



Vorlage TA\_22/2020  
zur öffentlichen Sitzung des  
Ausschusses für Umwelt und  
Technik  
am 09.10.2020

**Anlage**

1: Entwurf Nahverkehrsplan

An die  
Mitglieder  
des Ausschusses für Umwelt und Technik

**Fortschreibung Nahverkehrsplan  
- Einbringung des Entwurfs**

**Beschlussvorschlag:**

Der Ausschuss für Umwelt und Technik stimmt dem vorliegenden Entwurf des Nahverkehrsplans zu und beauftragt die Verwaltung, das Anhörverfahren einzuleiten.

**Beratungsfolge:**

<b>Gremium</b>	<b>Zuständigkeit</b>	<b>Sitzungsdatum</b>	<b>Öffentlichkeitsstatus</b>
Ausschuss für Umwelt und Technik	Beschluss	11.05.2020	öffentlich
Ausschuss für Umwelt und Technik	Beschluss; Freigabe Entwurf zur Anhörung	09.10.2020	öffentlich
Ausschuss für Umwelt und Technik	Vorberatung; Beschluss Nahverkehrsplan	März/April 2021	öffentlich
Kreistag	Beschluss Nahverkehrsplan	März/April 2021	öffentlich

**Finanzierung:**

Verfügbares Budget	Jahr	Finanzierungsbedarf	Finanzhaushalt		Fachbereich:
	2020		Ergebnishaushalt	X	32
	2021		Produktgruppe/Investitionsauftrag: 5470-01		
	2022				
	2023	1.475.000			
	spätere	1.520.000			
	Summe				
Bemerkungen / Deckungsvorschlag: Berücksichtigung des Mehrbedarfs bei Aufstellung des Haushaltsplans 2023 ff. Kostenfortschreibung ca. 3% p.a.			Bezeichnung:  Planung und Förderung ÖPNV/Verbundang.		

**Sachverhalt und Begründung:**

In der Informationsveranstaltung am 6. Februar 2020 und in der letzten Sitzung des Ausschuss für Umwelt und Technik (AUT) am 11. Mai 2020 (TA\_16/2020) haben wir die wesentlichen Inhalte des neuen Nahverkehrsplans sowie das Fortschreibungsverfahren vorgestellt.

Unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Beratung haben wir den Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart (VVS) mit der Erstellung des Entwurfs beauftragt. Dieser liegt in Anlage 1 bei.

Ergänzend zu den Erläuterungen aus der Sitzungsvorlage TA\_16/2020 möchten wir im Folgenden die im Entwurf beschriebenen Festlegungen des Basisangebots und der ausreichenden Verkehrsbedienung erläutern (Ziffer 1). In Vorbereitung auf die kommenden Vergabeverfahren schlagen wir eine Anpassung des Linienbündelungskonzepts des Landkreises vor, welches in Ziffer 2 dargestellt wird. Unter Ziffer 3 gehen wir auf die Anregungen der Fraktionen des Kreistags und der Gemeinden ein, die der Kreisverwaltung aktuell vorliegen.

**1. Festlegung des Basisangebots und der ausreichenden Verkehrsbedienung**

Als Aufgabenträger sorgt der Landkreis gemäß §5 ÖPNVG als eine freiwillige Aufgabe der Daseinsvorsorge für die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im ÖPNV. Als freiwillige Aufgabe kann er dies nur in den Grenzen seiner Leistungsfähigkeit tun. Um festzulegen, welches Verkehrsangebot als Mindeststandard für die Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen anzusehen ist, haben sich die Verbundlandkreise und der VVS auf die Definition eines Basisangebots verständigt.

Neben dem Basisangebot wird im Nahverkehrsplan gemäß §8 Abs. 2 Satz 2 PBefG (Personenbeförderungsgesetz) die ausreichende Verkehrsbedienung definiert. Dieses berücksichtigt weitere Rahmenbedingungen wie z.B. die vertaktete Anbindung an hochwertige Schienenverkehre, starke Arbeitsplatzverdichtungen oder ausgeprägte Einkaufs- und Freizeitstandorte. Hieraus ergeben sich spezifische Anforderungen an das Verkehrsangebot in diesen Bereichen, die das Basisangebot stellenweise überschreiten. Dieser höhere Angebotsstandard wurde im Landkreis auch durch die gemeinsam mit den Kommunen umgesetzten Buskonzepte erreicht. Für den Landkreis Ludwigsburg beinhaltet das gewünschte Angebot daher neben dem Basisangebot auch den bereits bestehenden verkehrlich sinnvollen Angebotsstandard.

Die sich daraus ergebenden Einzelziele für das Verkehrsangebot werden wie schon im aktuellen Nahverkehrsplan in Liniensteckbriefen festgelegt. Diese Steckbriefe fassen die wesentlichen spezifischen Leistungsmerkmale der einzelnen Linien in tabellarischer Form zusammen. Die Vorgehensweise zur Ermittlung der Leistungsbeschreibung wird in Kapitel 6.4 erläutert. Stadtverkehre werden wie bisher funktional beschrieben. Hierbei erfolgt die Leistungsbeschreibung nicht mit Liniensteckbriefen, sondern durch die Festlegung der Anforderungen an Taktstrukturen sowie Fahrzeiten aus den Stadtteilen zu zentralen Verknüpfungspunkten. Dies erhöht die Freiheitsgrade bei der künftigen Ausgestaltung des Verkehrsnetzes, da der Nahverkehrsplan nur die wesentlichen Eckpunkte und Randbedingungen vorgibt. Die in der Sitzung des AUT am 11. Mai 2020 vorgestellten Maßnahmen zum Ausbau des Angebots wurden in den Zielsetzungen zur Ausgestaltung des Verkehrsangebots berücksichtigt.

#### **a. Festlegung Basisangebot**

Mit dem Basisangebot (Kapitel 6) sollen alle Siedlungsflächen nach einheitlichen Kriterien mit ausreichenden Kapazitäten an das ÖPNV-Netz angebunden werden. Es leitet sich aus den Zielsetzungen zum Verkehrsangebot in Kapitel 4 ab. Diese sind so angelegt, dass mit dem Basisangebot ein Mindeststandard in Bezug auf flächenhafte ÖPNV-Erschließung, Anbindungen an das Schienenverkehrsnetz, Erreichbarkeit übergeordneter Zentren und Beförderungskapazitäten gewährleistet werden kann.

Diese Zielsetzungen umfassen auch die Standards zur Barrierefreiheit, die der Landkreis als Aufgabenträger im Nahverkehrsplan definiert (Kapitel 4.1.3 und 4.1.7). Diese ergeben sich, wie in der Sitzung des AUT am 11. Mai 2020 berichtet, aus der gesetzlichen Verpflichtung an die Aufgabenträger bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV zu erreichen. Im Nahverkehrsplan werden die Anforderungen an die barrierefreie Ausgestaltung der Haltestellen formuliert. Wenn eine Bushaltestelle bis zum 1. Januar 2022 nicht barrierefrei gestaltet werden kann, sind die jeweiligen Hinderungsgründe konkret im Nahverkehrsplan zu benennen.

Nach dem PBefG sind grundsätzlich alle Bushaltestellen gemäß diesen Anforderungen auszubauen. Ausnahmen sind nur in begründeten Einzelfällen zulässig. Die Herstellung der barrierefreien Infrastruktur obliegt den Straßenbausträgern, also innerhalb der Ortschaften in der Regel den Städten und Gemeinden. Wir haben diese daher im Vorfeld umfassend informiert. Sofern eine Haltestelle bislang nicht alle Anforderungen an die Barrierefreiheit erfüllt und keine nachvollziehbare Begründung für einen verzögerten oder ausbleibenden Ausbau vorliegt, kann für diese Haltestelle keine Ausnahme im Nahverkehrsplan definiert werden.

In Kapitel 5 werden Unterschreitungen der in Kapitel 4 dargestellten Zielsetzungen ermittelt. Anhand der speziellen örtlichen Situation wird bewertet, ob das erkannte Defizit tolerierbar ist bzw. mit vertretbarem Aufwand aufgelöst werden kann. Erforderlichenfalls werden Lösungsansätze zur Behebung des Defizits dargestellt.

Daraus ergibt sich folgendes Vorgehen: Zur Definition des Basisangebots wird zunächst für jede Buslinie ein bestimmtes Mindestangebot anhand der Zahl der betroffenen Einwohner festgelegt. Parallel dazu wird zusätzlich die tatsächliche Fahrgastnachfrage auf den einzelnen Linienabschnitten betrachtet und geprüft, ob das ermittelte Mindestangebot dafür ausreicht. Erforderlichenfalls wird das Mindestangebot erhöht. Das Basisangebot wird regelmäßig, zum Beispiel bei einer Neuvergabe von Verkehrsleistungen überprüft.

Zum Basisangebot zählt jedoch nicht nur das Angebot in quantitativer Hinsicht. Auch die in Kapitel 6.3 festgelegten Beförderungsqualitäten gehören zum Basisangebot. Dazu zählen beispielsweise die Rahmenvorgaben zu ökologischen Standards und den Sozialstandards, die wir in der Sitzung des AUT am 11. Mai 2020 dargestellt haben.

## **b. Festlegung Ausreichende Verkehrsbedienung**

Die Festlegung der ausreichenden Verkehrsbedienung im Landkreis Ludwigsburg erfolgt auf Basis der Grundsatzentscheidung des Kreistags vom 5. Dezember 2014 (KT\_51/2014) und der vom Kreistag am 15. Dezember 2017 (KT\_33/2017) beschlossenen Finanzierungsabgrenzung zwischen dem Landkreis und seinen Städten und Gemeinden. Diese konkretisiert die mit der Grundsatzentscheidung festgelegten Eckpunkte. Der Kreistag hat zudem am 29. Juli 2016 (KT\_18/2016) beschlossen, dass die verlässliche S-Bahnbedienung nach dem ÖPNV-Pakt in die ausreichende Verkehrsbedienung aufgenommen wird.

Für den Landkreis setzt sich die ausreichende Verkehrsbedienung demnach aus dem in Kapitel 6.1 dargestellten Basisangebot, dem verkehrlich sinnvollen Status quo gemäß dem Jahresfahrplan 2013/2014 sowie aus weiteren Angeboten (z.B. verlässlichen S-Bahnbedienung gemäß ÖPNV-Pakt) zusammen, die in Kapitel 6.4 auf Basis der einzelnen Linien und Verkehrsräume dargestellt sind.

Eine endgültige Entscheidung über das konkrete Fahrplanangebot der Linien innerhalb eines Linienbündels erfolgt erst im Vorfeld des jeweiligen Vergabefahrens in Abstimmung mit den Kreisgremien und mit den betroffenen Städten und Gemeinden. Grundlage sind die vom Kreistag mit der Aufstellung des Nahverkehrsplans beschlossenen Grundsätze und Vorgaben.

Ausgangspunkt für die finanzielle Beteiligung des Landkreises bildet auch nach der Fortschreibung des Nahverkehrsplans der Jahresfahrplan 2013/2014. Die ausreichende Verkehrsbedienung umfasst daher den aktuellen Status quo (Fahrplan 2020) abzüglich der seit 2014 erfolgten kommunalen Zubestellungen und der eigenwirtschaftlich erbrachten Mehrleistungen. Sie umfasst auch das oben dargestellte Basisangebot sowie Leistungen aus der verlässlichen S-Bahnbedienung gemäß dem ÖPNV-Pakt.

Sofern die Kommunen in der nächsten Vergaberunde eine Weiterführung ihrer kommunalen Zubestellungen wünschen oder ein Verkehrsangebot anstreben, das über die ausreichende Verkehrsbedienung hinausgeht, wird der Landkreis nach Beratung in seinen Gremien diese Wünsche in den Vorabbekanntmachungen aufnehmen und damit die Anforderungen an die Verkehrsunternehmen im Wettbewerb entsprechend erhöhen. Für den erhöhten Zuschussbedarf ist dann eine Beteiligung der Kommunen an der Finanzierung entsprechend den Finanzierungsrichtlinien des Landkreises erforderlich.

Sofern eigenwirtschaftliche Anträge gestellt werden, müssten diese zumindest die ausreichende Verkehrsbedienung anbieten. Zuschüsse des Landkreises oder der Kommunen wären dann nicht erforderlich.

## 2. Anpassungen im Linienbündelungskonzept

Mit den Erfahrungen der abgeschlossenen ersten Vergaberunde und mit Blick auf die kommenden Vergabeverfahren schlagen wir verschiedene Anpassungen am Linienbündelungskonzept des Landkreises vor, welche im Folgenden darstellt werden.

### a. Aufnahme der Kreisnachtbusse in das Linienbündelungskonzept

Aktuell finden Abstimmungen zwischen der Kreisverwaltung und den Verkehrsunternehmen zur zukünftigen Ausgestaltung des Kreisnachtbusnetzes statt. In Vorbereitung auf die kommenden Vergabeverfahren ist vorgesehen, die Nachtbuslinien in das Linienbündelungskonzept einzubeziehen.

Über das weitere Vorgehen zur Fortführung des Kreisnachtbusnetzes werden wir in der kommenden Sitzung des Ausschuss für Umwelt und Technik detailliert berichten.

### b. Neuordnung der Linienbündel 2 und 12

Sowohl im Bereich Vaihingen (Enz) als auch in den Bereichen Sachsenheim bzw. Gewerbepark Eichwald überlagern sich zahlreiche Linien mit ähnlichen Verkehrsfunktionen, welche allerdings unterschiedlichen Linienbündeln zugehören. Dies erschwert konzeptionelle Überlegungen zur Weiterentwicklung des Angebots in diesen Bereichen, da stets Abhängigkeiten zu den Verkehren des jeweils anderen Linienbündels bestehen und zu berücksichtigen sind.

Um die Anpassungs- und Entwicklungsfähigkeit der Linienverkehre auch zukünftig zu erhalten, wird eine Neustrukturierung der Linienbündel 2 und 12 vorgeschlagen. Mit der Neuaufteilung sollen die Linien mit Bedienungsschwerpunkt im Bereich Vaihingen (Enz) im Linienbündel 12 zusammengefasst werden. Die Linien mit Schwerpunkt im Bereich Sachsenheim bzw. Gewerbepark Eichwald werden dem Linienbündel 2 zugeordnet. Nach der Neuordnung sollen die Bündel somit folgende Linien enthalten:

- Linienbündel 2: 544, 562, 566, 566a, 571, 571a, 578, N52
- Linienbündel 12: 576, 579, 590, 592, 592a, N56

Die Anpassung umfasst vor allem eine Umverteilung der Linien, welche bereits den beiden Bündeln zugeordnet waren. Darüber hinaus sollen die Linien 544 (Bietigheim - Eichwald; derzeit Linienbündel 5), 562 (Oberriexingen – Sachsenheim; derzeit Linienbündel 13) in Bündel 2 sowie die neue Linie 576 (Vaihingen – Roßwag; derzeit Bestandteil der VPE-Linie 707) in Bündel 12 aufgenommen werden.

Durch die Neustrukturierung und stärkere räumliche Trennung der Bedienungsschwerpunkte der Linienbündel werden einerseits, wie bereits erwähnt, planerische Weiterentwicklungen der Verkehre vereinfacht. Andererseits können durch neue Möglichkeiten betrieblicher Optimierung weitere Synergien gehoben werden.

## 3. Anregungen aus den Fraktionen und Kommunen

Wie bereits in der Sitzung des AUT am 11. Mai 2020 berichtet, haben uns Anregungen aus den Fraktionen erreicht, welche wir im Zusammenhang der Entwurfserstellung mit dem VVS ge-

prüft haben bzw. noch prüfen. Darüber hinaus liegen uns weitere Anfragen von Kommunen zur Ergänzung des Verkehrsnetzes vor, welche in diesem Zusammenhang Erwähnung finden sollen, da sich gegebenenfalls Wechselwirkungen aus den verschiedenen Maßnahmen ergeben können.

#### **a. Fraktion Bündnis 90/Die Grünen**

Die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen hat am 5. November 2019 beantragt, dass die Schülerverkehre im Nahverkehrsplan stärker berücksichtigt werden sollen. Hierzu nimmt die Kreisverwaltung wie folgt Stellung:

Der ÖPNV als ökologische Mobilitätslösung für alle Einwohner des Landkreises muss einen Ausgleich zwischen vielfältigen Nutzungsansprüchen im Schüler-, Berufs-, Einkaufs- und Freizeitverkehr herstellen. Diese können nicht immer optimal in Einklang gebracht werden. Die Ausgestaltung des Verkehrsangebots ist insofern stets ein Kompromiss zwischen den Anforderungen der unterschiedlichen Nutzergruppen.

Da der Schüler- bzw. Ausbildungsverkehr einen bedeutenden Bestandteil des ÖPNV-Angebots darstellt, wird dieser bereits heute im aktuellen Nahverkehrsplan berücksichtigt. So ist der Busverkehr im Kreisgebiet in Einklang mit den Anforderungen des Schülerverkehrs zu bringen (vgl. Kap. 2.2.3.2). Die Formulierung wurde in der Entwurfsfassung des neuen Nahverkehrsplans leicht modifiziert, um die Bedeutung des Schülerverkehrs neben der des Berufsverkehrs zu stärken. Dieser Anspruch wird bei den Festlegungen des Angebots in den Linienbündeln bzw. den Liniensteckbriefen weiter konkretisiert, indem zur Anbindung der Schulstandorte ein bedarfsgerechtes Schülerverkehrsangebot („b.S.“) festgelegt wird. Nachdem sich die Schülerströme dynamisch weiterentwickeln ist eine weitergehende Konkretisierung der Anforderungen an das Angebot nach unserer Auffassung nicht zielführend. Das Verkehrsangebot wird daher mit jedem Schuljahr in Abstimmung mit den Gemeinden bedarfsgerecht angepasst.

In den vergangenen Jahren ist es zudem gemeinsam mit den Kommunen im Landkreis Ludwigsburg gelungen, ein dichtes Verkehrsnetz im regionalen Busverkehr aufzubauen. Dieses zeichnet sich insbesondere in den Hauptverkehrszeiten durch einen dichten Takt aus und stellt mit den vertakteten Verknüpfungen zu weiterführenden Schienenverkehrsmitteln attraktive Verbindungen auch in die dünner besiedelten Bereiche des Kreisgebiets her. Hier von profitiert auch der Schülerverkehr in hohem Maße. Dieses Verkehrsangebot wird zudem, wie erwähnt, durch den bedarfsgerechten Schülerverkehr („A“-Linien) ergänzt. Somit wird den Anforderungen des Schülerverkehrs bereits heute weitestgehend Rechnung getragen.

Aus diesen Gründen ist es nach Einschätzung der Kreisverwaltung nicht erforderlich, den Schülerverkehr noch stärker in den Vordergrund zu stellen.

#### **b. Fraktion Die Linke**

Die Fraktion Die Linke hat am 26. März 2020 die mittelfristige Prüfung einer neuen Busverbindung auf der Strecke Kirchheim (Neckar), Bahnhof – Großbottwar mit einer optionalen Führung bis Backnang, Bahnhof angeregt. Hierzu nimmt die Kreisverwaltung wie folgt Stellung:

Wie in der Sitzung des Ausschuss für Umwelt und Technik am 11. Mai 2020 dargelegt, haben die Verbundlandkreise und der VVS unter anderem auch die Aufwertung von nicht er-

schließungsrelevanten Querverbindungen für den Schüler- und Berufsverkehr diskutiert. Dieses Thema hat aus Sicht der Verbundlandkreise und des VVS eine geringe Bedeutung für die Fahrgäste und wurde daher unter Berücksichtigung der Kostenfolgen zunächst zurückgestellt. In Einzelfällen ist eine Umsetzung der Maßnahmen während der Laufzeit des Nahverkehrsplans allerdings nicht ausgeschlossen. In diesen Fällen würde es sich dann um eine Zubestellung handeln, die – soweit der VVS die Einzelmaßnahmen als verkehrlich sinnvoll einstuft – vom Landkreis vorbehaltlich einer Entscheidung der Gremien zu 50 Prozent mitfinanziert werden könnte.

Nach Einschätzung des VVS erscheint die vertiefte Prüfung der angeregten Busverbindung zwischen dem Neckartal und dem nördlichen Bottwartal grundsätzlich sinnvoll. Für eine abschließende Beurteilung stehen allerdings noch nicht alle Rahmenbedingungen fest. So plant einerseits der Landkreis Heilbronn derzeit eine Neukonzeption des Busverkehrs im Schozach- und Bottwartal. Nach aktuellem Stand wird dieses ab Dezember 2020 stufenweise umgesetzt. Andererseits steht das finale Fahrplankonzept der Frankenbahn im Neckartal aufgrund der derzeitigen Baumaßnahmen auf der Schnellfahrstrecke Mannheim – Stuttgart und der weiterhin angespannten Betriebslage noch nicht fest. Wir erwarten, dass dieses in Kürze vorgelegt wird.

Wir schlagen daher vor, die angeregte Netzergänzung im Nahverkehrsplan als Texthinweis in den betroffenen Linienbündeln zu berücksichtigen. Die Verwaltung wird eine vertiefende Prüfung vornehmen, sobald die Rahmenbedingungen klar sind.

### **c. Weitere Anfragen zu Netzergänzungen**

Der Kreisverwaltung liegen darüber hinaus weitere Anregungen für zusätzliche Busverbindungen aus den Kommunen des Landkreises Ludwigsburg bzw. des Rems-Murr-Kreises vor. Auch in diesen Fällen gilt die unter Ziffer 2.b. beschriebene Vorgehensweise hinsichtlich der Prüfung und Bewertung der Maßnahme durch den VVS sowie deren Finanzierung im Falle einer Umsetzung.

- Die Gemeinden Oberstenfeld und Aspach regen einen Lückenschluss zwischen den beiden Gemeinden an, um so die Verbindung aus dem nördlichen Bottwartal in Richtung Backnang zu stärken. Der Vorschlag wird momentan in Abstimmung mit dem zuständigen Verkehrsunternehmen geprüft. In diesem Zusammenhang ist auch die oben beschriebene Anregung der Fraktion Die Linke zu berücksichtigen, da sich beide Maßnahmen in Teilen überschneiden und sich möglicherweise positive Synergieeffekte oder auch negative Konkurrenzierungen zwischen den Maßnahmen ergeben könnten.
- In verschiedenen Gemeinden im Linienbündel 6 „Marbach“ sowie der Stadt Winnenden wird derzeit eine mögliche Busverbindung auf der Relation Steinheim an der Murr – Erdmannhausen – Affalterbach – Winnenden diskutiert. Der Kreisverwaltung liegt hierfür ein umfangreiches Ideenpapier vor, in dem verschiedene Varianten und Fahrplankonzepte ausgearbeitet wurden. Auch diese Maßnahme wird derzeit in Abstimmung mit dem Rems-Murr-Kreis und dem VVS geprüft.

## **4. Weiteres Vorgehen**

Der Entwurf des Nahverkehrsplans wird nach der Sitzung des Ausschusses für Umwelt und Technik an die Träger öffentlicher Belange zur Stellungnahme übersandt. Dies sind unter ande-

rem Kommunen, Unternehmen und Verbände.

Die Frist für die Stellungnahme endet am 4. Dezember 2020. Die Fraktionen werden gebeten, der Verwaltung ebenfalls bis zu diesem Termin eine abschließende Rückmeldung zukommen zu lassen, soweit von ihrer Seite noch Wünsche oder Anregungen bestehen.

Der Ausschuss für Umwelt und Technik soll im Frühjahr 2021 über den auf Basis der Stellungnahmen aktualisierten Nahverkehrsplan vorberaten und eine Beschlussempfehlung für den Kreistag treffen.