



Anlage 1 zur Informationsvorlage 004/21

STELLUNGNAHME

zum Entwurf der 3. Fortschreibung des
Nahverkehrsplans für den Landkreis Ludwigsburg
vom 09.10.2020

Fachliche Stellungnahme des Fachbereichs Nachhaltige Mobilität

Ludwigsburg, 02.12.2020



1. Vorbemerkung

Die Stadt Ludwigsburg bedankt sich für die Übermittlung des Entwurfs des zur Fortschreibung vorgesehenen Nahverkehrsplans (NVP), wie er im Ausschuss für Umwelt und Technik des Kreistags am 09.10.2020 eingebracht wurde.

Mit einem der dichtesten Busangebote in der Region Stuttgart und insbesondere im Landkreis Ludwigsburg, ist der Stadt die enge Zusammenarbeit mit dem Landkreis stets ein Anliegen. Gemeinsam konnten in der Vergangenheit nochmals deutliche Angebotserweiterungen erreicht werden. Gerne übermitteln wir Ihnen hiermit unsere Anmerkungen zum NVP:

Redaktionelle Hinweise in Bezug auf den Nahverkehrsplan haben wir unter **Punkt 2** vermerkt.

Hinweise zum Schülerverkehr finden Sie unter **Punkt 3**.

Anmerkungen zu den Liniensteckbriefen haben wir unter **Punkt 4** zusammengefasst.

Die Stadt Ludwigsburg ist erheblich von den Themen Luftreinhaltung und Lärm betroffen. Besonders der Pendlerverkehr zwischen Rems-Murr-Kreis und dem westlichen Landkreis Ludwigsburg durchfährt das Stadtgebiet und tangiert es mit seinen negativen Effekten. Der ÖPNV spielt hier eine entscheidende Rolle als Alternative zum Kfz. Ist er attraktiv, besteht die Chance auf eine Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs (MIV). Dies hätte eine deutliche, positive Wirkung auf die Luft- und Lärmsituation in Ludwigsburg.

Die Stadt hat in den letzten Jahren erhebliche Anstrengungen unternommen, um kurz- und mittelfristige Verbesserungen in der Infrastruktur auf den Weg zu bringen. Das Projekt ÖPNV-Rad-Trasse, welches im Rahmen des gemeinsamen Verständigungspapiers vom 28.10.2020 nun in der Planungsphase angekommen ist, soll hier kurz- und mittelfristig auch für die interkommunale Verbindungs- und Angebotsqualität einen deutlichen Beitrag leisten.

Die Bemühungen der Stadt stoßen aber an Grenzen, wenn es um die Ausgestaltung des ÖPNV-Angebots geht. Hier ist der Nahverkehrsplan maßgeblich. Um den ÖPNV-Anteil des durch Ludwigsburg fahrenden Durchgangs-Pendlerverkehrs deutlich zu erhöhen, schlägt die Stadt weiter reichende Angebote vor, die unter **Punkt 6** ausgeführt sind.

Da die Förderprogramme von Bund und Land für die Planrechtfertigung insbesondere von Busbeschleunigungen auch Nahverkehrspläne zulassen, schlägt die Stadt vor, einen Nahverkehrsentwicklungsplan als Option zu verankern. In diesem könnten auch neuralgische Punkte identifiziert und eine kreisweite Koordination von Nahverkehrsprojekten gewährleistet werden. Vorschläge hierzu sind unter **Punkt 7** zu finden.



2. Anmerkungen zu den Grundlagen des NVP und redaktionelle Hinweise

<i>Rubrik</i>	<i>Schlagwort</i>	<i>Seite</i>	<i>pdf-Seite</i>
2.2.2	<i>Regional bedeutsames Radwegenetz/Fahrradinfrastruktur</i>	18 f	26 ff
<i>Sachverhalt</i>		<i>Vorschlag</i>	
Der Verband Region Stuttgart hat im Verkehrsausschuss mit der Vorlage VA-04320 über Radschnellwegeverbindungen informiert. Hierzu gehört der RS 8 Ludwigsburg – Remseck a. N. – Waiblingen, der auch in einem Sachzusammenhang mit der ÖPNV-Rad-Trasse Remseck a. N. – Ludwigsburg steht.		Berücksichtigung der Pläne aus den Anlagen VA-04320A001 und VA-04320A002	

<i>Rubrik</i>	<i>Schlagwort</i>	<i>Seite</i>	<i>pdf-Seite</i>
3.2	<i>Verkehrsanalyse 2010</i>	34 ff	46 ff
<i>Sachverhalt</i>		<i>Vorschlag</i>	
In der zweiten Fortschreibung von 2017 und im aktuellen Entwurf wird auf die Verkehrsanalyse 2010 verwiesen. Es liegen unterschiedliche Zahlen in den teilraumbezogenen Ergebnissen vor. So beträgt in der aktuell gültigen Version der kreisweite ÖPNV-Anteil 17,3% (S. 41) und im vorliegenden Entwurf 16,2 %. Die Ergebnisse der Verkehrsanalyse 2010 in Tabelle 3-1 sind völlig verschieden zu denen der 2. Fortschreibung bei gleicher Analysegrundlage.		Bitte korrekte Datenbasis benennen (aktualisieren). Bitte Aufklärung, ob Modal Split wirklich gesunken ist.	

<i>Rubrik</i>	<i>Schlagwort</i>	<i>Seite</i>	<i>pdf-Seite</i>
<i>Anl. 4.11</i>	<i>Linienplan Linienbündel 7</i>	<i>Anlage 4.11</i>	<i>489</i>
<i>Sachverhalt</i>		<i>Vorschlag</i>	
Die Anlage 4.11 zeigt den Linienlauf der Linie 426 unvollständig bzw. fehlerhaft.		Bitte um Anpassung	

3. Anmerkungen zu den Angebotsvorgaben des NVP im Schülerverkehr

Die im Verbundgebiet gültige Vorgabe, dass Kindern eine Dreiviertel Stunde Wartezeit zugemutet werden könne, bitten wir anzupassen, ebenso wie die Maßgabe in Bezug auf die zulässig hohe Dichte der Besetzung der Busse angesichts der gegenwärtigen Corona-Krise.



4. Anmerkungen zu den Liniensteckbriefen

Bündel 5: Verkehrsraum Bietigheim

<i>Rubrik</i>	<i>Schlagwort</i>	<i>Seite</i>	<i>pdf-Seite</i>
6.4.3	<i>Liniensteckbrief Linie 542</i>	162 ff	174 ff
<i>Sachverhalt</i>		<i>Vorschlag</i>	
Vorschlag NVP: Herausnahme der Linie, da nur eine einzelne Fahrt am Tag.		Zustimmung. Zusätzlich bitte Prüfung, ob Tangentiallinie Tamm - Asperg Mitte - Eglosheim - Hoheneck Potenzial hat.	

Bündel 6: Verkehrsraum Marbach (N)

<i>Rubrik</i>	<i>Schlagwort</i>	<i>Seite</i>	<i>pdf-Seite</i>
6.4.3	<i>Liniensteckbrief Linie 443</i>	184	196 ff
<i>Sachverhalt</i>		<i>Vorschlag</i>	
Neue Führung über Klinikum ist wichtige innerörtliche Verbindung zwischen Stadtteil Neckarweihingen, Klinikum und Innenstadt. Für Neckarweihingen stellt die Linie eine zeitsparende Anbindung an die S-Bahn nach Backnang in Marbach (N) her, jedoch nur als Stunden-Takt.		Dauerhafte Anbindung der Immanuel-Dornfeld-Straße als Ein- und Ausstiegshaltestelle muss gesichert bleiben. Prüfung, ob Taktverdichtung zwischen Neckarweihingen und Marbach (N) möglich ist.	

Bündel 7: Verkehrsraum Ludwigsburg

<i>Rubrik</i>	<i>Schlagwort</i>	<i>Seite</i>	<i>pdf-Seite</i>
6.4.3	<i>Funktionale Beschreibung Linienbündel 7</i>	187 - 189	199 - 201
<i>Sachverhalt</i>		<i>Vorschlag</i>	
Funktionale Beschreibung des Status quo. Stadt plant ÖPNV-Rad-Trasse. Damit sind Möglichkeiten zur Verlagerungen von Verkehrsleistungen und neue Angebote zu berücksichtigen. Anpassungen dürfen durch funktionale Beschreibung nicht ausgeschlossen werden.		Bitte um Berücksichtigung der möglichen Neuorganisation durch ÖPNV-Rad-Trasse über Fuchshofstraße. Definition 10-Minuten-Takt nicht an der Comburgstraße, sondern ab Neckarstraße.	



<i>Rubrik</i>	<i>Schlagwort</i>	<i>Seite</i>	<i>pdf-Seite</i>
6.4.3	<i>Liniensteckbriefe Linien 420 und 424</i>	<i>Fehlt</i>	<i>fehlt</i>
<i>Sachverhalt</i>		<i>Vorschlag</i>	
Liniensteckbrief fehlt im NVP. Darstellung über funktionale Beschreibung. Beide Linien auch für Pendler in den Gewerbegebieten Tammerfeld und Weststadt von Bedeutung.		Ergänzung im NVP mit Festlegung einer früheren Bedienung ab 6 Uhr.	

<i>Rubrik</i>	<i>Schlagwort</i>	<i>Seite</i>	<i>pdf-Seite</i>
6.4.3	<i>Liniensteckbrief Linie 421</i>	<i>Fehlt</i>	<i>fehlt</i>
<i>Sachverhalt</i>		<i>Vorschlag</i>	
Für die Linie 421 wird um Prüfung gebeten, die bestehende Linienführung in Neckarweihingen wieder in eine Schleifenfahrt abzuändern und im NVP festzuschreiben. Diese soll wie folgt verlaufen: Wendeplatte – Immanuel-Dornfeld-Straße – Schauinsland – Hohenrainstraße – Landäckerstraße – Wendeplatte. Eine geeignete Endhaltestelle ist festzulegen, an welcher der Bus warten kann.		Prüfung einer neuen Linienführung in Neckarweihingen.	

<i>Rubrik</i>	<i>Schlagwort</i>	<i>Seite</i>	<i>pdf-Seite</i>
6.4.3	<i>Liniensteckbrief Linie 422</i>	<i>Fehlt</i>	<i>fehlt</i>
<i>Sachverhalt</i>		<i>Vorschlag</i>	
Für die Linie 422 wird vorgeschlagen, dass eine Verlängerung von der Endhaltestelle Bühlerstraße bis zum Gämsenberg aufgenommen wird. Damit soll das neue Baugebiet sowie die Jugendherberge und das Haus Edelberg angeschlossen werden. Eine entsprechende Wendeplatte wird planerisch geprüft.		Ergänzung im NVP.	

<i>Rubrik</i>	<i>Schlagwort</i>	<i>Seite</i>	<i>pdf-Seite</i>
6.4.3	<i>Liniensteckbrief Linie 425</i>	<i>196 ff</i>	<i>208 ff</i>
<i>Sachverhalt</i>		<i>Vorschlag</i>	
Wunsch aus dem Stadtteil nach Verlängerung in Richtung Asperg Bf, da die Linie 532 zu selten fährt und nur südlichen und westlichen Rand von Eglosheim bedient. Linie wird ggf. durch Neuordnung des Angebots durch die ÖPNV-Rad-Trasse betroffen. Starke Auslastung ab Wettemarkt, da Direktanbindung der Innenstadt und viele Fahrgäste aus Obweil Süd deshalb nicht die Linie 421 nutzen.		Prüfung, ob Verlängerung nach Asperg Bf möglich ist. Attraktiver Anschluss an die S5 und damit Entlastung der Linie durch Fahrgäste, die zur S-Bahn umsteigen. Ergänzender Hinweis auf ÖPNV-Rad-Trasse	



<i>Rubrik</i>	<i>Schlagwort</i>	<i>Seite</i>	<i>pdf-Seite</i>
6.4.3	<i>Liniensteckbrief Linie 427</i>	198 ff	210 ff
<i>Sachverhalt</i>		<i>Vorschlag</i>	
Linie 427 und 533 vom Stadtbahnvorlaufbetrieb durch Busse betroffen. Vorschlag aus dem interkommunalen Dialog mit Kornwestheim und Remseck a. N. ist auch Prüfung einer Verlängerung der Linie 427 nach Pattonville gewesen. Hinweis auf Stadtbahnvorlaufbetrieb gemäß politischer Beschlusslage fehlt.		Prüfung der Verlängerung 427 unter Beibehaltung der Taktung bzw. gemeinsame Betrachtung mit Linie 533 als Neuordnung der Verkehre. Hinweis Stadtbahnvorlaufbetrieb.	

<i>Rubrik</i>	<i>Schlagwort</i>	<i>Seite</i>	<i>pdf-Seite</i>
6.4.3	<i>Liniensteckbrief Linie 430 und 430 A</i>	202 ff	214 ff
<i>Sachverhalt</i>		<i>Vorschlag</i>	
Heutige Bedienung im 20-Minuten-Takt. Seitens des Stadtteils und des Gemeinderats wird Wunsch nach 10-Minuten-Takt geäußert. Der Stadtteil ist besser an Ludwigsburg anzubinden. Verstärkerfahrt 430 A für Schüler fährt heute nur bis ZOB. Vorschlag Prüfung einer umgedrehten Linienführung der 430 A von Remseck a. N. kommend über Poppenweiler direkt nach Ludwigsburg und Verlängerung über ZOB zum Bildungszentrum West.		Aufnahme 10-Minuten-Takt in Liniensteckbrief. Prüfung einer Linienführung der 430 A beginnend in Remseck. Festlegung der Verlängerung Verstärkerfahrt 430 A bis Bildungszentrum West im NVP Anpassung Linienplan.	

<i>Rubrik</i>	<i>Schlagwort</i>	<i>Seite</i>	<i>pdf-Seite</i>
6.4.3	<i>Liniensteckbriefe Linien 431, X43 und 433</i>	204 – 209	216 – 221
<i>Sachverhalt</i>		<i>Vorschlag</i>	
Alle drei Linien werden durch die Planung der ÖPNV-Rad-Trasse als Ergänzung zu einer späteren Stadtbahn beeinflusst. Hinweis fehlt im NVP, dass im Rahmen des Projekts eine grundsätzliche Neuordnung der Verkehre ab der Gemarkungsgrenze Ludwigsburg erforderlich ist. Wunsch der Stadt ist Führung von Verkehren über Fuchshofstraße und Berliner Platz. Vorschlag im NVP, die Linie 433 nach Winnenden zu verlängern. Negative Auswirkungen auf die Angebotsqualität für Poppenweiler sind auszuschließen. Direktverbindung Poppenweiler – Oßweil wird örtlich nachgefragt und ist erforderlich. Linienverlauf 433 Winnenden – Asperg birgt Risiko für Verspätungen. Verlängerung von X43 in der Hauptverkehrszeit (HVZ) in die Weststadt über die ÖPNV-Rad-Trasse ist seitens Stadt erwünscht. Neu angedachte Verkehrsleistung aus Winnenden könnte mit einer Express-Linie ergänzt werden.		Hinweis auf Anpassung der Linienläufe und der Verkehrsleistung mit Verweis auf Projekt ÖPNV-Rad-Trasse. Prüfung Verlängerung X43 in die Weststadt. Prüfung einer eigenen Linie von Winnenden nach Ludwigsburg und dazu ergänzendes Express-Angebot bis in die Weststadt.	



Bündel 13: Verkehrsraum Strohgäu Ost

<i>Rubrik</i>	<i>Schlagwort</i>	<i>Seite</i>	<i>pdf-Seite</i>
6.4.3	<i>Liniensteckbriefe Linien 533 und 534</i>	248 – 251	260 – 263
<i>Sachverhalt</i>		<i>Vorschlag</i>	
<p>Hinweis auf Stadtbahnvorlaufbetrieb Markgröninger Bahn und im Bereich Remseck a. N. – Pattonville – Ludwigsburg fehlt. Durch ÖPNV-Rad-Trasse entsteht neue Kapazitätsachse für ÖPNV. Stadt plant im Bereich Waldäcker einen Mobilitätsknoten mit Pendlerparkhaus.</p> <p>Neuordnung der Verkehre über die Weststadt und in die umliegenden Gemeinden erforderlich. Stadt befürwortet eine aufeinander abgestimmte Fahrplangestaltung für einen regelmäßigen Takt zwischen den Linien 433, 533 und 534. Die Verbindung in Richtung Schwieberdingen und Hemmingen über den Gewerbeschwerpunkt Schwieberdingen ist im Pendlerverkehr stark belastet. Stadt sieht Chance für Express-Linien zwischen Remseck und der Weststadt bzw. aus Hemmingen und Schwieberdingen in die Weststadt.</p> <p>Neu angedachte Verkehrsleistung aus Winnenden sollte ergänzend mit einer Express-Linie erfolgen.</p>		<p>Hinweis auf Anpassung der Linienläufe und der Verkehrsleistung mit Verweis auf Projekt ÖPNV-Rad-Trasse und Stadtbahnvorlaufbetrieb</p> <p>Prüfung von Expressverkehren aus dem östlichen Strohgäu über die Weststadt und ggf. mit Anschlüssen oder Verlängerungen in den Rems-Murr-Kreis.</p> <p>Prüfung Angebotsverstärkung, damit überlagert ein 10-Minuten-Takt auf Ludwigsburger Gemarkung entsteht.</p> <p>Koordination der Leistungen in den Linienbündeln 7 und 13.</p>	

5. Anmerkung zu Projekten bzgl. der verkehrlichen Weiterentwicklung

<i>Rubrik</i>	<i>Schlagwort</i>	<i>Seite</i>	<i>pdf-Seite</i>
7.2.2	<i>Weiterentwicklung des Netzes</i>	266 ff	275 ff
7.2.8	<i>BRT</i>	270 ff	279 ff
<i>Anhang, lit. E</i>	<i>Umweltrelevanz der Maßnahmenvorschläge</i>	<i>V ff.</i>	<i>288 ff</i>
<i>Sachverhalt</i>		<i>Vorschlag</i>	
<p>Hinweis auf politisch beschlossenen Stadtbahnvorlaufbetrieb und auch auf ÖPNV-Rad-Trasse fehlt.</p> <p>Das Konzept greift BRT-Konzepte auf und dient dem ÖPNV im Kreis in erheblichem Maße. Planung bis Entwurfsplanung läuft. Stärkung der Schusterbahn spielt auf regionaler Ebene eine bedeutende Rolle. Die Städte Ludwigsburg und Kornwestheim befürworten diese Ideen weiterhin. Ein Hinweis im NVP fehlt.</p>		<p>Bitte um Einarbeitung und Verweis auf das Projekt.</p> <p>Hinweis auf Entwicklungs-Achse Schusterbahn mit Einbeziehung Bahnhalt Karlshöhe/W&W.</p>	



6. Anmerkung zu neuen Angeboten mit dem Ziel der Gesundheitsvorsorge

Rubrik	Schlagwort	Seite	pdf-Seite
3.2.2	Teilraumbezogene Ergebnisse	34 ff	47 ff
4.1	Zielsetzungen zur Gesamtentwicklung	44 ff	53 ff
4.2	Zielsetzungen für das Verkehrsangebot	61 ff	70 ff
4.2.4	Schnellbusse, Expressbusse und Direktbusse	67	58
6	Rahmenvorgaben und Einzelziele	99 ff	108 ff
6.4.3	Liniensteckbrief Verkehrsraum Ludwigsburg	187 ff	196 ff
7.2.2	Weiterentwicklung des bestehenden Netzes	266 ff	275 ff
Anlage 4.3	Kriterien für Schnell-, Express- und Direktbus-Linien	Anlage 4.3	475 ff

Niedriger ÖPNV-Anteil als Ursache für weiterhin hohes Verkehrsaufkommen in Ludwigsburg

Ludwigsburg gehört zu den bundesweit am stärksten betroffenen Kommunen in Bezug auf Grenzwertüberschreitungen der Stickoxid-Werte. Das intensive Bemühen der Stadt Ludwigsburg in Abstimmung mit dem Land Baden-Württemberg hier Verbesserungen zu schaffen, stößt mit innerörtlichen Maßnahmen an Grenzen, da ein hoher Anteil der Belastung durch Durchgangsverkehr verursacht wird. Insbesondere die Ost-West-Achse der L1140 und die B27 in Nord-Süd-Richtung sind betroffen. An beiden Straßen wurden deutliche Stickoxid-Grenzwertüberschreitungen gemessen. Nicht nur diese, sondern auch die Aldinger Straße und die Marbacher Straße gehören zu den Straßen, an denen zusätzlich Überschreitungen der Lärmgrenzwerte zu verzeichnen sind.

Die teilraumbezogenen Ergebnisse der Verkehrsanalyse des NVP zeigen auf, dass der ÖV-Anteil zwischen den Kreisen Ludwigsburg und Böblingen mit 10,4% deutlich höher liegt, als der ÖV-Anteil zwischen dem Kreis Ludwigsburg und dem Rems-Murr-Kreis, der nur bei 6,7% liegt. Selbst zum Landkreis Heilbronn liegt der ÖV-Anteil mit 6,8% höher.

Zwischen den Mittelbereichen Ludwigsburg/Kornwestheim und dem Mittelbereich Waiblingen/Fellbach liegt der ÖV-Anteil bei 7,1%. Zwischen den Mittelbereichen Ludwigsburg/Kornwestheim und dem Landkreis Heilbronn liegt der ÖV-Anteil dagegen bei 7,9%. Eine Erhöhung des ÖPNV-Anteils aus dem Rems-Murr-Kreis ist also aus dem Blickwinkel der notwendigen Reduktion des MIV dringend erforderlich.

Ohne gemeinsame Strategie zwischen den Aufgabenträgern, den betroffenen Kommunen und dem VVS kann es nach Ansicht der Stadt Ludwigsburg nicht gelingen, dauerhaft das Problem der Gesundheitsgefährdung der Bevölkerung zu lösen. Hier sehen wir den NVP als wichtiges Instrument zur Verkehrslenkung in Richtung nachhaltiger Mobilität.



Ziel: Reduktion der negativen Effekte des hohen Verkehrsaufkommens durch besseren ÖPNV

Ziel sollte die Stau- und Verkehrsreduzierung im MIV sein, was nur durch Verkehrsvermeidung oder Verlagerung auf den Umweltverbund (ÖPNV und Rad) gelingen kann.

Expressbusse und **Direktbusse** werden als tangentielle Ergänzung zum auf Stuttgart radial laufenden S-Bahn- und Metropolverkehr auf der Schiene regional und auf Landesebene diskutiert, auch als Teil der Luftreinhaltung. Hierauf wird auch im NVP Bezug genommen. Die Stadt Ludwigsburg begrüßt diese Ansätze und bittet um Aufnahme von Konzepten in den Nahverkehrsplan. Dies soll der Erhöhung des Modal Split zugunsten des ÖPNV dienen, mit dem Ziel der Luftreinhaltung und der Lärminderung durch die Verringerung des MIV.

Des Weiteren wird von Seiten der Stadtverwaltung empfohlen, effektive Busbeschleunigungen an den neuralgischen Staupunkten mit hoher Priorität umzusetzen (vgl. dazu auch **Punkt 7**).

Die Stadt Ludwigsburg versucht seinen Beitrag mit der integrierten ÖPNV-Rad-Trasse von Remseck a. N. bis in die Weststadt zu leisten, um hier den Umweltverbund zu stärken und den ÖPNV stärker unabhängig vom MIV zu führen. Auch der RS 8 Ludwigsburg – Remseck a. N. – Waiblingen ist darauf konzipiert.

Potenziale nutzen – neue Linien aus den umliegenden Kommunen

Die Überlegungen im NVP, die kreisübergreifende Vernetzung insbesondere zum Rems-Murr-Kreis zu stärken, begrüßen wir sehr und möchten hier ergänzende Hinweise gerne übermitteln.

Aus Richtung Winnenden/Schwaikheim belegen täglich Staus in Remseck a. N. den niedrigen ÖPNV-Anteil. Es fehlt hier an zeitlich attraktiven Alternativen. Von Winnenden kann nur mit der S-Bahn über Backnang oder Stuttgart nach Ludwigsburg gefahren werden oder mit einem Umstieg in Waiblingen auf die Linie X43. In beiden Fällen ist hier die Fahrt mit dem PKW zeitlich günstiger, da die Busse ebenso im Stau stehen, wie der MIV.

Vorschlag einer Express-Linie Winnenden - Ludwigsburg:

**Winnenden Bf oder Innenstadt – Schwaikheim Rathaus – Kreuzung L1140 – Remseck a. N.-
Neckargröningen – Ludwigsburg Fuchshof – Ludwigsburg Innenstadt – Ludwigsburg ZOB –
Ludwigsburg Weststadt**

Aus Richtung Fellbach/Oeffingen/Schmidlen gibt es heute die Linie 214, bei der ebenfalls ein Umstieg erforderlich ist – hier in Remseck-Neckargröningen an der Stadtbahnstation. Eine Prüfung einer durchgehende Express-Verbindung (mindestens in der HVZ) wird erbeten.



Vorschlag einer Express-Linie Fellbach – Neckargröningen Stadtbahn - Ludwigsburg

Fellbach Bf. – Oeffingen - Remseck a. N.-Neckargröningen – Ludwigsburg Fuchshof – Ludwigsburg Innenstadt – Ludwigsburg ZOB – (Ludwigsburg Weststadt)

Alternativ bitten wir zu prüfen, ob die Infrastruktur um die Brücke an der Schleuse Aldingen nicht so gestaltet werden kann, dass Direktbusse von und nach Fellbach über Remseck-Aldingen und Pattonville nach Ludwigsburg geführt werden könnten.

Vorschlag Express-Linie Fellbach – Aldingen Mühle - Ludwigsburg

Fellbach Bf. – Oeffingen – Aldingen Mühle – Pattonville Nord – Ludwigsburg Oststadt – Ludwigsburg ZOB – (Ludwigsburg Weststadt)

Der Vorschlag der Stadt ist, die Leistungen der Linienbündel 7 und 13 so zu koordinieren und zu ergänzen, dass eine leistungsfähige Ost-West-ÖPNV-Tangentiale entsteht. Die Verkehre können in Ludwigsburg durch die ÖPNV-Rad-Trasse gebündelt werden. Im Westen fächern sie sich idealerweise in Richtung Asperg, Schwieberdingen und Hemmingen auf (die Bedienung von Möglingen und Markgröningen ist auf die Stadtbahn abzustimmen). Im Osten fächern sich die Linien in Richtung Remseck a. N., Fellbach, Waiblingen und Winnenden auf.

Aus jedem der Orte halten wir ein Express- und ein alle Haltestellen bedienendes Angebot für sinnvoll. In der Summe ist ab der Stadtgrenze Ludwigsburg mindestens ein durchgehender 10-Minuten-Takt durch Taktüberlagerung und Abstimmung der Fahrpläne aufeinander wünschenswert, da durch den immer dichteren S-Bahn-Verkehr nur in der Schwachlastzeit Anschlussbindungen erforderlich sind.

7. Anmerkungen zur strategischen Ausrichtung des NVP

<i>Rubrik</i>	<i>Schlagwort</i>	<i>Seite</i>	<i>pdf-Seite</i>
1.2.3	Landesrecht (Aussagen zum Nahverkehrsentwicklungsplan)	6 ff	15 ff

Impulse durch den Nahverkehrsplan in Bezug auf Landesförderung

Nahverkehrspläne haben bei der Förderung von Infrastrukturprojekten eine besondere Bedeutung. Die Verwaltungsvorschrift zur Durchführung des Landesgemeindevverkehrsfinanzierungsgesetzes (VwV-LGVFG) des Landes verweist ausdrücklich darauf, dass zur Planrechtfertigung und damit als Fördervoraussetzung die Vorgabe dazu in einem Nahverkehrsplan maßgebend sein kann.



Gegenwärtig ist die Struktur der NVP im Verbundgebiet des VVS nicht auf Infrastrukturprojekte und die Ermittlung von verkehrlichen Wirkungen ausgerichtet. Wir schlagen deshalb vor, dass NVP auf ein externes Fachkonzept referenzieren, das erarbeitet werden kann. Wir begrüßen eine Mitfinanzierung von Busbeschleunigungsmaßnahmen, die vom Land nach LGVFG gefördert werden, durch den Landkreis. Hierfür braucht es aber nach Ansicht der Stadt eine koordinierte Prioritätensetzung und Abstimmung von Maßnahmen im Kreisgebiet.

Unterstützung bei der Lärmaktionsplanung durch koordinierte Nahverkehrsplanung

Im Zusammenhang mit der **Lärmaktionsplanung** werden vor allem **Temporeduzierungen** als kurzfristig wirksame Maßnahmen betrachtet. Oft werden diese durch Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen abgelehnt, da Fahrzeitverlängerungen bei den Bussen nicht ausgeschlossen werden können. Angesichts des notwendigen Gesundheitsschutzes der Bevölkerung scheitern so oft schon erste Ansätze. Würde man für die betroffenen Buslinien über kommunale Grenzen hinweg Beschleunigungsoptionen koordiniert betrachten, könnte es ggf. gelingen, Fahrzeitverluste entlang des gesamten Laufwegs zu kompensieren.

Nahverkehrsentwicklungsplan als ergänzendes strategisches Instrument

Würde man bereits im Vorfeld Maßnahmen in einem Sachzusammenhang betrachten und diese als **Fachplan** mit dem NVP verknüpfen, könnte man damit Argumente für eine Planrechtfertigung liefern und vor allem Antragsstellungen beim Land, zur Aufnahme in das LGVFG, erleichtern. Dies würde es ermöglichen, Maßnahmen, die der Luftreinhaltung und dem Lärmschutz dienen, aufeinander abzustimmen und mit den Belangen des ÖPNV zu koordinieren. Im Idealfall kann die Attraktivität des Nahverkehrs weiter gesteigert werden.

Ein **Nahverkehrsentwicklungsplan**, gemäß § 11 (5) ÖPNVG, könnte auch qualitative Aussagen zur Pünktlichkeit oder zur strategischen Zielentwicklung im angebotsseitigen und infrastrukturellen ÖPNV-Ausbau enthalten. Als ergänzendes, in kleineren Intervallen fortgeschriebenes Fachkonzept, könnte es eine kreisweite Koordination sowie politische und finanzielle Priorisierung von Busbeschleunigungsmaßnahmen unterstützen. Die Abstimmung mit der Regionalverkehrsplanung wäre erleichtert. Die Stadt sieht hierin ein geeignetes Instrument, um Aufgaben zu bewältigen, die nach Ansicht der Stadt nur gemeinsam auf kommunaler, Kreis- und Regionsebene mit den Menschen vor Ort gelöst werden können:

Hierzu zählen die Einhaltung der politisch vereinbarten Klimaziele, die Bewältigung der schwierigen Haushaltssituation seit Corona und die damit einher gegangene, sinkende Akzeptanz des ÖPNV unter Pandemiebedingungen. Es gilt, den ÖPNV für diese Zukunft fit zu machen, um damit die Attraktivität des Landkreises Ludwigsburg weiterhin hoch zu halten.



8. Schlussbemerkung

Mit unserer Stellungnahme hoffen wir, einen Beitrag zu einer erfolgreichen Fortschreibung des Nahverkehrsplans leisten zu können und freuen uns auf den weiteren gemeinsamen Weg im Sinne einer attraktiven und klimaschonenden nachhaltigen Mobilität im Landkreis Ludwigsburg.