

Zu Tagesordnungspunkt 6

Stellungnahme zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans des Landkreises Böblingen

I. Sachvortrag

Der Landkreis Böblingen schreibt seinen Nahverkehrsplan fort und führt ein Anhörungsverfahren zu einem ersten Planentwurf durch. Stellungnahmen zu diesem Entwurf können bis zum 30.10.2020 eingereicht werden. Der Entwurf des Nahverkehrsplans ist unter <https://kurzelinks.de/NVP2020> einsehbar.

1. Anlass und Gegenstand der Fortschreibung

Der Nahverkehrsplan des Landkreises Böblingen wurde zuletzt im Jahr 2014 fortgeschrieben, eine Stellungnahme hierzu hatte der Verkehrsausschuss am 14.05.2014 (Sitzungsvorlage 263/2014) beschlossen. Die Anpassung des Nahverkehrsplans erfolgt aufgrund der gesetzlichen Verpflichtung zur Herstellung vollständiger Barrierefreiheit bis 2022 sowie der Anpassung der Linienbündel für die nächstfolgenden Vergabeverfahren, wobei das Angebot erweitert und neue Mobilitätsformen berücksichtigt werden sollen.

Die Linienbündelung stellt in verkehrsplanerischer und genehmigungsrechtlicher Sicht die Voraussetzung und Vorstufe zur Vergabe von Verkehrsleistungen bzw. Verkehrsverträgen in wettbewerblichen Vergabeverfahren dar. In Folge des novellierten Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) ermöglicht diese Linienbündelung zudem den Schutz dieser zusammenhängenden Verkehre vor dem Herauslösen einzelner lukrativer Linien durch eigenwirtschaftliche Anträge („Rosinenpicken“). Leistungen aus Linienbündeln können somit nur gemeinsam vergeben werden.

2. Hinweise der Geschäftsstelle zum Fortschreibungsentwurf

Seitens der Geschäftsstelle bestehen keine Einwände gegen den Entwurf zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans. Die nachfolgenden Hinweise sollten jedoch in einer Stellungnahme abgegeben werden.

a) Regionale Buslinien X60 und N60

Die Nachtbuslinie N60 ist korrekt als nächtlicher Ersatzverkehr für die S-Bahn-Linie S60 im Abschnitt Böblingen – Renningen beschrieben. Der gegenwärtige Verkehrsvertrag zu dieser Linie endet im Dezember 2021. Gegenwärtig erfolgt eine Prüfung über einen Weiterbetrieb der Linie oder die Aufnahme eines Nacht-S-Bahn-Verkehrs auch auf dieser Achse.

Die Linie X60 wird gemeinsam mit mehreren anderen Relationen als Bestandteil von Expressbusverkehren bezeichnet, wobei auch seitens der Landkreise und des Landes Überlegungen zu weiteren Angeboten mit beschleunigter Linienführung und wenigen Halten bestehen. Die Geschäftsstelle empfiehlt, auf die Abstimmungen und die Festlegung klarer Kriterien der verschiedenen Schnell-/Expressbus-Angebote im

Nahverkehrsplan einzugehen, die gegenwärtig in Gesprächsrunden unter Moderation des Verkehrsministeriums durchgeführt werden. Die in der Anlage 4.3 genannten Kriterien entsprechen einem Vorschlag des VVS, der aufgrund der genannten Beratungen nicht als abschließend gültig angesehen werden kann. Neben der N60 ist auch die X60 unter den Linien aufzuführen, die nicht Bestandteil der Linienbündelung sind.

b) S-Bahn-Zubringerverkehre

Das Angebot verlässlicher Zubringer auf die S-Bahn im Halbstundentakt ist ein wichtiger Bestandteil des ÖPNV-Pakts. Der Landkreis beabsichtigt den weiteren Ausbau dieser Zubringerkorridore, wobei auch über eine Zeitspanne von 6 Stunden in der Hauptverkehrszeit an Wochenwerktagen die Zubringerfunktion den Viertelstundentakt umfassen wird. Die S-Bahn-Zubringer werden zu 100 % durch den Landkreis getragen. Die Geschäftsstelle begrüßt die Verbesserungen, empfiehlt aufgrund des mittelfristig ganztägigen Viertelstundentaktes im gesamten S-Bahnnetz jedoch, die konkreten Zeitabschnitte zu benennen und neben einer weiteren Ausdehnung des Zeitabschnittes auch die Verlagerung von Zubringern von den bisherigen Grund- auf die bisherigen Zwischentakte zu prüfen.

c) Neugestaltung der Linienbündel

Die Linienbündel wurden im Vergleich zur letzten Fortschreibung von 13 auf 12 Linienbündel reduziert und teilweise umbenannt:

- Leonberg (866.000 km)
- Strudelbach (601.800 km)
- Nördliches Heckengäu (331.900 km)
- Weil der Stadt (636.700 km)
- Mittleres Heckengäu (1.134.900 km)
- Rankbach (499.000 km)
- Böblingen / Sindelfingen (2.727.200 km)
- Schönbuch (913.792 km)
- Siebenmühlental (1.325.600 km)
- Südliches Heckengäu (468.200 km)
- Oberes Gäu (1.474.400 km)
- Herrenberg (180.500 km).

Die bislang bündelfreien Kreisnachtbusse wurden nun ebenfalls Teil des Bündelungskonzeptes, was auch einer Empfehlung der Region bei der vorherigen Fortschreibung entspricht. Die Zusammenstellung der Linienbündel ist aus regionaler Sicht wirtschaftlich angemessen, ausgewogen und detailliert beschrieben.

Wie schon unter b) beschrieben, könnte bei Darlegung der Anschlüsse noch konkreter auf die Thematik der Ausdehnung des Viertelstundentakts bei der S-Bahn-Anbindung eingegangen werden. Aus Sicht der regionalen Trägerschaft für die Allgemeine Vorschrift ist insbesondere von Vorteil, dass zahlreiche Linienbündel eine Fahrplanleistung von unter 1 Mio. Fahrplankilometern aufweisen, so dass auch kleine und mittelständische Unternehmen attraktive Angebote einreichen können bzw. eigenwirtschaftlich verkehren könnten. Die großen Stadtverkehrsnetze Böblingen-Sindelfingen, Leonberg und Herrenberg bleiben weiterhin als Gesamtnetz bestehen, wobei die beiden letztgenannten Städte diese Netze über ihre Stadtwerke selbst betreiben.

d) Clean Vehicles Directive

Durch die EU-Richtlinie 2019/1161 (Clean Vehicles Directive) gelten in den Mitgliedsstaaten zukünftig Quoten für den Einsatz emissionsfreier bzw. emissionsarmer Fahrzeuge. Der Nahverkehrsplan verpflichtet zur Einhaltung der Richtlinie nach deren Inkrafttreten. Um die Vorgaben der Richtlinie zu erfüllen und die aktuell mit längeren Bestellfristen versehene Beschaffung von geeigneten Bussen effizient zu gestalten, wird eine enge und einheitliche Abstimmung aller Bus-Aufgabenträger in der Region Stuttgart beim Beschaffungsprozess vorgeschlagen.

e) Busbevorrechtigung

Die Bevorrechtigung des ÖPNV durch Ampelbevorrechtigungen ist neben separaten Busspuren oder eigenständigen BRT-Systemen eine wichtige Komponente zur Attraktivierung des ÖPNV gegenüber dem MIV. Der koordinierte und flächendeckende Ausbau von Ampelbevorrechtigungen sollte deshalb klar zur Zielsetzung im Nahverkehrsplan gehören und es sollte eine umfassende Weiterentwicklung aufgezeigt werden. In der Region sollte ein einheitlicher Standard mit einem offen zugänglichen, also insbesondere herstellerunabhängigen System mit einheitlicher Datenschnittstelle und Übertragungstechnik gelten. Der Verband Region Stuttgart ist im Zuge seiner Aufgabe des Verkehrsmanagements an dieser Stelle unterstützend und koordinierend tätig, zuletzt u.a. in Böblingen und Leonberg.

f) Ridepooling / On-demand-Verkehre

Die Einführung moderner Poolingsysteme als Bedarfsverkehr kann je nach Raumschaft und Uhrzeit einen wichtigen Baustein des öffentlichen Verkehrsangebots darstellen, insbesondere unter Anwendung moderner Buchungs- und Poolingsysteme. Diese sollten federführend durch die Aufgabenträger organisiert und bestellt werden, um Kannibalisierungen zu vermeiden. Hervorgehoben werden sollte dabei in Übereinstimmung mit der Allgemeinen Vorschrift für die Busverkehre der Verbundstufe II, dass auch für diese Angebote der VVS-Tarif und dessen Einnahmenaufteilung die Basis bilden.

g) Park + Ride / Bike + Ride

Das Konzept „Fahrschein = Parkschein“, mit einer konsequenten Bindung der Parkberechtigung an die ÖPNV-Nutzung, sollte als zukünftiger Standard und Attraktivitätsfaktor des ÖPNV auch im Landkreis Böblingen sukzessive umgesetzt werden.

h) Seilbahnen als Bestandteil des ÖPNV

Im Zuge eigener Untersuchungen identifizierte der Verband Region Stuttgart die Verbindung Böblingen (Bahnhof) – Daimlerwerk Sindelfingen – Sindelfingen (Bahnhof) – Breuninger als eine denkbare Seilbahntrasse, die auch im Nahverkehrsplan aufgeführt werden könnte. Als weiterer Treiber sei auf das zur IBA 2027 angemeldete Projekt „Goldbach Quartier“ verwiesen, was zusätzlichen Freizeit- und Tourismusverkehr erzeugen könnte.

i) Radschnellverbindungen

Auf die Radschnellverbindungskonzeption des Landkreises Böblingen wird hingewiesen. Erste Abschnitte sind bereits zwischen Böblingen und Ehningen bzw. Böblingen/Sindelfingen und Stuttgart realisiert. Eine Berücksichtigung der Radschnellverbindungskonzeption im vorliegenden Nahverkehrsplan wird empfohlen. Da die weitere Planung der Radschnellverbindung gen Herrenberg eine Führung entlang der Bahntrasse vorsieht, weisen wir in diesem Zusammenhang auf das regionalplanerische Ziel der Trassenfreihaltung 4.1.2.1.4. (Z) entlang der Gäubahn hin.

j) Ausbau des Schienennetzes

In Zusammenhang mit der „Weiterentwicklung des bestehenden Netzes“ (Kapitel 7.2.2) wird empfohlen, die Maßnahme 72 „Partieller Ausbau der Gäubahn im Abschnitt Rohr-Herrenberg“ gemäß des Regionalverkehrsplanes (Kapitel 4.1.7, Tabelle 17) in den vorliegenden Nahverkehrsplan aufzunehmen. Damit ist auch eine Verbesserung des Nahverkehrs im Landkreis Böblingen zu erwarten.

k) Umlagefinanzierung Verband Region Stuttgart

Hinsichtlich der Finanzierungsinstrumente für den ÖPNV wird im Nahverkehrsplan Bezug auf eine Vermögensumlage VRS und eine Betriebskostenumlage zur Verbesserung des S-Bahn-Verkehrs genommen. Hier sollte konkretisiert werden, dass seitens der Region eine Verkehrsumlage erhoben wird, welche die Vermögensumlage (Finanzhaushaltsumlage) für Investitionen und eine Betriebskostenumlage (Ergebnishaushaltsumlage) für laufende Aufwendungen umfasst. Die Betriebskostenumlage zur Verbesserung des S-Bahn-Verkehrs ist lediglich eine untergeordnete einzelne Teilmenge.

II. Beschlussvorschlag

Gegen den Entwurf zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans für den Landkreis Böblingen bestehen keine Einwände. Die Geschäftsstelle wird beauftragt, die Hinweise gemäß Ziffer I.2 fristgerecht dem Landratsamt Böblingen zuzusenden.