

## Zu Tagesordnungspunkt 2

### **Stellungnahme zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans des Landkreises Ludwigsburg**

#### **I. Sachvortrag**

Der Landkreis Ludwigsburg schreibt seinen Nahverkehrsplan fort und führt ein Anhörungsverfahren zu einem ersten Planentwurf durch. Stellungnahmen zu diesem Entwurf können bis zum 4.12.2020 eingereicht werden. Der Entwurf des Nahverkehrsplans ist unter <https://cloud.vvs.de/index.php/s/hKjXSkoyiiMTf8g> einsehbar.

##### 1. Anlass und Gegenstand der Fortschreibung

Der Nahverkehrsplan des Landkreises Ludwigsburg wurde zuletzt im Jahr 2014 fortgeschrieben, eine Stellungnahme hierzu hatte der Verkehrsausschuss am 16.07.2014 (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) Expressbuslinien

*Die Linie X60 des Verbands Region Stuttgart bedient die Schillerhöhe in Gerlingen als Unterwegshalt zwischen Leonberg und dem Stuttgarter Flughafen. Sie sollte deshalb auch nachrichtlich mit in den Nahverkehrsplan aufgenommen werden. Die gegenwärtigen Formulierungen über die Benennung beschleunigter Busverkehre unter Verwendung der X-Nummerierung (z.B. X43 Ludwigsburg – Waiblingen) beruhen auf einem Konzeptvorschlag des VVS. Es wird empfohlen, im Nahverkehrsplan auf die gegenwärtigen Gesprächsrunden unter Moderation des Verkehrsministeriums zur Festlegung klarer Kriterien der verschiedenen Schnell-/Expressbus-Angebote einzugehen. Die in der Anlage 4.3 des Nahverkehrsplans genannten Kriterienvorschläge des VVS können aufgrund der genannten Beratungen nicht als abschließend gültig angesehen werden.*

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 Verbesserungen werden begrüßt, es wird aufgrund des mittelfristig ganztägigen Viertelstundentaktes im gesamten S-Bahnnetz jedoch empfohlen, die konkreten Zeitabschnitte zu benennen und neben einer weiteren Ausdehnung des Zeitabschnittes auch die Verlagerung von Zubringern von den bisherigen Grund- auf die bisherigen Zwischentakts zu prüfen.*

c) Linienbündel

Das ÖPNV-Angebot des Landkreises ist in insgesamt 13 Bündel aufgeteilt:

- Strohgäu Süd (507.000 km)
- Sachsenheim (470.000 km)
- Gerlingen (337.000 km)
- Ditzingen (461.000 km)
- Bietigheim (1.570.000 km)
- Marbach (N) (1.793.000 km)
- Ludwigsburg (4.871.000 km)
- Neckartal (1.595.000 km)
- Remseck (520.000 km)
- Strohgäu Nord (591.000 km)
- Strohgäu-Diagonale (392.000 km)
- Vaihingen (E) (858.000 km)
- Strohgäu Ost (1.823.000 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 Verantwortung 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. Einen Sonderfall bildet das Bündel „Strohgäu-Diagonale“, das nur aus einer Linie besteht. Die großen Stadtverkehrsnetze Ludwigsburg und Bietigheim-Bissingen bleiben weiterhin als Gesamtnetz bestehen, ebenso der Stadtverkehr Remseck am Neckar. Letzterer wird durch die Stadt Remseck selbst über ihre Stadtwerke betrieben.*

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

*Auf die Wichtigkeit der Busbeschleunigung über Ampelbevorrechtigungen wird im Nahverkehrsplan eingegangen. 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.*

f) Stadtbahn Ludwigsburg

*Mit der Gründung des Zweckverbands für die Stadtbahn wurde ein wichtiger Schritt hin zur Reaktivierung der Strecke Ludwigsburg – Markgröningen sowie weiterer lokaler Erschließungen in der Zukunft getan. Zu den zahlreichen Erweiterungsmöglichkeiten gehört auch ein Ast nach Schwieberdingen. Bei der Entwicklung dieses Astes sollte auch die Anbindung des dort bestehenden Gewerbeschwerpunkts (Bosch) sowie des im Regionalplan ausgewiesenen Schwerpunkts für Industrie, Gewerbe und Dienstleistungseinrichtungen als konkrete Option in den Nahverkehrsplan aufgenommen werden. Zur Integration der Stadtbahn in die Einnahmenaufteilung der Verbundstufe II wird eine enge und rechtzeitige Abstimmung zwischen Region und Zweckverband empfohlen. Aufgrund der zumindest teilweisen Betriebsform als Eisenbahnverkehr wird eine Integration in den Nebenbahnpool für eine sinnvolle Möglichkeit gehalten.*

g) Umlagefinanzierung

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

*Im Zusammenhang mit f) müsste nach gegenwärtigem Kenntnisstand auch die Umlagefinanzierung des Zweckverbands der Stadtbahn Ludwigsburg aufgenommen werden.*

## **II. Beschlussvorschlag**

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