZ	Bedienungs- zeitraum	NVZ	SVZ
[Status quo]	*				*			*		
[Ziel]	5:30 – 1:45	T 60 mit Verdichter	T 60	T 60	7:00 – 1:45	T 120	T 120	6:45 – 23:30	T 120	T 120

## Relevante Verknüpfungen

Haltestelle	Verknüpfung mit Linie
Pforzheim ZOB / Hbf	IRE, RB 17 a, S 5, S 6, R 61, Stadtbusse und Regionalbusse
Pinache Kirche	703
Wiernsheim Mühlstraße	653

### Besonderheiten / Hinweise

\*Die Linie 737 verkehrt ab Dezember 2021.  
Der Status Quo des Fahrtenangebots stellt ca-Angaben dar.

### Betriebliche Hinweise

<b>Linienlänge</b>	hin ca. 15 km	zurück ca. 15 km
<b>Betriebsleistung p. a.</b>	ca. 173.000 km	
<b>Laufzeit der Genehmigung</b>	Die Linie 737 verkehrt ab Dezember 2021.	
<b>Aufgabenträger</b>	Enzkreis / Stadt Pforzheim	

# 738

Pforzheim – Niefern

## Linienverlaufsplan



## Funktion / Fahrzeuganforderung

Funktion der Linie	Regionalbuslinie
Anforderungen Fahrzeugeinsatz	Solobus

## Bedienungsangebot

[Takt / Fahrten- angebot]	Mo-Fr				Sa			So + Fei		
	Bedienungs- zeitraum	HVZ	NVZ	SVZ	Bedienungs- zeitraum	NVZ	SVZ	Bedienungs- zeitraum	NVZ	SVZ
[Status quo]	06.03 bis 19.30	T 60 mit Verdichter	T 60		07.32 bis 19.43	T 60	T 60			
[Ziel]	=	T 60	T 60		=	T 60	T 60	=		

## Relevante Verknüpfungen

Haltestelle	Verknüpfung mit Linie
Pforzheim ZOB / Hbf	IRE, RB 17 a, S 5, S 6, R 61, Stadtbusse und Regionalbusse

## Besonderheiten / Hinweise

Sonn- und feiertags keine Bedienung

Der Status Quo des Fahrtenangebots stellt ca-Angaben dar.

<b>Betriebliche Hinweise</b>		
<b>Linienlänge</b>	hin ca. 10 km	zurück ca. 10 km
<b>Betriebsleistung p. a.</b>	ca. 72.000 km	
<b>Laufzeit der Genehmigung</b>	Dezember 2021	
<b>Aufgabenträger</b>	Enzkreis / Stadt Pforzheim	

## Linienverlaufsplan



## Funktion / Fahrzeuganforderung

Funktion der Linie	Regionalbuslinie
Anforderungen Fahrzeugeinsatz	Solobus, einzelne Kurse als Gelenkbus

## Bedienungsangebot

[Takt / Fahrten- angebot]	Mo-Fr			Sa			So + Fei			
	Bedienungs- zeitraum	HVZ	NVZ	SVZ	Bedienungs- zeitraum	NVZ	SVZ	Bedienungs- zeitraum	NVZ	SVZ
[Status quo]	05:35 bis 21:50	T 60 mit Verdichter	T 60		05:41 bis 21:20	T 60	T 60	07:22 bis 22:25	T 120	T 120
[Ziel]	=	T 60	T 60		=	T 120*	T 120*	=	T 120*	T 120

## Relevante Verknüpfungen

Haltestelle	Verknüpfung mit Linie
Pforzheim ZOB / Hbf	IRE, RB 17 a, S 5, S 6, R 61, Stadtbusse und Regionalbusse
Pinache Kirche	703
Wiernsheim Mühlestraße	653



### Besonderheiten / Hinweise

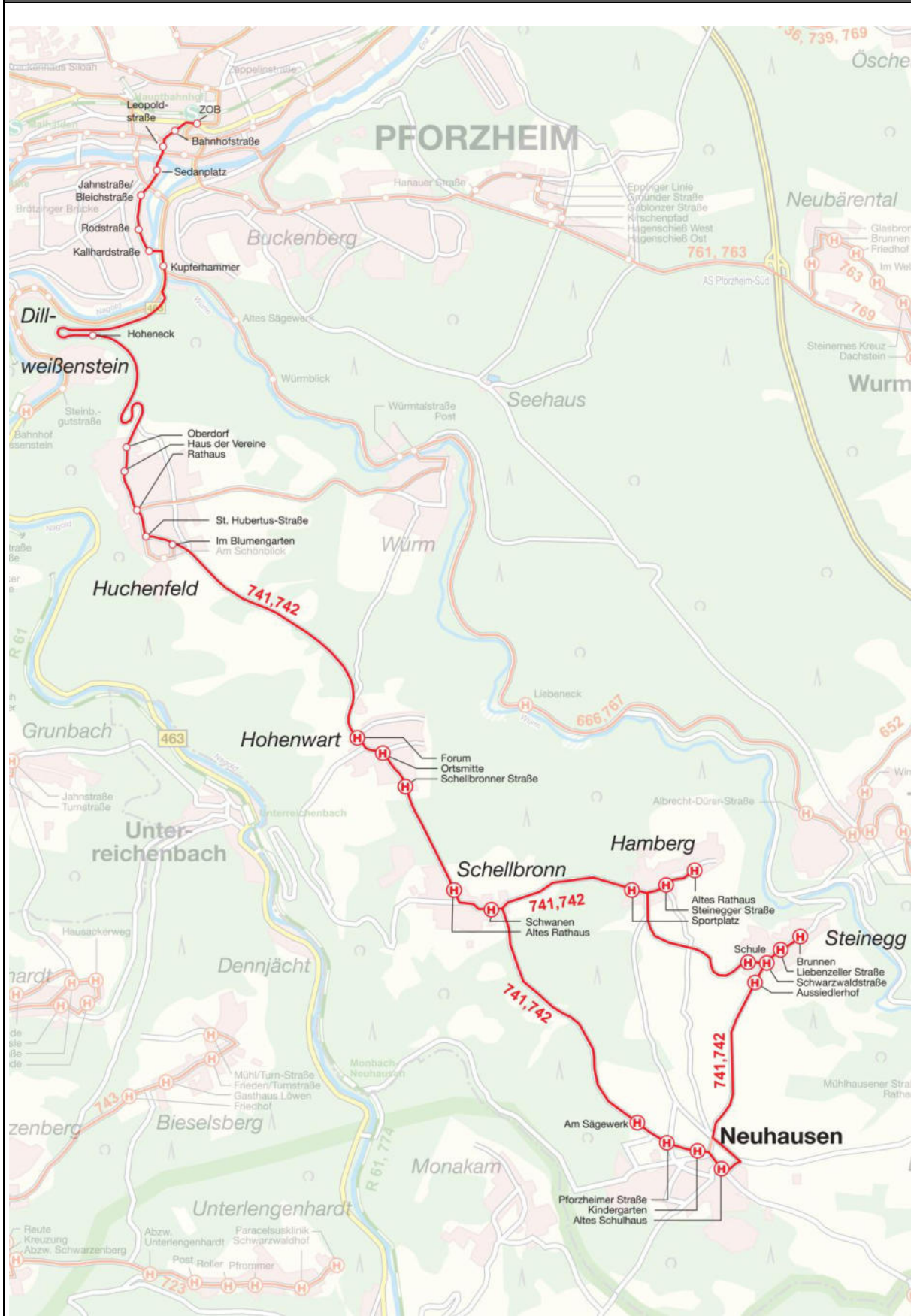
\*Linie 739 kehrt ab Dezember 2021 im Wechsel mit Linie 737 samstags und sonntags zweistündlich, so dass sich wiederum ein Stundentakt T 60 ergibt.

Der Status Quo des Fahrtenangebots stellt ca-Angaben dar.

### Betriebliche Hinweise

<b>Linienlänge</b>	hin ca. 19 km	zurück ca. 19 km
<b>Betriebsleistung p. a.</b>	ca. 226.000 km	
<b>Laufzeit der Genehmigung</b>	Dezember 2021	
<b>Aufgabenträger</b>	Enzkreis / Stadt Pforzheim	

Linienvverlaufplan



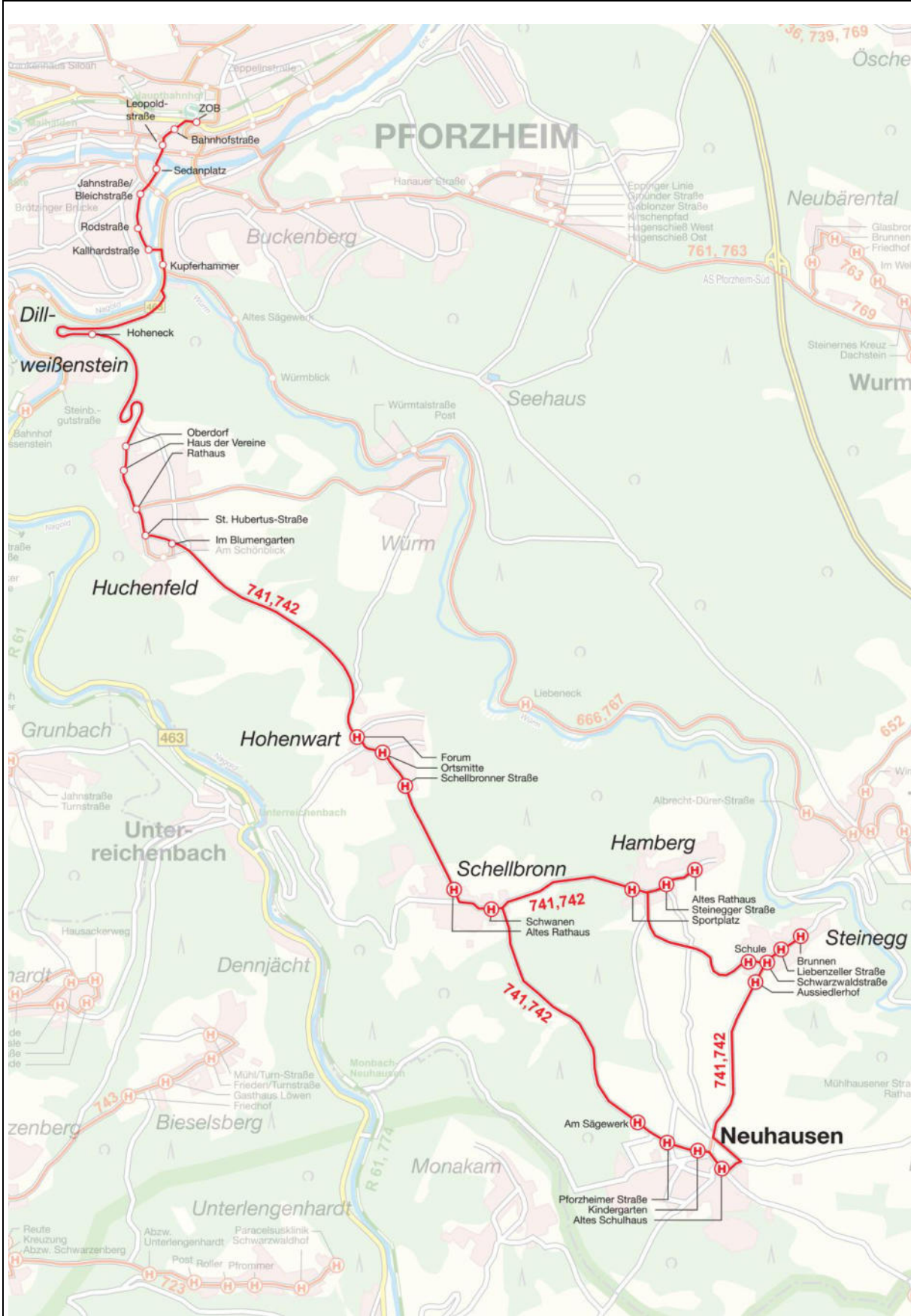
Funktion / Fahrzeuganforderung	
Funktion der Linie	Regionalbuslinie
Anforderungen Fahrzeugeinsatz	Solobus und Gelenkbus

Bedienungsangebot										
[Takt / Fahrten- angebot]	Mo-Fr				Sa			So + Fei		
	Bedienungs- zeitraum	HVZ	NVZ	SVZ	Bedienungs- zeitraum	NVZ	SVZ	Bedienungs- zeitraum	NVZ	SVZ
[Status quo]	06.36 bis 23.58, Fr bis 01.51	T 60 mit Verdichter	T 60	T 120	06.23 bis 01.51	T 120	T 120	07.22 bis 23.58	T 120	T 120
[Ziel]	=	T 60 mit Verdichter	T 60	T 60	=	T 120	T 120	=	T 120	T 120

Relevante Verknüpfungen	
Haltestelle	Verknüpfung mit Linie
Pforzheim ZOB / Hbf	IRE, RB 17 a, S 5, S 6, R 61, Stadtbusse und Regionalbusse
Besonderheiten / Hinweise	
Die Linie 741 ist mit der Linie 742 gekoppelt, so dass alle Orte auf der Linie halbstündlich (Mo-Fr) bzw. stündlich (Sa und So) bedient werden.	
Der Status Quo des Fahrtenangebots stellt ca-Angaben dar.	

Betriebliche Hinweise		
Linienlänge	hin ca. 20 km	zurück ca.20 km
Betriebsleistung p. a.	ca. 210.000 km	
Laufzeit der Genehmigung	Dezember 2026	
Aufgabenträger	Stadt Pforzheim	

Linienvverlaufsplan



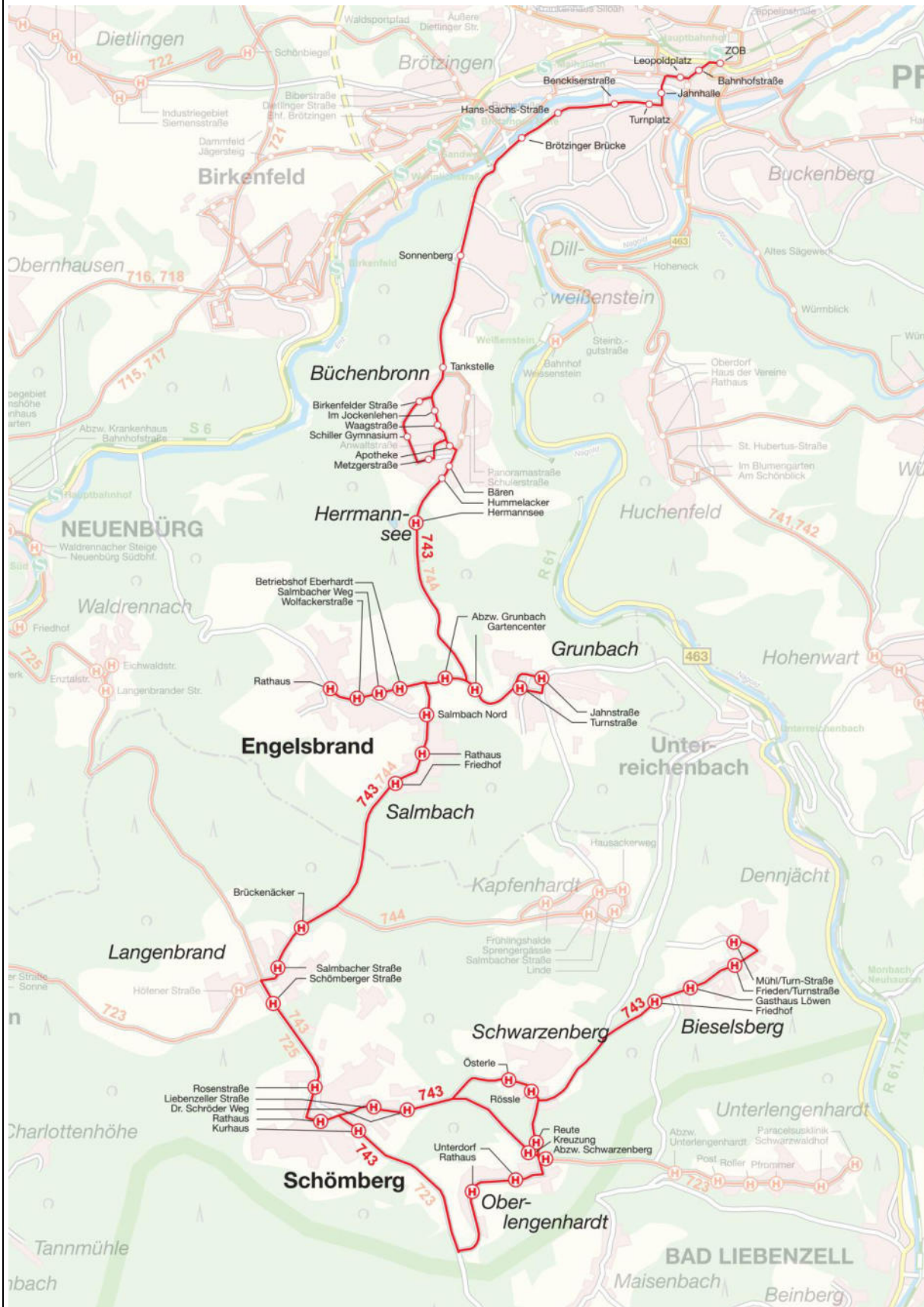
Funktion / Fahrzeuganforderung	
Funktion der Linie	Regionalbuslinie
Anforderungen Fahrzeugeinsatz	Solobus und Gelenkbus

Bedienungsangebot										
[Takt / Fahrten- angebot]	Mo-Fr				Sa			So + Fei		
	Bedienungs- zeitraum	HVZ	NVZ	SVZ	Bedienungs- zeitraum	NVZ	SVZ	Bedienungs- zeitraum	NVZ	SVZ
[Status quo]	05.33 bis 20.25	T 60 mit Verdichter	T 60		05.33 bis 20.08	T 120	T 120	08.22 bis 19.38	T 120	T 120
[Ziel]	=	T 60 mit Verdichter	T 60	T 60	=	T 120	T 120	=	T 120	T 120

Relevante Verknüpfungen	
Haltestelle	Verknüpfung mit Linie
Pforzheim ZOB / Hbf	IRE, RB 17 a, S 5, S 6, R 61, Stadtbusse und Regionalbusse
Besonderheiten / Hinweise	
Die Linie 742 ist mit der Linie 741 gekoppelt, so dass alle Orte auf der Linie halbstündlich (Mo-Fr) bzw. stündlich (Sa und So) bedient werden.	
Der Status Quo des Fahrtenangebots stellt ca-Angaben dar.	

Betriebliche Hinweise		
Linienlänge	hin ca. 20 km	zurück ca. 20 km
Betriebsleistung p. a.	ca. 195.000 km	
Laufzeit der Genehmigung	Dezember 2026	
Aufgabenträger	Stadt Pforzheim	

## Linienverlaufsplan



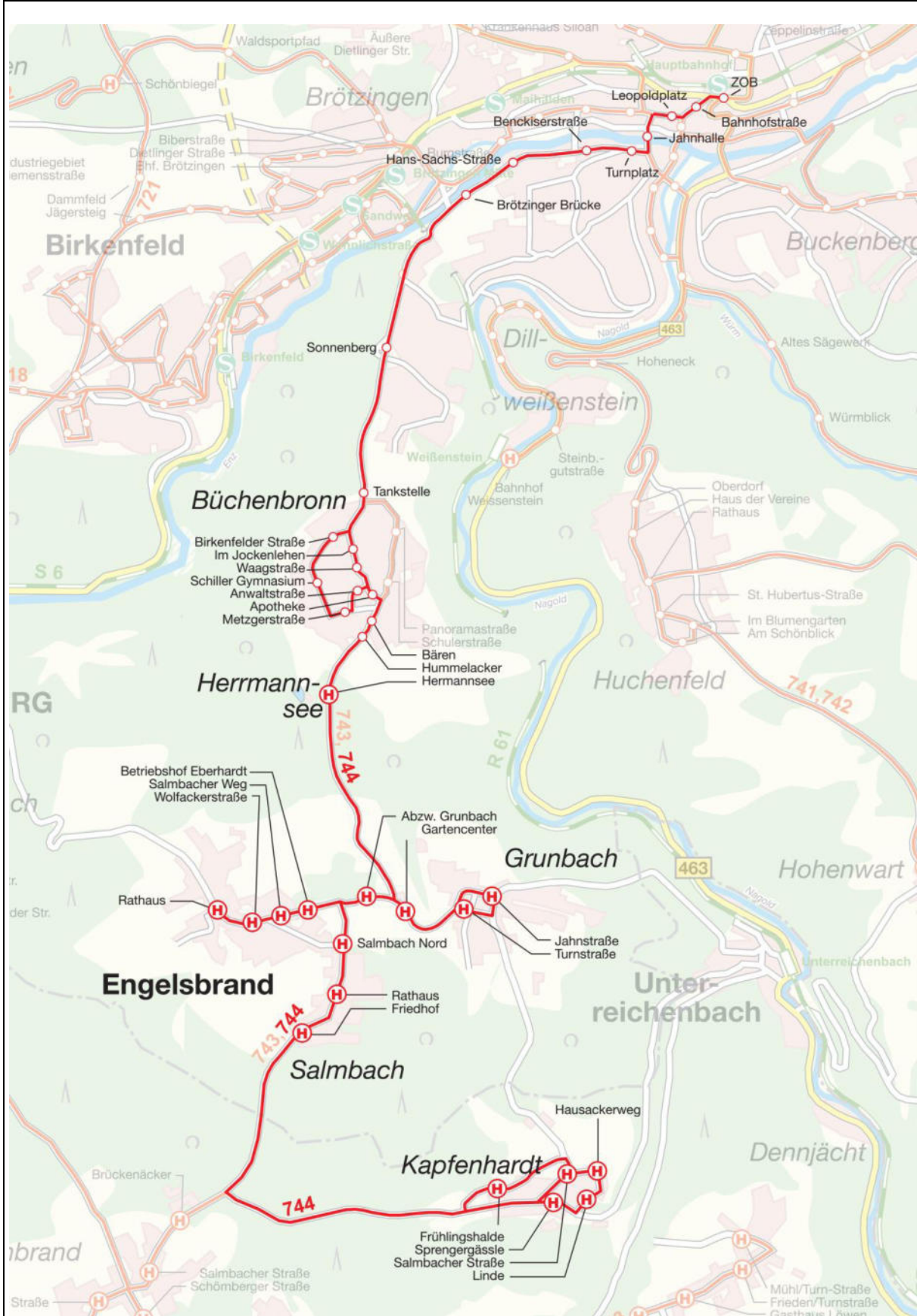
Funktion / Fahrzeuganforderung	
Funktion der Linie	Regionalbuslinie
Anforderungen Fahrzeugeinsatz	Solobus und Gelenkbus

Bedienungsangebot										
[Takt / Fahrten- angebot]	Mo-Fr				Sa			So + Fei		
	Bedienungs- zeitraum	HVZ	NVZ	SVZ	Bedienungs- zeitraum	NVZ	SVZ	Bedienungs- zeitraum	NVZ	SVZ
[Status quo]	04.47 bis 00.45, Fr bis 3.57	T 60 mit Verdichter	T 60	T 60	04.30 bis 03.57	T 60	T 60	04.30 bis 00.45	T 60	T 60
[Ziel]	=	T 60 mit Verdichter	T 60	T 60	=	T 60	T 60	=	T 60	T 60

Relevante Verknüpfungen	
Haltestelle	Verknüpfung mit Linie
Pforzheim ZOB / Hbf	IRE, RB 17 a, S 5, S 6, R 61, Stadtbusse und Regionalbusse
Besonderheiten / Hinweise	
Der Status Quo des Fahrtenangebots stellt ca-Angaben dar.	

Betriebliche Hinweise		
Linienlänge	hin ca. 25 km	zurück ca. 25 km
Betriebsleistung p. a.	ca.395.000 km	
Laufzeit der Genehmigung	Dezember 2023	
Aufgabenträger	Enzkreis / Stadt Pforzheim / Landkreis Calw	

Linienvverlaufsplan





Funktion / Fahrzeuganforderung	
Funktion der Linie	Regionalbuslinie
Anforderungen Fahrzeugeinsatz	Solobus und Gelenkbus

Bedienungsangebot										
[Takt / Fahrten- angebot]	Mo-Fr				Sa			So + Fei		
	Bedienungs- zeitraum	HVZ	NVZ	SVZ	Bedienungs- zeitraum	NVZ	SVZ	Bedienungs- zeitraum	NVZ	SVZ
[Status quo]	04.34 bis 21.24	T 30 mit Verdichter	T 30	T 60	05.24 bis 21.24	T 60	T 60	12.00 bis 21.52	Nur einzelne Kurse*	
[Ziel]	=	T 30 mit Verdichter	T 30	T 60	=	T 60	T 60	=	Nur einzelne Kurse*	

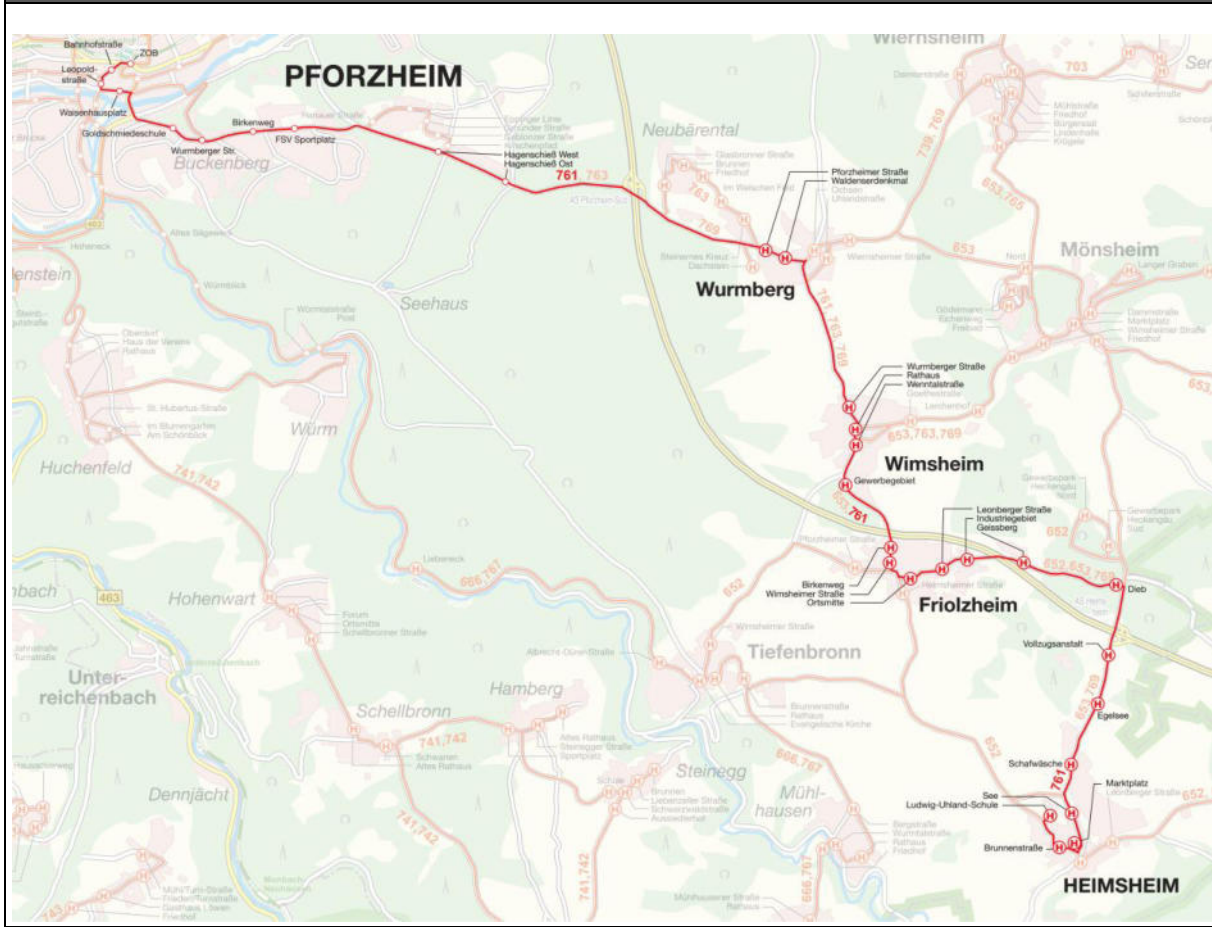
Relevante Verknüpfungen	
Haltestelle	Verknüpfung mit Linie
Pforzheim ZOB / Hbf	IRE, RB 17 a, S 5, S 6, R 61, Stadtbusse und Regionalbusse
Besonderheiten / Hinweise	
Bedienung sonntags überwiegend über Linie 743. Der Status Quo des Fahrtenangebots stellt ca-Angaben dar.	

Betriebliche Hinweise		
Linienlänge	hin ca. 22 km	zurück ca. 22 km
Betriebsleistung p. a.	ca. 284.000 km	
Laufzeit der Genehmigung	Dezember 2023	
Aufgabenträger	Enzkreis / Stadt Pforzheim / Landkreis Calw	

# 761 (762)\*

Pforzheim – Wimsheim – Heimsheim (- Renningen)\*

## Linienverlaufsplan



## Funktion / Fahrzeuganforderung

Funktion der Linie	Regionalbuslinie
Anforderungen Fahrzeugeinsatz	Solobus, einzelne Kurse mit Gelenkbus an Schultagen

## Bedienungsangebot

[Takt / Fahrten- angebot]	Mo-Fr			Sa			So + Fei			
	Bedienungs- zeitraum	HVZ	NVZ	SVZ	Bedienungs- zeitraum	NVZ	SVZ	Bedienungs- zeitraum	NVZ	SVZ
[Status quo]	05.06 bis 19.24	T 60 mit Verdichter	T 60	T 60	06.14 bis 19.39	T 120	T 120			
[Ziel]	=	T 60 mit Verdichter	T 60	T 60	=	T 120	T 120	=		

## Relevante Verknüpfungen

Haltestelle	Verknüpfung mit Linie
Pforzheim ZOB / Hbf	IRE, RB 17 a, S 5, S 6, R 61, Stadtbusse und Regionalbusse
Wimsheim Rathaus	653
Renningen Industriestraße ( Bahnhof ) *	S 6, S60

### Besonderheiten / Hinweise

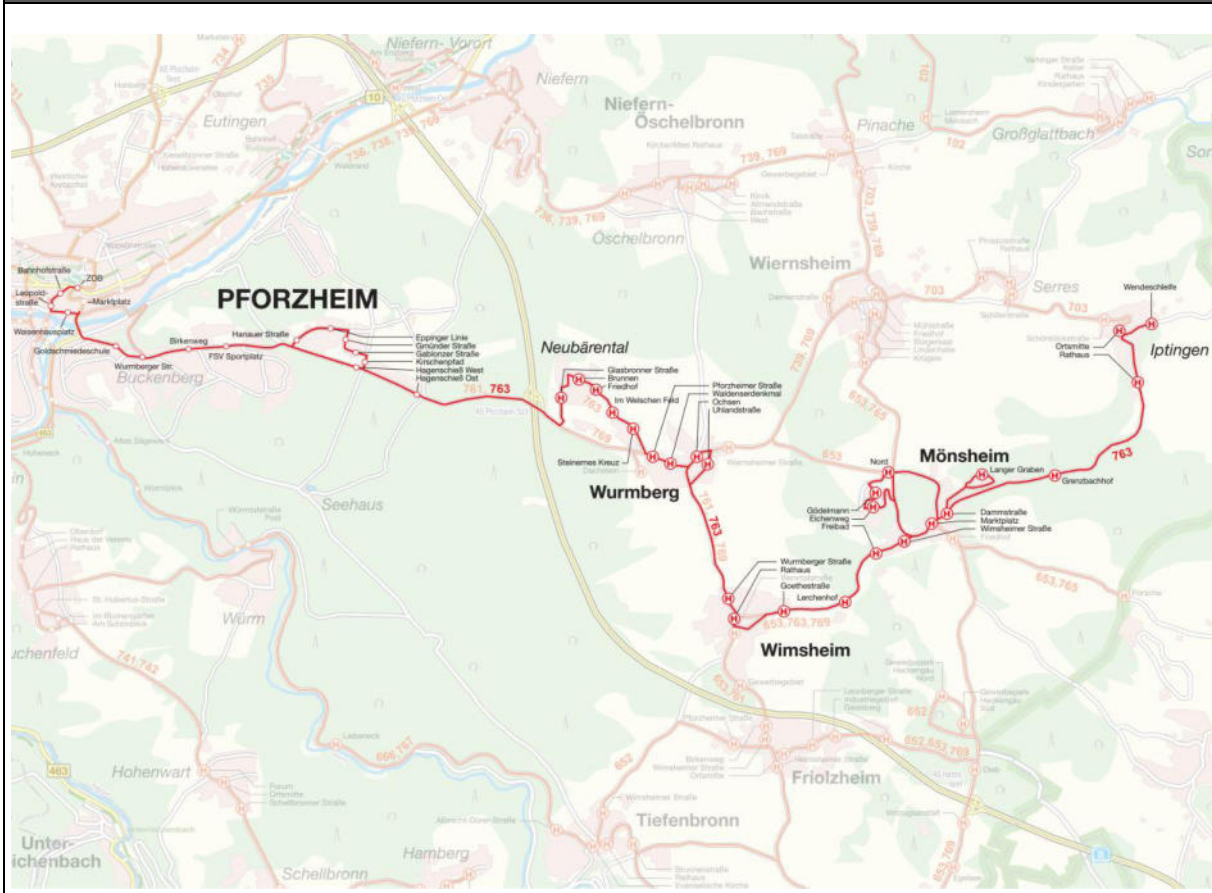
\*Die Linie 761 verkehrt ab Dezember 2021 bis Renningen. Sie erhält ab dem gleichen Zeitpunkt auf Wunsch des VVS die Liniennummer 762, da es im Landkreis Böblingen bereits eine Linie 761 gibt.

Der Status Quo des Fahrtenangebots stellt ca-Angaben dar.

### Betriebliche Hinweise

<b>Linienlänge</b>	hin ca. 21 km bis Heimsheim, ca. 32 km bis Renningen	zurück ca.21 km ab Heimsheim, ca. 32 km ab Renningen
<b>Betriebsleistung p. a.</b>	ca. 181.000 km, mit Verlängerung bis Renningen ca. 295.000 km	
<b>Laufzeit der Genehmigung</b>	Dezember 2021	
<b>Aufgabenträger</b>	Enzkreis / Stadt Pforzheim / Landkreis Böblingen	

**Linienverlaufsplan**



**Funktion / Fahrzeuganforderung**

Funktion der Linie	Regionalbuslinie
Anforderungen Fahrzeugeinsatz	Solobus, einzelne Kurse mit Gelenkbus an Schultagen

**Bedienungsangebot**

[Takt / Fahrten- angebot]	Mo-Fr				Sa			So + Fei		
	Bedienungs- zeitraum	HVZ	NVZ	SVZ	Bedienungs- zeitraum	NVZ	SVZ	Bedienungs- zeitraum	NVZ	SVZ
[Status quo]	05.40 bis 22.28	T 60 mit Verdichter	T 60		05.40 bis 22.29	T60	T 60			
[Ziel]	=	T 60 mit Verdichter	T 60	T 120	=	T 60	T 60 / 120	=	T 120	T 120

**Relevante Verknüpfungen**

Haltestelle	Verknüpfung mit Linie
Pforzheim ZOB / Hbf	IRE, RB 17 a, S 5, S 6, R 61, Stadtbusse und Regionalbusse
Wimsheim Rathaus	653

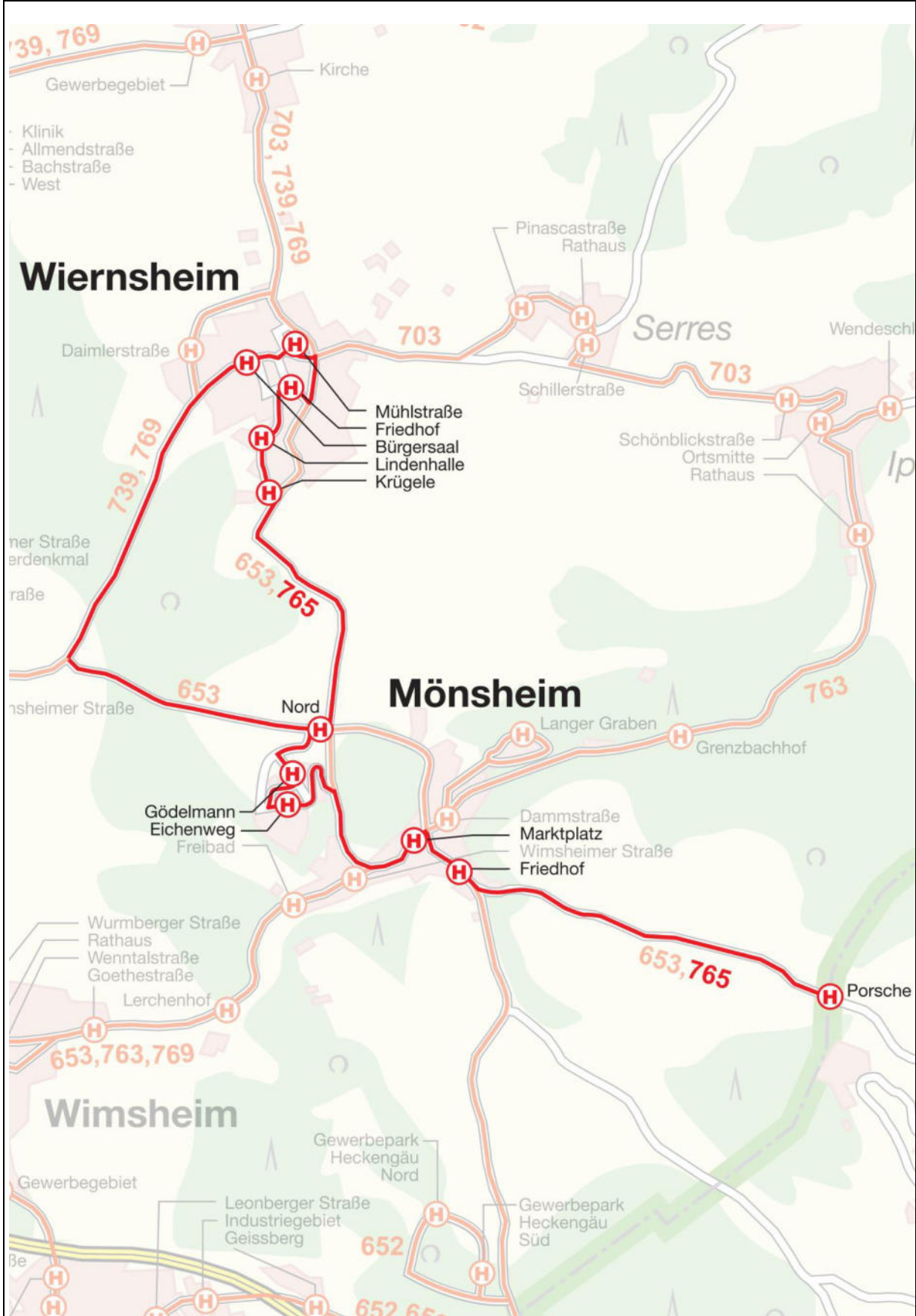
### Besonderheiten / Hinweise

\*Die Linie 763 verkehrt ab Dezember 2021 mit mehreren Kursen bis Weissach Porsche.  
Der Status Quo des Fahrtenangebots stellt ca-Angaben dar.

### Betriebliche Hinweise

<b>Linienlänge</b>	hin ca. 26 km bis Iptingen, ca. 19 km bis Weissach	zurück ca.26 km ab Iptingen, ca. 19 km ab Weissach
<b>Betriebsleistung p. a.</b>	ca.263.000 km, mit Verlängerung bis Weissach ca. 356.000 km	
<b>Laufzeit der Genehmigung</b>	Dezember 2021	
<b>Aufgabenträger</b>	Enzkreis / Stadt Pforzheim	

Linienvverlaufplan



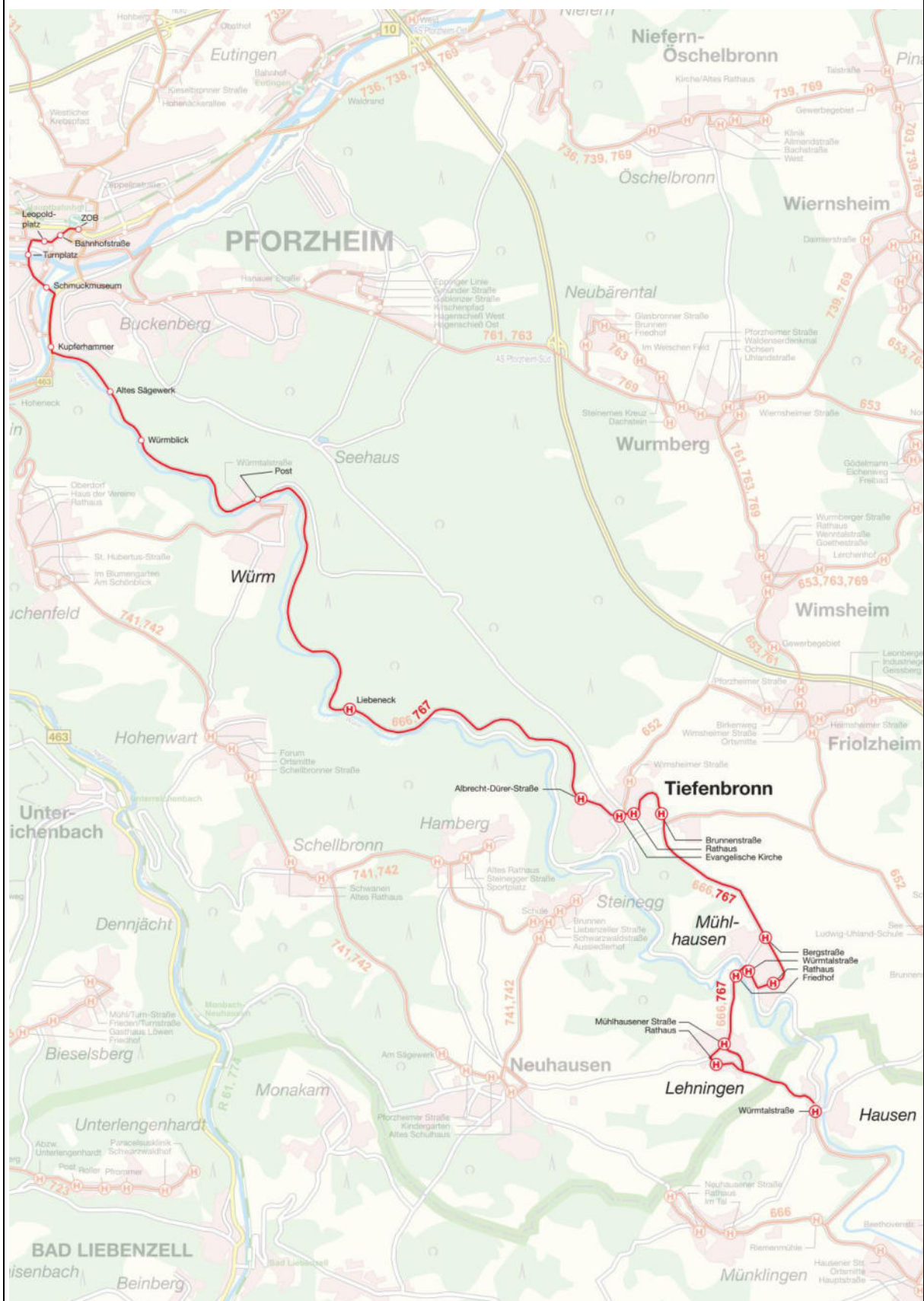
Funktion / Fahrzeuganforderung	
Funktion der Linie	Regionalbuslinie (Netzergänzung, nur an Arbeitstagen Fa. Porsche)
Anforderungen Fahrzeugeinsatz	Kleinbus, Solobus

Bedienungsangebot										
[Takt / Fahrten- angebot]	Mo-Fr				Sa			So + Fei		
	Bedienungs- zeitraum	HVZ	NVZ	SVZ	Bedienungs- zeitraum	NVZ	SVZ	Bedienungs- zeitraum	NVZ	SVZ
[Status quo]	05.49 bis 19.36	Morgens 3, nach- mittags 4 Fahrten- paare								
[Ziel]	=	Morgens 3, nach- mittags 4 Fahrten- paare			=			=		

Relevante Verknüpfungen	
Haltestelle	Verknüpfung mit Linie
Mönsheim Marktplatz	653
Besonderheiten / Hinweise	
Der Status Quo des Fahrtenangebots stellt ca-Angaben dar.	

Betriebliche Hinweise		
<b>Linienlänge</b>	hin ca. 12 km	zurück ca. 12 km
<b>Betriebsleistung p. a.</b>	ca. 44.000 km	
<b>Laufzeit der Genehmigung</b>	Dezember 2027	
<b>Aufgabenträger</b>	Enzkreis / Stadt Pforzheim / Landkreis Böblingen	

## Linienverlaufsplan





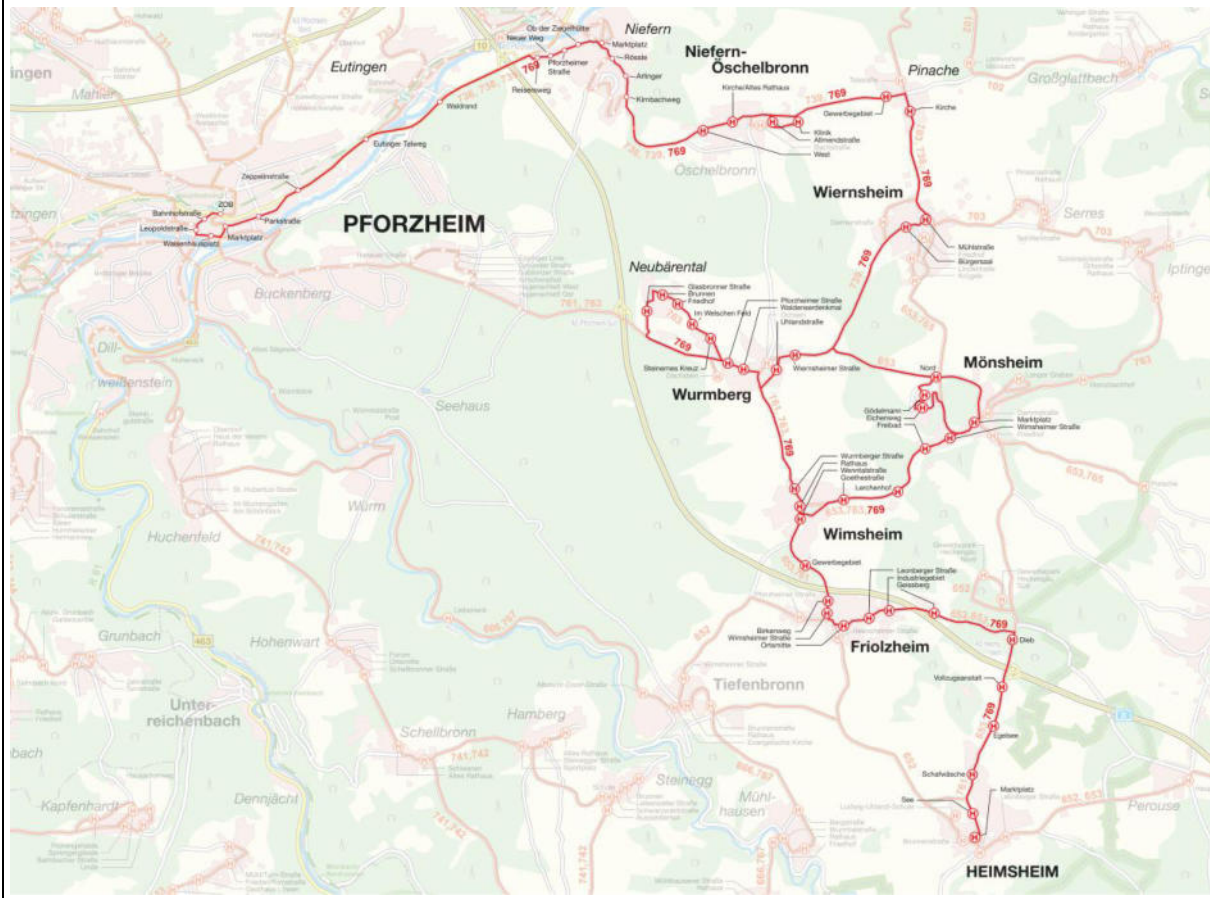
Funktion / Fahrzeuganforderung	
Funktion der Linie	Regionalbuslinie
Anforderungen Fahrzeugeinsatz	Solobus, einzelne Kurse mit Gelenkbus an Schultagen

Bedienungsangebot										
[Takt / Fahrten- angebot]	Mo-Fr				Sa			So + Fei		
	Bedienungs- zeitraum	HVZ	NVZ	SVZ	Bedienungs- zeitraum	NVZ	SVZ	Bedienungs- zeitraum	NVZ	SVZ
[Status quo]	06.38 bis 00.28, Fr bis 01.41	*	*	*	06.25 bis 01.41	*	*	23.13 bis 23.46  01.08-1.41	*	*
[Ziel]	=	*	*	*	=	*	*	=	*	*

Relevante Verknüpfungen	
Haltestelle	Verknüpfung mit Linie
Pforzheim Hbf	IRE, RB 17 a, S 5, S 6, R 61, Stadtbusse und Regionalbusse
Pforzheim Leopoldplatz	Stadtbusse und Regionalbusse
Besonderheiten / Hinweise	
*ergänzende Kurse zur Hauptlinie 666 im Schüler- und Spätverkehr Der Status Quo des Fahrtenangebots stellt ca-Angaben dar.	

Betriebliche Hinweise		
Linienlänge	hin ca. 22 km	zurück ca. 22 km
Betriebsleistung p. a.	ca. 604.000 km	
Laufzeit der Genehmigung	Dezember 2025	
Aufgabenträger	Enzkreis / Stadt Pforzheim	

**Linienverlaufsplan**



**Funktion / Fahrzeuganforderung**

Funktion der Linie	Regionalbuslinie (nur Spätverkehr)*
Anforderungen Fahrzeugeinsatz	Solobus

**Bedienungsangebot**

[Takt / Fahrten- angebot]	Mo-Fr			Sa			So + Fei			
	Bedienungs- zeitraum	HVZ	NVZ	SVZ	Bedienungs- zeitraum	NVZ	SVZ	Bedienungs- zeitraum	NVZ	SVZ
[Status quo]	23.13 bis 00.20, Fr bis 02.18	*	*	*	23.13 bis 02.18	*	*	23.28 bis 00.20	*	*
[Ziel]	=	*	*	*	=	*	*	=	*	*

**Relevante Verknüpfungen**

Haltestelle	Verknüpfung mit Linie
Pforzheim Hbf	IRE, RB 17 a, S 5, S 6, R 61, Stadtbusse und Regionalbusse
Pforzheim Leopoldstraße	Stadtbusse und Regionalbusse

### Besonderheiten / Hinweise

\*Linie ersetzt im Spätverkehr die Linien 739 und 763. Linie entfällt ab Dezember 2021, da ab diesem Zeitpunkt die Linien 739 und 763 jeweils mit eigenen Spätbussen verkehren.

Der Status Quo des Fahrtenangebots stellt ca-Angaben dar.

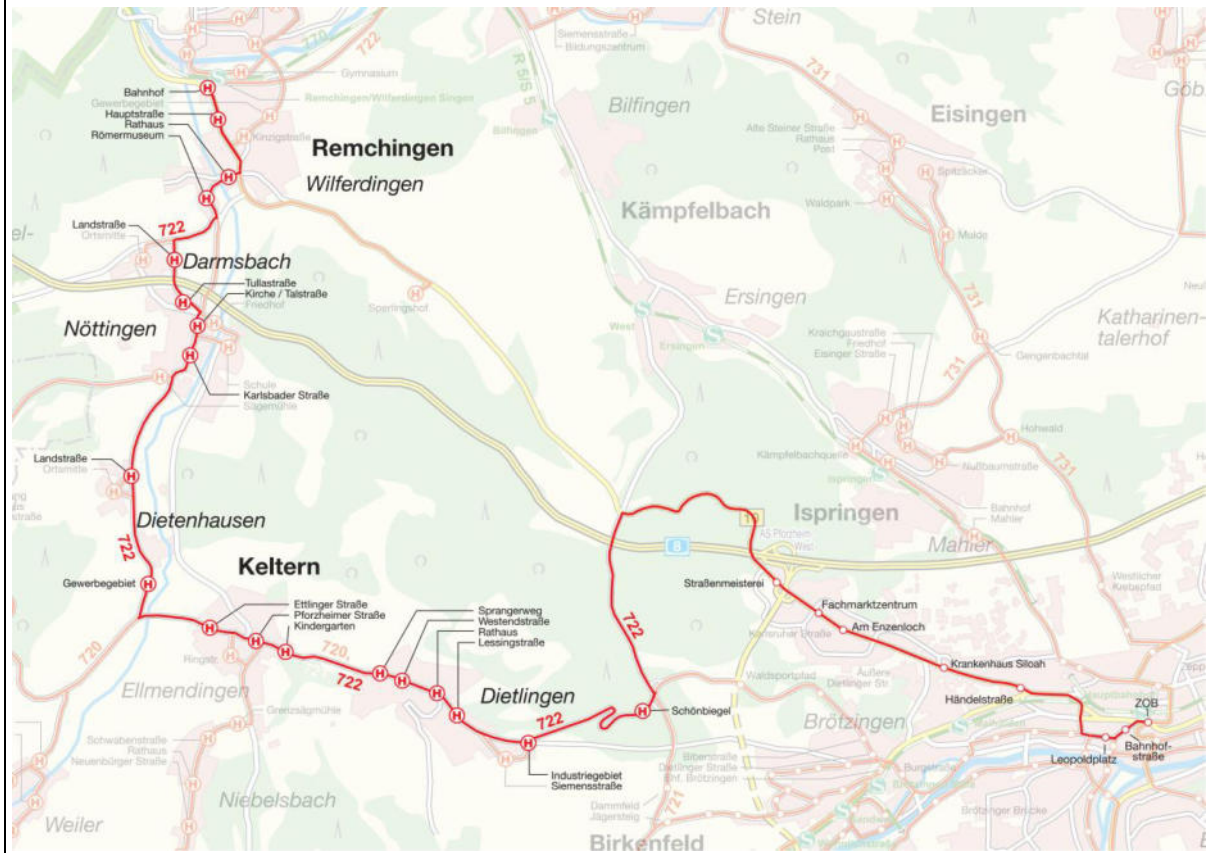
### Betriebliche Hinweise

<b>Linienlänge</b>	hin ca. 44 km	zurück ca. 17 km
<b>Betriebsleistung p. a.</b>	ca. 19.000 km	
<b>Laufzeit der Genehmigung</b>	Dezember 2021	
<b>Aufgabenträger</b>	Enzkreis / Stadt Pforzheim	

## 722 s

Keltern - Remchingen

### Linienverlaufsplan



### Funktion / Fahrzeuganforderung

Funktion der Linie	Schulbuslinie
--------------------	---------------

### Bediente Schulen

Singen Gymnasium	Wilferdingen Carl-Dittler-Realschule
Singen Bergschule	Nöttingen Grundschule

### Betriebliche Hinweise

<b>Betriebsleistung p. a.</b>	ca. 60.000 km
<b>Laufzeit der Genehmigung</b>	Dezember 2023
<b>Aufgabenträger</b>	Enzkreis

## 738 a (ab Dezember 2021 als Linie 938)

Kieselbronn - Niefern

### Linienverlaufsplan



### Funktion / Fahrzeuganforderung

Funktion der Linie	Schulbuslinie
--------------------	---------------

### Bediente Schulen

Niefern Schule
----------------

### Betriebliche Hinweise

<b>Betriebsleistung p. a.</b>	ca. 10.000 km
<b>Laufzeit der Genehmigung</b>	Dezember 2021
<b>Aufgabenträger</b>	Enzkreis

**901**

Maulbronn - Lienzingen - Illingen

**Funktion / Fahrzeuganforderung**

Funktion der Linie

Schulbuslinie

**Bediente Schulen**

Gemeinschaftsschule Maulbronn / Illingen

**Betriebliche Hinweise****Betriebsleistung p. a.**

ca. 10.700 km

**Laufzeit der Genehmigung**

Dezember 2027

**Aufgabenträger**

Enzkreis

**902**

Ochsenburg / Sternenfels - Freudenstein - Maulbronn / Diefenbach - Mühlacker

**Funktion / Fahrzeuganforderung**

Funktion der Linie

Schulbuslinie

**Bediente Schulen**

Freie Schule Diefenbach

Schulen Maulbronn

**Betriebliche Hinweise****Betriebsleistung p. a.**

ca. 11.500 km

**Laufzeit der Genehmigung**

Dezember 2027

**Aufgabenträger**

Enzkreis / Landkreis Heilbronn

**903**

Iptingen - Wiernsheim – Lomersheim und Frielzheim – Lomersheim

**Funktion / Fahrzeuganforderung**

Funktion der Linie

Schulbuslinie

**Bediente Schulen**

Lomersheim Johann-Christoph -Blumhardt-Schule

**Betriebliche Hinweise****Betriebsleistung p. a.**

ca. 7.600 km

**Laufzeit der Genehmigung**

Dezember 2026

**Aufgabenträger**

Enzkreis

**914**

Keltern / Ottenhausen - Arnbach - Neuenbürg

**Funktion / Fahrzeuganforderung**

Funktion der Linie

Schulbuslinie

**Bediente Schulen**

Conweiler Wilhelm-Ganzhorn-Schule, Neuenbürg Gymnasium

**Betriebliche Hinweise****Betriebsleistung p. a.**

ca. 20.800 km

**Laufzeit der Genehmigung**

Dezember 2023

**Aufgabenträger**

Enzkreis

**916**

Bad Herrenalb - Dobel - Conweiler - Neuenbürg – Pforzheim, Gräfenhausen – Conweiler

**Funktion / Fahrzeuganforderung**

Funktion der Linie	Schulbuslinie
--------------------	---------------

**Bediente Schulen**

Conweiler Wilhelm-Ganzhorn-Schule	Neuenbürg Gymnasium	Schwann Grundschule
Dobel Grundschule		

**Betriebliche Hinweise**

<b>Betriebsleistung p. a.</b>	ca. 34.000 km
<b>Laufzeit der Genehmigung</b>	Dezember 2022
<b>Aufgabenträger</b>	Enzkreis / Landkreis Karlsruhe und Landkreis Calw

**917**

Straubenhardt / Birkenfeld / Pforzheim - Conweiler / Neuenbürg

**Funktion / Fahrzeuganforderung**

Funktion der Linie	Schulbuslinie
--------------------	---------------

**Bediente Schulen**

Conweiler Wilhelm-Ganzhorn-Schule	Neuenbürg Gymnasium	Feldrennach Grundschule
-----------------------------------	---------------------	-------------------------

**Betriebliche Hinweise**

<b>Betriebsleistung p. a.</b>	ca. 22.300 km
<b>Laufzeit der Genehmigung</b>	Dezember 2022
<b>Aufgabenträger</b>	Enzkreis



**918**

Straubenhardt / Birkenfeld / Pforzheim - Conweiler / Neuenbürg

**Funktion / Fahrzeuganforderung**

Funktion der Linie

Schulbuslinie

**Bediente Schulen**

Conweiler Wilhelm-Ganzhorn-Schule

Neuenbürg Gymnasium

Birkenfeld Schule

**Betriebliche Hinweise****Betriebsleistung p. a.**

ca. 16.400 km

**Laufzeit der Genehmigung**

Dezember 2022

**Aufgabenträger**

Enzkreis

**919**

Keltern - Arnbach - Conweiler / Neuenbürg

**Funktion / Fahrzeuganforderung**

Funktion der Linie

Schulbuslinie

**Bediente Schulen**

Conweiler Wilhelm-Ganzhorn-Schule

Neuenbürg Gymnasium

**Betriebliche Hinweise****Betriebsleistung p. a.**

ca. 16.400 km

**Laufzeit der Genehmigung**

Dezember 2023

**Aufgabenträger**

Enzkreis

**921**

innerhalb Keltern

Funktion der Linie

Schulbuslinie

**Bediente Schulen**

Ellmendingen Grundschule

**Betriebliche Hinweise****Betriebsleistung p. a.**

ca. 9.200 km

**Laufzeit der Genehmigung**

Dezember 2023

**Aufgabenträger**

Enzkreis

**933**

Neulingen - Stein - Königsbach

Funktion der Linie

Schulbuslinie

**Bediente Schulen**

Bildungszentrum Königsbach

**Betriebliche Hinweise****Betriebsleistung p. a.**

ca. 26.400 km

**Laufzeit der Genehmigung**

Dezember 2021

**Aufgabenträger**

Enzkreis

**936**

Öschelbronn – Niefern  
 ab Dez. 2021: Wiernsheim – Öschelbronn - Niefern - Pforzheim

**Funktion / Fahrzeuganforderung**

Funktion der Linie	Schulbuslinie
--------------------	---------------

**Bediente Schulen**

Niefern Schule

**Betriebliche Hinweise**

<b>Betriebsleistung p. a.</b>	ca. 2.800 km
<b>Laufzeit der Genehmigung</b>	Dezember 2021
<b>Aufgabenträger</b>	Enzkreis

**941**

Lehningen - Mühlhausen - Tiefenbronn, innerhalb Neuhausen

**Funktion / Fahrzeuganforderung**

Funktion der Linie	Schulbuslinie
--------------------	---------------

**Bediente Schulen**

Steinegg Verbandschule	Tiefenbronn Grundschule
------------------------	-------------------------

**Betriebliche Hinweise**

<b>Betriebsleistung p. a.</b>	ca. 15.000 km
<b>Laufzeit der Genehmigung</b>	Juli 2021
<b>Aufgabenträger</b>	Enzkreis

**943**

Unterlengenhardt - Schömburg - Engelsbrand - Pforzheim

**Funktion / Fahrzeuganforderung**

Funktion der Linie	Schulbuslinie (als §42 genehmigt)
--------------------	-----------------------------------

**Bediente Schulen**

Pforzheim Reuchlin-Gymnasium	Pforzheim Waldorfschule	Pforzheim Ottersteinschule
------------------------------	-------------------------	----------------------------

**Betriebliche Hinweise**

<b>Betriebsleistung p. a.</b>	ca. 30.500 km
<b>Laufzeit der Genehmigung</b>	Dezember 2023
<b>Aufgabenträger</b>	Enzkreis

**945**

innerhalb Engelsbrand mit Ortsteilen

**Funktion / Fahrzeuganforderung**

Funktion der Linie	Schulbuslinie
--------------------	---------------

**Bediente Schulen**

Engelsbrand Schule	Schömburg Schule
--------------------	------------------

**Betriebliche Hinweise**

<b>Betriebsleistung p. a.</b>	ca. 30.500 km
<b>Laufzeit der Genehmigung</b>	-
<b>Aufgabenträger</b>	Enzkreis

**952**

Iptingen - Wiernsheim - Mönshheim - Heimsheim

**Funktion / Fahrzeuganforderung**

Funktion der Linie

Schulbuslinie

**Bediente Schulen**

Heimsheim, Ludwig-Uhland-Schule

**Betriebliche Hinweise**

**Betriebsleistung p. a.**

ca. 23.500 km

**Laufzeit der Genehmigung**

Dezember 2021

**Aufgabenträger**

Enzkreis

**961**

Neuhausen mit Ortsteilen - Heimsheim

**Funktion / Fahrzeuganforderung**

Funktion der Linie

Schulbuslinie

**Bediente Schulen**

Heimsheim, Ludwig-Uhland-Schule

**Betriebliche Hinweise**

**Betriebsleistung p. a.**

ca. 13.000 km

**Laufzeit der Genehmigung**

Juli 2022

**Aufgabenträger**

Enzkreis

# Anlage VI

## Priorisierung Haltestellen für barrierefreien Ausbau

barrierefreier Umbau umgesetzt		35	64	Krankenhaus, Pflegeeinrichtung etc., Punkte:	Punkte für Krankenhaus, Pflegeeinrichtung etc.	Verkehrsknotenpunkt, Punkte:	Punkte für Verkehrsknotenpunkt	besondere Einrichtung (Verwaltung, Kultur, Freizeit, Friedhof)	Punkte für besondere Einrichtung	Gesamtpunktzahl/Priorität	Haltestelle "außerorts", Zuständigkeit RP KA	Grünflächen- und Tiefbauamt	Bemerkung		
barrierefreier Umbau in Planung		28	von									Eigenbetrieb Pforzheimer Verkehrs- und Bäderbetriebe		Juni 2021	
barrierefreier Umbau nicht möglich		1	insges.												
bearbeitete Haltestellen		64	281												
umgebaut nach Einsteigern		3.933.483	22,20%												
umgebaut nach Prioritätspunkten		4.563	22,33%												
geplant nach Einsteigern		2.251.219	12,71%												
geplant nach Prioritätspunkten		2.511	12,29%												
Umbau nicht möglich nach Einsteigern		30.929	0,17%												
Umbau nicht möglich nach Prioritätspunkten		31	0,15%												
bearbeitete Haltestellen nach Einsteigern		6.215.631	35,08%												
bearbeitete Haltestellen nach Prioritätspunkten		7.106	34,77%												
Pos.	Haltestelle	Einsteiger pro Jahr	Punkte aus Einsteigern									Abhängigkeiten beim Ausbau, Beschlussstand, Förderung			
			1000	50		50		30							
1	Pforzheim Leopoldpl.	2.773.859	2774		0	x	50	x	30	2854		bei Umgestaltung Leopoldplatz			
2	Pforzheim Leopoldstraße	2.546.991	2547		0	x	50	x	30	2627		bei Umgestaltung Leopoldplatz			
3	Pforzhm. ZOB/Hbf	1.394.833	1395	x	50	x	50		0	1495		Neubau ZOB	29 Haltepositionen		
4	Pforzheim Waisenhauspl.	642.526	643		0		0	x	30	673		Umgestaltung Zerrennerstraße			
5	Pforzheim Pfälzer Straße	437.557	438		0		0		0	438					
6	Pforzheim Bahnhofstraße	369.204	369		0		0	x	30	399					
7	Pforzheim Marktpl. Brötzingen	340.624	341		0		0		0	341					
8	Pforzheim Tannhoferweg	253.320	253		0		0		0	253		Förderantrag genehmigt			
9	Pforzheim Marktplatz	217.197	217		0		0	x	30	247		stadteinwärts im Rahmen IEO Deimlingstraße			
10	Pforzheim Christophallee	153.530	154	x	50		0		0	204					
11	Pforzheim Wilhelm Becker Str.	150.512	151	x	50		0		0	201		MIP - Aufnahme ins Förderprogramm erfolgt			
12	Pforzheim Hochschule/Wildpark	193.690	194		0		0		0	194		MIP - Aufnahme ins Förderprogramm erfolgt			
13	Dillweißenstein Ludwigsplatz	138.997	139	x	50		0		0	189		MIP - Aufnahme ins Förderprogramm erfolgt			
14	Pforzheim Nordstadtschule	175.742	176		0		0		0	176					
15	Pforzheim Kulturhaus Osterfeld	144.514	145		0		0	x	30	175		Radverkehr Westliche 2021/22			
16	Würm Ritterstraße	90.199	90	x	50		0	x	30	170					
17	Pforzheim Schoferweg	169.462	169		0		0		0	169					
18	Pforzheim Turnplatz	115.634	116	x	50		0		0	166		nur stadtauswärts H			
19	Pforzhm. Fr.-Erlar Schule Nord	164.152	164		0		0		0	164		Radverkehr Westliche 2021/22			
20	Pforzheim Stadtmuseum	162.459	162		0		0		0	162		Radverkehr Westliche 2021/22			
21	Pforzheim Bahnhof Brötzingen	108.836	109		0		0	x	30	139		P+R Parkplatz Bf Brötzingen AVG, Förderung GVFG			
22	Pforzheim Sonnenhofschule	81.572	82	x	50		0		0	132					
23	Pforzheim Flößerviertel	131.123	131		0		0		0	131		im Rahmen Radverkehr Kreuzstraße			
24	Eutingen Hohe Steige	73.170	73	x	50		0		0	123					
25	Pforzheim Klinikum Pforzheim	42.758	43	x	50		0	x	30	123			inkl. Altstädter Brücke		
26	Pforzhm. Krankenh.Siloah	71.113	71	x	50		0		0	121					

Diese Liste ist bei wesentlichen Änderungen der Haltestellen oder der besonders relevanten Einrichtungen zu aktualisieren.

in roter Schrift:  
Änderungen ggü. Entwurf Nahverkehrsplan 2021 vom 28.02.2021

# Anlage VI

## Priorisierung Haltestellen für barrierefreien Ausbau

		35	64								Grünflächen- und Tiefbauamt	Juni 2021	
		28	von								Eigenbetrieb Pforzheimer Verkehrs- und Bäderbetriebe		
		1	insges.								Diese Liste ist bei wesentlichen Änderungen der Haltestellen oder der besonders relevanten Einrichtungen zu aktualisieren.		
		64	281								in roter Schrift: Änderungen ggü. Entwurf Nahverkehrsplan 2021 vom 28.02.2021		
		3.933.483	22,20%										
		4.563	22,33%										
		2.251.219	12,71%										
		2.511	12,29%										
		30.929	0,17%										
		31	0,15%										
		6.215.631	35,08%										
		7.106	34,77%										
Pos.	Haltestelle	Einsteiger pro Jahr	Punkte aus Einsteigern	Krankenhaus, Pflegeeinrichtung etc., Punkte:	Punkte für Krankenhaus, Pflegeeinrichtung etc.	Verkehrsknotenpunkt, Punkte:	Punkte für Verkehrsknotenpunkt	besondere Einrichtung (Verwaltung, Kultur, Freizeit, Friedhof)	Punkte für besondere Einrichtung	Gesamtpunktzahl/Priorität	Haltestelle "außerorts", Zuständigkeit RP KA	Abhängigkeiten beim Ausbau, Beschlussstand, Förderung	Bemerkung
			1000	50		50		30					
27	Pforzheim Hohlohstraße	70.823	71	x	50		0		0	121			
28	Huchenfeld Zum Nagoldblick	88.534	89		0		0	x	30	119			
29	Pforzheim Enzaupark	118.199	118		0		0		0	118			
30	PF-Eutingen Bahnhof	67.977	68		0	x	50		0	118		stadteinwärts noch nicht erfolgt	
31	Pforzheim Fachmarktzentrum	115.284	115		0		0		0	115			
32	Pforzheim Danziger Straße	110.416	110		0		0		0	110			
33	Huchenfeld Rathaus	75.744	76		0		0	x	30	106			
34	Hohenwart Ortsmitte	75.213	75		0		0	x	30	105			
35	Pforzheim Elbinger Straße	105.192	105		0		0		0	105			
36	Pforzheim Eppinger Linie	104.062	104		0		0		0	104			
37	Büchenbronn Schiller Gymn.	104.051	104		0		0		0	104			
38	Pforzheim Zeppelinstraße	53.540	54	x	50		0		0	104			
39	Pforzheim Haidachturn	101.283	101		0		0		0	101		stadteinwärts noch nicht erfolgt	
40	Pforzheim Kantstraße	99.614	100		0		0		0	100			
41	Pforzheim Jahnhalle	46.804	47	x	50		0		0	97		nur stadteinwärts H	
42	Pforzheim Yorckstraße	16.593	17	x	50		0	x	30	97			
43	Pforzheim Maystraße	95.506	96		0		0		0	96		Radverkehr Westliche 2021/22	
44	Pforzheim Sedanplatz	93.628	94		0		0		0	94			
45	Pforzheim Wasserturm	92.858	93		0		0		0	93			
46	Pforzheim Leipziger Straße	91.193	91		0		0		0	91			
47	Würm Fahrstraße	60.076	60		0		0	x	30	90			
48	Pforzheim Elisabethstraße	39.769	40	x	50		0		0	90			
49	Pforzheim Wartberg	6.777	7	x	50		0	x	30	87			
50	Pforzheim Karl Abt Strasse	56.008	56		0		0	x	30	86			
51	Pforzheim SchulBusHst Konrad-Adenauer-Re	36.008	36	x	50		0		0	86			
52	Pforzheim Emilianstraße	85.066	85		0		0		0	85		Radverkehr Westliche /Neugestaltung Benckiserpark	
53	Pforzheim Kepler Gymnasium	83.766	84		0		0		0	84		AOI Redtenbacherstraße 3.BA	

# Anlage VI

## Priorisierung Haltestellen für barrierefreien Ausbau

barrierefreier Umbau umgesetzt		35	64	Krankenhaus, Pflegeeinrichtung etc., Punkte:	Punkte für Krankenhaus, Pflegeeinrichtung etc.	Verkehrsknotenpunkt, Punkte:	Punkte für Verkehrsknotenpunkt	besondere Einrichtung (Verwaltung, Kultur, Freizeit, Friedhof)	Punkte für besondere Einrichtung	Gesamtpunktzahl/Priorität	Haltestelle "außerorts", Zuständigkeit RP KA	Grünflächen- und Tiefbauamt	Bemerkung									
barrierefreier Umbau in Planung		28	von									Eigenbetrieb Pforzheimer Verkehrs- und Bäderbetriebe		Juni 2021								
barrierefreier Umbau nicht möglich		1	insges.									Diese Liste ist bei wesentlichen Änderungen der Haltestellen oder der besonders relevanten Einrichtungen zu aktualisieren.										
bearbeitete Haltestellen		64	281									in roter Schrift:										
umgebaut nach Einsteigern		3.933.483	22,20%									Änderungen ggü. Entwurf Nahverkehrsplan 2021 vom 28.02.2021										
umgebaut nach Prioritätspunkten		4.563	22,33%																			
geplant nach Einsteigern		2.251.219	12,71%																			
geplant nach Prioritätspunkten		2.511	12,29%																			
Umbau nicht möglich nach Einsteigern		30.929	0,17%																			
Umbau nicht möglich nach Prioritätspunkten		31	0,15%																			
bearbeitete Haltestellen nach Einsteigern		6.215.631	35,08%																			
bearbeitete Haltestellen nach Prioritätspunkten		7.106	34,77%																			
Pos.	Haltestelle	Einsteiger pro Jahr	Punkte aus Einsteigern									Abhängigkeiten beim Ausbau, Beschlussstand, Förderung										
			1000	50		50		30														
54	Pforzheim Gleiwitzer Straße	83.021	83		0		0		0	83												
55	Pforzheim Stettiner Straße	82.842	83		0		0		0	83												
56	Pforzheim Arcus Klinik	80.275	80		0		0		0	80												
57	Dillweißenstein Nagoldfreibad	30.266	30	x	50		0		0	80												
58	Pforzheim Am Enzenloch	49.544	50		0		0	x	30	80												
59	Pforzheim Zähringer Allee	78.393	78		0		0		0	78		Radverkehr Ebersteinstraße										
60	Pforzheim Rodstraße	78.039	78		0		0		0	78												
61	Pforzheim Theodor Heuss Str.	47.890	48		0		0	x	30	78												
62	Büchenbronn Bären	47.708	48		0		0	x	30	78		Wertung zusammengeführt										
63	Büchenbronn Im Jockenlehen	25.506	26	x	50		0		0	76												
64	Pforzheim Steinerne Brücke	45.246	45		0		0	x	30	75												
65	Pforzheim Hochschule/Gestaltung	25.243	25	x	50		0		0	75												
66	Pforzheim Breslauer Str.	45.084	45		0		0	x	30	75												
67	Pforzheim Philipstraße	75.080	75		0		0		0	75												
68	Pforzheim Max Planck Straße	74.906	75		0		0		0	75												
69	Dillweiß. Bahnhof Weißenstein	74.780	75		0		0		0	75												
70	Pforzheim Burgstraße	23.974	24	x	50		0		0	74												
71	Pforzheim Krhs. Siloah/K.Steig	23.648	24		0	x	50		0	74												
72	Pforzheim Ottersteinschule	19.178	19	x	50		0		0	69												
73	Pforzheim Unterer Wingertweg	18.209	18	x	50		0		0	68		AOI Redtenbacherstraße 3.BA										
74	Pforzheim Haus Maihalden	68.144	68		0		0		0	68												
75	Eutingen Rathaus	15.044	15		0	x	50		0	65												
76	Huchenfeld Sonnenhalde	12.856	13	x	50		0		0	63												
77	Pforzheim Parkstraße	32.527	33		0		0	x	30	63												
78	Pforzheim Feldbergstraße	62.011	62		0		0		0	62												
79	Pforzheim Kochstraße	29.258	29		0		0	X	30	59												
80	Eutingen Friedrichshof	8.482	8	x	50		0		0	58		Linie 1 Eutingen										



# Anlage VI

## Priorisierung Haltestellen für barrierefreien Ausbau

		35	64								Grünflächen- und Tiefbauamt	Juni 2021	
		28	von								Eigenbetrieb Pforzheimer Verkehrs- und Bäderbetriebe		
		1	insges.										
bearbeitete Haltestellen		64	281										
umgebaut nach Einsteigern		3.933.483	22,20%								Diese Liste ist bei wesentlichen Änderungen der Haltestellen oder der besonders relevanten Einrichtungen zu aktualisieren.		
umgebaut nach Prioritätspunkten		4.563	22,33%										
geplant nach Einsteigern		2.251.219	12,71%										
geplant nach Prioritätspunkten		2.511	12,29%										
Umbau nicht möglich nach Einsteigern		30.929	0,17%								in roter Schrift:		
Umbau nicht möglich nach Prioritätspunkten		31	0,15%								Änderungen ggü. Entwurf Nahverkehrsplan 2021 vom 28.02.2021		
bearbeitete Haltestellen nach Einsteigern		6.215.631	35,08%										
bearbeitete Haltestellen nach Prioritätspunkten		7.106	34,77%										
Pos.	Haltestelle	Einsteiger pro Jahr	Punkte aus Einsteigern	Krankenhaus, Pflegeeinrichtung etc., Punkte:	Punkte für Krankenhaus, Pflegeeinrichtung etc.	Verkehrsknotenpunkt, Punkte:	Punkte für Verkehrsknotenpunkt	besondere Einrichtung (Verwaltung, Kultur, Freizeit, Friedhof)	Punkte für besondere Einrichtung	Gesamtpunktzahl/Priorität	Haltestelle "außerorts", Zuständigkeit RP KA	Abhängigkeiten beim Ausbau, Beschlussstand, Förderung	Bemerkung
			1000	50		50		30					
81	Dillweiß. Steinberggutstr.	58.021	58		0		0		0	58			
82	Pforzheim Reuchlin Gymn.	57.805	58		0		0		0	58			
83	Pforzheim Hachtelturm	56.582	57		0		0		0	57			
84	Pforzheim Wurmberger Str.	51.732	52		0		0		0	52		stadteinwärts in Planung	
85	Pforzheim Weststadtpark	51.204	51		0		0		0	51			
86	Pforzheim Hans Sachs Straße	50.714	51		0		0		0	51			
87	Würm Friedhof	20.583	21		0		0	x	30	51			
88	Pforzheim Schillstraße	50.052	50		0		0		0	50			
89	Eutingen Rößlestaffel	48.187	48		0		0		0	48		Linie 1 Eutingen	
90	Pforzheim Benckiserstraße	47.698	48		0		0		0	48			
91	Pforzheim Höhenstraße	17.071	17		0		0	x	30	47			
92	Pforzheim H. Wieland Schule	46.788	47		0		0		0	47			
93	Eutingen Auf der Höhe	46.726	47		0		0		0	47			
94	Pforzheim Tiergartenstraße	46.291	46		0		0		0	46			
95	Büchenbronn Tankstelle	15.217	15		0		0	x	30	45			
96	Pforzheim Hauptfriedhof	14.845	15		0		0	x	30	45			
97	Huchenfeld Haus der Vereine	14.703	15		0		0	x	30	45			
98	Pforzheim Schmuckmuseum	13.898	14		0		0	x	30	44			
99	Pforzheim August Bebel Straße	43.100	43		0		0		0	43			
100	Pforzheim Dietlinger Straße	42.889	43		0		0		0	43			
101	Pforzheim Waldorfschule	42.273	42		0		0		0	42			
102	Büchenbronn Apotheke	11.104	11		0		0	x	30	41		Wertung zusammengeführt	
103	Pforzheim Friedhof Dillweißenstein	9.277	9		0		0	x	30	39			
104	Dillweißenstein Burggartenstr.	39.148	39		0		0		0	39			
105	Pforzheim Emma Jäger Bad	8.082	8		0		0	x	30	38			
106	Pforzheim Schillerstraße	37.394	37		0		0		0	37			
107	Pforzheim FSV - Sportplatz	37.220	37		0		0		0	37			

# Anlage VI

## Priorisierung Haltestellen für barrierefreien Ausbau

		35	64								Grünflächen- und Tiefbauamt	Juni 2021	
		28	von								Eigenbetrieb Pforzheimer Verkehrs- und Bäderbetriebe		
		1	insges.								Diese Liste ist bei wesentlichen Änderungen der Haltestellen oder der besonders relevanten Einrichtungen zu aktualisieren.		
bearbeitete Haltestellen		64	281										
umgebaut nach Einsteigern		3.933.483	22,20%										
umgebaut nach Prioritätspunkten		4.563	22,33%										
geplant nach Einsteigern		2.251.219	12,71%										
geplant nach Prioritätspunkten		2.511	12,29%										
Umbau nicht möglich nach Einsteigern		30.929	0,17%										
Umbau nicht möglich nach Prioritätspunkten		31	0,15%										
bearbeitete Haltestellen nach Einsteigern		6.215.631	35,08%										
bearbeitete Haltestellen nach Prioritätspunkten		7.106	34,77%										
Pos.	Haltestelle	Einsteiger pro Jahr	Punkte aus Einsteigern	Krankenhaus, Pflegeeinrichtung etc., Punkte:	Punkte für Krankenhaus, Pflegeeinrichtung etc.	Verkehrsknotenpunkt, Punkte:	Punkte für Verkehrsknotenpunkt	besondere Einrichtung (Verwaltung, Kultur, Freizeit, Friedhof)	Punkte für besondere Einrichtung	Gesamtpunktzahl/Priorität	Haltestelle "außerorts", Zuständigkeit RP KA	Abhängigkeiten beim Ausbau, Beschlussstand, Förderung	Bemerkung
			1000	50		50		30					
108	Pforzheim Landsberger Straße	36.660	37		0		0		0	37			
109	Büchenbronn Schulerstraße	6.346	6		0		0	x	30	36			
110	Büchenbronn Bären	5.137	5		0		0	x	30	35		Wertung zusammengeführt	
111	Pforzheim Fr.-Erler Schule Süd	34.992	35		0		0		0	35		Radverkehr Westliche 2021/22	
112	Pforzheim Hauffstraße	34.796	35		0		0		0	35			
113	Hohenwart Forum	4.491	4		0		0	x	30	34			
114	Pforzheim Hochfirststraße	34.398	34		0		0		0	34			
115	Huchenfeld Mittlerer Hardweg	4.285	4		0		0	x	30	34			
116	Huchenfeld Industriestraße	34.177	34		0		0		0	34			
117	Pforzheim Julius Naehrer Str.	33.274	33		0		0		0	33			
118	Pforzheim Lindenstraße	33.093	33		0		0		0	33			
119	Würm Kirche	2.965	3		0		0	x	30	33			
120	Büchenbronn Waagstraße	32.959	33		0		0		0	33			
121	Pforzheim Jahn/Bleichstr.	32.487	32		0		0		0	32			
122	Huchenfeld Im Blumeng.	32.151	32		0		0		0	32			
123	Pforzheim Sonnenberg	31.950	32		0		0		0	32	x	Teilzuständigkeit RP KA?	
124	Büchenbronn Apotheke	1.809	2		0		0	x	30	32		Wertung zusammengeführt	
125	Büchenbronn Hermannsee	1.699	2		0		0	x	30	32	x	Zuständigkeit RP KA?	
126	Pforzheim Hanauer Straße	31.224	31		0		0		0	31			
127	Pforzheim Henhöferstraße	30.929	31		0		0		0	31		zu viele Zufahrten im Haltestellenbereich	
128	Pforzheim Kallhardtstraße	30.851	31		0		0		0	31			
129	Büchenbronn Tankstelle	30.564	31		0		0		0	31			
130	Pforzheim Dresdner Straße	30.217	30		0		0		0	30			
131	Pforzheim Gülichstraße	29.809	30		0		0		0	30			
132	Pforzheim Kupferhammer	29.728	30		0		0		0	30			
133	Pforzheim Ispringer Staffel	29.364	29		0		0		0	29			
134	Eutingen Gartenstadt	29.327	29		0		0		0	29		Linie 1 Eutingen	

# Anlage VI

## Priorisierung Haltestellen für barrierefreien Ausbau

		35	64								Grünflächen- und Tiefbauamt	Juni 2021	
		28	von								Eigenbetrieb Pforzheimer Verkehrs- und Bäderbetriebe		
		1	insges.								Diese Liste ist bei wesentlichen Änderungen der Haltestellen oder der besonders relevanten Einrichtungen zu aktualisieren.		
		64	281								in roter Schrift: Änderungen ggü. Entwurf Nahverkehrsplan 2021 vom 28.02.2021		
		3.933.483	22,20%										
		4.563	22,33%										
		2.251.219	12,71%										
		2.511	12,29%										
		30.929	0,17%										
		31	0,15%										
		6.215.631	35,08%										
		7.106	34,77%										
Pos.	Haltestelle	Einsteiger pro Jahr	Punkte aus Einsteigern	Krankenhaus, Pflegeeinrichtung etc., Punkte:	Punkte für Krankenhaus, Pflegeeinrichtung etc.	Verkehrsknotenpunkt, Punkte:	Punkte für Verkehrsknotenpunkt	besondere Einrichtung (Verwaltung, Kultur, Freizeit, Friedhof)	Punkte für besondere Einrichtung	Gesamtpunktzahl/Priorität	Haltestelle "außerorts", Zuständigkeit RP KA	Abhängigkeiten beim Ausbau, Beschlussstand, Förderung	Bemerkung
			1000	50		50		30					
135	Eutingen Fritz Neuert Str.	29.122	29		0		0		0	29			
136	Pforzheim Brötzingen Brücke	28.714	29		0		0		0	29			
137	Pforzheim Amazonstraße	28.419	28		0		0		0	28			
138	Pforzheim Auf der Rotplatte	28.125	28		0		0		0	28			
139	Huchenfeld Hellerichstraße	28.036	28		0		0		0	28			
140	Eutingen West	27.921	28		0		0		0	28		Linie 1 Eutingen	
141	Pforzheim Erlenweg	27.911	28		0		0		0	28			
142	Mäuerach Schwalbenstraße	26.811	27		0		0		0	27			
143	Pforzheim Am Mühlkanal	25.715	26		0		0		0	26			
144	Pforzheim Ostendstraße	25.697	26		0		0		0	26			
145	Eutingen Kühler Grund	25.179	25		0		0		0	25		Linie 1 Eutingen	
146	Pforzheim Goldschmiedeschule	24.989	25		0		0		0	25			
147	Pforzheim Humboldtstraße	24.698	25		0		0		0	25			
148	Pforzheim Friedrich Ebert Str.	24.655	25		0		0		0	25			
149	Pforzheim Eutinger Talweg	24.240	24		0		0		0	24	x		Zuständigkeit RP KA?
150	Pforzheim Heim am Hachel	23.808	24		0		0		0	24			
151	Pforzheim Belchenstraße	22.855	23		0		0		0	23			
152	Pforzheim Rubensstraße	22.576	23		0		0		0	23		1. Versuchshaltestelle in Pforzheim	
153	Pforzheim SchulBusHst Johanna-Wittum-Sch	21.767	22		0		0		0	22			
154	Pforzheim Gmünder Straße	21.599	22		0		0		0	22			
155	Dillweißenstein Seegerstraße	20.899	21		0		0		0	21			
156	Pforzheim Eichenweg	20.355	20		0		0		0	20			
157	Pforzheim Trudelweg	19.882	20		0		0		0	20			
158	Pforzheim Allensteiner Straße	19.823	20		0		0		0	20			
159	Würm Würmer Hauptstraße	19.196	19		0		0		0	19			
160	Huchenfeld St. Hubertus Str.	18.968	19		0		0		0	19		Verkehrssicherheitsmaßnahme im dortigen Bereich	
161	Mäuerach Am Waldrand	18.553	19		0		0		0	19			

# Anlage VI

## Priorisierung Haltestellen für barrierefreien Ausbau

		35	64								Grünflächen- und Tiefbauamt	Juni 2021	
		28	von								Eigenbetrieb Pforzheimer Verkehrs- und Bäderbetriebe		
		1	insges.										
bearbeitete Haltestellen		64	281										
umgebaut nach Einsteigern		3.933.483	22,20%								Diese Liste ist bei wesentlichen Änderungen der Haltestellen oder der besonders relevanten Einrichtungen zu aktualisieren.		
umgebaut nach Prioritätspunkten		4.563	22,33%										
geplant nach Einsteigern		2.251.219	12,71%										
geplant nach Prioritätspunkten		2.511	12,29%										
Umbau nicht möglich nach Einsteigern		30.929	0,17%								in roter Schrift:		
Umbau nicht möglich nach Prioritätspunkten		31	0,15%								Änderungen ggü. Entwurf Nahverkehrsplan 2021 vom 28.02.2021		
bearbeitete Haltestellen nach Einsteigern		6.215.631	35,08%										
bearbeitete Haltestellen nach Prioritätspunkten		7.106	34,77%										
Pos.	Haltestelle	Einsteiger pro Jahr	Punkte aus Einsteigern	Krankenhaus, Pflegeeinrichtung etc., Punkte:	Punkte für Krankenhaus, Pflegeeinrichtung etc.	Verkehrsknotenpunkt, Punkte:	Punkte für Verkehrsknotenpunkt	besondere Einrichtung (Verwaltung, Kultur, Freizeit, Friedhof)	Punkte für besondere Einrichtung	Gesamtpunktzahl/Priorität	Haltestelle "außerorts", Zuständigkeit RP KA	Abhängigkeiten beim Ausbau, Beschlussstand, Förderung	Bemerkung
			1000	50		50		30					
162	Pforzheim Gutenbergstraße	18.387	18		0		0		0	18			
163	Pforzheim Gellertstraße	18.326	18		0		0		0	18			
164	Pforzheim Blücherstraße	18.011	18		0		0		0	18			
165	Dillweißenstein Hirsauer Str.	17.615	18		0		0		0	18			
166	Pforzheim Etivalstraße	17.308	17		0		0		0	17			
167	Pforzheim Rembrandtstraße	16.983	17		0		0		0	17			
168	Pforzheim Hängsteig	16.972	17		0		0		0	17		Anforderung Caritas-Werkstätte DSE liegt vor	
169	Würm Hölderlinstraße	16.963	17		0		0		0	17			
170	Pforzheim Birkenweg	16.590	17		0		0		0	17			
171	Huchenfeld Oberdorf	16.533	17		0		0		0	17			
172	Pforzheim Bauschlotter Straße	16.112	16		0		0		0	16			
173	Pforzheim Keplerstraße	16.074	16		0		0		0	16			
174	Pforzheim Adolf Richter Straße	16.006	16		0		0		0	16			
175	Eutingen Gutachweg	15.980	16		0		0		0	16			
176	Dillweißenstein Riedstraße	15.955	16		0		0		0	16			
177	Pforzheim Calwer Straße	15.820	16		0		0		0	16			
178	Pforzheim Schwarzwaldstraße	15.347	15		0		0		0	15			
179	Pforzheim Wohnlichstraße (Bus)	15.008	15		0		0		0	15			
180	Eutingen Grüner Baum	14.909	15		0		0		0	15		Linie 1 Eutingen	
181	Eutingen Steinenlandstrasse	14.872	15		0		0		0	15			
182	Pforzheim Postzentrum	14.730	15		0		0		0	15			
183	Würm Hohenwarter Straße	14.533	15		0		0		0	15			
184	Pforzheim Vogelsangstraße	14.405	14		0		0		0	14			
185	Pforzheim Inselschule	14.188	14		0		0		0	14			
186	Pforzheim Biberstraße	13.899	14		0		0		0	14			
187	Würm Post	13.857	14		0		0		0	14			
188	Büchenbronn Metzgerstraße	13.637	14		0		0		0	14			

# Anlage VI

## Priorisierung Haltestellen für barrierefreien Ausbau

barrierefreier Umbau umgesetzt		35	64	Krankenhaus, Pflegeeinrichtung etc., Punkte:	Punkte für Krankenhaus, Pflegeeinrichtung etc.	Verkehrsknotenpunkt, Punkte:	Punkte für Verkehrsknotenpunkt	besondere Einrichtung (Verwaltung, Kultur, Freizeit, Friedhof)	Punkte für besondere Einrichtung	Gesamtpunktzahl/Priorität	Haltestelle "außerorts", Zuständigkeit RP KA	Grünflächen- und Tiefbauamt	Juni 2021
barrierefreier Umbau in Planung		28	von									Eigenbetrieb Pforzheimer Verkehrs- und Bäderbetriebe	
barrierefreier Umbau nicht möglich		1	insges.										
bearbeitete Haltestellen		64	281										
umgebaut nach Einsteigern		3.933.483	22,20%										
umgebaut nach Prioritätspunkten		4.563	22,33%										
geplant nach Einsteigern		2.251.219	12,71%										
geplant nach Prioritätspunkten		2.511	12,29%										
Umbau nicht möglich nach Einsteigern		30.929	0,17%										
Umbau nicht möglich nach Prioritätspunkten		31	0,15%										
bearbeitete Haltestellen nach Einsteigern		6.215.631	35,08%										
bearbeitete Haltestellen nach Prioritätspunkten		7.106	34,77%										
Pos.	Haltestelle	Einsteiger pro Jahr	Punkte aus Einsteigern									Abhängigkeiten beim Ausbau, Beschlussstand, Förderung	Bemerkung
			1000	50		50		30					
189	Pforzheim Finkensteinstraße	13.370	13		0	0	0	0	13				
190	Pforzheim Gablonzer Straße	13.366	13		0	0	0	0	13				
191	Pforzheim Am Hauptgüterbahnhof	13.240	13		0	0	0	0	13				
192	Pforzheim FCP-Sportplatz	13.217	13		0	0	0	0	13			Aufwertung Haltestelle	
193	Pforzheim Göppinger Straße	13.083	13		0	0	0	0	13				
194	Pforzheim Stadtwerke	13.070	13		0	0	0	0	13			notwendig wegen Linienverlegung	
195	Büchenbronn Birkenfelder Str.	12.369	12		0	0	0	0	12				
196	Pforzheim Nebeniusstraße	12.291	12		0	0	0	0	12				
197	Pforzheim Baldung Grien Str.	12.181	12		0	0	0	0	12				
198	Eutingen Sonnenstraße	11.779	12		0	0	0	0	12				
199	Pforzheim Postwiesenstraße	10.250	10		0	0	0	0	10				
200	Pforzheim Großer Lückenweg	9.816	10		0	0	0	0	10				
201	Pforzheim Krebspfad	9.749	10		0	0	0	0	10				
202	Pforzheim Werner Siemens Str.	9.668	10		0	0	0	0	10				
203	Mäuerach Mäuerachsteige	9.659	10		0	0	0	0	10				
204	Pforzheim Kirschenpfad	9.531	10		0	0	0	0	10				
205	Pforzheim Hahnenstraße	9.448	9		0	0	0	0	9				
206	Pforzheim Eyachweg	9.396	9		0	0	0	0	9				
207	Pforzheim Gesellstraße	9.366	9		0	0	0	0	9				
208	Pforzheim Vogesenallee	9.287	9		0	0	0	0	9				
209	Pforzheim Senefelder Straße	9.254	9		0	0	0	0	9				
210	Mäuerach Bruchthalbrücke	9.068	9		0	0	0	0	9				
211	Pforzheim Wildergrundallee	9.039	9		0	0	0	0	9			Seniorenwohnanlage / stadtauswärts noch keine Planung	
212	Pforzheim Straßenmeisterei	8.841	9		0	0	0	0	9	x			Zuständigkeit RP KA?
213	Hohenwart Schellbronner Str.	8.538	9		0	0	0	0	9				
214	Büchenbronn Panoramastraße	8.006	8		0	0	0	0	8				
215	Pforzheim Rudolf Pöhler Allee	7.571	8		0	0	0	0	8				

Diese Liste ist bei wesentlichen Änderungen der Haltestellen oder der besonders relevanten Einrichtungen zu aktualisieren.

in roter Schrift:  
Änderungen ggü. Entwurf Nahverkehrsplan 2021 vom 28.02.2021

# Anlage VI

## Priorisierung Haltestellen für barrierefreien Ausbau

		35	64								Grünflächen- und Tiefbauamt	Juni 2021	
		28	von								Eigenbetrieb Pforzheimer Verkehrs- und Bäderbetriebe		
		1	insges.										
bearbeitete Haltestellen		64	281										
umgebaut nach Einsteigern		3.933.483	22,20%								Diese Liste ist bei wesentlichen Änderungen der Haltestellen oder der besonders relevanten Einrichtungen zu aktualisieren.		
umgebaut nach Prioritätspunkten		4.563	22,33%										
geplant nach Einsteigern		2.251.219	12,71%										
geplant nach Prioritätspunkten		2.511	12,29%										
Umbau nicht möglich nach Einsteigern		30.929	0,17%								in roter Schrift:		
Umbau nicht möglich nach Prioritätspunkten		31	0,15%								Änderungen ggü. Entwurf Nahverkehrsplan 2021 vom 28.02.2021		
bearbeitete Haltestellen nach Einsteigern		6.215.631	35,08%										
bearbeitete Haltestellen nach Prioritätspunkten		7.106	34,77%										
Pos.	Haltestelle	Einsteiger pro Jahr	Punkte aus Einsteigern	Krankenhaus, Pflegeeinrichtung etc., Punkte:	Punkte für Krankenhaus, Pflegeeinrichtung etc.	Verkehrsknotenpunkt, Punkte:	Punkte für Verkehrsknotenpunkt	besondere Einrichtung (Verwaltung, Kultur, Freizeit, Friedhof)	Punkte für besondere Einrichtung	Gesamtpunktzahl/Priorität	Haltestelle "außerorts", Zuständigkeit RP KA	Abhängigkeiten beim Ausbau, Beschlussstand, Förderung	Bemerkung
			1000	50		50		30					
216	Pforzheim Straßburger Straße	7.507	8		0		0		0	8			
217	Mäurach Pirolstraße	7.427	7		0		0		0	7			
218	Pforzheim Hercyniastraße	7.174	7		0		0		0	7			
219	Pforzheim Im Hanseloch	6.977	7		0		0		0	7			
220	Dillweiß. Äuß. Hirsauer. Str.	6.736	7		0		0		0	7			
221	Pforzheim Rastatter Straße	6.401	6		0		0		0	6			
222	Pforzheim Auguste Supper Str.	6.324	6		0		0		0	6			
223	Pforzheim Hagenschieß Ost	6.205	6		0		0		0	6	x		Zuständigkeit RP KA?
224	Pforzheim Fritz-Ungerer-Straße	6.009	6		0		0		0	6			
225	Büchenbronn Hummelacker	5.971	6		0		0		0	6			
226	Pforzheim Dijonstraße	5.945	6		0		0		0	6			
227	Pforzheim Franziskusstraße	5.810	6		0		0		0	6			
228	Huchenfeld Am Schönblick	5.553	6		0		0		0	6			
229	Pforzheim Kurfürstenstaffel	5.386	5		0		0		0	5			
230	Pforzheim Bayernstraße	5.280	5		0		0		0	5		Sanierung Bayernstraße, Haltestelle zurückgestellt	
231	Huchenfeld Erzkopfstraße	5.151	5		0		0		0	5			
232	Pforzheim Gustav Rau Straße	4.892	5		0		0		0	5			
233	Pforzheim Lange Grund (Wilf.Höhe)	4.702	5		0		0		0	5			
234	Pforzheim Seehaus	4.694	5		0		0		0	5	x		Zuständigkeit RP KA?
235	Eutingen Dorfäckerweg	4.614	5		0		0		0	5			
236	Pforzheim Grünwaldstraße	4.531	5		0		0		0	5			
237	Pforzheim Bismarckstraße	4.432	4		0		0		0	4			
238	Mäuerach Klingenstraße	4.411	4		0		0		0	4			
239	Pforzheim Bunsenstraße	4.166	4		0		0		0	4			
240	Pforzheim Offenburger Straße	4.142	4		0		0		0	4			
241	Pforzheim Klumpensee	4.097	4		0		0		0	4			
242	Pforzheim Belfortstraße	4.011	4		0		0		0	4			

# Anlage VI

## Priorisierung Haltestellen für barrierefreien Ausbau

barrierefreier Umbau umgesetzt		35	64	Krankenhaus, Pflegeeinrichtung etc., Punkte:	Punkte für Krankenhaus, Pflegeeinrichtung etc.	Verkehrsknotenpunkt, Punkte:	Punkte für Verkehrsknotenpunkt	besondere Einrichtung (Verwaltung, Kultur, Freizeit, Friedhof)	Punkte für besondere Einrichtung	Gesamtpunktzahl/Priorität	Haltestelle "außerorts", Zuständigkeit RP KA	Grünflächen- und Tiefbauamt	Bemerkung									
barrierefreier Umbau in Planung		28	von									Eigenbetrieb Pforzheimer Verkehrs- und Bäderbetriebe		Juni 2021								
barrierefreier Umbau nicht möglich		1	insges.									Diese Liste ist bei wesentlichen Änderungen der Haltestellen oder der besonders relevanten Einrichtungen zu aktualisieren.										
bearbeitete Haltestellen		64	281									in roter Schrift:										
umgebaut nach Einsteigern		3.933.483	22,20%									Änderungen ggü. Entwurf Nahverkehrsplan 2021 vom 28.02.2021										
umgebaut nach Prioritätspunkten		4.563	22,33%																			
geplant nach Einsteigern		2.251.219	12,71%																			
geplant nach Prioritätspunkten		2.511	12,29%																			
Umbau nicht möglich nach Einsteigern		30.929	0,17%																			
Umbau nicht möglich nach Prioritätspunkten		31	0,15%																			
bearbeitete Haltestellen nach Einsteigern		6.215.631	35,08%																			
bearbeitete Haltestellen nach Prioritätspunkten		7.106	34,77%																			
Pos.	Haltestelle	Einsteiger pro Jahr	Punkte aus Einsteigern									Abhängigkeiten beim Ausbau, Beschlussstand, Förderung										
			1000	50		50		30														
243	Pforzheim Hohlstraße	3.749	4		0	0		0		4												
244	Pforzheim Dieselstraße	3.472	3		0	0		0		3												
245	Pforzheim Zum Geigersgrund	3.417	3		0	0		0		3												
246	Pforzheim Bonhoefferstraße	3.245	3		0	0		0		3												
247	Eutingen SchulBusHst Karl-Friedrich-Schule	2.760	3		0	0		0		3												
248	Pforzheim Platanenweg	2.737	3		0	0		0		3												
249	Pforzheim Am Nagoldhang	2.612	3		0	0		0		3												
250	Pforzheim Hirschenäckerstraße	2.525	3		0	0		0		3												
251	Pforzheim Kieselbronner Str.	2.392	2		0	0		0		2	x		Zuständigkeit RP KA?									
252	Pforzheim Obsthof	2.180	2		0	0		0		2	x		Zuständigkeit RP KA?									
253	Pforzheim Händelstraße	2.161	2		0	0		0		2		stadtauswärts, Wunsch der Handwerkskammer										
254	Pforzheim Äußere Dietling.Str.	2.141	2		0	0		0		2	x		Zuständigkeit RP KA?									
255	Büchenbronn Apotheke	2.066	2		0	0		0		2		Wertung zusammengeführt										
256	Pforzheim Hohberg	1.914	2		0	0		0		2	x		Zuständigkeit RP KA?									
257	Pforzheim Julius-Moser-Straße	1.871	2		0	0		0		2												
258	Hoheneck	1.803	2		0	0		0		2	x		Zuständigkeit RP KA?									
259	Hoheneck	1.803	2		0	0		0		2	x		Zuständigkeit RP KA?									
260	Pforzheim Stuttgarter Straße	1.797	2		0	0		0		2												
261	Eutingen Waldrand	1.745	2		0	0		0		2	x		Zuständigkeit RP KA?									
262	Pforzheim Holzhof	1.722	2		0	0		0		2												
263	Pforzheim Durlacher Strasse	1.693	2		0	0		0		2												
264	Pforzheim Welschenäckerstr.	1.610	2		0	0		0		2												
265	Pforzheim Am Steinsee	1.598	2		0	0		0		2												
266	Pforzheim Hohenäckerallee	1.161	1		0	0		0		1	x		Zuständigkeit RP KA?									
267	Mäuerach Wasserwerk	1.035	1		0	0		0		1												
268	Pforzheim Wolfsbergallee	932	1		0	0		0		1												
269	Pforzheim Würmblick	816	1		0	0		0		1	x		Zuständigkeit RP KA?									

# Anlage VI

## Priorisierung Haltestellen für barrierefreien Ausbau

		35	64									Grünflächen- und Tiefbauamt	Juni 2021								
		28	von	Krankenhaus, Pflegeeinrichtung etc., Punkte:	Punkte für Krankenhaus, Pflegeeinrichtung etc.	Verkehrsknotenpunkt, Punkte:	Punkte für Verkehrsknotenpunkt	besondere Einrichtung (Verwaltung, Kultur, Freizeit, Friedhof)	Punkte für besondere Einrichtung	Gesamtpunktzahl/Priorität	Haltestelle "außerorts", Zuständigkeit RP KA	Eigenbetrieb Pforzheimer Verkehrs- und Bäderbetriebe									
		1	insges.									Diese Liste ist bei wesentlichen Änderungen der Haltestellen oder der besonders relevanten Einrichtungen zu aktualisieren.									
		64	281																		
		3.933.483	22,20%																		
		4.563	22,33%																		
		2.251.219	12,71%																		
		2.511	12,29%																		
		30.929	0,17%																		
		31	0,15%																		
		6.215.631	35,08%																		
		7.106	34,77%																		
Pos.	Haltestelle	Einsteiger pro Jahr	Punkte aus Einsteigern									Abhängigkeiten beim Ausbau, Beschlussstand, Förderung	Bemerkung								
			1000	50		50		30													
270	Pforzheim Westl. Krebspfad	807	1		0	0		0	0	1	x		Zuständigkeit RP KA?								
271	Pforzheim Hagenschieß West	747	1		0	0		0	0	1	x		Zuständigkeit RP KA?								
272	Pforzheim Markstein	720	1		0	0		0	0	1	x		Zuständigkeit RP KA?								
273	Pforzheim Altes Sägewerk	333	0		0	0		0	0	0	x		Zuständigkeit RP KA?								
274	Pforzheim Am Windhof	332	0		0	0		0	0	0											
275	Pforzheim Brettener Straße	302	0		0	0		0	0	0											
276	Eutingen Haidemühlstraße	202	0		0	0		0	0	0											
277	Pforzheim Bergstraße	187	0		0	0		0	0	0											
278	Büchenbronn Anwaltstrasse	152	0		0	0		0	0	0											
279	Huchenfeld Jettenbrunnen	123	0		0	0		0	0	0	x		Zuständigkeit RP KA?								
280	Huchenfeld Lohwiesenhof	119	0		0	0		0	0	0	x		Zuständigkeit RP KA?								
281	Pforzheim Äußere Dietl. Str. (Waldsportpfad)	88	0		0	0		0	0	0	x		Zuständigkeit RP KA?								
281	Gesamtzahl Haltestellen	17.716.593								20437											

in roter Schrift:  
 Änderungen ggü. Entwurf Nahverkehrsplan 2021 vom 28.02.2021



Anlage VII: Anhörung zum Entwurf des gemeinsamen Nahverkehrsplans des Enzkreises und der Stadt Pforzheim

Synopse - Kommentierte Stellungnahmen (Bearbeitungsstand: 27. Februar 2021)

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Begründung
<b>Landratsamt Enzkreis</b>				
<b>Beauftragte für die Belange von Menschen mit Behinderung</b>		gemeinsame Stellungnahme mit dem Inklusionsbeauftragten der Stadt Pforzheim		
<b>Beauftragte für die Belange von Menschen mit Behinderung</b>	Kap 4.5.2/S. 93	bitte ergänzen: Erforderliche Ausstattung [beim Punkt Gelenkbus (ab 18m Länge): mindestens zwei Stellplätze für jeweils gleichzeitig einen Rollstuhl und einen Kinderwagen" in der Kategorie Regionalverkehr und Stadtverkehr Mühlacker]	Kenntnisnahme	Für die Fahrzeuge im Regionalverkehr ist in der Abwägung die Entscheidung gefallen, dass eine Sonderfläche für einen Kinderwagen oder einen Rollstuhl eingerichtet wird, um mehr Sitzplätze bereitzustellen.
<b>Beauftragte für die Belange von Menschen mit Behinderung</b>	Kap 2/S.13. f	Bitte um Änderung: "Gesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderung" (im Text derzeit als "Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen"  Bitte um Anpassung (siehe §4 BGG <a href="https://www.gesetze-im-internet.de/bgg/_4.html">https://www.gesetze-im-internet.de/bgg/_4.html</a> ): "Barrierefrei sind bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen und Kommunikationseinrichtungen sowie andere gestaltete Lebensbereiche, wenn sie für Menschen mit Behinderungen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschweren und grundsätzlich ohne fremde Hilfe auffindbar, zugänglich und nutzbar sind. Hierbei ist die Nutzung behinderungsbedingt notwendiger Hilfsmittel zulässig."  --> Ergänzung "auffindbar" sowie Satz 2	Aufnahme	Der Anregung wird gefolgt.
<b>Beauftragte für die Belange von Menschen mit Behinderung</b>	Kap 5.2.1/S. 115	Da Elemente der Haltestelle nicht kontrastierend gestaltet sind (z.B. Leitstreifen zum Bodenbelag, fehlen eines Begleitstreifens, fehlende kontrastierende Markierungen auf den Glaswänden) wird empfohlen, ein anderes Beispiel auszuwählen. vgl. oben: Es wird empfohlen, dass solche Empfehlungen zum barrierefreien Ausbau von Haltestellen gebündelt in einer Broschüre zusammengestellt werden (inkl. Planskizzen und Bezug zu Normen, sodass beispielsweise Bodenindikatoren korrekt verlegt werden, etc.).	Aufnahme	Verweise auf bestehende Broschüren werden eingearbeitet.
<b>Beauftragte für die Belange von Menschen mit Behinderung</b>	Kap 4.2.3/S.64	Empfehlung: anstelle von Seniorenwohnheimen - "Wohnheime für ältere Menschen und Menschen mit Behinderung"	Aufnahme	Der Anregung wird gefolgt.
<b>Beauftragte für die Belange von Menschen mit Behinderung</b>	Kap 6.2.2 E H+I M1	Empfehlung: Musterhaltestelle [Anmerkung zum Punkt "Bei dem Umbau der Haltestellen ist eine einheitliche Gestaltung (corporate design des VPE) anzuwenden"]	Aufnahme	Der Anregung wird gefolgt.
<b>Beauftragte für die Belange von Menschen mit Behinderung</b>	Kap 6.2.2 E H+I M1	der Inklusions-/ Behindertenbeauftragten [Ergänzung zum Satz "Für die Festlegung der Reihenfolge des barrierefreien Ausbaus von Haltestellen (auch nach 2022) erarbeitet der Enzkreis eine Prioritätenliste, die mit den Behindertenverbänden sowie den Städten und Gemeinden als Baulastträger abgestimmt wird]	Aufnahme	Der Anregung wird gefolgt.
<b>Beauftragte für die Belange von Menschen mit Behinderung</b>	Kap 6.2.2 E H+I M1	Empfehlung, hier auch weitere bedeutende Einrichtungen aufzunehmen (z.B. Kultur-, Freizeit- und Bildungseinrichtungen, Friedhof, Ärztehaus, etc.) --> siehe bereits oben [Anmerkung zum Punkt "Das Vorhandensein von Einrichtungen mit hoher Bedeutung für Mobilitätseingeschränkte und Senioren im Nahbereich (Kliniken, Krankenhäuser, Seniorenwohnsitze etc.)]	Aufnahme	Der Anregung wird gefolgt.
<b>Beauftragte für die Belange von Menschen mit Behinderung</b>	Kap 6.2.2 E H+I M1	Die Behinderten-/Inklusionsbeauftragte hat gemäß §15 L-BGG eine beratende Funktion. [Anmerkung zum Punkt "Der barrierefreie Umbau soll im Rahmen der vorhandenen personellen und finanziellen Ressourcen schrittweise erfolgen. Hierbei wird der barrierefreie Ausbau mit der Behindertenbeauftragten des Enzkreises abgestimmt, so dass deren Belange sowie die lokalen Eigenschaften berücksichtigt werden können.]	Kenntnisnahme	
<b>Beauftragte für die Belange von Menschen mit Behinderung</b>	Kap 6.2.2 E H+I M1	Zur Unterstützung der Kommunen bei der Planung und Umsetzung barrierefreier Haltestellen, empfiehlt sich die Bereitstellung eines Leitfadens (siehe Leitfaden KVV, VRN). Dadurch wird auch sichergestellt, dass beispielsweise Bodenindikatoren DIN-gerecht installiert werden. [Anmerkung zum Punkt "Die Zuständigkeit für den barrierefreien Ausbau der Haltestellen liegt bei den Städten und Gemeinden als jeweilige Baulastträger. Der Enzkreis kann daher nur eine beratende und koordinierende Hilfestellung leisten"]	Aufnahme	Siehe zuvor, Verweise auf bestehende Broschüren werden eingearbeitet.
<b>Beauftragte für die Belange von Menschen mit Behinderung</b>	Kap 6.2.2 E H+I M1	Behinderten- und Inklusionsbeauftragte [Ergänzung zum Punkt "Weitere betroffene Akteure"]	Aufnahme	Der Anregung wird gefolgt.

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Begründung
Beauftragte für die Belange von Menschen mit Behinderung	Kap 6.2.2 E H+I M3	Liegefahrräder und Handbikes sollten hierbei ebenfalls berücksichtigt werden. [Anmerkung zum Punkt "Beschreibung"]	Aufnahme	Der Anregung wird gefolgt.
Beauftragte für die Belange von Menschen mit Behinderung	Kap 6.2.3 E B+O M1	Liegefahrräder und Handbikes sollten hierbei ebenfalls berücksichtigt werden. [Anmerkung zum Punkt "Beschreibung"]	Aufnahme	Der Anregung wird gefolgt.
Beauftragte für die Belange von Menschen mit Behinderung	Kap 6.2.3 E B+O M1	Liegefahrräder und Handbikes sollten hierbei ebenfalls berücksichtigt werden. [Anmerkung zum Punkt "Notwendige Anpassungen"]	Aufnahme	Der Anregung wird gefolgt.
Beauftragte für die Belange von Menschen mit Behinderung	Kap 6.2.4 E F+M P1	Die Servicestellen sollten barrierefrei auffindbar, zugänglich und nutzbar sein (z.B. barrierefreier Schalter, Tresen, etc.)	Aufnahme	Der Anregung wird gefolgt.
Beauftragte für die Belange von Menschen mit Behinderung	Kap 6.2.4 E F+M P2	sowie barrierefrei auffindbar, zugänglich und nutzbar sein. [Ergänzung zum Punkt "Die Einrichtungen sollen in zentraler Lage positioniert werden und gut zu Fuß und mit dem ÖPNV erreichbar sein."]	Aufnahme	Der Anregung wird gefolgt.
Beauftragte für die Belange von Menschen mit Behinderung	Kap 3.1.4.1/S. 42f	Empfehlung: Neben Einrichtungen für ältere Menschen sind auch Einrichtungen für Menschen mit Behinderungen - sog. besondere Wohnformen - zu berücksichtigen  Empfehlung: Ärztehäuser sollten ebenfalls berücksichtigt werden  Bitte um Ergänzung des Kinderzentrums Maulbronn - Klinik für Kinderneurologie und Sozialpädiatrie Weitere Infos zu Betten etc. unter diesem Link: <a href="https://kize.eu/das-kize/">https://kize.eu/das-kize/</a>  Wohn-/Pflegeeinrichtungen für Menschen mit Behinderung befinden sich an folgenden Standorten: Neuenbürg: Haus Buchberg Mühlacker: Wohnheim Lomersheim und Ambulante Wohngruppe Goethestraße Neulingen: Auenhof Lebens- und Arbeitsgemeinschaft In Planung: Illingen: Wohnheim  siehe Anmerkung oben: Es wird empfohlen, Einrichtungen für Menschen mit Behinderung (besondere Wohnformen/Fachpflegeheime, Werkstätten für behinderte Menschen, Sonderpädagogische Bildungs- und Beratungszentren, etc.) entsprechend zu berücksichtigen --> Die Standorte können bei der Sozialplanung erfragt werden	Aufnahme	Den Anregungen wird gefolgt. Die im Nahverkehrsplan aufgelisteten Einrichtungen sind nicht als abschließend zu verstehen. Die weitere Umsetzung der Barrierefreiheit erfolgt in enger Abstimmung mit der Beauftragten für die Belange von Menschen mit Behinderung des Enzkreises und dem Inklusionsbeauftragten der Stadt Pforzheim.
Beauftragte für die Belange von Menschen mit Behinderung	Kap 4.4.3	Ergänzung: und Handbikes (Bezug: "Fahrgäste mit Fahrräder)	Aufnahme	Der Anregung wird gefolgt.
Beauftragte für die Belange von Menschen mit Behinderung	Kap 4.4.4	Welche Inhalte sieht das Planungsinstrument [zur Priorisierung des barrierefreien Haltestellenausbaus] vor? Wird darin auch auf Regelwerke und Normen hingewiesen? --> Der KVV sowie der VRN haben beispielsweise Leitfäden für den barrierefreien Aus- und Umbau von Haltestellen erarbeitet (siehe Link: <a href="https://www.vrn.de/verbund/planung/dokumente/barrierefreie_haltestellen_2016.pdf">https://www.vrn.de/verbund/planung/dokumente/barrierefreie_haltestellen_2016.pdf</a> )	Aufnahme	Der Anregung wird teilweise gefolgt. Das Planungsinstrument ist u. a. Maßnahme E + I M1 zu entnehmen. Im Nahverkehrsplan wird auf relevante Regelwerke und Normen hingewiesen und um den Verweis auf Leitfäden für den barrierefreien Aus- und Umbau von Haltestellen ergänzt.
Beauftragte für die Belange von Menschen mit Behinderung	Kap 4.4.4	Wichtige Ziele im Einzugsbereich der Haltestelle [als ergänzendes Kriterium in der Prioritätenliste für den Enzkreis]	Aufnahme	Der Anregung wird gefolgt.
Beauftragte für die Belange von Menschen mit Behinderung	Kap 4.4.4	Es wird empfohlen, hier auch bedeutende Einrichtungen für Menschen mit Behinderung (z.B. SBBZ, Werkstätten für Menschen mit Behinderung, Wohnheime, etc.) sowie für Familien als Kriterium aufzunehmen. Auch weitere bedeutende Einrichtungen (Ärztelhaus, Verwaltungsgebäude/Rathaus, Kultur- und Bildungseinrichtungen, Friedhof, etc.) sollten als Kriterium aufgenommen werden, da eine barrierefreie Erreichbarkeit mittels ÖPNV für ältere Menschen, Familien mit Kinderwagen und Menschen mit Behinderung von großer Bedeutung ist.	Aufnahme	Der Anregung wird gefolgt. Die Kriterien wurden entsprechend ergänzt
Beauftragte für die Belange von Menschen mit Behinderung	Kap 4.4.4	Mit dem Ziel, "barrierefreie Wegeketten" zu schaffen, wird empfohlen, dass auch die Umfeldsituation mit Beurteilung der barrierefreien Erreichbarkeit der Haltestelle als Kriterium aufgenommen wird	Aufnahme	Der Anregung wird gefolgt.
Beauftragte für die Belange von Menschen mit Behinderung	Kap 4.4.5	hier sollte genau festgelegt werden, was als "zumutbar" angesehen wird [Anmerkung zum Punkt "in unmittelbarer Nähe eine Haltestelle mit barrierefreiem Ausbau zur Verfügung steht und die Nutzung dieser Haltestelle für Mobilitätseingeschränkte zumutbar ist (Prüfung der Wegeverbindung),"]	Kenntnisnahme	Eine Festlegung ist allein durch die unterschiedlichen Baulastträgerschaften außerhalb des Zuständigkeitsbereichs des Enzkreises nicht empfehlenswert. Eine Konkretisierung erfolgt die Leitfäden für den barrierefreien Aus- und Umbau von Haltestellen sowie die relevanten Regelwerke und Normen.
Beauftragte für die Belange von Menschen mit Behinderung		Bei Ausnahmen, die sich auf die Topografie beziehen, sollte dies genau begründet sein	Aufnahme	Der Anregung wird gefolgt.
Beauftragte für die Belange von Menschen mit Behinderung		Hier erneut die Empfehlung: bedeutende Einrichtungen für Menschen mit Behinderung zu berücksichtigen. [Anmerkung zum Satz "Auf Grund der Kostenintensität werden Haltestellen mit besonders hoher Frequentierung	Aufnahme	Der Anregung wird gefolgt.

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Begründung
		oder an Orten mit einem besonderen Bedarf (z. B. Krankenhäuser, Schulen, Seniorenwohnheime) beim barrierefreien Ausbau prioritär behandelt"]		
<b>Beauftragte für die Belange von Menschen mit Behinderung</b>	Kap 4/S.61	Es sollte darauf hingewiesen werden, dass das Handlungsfeld Barrierefreiheit in Wechselwirkung zu anderen Handlungsfeldern steht (z.B. Fahrzeuge und Infrastruktur, Fahrgastinformation und Marketing, etc.)	Aufnahme	Der Anregung wird gefolgt.
<b>Beauftragte für die Belange von Menschen mit Behinderung</b>	Kap 3.1.4.2/S. 44	Es wird empfohlen, hier auch den Tourismusbeauftragten des Enzkreises einzubinden	Kenntnisnahme	Eine Einbindung ist im Prozess erfolgt.
<b>Beauftragte für die Belange von Menschen mit Behinderung</b>	Kap 4.2.8/S.66	Informationen zur Barrierefreiheit des Fahrzeugs/der Linie sollten ebenfalls bereitgestellt werden, damit Fahrgäste ihre Reise/Fahrt mit dem ÖPNV entsprechend planen können.	Aufnahme	Der Anregung wird gefolgt.
<b>Beauftragte für die Belange von Menschen mit Behinderung</b>	Kap 6.1.3 F+M M2	Inklusions- bzw. Behindertenbeauftragte in beratender Funktion [Ergänzung zum Punkt "Weitere betroffene Akteure"]	Aufnahme	Der Anregung wird gefolgt.
<b>Beauftragte für die Belange von Menschen mit Behinderung</b>	Kap 3.2.1/S. 46	Satz unvollständig? (Bezug: Seit Inkrafttreten des bisherigen gemeinsamen Nahverkehrsplans 2011 wurde das ÖPNV-Angebot so-wie ausgebaut und angepasst sowie flankierende Maßnahmen und Prüfaufträge umgesetzt oder geprüft.)	Aufnahme	Wird redaktionell angepasst.
<b>Beauftragte für die Belange von Menschen mit Behinderung</b>	Kap 6.1.3 F+M P3	Von diesen Maßnahmen sollten unbedingt auch die Schüler*innen der SBBZ profitieren, um ihre Selbständigkeit zu fördern.	Kenntnisnahme	
<b>Beauftragte für die Belange von Menschen mit Behinderung</b>	Kap 5.2.1/S. 115	Wurde im Rahmen der Bestandsaufnahme ein Haltestellenkataster erstellt? Ein solches Kataster bietet den Vorteil, dass Haltestellendaten hinsichtlich Ausstattung und Barrierefreiheit dokumentiert sind. Beispielsweise könnten folgende Daten erhoben werden: - Ort und Haltestellennamen - Fotodokumentation der Haltestelle - Geokod. - Verkehrsangebot (Ein-Aussteigerzahlen, Takt, Fahrzeugeinsatz, etc.) - Bauliche Aspekte (Bodenbelag, Bodenindikatoren, Zugang zur Haltestelle, etc.) - Haltestellenausstattung (Wartehalle, Fahrradständer, Sitzgelegenheiten, etc.) - Fahrgastinformationen - Einrichtungen im Umfeld	Kenntnisnahme	Im Rahmen der Fortschreibung wurden kein Haltestellenkataster für Enzkreis und Stadt Pforzheim angelegt, sondern auf vorliegenden Daten zurückgegriffen (z. B. Haltestellenkataster des Enzkreises (Stand 2017), Angaben der Städte und Gemeinden des Enzkreises zu barrierefrei ausgebauten Haltestellen, Unterlagen der Stadt Pforzheim zur Haltestellenausstattung und Ausblauplanungen) sowie ergänzenden Kartierungen vor Ort. Die Stadt Pforzheim erfasst zudem im Jahr 2021 die Haltestellen im Stadtgebiet.
<b>Beauftragte für die Belange von Menschen mit Behinderung</b>	Kap 5.2.1/S. 115	Es wird empfohlen, dies nochmals mit der Stadt Mühlacker abzustimmen. In einem Artikel im Mühlacker Tagblatt vom 27.10.2020 wurde darüber informiert, dass in Mühlacker die Haltestellen mit 18 cm ausgestattet werden sollen. <a href="https://www.muehlacker-tagblatt.de/Muehlacker/Stadt-macht-Bushaltestellen-barrierefrei-16691.html">https://www.muehlacker-tagblatt.de/Muehlacker/Stadt-macht-Bushaltestellen-barrierefrei-16691.html</a>	Aufnahme	Als Regelanwendung kommen im Enzkreis Bordsteine mit 16 cm Höhe und nur im Ausnahmefall mit 18 cm Höhe zum Einsatz. In Mühlacker wurden bisher 14 Haltestellen mit 18 cm Bordsteinen umgebaut. Die Formulierung wird angepasst.
<b>Beauftragte für die Belange von Menschen mit Behinderung</b>	Kap 5.2.1/S. 115	Eine Kennzeichnung der barrierefreien Haltestellen sollte verbindlich umgesetzt werden.	Aufnahme	Der Anregung wird gefolgt, siehe hierzu Maßnahme F+M M2
<b>Beauftragte für die Belange von Menschen mit Behinderung</b>	Kap 5.2.1/S. 115	Satz unvollständig (Bezug: Vor dem Hintergrund der wachsenden Bedeutung der internetgestützten Informationsgebung (auch im Hinblick auf die Barrierefreiheit im ÖPNV/barrierefreie Mobilitätskette im ÖPNV auszubauen)	Aufnahme	Wird redaktionell angepasst.
<b>Beauftragte für die Belange von Menschen mit Behinderung</b>	Kap 5.2.1/S. 115	Bei der Gestaltung einer interaktiven Karte sind die Anforderungen an digitale Barrierefreiheit sicherzustellen.	Aufnahme	Der Anregung wird gefolgt, siehe hierzu Maßnahme F+M M2
<b>Beauftragte für die Belange von Menschen mit Behinderung</b>	Kap 5.2.1/S. 115	Sind Handbikes und Liegefahrräder in diesem Sinne "Fahrräder"?	Aufnahme	Handbikes und Liegefahrräder werden befördert, sofern eine Mitnahme wie bei Fahrrädern auch im konkreten Fall möglich ist.
<b>Beauftragte für die Belange von Menschen mit Behinderung</b>	Kap 4.2.8/S.66	Bei der Weiterentwicklung der VPE-App sollten die Anforderungen und Standards an digitale Barrierefreiheit berücksichtigt werden, damit die zusätzlichen Services auch für Menschen mit Behinderung nutzbar sind	Aufnahme	Der Anregung wird gefolgt, siehe hierzu Maßnahme F+M M2 und F+M P1
<b>Gleichstellungsbeauftragte</b>	Kap 4.5.4	Weibliche Fahrgäste haben ein anderes Bedürfnis nach Sicherheit im ÖPNV als männliche Fahrgäste. Erfreulicherweise wird das Thema "Sicherheitsempfinden" im Nahverkehrsplan thematisiert. Zukünftig wäre es bei Fahrgastbefragungen sicherlich sinnig das subjektive Sicherheitsgefühl von weiblichen und männlichen Fahrgästen abzufragen. Frauen fühlen sich zu späten Uhrzeiten, an schlecht ausgeleuchteten Haltestellen oder in Bussen leider oftmals unwohl. Es gibt sicherlich Maßnahmen, die dieses subjektive Sicherheitsempfinden verbessern könnten (Bessere Beleuchtung, Notfallmeldeanlagen o.Ä.). Hat man sich dazu schon einmal Gedanken gemacht?	Aufnahme	Die Impulse werden als Prüfauftrag aufgenommen, damit die nächste Fortschreibung in ca. 5 Jahren das Thema gendergerechter ÖPNV noch besser aufgreifen und konkrete Maßnahmen umsetzen kann.
<b>Gleichstellungsbeauftragte</b>	Allgemeines	Der Nahverkehrsplan enthält einige Hinweise auf das Nutzer*innenverhalten. Es wäre sicherlich spannend zu erheben, wie sich das Verhalten von weiblichen zu männlichen Fahrgästen im Enzkreis und Pforzheim unterscheidet. Im Nahverkehrsplan erhalte ich leider keine Informationen darüber. Dabei gibt es andernorts Erhebungen, die skizzieren, wie das Nutzer*innenverhalten von männlichen und weiblichen Fahrgästen ist. Während Männer sich von A nach B bewegen (Wohnort - Arbeitsstätte), bewegen sich Frauen von A nach B über C und D (Wohnort - Kita - Arbeitsstätte - Supermarkt). Bitte verstehen Sie mich nicht falsch. Es ist sicherlich eine	Aufnahme	Die Impulse werden als Prüfauftrag aufgenommen, damit die nächste Fortschreibung in ca. 5 Jahren das Thema gendergerechter ÖPNV noch besser aufgreifen und konkrete Maßnahmen umsetzen kann.

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Begründung
		<p>Mammutaufgabe dieses Nutzerverhalten zu eruieren und darauf zu reagieren. Somit ist eine Implementierung des Themas sicherlich ein weitreichender Prozess. Dennoch sollten sich diese Gedanken im Nahverkehrsplan wieder spiegeln.</p> <p>- Das Thema Barrierefreiheit ist ein klarer Schwerpunkt des Nahverkehrsplans. Das ist sehr wichtig. Neben Menschen mit Behinderungen sind vor allem Mütter mit Kleinkindern (und Kinderwagen) auf einen barrierefreien ÖPNV angewiesen. Da Sie das aber schon richtig erkannt haben, bleibt mir nichts zu sagen, außer, dass Sie auf einem guten Weg sind ;)</p> <p>Abschließend möchte ich Ihnen noch ein wenig weiterführende Literatur zu dem Thema ans Herz legen:  <a href="http://library.fes.de/pdf-files/ostdeutschland/03861.pdf">http://library.fes.de/pdf-files/ostdeutschland/03861.pdf</a>  <a href="https://www.schule.at/fileadmin/DAM/Gegenstandsportale/Gender_und_Bildung/Dateien/VCoStudie_Gender_Gap__Hintergrundbericht.pdf">https://www.schule.at/fileadmin/DAM/Gegenstandsportale/Gender_und_Bildung/Dateien/VCoStudie_Gender_Gap__Hintergrundbericht.pdf</a>  <a href="https://elib.uni-stuttgart.de/bitstream/11682/8730/1/AB206.pdf">https://elib.uni-stuttgart.de/bitstream/11682/8730/1/AB206.pdf</a></p> <p>Ich hoffe, dass das Thema "Gendergerechte Verkehrsplanung" im Nahverkehrsplan des Enzkreises und der Stadt Pforzheim Anwendung erfährt. Immerhin ist die Hälfte unserer Bevölkerung weiblich;) Gerne können Sie mich bei Fragen oder dem Wunsch nach weiterem Austausch kontaktieren.</p>		
<b>Straßenbau</b>	S. 90	<p>zu Seite 90                      Bushaltestellen sind als Buskap oder als Fahrbahnrandhaltestellen zu gestalten, Sicherstellung einer bordsteinparallelen Anfahrbarkeit</p> <p>nach dem Wort sind das Wort vorzugsweise einfügen;</p> <p>zu Seite 90                      Hochbord als Formstein; Buskapstein als Regelanwendung<sup>26</sup> (Bordhöhen: 16 – 18 cm<sup>27</sup>)</p> <p>Bordhöhen im Enzkreis 16 cm abändern.</p>	Aufnahme	Die Anregungen werden aufgenommen. Wie auch schon anderer Stelle ausgeführt, gilt in der Stadt Pforzheim eine Bordhöhe von 18 cm als Regelanwendung, nur in Ausnahmefällen ist eine Bordhöhe von 16 cm zulässig. Im Enzkreis wiederum ist eine Bordhöhe von 16 cm die Regelanwendung, eine Bordhöhe von 18 cm ist die Ausnahme.
<b>Abteilungen der Stadt Pforzheim</b>				
<b>Amt für Bildung und Sport</b>		Frühzeitige Abstimmung zwischen Schulen und VPE bei Fahrplanänderungen und Stundenplanänderungen ist im Nahverkehrsplan unter Punkt 4.2.9 festgeschrieben. Ebenso ist die Einrichtung eines schulischen Mobilitätsmanagements (Koordination zwischen Schulen, Schulbehörden, Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen) als Maßnahme vorgesehen.	Kenntnisnahme	
<b>Amt für Bildung und Sport</b>	Bedarf Schülerbeförderung	Schülerverkehr ist in den Linienverkehr integriert. Der Bedarf der Schülerbeförderung soll durch eine entsprechend höhere Taktung während der Hauptverkehrszeit bzw. durch Einsatz von Sondereinsatzfahrzeugen gedeckt werden. Ausgehend von einem Schulbeginn überwiegend in der 1. oder 2. Schulstunde (7:30 bis 8:30 Uhr) dürfte ein Großteil der SchülerInnen (aktuell ca. 6.300 Schülerabus an städtischen weiterführenden Schulen) zwischen 7:00 und 8:30 mit öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs sein zusammen mit einem Großteil der Berufstätigen Bevölkerung. Zusätzliche Schülereinsatzwagen sollen Entlastung schaffen. Gibt es dazu eine Vorgabe, unter welchen Voraussetzungen diese Einsatzwagen bereitzustellen sind, beispielsweise Schülerströme aus bestimmten Wohngebieten zu bestimmten Schulen/Schulzentren, Fahrzeugauslastungen o.Ä. und sollte dies ggf. im Nahverkehrsplan festgeschrieben werden?	Kenntnisnahme	Das Mindestmaß der Bedienung ist in den Liniensteckbriefen festgeschrieben.
<b>Amt für Bildung und Sport</b>	Bedarf Schülerbeförderung	Für viele SchülerInnen endet der Unterricht nach der 5. Schulstunde (meist 12.05 Uhr). Die Hauptverkehrszeit II beginnt jedoch erst um 12:30 Uhr. Sofern dies zur Folge hat, dass zwischen 12:00 und 12:30 Uhr die Busse im 30-Minuten-Takt statt im 15-Minuten-Takt fahren, könnte es zu Engpässen und überfüllten Fahrzeugen in diesem Zeitraum kommen.	Aufnahme	Die HVZ II wird für die Stadt Pforzheim und den Enzkreis um 30 Minuten nach vorne verlegt und beginnt um 12 Uhr.
<b>Amt für Bildung und Sport</b>	Tabelle 28 Gebietskategorien	Gem. Tabelle 28 gehört die Südweststadt zu der Gebietskategorie II, obwohl sich dort 6 weiterführende Schulen befinden (Otterstein-WRS, Otterstein-RS, Reuchlin-Gymnasium, Waldorfschule, Weiherbergschule, Bohrain-schule). Dies hat Auswirkungen auf die Fahrtenzahl innerhalb eines Zeitfensters.	Kenntnisnahme	Keine Anpassung, die Bedarfe des Schulverkehrs werden über die Einsatzwagen abgebildet.

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Begründung
Amt für Bildung und Sport	Haltestellen	Welche Qualitätsstandards haben Bushaltestellen im direkten Bereich von Schulen oder Schulzentren in Bezug auf Barrierefreiheit, Komfort und Fahrgastinformation?	Kenntnisnahme	Bildungseinrichtungen werden bei der Reihung zum barrierefreien Haltestellenausbau ohnehin prioritär behandelt.
Gleichstellungsbeauftragte		Da ich bereits im Vorfeld eingebunden war, konnte ich eine Reihe an Gesichtspunkten benennen, die sich teilweise in der Rückmeldung meiner Kollegin aus dem Enzkreis widerspiegeln.	Kenntnisnahme	Die Anmerkungen der Gleichstellungsbeauftragten des Enzkreises wurden berücksichtigt.
Grünflächen- und Tiefbauamt	Seite 9.1 Anlass der Fortschreibung	Hier fehlt der Hinweis, für welchen Zeitraum der neue NVP gelten soll, zumindest der Hinweis „... für eine Laufzeit von ?? Jahren nach Inkrafttreten“.	Kenntnisnahme	Der Nahverkehrsplan hat keine maximale Laufzeit, sondern soll nach §12 (7) des ÖPNVG nach 5 Jahren geprüft und ggf. fortgeschrieben werden
Grünflächen- und Tiefbauamt	Seite 38 ff Schulstandorte Enzkreis	Wo sind die Gymnasien in der Tabelle?	Aufnahme	Wird redaktionell angepasst.
Grünflächen- und Tiefbauamt	Seite 47 Infrastruktur 3. Spiegelpunkt	Einrichtung von Haltestellenkaps bzw. Haltestellen am Fahrbahnrand Andere Formulierung: Auflösung von Busbuchten zu Haltestellenkaps bzw. Umbau zu Fahrbahnrandhaltestellen im Sinne von Busbeschleunigung Die vorliegende Formulierung ergibt ohne den ursächlichen Zusammenhang keinen Sinn.	Aufnahme	Der Anregung wird gefolgt.
Grünflächen- und Tiefbauamt	Seite 95 Ausstattungsmerkmale Barrierefreiheit	Hilfen zum Einstieg und Beleuchtung (keine Mittelgeländer im Einstiegsbereich) Werden (Klapp)Rampen nicht explizit gefordert? Diese explizite Forderung ist absolut notwendig. Bei der Erklärung der Fußnoten wird zweimal die Nummer 36 aufgeführt, allerdings mit unterschiedlichem Inhalt.	Kenntnisnahme	Klapprampen sind gesetzlich nicht vorgeschrieben. §4 BGG: "Barrierefrei sind bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen und Kommunikationseinrichtungen sowie andere gestaltete Lebensbereiche, wenn sie für Menschen mit Behinderungen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe auffindbar, zugänglich und nutzbar sind."
Grünflächen- und Tiefbauamt	Seite 54 Sharingangebote	Es gibt seit kurzem einen E-Roller-Verleih (2 Anbieter) im Kernstadtbereich.	Aufnahme	Der Hinweis wird aufgenommen.
Grünflächen- und Tiefbauamt	Seite 63 Ergänzung	Konsequente Weiterführung der Planungen und Maßnahmen zur Beschleunigung des ÖPNV (Einrichtung von LSA-Vorrangschaltungen und Busspuren, Rückbau / Auflösung von Busbuchten, ggf. durch auch ....	Aufnahme	Der Anregung wird gefolgt.
Grünflächen- und Tiefbauamt	SPNV-Haltepunkte	Der NVP-Entwurf thematisiert einen neuen SPNV-Haltepunkt für die Oststadt im Zusammenhang mit den dort geplanten neuen Siedlungsstrukturen. Er macht leider keine Aussagen zum Schienenhaltepunkt Dillstein. Für diesen Haltepunkt gibt es eine Fahrgastpotenzialanalyse, die bereits im Jahre 2002 das notwendige Potenzial für die (Wieder)Einrichtung dieses Hp prognostiziert hat. Abstimmungen mit dem Besteller NVBW hatten erkennen lassen, dass der Haltepunkt von dort bestellt werden wird. Daraufhin hat die Stadt Pforzheim eine Planung für den Hp Dillstein erstellen lassen, der als abgeschlossene Entwurfsplanung vorliegt. Aus Finanzierungsgründen wurde diese Planung auf Eis gelegt, was aber nichts an der Sinnhaftigkeit der Wiedereinrichtung durch Neubau geändert hat. Es wäre Aufgabe des neuen NVP, diesen Haltepunkt aufzunehmen und einer Realisierung zuzuführen. Gleiches gilt im Übrigen für den Hp „Kulturhaus Osterfeld“ im Bereich Durlacher Bahnübergang. Die beiden erwähnten Haltepunkte würden die SPNV-Achsen durch das Stadtgebiet erheblich stärken und langfristige Optionen eröffnen. Zu beiden Haltepunkten ist im NVP zumindest eine Aussage zu treffen, schlechtesten Falls um die beiden Projekte auf dieser Grundlage endgültig zu beenden.	Aufnahme	Eine Aussage zum Schienenhaltepunkt Dillstein wird ergänzt. Grundlegend sicherzustellen ist, dass eine Einrichtung nicht zu einer Verschlechterung des Bedienungsangebots anderer Haltepunkte im Stadtgebiet führt.
Grünflächen- und Tiefbauamt	Seite 64 4.2.3 Barrierefreiheit	... Nutzbarkeit des ÖPNV für mobilitätseingeschränkte Personen mit dem langfristig mittelfristig zu erreichenden Ziel ...Bei der Formulierung „langfristig“ lehnt sich jeder zurück und sagt sich „aktuell kein Handlungsbedarf, das machen wir in Zukunft“. Das entspricht weder den Vorgaben des PBefG noch unseren Intentionen!	Aufnahme	Der Anregung wird gefolgt.
Grünflächen- und Tiefbauamt	Seite 64 4.2.3 Barrierefreiheit	Das ÖPNV-Angebot soll sich an den verschiedenen Anforderungen der Nutzer und ihrer Wegezwecke orientieren. Neben dem Berufsverkehr spielt für den Enzkreis und die Stadt Pforzheim der Schülerverkehr eine große Rolle. Darüber hinaus gewinnt der Freizeitverkehr immer mehr an Bedeutung. Was hat dieser Satz im Kapitel Barrierefreiheit verloren?	Aufnahme	Der Anregung wird gefolgt.

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Begründung
Grünflächen- und Tiefbauamt	Seite 64 4.2.4 ÖPNV und Umwelt	Zur Stärkung des Vorbildcharakters und weiteren Akzeptanz des ÖPNV als umweltfreundliches Verkehrsmittel sind die Lärm- und Schadstoff-Emissionen durch den ÖPNV schrittweise, soweit wirtschaftlich in angemessenem Umfang realisierbar, durch umweltfreundliche Antriebstechniken nachhaltig zu vermindern. Das ist doch eine ziemlich unverbindliche „Wischi-waschi-Formulierung“, die alle Türen offen lässt, sich der Verpflichtung zu entziehen. Wollen wir etwas erreichen oder nur schöne Formulierungen zu Papier bringen? Wo ein Wille ist, ist heute auch ein Weg. Es gibt genügend umweltfreundliche Antriebstechniken, die auch im Bereich des VPE anwendbar sind, ohne dass die Anbieter damit komplett überfordert wären. Ich stelle immer wieder beim Lesen entsprechender Reports zur Umrüstung von Busflotten fest, dass Pforzheim dort schlicht nicht vorkommt. Ich hätte mir hier eine prägnantere, ambitionierte und zukunftsfähige Aussage gewünscht!	Aufnahme	Die Formulierung wird wie folgt angepasst: "Zur Stärkung des Vorbildcharakters und weiteren Akzeptanz des ÖPNV als umweltfreundliches Verkehrsmittel sind die Lärm- und Schadstoff-Emissionen durch den ÖPNV schrittweise, soweit wirtschaftlich in angemessenem Umfang realisierbar, durch umweltfreundliche Antriebstechniken nachhaltig zu vermindern. Die zum jeweiligen Zeitpunkt geltenden rechtlichen Vorschriften und dortigen Zielvorgaben wie die Clean Vehicle Directive (CVD) sind zu berücksichtigen."
Grünflächen- und Tiefbauamt	Seite 66 4.2.8 Information ...	Als lokale Anlaufstellen sollen die Mobilitätszentralen im Verbundgebiet ausgeweitet werden, <u>darunter zählt insbesondere</u> besonderes Augenmerk ist auf die Einrichtung einer bereits seit langem geplanten Zentrale in Pforzheim zu legen. Konkretisierung und Fokussierung.	Kenntnisnahme	Die Einrichtung der Mobilitätszentrale in Pforzheim wird nicht prioritär verfolgt, Kosten und Nutzen stehen in keinem guten Verhältnis.
Grünflächen- und Tiefbauamt	Seite 86 Priorisierung	Hier sollte noch ein Passus eingefügt werden, der im Ausnahmefall den Umbau von Haltestellen sowohl außerhalb der Reihenfolge der Prioritätenliste als auch dann zulässt, wenn gerade keine Straßenumbaumaßnahmen anstehen. Als Beispiel sei die Haltestelle Hängsteig genannt, die wir auf Grund eines konkreten Bedarfes / einer konkreten Anfrage der dortigen Behindertenwerkstatt umbauen.	Aufnahme	Der Anregung wird gefolgt.
Grünflächen- und Tiefbauamt	Seite 87 Haltestellen	die Kosten für den Ausbau unverhältnismäßig hoch ausfallen würden (Orientierungswert: doppelte Kosten eines „normalen Ausbaus“ an anderen, vergleichbaren Haltestellen; im Falle bautechnisch problematischer Situationen Einzelfallbetrachtung), Dieses Kriterium – vor allem die Definition der doppelten Kosten eines „normalen Ausbaus“ als Orientierungswert - ist untauglich. Die Definition der „doppelten Kosten“ greift in jedem Fall und kann dazu führen, dass keine Haltestellenumbauten mehr begründbar sind. Ein „normaler Ausbau“ einer Haltestelle bedeutet objektiv das Aufstellen eines H-Schildes, einer Fahrplaninfo und ggfls. eines Fahrgastunterstandes, damit sind alle Kriterien für eine nicht barrierefreie Haltestelle erfüllt. Barrierefreie Haltestellen erfordern den Einbau spezieller Bordsteinkanten und entsprechender Leitsysteme, was immer mehr als das doppelte der vorgenannten Ausstattungsgegenstände kostet. Denkbar ist die Definition des Orientierungswertes als „doppelte Kosten des Ausbaus einer (normalen) barrierefreien Haltestelle im Gebiet des Aufgabenträgers“. Damit ist eine Ausnahmesituation beschrieben, die sich objektiv aus dem Kostenvergleich innerhalb des jeweiligen Gemeindegebietes herleiten lässt. Aber auch dieses Kriterium allein kann nicht greifen, da es Haltestellen gibt, die aufgrund ihrer Verkehrsbedeutung im ÖPNV so wichtig sind, dass ein barrierefreier Umbau auch unter Inkaufnahme von Kosten deutlich über dem doppelten Durchschnittswert erfolgen muss. Gründe für den Nichtausbau können also nur jeweils eine Kombination mehrerer Hinderungskriterien sein, Kostengründe allein sind nicht zielführend und entsprechen auch nicht den Intentionen des PBefG.	Aufnahme	Der Anregung wird gefolgt.
Grünflächen- und Tiefbauamt	Seite 87 Haltestellen	die räumlichen Randbedingungen problematisch sind (z. B. zu schmaler Gehweg für Benutzung mit Rollstuhl) Auch dieses Kriterium alleingestellt ist nicht zielführend. In diesem Fall ist der Begriff der Haltestelle weiter zu fassen und hat das unmittelbare Umfeld zu berücksichtigen: Es kann durchaus sein, dass durch einen Umbau von Zuwegen im begrenzt räumlichen Umfeld eine Möglichkeit geschaffen werden kann, eine barrierefreie Haltestelle einzurichten.	Kenntnisnahme	Das Kriterium ist kein alleinstehendes Ausschlusskriterium, sondern im Zuge der Abwägung zu berücksichtigen.

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Begründung
Grünflächen- und Tiefbauamt	Seite 87 Haltestellen	Haltestellen, die nicht optimal fahrdynamisch an allen Türen Einstieg und 1. Ausstiegstüre (Mehrzweckbereich / Tür 2) spaltfrei anfahrbar sind, sollten nicht mit niederflurgerechtem Hochbord ausgebaut werden. Die Definition „alle Türen“ ist nicht zielführend, sie ist durch die Definition „an Einstieg und 1. Ausstiegstüre (Mehrzweckbereich / Tür 2)“ zu ersetzen. Durch die Forderung, dass alle Türen an niederflurgerechten Hochborden anfahrbar sein müssen, werden viele Haltestellen ausgeschlossen, die durchaus barrierefrei ausgebaut werden können. Die Einstiegstüre muss immer an einem geeigneten Bord liegen, für den Ausstieg genügt die Türe, in deren Bereich sich Rollstuhlfahrer, Kinderwagen etc. im dortigen Mehrzweckbereich des Busses aufhalten und ein- und aussteigen. Das ist im Geltungsbereich des NVP die erste Ausstiegstüre, womit sich die umzubauende Bordsteinkantenlänge auf 8 m reduziert. Dieser Wert ist in den meisten Fällen im Umbau / Ausbau zu erreichen. Im Ausnahmefall (z.B. bei einer Haltestelle mit nachweisbarer Frequentierung durch Rollstuhlfahrer / Nahbereich entsprechender Einrichtungen) kann es sogar zielführend sein, nur den Bereich der 1. Ausstiegstüre (Mehrzweckbereich / Tür 2) auf ca. 2 m Bordsteinlänge umzubauen. Das stellt dann zwar erhöhte Anforderungen an die Busfahrer zur zielgenauen Anfahrt des erhöhten Bereiches, erfüllt aber den Zweck der Ermöglichung eines Ein-/ Ausstieges ohne fremde Hilfe.	Aufnahme	Der Anregung wird gefolgt.
Grünflächen- und Tiefbauamt	Seite 88 Erläuterung Legende	erforderliche Ausstattung (bei Neu- und Umbau) ; anzustrebende Ausstattung (bei Neu- und Umbau erforderlich)  Die Unterscheidung zwischen erforderlicher und anzustrebender Ausstattung ist an sich klar und wird durch die Formulierungen in den Klammern wieder in Frage gestellt: Worin besteht der Unterschied zwischen „erforderliche Ausstattung (bei Neu- und Umbau)“ und „anzustrebende Ausstattung (bei Neu- und Umbau erforderlich)“? Das erschließt sich mir nicht! Entweder ist eine Ausstattung in jedem Fall erforderlich und bei Neu- und Umbau zwingend auszuführen oder sie ist eben anzustreben, also nicht zwingend. Bitte hier eine klare Formulierung!	Aufnahme	Dem Hinweis wird gefolgt. Die Formulierung wird geschärft - erforderliche Ausstattung (bei Neu- und Umbau) - anzustrebende Ausstattung (bei Neu- und Umbau jedoch erforderlich)
Grünflächen- und Tiefbauamt	Seite 89 Ausstattungsmerkmale	Dynamische Fahrgastinformation am Bussteig 24 25 Eine DFI ist auch an Haltestellen der Kategorie 2 anzustreben. Das hängt aus meiner Sicht eher von der Anzahl der Fahrgäste ab, die die Haltestelle frequentieren. Eine Beschränkung auf ausschließlich Haltestellen an Verknüpfungspunkten würde viele Anzeigen im Stadtgebiet negieren, die wir bereits als Fahrgastservice geschaffen haben (z.B. alle Ortsteilanzeigen). Die Fußnote 25 muss so formuliert werden, dass Ausnahmen für Informationen gelten, die im städtischen bzw. Kontext des Aufgabenträgers stehen und von Interesse sind. Ich denke hierbei an die vom WSP angedachte Nutzung des Features „Medienfensters“ in unseren DFI-TFT-Monitoren, die wir nicht von vornherein ausschließen dürfen.	Aufnahme	Der Anregung wird teilweise gefolgt. Bei Kategorie B ist die Einrichtung einer DFI ab 50 Einsteiger anzustreben. Das Anzeigen von Mitteilungen ohne ÖPNV-/Verkehrsbezug, Werbung und Nachrichten ist nicht zulässig.
Grünflächen- und Tiefbauamt	Seite 89 Ausstattungsmerkmale	Standard-Informationen an jedem Bussteig (Fahrplan, Tarifinformationen) * Hier ist die Fußnote * bei der Kategorie C überflüssig, da dieses Kriterium dort schon durch das Quadrat als erforderlich definiert wird.	Aufnahme	Der Anregung wird gefolgt.
Grünflächen- und Tiefbauamt	Seite 90 Ausstattungsmerkmale	Hochbord als Formstein; Buskapstein als Regelanwendung 26 (Bordhöhen: 16 – 18 cm 27) Die Regelbordhöhe ist auf den Wert 18cm - mit der Fußnote 27 als Ausnahmetatbestand - festzuschreiben. Wie in der Erklärung zur Fußnote klar definiert gilt der Wert von 16 cm nur im technisch begründeten – äußersten - Ausnahmefall. Deshalb ist eine Wertangabe „von – bis“ nicht zielführend und unnötig. Die Ausnahme wird durch die Fußnote allein sanktioniert. Siehe hierzu auch Anmerkungen zu Seite 116!	Kenntnisnahme	Der Aufgabenträger Enzkreis verfolgt eine Regelbordhöhe von 16 cm, in Ausnahmefällen sind 18 cm zulässig. Im Zuständigkeitsbereich des Aufgabenträgers Stadt Pforzheim beträgt die Regelbordhöhe 18 cm.
Grünflächen- und Tiefbauamt	Seite 90 Ausstattungsmerkmale	Taktile und kontrastierende Leitsysteme Eine taktile (Zielgruppe Blinde), also spürbare, Erkennbarkeit allein reicht nicht aus, es ist auch auf Kontraste (Zielgruppe Sehbehinderte) zu achten.	Aufnahme	Der Anregung wird gefolgt.
Grünflächen- und Tiefbauamt	Seite 90 Ausstattungsmerkmale	akustische Fahrgastinformation für Blinde und Sehbehinderte (DFI mit Sprachausgabe, ... Dieses Ausstattungsmerkmal sollte in Kategorie B als „anzustrebend“ definiert werden. Dies nur für die Zielgruppe „mobilitätseingeschränkt“ zu fordern greift zu kurz, ist dort aber als Musskriterium bei allen 3 Haltestellenkategorien richtig.	Kenntnisnahme	Die aktuelle Kategorisierung sieht bei Haltestellen im Bereich von Einrichtungen mit Relevanz für mobilitätseingeschränkte Personen die akustische Fahrgastinformation als „erforderliche Ausstattung“ vor.

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Begründung
Grünflächen- und Tiefbauamt	Seite 90 Ausstattungsmerkmale	Bushaltestellen mit Verstärkung des Fahrbahnaufbaus zur Vermeidung von Spurrillen * Hier ist die Fußnote * überflüssig, das hat mit Mobilitätseinschränkungen nichts zu tun. Generell ist dieses Kriterium hinsichtlich der Barrierefreiheit in Frage zu stellen. Die Notwendigkeit der Verstärkung des Fahrbahnaufbaus hängt von der Frequenz ab, mit der Busse die Haltestelle anfahren, nicht, ob die Haltestelle barrierefrei ist oder nicht. Bestenfalls kann dieses Merkmal mit „anzustreben“ definiert werden, „erforderlich“ ist es keinesfalls. Bei der Definition als „erforderlich“ entstanden nicht zu vertretende finanzielle Aufwände ohne adäquaten Gegenwert.	Aufnahme	Der Anregung wird gefolgt. Die Erfordernis ist im Einzelfall zu prüfen.
Grünflächen- und Tiefbauamt	Seite 90 Ausstattungsmerkmale	Dem Straßenbaulastträger obliegt die Errichtung von Bushaltestellen im Einvernehmen mit den Verkehrsunternehmen sowie die Verkehrssicherungspflicht (z. B. Winterdienst) im Bereich der Bushaltestellen. Konkretisierung notwendig, auch bei Bahnhöfen und Bahn-Haltestellen handelt es sich um Haltestellen. Es gibt hier einschlägige, negative Erfahrungen.	Aufnahme	Der Anregung wird gefolgt.
Grünflächen- und Tiefbauamt	Seite 90 Ausstattungsmerkmale	Bahnhöfe und Bahn-Haltestellen: Die Verkehrsunternehmen sind für die Information an den Haltestellen, die Fahrscheinautomaten und für deren Wartung, Pflege und Aktualisierung sowie die Verkehrssicherungspflicht zuständig. Konkretisierung notwendig, sonst müssen im Streitfall die Straßenbaulastträger noch die Verkehrssicherungspflicht an Bahnhöfen übernehmen. Es gibt einschlägige, negative Erfahrungen.	Aufnahme	Der Anregung wird gefolgt.
Grünflächen- und Tiefbauamt	Seite 92 Qualitätsstandards Fahrzeuge	Vor dem Einsatz alternativer Antriebsformen (zum Beispiel Hybrid, Flüssiggas, Erdgas-, Wasserstoff-verbrennungs- oder Brennstoffzellenantriebe) sind Zuverlässigkeit und Praxistauglichkeit und Wirtschaftlichkeit der Fahrzeuge durch die Verkehrsunternehmen nachzuweisen. Eine Nachweispflicht der Wirtschaftlichkeit kann – v.a. zu Beginn des Einsatzes – zu einem Ausschlusskriterium für – durchaus anzustrebende und gewünschte - alternative Antriebe führen bzw. von Verkehrsunternehmen dazu genutzt werden, diese alternativen Antriebsformen zu blockieren. Wirtschaftlichkeit ist in diesem Kontext ein sehr – auch negativ – dehnbarer und indifferenter Begriff. Die Zuverlässigkeit und Praxistauglichkeit zu fordern ist hingegen sinnvoll.	Kenntnisnahme	Die Wirtschaftlichkeit ist als ein Kriterium für die Erbringung von Leistung im ÖPNV relevant, die geltend rechtlichen Vorschriften und dortigen Zielvorgaben wie die Clean Vehicle Directive (CVD) sind zu berücksichtigen.
Grünflächen- und Tiefbauamt	Seite 92 Qualitätsstandards Fahrzeuge	Auf Linien, die für den Einsatz von Batteriebussen oder anderen alternativen Antrieben geeignet sind, können diese Antriebe abhängig von der Beschlussfassung der politischen Gremien des Enzkreises und der Stadt Pforzheim zum Einsatz kommen. Was hat der Einsatz von Batteriebussen oder anderen alternativen Antrieben mit der Beschlussfassung in politischen Gremien zu tun? Wenn ein Verkehrsunternehmen diese Antriebsformen einsetzen möchte ist dies doch seine Entscheidung, vorausgesetzt die Fahrzeuge sind zuverlässig und praxistauglich. Lediglich, wenn ein politisches Gremium den Einsatz alternativer Antriebsformen vorschreibt, kommt die Politik ins Spiel, verbieten kann ein politisches Gremium den Einsatz nicht.	Kenntnisnahme	
Grünflächen- und Tiefbauamt	Seite 94 Ausstattungsmerkmale	Digitale Außenanzeige von Liniennummer und Fahrtziel außen an der Fahrzeugfront und an der Einstiegsseite, der Liniennummer zusätzlich und am Fahrzeugheck. Die Forderung der Fahrtzielanzeige am Heck ist bei aktuellen Fahrzeugen nicht realisierbar. Soll das zukünftig – evtl. als Sonderzubehör – gefordert werden?	Aufnahme	Der Anregung wird gefolgt.
Grünflächen- und Tiefbauamt	Seite 94 Ausstattungsmerkmale	18,75-m-Bus mind. 34 Sitze 15-m-Bus und Gelenkbus mind. 54 Sitze Da stimmt was nicht bei der Längenangabe.	Aufnahme	Der Anregung wird gefolgt.
Grünflächen- und Tiefbauamt	Seite 96 Ausstattungsmerkmale	elektronische Anzeigen von Fahrtziel bzw. Liniennummer außen an der Fahrzeugfront, an der Einstiegsseite und am Fahrzeugheck siehe oben	Aufnahme	Siehe zwei Punkte zuvor.
Grünflächen- und Tiefbauamt	Seite 96 Fahrpersonal	Schulung der Fahrer zum korrekten Anfahren von (barrierefreien) Haltestellen etc. Sehr wichtig – großes Lob!	Kenntnisnahme	



Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Begründung
Grünflächen- und Tiefbauamt	Seite 116 Barrierefreiheit	<p>Im Enzkreis sind wenige Haltestellen mit der für einen niederflurgerechten Einstieg erforderlichen Bordsteinhöhe zwischen 16 und 18 cm ausgestattet. In Mühlacker ist vorgesehen, eine einheitliche Bordhöhe von 16 cm beim barrierefreien Ausbau einzurichten, um so Beschädigungen an den Fahrzeugen vorzubeugen.</p> <p>Bei einer Bordsteinhöhe von 16 cm kann zwar eventuell von einem „niederflurgerechten“ Einstieg gesprochen werden (was immer dieser Begriff aussagen soll), der aber tatsächlich nicht den gesetzlichen Anforderungen an die Barrierefreiheit (die auch im NVP festgeschrieben werden, siehe Kap. 2.1) entspricht. Der Höhenunterschied zwischen Bordsteinkante und Fahrzeugboden entspricht nicht den in den einschlägigen Normen geforderten Maßen. 16 cm können also nur im begründeten Ausnahmefall zum Einsatz kommen wenn das Fahrzeug beim An- und Abfahren der Haltestelle den Bordstein überstreichen muss und keine andere bauliche Lösung – beim sowieso notwendigen Haltestellenumbau - möglich ist (siehe Skizze unten). Das Ergebnis ist dann aber eindeutig keine barrierefreie Haltestelle entsprechend den einschlägigen Anforderungen. Die Erfahrung zeigt, dass in nahezu allen Umbaufällen eine Lösung mit mind. 18 cm Höhe erreicht werden kann.</p> <p>Bei der in Mühlacker (und anderen Orten im Enzkreis) vorgesehenen Regel wird dem Belang der Fahrzeugtechnik (d.h. dem Betrieb des VU) Vorrang vor den Belangen der im PBefG, BGG etc. geforderten Barrierefreiheit eingeräumt, was nicht dem Anspruch bzw. der Aufgabe des NVP entspricht. Anspruch und Aufgabe des NVP ist nicht, eine Not- und Ausnahmelösung zur Regellösung zu erheben! Hier würde die Option eines NVP, Ausnahmen von der Forderung nach vollständiger Barrierefreiheit zu sanktionieren, missbräuchlich zu Gunsten der Interessen der Verkehrsunternehmen eingesetzt. Das ist abwägungsfehlerhaft.</p> <p>Der entsprechende Passus auf Seite 116 müsste also konsequenter Weise so formuliert werden:            Im Enzkreis sind wenige Haltestellen mit der für einen niederflurgerechten Einstieg erforderlichen Bordsteinhöhe zwischen 16 und 18 cm ausgestattet. In Mühlacker ist vorgesehen, eine einheitliche Bordhöhe von 16 cm beim barrierefreien Ausbau einzurichten, um so Beschädigungen an den Fahrzeugen vorzubeugen. Das genügt entsprechend den einschlägigen Richtlinien und Gesetzen nicht den Erfordernissen an eine barrierefreie Haltestelle, da Werte unter 18 cm nur im begründeten, technisch bedingten Ausnahmefall, zur Anwendung kommen können. Die Regelbordsteinhöhe für barrierefreie Haltestellen beträgt mindestens 18 cm.            Im Stadtgebiet Pforzheim kommt generell eine Bordsteinhöhe von 18 cm zum Einsatz.            (Auf diese Ergänzung legen wir Wert!)            Besser wäre in jedem Fall, die Stadt Mühlacker entscheidet sich für eine Bordsteinhöhe von 18 cm!            Zu dieser Thematik siehe auch Anmerkungen im Teil 2.</p>	Aufnahme	Als Regelanwendung kommen im Enzkreis Bordsteine mit 16 cm Höhe und nur im Ausnahmefall eine Höhe von 18 cm zum Einsatz. In Mühlacker wurden bisher 14 Haltestellen mit 18 cm Bordsteinen umgebaut. Die Formulierung wird angepasst.
Grünflächen- und Tiefbauamt	Seite 116 Barrierefreiheit	<p>In der Stadt Pforzheim wurden und werden die <u>wichtigen</u> Haltestellen gemäß der vorliegenden Priorisierung barrierefrei ausgebaut.</p> <p>Die „Wichtigkeit“ der Haltestellen ist bereits in der Reihenfolge der Priorisierungsliste dargestellt. Es werden also nicht die „wichtigen“ Haltestellen ausgebaut, sondern – im Idealfall – alle Haltestellen in der Reihenfolge ihrer „Wichtigkeit“.</p>	Aufnahme	Der Anregung wird gefolgt.
Grünflächen- und Tiefbauamt	Seite 134 Marketing	Ein Schwerpunkt <u>sollte</u> soll auch auf die Zielgruppe der Selten- und Neunutzer gelegt werden, die einfache und unmissverständliche Informationen und Orientierung benötigen, um sie als langfristige Kunden des ÖPNV zu gewinnen.	Aufnahme	Der Anregung wird gefolgt.
Grünflächen- und Tiefbauamt	Seite 134 Marketing	<p>Insbesondere bei Einrichtungen, auf die Kreis und Stadt unmittelbaren Einfluss haben (Schulen, Kultur- und Bildungseinrichtungen) <u>sollte</u> soll ein solcher Service obligatorisch sein.</p> <p>Konkretisierung der Formulierung – soll ist verbindlich, sollte unverbindlich.</p>	Aufnahme	Der Anregung wird gefolgt. Zusätzlich wird obligatorisch gestrichen und umformuliert. Der Satz lautet nun: "Insbesondere bei Einrichtungen, auf die Kreis und Stadt unmittelbaren Einfluss haben (Schulen, Kultur- und Bildungseinrichtungen) soll ein solcher Service umgesetzt werden."
Grünflächen- und Tiefbauamt	Seite 137 Mobilitätsmanagement und -beratung	Vermisst wird hier jeglicher Hinweis auf die Notwendigkeit einer Mobilitätszentrale am Hauptbahnhof oder in dessen Nähe, wie sie schon einmal geplant war und kurz vor der Realisierung stand. Die Mobilitätsberatung kann sich nicht nur auf die externe Ansprache von Zielgruppen beschränken, es ist auch dafür zu sorgen, dass individuelle Anfragen von (potenziellen) Nutzern direkt beantwortet werden können. Das muss auch persönlich / telefonisch schnell und unkompliziert möglich sein. Dazu bedarf es eines Anlaufpunktes im direkten Umfeld von Hauptbahnhof / ZOB.	Kenntnisnahme	Siehe Ausführungen zuvor.
Grünflächen- und Tiefbauamt	Seite 149	<p>(Haltestellen im Enzkreis, deshalb nur als Anmerkung)</p> <p>Einstiegssituation an der vorhandenen Haltestelle Punktevergabe entsprechend Bordsteinniveau</p> <p>Die Unterscheidung ist wenig hilfreich, da ein Einstieg / Ausstieg an einer Haltestelle im aufgeführten Maßbereich für mobilitätseingeschränkte Personen ohne Unterschied nicht ohne fremde Hilfe zu bewältigen ist. Ein Bordsteinniveau von „-15 cm“ ist genauso wenig barrierefrei wie „&lt; 5 cm“.</p>	Aufnahme	Die Unterscheidung wird gestrichen. Einziges Kriterium verbleibt "Bordsteinniveau < 15 cm"

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Begründung
Grünflächen- und Tiefbauamt	Seite 149	(Haltestellen im Enzkreis, deshalb nur als Anmerkung) Der barrierefreie Umbau soll im Rahmen der vorhandenen personellen und finanziellen Ressourcen schrittweise erfolgen. Diese Festlegung verhindert u.U. jedwede Bemühungen um Barrierefreiheit, da in aller Regel sowohl personelle als finanzielle Aufstockungen der Ressourcen für einen zeitnahen Umbau / Ausbau erforderlich sein werden (siehe auch Anmerkungen im Teil 2).	Kenntnisnahme	
Grünflächen- und Tiefbauamt	Seite 150 Ausweitung der DFI	Dieses Kapitel sollte auch unter den Aufträgen für die Stadt Pforzheim (entsprechend der tatsächlichen örtlichen Situation angepasst) aufgeführt werden (siehe weiter unten Seite 164). Es beschreibt die möglichen Optionen gut, die auch für den Stadtbereich gelten. Auch im Stadtbereich ist die Ausweitung der DFI-Anlagen ein wichtiges Element der Förderung des ÖPNV und damit im NVP aufzuführen. Die Möglichkeiten von „ePaper“ können auch im Stadtbereich sinnvoll genutzt werden.	Kenntnisnahme	
Grünflächen- und Tiefbauamt	Seite 161 relevante Anpassungen Priorisierung Ausbau	Hier sollte noch ein Passus eingefügt werden, der im Ausnahmefall den Umbau von Haltestellen sowohl außerhalb der Reihenfolge der Prioritätenliste als auch dann zulässt, wenn gerade keine Straßenumbaumaßnahmen anstehen. Als Beispiel sei die Haltestelle Hängsteig genannt, die wir auf Grund eines konkreten Bedarfes / einer konkreten Anfrage der dortigen Behindertenwerkstatt umbauen. (siehe auch Seite 86)	Aufnahme	Der Anregung wird gefolgt.
Grünflächen- und Tiefbauamt	Seite 162 betroffene Akteure Barrierefreier Ausbau	- Straßenbaulastträger Stadt Pforzheim - Inklusionsbeauftragter Verkehrsunternehmen in beratender Rolle - Verkehrsunternehmen in beratender Rolle Spiegelstriche trennen, das sind zwei getrennte Institutionen mit unterschiedlicher Stellung: Inklusionsbeauftragter der Stadt Pforzheim ist zwingend zu beteiligen Verkehrsunternehmen können begleitend / beratend angehört werden	Aufnahme	Wird redaktionell angepasst.
Grünflächen- und Tiefbauamt	Seite 162 betroffene Akteure Zufahrten Leopoldplatz	-Verkehrsunternehmen -VPE - Stadt Pforzheim, <i>Grünflächen- und Tiefbauamt</i> Notwendige Ergänzung: Anpassungen der LSA zur Busbevorrechtigung liegen in der Zuständigkeit der Verkehrstechnik der Stadt Pforzheim, derzeit angesiedelt im Grünflächen- und Tiefbauamt (GTA), und werden von dort geplant und umgesetzt. Planung und Bau von Busspuren liegen – nach Abstimmung mit den betroffenen Behörden und Dienststellen - in der Zuständigkeit der Verkehrs- und Straßenplanung der Stadt Pforzheim, ebenfalls GTA.	Aufnahme	Der Anregung wird gefolgt.
Grünflächen- und Tiefbauamt	Seite 163 betroffene Akteure Bike&Ride-Anlagen	- VPE - Stadt Pforzheim Notwendige Ergänzung: Da der Straßenbaulastträger per Definition für die Haltestelleninfrastruktur zuständig ist, ist im Bereich der Stadt Pforzheim diese auch betroffener Akteur.	Kenntnisnahme	Die Maßnahme wird von der Stadt Pforzheim durchgeführt, daher ist sie kein weiterer betroffener Akteur
Grünflächen- und Tiefbauamt	Seite 164 betroffene Akteure Busbeschleunigung	- Verkehrsunternehmen - VPE - Stadt Pforzheim Notwendige Ergänzung: Wesentliches Instrumentarium bzgl. der Busbeschleunigung ist die Straßeninfrastruktur und die Verkehrstechnik sowie die dazu notwendigen Genehmigungen. Diese obliegen im Stadtgebiet den Ämtern und Dienststellen der Stadtverwaltung.	Kenntnisnahme	Der Prüfauftrag wird von der Stadt Pforzheim durchgeführt, daher ist sie kein weiterer betroffener Akteur
Grünflächen- und Tiefbauamt	Seite 164 Ausweitung Einsatz DFI Beschreibung	Querverweis zu den Technologiefragen im Kapitel Enzkreis (siehe weiter oben). Die Möglichkeiten von z.B. „ePaper“ können auch im Stadtbereich sinnvoll genutzt werden.	Kenntnisnahme	Das Anzeigen von Mitteilungen ohne ÖPNV-/Verkehrsbezug, Werbung und Nachrichten ist nicht gewünscht.
Grünflächen- und Tiefbauamt	Notwendige Anpassungen	Noch einzurichten (TFT-Monitore): <u>Marktplatz (stadtauswärts)</u> Ist inzwischen im Betrieb. Im Bereich des ZOB ist auch die Option der Information der Busfahrer über verspätete Züge zur Anschlussicherung für die Weiterfahrt in die Region per Bus als „Nebenprodukt“ der Echtzeitdaten der Fahrplanlagen zu nutzen. Hierfür sind klare Kriterien festzulegen (wie lange wartet ein Bus auf einen verspäteten Zug, wie werden betroffene Fahrgäste im Zug bzw. an der Haltestelle informiert). Die DFI kann dann auch Infos über erfolgreiche (oder nicht mögliche) Anschlussicherungen darstellen.	Aufnahme	Wird redaktionell angepasst.  Die Funktionen sind mit RBL light gewährleistet und in den aktuellen Ausschreibungen enthalten.

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Begründung
Grünflächen- und Tiefbauamt	Seite 165 Machbarkeitsstudie Hp Zeppelinstraße Beschreibung	Die Machbarkeitsstudie wird durch die Stadt Pforzheim derzeit erstellt. Der Haltepunkt böte perspektivisch auch die Option als Verknüpfungspunkt / Talstation einer Seilbahn zum Buckenberg / Hochschule zu dienen (Anschluss Hochschule an SPNV). Ergänzung	Aufnahme	Der Anregung wird gefolgt.
Grünflächen- und Tiefbauamt	Seite 165 Machbarkeitsstudie Weitere Akteure	VPE NVBW Stadt Pforzheim Notwendige Ergänzung: Die Stadt Pforzheim muss sowohl das Baurecht für diesen Schienenhaltepunkt schaffen als auch die Finanzierung sicherstellen.	Kenntnisnahme	Der Prüfauftrag wird von der Stadt Pforzheim durchgeführt, daher ist sie kein weiterer betroffener Akteur
Grünflächen- und Tiefbauamt	Seite 173, Tabelle 48, verkehrlich relevante Verknüpfungspunkte	Zähringerallee 3, 6, 7, 17 corp Die Haltestelle Zähringerallee sollte aus dieser Tabelle / Auflistung entfernt werden. Sie liegt verkehrlich sehr ungünstig und schlecht anfahrbar im dortigen Kreuzungsbereich, die Richtungshaltestellen sind weit voneinander entfernt (für Umstiege = Verknüpfungen sehr ungünstig) und ein barrierefreier Umbau ist zumindest bei der Haltestelle stadteinwärts technisch nicht möglich. In unmittelbarer Nähe liegt die Haltestelle Pfälzerstraße, die bereits vollständig barrierefrei ausgebaut ist und deren Richtungshaltestellen sowohl direkt gegenüberliegen als auch durch 2 Querungshilfen unmittelbar verknüpft sind. Im unmittelbaren Umfeld der Haltestelle Pfälzerstraße befinden sich Nahversorgungseinrichtungen (Supermarkt, Bäcker, Banken etc.), die auch die Verknüpfungsfunktion noch stärken. In Anbetracht der schlechten Anfahrbarkeit, verkehrlich ungünstigen Lage, fehlender Option zum barrierefreien Umbau und geringem Abstand zur Haltestelle Pfälzerstraße soll geprüft werden, ob auf die Haltestelle Zähringerallee nicht gänzlich verzichtet werden kann.	Aufnahme	Der Anregung wird gefolgt. Die Haltestelle Pfälzerstraße wird aufgrund der verkehrlichen Bedeutung aufgenommen. Gewährleistet wird hier die Verknüpfung zwischen Stadtlinien- und Regionalverkehren.
Grünflächen- und Tiefbauamt	Seite 206 Barrierefreier Aus- und Umbau von Haltestellen	Daten noch ausstehend Information trifft nicht zu, die Daten liegen vor, siehe Anhang V Ergänzung Spalte Begründung und Anmerkungen: Die Stadt Pforzheim baut im Rahmen eines strukturierten Umbauprogramms die Haltestellen sukzessive um.	Aufnahme	Wird redaktionell angepasst.
Grünflächen- und Tiefbauamt	Seite 207 Einrichtung von Haltestellenkaps und Fahrbandhaltestellen	Daten noch ausstehend Information trifft nicht zu, die Daten liegen vor, siehe Anhang V	Aufnahme	Wird redaktionell angepasst.
Grünflächen- und Tiefbauamt	Seite 207 Ausweitung des Einsatzstandorte DFI	Nur <u>Marktplatz (stadtauswärts)</u> und Bahnhof Brötzingen (stadteinwärts) Marktplatz ist umgesetzt	Aufnahme	Wird redaktionell angepasst.
Grünflächen- und Tiefbauamt	Seite 207 Mobilitätszentrale	<u>Nein. Projekt kann aus finanziellen Gründen nicht fortgeführt werden.</u> Ja. Siehe Bemerkung zu Seite 137 – die Mobilitätszentrale ist weiterhin anzustreben, deshalb muss hier ja stehen. Finanzielle Gründe dürfen diese absolut notwendige Dienstleistung nicht verhindern!	Kenntnisnahme	Siehe Ausführungen zuvor.
Grünflächen- und Tiefbauamt	Zusatzpunkt: Haltestellenerfassung zur Darstellung der Barrierefreiheit in den elektronischen Fahrplanmedien	Das VM BaWü hat aktuell ein Förderprogramm zur Erfassung von Haltestellen bzgl. deren Barrierefreiheit und Darstellung der Ergebnisse in den elektronischen Fahrplanauskünften EVA aufgelegt. Die Haltestellenerfassung soll durch alle Land- und Stadtkreise im Verlauf des Jahres 2021 durchgeführt werden. Deren Ergebnisse müssen auch in den NVP einfließen, die entsprechende Formulierung in den Zuwendungsbestimmungen der Förderanträge lautet: "Der Zuwendungsempfänger ist verpflichtet, die im Rahmen dieser Förderung erfassten Haltestelleneigenschaften als Ist-Zustand bei der nächsten Aktualisierung des Nahverkehrsplans zu berücksichtigen." Die Stadt Pforzheim erfasst in 2021 die Haltestellen auf unserer Gemarkung entsprechend im Förderprogramm. Ob dies im restlichen Geltungsbereich des NVP ebenfalls erfolgt entzieht sich unserer Kenntnis. Es ist zu klären, wie der oben erwähnte Passus in der aktuellen NVP-Neuaufgabe dargestellt werden kann, damit die Stadt Pforzheim die Förderbedingungen vollumfänglich erfüllen kann.	Aufnahme	Aufnahme der folgenden Formulierung in Maßnahme P H+I M1: "Der Stadt Pforzheim berücksichtigt die im Rahmen des Förderprogramms zur Erfassung von Haltestellen bzgl. deren Barrierefreiheit und Darstellung der Ergebnisse in den elektronischen Fahrplanauskünften EVA im Jahr 2021 vorgesehene Kartierung der Haltestelleneigenschaften als Ist-Zustand bei der nächsten Aktualisierung des Nahverkehrsplans zu berücksichtigen."

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Begründung
Grünflächen- und Tiefbauamt	alternative Antriebe	<p>Der vorliegende Entwurf des NVP ist eine solide Fortschreibung des bisherigen Planes. Die bisher praktizierte Fortentwicklung des ÖPNV im Verbundgebiet wird sukzessive weiterentwickelt, auf Vorhandenes aufgebaut, Brüche vermieden.</p> <p>Allerdings lässt der Entwurf Ansätze vermissen, die in Richtung alternativer (Bus)Antriebe konkretisieren und Visionen für einen ÖPNV der Zukunft aufzeigen. Diese liegen zwar nur bedingt im Zeitraum, für den die Fortschreibung gilt (für diesen Zeitraum fehlt im Übrigen die konkrete Angabe), müssten aber jetzt bereits Richtungen aufzeigen und Grundlagen schaffen, auf denen zukünftige Fortschreibungen aufbauen können.</p> <p>Sowohl eine Umstellung der Fuhrparke auf alternative Antriebe (Stichwort „Decarbonisierung“) als auch neue Angebotsformen erfordern teils lange Übergangszeiten. Die Laufzeiten der im Geltungszeitraum des nun entstehenden NVP neu abzuschließenden Verkehrsverträge reichen teilweise weit in die Zeiträume der nächsten Fortschreibung hinein. Festlegungen zu Fahrzeugflotten, die auf der Basis des nun fortzuschreibenden NVP beschafft werden, manifestieren sich dann zwangsläufig in zukünftigen Werken. Da wären weitreichendere Bemühungen und Vorgaben zu zukunftsweisenden Technologien bereits jetzt sehr hilfreich um den Fortschritt nicht zu behindern / bremsen.</p> <p>In diesem Zusammenhang ist die Festlegung, dass zukünftig alle Busse zu 100 % niederflurig sein müssen, sehr zu begrüßen!</p>	Kenntnisnahme	
Grünflächen- und Tiefbauamt	Barrierefreiheit	<p>In Richtung Zukunftsfähigkeit geht auch das Thema der baulichen Ausgestaltung barrierefreier Haltestellen: Haltestellenumbauten werden das nächste Jahrzehnt prägen und die wichtigste bauliche Aufgabe des NVP darstellen.</p> <p>Die Festlegung der Bordsteinhöhe der Sonderborde schafft jetzt Bedingungen für lange Zeit. Haltestellen, die nach den Vorgaben des nun entstehenden NVP gebaut werden prägen die Barrierefreiheit für Jahrzehnte. Da ist die Verwendung eines Bordsteines mit einer Höhe von 16 cm – außer im eng begrenzten und detailliert begründeten Ausnahmefall – eine fatale Vorgabe, die an den Zielen der Barrierefreiheit, wie sie in den einschlägigen Regelwerken und Gesetzen definiert sind, vorbeigeht und diese konterkariert. Diesbezüglich sollten alle Vorgaben von Bordsteinhöhen unter 18 cm im neu aufzustellenden NVP kritisch hinterfragt werden.</p> <p>Für die Gemarkung Pforzheim gibt es bereits die generelle Festlegung auf 18 cm Bordsteinhöhe, diese Festlegung soll sich auch im Planwerk manifestieren.</p> <p>In diesem Zusammenhang muss auch erwähnt werden, dass die – sehr begrüßenswerte – Vorgabe für Pforzheim, die Haltestellen in den nächsten 10 Jahren umzubauen recht ambitioniert ist. In Anbetracht der gesetzlichen Forderung nach Vollendung des Umbaus noch in diesem Jahr ist der angestrebte Zeithorizont jedoch eine absolut notwendige, vertretbare Konkretisierung und Zieldefinition.</p> <p>Diese hat allerdings enorme Auswirkungen:</p> <p>Aktuell kann die Stadt Pforzheim auf Basis der zur Verfügung stehenden Finanzmittel 3-5 Haltestellen pro Jahr umbauen. Das bedeutet bei geschätzt (entsprechend Kriterienliste bzw. Anlage V) notwendigen noch ca. 150 umzubauenden Haltestellen entweder eine enorme Mittelaufstockung pro Jahr oder einen deutlich längeren tatsächlichen Zeitraum für die erforderlichen Umbauten. Zu hoffen ist, dass die Entscheidung dann zu Gunsten der Mittelaufstockung fällt.</p> <p>Im Enzkreis dürfte sich die Situation ähnlich darstellen.</p>	Kenntnisnahme	
Grünflächen- und Tiefbauamt	Mobilitätszentrale	Die Finanzen kommen auch ins Spiel beim Thema der Einrichtung einer Mobilitätszentrale im Pforzheimer Hauptbahnhof. Es kann nicht sein, dass dieser absolut wichtige Baustein im Gesamtkonzept der ÖPNV-Förderung (auch der Außendarstellung) bereits im NVP als nicht finanzierbar definiert und damit von der weiteren Zielverfolgung ausgeschlossen wird. Das ist nicht akzeptabel!	Kenntnisnahme	Siehe Hinweise zuvor.
Grünflächen- und Tiefbauamt	Finanzierung	Sämtliche Vorgaben des NVP stehen zwar grundsätzlich unter Finanzierungsvorbehalt, trotzdem sollte bedacht werden, dass die Ziele auch finanzierbar sind bzw. nicht von vornherein an der Finanzierbarkeit scheitern müssen. Umgekehrt muss klar sein, dass die Verabschiedung des neuen NVP mit entsprechend definierten Zielen auch einen nicht unerheblichen Finanzierungsbedarf nach sich zieht, der sich in den einschlägigen Haushaltswerken niederschlagen muss. Vor allem die gesetzlich geforderte und dortigen zeitlichen Vorgaben unterliegende Schaffung barrierefreier Infrastrukturen ist mit den bisherigen Finanzausstattungen nicht zu erreichen. Das Thema Finanzierung darf ebenso wenig dazu führen, sich nur auf den Haltestellenumbau zu beschränken und andere Ziele zurückzustellen. Daraus entsteht ein enormer zukünftiger Finanzbedarf für einen wirklich effektiven Paradigmenwechsel im Verkehrsgeschehen weg vom MIV hin zur Förderung des Umweltverbundes.	Kenntnisnahme	Die Aufgabenträger Stadt Pforzheim und Enzkreis streben mit den im Nahverkehrsplan enthaltenen Maßnahmen eine deutliche Verbesserung des ÖPNV-Angebots als Rückgrat des Mobilitätssystems an.
Grünflächen- und Tiefbauamt	Seite 53/54 P+R / B+R – Angebote	Der Bahnhof PF Hbf fehlt in dieser Auflistung, es gibt dort sowohl Parkhäuser für Kfz inkl. eines Kiss+Ride – Bereichs als auch umfangreiche Abstellanlagen für Fahrräder.	Aufnahme	Der Hinweis wird aufgenommen.
Grünflächen- und Tiefbauamt	Seite 64 Zielvorgabe Anteil Wege B+B	Abgleich mit Vorgaben des in Erarbeitung befindlichen IMEP nötig, bitte unmittelbar vor Redaktionsschluss	Aufnahme	Die Abstimmung erfolgt zeitnah.

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Begründung
Grünflächen- und Tiefbauamt	Anlage V	Die Priorisierungsliste (Anlage V) ist zu aktualisieren. Sie ist hinsichtlich der Haltestellen auf Vollständigkeit zu prüfen, da es seit deren Aufstellung verschiedene Änderungen im Haltestellennetz gab. Ebenso sind die Priorisierungskriterien und die daraus resultierenden Zusatzpunkte zu überprüfen. Steht die neue Liste ist diese vor Redaktionsschluss hinsichtlich des Umsetzungsgrades durch das GTA zu aktualisieren.	Aufnahme	Die Abstimmung erfolgt zeitnah.
Inklusionsbeauftragter der Stadt Pforzheim		Gemeinsame Stellungnahme mit der Beauftragten für die Belange von Menschen mit Behinderung des Enzkreises	Gemeinsame Stellungnahme	siehe zum Umgang bei der Stellungnahme der Beauftragten für die Belange von Menschen mit Behinderung des Enzkreises
Ortsverwaltung Hohenwart		Aus dem Kreis des Ortschaftsrates Hohenwart wurde hinsichtlich der Linie 741/742 bemängelt, dass die Hohenwart bedienenden Busse wochentags zu den Stoßzeiten überfüllt seien. Zu den Zeiten 06:40 - 07:30 h und 12:00 - 14:00 h sind dringend mehr Busse einzusetzen oder alternativ sollten die vom Biet kommenden (06:40 – 07:30 h) bzw. ins Biet weiterführenden (12:00 - 14:00 h) Busse nur noch Hohenwarter, aber nicht Huchenfelder Fahrgäste bedienen (Huchenfelder Fahrgäste könnten den Bus über Würm nehmen).	Aufnahme	Es wird ein Prüfauftrag zur Überprüfung von Kapazität und Fahrtenhäufigkeit der Linie 741 / 742 aufgenommen
Ortsverwaltung Hohenwart		Weiterhin sollte die Bus-Frequenz samstags verbessert werden, Busse sollte auch hier alle 30 Minuten fahren.	Aufnahme	Es wird ein Prüfauftrag zur Überprüfung von Kapazität und Fahrtenhäufigkeit der Linie 741 / 742 aufgenommen
Ortsverwaltung Hohenwart		Klage wurde auch darüber geführt, dass die Busanbindung von Pforzheim nach Hohenwart insbesondere an Wochenenden äußerst dünn sei. So würde samstags und sonntags zum Beispiel der vorletzte Bus um 20.36 h ab ZOB fahren, der darauffolgende (letzte Bus) erst wieder um 23.13 h. Auch unter der Woche (Mo – Fr) sei die Spätanbindung mehr als bescheiden: So würde um 20.36 h und um 21.36 h jeweils ein Bus fahren, danach aber (auch) erst wieder um 23.13 h. Auch hier sei die Lücke viel zu groß, wobei zudem nach 23.13 h keine Möglichkeit der Fahrt mehr bestehe.	Aufnahme	Es wird ein Prüfauftrag zur Überprüfung von Kapazität und Fahrtenhäufigkeit der Linie 741 / 742 aufgenommen
Ortsverwaltung Huchenfeld	Allgemein	Sofern zum o. g. Thema eine offizielle Anhörung des Ortschaftsrates Huchenfeld erforderlich ist, kann diese frühestens in der Sitzung am 11. März 2021 erfolgen.	Kenntnisnahme	
<b>Städte und Gemeinden des Enzkreises</b>				
Birkenfeld, Gemeinde		der Teil der Anregungen der Gemeinde Birkenfeld (bessere Anbindung) des IKG Dammfelds wurden in den Plan aufgenommen (Linie 721)	Kenntnisnahme	
Birkenfeld, Gemeinde		Zu begrüßen ist die neue Busverbindung Birkenfeld-Keltern-Straubenhardt	Kenntnisnahme	
Birkenfeld, Gemeinde		Aus Sicht der Gemeinde Birkenfeld fehlt weiterhin eine Direktverbindung von Birkenfeld über den Ortsteil Gräfenhausen nach Niebelsbach (Keltern) - Remchingen.	Kenntnisnahme	
Friolzheim, Gemeinde	Allgemeines	Der Austausch zwischen benachbarten Verkehrsverbänden ist nach wie vor stark verbesserungswürdig! Auch und gerade im südöstlichen Kreisgebiet sind die Beziehungen bzw. Verflechtungen zwischen VPE und VVS nach wie vor ungenügend und bedürfen einer dringenden Verbesserung. Seit der damals bereits fragwürdigen Einbeziehung des Tiefenbronner Ortsteils Lehnigen in den VVS ist in diesem Bereich nichts mehr geschehen oder zumindest andiskutiert worden. Gespräche zwischen VPE und VVS finden nicht statt oder werden nicht kommuniziert, man ruht sich auf dem erreichten, kleinsten gemeinsamen Nenner aus! Nach wie vor wesentlich aktiver ist man da in der Zusammenarbeit mit dem KVV. Das Argument, der VVS sei ein übergroßer und wenig beweglicher Verhandlungspartner, darf im dritten Jahrzehnt der Verbesserungsbestrebungen und angesichts der von zahlreichen Akteuren vehement geforderten "Verkehrswende" nicht mehr gelten	Kenntnisnahme	Wird in der Maßnahme B+O M2 "Zusammenarbeit mit benachbarten Aufgabenträgern weiter ausbauen" behandelt.

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Begründung
Friolzheim, Gemeinde	Kap 6	Die für Friolzheim vorrangig relevanten Linien 652 und 653 erfahren leider wenig bis keine Änderung im künftigen Nahverkehrsplan, was wir nicht nachvollziehen können. Die Anbindung an das für unsere Raumschaft zugeordnete Oberzentrum Pforzheim bleibt leider mangelhaft und stellt insbesondere an Wochenenden keine Alternative zum (motorisierten) Individualverkehr dar. Eine nur zweistündliche Anbindung an Sonn- und Feiertagen (Linie 653) ist kaum hinreichend attraktiv, um Menschen in den ÖPNV zu bringen! Auch ist eine direktere und damit schnellere Anbindung an die S-Bahn in Leonberg oder Renningen nicht gegeben. Dies ist angesichts der zahlreichen Pendler aus der Region Stuttgart zu den gewerblichen Schwerpunkten, speziell dem IKG Heckengäu sowie der auf Gemarkung Friolzheim mittelfristig geplanten Erweiterung - aber dringend nötig! Um mehr Pendler zur verstärkten Nutzung des ÖPNV bzw. der kommenden Verbundangebote zu bewegen, sollte die Einwohnerstruktur in Friolzheim und in großen Teilen des Heckengäus besser berücksichtigt werden: Hier wohnen viele Menschen, die bei Porsche in Weissach, Bosch in Malsheim, Bertrandt in Böblinger Bereich oder eben im IKG Heckengäu arbeiten.	Kenntnisnahme	Die Linien liegen in Zuständigkeit des Landkreises Böblingen. Das Angebot am Wochenende wurde zuletzt ausgeweitet.
Friolzheim, Gemeinde	Kap 6.1	- Die geplante Einführung eines abgestimmten Enzkreistaktes begrüßen wir ebenso wie das Ziel, den VPE zu einem Mobilitätsverbund umzugestalten. Dies sollte einher gehen mit einer kreisweiten Planung und zeitnahen Umsetzung eines eng vernetzten, überörtlichen Rad (-schnell-) wegenetzes sowie der Schaffung eines Angebots von Leihrädern, schwerpunktmäßig in Bereichen mit gewerblicher Konzentration, die oftmals mit einem überproportionalen Bevölkerungswachstum einhergehen. Neben der Gemeinde Friolzheim als eine der im Enzkreis mit am stärksten wachsenden Gemeinden ist das gesamte Heckengäu im südöstlichen Kreis zu nennen.	Kenntnisnahme	Der Nahverkehrsplan ist ein formeller Rahmenplan für den öffentlichen Nahverkehr. Hinweise zur Förderung des Umweltverbundes und der Verknüpfung von Verkehrsmitteln sind in Kapitel 4.5.8 beschrieben.
Friolzheim, Gemeinde	Kap 6.1	Die Untersuchung einer schienengebundenen ÖPNV-Verbindung bis in den südöstlichen Bereich des Kreises begrüßen wir ausdrücklich. Ziel muss es sein, die Gemeinden des Heckengäu besser an das Oberzentrum Pforzheim anzubinden, damit dieses seiner ihm zugedachten Rolle mehr als fünf Jahrzehnte nach der Kreis- und Kommunalreform endlich gerecht wird bzw. werden kann. Dies gilt auch und im Besonderen für die Anbindung per Bus (s. u.: Taktung und Schnellbusverbindung)	Kenntnisnahme	
Friolzheim, Gemeinde	Kap 6.1	Die "Abbildung" der künftigen Entwicklungsachse Leonberg - Heckengäu - Pforzheim durch ein geplantes Schnellbusangebot begrüßen wir ausdrücklich und bitten um eine zeitnahe Realisierung. Nicht nachvollziehen können wir, warum ein solches Angebot nicht auch im Bereich zwischen dem S-Bahn-Anschluss in Renningen / Malsheim und dem Fernbahnanschluss in Vaihingen / Enz angedacht wird. Mit einer entsprechenden Linienführung - z. B. Bf Malsheim - Heimsheim - GE Egelsee und Interkom - Mönshausen - EZ Weissach - Eberdingen - Enzweihingen - Bf Vaihingen / Enz - würden zahlreiche Siedlungs- und Gewerbeschwerpunkte miteinander verbunden. Es ist dabei anzumerken, dass von Seiten der Landesregierung BW eine Schnellbuslinie in dieser bzw. ähnlicher Relation angedacht ist. Stattdessen sollen kleinräumige Lösungen - neue Linie Wiernsheim - Vaihingen oder Wiernsheim - Schwieberdingen - realisiert werden, deren Nutzen und wirtschaftliche Tragfähigkeit bereits jetzt angezweifelt werden dürfen.	Kenntnisnahme	Die Linienführung wird im Zuge der weiteren Prüfung des Schnellbusangebots in Ö-A P1 konkretisiert.
Friolzheim, Gemeinde	Kap. 9 (Anhang)	Die Betrachtung der Liniensteckbriefe ohne entsprechende Linienverlaufspläne macht es insbesondere während der jetzt laufenden Anhörungsfrist schwer bzw. sehr aufwändig, den (evtl. geänderten) Verlauf nachzuvollziehen. Die gelieferten Informationen sind dadurch lückenhaft und im weiteren Verfahren - gerade bei ggf. strittigen Fragen - unter Umständen juristisch angreifbar. Wir bitten, diese Informationen schnellstmöglich einzupflegen	Kenntnisnahme	Die Liniensteckbriefe sind Grundlage der Vergabe der Linienkonzessionen und beschreiben das Mindestangebot zum Zeitpunkt der Vergabe. Im Zuge des Vergabeverfahrens erfolgt die konkrete Festsetzung anhand von Fahrplänen.
Keltern, Gemeinde	Punkt 4.3.4, Tabelle 30	Hier wäre unsere Anregung zur Prüfung, ob nicht auch eine Verbindung zwischen Keltern – Remchingen (Anschluss an Bahn) bzw. Straubenhardt – Keltern – Remchingen zukünftig Sinn machen würde und ebenfalls mit aufgenommen werden sollte. Dies würde die Verbindung nach Karlsruhe enorm verbessern und wäre für viele Pendler interessant. Taktung der Hauptrelation für Keltern diese sollte in allen OT gewährleistet sein, wenn man die Gemeinde Keltern zur Gruppe 1 zählt. Ein Reisezeitverhältnis von 1,0 und 1,5 wird sicherlich nicht in Dietershausen, Niebelsbach und Weiler erreicht, was eine Benachteiligung dieser OT im Gegensatz zu Dietlingen und Ellmendingen betrifft. Dies könnte durch den Vorschlag mit der Verbindung nach Remchingen verbessert werden.	Aufnahme	Die Anregung wird geprüft, wurde zum Teil aber auch schon erfüllt.
Niefen-Öschelbronn, Gemeinde	S. 103	Nach welchen Kriterien richtet sich die Erschließungsqualität? Wir sehen noch Entwicklungspotenzial oder Erschließungsdefizite in dem in der Anlage aufgezeigten Gebieten: 1- Öschelbronn Gebiet Heckelsten 2- Gebiet im Bereich Schloßstr. / Schönblick/ Mühlstr. In diesem Gebiet ist vor allem der Friedhof Niefen nicht mit dem ÖPNV zu erreichen. Der Erschließungswunsch wird immer wieder von älteren Personen bei uns angesprochen. Zudem wird in unmittelbarer Nähe das o.g. Wohngebiet „Bitscher“ erschlossen 3- Niefen-Vorort, Bereich ist zwar mit dem SPNV und ÖPNV gut erschlossen, jedoch endet die Erschließung nördlich der Bahnlinie	Aufnahme	Die Erschließungsqualität wird anhand der räumlichen Verfügbarkeit einer ÖPNV-Haltestelle ermittelt. Konkret beschrieben wird das Vorgehen in Kapitel 4.3.3. Aufnahme von Prüfauftrag E Ö-A P13 zur Erschließung der benannten Gebiete.

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Begründung
<b>Keltern, Gemeinde</b>	Punkt 3.1.4.1 Tabelle 14 –Seni- oreneinrichtung	Keltern hat außer dem Seniorenzentrum Keltern auch noch Seniorenwohnungen in drei Häuser mit insgesamt 24 Wohnungen die durch die Gemeinde Keltern betreut werden. Angebote für die Senioren gibt es im Gemeinschaftsraum oder im Spritzenhaus in Dietlingen. Alle Wohnungen und Räume sind barrierefrei. Außerdem haben wir in Keltern eine „Beratungsstelle für Hilfen im Alter“, die vom Enzkreis unterstützt wird und für alle Bürgerinnen und Bürger des Enzkreises bei Fragen zum Alter oder Betreuung etc. zur Verfügung stehen.	Aufnahme	Der Hinweis wird aufgenommen.
<b>Ölbronn-Dürrn, Gemeinde</b>	Kap 6.2.2	wir [...] bitten Sie erneut um Prüfung und Berücksichtigung im Nahverkehrsplan, ob und inwieweit zukünftig in der Pforzheimer Straße eine neue Haltestelle zur Anbindung des Neubaugebietes „Ob dem Obern Dorf“ am Ortsausgang von Dürrn eingerichtet und durch die bestehenden Linien bedient werden kann.	Aufnahme	Die Einrichtung wird geprüft.
<b>Keltern, Gemeinde</b>		Bei einer neuen Fahrplantaktung sollten die Taktungen der einzelnen Ortsteile in Keltern gerade auch wenn ein Umstieg notwendig ist, besser abgestimmt werden. Uns erreichen immer wieder Beschwerden, dass Bürger aus Niebelsbach und Weiler wegen ein oder zwei Minuten den Anschlussbus nach Pforzheim oder Ittersbach verpasst haben.	Kenntnisnahme	
<b>Keltern, Gemeinde</b>		Auch gibt es vermehrt Schülerinnen und Schüler aus Keltern, die die Gemeinschaftsschule in Karlsbad besuchen. Leider ist die Taktung des Fahrplanes in Bezug auf den Schulbeginn bzw. -Ende unattraktiv für die Schülerinnen und Schüler. Vielleicht bietet sich hier die Möglichkeit einer Verbesserung.	Kenntnisnahme	
<b>Keltern, Gemeinde</b>	Schnellbus	Keltern war hierfür von Beginn der Überlegungen mit eingeplant und irgendwann einfach herausgenommen, hier bitten wir nochmals um Prüfung was die Gründe hierfür waren, bzw. wieso Keltern als eine der größten Kommunen im Enzkreis auf einmal nicht mehr hierfür in Frage kommt. Alle großen Kommunen (Mühlacker, Niefern-Öschelbronn, Remchingen, Königsbach-Stein liegen an der Bahnstrecke, Birkenfeld und Straubenhardt an der geplanten Schnellbusstrecke, Königsbach-Stein sogar zusätzlich noch an der Schnellbusstrecke daher die Bitte zu prüfen ob dies nicht auch für Keltern möglich ist.	Kenntnisnahme	Eine Prüfung soll außerhalb des erfolgen.
<b>Keltern, Gemeinde</b>	Ausbau der Linie 721 (Ä-A P5 und Ö-A P6)	In das IKG „Dammfeld“ der Gemeinde Birkenfeld und Keltern wird in diesem Jahr die Behindertenwerkstatt der Lebenshilfe Pforzheim Enzkreis auf Kelterner Gemarkung in Betrieb gehen. Hier wäre eine regelmäßige Taktung von großem Vorteil, da gerade ein Großteil der dort Beschäftigten Menschen mit Beeinträchtigung mit dem ÖPNV anfahren werden. Dies würde sicherlich dann auch die Attraktivität des ÖPNV für Beschäftigte der dort ebenfalls angesiedelten Unternehmen fördern und somit eine Auslastung verbessern. Ebenso sollte geprüft werden, ob eine Verbindung aus der Gemeinde Keltern ins IKG „Dammfeld“ eingerichtet werden kann. Bisher kommen die Bürger aus Keltern ins Gewerbegebiet der eigenen Gemeinde sehr schwer mit dem ÖPNV hin und zurück. Dies könnte mit dem nächsten Punkt verbunden werden.	Kenntnisnahme	
<b>Keltern, Gemeinde</b>		Ebenfalls weisen wir nochmals darauf hin, dass eine Verbindung der Gemeinden Birkenfeld, Straubenhardt und Keltern eventuell noch Neuenbürg viele Vorteile hätte. Zum einen gibt es viele Schüler aus Keltern, die in einer der Gemeinden in die weiterführende Schule gehen. Des Weiteren arbeiten viele Bürgerinnen und Bürger der genannten Kommunen in einer der ebenfalls genannten. Bisher mussten diese mit dem PKW fahren oder Umwege mit Umsteigen beim ÖPNV in Kauf nehmen.	Kenntnisnahme	Eine Prüfung soll außerhalb des erfolgen.
<b>Kieselbronn, Gemeinde</b>		Für die Gemeinde Kieselbronn sieht der Planentwurf im Vergleich zum „Status quo“ keine gravierenden Veränderungen vor. Ziel ist eine Aufnahme des Enzkreis-Taktes für die Verbindung zwischen Pforzheim und Knittlingen/Maulbronn sowie eine Rückkehr zur stündlichen Taktung an Sonntagen (derzeit 2-Stunden-Takt). Diese beiden Ziele bewerten wir positiv und begrüßen sie ausdrücklich!	Kenntnisnahme	

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Begründung
<b>Kieselbronn, Gemeinde</b>		<p>Im Rahmen Ihrer Auftaktbefragung hatten wir Mitte 2019 folgende Anregung zur Verbindung 738a nach Niefern vorgebracht, die uns sehr wichtig ist und die wir daher wiederholen:</p> <p>Von Eltern der Schüler Nieferner Schulen wurde und wird immer wieder vorgetragen, dass zwischen der dritten und fünften Stunde keine Busverbindungen zwischen Kieselbronn und Niefern bestehen. Problematisch war dies vor einiger Zeit als die Realschule den regulären Unterrichtsbeginn für eine Klasse auf die 3. Stunde gelegt hatte. Dies führte logischerweise zu einer Vielzahl von Anfragen bzgl. der Einrichtung einer Busverbindung zur dritten Stunde. Das Problem wurde dadurch gelöst, dass der Stundenplan von der Schule zum Schulhalbjahr umgestellt und der Unterrichtsbeginn wieder auf die 1. oder 2. Stunde gelegt wurde. In diesem Zusammenhang wurde vom VPE mitgeteilt, dass die Schulen angehalten sind, ihre Unterrichtsplanungen an relevanten und bestehenden Busverbindungen zu orientieren. Sollten im Einzelfall Stunden ausfallen und dann aufgrund der oben geschilderten Situation dazu keine passende Busverbindung vorhanden sein, gibt es in den Schulen geeignete Räumlichkeiten, in denen sich die Schüler aufhalten und ggf. auch Hausaufgaben etc. während der Wartezeit erledigen können.</p> <p>Freitags war der Bus zurück nach Kieselbronn, der auch von Schülern aus Niefern-Vorort genutzt wird, regelmäßig überfüllt, da nahezu alle Schüler der Realschule und der Werkrealschule nach der sechsten Stunde Schulschluss haben. Das führte zu massiven Beschwerden und zur Selbsthilfe in Form von Fahrgemeinschaften der Eltern zur Abholung ihrer Kinder am Freitag. Seit einiger Zeit wird hier zur Verstärkung ein zweiter Bus eingesetzt. Dies hat zur Entspannung und Lösung des Problems geführt. Zumindest sind bei der Gemeinde seither diesbezüglich keine anderslautenden Hinweise oder Beschwerden eingegangen. Der Verstärkerbus am Freitag zur 6. Stunde muss daher unbedingt beibehalten werden!</p>	Kenntnisnahme	Weitergehende Bedarfe für Fahrten zwischen der dritten und fünften Stunde sind als gering einzuschätzen, sollten aber mit Enzkreis und VPE abgestimmt werden.
<b>Kieselbronn, Gemeinde</b>	3.3.1.2	Bei den unter Ziffer 3.3.1.2. aufgeführten Planungsvorhaben auf Seite 56 des Berichts kann der Punkt „Bahnhofstraße/Pforzheimer Straße“ gestrichen werden. Dieses Projekt ist zwischenzeitlich fertiggestellt und bezogen.	Aufnahme	Der Hinweis wird aufgenommen.
<b>Mühlacker, Stadt</b>	Kap 3.2.4/S.53	Anzahl der B+R-Plätze am Bahnhof in Mühlacker: 156 überdachte Radabstellplätze und 65 Fahrradboxen. Anzahl der B+R-Plätze am Bahnhof Rösslesweg: 64 überdachte Radabstellplätze und 10 Fahrradboxen.	Aufnahme	Der Hinweis wird aufgenommen.
<b>Mühlacker, Stadt</b>	Kap 4.4.1/ 6.2.2 S.82/150	Der vollständige barrierefreie Umbau der Haltestellen soll aus Sicht der neuen Vorgabe nach §8 Abs. 3 Satz 3 PBefG bis 01.01.2022 umgesetzt werden. Die gesetzlich vorgegebene Frist zur Umsetzung der vollständigen Barrierefreiheit kann vom Straßenbaulastträger nicht eingehalten werden, da die erforderlichen Geldmittel fehlen und vom Träger des Nahverkehrsplans keine konkreten Ausnahmen festgelegt und begründet wurden, wo und aus welchen Gründen die Barrierefreiheit nicht erreicht werden kann und diese im NVP aufgezeigt werden. Die Verantwortung zur fristgerechten Umsetzung der Maßnahmen sollen hierbei nicht beim Straßenbaulastträger, sondern beim Träger des Nahverkehrsplans liegen. Die Umsetzung der Maßnahmen sind außerhalb rechtlicher Wirkung auf Straßenbaulastträger. Das Zieljahr 2022 ist nicht beim Straßenbaulastträger einklagbar, es besteht jedoch ein Rechtsanspruch auf Barrierefreiheit ab 2022 auf den Nahverkehrsplan.	Kenntnisnahme	Der barrierefreie Ausbau der Haltestellen kann nur vom Enzkreis vorgenommen werden, wenn er Baulastträger ist.
<b>Mühlacker, Stadt</b>	Kap 5.2.1 / S.116	In Mühlacker ist vorgesehen, eine einheitliche Bordhöhe von 18 cm beim barrierefreien Ausbau einzurichten. In Mühlacker wurden bereits 14 Haltestellen mit 18 cm Bordhöhe barrierefrei umgebaut	Aufnahme	Im Enzkreis ist eine Bordhöhe von 16 cm die Regelanwendung, eine Bordhöhe von 18 cm ist die Ausnahme. Für die Stadt Mühlacker wird die Formulierung angepasst.
<b>Neulingen, Gemeinde</b>		vielen Dank für die Übersendung des Planentwurfs, dem wir entnehmen konnten, dass das Planvorhaben der Gemeinde Neulingen für ein weiteres Neubaugebiet in Nußbaum sowie ein Gewerbegebiet in Göbrichen mit aufgenommen wurde.	Kenntnisnahme	
<b>Niefern-Öschelbronn, Gemeinde</b>	S. 53	Die Gemeinde hat am Bahnhof Niefern 20 Radboxen eingerichtet	Aufnahme	Der Hinweis wird übernommen.
<b>Niefern-Öschelbronn, Gemeinde</b>	S. 57	Aktuell planen wir ein weiteres Wohngebiet. Im OT Niefern Das Wohngebiet „Bitscher“ mit 2,5 ha	Aufnahme	Der Hinweis wird übernommen.
<b>Niefern-Öschelbronn, Gemeinde</b>		Auch wird immer wieder eine direkte Busverbindung von Niefern-Öschelbronn nach Mühlacker bei uns angefragt.	Kenntnisnahme	Die Relation wird durch den SPNV bedient.
<b>Remchingen, Gemeinde</b>	3.1.3 Schulstruktur Tabelle 12 Schulstandorte	Außer den aufgeführten Schulen verfügt Remchingen auch über ein Gymnasium: Gymnasium Remchingen 480 Schüler	Aufnahme	Der Hinweis wird aufgenommen.
<b>Remchingen, Gemeinde</b>	3.1.4.1 Einzelhandel und Versorgung Tabelle 14 Senioreneinrichtungen	Hier wäre noch aufzunehmen: "Altenpflegeheim Remchingen" sowie "Haus Pfinzaue"	Aufnahme	Der Hinweis wird aufgenommen.



Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Begründung
Remchingen, Gemeinde	3.2.4 ergänzende Mobilitätsangebote Tabelle 19	Anzahl B&R-Stellplätze: 100 Stellplätze und 12 Fahrradgaragen	Aufnahme	Der Hinweis wird aufgenommen.
Remchingen, Gemeinde	Kap 6	Für ein wesentliches Ziel im Rahmen eines zukunftsorientierten ÖPNV-Angebots halten wir die Stärkung der Hauptrelationen für den Enzkreis, u.a. der Achse Karlsruhe - Remchingen - Pforzheim - Mühlacker - Stuttgart, wie die im Entwurf unter dem Aspekt Bedienung / Taktfolge / Verdichtung als Qualitätsstandard und als Maßnahme definiert wird. Deshalb drängen wir auch weiterhin auf eine schnelle, stündliche Zugverbindung zum Hauptbahnhof Karlsruhe, da viele Berufspendler in Remchingen zusteigen, um dort eine gute Anbindung an den Fernverkehr Richtung Mannheim oder Richtung Freiburg zu nutzen. Uns ist bewusst, dass der SPNV nicht unmittelbar Bestandteil des Nahverkehrsplans ist, dennoch halten wir es im Rahmen der Planungen für wichtig, auf dieses von uns schon mehrere Jahre vorgebrachte Ansinnen hinzuweisen.	Kenntnisnahme	
Remchingen, Gemeinde	Kap 6	Mit dem Rathausneubau, dem neu gestalteten San-Biagio-Platani-Platz und dem integrierten, unter einer groß angelegten Kinderbeteiligung realisierten Spielplatz wurde eine neue Ortsmitte in Remchingen bei der Kulturhalle, dem Altenpflegeheim, dem angrenzenden Haus Pfinzaue und der Diakoniestation geschaffen, welche in unmittelbarer Bahnhofsnähe auch mit den öffentlichen Verkehrsmitteln gut erreichbar ist. Diese zentrale und verkehrsgünstige Lage war auch einer der Gründe für die Auswahl von Remchingen als Standort für den Pflegestützpunkt durch das LRA Enzkreis, welcher zur Versorgung des westlichen Teils des Enzkreises im vergangenen Jahr in Remchingen im Rathausneubau eingerichtet wurde.	Kenntnisnahme	
Remchingen, Gemeinde	Kap 6	Die Bedeutung unserer Gemeinde auch für die Region hat außerdem der Bund erkannt, indem der Bahnhof Remchingen für den Ausbau zum barrierefreien Bahnhof in 2024/2025 vorgesehen wurde.	Kenntnisnahme	
Sternenfels, Gemeinde	Taktung	Linie 702 (Mühlacker –Sternenfels –Oberderdingen –FleHINGEN (Stadtbahnhof)): Bessere Taktung (5x) o im Schulverkehr zu unterschiedlichen Schulstunden o in den Abendstunden o am Wochenende o im Pendlerverkehr (zwischen 5.00 – 8.00 Uhr und zwischen 16.00 Uhr- 19.00 Uhr) · Pünktlichkeit + Einhaltung der Abfahrtszeiten, auch im Hinblick an Anschlussverkehr (5x) · Vermeidung von Überfüllung im Schulverkehr (Kinder müssen bei Fahrten stehen) (2x) · Bessere Anbindung an die Stadtbahn S4 (2x) → oft muss eine dreiviertel Stunde auf den Zug gewartet werden. · Wir sehen folgende zusätzliche Verbindungen als elementar wichtig für einen funktionierenden ÖPNV an: o An Schultagen morgens um 6.40 Uhr eine Direktverbindung zwischen Sternenfels und Bretten, Gymnasium. o An Schultagen morgens gegen 7.30 Uhr eine Verbindung (mit Umsteigen) zwischen Sternenfels und Bretten, Gymnasium. o An Schultagen morgens gegen 11.30 Uhr eine Verbindung zwischen Oberderdingen, Sternenfels Str. und Sternenfels. o An Schultagen morgens gegen 12.30 Uhr eine Verbindung zwischen Oberderdingen, Sternenfels Str. und Sternenfels. · Anpassung der Abfahrtszeiten an die Busse nach Knittlingen (Schulverkehr)	Kenntnisnahme	Handlungsbedarf wird mit Maßnahme E Ö-A M2 erkannt.
Sternenfels, Gemeinde	Taktung	Linie 902 (Ochsenburg / Sternenfels -Freudenstein -Maulbronn /Diefenbach – Mühlacker): Höhere Taktung (3x) · Bessere Anpassung an die Busse zur Schule nach Knittlingen (3x)	Kenntnisnahme	Linie ist auf die Bedarfe des Schulverkehrs ausgerichtet.
Sternenfels, Gemeinde	weitere Anregungen	Wiederaufnahme der Buslinie über Sternenfels – Kürnbach – Sulzfeld –Oberderdingen – Bretten (8x) → Viele Schüler besuchen Schulen in Bretten	Kenntnisnahme	Eine Prüfung dieser Verbindung findet außerhalb des NVP durch den VPE statt
Sternenfels, Gemeinde		Bessere Anbindung: o Richtung Heilbronner Kreis (nach Zaberfeld, insbesondere zum Naturparkzentrum und im Sommer zum Badese, Eppingen) (3x) o Richtung Stuttgart über VaiHINGEN o Kürnbach (3x) o Sulzfeld	Aufnahme	Aufnahme eines Prüfauftrags zur Zaberäubahn
Sternenfels, Gemeinde		Aus Sicht der Gemeinde Sternenfels würde die erneute direkte Anbindung nach Bretten insbesondere im Schulverkehr die Attraktivität unseres ÖPNV Angebots besonders stärken.	Kenntnisnahme	Eine Prüfung soll außerhalb des NVP und in direkter Absprache mit dem VPE erfolgen.
Sternenfels, Gemeinde	Vorschlag	Idee: Bus von FleHINGEN nach Kürnbach auch über Sternenfels fahren zu lassen (ermöglicht Arbeitswege über ÖPNV)	Kenntnisnahme	Relation liegt außerhalb des Enzkreises. Die Anregung wird an den Nachbargaufgabenträger weitergeleitet.

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Begründung
<b>Straubenhardt, Gemeinde</b>		Die Gemeinde Straubenhardt begrüßt die Fortschreibung des Nahverkehrsplans. Er bildet die strategischen Ziele des ÖPNV ab. Die Planungs- und Entwicklungskonzepte sind Basis für eine erfolgreiche und dauerhafte Veränderung / Verbesserung im Öffentlichen Personennahverkehr mit dem Zeithorizont bis 2026. Der fortgeschriebene Nahverkehrsplan ermöglicht es Qualitätsstandards zu definieren, das Beförderungsangebot und die Ausstattung von Fahrzeugen und Haltestellen zu aktualisieren. Eine wichtige Rolle spielen die Liniennetze mit der Stärkung von Hauptachsen, das Einrichten von bedarfsgesteuerten Bedienungsformen und das Entwickeln neuer Marketingprodukten, wie Schnellbuslinien, Shuttlebusverbindungen. Die Gemeinde Straubenhardt begrüßt die Weiterentwicklung bei der Taktung, dem Takt-Angebot, den Haltestellen und bei der Barrierefreiheit für Zugang und Mobilität.	Kenntnisnahme	
<b>Straubenhardt, Gemeinde</b>	Einwohnerentwicklung	Mit einer Einwohnerentwicklung im Betrachtungszeitraum 2013-2019 und dem damit einhergehenden Bevölkerungszuwachs von 5,2 % in Straubenhardt und 10,1 % bei der Stadt Neuenbürg, geht ein großer Anteil in direkter Verbindung in die Linien Pforzheim-Birkenfeld-Neuenbürg-Straubenhardt. Das ist eine Stärkung der Linien - wie an einer Perlenschnur- in Ost-West- bzw. West-Ost-Verbindung. Das Stärken von Hauptachsen mit Bedienungsangebot und -qualität und ggfls. das Einrichten bedarfsgesteuerter Bedienungsformen sind zentral. Mit der weiteren Auf siedelung von Wohngebäuden nahe des Gewerbegebiets Hube, Conweiler wird die Einwohnerentwicklung weiter zunehmen.	Kenntnisnahme	
<b>Straubenhardt, Gemeinde</b>	(Pendelnde)	Die Zahl der Pendler zeigt hohe Werte von Straubenhardt in die Nachbarregionen Karlsbad mit 341 Pendlern, nach Karlsruhe mit 375 und nach Pforzheim mit 293 Pendlern und zurück. Es zeigt eine mobile Bevölkerung und macht deutlich, dass über die Verbund- und Landkreisgrenzen hinaus stabile, verlässliche Verbindungen gewachsen sind. Diese werden mit der Linie 715 an den Stadtbahnanschluss Karlsbad bedient. Prüfens- und wünschenswert ist eine Anbindung nach Marxzell zur dortigen S Bahn Linie mit Nord/Süd Anbindung in die weiteren Zentren. Sie wird als entwicklungsreiche Verbindung angesehen.	Kenntnisnahme	
<b>Straubenhardt, Gemeinde</b>	Digitale Vernetzung	Die Digitalisierung wird weiter zunehmen. Bei Abläufen, wie Ticketing Vertrieb und Marketing (525) regt die Gemeinde Straubenhardt an: — Bezahlen per Handy im Verbund_ einheitlich, verbundübergreifend und herstellerübergreifend. Die Gemeinde Straubenhardt begrüßt, dass Fahrkarten mit dem Handyticket Deutschland mobil und DB Navigator erworben werden können. Es geht um digitale Vernetzung.	Kenntnisnahme	
<b>Straubenhardt, Gemeinde</b>	Verleihsysteme und Mitnahmeangebote	Als ersten Schritt für die Bündelung von ÖPNV und Car Sharing Angebote - Aufnehmen der vier Ladestationen in Straubenhardt für ein attraktives inter- und multimodales Verkehrsangebot (Ladestationen am Rathaus Feldrennach, Rathaus Schwann, Schwanner Warte und Pflugweg 4) - Weiterentwickeln zu einem Mobilitätsverbund (B+0 P2 - Einrichten einer Mobilitätszentrale im westlichen Enzkreis zur Bündelung des Angebots	Kenntnisnahme	Mit Prüfauftrag B+0 P2 setzen sich die Aufgabenträger Stadt Pforzheim und Enzkreis für eine Entwicklung des VPE zum Mobilitätsverbund ein. Hierzu gehört auch mit Prüfauftrag E F+M P2 die mögliche Einrichtung weiterer Mobilitätzentralen.
<b>Straubenhardt, Gemeinde</b>	Qualitätscontrolling, Monitoring, Aufnahme von Kundenhinweisen	Die Gemeinde Straubenhardt regt an, die ambulant betreute Wohngemeinschaft Johanneshaus Straubenhardt, Pflugweg 8 und die Hoffnungshäuser in unmittelbarer Nachbarschaft, östlich des Einkaufszentrums im Gewerbegebiet Hube, Conweiler, auf zu nehmen	Aufnahme	Der Hinweis wird aufgenommen.
<b>Straubenhardt, Gemeinde</b>	Schnellbusse Ö-A P1	Die Gemeinde Straubenhardt begrüßt Schnellbusse als neues Produkt für die Verbindung Straubenhardt-Birkenfeld-Pforzheim und als Ergänzung zur Linie 716/717. In der Verbindungsqualität Langenalb, Lamm — Pforzheim ZOB besteht zeitlich mit 41 Minuten ein Defizit. Wünschenswert ist ein Weiterentwickeln der Maßnahmen zum Beschleunigen und Verkürzen der Reisezeiten als alternatives Angebot zum motorisierten Individualverkehr.	Kenntnisnahme	
<b>Straubenhardt, Gemeinde</b>	Stadtbahn Ö-A P2	Die Gemeinde Straubenhardt befürwortet die Untersuchung zur Einrichtung einer Stadtbahn für den westlichen Enzkreis als Verbindung der Achse Karlsruhe-Straubenhardt-Pforzheim-Stuttgart und macht deutlich, dass sie eine Verlängerung der S Bahn Linie S 11 von Ittersbach nach Straubenhardt wünscht und das in jedem Fall weiter verfolgt werden soll. Die AVG / VBK / KVV hat bereits im Abschlussbericht 2015 zur Netzkonzeption für 2020/2030 die Verlängerung der S Bahn Linie 11 von Karlsbad Ittersbach nach Straubenhardt als Neubaustrecke zur besseren Anbindung aufgeführt (Maßnahme 2.13, Seiten 10, 22, 26). Das Interesse gilt der weiteren Vernetzung und Zusammenarbeit mit Verbänden der Nachbarregionen.	Kenntnisnahme	

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Begründung
<b>Straubenhardt, Gemeinde</b>	Fahrzeuge mit alternativen Antrieben B+O P1	Die Gemeinde Straubenhardt spricht sich für den Einsatz von alternativen Antrieben aus und regt für die Busflotte an: Busflotte mit neuester Technologie - autonomes Fahren - emissionsfreie/hybrid Busse mit USB für Lademöglichkeit - Busfahrt als Arbeitsmöglichkeit - ein Stop-start-System, das Leerlaufzeiten verhindert und Luftqualität verbessert - eine Boost-Funktion für den geräuscharmen Start - zur Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden: Abbiegeassistent rechts, LED Beleuchtung, Aufdach-Klimaanlage, Taktile Haltestange, Innenmonitore, weitestgehend kontaktlos, Fahrzeug-kneeling/absenken	Kenntnisnahme	
<b>Straubenhardt, Gemeinde</b>	Information, Kunden- und Nutzerinformation F+M	Begrüßt wird der Blick aus der Sicht der Nutzenden und Kunden für ein zielgruppenorientiertes Marketing, Echtzeit-Informationen und Angeboten für mobile Endgeräte. Dies stärkt die Nutzerperspektive, baut Zugangsbarrieren zum ÖPNV ab und sorgt für Transparenz.	Kenntnisnahme	
<b>Straubenhardt, Gemeinde</b>	Neue Linie E Ö-A P5	Befürwortet wird, dass eine neue Linie geprüft wird. Die Gemeinde Straubenhardt geht davon aus, dass dadurch die bereits etablierten Qualitätskriterien verbessert werden. Straubenhardt begrüßt den Prüfauftrag der neuen Verbindung Birkenfeld-Keltern-Straubenhardt — umsteigefrei, mit Anbindung an S-Bahn mit Verknüpfung SPNV Birkenfeld und dem Vorschlag zum Schnellbus. Ein Zusammenlegen der Linien 724/725 ist für die Bedienzeiten wochentags gut möglich. Die Gemeinde Straubenhardt regt als Variante bei der Zusammenlegung der Linien 724/725 an, die bisherige Verbindung an den Samstagen/Sonntagen fortzuführen, damit das Angebot für den Ortsteil Ottenhausen bestehen und eine Anbindung bleibt. Generell wird eine Verlängerung nach Keltern-Ellmendingen vorteilhaft gesehen.	Kenntnisnahme	
<b>Straubenhardt, Gemeinde</b>	Fahrgastinformation E H+I M2	Mit dem Ausweiten der dynamischen Fahrgastinformation hat die Gemeinde Straubenhardt als eine der ersten, die Station Schwann Kalkstatt in Betrieb.	Kenntnisnahme	
<b>Straubenhardt, Gemeinde</b>	Intermodale Verknüpfungen Anlagen zu Bike & Ride/Park&Ride E H+I M3 und M4	Das Einrichten und Ausweiten wird begrüßt um intermodale Verknüpfungen zu fördern mit diebstahl- und witterungssicherem Parken. Dazu dient auch das Mitnehmen von Fahrrädern insbesondere auch für Radpendler und Touristen.	Kenntnisnahme	
<b>Straubenhardt, Gemeinde</b>		Die Gemeinde Straubenhart regt an die Schwanner Warte als touristische Besonderheit aufzunehmen Straubenhardt weist als touristische Besonderheit die Schwanner Warte mit dem Tor zum Nordschwarzwald auf, mit Weiter-Aussicht, Gastronomie- und Wandergebiet und Segelflugbetrieb. Die Schwanner Warte eignet sich sehr zur Naherholung und ist ein Teil des Wanderweges Westweg Pforzheim-Basel. Er ist Ausgangspunkt für Wanderungen in die Umgebung und hat Park & Ride Plätze bzw. Lademöglichkeiten für E-Autos. Aufnahme der parkmöglichkeiten an der Schwanner Warte und auf Seite 53 ergänzen, ebenso die E-Sharing Angebote auf Seite 54	Aufnahme	Der Hinweis wird aufgenommen.
<b>Straubenhardt, Gemeinde</b>	Nachfrageentwicklung (73)	Der ÖPNV braucht attraktive Anknüpfungspunkte für andere Verkehrsmittel. Es sind Park & Ride/Bike-Plätze und Lösungen für sicheres und attraktives Abstellen von Fahrrädern wichtig. Das stärkt das Nutzen auf der ‚letzten Meile‘ von einem guten Taktangebot zu individuellen Siedlungsbereichen und macht und die Unabhängigkeit vom PKW möglich. Die Verdichtung des Taktangebots in der Hauptverkehrszeit spricht neue Fahrgäste an und erhöht das Fahrgastpotential. Ein barrierefreies Ausbauen von Haltestellen und ein Verknüpfen des ÖPNV mit z.B. dem Radverkehr etc. eröffnen neue Nutzerschichten. Der Enzkreis erarbeitet derzeit ein Radverkehrskonzept. Die Gemeinde Straubenhardt regt eine enge Vernetzung der Planungen an.	Kenntnisnahme	
<b>Straubenhardt, Gemeinde</b>	Barrierefreiheit	Im ÖPNV bedeutet Barrierefreiheit, dass sichergestellt wird, dass Wegeketten ohne Lücken, durchgängig barrierefrei im Bezug auf die jeweilige Mobilitätseinschränkung sind. Die Gemeinde Straubenhardt spricht sich für den barrierefreien Ausbau von Haltestellen zu multimodalen Aufenthalts-/Umsteigeorten aus. Haltestellen sind neben den Fahrzeugen das Aushängeschild des ÖPNV und fördern den Umstieg. Die Gemeinde Straubenhardt befürwortet eine Einheitlichkeit im Aussehen als Wiedererkennungseffekt, den Blick auf die Anforderungen der Nutzergruppen mit unterschiedlichen Mobilitätseinschränkungen und eine Reihenfolge im Verfahren zur Priorisierung.	Kenntnisnahme	

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Begründung
<b>Straubenhardt, Gemeinde</b>	Ausstattung Haltestellen	Ein einheitliche Ausstattung, u.a. Mülleimer und Sitzgelegenheiten (S. 89) auch bei Bushaltestellen mit geringem Verkehrsaufkommen (< 20 Ein- und Aussteiger pro Tag) ist wünschenswert. Dies wurde aus der Bevölkerung in der Vergangenheit mehrfach bemängelt, dass nicht an allen Bushaltestellen Mülleimer vorhanden seien und es daher zu Vermüllungen auf Gehwegen und in Vorgärten kommt. In den Ausstattungsstandards gilt dies als anzustrebende Ausstattung, die bei Um- und Neubau erforderlich ist. Eine einheitliche Ausstattung ist auf jeden Fall zu begrüßen. Auch in Hinsicht auf Sitzgelegenheiten. Gerade für ältere Menschen, die nicht mehr Auto fahren können oder möchten, stellt das Nichtvorhandensein einer Sitzgelegenheit eine große Hürde dar. Die angedachte Gestaltungsrichtlinie (S. 113) unterstreicht dies. Das bringt auch eine "Verlässlichkeit" für den (eingeschränkten) Kunden.	Kenntnisnahme	
<b>Straubenhardt, Gemeinde</b>	Taktung	Die Verkürzung der Taktung auf Hauptrelationen (u.a. Pforzheim-Birkenfeld-Straubenhardt) sowie die Einrichtung von Schnellbussen - wie im Maßnahmenkatalog genannt - ist wünschenswert.	Kenntnisnahme	
<b>Straubenhardt, Gemeinde</b>	Arbeitspendler - Verbindungen in den Morgen- und Abendstunden - Schnellbus	Langfristiges Ziel sollte die Schaffung einer durch die Bürger gerne genutzten Alternative zum Individualverkehr sein. Nach Mitteilung des Ordnungsamts kommt aus der Bevölkerung die Äußerung, dass sie gerne mit dem ÖPNV fahren würde, die Verbindungen in und um Straubenhardt nicht attraktiv genug sei. Hauptsächlich ging es dabei um Verbindungen in Richtung Pforzheim und Karlsruhe (über die Linie S 11) in den frühen Morgenstunden sowie in den späten Abendstunden. Positiv wird dahingehend die anvisierte Schnellbusverbindung zwischen Pforzheim und Straubenhardt für Arbeitspendler gesehen.	Kenntnisnahme	
<b>Straubenhardt, Gemeinde</b>	Anschlussicherung bzw. weiterer Ausbau der Anbindung an die Stadtbahn Richtung Karlsruhe	Die Weiterführung der Linie S 11 kreisübergreifend oder gar durchgängige Stadtbahnstrecke im Enzkreis (OAP2) ist für die Gemeinde Straubenhardt von großem Nutzen, zumindest war schon in den vergangenen Jahren die Stadtbahnbindung nach Straubenhardt immer wieder im Gespräch - gute Verbindung Richtung Karlsruhe - diese mehr priorisieren.	Kenntnisnahme	
<b>Straubenhardt, Gemeinde</b>	Ergänzende Verkehrsangebote	Mehr Aufmerksamkeit auf und Kenntlichmachung von ergänzenden Verkehrsangeboten wie Park & Ride, Park & Bike, Car Sharing lenken. Vielen Bürgern ist nicht bewusst, dass solche Angebote in Straubenhardt existieren und sich gut mit Bus und Bahn verbinden lassen (S. 136 F+M P2). Es ist gut, wenn das als geplante Maßnahme gefördert wird (u.a. durch Hinweise in Fahrplänen).	Kenntnisnahme	
<b>Straubenhardt, Gemeinde</b>	Digitalisierung	Echtzeitauskünfte in Apps wie DB Navigator, mobile Vernetzung, Informationsangebote vor Ort an den Haltestellen verstärkt zum Einsatz bringen	Kenntnisnahme	
<b>Straubenhardt, Gemeinde</b>	Nachhaltigkeit	Straubenhardt ist Cradle to Cradle Gemeinde (C2C) und Nachhaltigkeit wichtig, nennens- und erstrebenswert und das Thema für die Zukunft in den Fokus rücken.	Kenntnisnahme	
<b>Straubenhardt, Gemeinde</b>		Wünschenswert für die Weiterentwicklung des ÖPVN generell ist - die Nutzerperspektive zu stärken, - ein Anpassen von rechtlichen Rahmenbedingungen an die aktuellen Entwicklungen, - klare, angepasste Finanzierungsregelungen mit Beteiligung des Bundes und der Länder.	Kenntnisnahme	
<b>Wurmberg, Gemeinde</b>	Kap 6.2.2./8.3	Linie 763 — Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle in Neubärental (Fahrtrichtung Wurmberg) Die Gemeinde Wurmberg regt an, auf der Linie 763 Fahrtrichtung Wurmberg in Neubärental eine zusätzliche Haltestelle im Bereich der Einmündungen „Forchenstraße“ bM. „Eichenring“ in die Wurmberger Straße einzurichten. Begründung: Im Ortsteil Neubärental wurde am südöstlichen Ortsrand im Jahr 2012 ein weiteres Neubaugebiet erschlossen. Das Gebiet ist in der Karte „Raumstruktur“ im Anhang zum Entwurf des Nahverkehrsplans fälschlicherweise nicht als „neues Wohngebiet seit 2010“ aufgeführt, obwohl die Erschließung in den maßgeblichen Zeitraum fällt. In dem Gebiet, das insgesamt 41 Bauplätze umfasst, leben heute schon mehr als 130 zusätzliche Einwohner, obwohl noch nicht alle Bauplätze belegt sind. Während in Fahrtrichtung Pforzheim der Linie 763 die Haltestelle „Friedhof“ nahe beim Baugebiet liegt, beträgt die Entfernung zur Haltestelle „Brunnen“ (Fahrtrichtung Wurmberg) rund 500 Meter. Zur Steigerung der Attraktivität, den öffentlichen Personennahverkehr zu nutzen, sind fußläufig gut erreichbare Zustiegsmöglichkeiten jedoch unerlässlich. Dies könnte im vorliegenden Fall mit der Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle im Bereich der Einmündungen „Forchenstraße“ bzw. „Eichenring“ in die Wurmberger Straße ohne großen Aufwand bewerkstelligt werden.	Kenntnisnahme	Hier wird in den nächsten Wochen eine neue Haltestelle in Betrieb gehen.

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Begründung
Wurmberg, Gemeinde	Allgemeines	Der Entwurf zur Aktualisierung des Nahverkehrsplans für die Stadt Pforzheim und den Enzkreis wird zur Kenntnis genommen. Die Gemeinde Wurmberg unterstützt insbesondere die Bemühungen, durch Einführung eines Enzkreis-Taktes auf Hauptverkehrsstrecken, die Verdichtung des Bedienungs- und Fahrtenangebots auf der Linie 736/737/738/739 sowie durch die Einrichtung von Schnellbussen das ÖPNV-Angebot in Richtung Oberzentrum Pforzheim und umgekehrt weiter zu verdichten und damit noch attraktiver zu gestalten.	Kenntnisnahme	
Wurmberg, Gemeinde		Anbindung des Gewerbegebiets „Dachstein“ an die Linie 761 Die Gemeinde Wurmberg fordert, die längst überfällige und durch das Regierungspräsidium Karlsruhe ausdrücklich für möglich erachtete Anbindung des Gewerbegebiets „Dachstein“ an die Linie 761 durch direkte Anfahrt an die bestehende Haltestelle im Gebiet endlich umzusetzen. Begründung: Im Gewerbegebiet „Dachstein“ (Erschließung im Jahr 2006) und „DachsteinErweiterung“ (2017) arbeiten zwischenzeitlich mehrere hundert Personen, davon z.B. allein 110 Mitarbeiter*innen bei der Wäscherei Merz. Ein weiteres produzierendes Unternehmen mit annähernd 100 Beschäftigten wird im Laufe des Jahres in dem Gebiet ebenfalls seinen Betrieb aufnehmen. Bei der Planung und Erschließung des Gebiets wurde eigens der Forderung U.a. des Verkehrsverbundes Pforzheim-Enzkreis (VPE) Rechnung getragen, für das Gewerbegebiet die Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr vorzusehen. Um beidseitige Haltestellen entlang der vielbefahrenen Landesstraße L 1135 zu vermeiden und die Sicherheit von Buskunden auf dem Weg von bzw. zur Haltestelle zu vermeiden, wurde eigens eine Wendeschleife gleich zu Beginn der Dachsteinstraße eingerichtet — eine Maßnahme, die seinerzeit durch den VPE ausdrücklich begrüßt wurde. Nach wie vor ist jedoch die Anbindung des Gewerbegebiets unzureichend, insbesondere in den Morgenstunden. Exemplarisch für die vollauf berechtigten Forderungen der Firmen in dem Gebiet nach einer (besseren) Anbindung des Gewerbegebiets an den ÖPNV ist ein Schreiben der Geschäftsleitung der Wäscherei Merz als Anlage beigefügt. Aktuell fährt vor 7.00 Uhr morgens lediglich ein Bus der Linie 763 (Abfahrt Pforzheim ZOB 6.38 Uhr) die Haltestelle Dachstein an, wobei dies im veröffentlichten Fahrplan überhaupt nicht dargestellt ist. Darüber hinaus bedient morgens vor 10.00 Uhr nur noch ein weiterer Bus der Linie 739 die Haltestelle — und dies auch nur an Schultagen und vor allem erst um 08.21 Uhr. Zudem führt diese Linie von Pforzheim über Niefern, Öschelbronn, Pinache und Wiernsheim nach Wurmberg — dies ist gleichbedeutend mit einer Fahrzeit von Pforzheim ZOB bis Wurmberg, Haltestelle Dachstein, von knapp 40 Minuten. Die Linie 761 dagegen benötigt für ihre direkte Strecke von Pforzheim nach Wurmberg gerade einmal 20 Minuten, d.h. die Hälfte der Zeit. Sie fährt allerdings am Gewerbegebiet „Dachstein“ vorbei und hält erst an der Haltestelle „Pforzheimer Straße“ im Ort. Die immer größer werdende Zahl an Beschäftigten aus dem Gewerbegebiet, die mit dem Linienbus zur Arbeit kommen (wollen), ist daher gezwungen, einen größeren Umweg zu ihrem Arbeitsplatz in Kauf zu nehmen (ca. 20 Minuten Fußweg) — oder aber entlang der L 1135 mit mehr als 13.000 Fahrzeugen am Tag in Richtung Gewerbegebiet zu laufen. Die Notwendigkeit zur (besseren) Anbindung des Gewerbegebiets „Dachstein“ an den ÖPNV räumt auch der VPE ein, wie ein der Gemeindeverwaltung vorliegender Auszug aus einer Mail des Verkehrsverbunds vom Juli 2020 belegt. Gleichwohl hält der VPE ein Einfahren in das Gewerbegebiet zur bestehenden Haltestelle Dachstein für nicht möglich. Als Begründung wird angeführt, dass dies zum einen zusätzliche Fahrzeit kostet und zum anderen der Fahrgast heute umwegige Fahrten (Stichfahrten, Schleifenfahrten) nicht mehr akzeptiert. Bemerkenswert ist in diesem Zusammenhang, dass nach Kenntnis der Gemeinde Wurmberg eine solche Schleifenfahrt in viel größerem Ausmaß in das Gewerbegebiet „Egelsee“ der Stadt Heimsheim erst vor wenigen Jahren eingerichtet wurde. Der VPE regt daher die Einrichtung einer beidseitigen Busbucht an der Landesstraße mit Bau von Querungshilfen an — was wiederum jedoch vom Regierungspräsidium Karlsruhe unter Hinweis auf die Notwendigkeit zur Aufrechterhaltung des Verkehrsflusses auf der als dreifache Bedarfsumleitungsstrecke ausgewiesenen Landesstraße zurückgewiesen wird. Wörtlich führt das Regierungspräsidium in seiner der Gemeindeverwaltung vorliegenden Mail vom Oktober 2020 weiter aus: „Die befürchtete, mangelnde Akzeptanz / Nutzung seitens des ÖPNV, sollte das Gebiet direkt angefahren werden (...), vermag hier nicht zu überzeugen. Auch die verlängerte Fahrzeit erscheint hier nicht ein wirklich zwingender Grund zu sein.“ Diese Aussage des Regierungspräsidiums ist eindeutig und der Handlungsbedarf unstrittig, wie z.B. das für das Gebiet „Dachstein“ ausgewiesene Defizit in der als Anlage zum Entwurf des Nahverkehrsplans beigefügten Karte „Defizite in der Bedienungsqualität HVZ Mo — Fr 6:00 — 8:30, 12:30 — 20:00 Uhr“ belegt. Es ist daher absolut nicht nachvollziehbar, dass die (bessere) Anbindung des Gewerbegebiets „Dachstein“ in	Kenntnisnahme	In Wurmberg soll an der Landesstraße in Höhe des Gewerbegebiets Dachstein eine beidseitige Haltestelle eingerichtet werden. Hierzu finden Gespräche statt.

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Begründung
		<p>Wurmberg im Entwurf zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans weder bei den Maßnahmen noch bei den Prüfungsaufträgen zu finden ist. Drei zusätzliche Fahrtenpaare auf der Linie 739, bei denen nicht ersichtlich ist, zu welchen Uhrzeiten diese eingerichtet werden sollen und ob sie überhaupt bis in Gewerbegebiet „Dachstein“ fahren, reichen hier keineswegs aus.</p> <p>Vor diesem Hintergrund fordert die Gemeinde Wurmberg, das Hin- und Hergeschiebe von Verantwortlichkeiten in dieser Angelegenheit zu beenden und den Lippenbekenntnissen für eine Attraktivitätssteigerung des ÖPNV endlich überfällige Taten folgen zu lassen.</p>		
<b>Wurmberg, Gemeinde</b>		<p>Angehängte Nachricht (anonymisiert)</p> <p>seit 12 Jahren sind wir ansässig im Gewerbegebiet Dachstein. [...] Inzwischen kommen ungefähr 10 — 15 % unserer Beschäftigten mit dem Bus um 7:00 aus Pforzheim zur Arbeit. Die nächste Haltestelle ist für Sie in Wurmberg, Pforzheimer Strasse. Einige der Frauen laufen von der Bushaltestelle auf der Hauptstraße ins Gewerbegebiet. Das kann, will und darf ich als verantwortungsvoller Arbeitgeber nicht hinnehmen. Jahrelang wurden wir vertröstet und es wurde versprochen bei der nächsten Fahrplanänderung würde der Buskrisel im Gewerbegebiet berücksichtigt. Es geht hier [...] auch um die anderen Betriebe im Gewerbegebiet, deren Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter mit dem Bus aus Pforzheim kommen..</p>	Kenntnisnahme	Siehe Anmerkungen zuvor.
<b>Benachbarte Aufgabenträger</b>				
<b>Landkreis Böblingen</b>	Kapitel 2.3 Nahverkehrspläne benachbarter Aufgabenträger	Die vom Enzkreis aufgeführte Stellungnahme bezieht sich nicht auf den NVP 2015 des Landkreises Böblingen, sondern auf den Entwurf der NVP-Fortschreibung 2020/2021. Die in der Stellungnahme enthaltenen Ziffern 2 und 3 beziehen sich zudem auf vertragliche bzw. finanzielle Aspekte, die nicht Gegenstand der Festsetzungen des NVP sind.	Aufnahme	Zum aktuellen NVP-Entwurf wird der Bezug hergestellt
<b>Landkreis Böblingen</b>	Kapitel 4.2.1 Marktgerechte Weiterentwicklung des Busverkehrssystems als integraler Bestandteil des Verkehrssystems	Mit Blick auf die Taktung der Anschlussverkehrsmittel im VVS im 15/30/60/120 Minuten-Raster, ist für die aus dem Enzkreis in den VVS einbrechenden Verkehre zwingend ein 15-Minuten-Takt vorzusehen, um die Wegeketten sicherzustellen. Ein 20 Minuten-Takt würde auf diesen Linien unweigerlich zu Anschlussbrüchen führen. Insofern regen wir als Ergänzung dieser Definition zumindest den Zusatz „in Abhängigkeit der Taktung der Anschlussverkehrsmittel“ an.	Kenntnisnahme	Vorgaben zur Anschlussbildung zwischen Verkehrsmitteln an Verknüpfungspunkten gibt Kapitel 4.3.6.
<b>Landkreis Böblingen</b>	Ö-A M1	Hinsichtlich der im 1. Spiegelstrich für die HVZ genannten Taktzeiten verweisen wir auf unsere o.g. Anregung zu Kapitel 4.2.1 und bitten auch hier um eine entsprechende textliche Ergänzung „in Abhängigkeit der Taktung der Anschlussverkehrsmittel“.	Kenntnisnahme	Siehe Punkt zuvor
<b>Landkreis Böblingen</b>	Ö-A M2	Diese Maßnahme wird grundsätzlich begrüßt, kann jedoch im Landkreis Böblingen nur in Koordination mit der VVS-Linie 663 erfolgen. Somit ist unter der Rubrik „notwendige Anpassungen“ der Teilsatz „keine Anpassung anderer Linien“ zu streichen und durch „Abstimmung mit VVS-Linie 663 erforderlich“ zu ergänzen.	Aufnahme	Der Anregung wird gefolgt.
<b>Landkreis Böblingen</b>	B+O M2	Bei „Weitere betroffene Akteure“ muss der Landkreis Böblingen ergänzt werden.	Aufnahme	Der Anregung wird gefolgt.
<b>Landkreis Böblingen</b>	E Ö-A P6	Grundsätzlich ist ein ÖPNV-Lückenschluss zwischen Heimsheim und Weil der Stadt-Hausen zu begrüßen, sofern dieser infrastrukturell möglich ist (Würmbrücke/Hausen). Allerdings erscheint die in der Beschreibung und Bewertung genannte Begründung der verbesserten und direkteren Anbindung an die S-Bahn Richtung Stuttgart falsch gewählt zu sein, da Heimsheim bereits über eine leistungsfähige S-Bahn-Anbindung Richtung Stuttgart via Leonberg mit den Linien 652 und 653 (montags bis freitags tagsüber alle 15 Minuten) verfügt. Mit der anvisierten Verlängerung der Linie 761 nach Renningen wird es ab Dezember 2021 sogar noch eine weitere attraktive Anbindung von Heimsheim an die S-Bahn-Linien S6 und S60 geben. Diese Bestandsverbindungen sind bereits in den VVS-Tarif integriert, was für die hier neu vorgeschlagene Verbindung erst noch zu klären wäre. Ferner ist unter der Rubrik „notwendige Anpassungen“ die VVS-Linie 663 zu ergänzen.	Aufnahme	Ergänzung der Linie 663
<b>Landkreis Böblingen</b>	E Ö-A P7	Auch dieser Lückenschluss im ÖPNV-Netz zwischen dem Enzkreis und dem Landkreis Böblingen ist grundsätzlich prüfenswert. Unter der Rubrik „notwendige Anpassungen“ sind die VVS-Linien 663 und 666 ebenso zu ergänzen wie ein Hinweis auf die notwendige tarifliche Integration einer solchen Linie in den VVS.	Aufnahme	Der Anregung wird gefolgt.

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Begründung
Landkreis Böblingen	E Ö-A P9	Die Schließung der Lücke im kreisüberschreitenden ÖPNV-Angebot im Bereich Weissach ist grundsätzlich prüfenswert.	Kenntnisnahme	
Landkreis Böblingen	Kapitel 8.3 i. V. m. Tabelle 49 Konkrete Ausgestaltung der Verkehrsräume für den Enzkreis und die Stadt Pforzheim	Die Bewertung zu den Linien 652/653 teilen wir nicht. Die hier erwähnte „tlw. Verdichtung im Landkreis Böblingen“ existiert in dieser Form nicht mehr. Alle Fahrten der Linien 652 und 653 beginnen oder enden im Enzkreis. Beide Linien erschließen innerhalb des Enzkreises mehr Einwohner als innerhalb des Landkreises Böblingen. Auf dieser Basis ist die Einstufung der Linien in der Rubrik „Berücksichtigung“ von nein auf ja abzuändern. Gleiches gilt für die Linie 666: Auch hier kommen wir zu einer anderen Beurteilung des Sachverhalts. Durch den parallelen Linienabschnitt Hausen – Münklingen – Merklingen – Weil der Stadt zur VVS-Linie 663 ergibt sich auf Gemarkung des Landkreises Böblingen eine viel stärkere Verdichtung als dies auf dem Gebiet des Enzkreises mit der VPE-Linie 767 der Fall ist. Der VVS hat hierzu bereit eine Zusammenstellung der Einwohnerzahlen der bedienten Orte übersandt. Auf dieser Basis ist die Einstufung der Linie in der Rubrik „Berücksichtigung“ von ja auf nein abzuändern. Linie 767: Mit Blick auf die Verkehrsfunktion überwiegend im Enzkreis ist die Einstufung der Linie in der Rubrik „Berücksichtigung“ von nein auf ja abzuändern. Zur Einstufung der Buslinie 767 gilt das bereits zur Buslinie 666 gemeldete gleichermaßen.	Aufnahme	Der Anregung wir tlw. gefolgt.  Begründung für Zuordnung der Linien 652/ 653: Die Linien 652/ 653 haben bedeutende Verkehrsfunktionen im Enzkreis und im Landkreis Böblingen. Im Enzkreis übernehmen die Linien Erschließungsfunktionen im Bereich Wiernsheim/ Mönshheim/ Wimsheim/ Friolzheim/ Heimsheim und stellen aus diesem Bereich die Verbindung in den Landkreis Böblingen, insbesondere nach Leonberg, sowie die Verknüpfung zur S6 von/ nach Stuttgart sicher. Es bestehen auch Verknüpfungen aus
Landkreis Böblingen	Liniensteckbrief Linie 652	Nachdem der Bedienungsschwerpunkt der Linie 652 im Enzkreis liegt, war vorgesehen, dass dieser die Aufgabenträgerschaft der Linie übernimmt. Aufgrund noch zu klärender Einzelheiten wird der Linientausch vorerst noch zurückgestellt. Im Entwurf (Liniensteckbrief) wird die Linie daher richtigerweise wieder dem Landkreis Böblingen zugeordnet.	Kenntnisnahme	Wiernsheim und Mönshheim von und zu den Linien 761 und 763 auf der Relation von/ nach Pforzheim. Im Landkreis Böblingen übernehmen die Linien im Bereich Rutesheim und Leonberg
Landkreis Böblingen	Liniensteckbrief Linie 653	Nachdem der Bedienungsschwerpunkt der Linie 653 im Enzkreis, liegt war vorgesehen, dass dieser die Aufgabenträgerschaft der Linie übernimmt. Aufgrund noch zu klärender Einzelheiten wird der Linientausch vorerst noch zurückgestellt. Im Entwurf (Liniensteckbrief) wird die Linie daher richtigerweise wieder dem Landkreis Böblingen zugeordnet.	Kenntnisnahme	wichtige Erschließungsfunktionen und stellen aus diesem Bereich die relevante Verbindung ins Zentrum von Leonberg sowie die Verknüpfung zur S6 von/ nach Stuttgart sicher. Auf dem Gebiet des Landkreises Böblingen wird das Angebot zu bestimmten Zeiten noch weiter
Landkreis Böblingen	Liniensteckbrief Linie 666	Nachdem die Linie 666 eng mit der Linie 767 (Aufgabenträgerschaft Landkreis Böblingen) verknüpft ist, war vorgesehen, dass der Landkreis Böblingen die Aufgabenträgerschaft übernimmt. Aufgrund noch zu klärender Einzelheiten wird der Linientausch vorerst noch zurückgestellt. Im Entwurf (Liniensteckbrief) wird die Linie daher richtigerweise wieder dem Enzkreis bzw. Stadt Pforzheim zugeordnet	Kenntnisnahme	verdichtet. Der Schwerpunkt der Verkehrsbedien- ung der beiden Linien liegt aufgrund des dichteren Angebotes eher im Landkreis Böblingen. Die beiden Linien werden daher aufgrund ihrer Verkehrsfunktion für die Bildung von Verkehrsräumen oder Linienbündeln dem benachbarten Landkreis zugeordnet. Die Zu- ständigkeit des Aufgabenträgers Enzkreis für die Nahverkehrsplanung der Linien 652 und 653 im Bereich des Enzkreises bleibt dabei unberührt.  Begründung für Zuordnung der Linie 666: Die Linie 666 stellt im Bereich des Enzkreises die relevante Verbindung von Tiefenbronn nach Pforzheim sowie innerhalb von Tiefenbronn die Verbindung von den Ortsteilen Mühlhausen und Lehningen in den Hauptort sicher. Darüber hinaus schafft sie eine Verbindung aus dem Enzkreis nach Weil der Stadt im Landkreis Böblingen. Innerhalb des Landkreises Böblingen hat die Linie für die Bereiche Hausen/ Münklingen/ Merklingen Verbindungsfunktionen nach Weil der Stadt. Zwi- schen Pforzheim und Hausen wird die Linie zu bestimmten Zeiten verdichtet. Sie übernimmt im Bereich des Enzkreises zudem wichtige Funktionen im Schulverkehr zum Schulstandort Pforzheim. Für die Linie liegt der Schwerpunkt

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Begründung
				der Verkehrsbedienung im Bereich des Enzkreises und der Stadt Pforzheim. Deshalb wird diese Linie bei der Bildung von Verkehrsräumen im Enzkreis und der Stadt Pforzheim berücksichtigt. Die Zuständigkeit des Aufgabenträgers Landkreis Böblingen für die Nahverkehrsplanung der Linie 666 im Bereich des Landkreises Böblingen bleibt dabei unberührt.
Landkreis Böblingen	Liniensteckbrief Linie 765	Nachdem der Bedienungsschwerpunkt der Linie im Enzkreis liegt, war vorgesehen, dass dieser die Aufgabenträgerschaft übernimmt. Analog zu den Linien 652 und 653 müsste die Linie 765 nun ebenfalls wieder der Aufgabenträgerschaft des Landkreises Böblingen zugeordnet werden. Allerdings ist im zugehörigen Liniensteckbrief angegeben, dass die Aufgabenträgerschaft beim Enzkreis bzw. der Stadt Pforzheim liegt. Die Linie 765 ist darüber hinaus keinem Linienbündel im Enzkreis zugeordnet. Korrekterweise müsste hier also der Landkreis Böblingen wieder als Aufgabenträger aufgenommen werden.	Aufnahme	Die Anregung wird aufgenommen.
Landkreis Böblingen	Liniensteckbriefe Linien 652, 653, 666 und 765	Hinsichtlich der Linien 652, 653, 666 und 765 schlagen wir folgende Ergänzung im NVP hinsichtlich des zwar geplanten, aber noch weiter abzustimmenden Linientausches vor:  „Bezüglich der Linienbündelzuschnitte auf den kreisübergreifenden Buslinien zwischen den Landkreisen Böblingen und dem Enzkreis konnte noch kein Konsens zwischen den beiden Kreisen gefunden werden. Der Landkreis Böblingen befürwortet einen „Linientausch“ in der Gestalt, dass die Linien 666 – ggf. inkl. der Schülerlinien 767 und 941 – in das Linienbündel 4 des Landkreises Böblingen integriert wird und somit die Verkehre im Korridor Weil der Stadt-Hausen (Linien 663 und 666) in einem Verkehrsvertrag gebündelt werden können. Im Gegenzug für die dafür nötige Integration der aktuell beim Enzkreis gebündelten Linie 666 ins Linienbündelungskonzept des Landkreises Böblingen sollen – nach den Vorstellungen des Landkreises Böblingen – die Linien 652, 653 und 765, welche bislang im Linienbündelungskonzept des Landkreises Böblingen enthalten waren, beim Enzkreis gebündelt werden. Dafür spricht auch, dass die Linien 652, 653 und 765 eindeutig ihr verkehrliches Gewicht im Enzkreis haben, während die Linie 666 beiderseits der Kreisgrenze eine eher identische verkehrliche Bedeutung hat. Vor den anstehenden Vergaben für die betroffenen Linien ist ein Einvernehmen zwischen beiden Landkreisen zu finden, welches ggf. eine Überarbeitung bzw. Teilfortschreibung des Nahverkehrsplans notwendig machen kann. Hierzu sollen auch die Fahrgastströme in den jeweiligen Verkehrsgebieten von den beiden Kreisverwaltungen analysiert werden, sodass bis zu den anstehenden Vergaben auf einer soliden Datenbasis konsensfähige Bündelzuschnitte erarbeitet werden können.“  Vom Enzkreis wurde bereits zugestimmt den Passus in den NVP-Entwurf aufzunehmen. Der Landkreis Böblingen wird diesen Zusatz ebenfalls in seinem Nahverkehrsplan berücksichtigen.	Aufnahme	Die Formulierung wird in Kapitel 8.3 aufgenommen.
Landkreis Karlsruhe	S. 122	Der Landkreis Karlsruhe sieht die Einführung des auf Seite 122 erwähnten „Enzkreis-Taktes“ und die damit verbundene Einführung von 15- bzw. 20-Minuten-Takten zu den Hauptverkehrszeiten, sowie ein 30-Minuten-Takt in den Nebenverkehrszeiten grundsätzlich positiv. Bei einer entsprechenden Anpassung der Fahrpläne bitten wir jedoch um eine enge Abstimmung mit dem KVV bzgl. möglicher Anschlussverluste der bis in den Landkreis Karlsruhe verkehrenden Buslinien.	Kenntnisnahme	Die Abstimmung mit dem Landkreis Karlsruhe wird bei weiterer Konkretisierung gesucht.
Landkreis Karlsruhe	B+O M2	Der Plan, die Zusammenarbeit mit benachbarten Aufgabenträgern und Verbänden (B+O M2) weiter auszubauen, wird ausdrücklich begrüßt.	Kenntnisnahme	
Landkreis Karlsruhe		Im Hinblick auf die in den Tabellen 45 und 46 (Seite 167 f.) dargestellte Priorisierung der vorgenannten Maßnahmen, bitten wir um eine rechtzeitige Inkenntnissetzung bzw. Informationsbereitstellung und daraus folgende Absprachen seitens des Enzkreises.	Kenntnisnahme	Eine frühzeitige Abstimmung ist vorgesehen.
Landkreis Karlsruhe	Ö-A P5	Im Falle eines Ausbaus der Linie 721 zwischen Keltern und Langensteinbach (Ö-A P5), bitten wir neben dem VPE zusätzlich den KVV, die Gemeinde Karlsbad und den Landkreis Karlsruhe als betroffene Akteure miteinzubeziehen.	Kenntnisnahme	Der Hinweis wird im Zuge der weiteren Konkretisierung aufgenommen.
Landkreis Karlsruhe	Ö-A P2	Auch die Untersuchung zur Einrichtung einer Stadtbahn vom westlichen zum südöstlichen Enzkreis (Ö-A P2) und die damit verbundene Verknüpfung mit bestehenden Strecken – u. a. im Landkreis Karlsruhe – wird unsererseits unterstützt. Wir bitten jedoch, die Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (AVG) als Eigentümerin/Pächterin möglicher Verknüpfungsstrecken als weiteren betroffenen Akteur zu ergänzen. Sowie den Landkreis Karlsruhe und die betroffenen Gemeinden im Landkreis Karlsruhe bei konkreten Planungsvorgängen miteinzubeziehen.	Kenntnisnahme	Die AVG Albtalverkehrsgesellschaft mbH wird gerne ebenso wie der Landkreis Karlsruhe und die betroffenen Gemeinden im Landkreis Karlsruhe bei konkreten Planungsvorgängen zu späterem Zeitpunkt einbezogen.



Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Begründung
Landkreis Karlsruhe		Die Verdichtung des bestehenden Schnellbusangebotes der Linie 733 zwischen Pforzheim und Bretten (Ö-A M3), die Einrichtung eines Stundentakts an Sonntagen auf der Linie 700 von Mühlacker nach Bretten (E Ö-A M1) sowie die Verdichtung des Taktangebotes auf der Linie 702 von Mühlacker nach Flehingen (E Ö-A M2) sehen wir ebenfalls positiv. In diesem Zusammenhang möchten wir jedoch darauf aufmerksam machen, dass die in den Liniensteckbriefen in Anhang IV dargestellten Zielvorgaben zum Bedienungsangebot bei allen drei Linien nicht mit dem gemäß Kapitel 6.1.1 geplanten Bedienungsangebot übereinstimmen.	Aufnahme	Der Anregung wird gefolgt. Die Zielvorgaben werden angepasst. Es ist zu beachten, dass Bedienungsqualitäten des Enzkreis-Taktes korridorbezogen durch die Überlagerung verschiedener Linien entstehen.
Landkreis Karlsruhe	Liniensteckbriefe	Der Berücksichtigung der in der Tabelle 49 (Seite 175) aufgeführten kreisgrenzüberschreitenden Linien im Nahverkehrsplan des Enzkreises und der Stadt Pforzheim können wir, hinsichtlich der uns betreffenden Linien, so zustimmen. Da der Landkreis Karlsruhe jedoch zuständiger Aufgabenträger für die auf seinem Landkreisgebiet verlaufenden Linienabschnitte ist, müsste unseres Erachtens in den Liniensteckbriefen in Anhang IV bei den Linien 700, 702, 715, 717, 720, 721 und 733 der Landkreis Karlsruhe noch als Aufgabenträger ergänzt werden.	Aufnahme	Der Anregung wird gefolgt. Bei kreisgrenzüberschreitenden Linien werden die zuständigen Nachbaraufgabenträger in die Liniensteckbriefe aufgenommen.
Landkreis Karlsruhe	Kap 8.5	In den in Ziffer 8.5 (ab Seite 177 ff.) aufgeführten Linienbündelübersichten werden bisher nur Verknüpfungspunkte im Gebiet des VPE genannt. Unseres Erachtens sind jedoch auch Verknüpfungspunkte in angrenzenden Gebieten wichtig, sodass in Bezug auf den Landkreis Karlsruhe beim Linienbündel (LB) Neuenbürg / Straubenhardt / Dobel bzgl. der Linien 715 und 717 die Haltestelle Ittersbach Descostrasse mit Umstieg auf die Linie S11 als Verknüpfungspunkt ergänzt werden könnte. Nach der sich derzeit in Abstimmung mit dem Enzkreis befindlichen neuen Linienführung der beiden Linien in Ittersbach würde die Haltestelle Ittersbach Bahnhof nicht mehr angefahren werden. Beim LB Keltern / Remchingen könnte bzgl. der Linie 720 der Bahnhof Ittersbach sowie die Haltestelle Ittersbach Descostrasse und bzgl. der Linie 721 der Bahnhof Langensteinbach jeweils als Verknüpfungspunkt zur S11 eingefügt werden. Beim LB Linienbündel Königsbach/ Neulingen wäre bzgl. der Linie 733 der Bahnhof Bretten zu ergänzen. Beim LB Linienbündel Bretten / Sternenfels müsste bzgl. der Linie 700 der Bahnhof Bretten und bzgl. der Linie 702 die Haltestelle Oberderdingen als Verknüpfungspunkt mit jeweils der Möglichkeit zum Umstieg auf die S4 eingefügt werden. Darüber hinaus bitten wir bzgl. der Linie 702 die Gemeinde Oberderdingen bei den relevanten Verflechtungen im Schulverkehr einzutragen.	Kenntnisnahme	Hierzu werden weitere Gespräche folgen.
Landkreis Karlsruhe	Anhang III	Die ab Seite 209 dargestellte „Linienübersicht Analyse“ erweckte für uns aufgrund des Zusatzes „Fahrplanstand 2019“ den Eindruck, als würde es den Ist-Zustand der Linien zum Stand 2019 wiedergeben. Bei den Linien 715 und 717 ist hier jedoch an Samstagen im Abendverkehr ein AST-Verkehr aufgeführt. Soweit uns bekannt ist, fahren beide Linien auch an Samstagen bis 0:00 bzw. 01:00 Uhr nachts und auch von einem AST-Verkehr haben wir keine Kenntnis. Aufgrund von Beschwerden von Anwohnern in Ittersbach werden mit dem Enzkreis und dem VPE derzeit verschiedene Alternativen zum bestehenden Angebot, beispielsweise einen On Demand-Verkehr auf den Linien 715 und 717 von Montag bis Samstag in der SVZ sowie sonntags ganztags zwischen Straubenhardt und Ittersbach anzubieten, eruiert. Wir gehen daher davon aus, dass in der Tabelle der Ziel- und nicht der Ist-Zustand dargestellt wurde. Sofern die Tabelle tatsächlich den Status quo darstellen soll, müsste dies entsprechend korrigiert werden. Insgesamt müssen die vorgenannten Planungen zu den Linien 715 und 717 jedoch noch entsprechend im Nahverkehrsplan Berücksichtigung finden (bei geplanten Maßnahmen, Liniensteckbriefe etc.).	Aufnahme	Die Bedienzeiten werden aktualisiert und die Angaben korrigiert.
Landkreis Karlsruhe	Anhang IV	Bei den Liniensteckbriefen in Anhang IV könnte bei den Linien 715 und 717 (Seite 10 und 12) in den Besonderheiten/Hinweisen jeweils ergänzt werden, dass durch die Kombination von beiden Linien auf einem Großteil des Linienweges von Montag bis Samstag ein 30-Minuten-Takt angeboten wird. Darüber hinaus sollte aufgrund der neu geplanten Linienführung in Ittersbach bei beiden Linien als Verknüpfungspunkt nur noch die Haltestelle Ittersbach Descostrasse (und nicht auch noch Ittersbach Bhf) genannt werden. Zudem könnte analog zur Linie 715 auch bei der Linie 717 der Hinweis erfolgen, dass ein Teil des Fahrweges der Linie 717 an Sonntagen durch die Linie 715 gefahren wird. Außerdem sollte das Fahrtende der Linie 715 an Sonntagen in Langenalb und eine damit einhergehende nicht Bedingung von Ittersbach erwähnt werden.	Aufnahme	Der Anregung wird gefolgt.
Landkreis Karlsruhe	Kap 6	Zum Schluss möchten wir noch darum bitten die derzeit diskutierte Westanbindung der Zabergäubahn als ein mögliches gemeinsames Streckenprojekt des Enzkreis und des Landkreis Karlsruhe in den Nahverkehrsplan mitaufzunehmen.	Aufnahme	Die Anregung wird in Prüfauftrag E Ö-A P11 überführt.
Landkreis Ludwigsburg	S. 140 Maßnahme E Ö-A P2	Die Prüfung einer Busverbindung Wiernsheim - Serres - Großglattbach - Vaihingen (Enz) wird grundsätzlich begrüßt. Hierzu stehen wir gerne für weitere Abstimmungsgespräche zur Verfügung.	Kenntnisnahme	Eine frühzeitige Abstimmung ist vorgesehen.

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Begründung
Landkreis Ludwigsburg	S. 145 Maßnahme E Ö-A P9	Grundsätzlich wird eine kreisüberschreitende Verbindung aus Richtung Wiernsheim - Weissach begrüßt. Insbesondere die Herstellung einer Verbindung über das Porsche Entwicklungszentrum, Weissach und Heimerdingen mit dortigem Anschluss an die Strohgäubahn stellt nach unserer Einschätzung eine sinnvolle Ergänzung des Liniennetzes dar. Eine Weiterführung der Buslinie auf der Relation Heimerdingen - Hemmingen - Schwieberdingen sehen wir aufgrund des vorhandenen parallelen Angebots auf der Strohgäubahn kritisch.  Diese Maßnahme hat gemäß der Beschreibung auf S. 145 die Funktion, eine kreisüberschreitende Verbindung mit Anbindung an den SPNV von/nach Stuttgart zu schaffen. Nachdem am Bahnhof Heimerdingen ein gleichwertiger Anschluss zur Strohgäubahn hergestellt werden kann und gleichzeitig die schienenparallele Linienführung nach Schwieberdingen vermieden wird, plädieren wir dafür, den projektierten Linienverlauf auf den Abschnitt Wiernsheim - Mönsheim - Weissach - Heimerdingen zu begrenzen. Für weitere Abstimmungsgespräche in dieser Sache stehen wir gerne zur Verfügung.	Kenntnisnahme	Gerne werden hierzu frühzeitig im Zuge der weiteren Umsetzung Gespräch mit dem Landkreis Ludwigsburg aufgenommen.
<b>Verkehrsunternehmen</b>				
AVG Albtalverkehrsgesellschaft mbH	Kap 6	Der KVV befürwortet die Verdichtung des bestehenden Schnellbusangebotes der Linie 733 zwischen Pforzheim und Bretten (Ö-A M3), die Einrichtung eines Stundentakts auf der Linie 700 von Mühlacker nach Bretten an Sonntagen (E Ö-A M1) sowie die Verdichtung des Taktangebotes auf der Linie 702 von Mühlacker nach Flehingen (E Ö-A M2).	Kenntnisnahme	
AVG Albtalverkehrsgesellschaft mbH		Die Untersuchung zur Einrichtung einer Stadtbahn wird begrüßt (Ö-A P2). Wir bitten um Ergänzung der Albtal-Verkehrsgesellschaft mbH (AVG) bei den betroffenen Akteuren als Eigentümerin / Pächterin vorhandener Schieneninfrastruktur (Albtalbahn Karlsruhe – Ittersbach bzw. Enztalbahn Pforzheim – Bad Wildbad), die in bisherigen Untersuchungen als Verknüpfungstrecken diskutiert wurden. Die AVG ist frühzeitig an der Untersuchung zu beteiligen.	Kenntnisnahme	Die AVG Albtalverkehrsgesellschaft mbH wird im Laufe der Untersuchung ggf. zu späterem Zeitpunkt einbezogen.
AVG Albtalverkehrsgesellschaft mbH		Die Planung zur Errichtung von (weiteren) Bike+Ride- und Park+Ride-Anlagen wird grundsätzlich befürwortet. Wir bitten um Ergänzung der Albtal-Verkehrsgesellschaft mbH (AVG) bei den betroffenen Akteuren als Pächterin der Enztalbahn (E H+I M3 und E H+I M4).	Kenntnisnahme	Auf eine Aufnahme wird verzichtet, eine frühzeitige Einbeziehung weiterer relevanter Planungspartner wie aus DB Station & Service erfolgt.
AVG Albtalverkehrsgesellschaft mbH		Neben der Machbarkeitsstudie zur Einrichtung eines Schienenhaltepunktes Zeppelinstraße (P H+I P3) in der Stadt Pforzheim regen wir die Aufnahme einer weiteren Machbarkeitsstudie zur Errichtung eines Schienenhaltepunktes im Bereich der Durlacher Straße an der Enztalbahn an. Die Einrichtung dieses zusätzlichen Haltepunktes wird bereits mit der NVBW im Zusammenhang mit der Optimierung des Fahrplankonzeptes der Enztalbahn diskutiert.	Kenntnisnahme	Die Planungen hierzu liegen auf Seiten der AVG Albtalverkehrsgesellschaft mbH bereits vor und bedürfen der Umsetzung. Für weiterführende Gespräche steht die Stadt Pforzheim gerne bereit.
AVG Albtalverkehrsgesellschaft mbH		In der Beschreibung des Linienbündels Bretten / Sternenfels (S. 180) bitten wir in der Zeile „Relevante Verflechtungen im Schulverkehr“ um die ergänzende Nennung von Oberderdingen.	Aufnahme	Der Anregung wird gefolgt.
AVG Albtalverkehrsgesellschaft mbH		Bei Planungen die im Zusammenhang mit der Infrastruktur der Enztalbahn stehen, bitten wir um generelle und frühzeitige Beteiligung der Albtal-Verkehrsgesellschaft mbH (AVG).	Kenntnisnahme	Relevante Planungspartner werden einbezogen.
Klingel GmbH Omnibusverkehr		Gemeinsame Stellungnahme mit Richard Eberhardt GmbH	Gemeinsame Stellungnahme	

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Begründung
Richard Eberhardt GmbH	Beschleunigung des ÖPNV / Bevorrechtigung des ÖPNV	<p>An mehreren Stellen des NVP wird die Qualität des Busverkehrs angesprochen, dabei auch Themen wie Beschleunigung, Ampelbevorrechtigung, Busspuren etc.. Wir halten dieses Thema für sehr wichtig und sehen in Pforzheim und im Enzkreis erhebliche Potenziale, die bei einer positiveren Einstellung gegenüber dem ÖPNV zu einer erheblichen Beschleunigung und somit Qualitätsverbesserung führen können. Wenn bei Regelungen im Straßenverkehr grundsätzlich für den ÖPNV und nicht für den Individualverkehr entschieden wird, kann der ÖPNV erheblich beschleunigt werden, ohne dass der Individualverkehr dadurch zu sehr beeinträchtigt wird. Es fehlt hier „nur“ an einer Änderung der Prioritätensetzung. Wir sind gerne bereit, mit den Straßenverkehrsbehörden Punkt für Punkt durchzugehen. Zu den grundsätzlichen Punkten gehören:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ampelbevorrechtigung: es gibt durchaus etliche Ampeln für Omnibusse, diese sind jedoch fast immer so geschaltet, dass der Bus seine Grünphase im Laufe des normalen Ampelumlafes bekommt. Eine Bevorrechtigung, in dem Sinne, dass der Bus so früh wie möglich grün erhält, ist in aller Regel nicht vorhanden. Oft muss der Bus warten, bis er im Laufe der normalen Ampelphase freie Fahrt erhält und muss derweil viele PKW an sich vorbeiziehen lassen. Beispiel: Brötzinger Brücke. Würde der Bus – wie in vielen Städten umgesetzt – bald möglichst grün erhalten, könnte die Fahrt effektiv deutlich beschleunigt werden und gefühlt würden die wartenden PKW-Fahrer sehen, dass die Fahrt mit dem Bus schneller ist, als mit dem PKW.</li> <li>- Busspuren: Busspuren sind an diversen Straßen vorhanden. Diese helfen dem Bus auch teilweise, an etlichen Stellen wären sie allerdings gar nicht notwendig, da keine Staugefahr vorhanden. An vielen Stellen, vor allem vor Kreuzungen oder Haltestellen, wäre eine kürzere Busspur notwendig, damit sich der Bus die Trasse nicht mit dem Individualverkehr teilen muss. Beispiel Waisenhausplatz zwischen Haltestelle Waisenhausplatz und der Abzweigung Leopoldstraße. Eine Links-Abbiegespur für den Individualverkehr ist vorhanden und wird kaum genutzt, der Omnibus muss sich zwischen die anderen Verkehrsteilnehmer drängen, um von der Haltestelle Waisenhausplatz bis zur Abzweigung Leopoldplatz zu kommen. In solchen Fällen bringt auch eine kürzere Busspur sehr viel, vor allem wenn sie mit einer bevorrechtigten Ampel an der Haltestelle und den Knoten kombiniert ist. Eine gleichzeitige Benutzung der Busspuren durch Fahrräder ist zwar auch nicht glücklich, aber schon deutlich besser, als das Nicht-Vorhandensein von Busspuren. Wir haben in Pforzheim und im Enzkreis auch nicht die Fahrradmenge zu bewältigen wie z.B. der Kurfürstendamm in Berlin.</li> <li>- Parkende PKW auf der Busspur: parkende PKW oder Lieferfahrzeuge sind auf Busspuren ein häufiges Ärgernis und verringern die Geschwindigkeit des ÖPNV wieder, wo er durch die Busspur doch beschleunigt werden soll. Häufig muss sich der Bus vor parkenden Fahrzeugen wieder in den normalen Verkehr einfädeln und verliert genau die Zeit wieder, die er zuvor durch die Busspur gewonnen hat. Was den Anlieferverkehr betrifft, der an vielen Stellen den Busverkehr auf den Busspuren erheblich behindert, ist eine deutlich stärkere Überwachung nötig mit entsprechenden Strafen (klappt z.B. in der Schweiz und in Israel, aber auch in vielen deutschen Städten). Beispiel: Östliche. Andererseits stören natürlich auf der Busspur angelegte Kurzzeitparkplätze. Diese stören auch, wenn das Parken mit zwei Rädern auf dem Gehweg erlaubt ist, der Bus muss trotzdem auf den normalen Fahrstreifen ausweichen. Beispiel: Westliche bei Anfahrt des Leopoldplatzes vor dem Sanitätshaus Heintz (hat eigene Parkplätze auf dem Hof).</li> <li>- Parkende PKW am Straßenrand: Auch die oben genannten Punkte gelten für die eine oder andere Stelle im Enzkreis und können auch dort den Busverkehr beschleunigen. Massiert und an vielen Punkten treten diese Fragen aber in Pforzheim auf. Das Behindern des ÖPNV durch am Straßenrand parkende PKW tritt im Landkreis genauso auf wie in der Stadt. An vielen Stellen wird der Omnibusverkehr – auch auf langen Strecken - durch parkende PKW behindert, wenn der Bus dahinter den Gegenverkehr abwarten muss. Dies gilt nur eingeschränkt für Linien, denen eine Erschließungsfunktion in Wohngebieten zufällt, aber längere Linien, die die Ortschaften auf den jeweiligen Hauptstraßen durchfahren, sollten freie Fahrt haben. Hier bieten sich als „Quasi Parkverbot“ durchaus Fahrradstreifen an. Die wenigen Fahrradfahrer stören den Busverkehr erheblich weniger, als permanent parkende PKW. Positives Beispiel: Rotensol und Neusatz, negatives Beispiel Salmbach.</li> </ul>	Aufnahme	Die Anregungen werden begrüßt. Genannte Problemstellen und Hinweise werden teilweise aufgenommen.

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Begründung
Richard Eberhardt GmbH	Betriebsdauer	<p>Vergleicht man in der NVP-Vorlage die aufgeführten Takte des heutigen Verkehrs mit den vorgeschlagenen Takten, so stellt man bei vielen Linien fest, dass gerade in der Schwachlastzeit, sowohl in Tagesrandlage an Werktagen, als auch am Wochenende, Verdichtungen vorgesehen sind. Dies unterstützen wir ausdrücklich. Wir halten die Betriebsdauer für einen wichtigen Qualitätsfaktor des ÖPNV. Wir halten daher die vorgeschlagenen Betriebsdauern in der Vorlage für teilweise zu eng bemessen. Wir haben auf unserer Linie 743, Pforzheim – Schömberg, heute schon eine Betriebsdauer, die an mehreren Punkten über die vorgeschlagenen Grenzen hinweggeht. So kommt unser erster Bus werktags in Pforzheim um 05:05 Uhr an, hat hervorragende Anschlüsse nach Stuttgart und Karlsruhe und hat (ohne Corona) eine Besetzung von 10 bis 15 Fahrgästen. Diese Fahrgäste würden sich bei Wegfall des Kurses möglicherweise anders orientieren und dann auch auf der Rückfahrt im Tagesverkehr fehlen. Auch wenn man über eine so frühe Fahrt auf jeder Linie sicher unterschiedlicher Meinung sein kann, so sollte eine Anfahrt auf das Oberzentrum zum Schichtbeginn um 06:00 Uhr auf alle Fälle möglich sein. Es gibt viele ÖPNV-affine Beschäftigte in Pflegeheimen und Krankenhäusern, aber auch in der Industrie, die um 06:00 Uhr Dienstbeginn haben. Um diese Zeit sollte eine Anfahrt aus dem gesamten Enzkreis möglich sein. Ähnliches gilt aber auch in der Gegenrichtung. Es gibt auch viele Beschäftigte in den Gemeinden des Enzkreises, die bereits um 06:00 Uhr Dienstbeginn haben. Diese Anforderung wird heute nicht überall erfüllt. Die Pendlerströme zeigen, dass im Berufsverkehr durchaus beachtenswerte Zahlen in Gegenlastrichtung, d.h. von Pforzheim nach draußen, vorhanden sind.</p> <p>Ähnliches gilt auch am Abend. Nur ein Beispiel: Bei Amazon fährt um 23:25 Uhr ein Bus ab, der die ebenfalls ÖPNV-affinen Beschäftigten in das Stadtzentrum bringt (Bahnhof / ZOB an 23:41 Uhr). Um diese Zeit – gleichzeitig der letzte Stadtbusknoten – sollten noch Kurse auf möglichst allen Linien in den Enzkreis fahren. Wir haben auf unserer Linie 743 selbst während Corona und Ausgangssperre ab 20.:00 Uhr noch etwa 5 Fahrgäste im letzten Kurs um 23:51 Uhr. Gute Anschlüsse aus Stuttgart und Karlsruhe sind um diese Zeit ebenfalls vorhanden.</p> <p>Auch über die in der Nach-Corona-Zeit wieder interessanten Nachtverbindungen sollte nachgedacht werden. Kurz nach 01:00 Uhr fahren am frühen Samstag- und Sonntagmorgen in die wichtigsten Richtungen die Moonlightbusse. Diese haben sich bewährt. Linientaxis fuhrten später in der Nacht in diverse Richtungen bis sie im April 2019 eingestellt wurden. Wir haben ab Juni 2019 auf Linie 743 zwei weitere Verbindungen um 03:15 und 05:15 Uhr aufgenommen, die je nach Angebot an Veranstaltungen teilweise sehr gut angenommen werden. Wir halten eine solche Verbindung mit Bussen auf den wichtigsten Linien für besser, als das frühere Taxiangebot. Zu diesen beiden Zeiten sind auch gute Anschlüsse aus Stuttgart und Karlsruhe in den beiden Wochenendnächten vorhanden. Der letzte Kurs um 05:15 Uhr hat dabei zwei Funktionen. Er ist der letzte Kurs für Spätheimkehrer und bereits der erste Kurs für Beschäftigte in den Pflegeeinrichtungen. Diese haben zum Teil auch am Samstag und Sonntag Schichtwechsel um 06:00 Uhr. Dieser sollte im ÖPNV abgebildet werden. Das sind Fahrgäste, die nicht vernachlässigt werden sollten. Damit wäre dann auch der Betriebsbeginn am Wochenende früher, was wir für notwendig halten. Während wir jetzt im Lockdown die „Moonlightbusse“ gegen 01:00 Uhr und um 03:15 Uhr nicht fahren, findet die Fahrt um 05:15 Uhr wegen den Beschäftigten diverser Pflegeeinrichtungen statt.</p>	Kenntnisnahme	Hinweise der tlw. außerhalb des NVP weiterverfolgt und kurzfristig berücksichtigt.
Richard Eberhardt GmbH	Zu untersuchende Tangentiallinien	Hierzu möchten wir vor allem auf eine mögliche Linie aus Wiernsheim zum Bahnhof nach Vaihingen hinweisen. Dieser östlichste Teil des Enzkreises tendiert schon stark in Richtung Stuttgart, wie auch die aufgeführten Pendlerströme zeigen. Es gab schon einmal eine Linie von Wiernsheim nach Stuttgart-Feuerbach, die vor wenigen Jahren eingestellt wurde, aber wir vermuten, dass inzwischen weitere Ansiedlungen mit aus dem Großraum Stuttgart abgewanderten Bewohnern hinzugekommen sind und der Anschluss in Vaihingen mit schnellen Zugverbindungen nach Stuttgart günstiger ist, als die bisherige, lange Busstrecke bis Feuerbach. Wir halten eine Abschätzung einer möglichen Nachfrage für sinnvoll.	Kenntnisnahme	
Richard Eberhardt GmbH	Erschließungsdefizite	Die Erschließungsdefizite in der Gemeinde Engelsbrand – in Engelsbrand selbst im Norden und in Grunbach im Osten – sind unseres Erachtens nur schwer zu beheben und treffen eher schwach besiedelte Gebiete. Eine Verbesserung ist nicht unbedingt notwendig. In Wiernsheim ist ein Defizit im östlichen Neubaugebiet festgestellt worden. Dies lässt sich reduzieren oder ganz auflösen, wenn auf der Omnibuslinie 703 am östlichen Ortsausgang in Richtung Serres eine Haltestelle ausgewiesen wird, sowie an der Hauptstraße zwischen den Haltestellen Krügele und Mühlstraße. In beiden Fällen sind vsl. bauliche Maßnahmen notwendig und sinnvoll. Der Weiler Sengach ist in die Linie 701 sicherlich integrierbar, wenn eine Wendemöglichkeit in der Ortslage geschaffen wird. Gerne sind wir zur Mithilfe bei der Planung bereit.	Kenntnisnahme	

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Begründung
Richard Eberhardt GmbH	Anlage von Haltestellen	Grundsätzlich halten wir Kaphaltestellen für sinnvoll, sie erhöhen die Qualität des ÖPNV, auch gegenüber dem IV. In der Nebenverkehrszeit ergeben sich bei Taktverkehr jedoch häufig Fahrzeiten mit etwas „Luft“, d.h. der Bus muss ab und zu an einer Haltestelle die fahrplanmäßige Abfahrtszeit abwarten. Jetzt während der Coronazeit mit weniger Fahrgästen und teilweise auch weniger Straßenverkehr haben wir diese Situation sehr oft. Wenn jetzt kaum noch Haltestellen mit Busbucht vorhanden sind, hat der Omnibusfahrer Schwierigkeiten, eine geeignete Stelle zum Abwarten der Abfahrtszeit zu finden. Daher sollten die wichtigsten Haltestellen – vor allem Haltestellen mit Umsteigemöglichkeit, wo ggf. ein anderer Bus abgewartet werden muss – weiterhin mit Buchten ausgestattet sein. Bei entsprechender Konstruktion mit flachem Anfahrwinkel kann durchaus mit beiden Türen am Bordstein angehalten und somit die Barrierefreiheit erfüllt werden.	Kenntnisnahme	
Seiz Reisen GmbH		Gemeinsame Stellungnahme mit Richard Eberhardt GmbH	Gemeinsame Stellungnahme	
<b>Institutionen / Träger öffentlicher Belange</b>				
Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH		Das Land Baden-Württemberg hat sich zum Ziel gesetzt, die Nachfrage im öffentlichen Nahverkehr, gemessen anhand der Verkehrsleistung in Personenkilometern, bis zum Jahr 2030 zu verdoppeln. Basisjahr für das Verdopplungsziel ist 2010. Dieses Ziel sollte als zentrales klima- und verkehrspolitisches Ziel auch im Nahverkehrsplan ausdrücklich erwähnt und im Rahmen der Ausgestaltung entsprechend berücksichtigt werden. Um zu identifizieren, welche Hebel getätigt werden müssen, um das angestrebte Verdopplungsziel zu erreichen, wurde m Auftrag des Ministeriums für Verkehr der ÖPNV-Report Baden-Württemberg erstellt. Die Studie analysiert den Status Quo des ÖPNV auf Ebene der Verkehrsverbünde, der Stadt- und Landkreise bis teilweise hin zur kommunalen Ebene. Ein Schwerpunkt stellt dabei der Vergleich mit anderen ähnlich strukturierten, deutschen und ausländischen Regionen hinsichtlich der Angebotsqualität, des Preis-Leistungs-Verhältnisses und der Nachfrage im ÖPNV dar. Dabei ist die Frage, welche Handlungsempfehlungen aus dem Vergleich mit den Best-Practice-Beispielen abgeleitet werden können, von zentraler Bedeutung. Die Ergebnisse des ÖPNV-Reports und die daraus abgeleiteten Handlungsempfehlungen wurden im Rahmen einer Online-Veranstaltung am 09.12.2020 vorgestellt. Der Vergleich zeigt, dass die wichtigsten Hebel eine deutliche Takt- und Fahrplanverdichtung, eine attraktive Kombination aus Taktichte und preiswertem Tarif sowie eine bessere Verknüpfung von Bus und Bahn mit dem Fahrrad im Umweltverbund sein. In Regionen mit dichtem Fahrplanangebot ist der Marktanteil des ÖPNV spürbar höher. Nur mit durchgehend dichtem Fahrplanangebot – auch im Freizeitverkehr am Wochenende – kann der ÖPNV eine echte Alternative zum Pkw darstellen. Und auch flexible Bedienformen könnten zu Zeiten und in Räumen mit schwacher Nachfrage eine wichtige ergänzende Rolle spielen. Dazu müssen Nutzungshürden jedoch abgebaut und die Regelungen vereinheitlicht werden.	Kenntnisnahme	Die Zielformulierungen des Landes Baden-Württemberg werden bei der weiteren Umsetzung der Maßnahmen und Prüfaufträge berücksichtigt. Die hohe Bedeutung des ÖPNV für die zukünftige Mobilitätsentwicklung wird begrüßt.
Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH		Der Planentwurf geht in den behandelten Inhalten in mehrfacher Hinsicht über den üblichen Themenkatalog hinaus und hebt sich insofern positiv von anderen Planwerken ab, auch wenn trotzdem Aspekte fehlen oder besser ausgeführt werden könnten. Zu den positiv auffallenden Themen gehören etwa die Aufnahme von Neubaugebieten und Schulformen in der Bestandsaufnahme sowie der Themenfelder Marketing/Kundendienst, Busbeschleunigung, Qualitätsmanagement und kreisgrenzüberschreitender Zusammenarbeit in Analyse und vorgeschlagenen Maßnahmen bzw. Prüfaufträgen. Auch die Auseinandersetzung mit dem Thema Barrierefreiheit ist detailliert und problemadäquat. Andere Aspekte möglicher Weiterentwicklungen des Angebots werden dagegen nur kurz behandelt und wären sinnvoll redaktionell oder inhaltlich zu überarbeiten (vgl. nächster Abschnitt). Bei den vorgeschlagenen Maßnahmen im Busbereich nehmen neue Tangentiallinien und Netzergänzungen in Nachbarkreise eine große Bedeutung ein. Damit werden Defizite angegangen, die an vielen Orten Teil der historisch gewachsenen Netzstrukturen sind. Insofern könnte dem ÖPNV-Angebot des Enzkreises bei erfolgreicher Umsetzung dieser Maßnahmen eine Vorbildfunktion zukommen.	Kenntnisnahme	
Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH		Weder im NVP-Entwurf selbst noch in der Zusammenfassung der weiteren Planwerke werden Klimaschutzkonzepte bzw. das Thema Klimaschutz erwähnt. Dies ist angesichts der Relevanz des Themas nicht nachvollziehbar.	Kenntnisnahme	Die Klimaschutzkonzepte der Stadt Pforzheim und des Enzkreises sowie die mit dem Konvent der Bürgermeister einhergehenden Ziele sind in Kapitel 2.2 dargelegt. Diese finden sich zudem in Kapitel 4.2.4 als Teil des Leitbildes wieder.
Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH	alternative Angebote	Das neuartige Angebot „Pforzheim Shuttle“ wird zwar in der Bestandsaufnahme erwähnt (49/50), im weiteren Verlauf jedoch nicht mehr. Damit bleibt offen, ob es aus Sicht der Planverfasser fortgeführt werden soll.	Kenntnisnahme	Das Bestreben zur Weiterführung der Pforzheim Shuttle wird mit dem Liniensteckbrief dargelegt.

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Begründung
Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH	demografische Entwicklung	Die demographische Entwicklung mit steigenden Seniorenanteilen wird zwar beschrieben, es erfolgt jedoch keine Auseinandersetzung damit bzgl. möglicher Konsequenzen für die Angebotsplanung (z.B. Anpassung von Haltestelleneinzugsbereichen, Begleitsdienste, Halten auf Wunsch, flexible Verkehrsangebote).	Kenntnisnahme	Der Schwerpunkt der Maßnahmenkonzeption liegt auf der substanziellen Verbesserung des ÖPNV-Angebots für alle Einwohnerinnen und Einwohner. Die Bedarfe und Anforderungen einzelner Zielgruppen werden in der weiteren Umsetzung berücksichtigt.
Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH	Multimodalität	Der Themenkomplex Multimodalität/Schnittstelle zum Fuß- und Radverkehr/neue Mobilitätsformen wird nur knapp behandelt und scheint als Unterpunkt von „Standards für die Beförderungsqualität“ (Teil 4.5.8) auch nicht passend im Dokument platziert.	Kenntnisnahme	
Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH	Barrierefreiheit	Der Ansatz einer Bordsteinhöhe von nur 16 cm für Mühlacker (116) scheint mit Blick auf die Barrierefreiheit problematisch und angesichts gängiger schadensminimierender Kantenelemente mit einer Höhe von 18 cm oder mehr nicht geboten.	Kenntnisnahme	Der Aufgabenträger Enzkreis verfolgt eine Regelbordhöhe von 16 cm, in Ausnahmefällen sind 18 cm zulässig. Im Zuständigkeitsbereich des Aufgabenträgers Stadt Pforzheim beträgt die Regelbordhöhe 18 cm.
Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH	Fuß- und Radverkehr	Im Radverkehrsbereich sollte eine kontinuierliche Datenerhebung erfolgen, z.B. Zählung des Radverkehrs auf den Hauptrouten.	Kenntnisnahme	Der Nahverkehrsplan als formeller Rahmenplan für den ÖPNV ist hierfür nicht das geeignete Planwerk. Enzkreis und Stadt Pforzheim treiben aktuell aber ihre Radwegeplanungen voran.
Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH	Fuß- und Radverkehr	Formulierung von Zielwerten mit Zeitangabe, um tatsächliche und messbare Verbesserungen zu erzielen. Dies gilt etwa für Bike+Ride-Anlagen, einen zu erreichenden regionalen Modal Split im Umweltverbund und für die einzelnen Verkehrsmittel des Umweltverbundes.	Kenntnisnahme	
Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH	Fuß- und Radverkehr	Von großer Bedeutung ist eine gute Vernetzung zwischen ÖPNV und Fußverkehr. Die Haltestelle muss als intermodaler Verknüpfungspunkt behandelt werden. Sie muss in das Fußwegenetz eingebunden und gut erreichbar sein. Ein Leitsystem zum problemlosen Auffinden der ÖPNV-Zugangsstellen wird empfohlen.	Aufnahme	Siehe Anmerkung zuvor.
Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH	Fuß- und Radverkehr	Umstiegswege innerhalb wichtiger Knotenpunkte sollten ohne Umwege, barrierefrei und mit Leitsystem ausgestattet sein.	Aufnahme	Siehe Anmerkung zuvor.
Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH	Fuß- und Radverkehr	Schlüsselmerkmale, die ein guter Fußweg als Zuwegung zu einer Haltestelle erfüllen muss, sollten konkret benannt werden. Wichtig ist, dass Attribute wie umwege- und barrierefrei, sicher und attraktiv im Folgenden mit konkreten Maßnahmen hinterlegt werden, die gezielt umgesetzt werden können (z.B. Querungshilfen, Qualität der Fußwege, Blindenleitsystem, Sitzbänke, Beleuchtung, Wegweisung).	Aufnahme	Siehe Anmerkung zuvor.
Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH	Fuß- und Radverkehr	Nicht nur die Existenz und die Beschaffenheit des Fußwegs zur Haltestelle, sondern auch seine Länge ist für viele Menschen ein wichtiges Kriterium bei der Wahl des Verkehrsmittels. Entfernungen über 300 m sind nach Möglichkeit zu vermeiden. Dies gilt in erster Linie für den Bus. Für die Nutzung von Verkehrsmitteln höherer Bedeutung (z.B. S-Bahn) werden auch längere Fußwege zur Haltestelle in Kauf genommen.	Kenntnisnahme	Die in Kapitel 4.3.3 definierten Standards der Erschließungsqualität entsprechen den gängigen Empfehlungen.
Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH	S.29	Die Werte im Text zu Stadtteilen mit höchstem Seniorenanteil passen nicht zur Tabelle	Aufnahme	Wird redaktionell überarbeitet.
Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH	S. 35	Was bedeutet der Eintrag "Neue Wohngebiete" in Tabelle 10?	Aufnahme	Wird redaktionell überarbeitet.
Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH	S. 63 u.a.	An verschiedenen Stellen im Entwurf wird auf einen "15/20"-Takt in der HVZ verwiesen, ohne dass dies näher erläutert wird. Dies wäre insofern zu präzisieren als 15- und 20-Min-Takt zwangsläufig nur schlecht zusammenpassen und ein 20-Min-Takt den vorliegenden Informationen zufolge im Planungsraum, aber auch in den Nachbarregionen und im übergreifenden SPNV ein Fremdkörper ist.	Kenntnisnahme	Mitunter entstehen im Verkehrsraum durch die Überlagerung von Linien im Bestand und auch mit künftigen Angebotsausweitungen 15/20-minütige Taktangebote in Korridoren. Über die Vorgaben zur Verknüpfung mit Bus und Schiene werden attraktive Übergänge sichergestellt.
Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH	S. 81 und S. 110-111	Die Darstellung in den beiden Abschnitten zum Thema Kundengarantien sollte redaktionell überarbeitet werden, u. a. um deutlicher zu machen, welche Garantien wann verfügbar sind.	Kenntnisnahme	
Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH	S. 86	Wort fehlt im 2. Punkt der Auflistung für Pforzheim	Aufnahme	Wird redaktionell überarbeitet.
Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH	S. 92	Die EU-Richtlinie 2001/85 ist inzwischen durch die UNECE-Regelung 107 ersetzt worden.	Aufnahme	Der Hinweis wird übernommen.

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Begründung
Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH	S. 118	Wohl fehlerhafte Nennung des Kreises Borken	Aufnahme	Wird redaktionell überarbeitet.
Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH	Bürgerbus	Umgekehrt erscheint bei den Maßnahmen zwar erfreulicherweise das Thema „Unterstützung von Bürgerbusangeboten“, die im Kreis schon bestehenden Bürgerbus- und Bürgerrufautoverkehre werden jedoch nicht erwähnt.	Aufnahme	Die bestehenden Angebote in Wirnsheim, Maulbronn und dem in Vorbereitung befindlichen Angebot in Remchingen werden in Kapitel 3.2.2 aufgenommen.
Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH	Fuß- und Radverkehr	Zum Thema der Verknüpfung von Fahrrad und öffentlichen Verkehrsmitteln empfehlen wir, den Leitfaden „Bike and Ride“ des Landes zu berücksichtigen (www.fahrradland-bw.de/b+r). Konkretisiert werden sollte darüber hinaus, dass die begleitende Radverkehrsinfrastruktur sowohl Abstellanlagen wie auch die Radmitnahme in Bus und Bahn umfasst.	Aufnahme	Ein Hinweis auf den Leitfaden wird in E H+I M3 und P H+I M3 aufgenommen.
Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH	Fuß- und Radverkehr	Die Stationsdatenbank des Landes Baden-Württemberg sollte erwähnt werden. Dort sind für alle Bahnhöfe und Haltepunkte des SPNV in Baden-Württemberg detaillierte Informationen zu Ausstattungsmerkmalen inkl. exakter räumlicher Verortung, Zugänglichkeit der Anlagen und Bahnsteige sowie zu Umstiegsmöglichkeiten enthalten.	Aufnahme	Ein Hinweis wird in Kapitel 5.2 aufgenommen
Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH	Fuß- und Radverkehr	Die Belange des Fußverkehrs sind aus unserer Sicht im vorliegenden NVP zu intensivieren. Ein bedeutender Anteil der Reisezeit wird nicht in den Nahverkehrsmitteln verbracht, sondern auf den Wegen zu und von den Haltestellen und an den Haltestellen selbst. Die Zu- und Abgangswege werden sehr häufig zu Fuß zurückgelegt, Bewegungen an der Haltestelle und Umstiege erfolgen fast ausschließlich zu Fuß. Die Erreichbarkeit der Haltestellen zu Fuß sowie die Ausgestaltung der Haltestellen und Verknüpfungspunkte für Fußgänger haben daher einen entscheidenden Einfluss auf die grundsätzliche Nutzbarkeit und Attraktivität des ÖPNV.	Aufnahme	Im Zuge des barrierefreien Ausbaus des ÖPNV erfolgt eine zunehmende Betrachtung von Wegeketten. Der Impuls wird für die Umsetzung des Nahverkehrsplans und künftige Fortschreibungen aufgegriffen. Dies betrifft auch die nachfolgenden Punkte. Hieraus erfolgt keine Anpassung des Maßnahmenkonzeptes, jedoch werden die Kapitel 4.4 und 5.2 um Hinweise ergänzt.
Pro Bahn	Kap 4.1	„Stadt Pforzheim und Enzkreis setzen sich aktiv für ein Umdenken im Mobilitätsverhalten der Bevölkerung ein“. Dieser Satz gehört doppelt unterstrichen!	Kenntnisnahme	
Pro Bahn	Kap 4.2.1	Alle genannten Punkte finden die volle Unterstützung von PRO BAHN-Nordschwarzwald.	Kenntnisnahme	
Pro Bahn	Kap 4.2.4 - 4.2.9	Alle unter 4.2.4. bis 4.2.9 genannten Ausführungen sind durchaus zielführend. Die Weiterentwicklung des VPE zu einem Mobilitätsverbund wird begrüßt.	Kenntnisnahme	
Pro Bahn	Kap 6.2.3	Da der Stellenwert des Fahrradverkehrs weiter ansteigt, sollte die Fahrradmitnahme für den Alltagsgebrauch (Pendler) und auch für touristische Zwecke gegenüber dem Jetztzustand deutlich erweitert werden. Sei es durch einzelne Kurse mit Fahrradanhänger oder auch durch, in der Anzahl der Räder natürlich beschränkte am Bus befestigte Radträger. Letztere sind andernorts bereits im Einsatz.	Kenntnisnahme	Der Nahverkehrsplan enthält Handlungsansätze zur Fahrradmitnahme.
Pro Bahn	Kap 6.1.3	Das zielgruppenorientierte Marketing darf sich allerdings nicht nur auf in sich geschlossene wie Schulen, unter Einfluss der Stadt bzw. des Landkreises stehende Institutionen beschränken. Wir denken auch an die unorganisierten zahlreichen Freizeit- und Einkaufsreisenden. Auch die ältere Generation muss durch kluges offensives Marketing erreicht werden.	Aufnahme	Der Anregung wird gefolgt.
Pro Bahn	Kap 4.5.3	Der Satz „Schulung der Fahrer zum korrekten Anfahren von barrierefreien Haltestellen“ sollte weiter verstärkt geschrieben sein! Z.B. in „unbedingt notwendige Schulung“ Positiv ist auch, dass dieser Punkt nochmals unter 5.2.3 aufgeführt ist. Heutige Praxis im Stadtverkehr sieht häufig so aus, dass die Fahrer gerade an Strecken mit überwiegend ausgebauten Haltestellen die Neigeautomatik abschalten, bzw. diese nur im Falle offensichtlich Behinderter diese überhaupt einschalten. Da im Enzkreis bisher nur sehr wenige Haltestellen barrierefrei, ist die Neigetechnik fast immer ausgeschaltet, obwohl dies bei nicht umgebauten Haltestellen auch einen gewissen Nutzen bringt. Außerdem befinden sich im Regionalverkehr auch noch einige hochflurige Fahrzeuge im Einsatz.	Kenntnisnahme	
Pro Bahn	Kap 6.2.1	Die anvisierten Takterweiterungen, angedachten neuen Tangential-Verbindungen, die Einführung weiterer kreisüberschreitender Linien und überhaupt ein auffällig verbessertes Busangebot wird von PRO BAHN-Nordschwarzwald natürlich begrüßt. Besonders freuen wir uns über die teilweisen Verbesserungen der Sonntag-Verkehre. Wir hoffen dass möglichst viel der aufgeführten Verbesserungen in der nächsten Zeit umgesetzt werden können.	Kenntnisnahme	Beide Aufgabenträger setzen sich mit dem Nahverkehrsplan für eine substantielle Verbesserung des ÖPNV-Angebots ein.

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Begründung
Pro Bahn	Kap 6.3.1	Die Einführung eines 10 Minuten-Takts auf den Hauptlinien des Pforzheimer Stadtliniennverkehrs zur HVZ und NVZ und sei es auch nur auf stark belasteten Abschnitten wird von uns natürlich sehr begrüßt. Die Einrichtung einer Seilbahn, z. B. zur Hochschule dünkt PRO BAHN-Nordschwarzwald doch sehr visionär. Wir fragen uns auch, was man unter dem Begriff Seilbahn verstehen soll: Eine Seilschwebbahn oder eine aufgeständerte Standseilbahn. Letztere bietet die Möglichkeit auch 1 – 2 Zwischenstationen einzurichten. Aus städtebaulicher Hinsicht in Pforzheim wohl kaum umsetzbar. Trotzdem sollten Erfahrungen von anderen Orten mit dem ÖPNV dienenden Seilbahnen eingeholt werden. Eine seit Jahren bewährte, alltagstaugliche Anlage befindet sich in Künzelsau.	Kenntnisnahme	Eine konkrete Prüfung von Systemalternativen erfolgt mit Bearbeitung von Prüfauftrag P Ö-A P2.
Pro Bahn	Kap 6.3.2	Die von der Stadt Pforzheim veranlasste Priorisierung zum Umbau der Haltestellen ist zielführend. Für eine Optimierungen des Busverkehrs am Leopoldplatz und in der Leopoldstraße (!) sind außer einer echten ÖV-Berechtigung der LSA an den Zufahrten sowie der Verlängerung der Busspuren weitere Maßnahmen erforderlich: Die heutige weitläufige Anordnung der Haltestellen ist unübersichtlich und erfordert bei Umsteigevorgängen weite Fußwege. Bereits vor einigen Jahren lagen Vorschläge zu einer Umgestaltung des Leopoldplatzes vor, welche die Bushalteplätze zusammenfassten. Eine Busbeschleunigung in der Stadt ist durch die Anlage weiterer Busspuren, mit Sicherheit auch durch eine tatsächliche (nicht nur im Verspätungsfall wirksame) Programmierung der LSA zu erreichen. PRO BAHN-Nordschwarzwald führte hierzu in den Jahren 2011, 2012-2013 umfangreiche Untersuchungen durch. Parallele Tests in Baden Baden zeigten dabei auf, dass auch lang läufige Busfahrten mit zahlreichen LSA nahezu ohne Halt durchfahren werden können. Einer Ausweitung der Elektronischen Fahrgastinformation steht PRO BAHN-Nordschwarzwald sehr positiv gegenüber. Einen Schienenhalt „Zeppelinstraße“ würden wir ebenfalls sehr begrüßen. Ein solcher wurde von uns bereits während der neunziger Jahre des letzten Jahrhunderts vorgeschlagen, jedoch mit Rücksicht auf den Stadtbusverkehr sowohl als schädlich als auch unnötig erklärt.	Kenntnisnahme	
Pro Bahn	Kap 4.2.2	Ebenfalls bemerkenswerter Satz: „In der Stadt Pforzheim sollen bis 2025 25% aller Wege mit Bus und Bahn zurück gelegt werden“.	Kenntnisnahme	
Pro Bahn	Allgemeines	Ein Anhang zur Fortschreibung Nahverkehrsplan Pforzheim/Enzkreis Vergleich zur Auftaktbefragung von PRO BAHN-Nordschwarzwald wurde mitgesendet.	Kenntnisnahme	
Pro Bahn	Kap 6.1.2	Ein weitere Intensivierung der Zusammenarbeit mit benachbarten Aufgabenträgern ist unbedingt notwendig. Schließlich enden die Fahrgastströme nicht an irgendwelchen Landkreisgrenzen. Die Einsatzprüfung für Fahrzeuge mit alternativen Antrieben wird von uns begrüßt, obwohl eine kurzfristige Umstellung sicher nicht möglich ist. Die Weiterentwicklung des VPE zu einem Mobilitätsverbund, damit eine Erweiterung seiner Zuständigkeit wird von PRO BAHN-Nordschwarzwald ebenfalls begrüßt.	Kenntnisnahme	
Pro Bahn	Kap 6.1.1	Enzkreis-Takt als neue Marke wird von uns positiv gesehen.  Die teilweisen Taktverdichtungen der Busverkehre, Aufhebung der sonntäglichen Bedienungen bzw. Taktausdünnungen, tragen zu einer höheren Akzeptanz des ÖPNV bei. Auch die Einführung weiterer neuer Schnellbus-Verbindungen auf nachgefragten Verbindungen stellen eine beachtliche Verbesserung dar.  Die erneute Prüfung zur Einrichtung einer Stadtbahn wird begrüßt. Schließlich setzte sich PRO BAHN-Nordschwarzwald seit 25 Jahren für eine solche ein. Ich erinnere hierzu auch an die nachfolgend mehrfachen Vorstöße einschließlich Standardisierter Bewertung des Enzkreises. Vorläufig abgeschlossen im Jahre 2010, bearbeitet von Dr. Brenner Ingenieur-Gesellschaft MBH.	Kenntnisnahme	Die Hinweise werden für die weitere Bearbeitung des Prüfauftrags zur Stadtbahn berücksichtigt.
Pro Bahn	Kap 7	Keine weiteren Anmerkungen, die genannten Punkte werden in den vorstehenden Absätzen bereits angeführt.	Kenntnisnahme	
Pro Bahn	Kap 4.4	Lobenswert ist die ausführliche Ausgestaltung des Themas „Belange und Anforderungen an die Barrierefreiheit“. Vielerorts versteht man unter „Barrierefreiheit“ lediglich die Anforderungen für Rollstuhlfahrer. Gut ist der Hinweis auf § 8 Abs. 3 des PbefG zur dort festgeschriebenen vollständigen Barrierefreiheit ab 1.1. 2022, mit der Aufforderung bei Zielverfehlung hierzu Begründungen zu liefern. Positiv auch, dass die Stadt Pforzheim für einen weiteren Ausbau der Haltestellen inzwischen eine Prioritätenliste gefertigt und Gleiches vom Landkreis geplant ist.	Kenntnisnahme	



Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Begründung
Pro Bahn	Kap 6.2.4	Sehr wichtig erscheint uns die Einrichtung weiterer Mobilitätszentralen. Vorzugsweise an zentral gelegenen Bahnstationen. Obwohl der Onlineverkauf von Fahrausweisen zunimmt, sollten Recherchen eingeholt werden, ob nicht die Aufstellung von Fahrausweisautomaten auch auf zentralen Plätzen außerhalb von Bahnhaltepunkten sinnreich wären. In Ludwigsburg sind solche beispielhaft vorhanden.	Kenntnisnahme	
Pro Bahn	Kap 6.2.2	Sinnreich ist kreiseinheitliches Punktesystem für den barrierefreien Ausbau der Haltestellen. Zur Ausweitung des Dynamischen Fahrgastinformationssystems: Auch hierzu erschien uns ein kreiseinheitliches Punktesystem zielführend. Ein weiterer Ausbau der Bike+Ride-Anlagen erscheint PRO BAHN-Nordschwarzwald als dringend erforderlich. Park+Ride-Anlagen sollten nur nach tatsächlich dringender Notwendigkeit erweitert werden.	Kenntnisnahme	
Pro Bahn	Kap 3.2.2	SPNV Bretten – Mühlacker – Stuttgart: Verkehr wird ausschließlich durch RB17b und RB17c (Abellio) abgedeckt. S9 nur in der Anfangsphase ab Dezember 2019 als Ersatz.	Aufnahme	Der Hinweis wird aufgenommen.
Pro Bahn	Kap 3.2.4	Tabelle 19: Bahnhof Niefern ist seit ca. einem Jahr mit 20 abschließbaren Radboxen ausgestattet. In Königsbach stehen ebenfalls etliche Radboxen. Stückzahl ist mir nicht bekannt.	Aufnahme	Der Hinweis wird aufgenommen.
Pro Bahn	Kap 4.3	Zumindest langfristig sollte der ÖPNV, im Gegensatz zur heutigen Definition in BW stufenweise zur Pflichtaufgabe der Stadt- und Landkreise werden. Die heute praktizierte „Freiwillige Aufgabe“ ist wohl nicht mehr zeitgemäß. Zumindest Vorstöße in Richtung "Freiwillige Aufgabe" gibt es z.B. in Rheinland-Pfalz	Kenntnisnahme	
Regionalverband Nordschwarzwald	Kap 2.2	Ergänzend dazu sollten aus unserer Sicht auch aktuelle übergeordnete Rahmenvorgaben wie z.B. das definierte landespolitische Ziel, die ÖPNV-Nachfrage/-Nutzung bis zum Jahr 2030 zu verdoppeln (Bezug: Jahr 2010), dem Maßnahmenkonzept (hier insbesondere bzgl. Liniendichte, Fahrtenhäufigkeit, Bedienungszeitraum und Stärkung flexibler Bedienungsformen) zu Grunde gelegt werden. Im bereits deutlich älteren Generalverkehrsplan BW ist dieses Ziel natürlich noch nicht enthalten. Gleichfalls berücksichtigt werden sollte das Gesetz zur Weiterentwicklung des Klimaschutzes in Baden-Württemberg vom 14. Oktober 2020 sowie die verkehrlichen Ziele des aus dem Klimaschutzgesetz abgeleiteten Integrierten Energie- und Klimaschutzkonzeptes (IEKK).	Aufnahme	Der Anregung wird gefolgt. Diese führt jedoch nicht zur Veränderung des Maßnahmenkonzepts.
Regionalverband Nordschwarzwald	Allgemeines	Außerdem gehen wir davon aus bzw. regen ggf. an, dass in die Konzeption des Nahverkehrsplans auch Erkenntnisse aus den Ergebnissen des jüngst vorgestellten ÖPNV-Reports Baden-Württemberg (Fa. civity im Auftrag des Ministeriums für Verkehr BW, siehe <a href="https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/mobilitaet-verkehr/bus-und-bahn/oepnv-report-baden-wuerttemberg/">https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/mobilitaet-verkehr/bus-und-bahn/oepnv-report-baden-wuerttemberg/</a> ) einfließen. Im 1. Quartal 2021 sind dazu lokale vor-Ort-Vorstellungen vorgesehen, die unseres Wissens auch von Vertretern des Landratsamtes Enzkreis und des Verkehrsverbundes VPE bei der Firma civity angefragt wurden.	Aufnahme	Der Anregung wird gefolgt. Diese führt jedoch nicht zur Veränderung des Maßnahmenkonzepts.
VCD	Redaktionell	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.	Aufnahme	Der Hinweis wird aufgenommen.
VCD	Andere Planwerke	Rahmenbedingungen: Als erster Plan wird der Generalverkehrsplan des Landes BW genannt, der inzw. 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 CO <sub>2</sub> -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 ÖPNVZukunftskommission für die ÖPNV-Strategie 2030 wurde am 28.01.2021 veröffentlicht und 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.	Aufnahme	Das Klimaschutzkonzept des Enzkreises und der Stadt Pforzheim sowie der Konvent der Bürgermeister werden in Kapitel 2.2 behandelt. Konkrete Einsparziele sind Teil des Leitbildes (Kapitel 4.2.4). Die ÖPNV-Strategie 2030 des Landes war mit Beginn des Anhörungsverfahrens noch nicht veröffentlicht, wird aber bei der Umsetzung des Nahverkehrsplans berücksichtigt.
VCD		Ergänzung: P H+I MX: Einrichtung des SPNV-Haltepunktes Dillstein. Hier liegen schon ältere Machbarkeitsstudien vor, die ein ausreichendes Nachfragepotential bescheinigt haben.	Aufnahme	Siehe Anmerkungen zuvor. Eine Aussage zum Schienenhaltepunkt Dillstein wird ergänzt. Grundsätzlich sicherzustellen ist, dass eine Einrichtung nicht zu einer Verschlechterung des Bedienungsangebots anderer Haltepunkte im Stadtgebiet führt.
VCD		Ergänzung: E Ö-A MY: Linie 761: Einbeziehung des Gewerbegebietes „Dachstein“.	Kenntnisnahme	In Wurmberg soll an der Landesstraße in Höhe des Gewerbegebietes Dachstein eine beidseitige Haltestelle eingerichtet werden. Das Landratsamt soll beim Regierungspräsidium den Vorschlag hierzu

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Begründung
				unterbreiten. Ob und wenn ja, diese realisiert wird, ist derzeit nicht absehbar.
VCD	Modal Split	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.	Kenntnisnahme	Der Enzkreis lässt aktuell seinen Modal Split erarbeiten. Für die Stadt Pforzheim wird das IMEP erarbeitet.
VCD	Pendelnde	Die Pendlerzahlen sind nur teilweise erfasst.	Kenntnisnahme	Leider ist unklar, welche Pendlerzahlen fehlen sollen.
VCD	Barrierefreiheit	Die Ausführungen zur Umsetzung der Barrierefreiheit genügen nicht den gesetzlichen Mindestanforderungen.	Kenntnisnahme	Mit Umsetzung der Hinweise, die ins Anhörungsverfahren eingebracht wurden, entsprechen die Vorgaben im NVP den gesetzlichen Mindestanforderungen.
VCD	Leitbild	Das Leitbild findet unsere Zustimmung, doch für die Umsetzung des Leitbildes sind die Maßnahmen nicht ausreichend.	Kenntnisnahme	
VCD	Taktung	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-MinutenTakt im Stadtgebiet Pforzheim: Die Einführung des 10-Minuten-Taktes ist positiv, doch die gleichzeitig vorgesehene Ausdünnung auf den Außenästen ist kontraproduktiv.	Kenntnisnahme	Der Enzkreis-Takt ist korridorbezogen zu verstehen, die Taktangebote entstehen durch die Überlagerung von Linien.
VCD		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.	Kenntnisnahme	Das ÖPNV-Zielkonzept war zum Zeitpunkt der Erarbeitung des NVP noch in Diskussion, wird aber in der Umsetzung der Maßnahmen im NVP beachtet.
VCD		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.	Kenntnisnahme	
VCD		Zur erfolgreichen Umsetzung der Maßnahmen und Rückspiegelung der Fahrgastmeinung ist die Einrichtung eines Fahrgastbeirates bei den Aufgabenträgern notwendig, für Fahrplanentwürfe ist eine Fahrgastbeteiligung einzuführen.	Kenntnisnahme	Beim Betreiber des Stadtlinienverkehrs vorhanden.
VCD	Seite 12	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 verwenden <sup>2</sup> . 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.	Kenntnisnahme	Die Aufgabenträger vertreten diese Anforderung nicht. Der Aufwand Daten extra anzuschaffen wird angesichts eines bestehenden Liniennetzes nicht als notwendig erachtet. Mit dem IMEP (Stadt Pforzheim) und Haushaltsbefragung (Enzkreis) erfolgen konzeptionelle Arbeiten, auf denen eine integrierte Mobilitätsentwicklung vorangetrieben werden kann.

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Begründung
VCD	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.	Aufnahme	Der Hinweis wird aufgenommen. Es erfolgt eine intensive Abstimmung mit dem Landkreis Ludwigsburg, auch zur aktuellen Fortschreibung des Nahverkehrsplans (insbesondere Linie 707).
VCD	Seite 22	„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 (2010-2019) 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.	Kenntnisnahme	Die vertiefende Darstellung ist kein erforderlicher Teil des Nahverkehrsplans. Die Finanzierung der Verkehre wird über den Wirtschaftsplan des VPE abgebildet.
VCD	Kapitel 3.1 Raumstruktur-analyse	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.	Kenntnisnahme	
VCD	Kapitel 3.1 Raumstruktur-analyse	Bei den Berufstätigen werden nur die sozialversicherungspflichtig Beschäftigten aufgeführt. Die Pendlerstatistik des Statistischen Landesamtes Baden-Württemberg 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.	Kenntnisnahme	Unser Ansatz ist üblich.
VCD	Kapitel 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	Aufnahme	Wird redaktionell angepasst.
VCD	Kapitel 3.1.4.1 Einzelhandel und Versorgung	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).	Aufnahme	Der Hinweis wird ergänzt.
VCD	Kapitel 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.	Aufnahme	Der Hinweis wird ergänzt.
VCD	Kapitel 3.2.1 Umsetzungs-schwerpunkte 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.	Kenntnisnahme	

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Begründung
VCD	Kapitel 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.	Kenntnisnahme	Der Nahverkehrsplan enthält in den Kapiteln 3.1.1, 3.1.3 und 7.3 die relevanten Aussagen.
VCD	Kapitel 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 Fahrplanentwürfe mit Möglichkeit zur Kommentierung durch die Öffentlichkeit) in den NVP aufzunehmen.	Kenntnisnahme	Ein Fahrgastbeirat im Stadtlinienverkehr ist vorhanden. Mit gemeinsamer Betrachtung von Maßnahmen und Prüfaufträgen besteht eine gute Basis, die im Leitbild formulierten Ziele zu erreichen.
VCD	Kapitel 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- 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-Minuten-Takt) wäre.	Kenntnisnahme	In den Liniensteckbriefen ist eine Verdichtung auf einen 10-Minuten-Takt vorgesehen. Weitere Details zur Umsetzung bedürfen noch der Ausarbeitung.
VCD	Kapitel 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.	Kenntnisnahme	Das Ziel von 25 % muss nicht in 5 Jahren erreicht werden, sondern auch in den folgenden Nahverkehrsplänen. Die Zielsetzung soll ambitioniert sein. Mit der Haushaltsbefragung wird eine detaillierte Grundlage für die weiteren Zielsetzung im Enzkreis geschaffen.
VCD	Kapitel 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 Mindestanforderungen. Dies ist auch hier nicht dem bearbeitenden Büro, sondern den Aufgabenträgern vorzuwerfen.	Kenntnisnahme	Der Schaffung der Barrierefreiheit hat höchste Priorität. Im landesweiten Vergleich stehen die Aufgabenträger nicht derart schlecht dar.

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Begründung
VCD	Kapitel 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.	Aufnahme	Die Formulierung wird wie folgt angepasst: "Zur Stärkung des Vorbildcharakters und weiteren Akzeptanz des ÖPNV als umweltfreundliches Verkehrsmittel sind die Lärm- und Schadstoff-Emissionen durch den ÖPNV schrittweise, soweit wirtschaftlich in angemessenem Umfang realisierbar, durch umweltfreundliche Antriebstechniken nachhaltig zu vermindern. Die zum jeweiligen Zeitpunkt geltenden rechtlichen Vorschriften und dortigen Zielvorgaben wie die Clean Vehicle Directive (CVD) sind zu berücksichtigen."
VCD	Kapitel 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.	Kenntnisnahme	Aussagen zum Parkraummanagement sind nicht Teil des Nahverkehrsplans als sektoraler Fachplan. Aussagen hierzu können im IMEP-Prozess erfolgen.
VCD	Kapitel 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.	Kenntnisnahme	Beim Betreiber des Stadtlinienverkehrs Pforzheim RVS ist ein Fahrgastbeirat vorhanden. Die Stadt Pforzheim hat zudem den Mobilitätsbeirat gegründet.
VCD	Kapitel 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 wahrgenommenen 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 fehlenden personellen Ressourcen bei den beiden Aufgabenträgern – eine Angliederung an größere Verbundstrukturen der Nachbarverbünde. 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.	Kenntnisnahme	Auf einzelne Punkte wird bereits an anderer Stelle eingegangen.  Das ganze Jahr über finden engste Abstimmung zwischen Betreiber Stadtlinienverkehr und der Stadt Pforzheim sowie dem Enzkreis, dem VPE und den Verkehrsunternehmen statt.
VCD	Kapitel 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.	Kenntnisnahme	Mit dem Nahverkehrsplan setzen sich die Aufgabenträger für eine deutliche Verbesserung des Angebots ein.

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Begründung
VCD	Kapitel 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 bevorzugt ist“.	Kenntnisnahme	Im Nahverkehrsplan dargestellt sind nur Verbindungen, die den Zielwert nicht erfüllen (siehe Kap. 5.1.3) Der ÖPNV erfüllt neben der direkten Verbindungsfunktion auch Erschließungsaufgaben. Ein maximales Reisezeitverhältnis von 1,5 ist vor dem Hintergrund zusätzlich bestehender Umsteigebeziehungen ein angebrachter Zielwert.
VCD	Kapitel 4.5.2 Qualitätsstandards der 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.	Kenntnisnahme	Forderung von Pönalen gehört in die öffentlichen Dienstleistungsverträge, dort sind sie enthalten.
VCD	Kapitel 4.5.3 Anforderungen an das Fahrpersonal/soziale Standards	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.	Kenntnisnahme	Das wird in den öffentlichen Dienstleistungsverträgen berücksichtigt, da eine vertragliche/gesetzliche Angelegenheit.
VCD	Kapitel 4.5.4	Zustimmung. Zur Sicherstellung des Sicherheitsgefühls der Fahrgäste spielen besonders auch Fahrscheinkontrollere eine große Rolle (entgegen den aktuellen Qualitätsstandards gibt es einige Unternehmen ohne solche).	Kenntnisnahme	
VCD	Kapitel 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 Nachbarverbände (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.	Kenntnisnahme	Wird in E F+M P1 behandelt.
VCD	Kapitel 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.	Kenntnisnahme	
VCD	Kapitel 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!	Kenntnisnahme	Mit den vorgesehenen Maßnahmen wird eine substantielle Verbesserung des ÖPNV-Angebots angestrebt.

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Begründung
VCD	Kapitel 5.1.5 Bewertung der Netz- und Fahrplangestaltung	Hier sollte auch der ÖPNV-Report BW des Verkehrsministeriums herangezogen werden. Es wird deutlich, dass an Sonntagen nur 39% des normalen Fahrplanangebotes gefahren 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.	Kenntnisnahme	Eine Bewertung des Fahrplanangebots kann nur anhand der Kriterien erfolgen, die im Nahverkehrsplan aufgeführt werden. Der ÖPNV-Report wurde erst Ende Januar 2021 veröffentlicht, als der NVP bereits in Anhörung war.
VCD	Kapitel 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.	Kenntnisnahme	Die Verspätung entstehen vorrangig im Landkreis Böblingen.
VCD	Kapitel 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.	Kenntnisnahme	
VCD	Kapitel 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“.	Aufnahme	Hinweis, dass nur Daten von einzelnen Verkehrsunternehmen vorliegen, wird ergänzt. Wird redaktionell angepasst.
VCD	Kapitel 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.	Kenntnisnahme	Erläuterungen zur Überlagerung von Linien in den Korridoren erfolgen in Maßnahme Ö-A M1.
VCD	Kapitel 6.1.1	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)	Kenntnisnahme	In den letzten Jahren ist bereits eine Verbesserung des Angebots auf der Linie 666/767 erfolgt.
VCD	Kapitel 6.1.1	ÖA M3: Zustimmung zur Verdichtung Schnellbusangebot.	Kenntnisnahme	
VCD	Kapitel 6.1.1	ÖA M4: Zustimmung zur Verdichtung des Angebotes, insbes. an Sonntagen. Aber auch an Samstagen ist das Angebot jeweils auf 734 und 735 auf T60 in der NVZ anzuheben, so dass sich zwischen Ölbronn und Pforzheim T30 ergibt	Aufnahme	Die angegebenen Verbesserungen finden sich bereits zeitnah in Umsetzung.
VCD	Kapitel 6.1.1	ÖA M5: Zustimmung zur Verdichtung des Angebotes	Kenntnisnahme	
VCD	Kapitel 6.1.1	ÖA P1: Zustimmung zur Einrichtung von Schnellbus-Verbindungen. Dies erfordert zwingend Maßnahmen zur Busbeschleunigung (Busspuren, Bevorrechtigungen)	Kenntnisnahme	
VCD	Kapitel 6.1.1	ÖA P2: Zustimmung zur Stadtbahn-Untersuchung	Kenntnisnahme	
VCD	Kapitel 6.1.1	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.	Kenntnisnahme	Eine weitere Prüfung erfolgt in der Bearbeitung von Prüfauftrag Ö-A P3.
VCD	Kapitel 6.1.1	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).	Kenntnisnahme	
VCD	Kapitel 6.1.1	ÖA P5-P8: Zustimmung	Kenntnisnahme	
VCD	Kapitel 6.1.1	B+O M1: Zustimmung – die Baustellenorganisation muss besser als bisher die Belange des ÖPNV berücksichtigen	Kenntnisnahme	

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Begründung
VCD	Kapitel 6.1.1	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	Kenntnisnahme	Siehe hierzu Anmerkungen zuvor.
VCD	Kapitel 6.1.1	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.	Kenntnisnahme	Systemfragen werden im Rahmen der Bearbeitung des Prüfauftrags behandelt B+O P1.
VCD	Kapitel 6.1.1	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 BadenWürttemberg 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 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.	Kenntnisnahme	Siehe hierzu Anmerkungen zuvor.
VCD	Kapitel 6.1.1	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.	Kenntnisnahme	Kernzielgruppe des ÖPNV sind weiterhin die regelmäßigen Bestandskundinnen und -kunden.
VCD	Kapitel 6.1.1	F+M M2: Zustimmung zu barrierefreier Information	Kenntnisnahme	
VCD	Kapitel 6.1.1	F+M P1: Zustimmung, es sind insbesondere Echtzeit-Informationen bereit zu stellen	Kenntnisnahme	
VCD	Kapitel 6.1.1	F+M P2-P3: Zustimmung	Kenntnisnahme	
VCD	Kapitel 6.1.2 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 Studenttaktes 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.	Kenntnisnahme	Eine Verbesserung des Angebots erfolgt im Rahmen der Umsetzung des Enzkreis-Taktes.
VCD	Kapitel 6.1.2 ÖV-Angebot Enzkreis	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.	Kenntnisnahme	Angebot entspricht dem vorgesehenen Fahrtenangebot. Der Radanhänger wird zwischen Mai und Oktober eingesetzt.
VCD	Kapitel 6.1.2 ÖV-Angebot Enzkreis	E Ö-A P1 Prüfung Linienverlängerung 725: Zustimmung zur Linienverlängerung	Kenntnisnahme	
VCD	Kapitel 6.1.2 ÖV-Angebot Enzkreis	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.	Kenntnisnahme	
VCD	Kapitel 6.1.2 ÖV-Angebot Enzkreis	E Ö-A P3 Prüfung neue Linie Birkenfeld – Königsbach: Zustimmung	Kenntnisnahme	



Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Begründung
VCD	Kapitel 6.1.2 ÖV-Angebot Enz- kreis	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.	Kenntnisnahme	
VCD	Kapitel 6.1.2 ÖV-Angebot Enz- kreis	E Ö-A P5 Prüfung neue Linie Birkenfeld – Neuenbürg: Zustimmung	Kenntnisnahme	
VCD	Kapitel 6.1.2 ÖV-Angebot Enz- kreis	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.	Kenntnisnahme	
VCD	Kapitel 6.1.2 ÖV-Angebot Enz- kreis	E Ö-A P8 Prüfung neue Linie Engelsbrand – Neuenbürg: Zustimmung	Kenntnisnahme	
VCD	Kapitel 6.1.2 ÖV-Angebot Enz- kreis	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	Kenntnisnahme	
VCD	Kapitel 6.1.2 ÖV-Angebot Enz- kreis	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.	Kenntnisnahme	Die Verlängerung wurde bereits geprüft. Die Einrichtung einer Wendemöglichkeit ist erforderlich.
VCD	Kapitel 6.1.2 ÖV-Angebot Enz- kreis	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.	Aufnahme	Wird in den Prüfauftrag aufgenommen.
VCD	Kapitel 6.2.2, 6.2.3, 6.2.4	Zustimmung	Kenntnisnahme	
VCD	Kapitel 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).	Kenntnisnahme	
VCD	Kapitel 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.	Kenntnisnahme	Der barrierefreie Ausbau der Haltestellen im Stadtgebiet Pforzheim bleibt weiterhin höchste Priorität.
VCD	Kapitel 6.3.2	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.	Kenntnisnahme	Zunächst ist eine Erhebung erforderlich wo eine Busbeschleunigung möglich ist, bevor eine konkrete Maßnahmenumsetzung erfolgen kann.
VCD		Ergänzung: 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-MinutenTakt im SPNV ist eine Realisierung auch in Verbindung mit dem zu untersuchenden SPNV-Halt „Zeppelinstraße“ zu betrachten.	Kenntnisnahme	Eine weitere Abstimmung hierzu erfolgt zeitnah mit der Stadt Mühlacker.
VCD		Ergänzung: 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.	Kenntnisnahme	Hier wird in den nächsten Wochen eine neue Haltestelle in Betrieb gehen.
VCD		Ergänzung: E Ö-A MZ: Reaktivierung der Maulbronner Bahn im täglichen Verkehr Maulbronn – Mühlacker – Pforzheim (Studentakt; 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.	Kenntnisnahme	Eine Reaktivierung hat aktuell keine hohe Priorität.
VCD		Ergänzung: 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.	Kenntnisnahme	Eine systemoffene Prüfung erfolgt in Abstimmung mit den lokalen Akteuren.

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Begründung
VCD	Kapitel 7.1 Verkehrliche Wirkungen	Unverständlich ist die Einstufung von zielgruppenorientiertem Marketing nur in Priorität 2.	Kenntnisnahme	Die Priorisierung erfolgte durch die politischen Entscheidungsträgerinnen und -träger im Juli 2020.
VCD	Kapitel 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	Kenntnisnahme	Der Datenumfang ist üblich. Von Seiten anderer, wesentlicher Träger öffentlicher Belange kam diesbezüglich keine Kritik.
VCD	Liniensteckbriefe	. 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.	Kenntnisnahme	Die Liniensteckbriefe sind Grundlage der Vergabe der Linienkonzessionen und beschreiben das Mindestangebot zum Zeitpunkt der Vergabe. Im Zuge des Vergabeverfahrens erfolgt die konkrete Festsetzung anhand von Fahrplänen.
VCD	Liniensteckbriefe	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.	Kenntnisnahme	Die Liniensteckbriefe sind Grundlage der Vergabe der Linienkonzessionen und beschreiben das Mindestangebot zum Zeitpunkt der Vergabe. Im Zuge des Vergabeverfahrens erfolgt die konkrete Festsetzung anhand von Fahrplänen.
VCD	Liniensteckbriefe	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.	Kenntnisnahme	Die Liniensteckbriefe sind Grundlage der Vergabe der Linienkonzessionen und beschreiben das Mindestangebot zum Zeitpunkt der Vergabe. Im Zuge des Vergabeverfahrens erfolgt die konkrete Festsetzung anhand von Fahrplänen.
VCD	Liniensteckbriefe	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.	Kenntnisnahme	Der Liniensteckbrief enthält alle Vergaberelavanten Aussagen zur Linie 704.
VCD	Liniensteckbriefe	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.	Kenntnisnahme	Die Liniensteckbriefe sind Grundlage der Vergabe der Linienkonzessionen und beschreiben das Mindestangebot zum Zeitpunkt der Vergabe. Im Zuge des Vergabeverfahrens erfolgt die konkrete Festsetzung anhand von Fahrplänen.
VCD	Liniensteckbriefe	706: Im Rahmen der Reaktivierung der Maulbronner Bahn kann die Linie 706 als vertakteter Zubringer ausgebaut werden.	Kenntnisnahme	Die Liniensteckbriefe sind Grundlage der Vergabe der Linienkonzessionen und beschreiben das Mindestangebot zum Zeitpunkt der Vergabe. Im Zuge des Vergabeverfahrens erfolgt die konkrete Festsetzung anhand von Fahrplänen.
VCD	Liniensteckbriefe	707: Zwischen Mühlacker und Mühlhausen ist in der HVZ mindestens T30 vorzusehen.	Kenntnisnahme	Die Liniensteckbriefe sind Grundlage der Vergabe der Linienkonzessionen und beschreiben das Mindestangebot zum Zeitpunkt der Vergabe. Im Zuge des Vergabeverfahrens erfolgt die konkrete Festsetzung anhand von Fahrplänen.
VVS	Kapitel 2.3 NVP Landkreis Ludwigsburg 2015	Die Maßnahmenvorschläge aus dem NVP 2015 des Landkreises Ludwigsburg wurden bereits zum Dezember 2017 umgesetzt, sodass das erwähnte zusätzliche Fahrtenpaar bereits existiert. Die vom Enzkreis abgegebene Stellungnahme bezieht sich bereits auf den Entwurf des NVP 2021 und nicht mehr auf den NVP 2015. Wir bitten diesbezüglich um Klarstellung.	Aufnahme	Der Verweis auf das fehlende Fahrtenpaar wurde entfernt. Der Bezug zum NVP 2021 des Landkreises Böblingen wurde hergestellt

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Begründung
VVS	Kapitel 2.3 NVP Landkreis Böblingen 2015	Auch hier ist die Referenz auf den NVP 2015 des Landkreises Böblingen irreführend: Die vom Enzkreis abgegebene Stellungnahme bezieht sich bereits auf den Entwurf des NVP 2020/2021 und nicht mehr auf den NVP 2015. Wir bitten diesbezüglich um Klarstellung. Insbesondere die Punkte 2. und 3. der Stellungnahme beziehen sich nicht auf verkehrliche, sondern auf vertragliche Belange, welche nicht Gegenstand der Festsetzungen des Nahverkehrsplans gemäß der in Kapitel 2.1 genannten rechtlichen Rahmenbedingungen sind. Bezüglich der abschließenden Entscheidung über den Tausch der Linienbündelzuordnung der Linien 666, 652, 653 und 765 regt der VVS an, im NVP sowohl des Enzkreises als auch des Landkreises Böblingen folgenden Hinweis aufzunehmen: „Bezüglich der Linienbündelzuschnitte auf den kreisübergreifenden Buslinien zwischen den Landkreisen Böblingen und dem Enzkreis konnte noch kein Konsens zwischen den beiden Kreisen gefunden werden. Der Landkreis Böblingen befürwortet einen „Linientausch“ in der Gestalt, dass die Linien 666 – ggf. inkl. der Schülerlinien 767 und 941 – in das Linienbündel 4 des Landkreises Böblingen integriert wird und somit die Verkehre im Korridor Weil der Stadt-Hausen (Linien 663 und 666) in einem Verkehrsvertrag gebündelt werden können. Im Gegenzug für die dafür nötige Integration der aktuell beim Enzkreis gebündelten Linie 666 ins Linienbündelungskonzept des Landkreises Böblingen sollen – nach den Vorstellungen des Landkreises Böblingen – die Linien 652, 653 und 765, welche bislang im Linienbündelungskonzept des Landkreises Böblingen enthalten waren, beim Enzkreis gebündelt werden. Dafür spricht auch, dass die Linien 652, 653 und 765 eindeutig ihr verkehrliches Gewicht im Enzkreis haben, während die Linie 666 beiderseits der Kreisgrenze eine eher identische verkehrliche Bedeutung hat. Vor den anstehenden Vergaben für die betroffenen Linien ist ein Einvernehmen zwischen beiden Landkreisen zu finden, welches ggf. eine Überarbeitung bzw. Teilfortschreibung des Nahverkehrsplans notwendig machen kann. Hierzu sollen auch die Fahrgastströme in den jeweiligen Verkehrsgebieten von den beiden Kreisverwaltungen analysiert werden, sodass bis zu den anstehenden Vergaben auf einer soliden Datenbasis konsensfähige Bündelzuschnitte erarbeitet werden können.“ Eine vom VVS bereits vorgenommene Auswertung der Einwohnerzahlen in den betreffenden Korridoren entnehmen Sie bitte der Anlage.	Aufnahme	Der Passus wurde aufgenommen sowie der Bezug zur Neuaufstellung des NVP des LK Böblingen hergestellt. Zum möglichen Linientausch zwischen dem Enzkreis und dem Landkreis Böblingen erfolgen weiterführende Gespräche, die mit einer Anpassung der Linienbündelung einhergehen können. Ein entsprechender Hinweis wird in Kapitel 8.3 ergänzt.  Siehe zusätzlich Anmerkungen zu der gleichlautenden Anregung des Landkreis Böblingen.
VVS	Kapitel 4.2.1 Marktgerechte Weiterentwicklung des Busverkehrssystems als integraler Bestandteil des Verkehrssystems	In diesem Kapitel wird unter dem 4. Spiegelstrich für die Hauptrelationen im Enzkreis in der Hauptverkehrszeit ein Angebot im 15/20 Minuten-Takt definiert. Mit Blick auf die Taktung der Anschlussverkehrsmittel im VVS im 15/30/60/120 Minuten-Raster ist für die aus dem Enzkreis in den VVS einbrechenden Verkehre zwingend ein 15 Minuten-Takt vorzusehen, um so die Wegeketten sicherzustellen. Ein 20 Minuten-Takt würde auf diesen Linien unweigerlich zu Anschlussbrüchen führen. Insofern regen wir als Ergänzung dieser Definition zumindest den Zusatz „in Abhängigkeit der Taktung der Anschlussverkehrsmittel“ an.	Kenntnisnahme	Siehe zusätzlich Anmerkungen zu der gleichlautenden Anregung des Landkreises Böblingen.
VVS	Kapitel 4.5.2 i. V. m. Tabelle 37 Qualitätsstandards Fahrzeuge	In diesem Kapitel ist im Textteil sowie in Tabelle 37 unter „Emissionen“ ein Hinweis zur geplanten Umsetzung der EU-VO 1161/2019 (Clean Vehicle Directive) zu ergänzen. Ferner erscheint die in Tabelle 37 unter „Reisekomfort“ für 18,75-m-Busse angegebene Mindestsitzplatzzahl zu niedrig, während für Standardbusse eine Vorgabe komplett fehlt.	Aufnahme	Der Anregung wird gefolgt. Ergänzung der CVD sowie Anpassung der Sitzplatzzahl
VVS	Ö-A M1	Hinsichtlich der im 1. Spiegelstrich für die HVZ genannten Taktzeiten verweisen wir auf unsere Anregung zu Kapitel 4.2.1 und bitten auch hier um eine entsprechende textliche Ergänzung „in Abhängigkeit der Taktung der Anschlussverkehrsmittel“.	Kenntnisnahme	Siehe zusätzlich Anmerkungen zu der gleichlautenden Anregung des Landkreises Böblingen.
VVS	Ö-A M2	Diese Maßnahme wird grundsätzlich begrüßt, kann jedoch im Landkreis Böblingen nur in Koordination mit der VVS-Linie 663 erfolgen. Somit ist unter der Rubrik „notwendige Anpassungen“ der Teilsatz „keine Anpassung anderer Linien“ zu streichen und durch „Abstimmung mit VVS-Linie 663 erforderlich“ zu ergänzen.	Aufnahme	Siehe zusätzlich Anmerkungen zu der gleichlautenden Anregung des Landkreises Böblingen.
VVS	B+O M2	Erlauben Sie uns an dieser Stelle aber auch den Hinweis, dass nach unserer Auffassung eine vertrauensvolle und intensive Zusammenarbeit mit benachbarten Verwaltungen, hier benachbarten Aufgabenträgern, Ausweis guten und soliden Verwaltungshandeln ist. Die Aufnahme als Maßnahme und insbesondere eine anschließende verkehrliche Bewertung (Kapitel 7.1, Tabelle 45) mutet da schon etwas befremdlich an. Wir empfehlen, den Aspekt aus dem NVP generell zu streichen. Für den Fall der Beibehaltung dieses Punktes müsste in der Aufzählung der „weiteren betroffenen Akteure“ der Landkreis Böblingen ergänzt werden.	Aufnahme	Ergänzung des Landkreises Böblingen als weiterer betroffener Akteur
VVS	B+O P1	Hier sollte in der Beschreibung ein Hinweis auf die EU-VO 1161/2019 (Clean Vehicle Directive) ergänzt werden.	Aufnahme	Der Hinweis wird aufgenommen.

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Begründung
VVS	E Ö-A P6	Grundsätzlich ist ein ÖPNV-Lückenschluss zwischen Heimsheim und Weil der Stadt-Hausen zu begrüßen, sofern dieser infrastrukturell überhaupt möglich ist (Würmbrücke Hausen). Allerdings erscheint die in der Beschreibung und Bewertung genannte Begründung der verbesserten und direkteren Anbindung an die S-Bahn Richtung Stuttgart falsch gewählt zu sein, da Heimsheim bereits über eine leistungsfähige S-Bahn-Anbindung Richtung Stuttgart via Leonberg mit den Linien 652 und 653 (montags bis freitags tagsüber alle 15 Minuten) verfügt. Mit der anvisierten Verlängerung der Linie 761 nach Renningen wird es ab Dezember 2021 sogar noch eine weitere attraktive Anbindung von Heimsheim an die S-Bahn-Linien S6 und S60 geben. Diese Bestandsverbindungen sind bereits in den VVS-Tarif integriert, was für die hier neu vorgeschlagene Verbindung erst noch zu klären wäre. Ferner ist unter der Rubrik „notwendige Anpassungen“ die VVS-Linie 663 zu ergänzen.	Aufnahme	Ergänzung der Linie 663
VVS	E Ö-A P7	Auch dieser Lückenschluss im ÖPNV-Netz zwischen dem Enzkreis und dem Landkreis Böblingen ist grundsätzlich prüfenswert. Unter der Rubrik „notwendige Anpassungen“ sind die VVS-Linien 663 und 666 ebenso zu ergänzen wie ein Hinweis auf die notwendige tarifliche Integration einer solchen Linie in den VVS.	Aufnahme	Der Hinweis wird aufgenommen.
VVS	E Ö-A P9	Die Schließung der Lücke im kreisüberschreitenden ÖPNV-Angebot im Bereich Weissach wird seitens VVS unterstützt, allerdings mit der Einschränkung, die vorgeschlagene Linie in Heimerdingen mit der Strohgebühnenbahn zu verknüpfen. In Kapitel 4.3.1 dieses NVP-Entwurfs (S. 69) wird als Planungsgrundsatz postuliert, dass parallele Verkehre – insbesondere zwischen Bus und Schiene – zu vermeiden sind. Dieser Prüfauftrag hingegen setzt sich im Linienabschnitt Heimerdingen – Hemmingen – Schwieberdingen über diesen Grundsatz hinweg, was einen Widerspruch darstellt. Das in der Beschreibung zur Maßnahme formulierte Ziel der Anbindung an den SPNV in und aus Richtung Stuttgart kann auch mit einer Beschränkung des Linienverlaufs auf Heimerdingen erreicht werden. Für diese Maßnahme gibt es bereits erste Fahrplanstudien des VVS, welche den Ausbau des Verkehrsangebots sowie die Verlängerung der VPE-Linie 765 bis Heimerdingen zu Grundlage haben. Ggf. wäre eine noch Koppelung mit der VVS-Linie 620 zu prüfen, die in Ditzingen einen S-Bahn-Anschluss bietet.	Aufnahme	Ergänzung der Linie 620
VVS	P Ö-A P1	Auf die bereits vorliegenden Planungsüberlegungen des VVS und die auf dieser Basis bereits erfolgten Vorgespräche zu einer Schnellbusverbindung zwischen der Hochschule Pforzheim und Leonberg als nächstgelegenen S-Bahn-Verknüpfungspunkt wird verwiesen. Auf dieser Basis wäre ggf. auch ein früherer Realisierungshorizont als „mittel- bis langfristig“ denkbar, zumal die Konzeption auch Verkehrsströme über die Hochschule Pforzheim hinaus berücksichtigt.	Kenntnisnahme	
VVS	Kapitel 7.1, Tabellen 45 – 47	Die verkehrliche Wirkung eines barrierefreien Haltestellenausbaus dürfte eher gering sein. Die hohe Priorität dieser Maßnahme leitet sich primär aus dem gesetzlichen Auftrag ab. U. E. spricht nichts dagegen, die Prioritätensetzung genau so begründen („...hoher Wirkungsbeitrag oder Umsetzung einer gesetzlichen Vorgabe...“).	Kenntnisnahme	
VVS	Kapitel 8.3 i. V. m. Tabelle 49 Konkrete Ausgestaltung der Verkehrsräume für den Enzkreis und die Stadt Pforzheim	Die Bewertung zu den Linien 652/653 teilen wir nicht. Die hier erwähnte „tlw. Verdichtung im Landkreis Böblingen“ existiert in dieser Form nicht mehr. Alle Fahrten der Linien 652 und 653 beginnen oder enden im Enzkreis. Beide Linien erschließen innerhalb des Enzkreises mehr Einwohner als innerhalb des Landkreises Böblingen, wie der in der Anlage beigefügten Aufstellung entnommen werden kann. Auf dieser Basis ist die Einstufung der Linien in der Rubrik „Berücksichtigung“ von nein auf ja abzuändern. Gleiches gilt für die Linie 666: Auch hier kommen wir zu einer anderen Beurteilung des Sachverhalts. Durch den parallelen Linienabschnitt Hausen – Münklingen – Merklingen – Weil der Stadt zur VVS-Linie 663 ergibt sich auf Territorium des Landkreises Böblingen eine viel stärkere Verdichtung als dies auf dem Gebiet des Enzkreises mit der VPE-Linie 767 der Fall ist. Die in der Anlage beigefügte Tabelle mit der Zusammenstellung der Einwohnerzahlen der bedienten Orte macht deutlich, dass die Aussage „Verkehrsfunktion überwiegend im Enzkreis“ so nicht haltbar ist. Auf dieser Basis ist die Einstufung der Linie in der Rubrik „Berücksichtigung“ von ja auf nein abzuändern. Für die Linie 767 wird trotz vollständig korrekter Analyse u. E. die falsche Conclusio gezogen: Mit Blick auf die Verkehrsfunktion überwiegend im Enzkreis ist die Einstufung der Linie in der Rubrik „Berücksichtigung“ von nein auf ja abzuändern. Zur Einstufung der Buslinie 767 gilt das bereits zur Buslinie 666 Gesagte gleichermaßen.	Kenntnisnahme	Siehe Anmerkungen zu der gleichlautenden Anregung des Landkreises Böblingen.
VVS	Kapitel 8.4 Ergebnis der Bildung von Verkehrsräumen / Kapitel 8.5 Beschreibung der einzelnen Linienbündel	Aus unseren Anmerkungen zu Kapitel 8.3 ergeben sich zwangsläufig Konsequenzen auf die Ausführungen in den Kapiteln 8.4 und 8.5. Demnach wären die Linien 652, 653 und 765 dem Linienbündel Heckengäu zuzuordnen, während das vorgesehene Linienbündel Würmtal in seiner Funktion vollständig im NVP für den Landkreis Böblingen zu berücksichtigen ist.	Kenntnisnahme	Hierzu besteht weitergehender Gesprächsbedarf zwischen dem Enzkreis und dem Landkreis Böblingen.

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Begründung
VVS	Liniensteckbrief Linie 761 (762)	Bei den relevanten Verknüpfungen ist in Renningen neben der S6 Richtung Stuttgart die S60 zu ergänzen, da diese die Verbindung in das Mittelzentrum Böblingen/Sindelfingen mit über 110.000 Einwohnern und überproportional vielen Arbeitsplätzen sicherstellt.	Aufnahme	Der Anregung wird gefolgt.
VVS	Liniensteckbriefe Linien 652 und 653	Am Verknüpfungspunkt Leonberg sind zusätzlich zur Linie S6 die Linie S60, die Regionalbuslinien sowie die Schnellbuslinien X2 und X60 zu ergänzen. Ferner ist unter „Besonderheiten/Hinweise“ zu erwähnen, dass diese Linien im Abschnitt Heimsheim – Leonberg im Versatz zueinander verkehren, um so in diesem Abschnitt gemeinsam einen 15 Minuten-Takt sicherzustellen.	Aufnahme	Der Anregung wird gefolgt.
VVS	Liniensteckbrief Linie 666	Unter „Besonderheiten/Hinweise“ ist die Notwendigkeit zur Fahrplanabstimmung mit der VVS-Linie 663 im Abschnitt Hausen – Weil der Stadt zu ergänzen. Ferner sind bei den relevanten Verknüpfungen in Weil der Stadt Bahnhof die Regionalbusse (und perspektivisch auch die Hermann-Hesse-Bahn) zu ergänzen.	Aufnahme	Der Anregung wird gefolgt.