

Sitzungsvorlage Nr. VA-135/2021

Verkehrsausschuss

am 19.05.2021



Verband Region
Stuttgart

zur Beschlussfassung

06.05.2021

- Öffentliche Sitzung -

0010-Ö-VA-135/2021

Zu Tagesordnungspunkt 4

Stellungnahme zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans des Landkreises Esslingen

I. Sachvortrag:

Der Landkreis Esslingen 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 dem Link <https://cloud.vvs.de/index.php/s/Tw8LqR5Pz6zMgXz> einsehbar.

1. Anlass und Gegenstand der Fortschreibung

Der Nahverkehrsplan des Landkreises Esslingen wurde zuletzt im Jahr 2014 fortgeschrieben, eine Stellungnahme hierzu hatte der Verkehrsausschuss am 16.07. 2014 (Sitzungsvorlage 271/2014) 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.

VRS/SDNet 2021.1 - TKF0000

a) Expressbuslinien

Die gegenwärtigen Formulierungen über die Benennung weiterer beschleunigter Busverkehre unter Verwendung der X-Nummerierung 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.

Begrüßt wird, dass auch die ausschließlich von den Linien X10 bzw. X20 angefahrenen Haltestellen Kirchheimer Straße in Köngen und Katzenkopf in Esslingen-Wäldenbronn barrierefrei ausgebaut werden. Zugestimmt wird den Ausführungen im Entwurf des Nahverkehrsplans, dass am Stuttgarter Flughafen ein Halt der Linienbusse wieder direkt vor dem Terminal 1 statt am ungünstiger gelegenen und wenig attraktiv gestalteten Busbahnhof SAB ermöglicht werden sollte. Das sollte aber ausdrücklich auch die Expressbusse als Teil des ÖPNV umfassen. Die Verlagerung nur der regulären Buslinien ohne Expressbusse zum Terminal hin, wie im Entwurf des Nahverkehrsplans vorgeschlagen, wird abgelehnt.

Der Vorschlag für die Raumschaft Kirchheim unter Teck, den Expressbus X10 auch im Stadtteil Ötlingen halten zu lassen, ist nachvollziehbar. Eine Einrichtung dieses Zwischenhaltes hängt jedoch von der Einrichtung einer Ampel-Vorrangschaltung entlang der Strecke Kirchheim – Ötlingen – Wendlingen ab. Der Betreiber der Linie X10 kann wegen des Alters der dortigen Technik nicht auf die bestehende Bevorrechtigung in Kirchheim zugreifen. Diese Tatsache in Kombination mit Tempo 30 und einer größeren Anzahl an Fußgängerampeln im Bereich Ötlingen und häufigen Bauarbeiten führten regelmäßig zu Verzögerungen in diesem Abschnitt, weshalb die vorgesehene Ausweichstrecke über die A8 weiterhin nutzbar sein muss. Die Fahrtalternative über die A8 macht jedoch einen Halt in Ötlingen unmöglich. Die Zulässigkeit eines Halts in Ötlingen ist unbestritten, wird vom Verband Region Stuttgart jedoch an die Bedingung geknüpft, dass in Kirchheim und Ötlingen eine für den Betreiber nutzbare Busbevorrechtigung vorhanden ist. Trotz zahlreicher Gespräche mit der Stadt Kirchheim in den vergangenen Jahren konnten hier noch keine greifbaren Fortschritte erzielt 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. 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 12 Bündel (Verkehrsräume) aufgeteilt:

- Filder West (1.622.726 km)
- Esslingen a.N. (3.097.108 km)
- Schurwald (991.188 km)
- Filder Ost (1.927.684 km)
- Plochingen (564.370 km)
- Wendlingen a.N. (227.757 km)
- Kirchheim u.T. (838.466 km)
- Albtrauf (1.120.503 km)
- Nürtingen (863.554 km)
- Neckartenzlingen (642.316 km)
- Aichtal (771.042 km)
- Neuffen (464.298 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 mehrere Linienbündel eine Fahrplanleistung von unter 1 Mio. Fahrplankilometern aufweisen, so dass auch kleine und mittelständische Unternehmen attraktive Angebote einreichen können bzw. eigenwirtschaftlich verkehren könnten. Das mit Abstand größte Linienbündel in Esslingen ist als ein Bündel zusammengefasst. Dadurch besteht weiterhin die grundsätzliche Möglichkeit, dieses direkt an den städtischen Verkehrsbetrieb SVE zu vergeben.

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, etwa durch Fahrzeuge mit Batterie oder Wasserstoffspeichern. 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. Wie bereits vom Landkreis hervorgehoben, nimmt die Stadt Esslingen mit ihrem Ziel des vollelektrischen Betriebs dabei eine Vorreiterrolle ein.

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:

Der Verband Region Stuttgart erhebt keine Bedenken gegen den Entwurf des Nahverkehrsplans für die Landeshauptstadt Stuttgart. Die Geschäftsstelle wird aufgefordert, die unter I.2 genannten (in kursiver Schrift dargestellten) Hinweise und Anregungen fristgerecht in die Anhörung einzubringen.