



LUDWIGSBURG

DER OBERBÜRGERMEISTER

STADT LUDWIGSBURG, Postfach 249, 71602 Ludwigsburg

Landratsamt Ludwigsburg
Hindenburgstr. 40
71638 Ludwigsburg

Kontakt: Herr Thomas Albrecht
Gebäude: Wilhelmstraße 5
Telefon: 07141 910-2659
Telefax: 07141 910-2804
E-Mail: t.albrecht@ludwigsburg.de
Internet: www.ludwigsburg.de
Zeichen: III Alb

Ludwigsburg, 26.09.2014

Stellungnahme zum Nahverkehrsplan

Sehr geehrte Damen und Herren,

mit diesem Schreiben möchte ich zum vorgelegten Entwurf des Nahverkehrsplans wie folgt Stellung nehmen.

1. Zum Basisangebot

Allgemeine Ausführungen

Laut dem vorliegenden Entwurf des Nahverkehrsplans wird der Landkreis künftig nur noch für rund 75 % des heutigen Busangebots in Ludwigsburg die finanzielle Verantwortung übernehmen. Diese Quote ergibt sich aus dem Vergleich des heutigen Leistungsumfangs (3.306.803 Fz-km) mit dem im Nahverkehrsplan definierten Basisangebot (2.483.822 Fz-km).

Den monetären Unterschied zwischen Basisangebot und heutigem Status Quo schätzt der Landkreis auf 3,2 Millionen Euro pro Jahr.

Die Stadt Ludwigsburg hat als zweitgrößte Stadt der Region Stuttgart und als wichtiges Mittelzentrum übergeordnete Aufgaben zu erfüllen.

Beispiele hierfür sind:

- Sitz der Berufsschulen
- Sitz der Kreisverwaltung
- Sitz des Kreisklinikums
- Sitz vieler überregional bedeutsamer Kultur- und Veranstaltungsstätten
- Sitz großer Arbeitgeber
- Usw.

Zudem verfügt Ludwigsburg als einzige Stadt im Landkreis über zwei Bahnhöfe, die insgesamt von zwei S-Bahnlinien und vier Regionalbahnlinien angedient werden.

Auf diese Aufgaben muss die Ausgestaltung des Öffentlichen Personennahverkehrs abgestimmt werden. Im Zusammenspiel von Stadtverkehrslinien mit den regionalen Linien ist das bis heute sehr gut gelungen. Insgesamt verfügt Ludwigsburg über ein attraktives ÖPNV-Angebot. Zudem steigt in Ludwigsburg die Einwohnerzahl aufgrund der vielen Baugebiete und auch die Schülerzahl ist entgegen dem Trend in anderen Kommunen nicht rückläufig. Daher ist das heutige ÖPNV-Angebot grundsätzlich angemessen und wird von uns nicht als „Luxusangebot“ gesehen. Warum 75 % des heutigen Leistungsumfangs ausreichen sollten, alle beschriebenen Anforderungen aufgrund des Mobilitätsbedürfnisses der Ludwigsburger Bevölkerung und des Umlands zu erfüllen ist nicht nachvollziehbar und wird von uns bestritten.

Datengrundlage des Basisangebots

Das Basisangebot errechnet sich aus einer Strukturkomponente (überwiegend Einwohnerzahl) und einer Nachfragekomponente (Fahrgastzahl). Diese Methode wird von der Stadt Ludwigsburg nicht bemängelt, jedoch bezweifeln wir die zugrunde gelegten Daten.

Bei der Strukturkomponente wird Städten ab 70.000 Einwohnern eine Mindestbedienung von werktags 48 Fahrtenpaaren auf Stammlinien zugestanden. Warum es gerade 48 Fahrtenpaare sind und keine andere Anzahl wird nicht erläutert. Ludwigsburg hat zudem 90.000 Einwohner. Dieser große Unterschied zu 70.000 wird in der Bedienungshäufigkeit nicht mit zusätzlichen Fahrtenpaaren berücksichtigt. Das halten wir für unzureichend gelöst. Zum Vergleich, im heutigen Fahrplan sind es 84 Fahrtenpaare an einem Werktag auf den Stammlinien.

Bei der Nachfragekomponente werden Fahrgastzählungen zugrunde gelegt. Die letzte Zählung war in Ludwigsburg im Jahr 2009. Diese Datengrundlage wurde mittels weiterer Kriterien (z.B. Ticketverkäufe) fortgeschrieben. Trotzdem halten wir eine 5 Jahre alte Datengrundlage für nicht geeignet ein Basisangebot zu erarbeiten, das, monetär betrachtet, millionenschwere Auswirkungen hat. Im Übrigen werden genau diese Daten beim Thema Fahrgeldeinnahmenezuscheidung auch vom Landkreis heftig kritisiert. Für die Fahrten an Wochenenden gibt es überhaupt keine Datengrundlage, diese Angaben werden geschätzt!

Im Ergebnis hat das zum Beispiel die Auswirkung, dass als ausreichendes Basisangebot für Poppenweiler an einem Sonntag nur noch 9 Fahrtenpaare vorgesehen sind. Das entspricht einem durchgehenden 120-Minutentakt. Heute wird Poppenweiler von Ludwigsburg aus an einem Sonntag 35 mal von der Linie 430 angefahren und 12 mal von der Linie 433. Das Basisangebot entspricht hier einer Reduktion um 76 %. In diesem Fall stimmt auch der überörtliche Vergleich nicht. Hohenstange (Ortsteil von Tamm) gesteht der Landkreis sonntags 12 Fahrtenpaare zu, Wolfsölden (Ortsteil von Affalterbach) 15 Fahrtenpaare.

Aus diesem Grund empfehlen wir dringend entweder, erneute Zählungen durchzuführen und auf dieser Grundlage das Basisangebot zu berechnen oder alternativ, den oben aufgeführten allgemeinen Ausführungen zu folgen und das Basisangebot solange auf deutlich höherem Niveau zu belassen, bis belastbares Zahlenmaterial vorhanden ist.

Verteilung der Fahrzeugkilometer im Basisangebot

Bei regionalen Buslinien liegt das Basisangebot häufig ebenfalls unter dem Leistungsumfang des Status Quo. Es ist für die Stadt Ludwigsburg nicht erkennbar, ob überhaupt und nach welchem Schlüssel die somit „entfallenden“ Fahrzeugkilometer zwischen Ludwigsburg und den benachbarten Kommunen aufgeteilt werden. Die monetäre Auswirkung dieser Reduzierungen müsste folglich auch zwischen den betroffenen Kommunen aufgeteilt werden. Unserer Ansicht nach gehen sowohl Fahrzeugkilometer als auch monetäre Auswirkung alleine zu Lasten der Stadt Ludwigsburg. Falls dieser Eindruck stimmt, muss hier nachgebessert werden.

2. Künftige Finanzierung des Busangebots

Für das Basisangebot übernimmt der Landkreis die finanzielle Verantwortung. Kommunen können zusätzlichen Verkehr bestellen, müssen diesen jedoch komplett selbst finanzieren (im Stadtverkehr) oder zur Hälfte (im überörtlichen Verkehr, die andere Hälfte übernimmt der Landkreis).

Bemerken möchten wir hierbei, dass der ÖPNV nicht nur Geld kostet, sondern auch Einnahmen erwirtschaftet. Das Basisangebot wird zum großen Teil aus Fahrgeldeinnahmen, sonstigen Geldern aus verbundbedingten Lasten sowie Zuschüssen für den Ausbildungsverkehr und die Beförderung von Schwerbehinderten finanziert und nicht komplett aus Mitteln des Landkreises.

Für den Stadtverkehr müsste Ludwigsburg jedes Jahr 3,2 Millionen Euro aufbringen, um über das Basisangebot hinaus den heutigen Status Quo zu halten. Beim überörtlichen Verkehr, der Ludwigsburg betrifft, sind es nochmals 295.000 Euro. Diese Summe ist für die Stadt Ludwigsburg nicht darstellbar. Wenn der Landkreis den Nahverkehrsplan so beschließt, müsste das Busangebot in Ludwigsburg deutlich reduziert werden. Das liegt nicht im Interesse der Stadt und kann eigentlich auch nicht im Interesse des gesetzlichen Aufgabenträgers für den ÖPNV, des Landkreises, sein.

In der angedachten Finanzierungsvariante des Landkreises, bei den überörtlichen Linien den heutigen Status Quo zu 100 % zu finanzieren und bei Stadtverkehren kommunale Zubestellungen zu 50 % zu übernehmen, würde sich der direkte Zuschussbedarf der Stadt Ludwigsburg zum Status Quo auf 1,6 Millionen Euro verringern. Allerdings ist mit einer Erhöhung der Kreisumlage zu rechnen.

Diese Variante ist vermutlich weniger gravierend, aber für die Stadt Ludwigsburg immer noch nicht vertretbar.

Wir schlagen dem Landkreis vor, dass er sich auch bei Stadtverkehren im Bezug zum Status Quo höher an kommunalen Zubestellungen beteiligt, 75 % halten wir für gerechtfertigt. Bei kommunalen Zubestellungen über den heutigen Status Quo hinaus sind analog der Regelung bei überörtlichen Verkehren 50 % Kostenbeteiligung gerechtfertigt.

Verteilung der Fahrgeldeinnahmen

Die Fahrgeldeinnahmen für das Basisangebot sollen dem Landkreis zufließen. Dem können wir zustimmen. Die Fahrgeldmehreinnahmen für kommunale Zubestellungen sollen jedoch ebenfalls komplett dem Landkreis zufließen. Dem müssen wir widersprechen. Im Stadtverkehr beteiligt sich der Landkreis nicht an kommunalen Zubestellungen, folglich müssen die Fahrgeldmehreinnahmen für diese Zubestellungen der Stadt zufließen.

In der Finanzierungsvariante, bei der der Landkreis 50 % der kommunalen Zubestellungen auch bei Stadtverkehren finanziert, ist eine hälftige Aufteilung der Fahrgeldmehreinnahmen sachgerecht.

In der Vergangenheit konnten Fahrgeldmehreinnahmen für jede Verkehrsverbesserung berechnet werden, das muss auch künftig möglich sein.

3. Barrierefreiheit

Im Entwurf des Nahverkehrsplans werden Haltestellen als barrierefrei angesehen, wenn sie eine Bordsteinhöhe von mindestens 18 cm aufweisen. Bei der Einführung barrierefreier Haltestellen in Ludwigsburg musste schnell festgestellt werden, dass bei diesem Höhenunterschied bauliche Schäden an den Bordsteinen beim Befahren der Haltestellen durch die Linienbusse entstanden sind. Zur Vermeidung weiterer Beschädigungen wurde deshalb in Ludwigsburg eine Bordsteinhöhe von 16 cm eingeführt.

Berücksichtigt wurde bei dieser Entscheidung auch der Umstand, dass moderne Niederflurfahrzeuge sich zu den Aufstellbereichen der Fahrgäste neigen können bzw. die Verwendung von ausfahrbaren Rampen möglich ist. Insofern kann die Differenz von 2 cm als unerheblich in der Praxis angesehen werden.

Wir bitten darum, Haltestellen als barrierefrei anzuerkennen, die über eine Bordsteinhöhe von 16 cm verfügen.

Im Übrigen werden wir im Rahmen unserer Möglichkeiten alle Haltestellen barrierefrei ausbauen und die genannten Haltestellen mit Priorität versehen. Teilweise stehen jedoch in der Örtlichkeit bedingte Gründe einem problemlosen barrierefreien Ausbau entgegen (z.B. Grundstückszufahrten).

Abschließend möchte ich Sie bitten, die Stellungnahme der Stadt Ludwigsburg im weiteren Verfahren zu berücksichtigen.

Mit freundlichem Gruß

Werner Spec