

Zu Tagesordnungspunkt 4

Stellungnahme zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans für den Rems-Murr-Kreis

I. Sachvortrag

Der Rems-Murr-Kreis schreibt seinen Nahverkehrsplan fort und führt ein Anhörungsverfahren zu einem ersten Planentwurf durch. Stellungnahmen zu diesem Entwurf können bis zum 31.01.2021 eingereicht werden. Aufgrund des vor der Sitzung erfolgten Fristablaufs wurde dem VVS, der die Fortschreibung betreut, eine Vorab-Stellungnahme unter Vorbehalt der Zustimmung des Verkehrsausschusses zugesandt. Der Entwurf des Nahverkehrsplans ist unter <https://www.rems-murr-kreis.de/bauen-umwelt-und-verkehr/oePNV/oePNV-im-remS-murr-kreis/oeffentlicher-personennahverkehr> einsehbar.

1. Anlass und Gegenstand der Fortschreibung

Der Nahverkehrsplan des Rems-Murr-Kreises wurde zuletzt im Jahr 2014 fortgeschrieben, eine Stellungnahme hierzu hatte der Verkehrsausschuss am 08.10.2014 (Sitzungsvorlage 003/2014) 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 Nacht- und Expressbuslinien

Die Nachtbuslinien N30 und N40 sind korrekt als nächtlicher Ersatzverkehr für die S-Bahn-Linie S4 im Abschnitt Marbach – Backnang beschrieben. Neben der N30 und N40 ist auch die regionale Expressbuslinie X20 unter den Linien aufzuführen, die nicht Bestandteil der Linienbündelung sind.

Die gegenwärtigen Formulierungen über die Benennung weiterer 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.

Als grundsätzlich mögliche Option wird auch ein Schnellbus aus dem Raum Waiblingen / Vorderes Remstal in die Stuttgarter Innenstadt aufgeführt. Diese Buslinie würde nahezu vollständig parallel zu den S-Bahnlinien S2 und S3, sowie in Teilen parallel zu den Stadtbahnlinien U1 und U16 geführt. Die Umsetzung der Linie ist nach jüngstem Kenntnisstand fraglich. Aufgrund der Ausweitung des Viertelstundentaktes der S-Bahn auf nahezu den kompletten Tag kann die S-Bahn die Nachfrage in dem genannten Korridor auch nach einer Erholung der Fahrgastnachfrage von der Corona-Pandemie vollständig bedienen. Eine verkehrliche Notwendigkeit für diese Buslinie besteht eindeutig nicht, sie wird deshalb vom Verband Region Stuttgart abgelehnt.

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. Zubringerverkehre im Sinne des ÖPNV-Paktes umfassen auch die Abdienung der S-Bahn zum Bus hin.

c) Linienbündel

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

- Fellbach / Kernen (681.000 km)
- Unteres Remstal (867.500 km)
- Waiblingen (1.060.500 km)
- Mittleres Remstal (519.600 km)
- Schorndorf (560.200 km)
- Wieslauftal / Welzheimer Wald (921.000 km)
- Winnenden (409.900 km)
- Winnenden / Berglen (813.600 km)
- Backnang (671.000 km)
- Unteres Murrtaal (552.400 km)
- Weissacher Tal (983.300 km)
- Murrhardt (260.200 km)
- Oberes Murrtaal (884.900 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. Aus Sicht der regionalen Verantwortung für die Allgemeine Vorschrift ist insbesondere von Vorteil, dass fast alle Linienbündel eine Fahrplanleistung von unter 1 Mio. Fahrplankilometern aufweisen, so dass auch kleine und mittelständische Unternehmen attraktive Angebote einreichen können bzw. eigenwirtschaftlich verkehren könnten.

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.

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) 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.

II. Beschlussvorschlag

Gegen den Entwurf zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans für den Rems-Murr-Kreis bestehen keine Einwände.