

Drucksache

Einbringung des Entwurfs zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans			
verantwortlich: Amt für ÖPNV		Drucksache 2020/162	
		20.11.2020	
Beratung:	Ö	30.11.2020	Umwelt- und Verkehrsaus- schuss

Beschlussvorschlag:

Der Umwelt- und Verkehrsausschuss stimmt dem Entwurf des Nahverkehrsplans zu und beauftragt die Landkreisverwaltung, das Anhörungsverfahren einzuleiten.

1. Ausganglage

Der Rems-Murr-Kreis ist Aufgabenträger für den Busverkehr und hat nach § 11 des ÖPNV-Gesetzes Baden-Württemberg (ÖPNVG) für sein Gebiet zur Sicherung und zur Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs einen Nahverkehrsplan aufzustellen. Spätestens nach fünf Jahren ist dieser zu überprüfen und bei Bedarf fortzuschreiben.

Der erste Nahverkehrsplan wurde vom Kreistag am 13. Juli 1998 beschlossen und im Juli 2007 zum ersten Mal von der Landkreisverwaltung in Zusammenarbeit mit dem VVS fortgeschrieben. Die zweite Fortschreibung erfolgte im April 2015. Der nun zur Verabschiedung vorgelegte Entwurf der dritten Fortschreibung (**Anlage 1**) wurde entsprechend von der Landkreisverwaltung gemeinsam mit dem VVS erstellt. Eingeflossen sind auch die Überlegungen, Impulse und Ergebnisse der Kreistagsklausur, die sich mit dem Thema im Februar 2020 beschäftigt hat.

Der Nahverkehrsplan dient dem Aufgabenträger als Instrument zur Formulierung seiner Zielvorstellungen und gibt somit den Rahmen für die Entwicklung des ÖPNV im Rems-Murr-Kreis vor. Darüber hinaus hat die Genehmigungsbehörde (für die Landkreise im VVS das Regierungspräsidium Stuttgart) den Plan bei der Erteilung von Linienverkehrsgenehmigungen nach dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG) zu berücksichtigen.

Der vorliegende Entwurf soll nach Beschlussfassung im Umwelt- und Verkehrsausschuss im weiteren Verfahren den Trägern öffentlicher Belange (Kommunen, Verkehrsunternehmen, Verbände etc.) zur Stellungnahme übersandt werden.

Die eingehenden Anregungen werden von der Verwaltung in einer Synopse zusammengefasst und im UVA vor der geplanten Beschlussfassung im Kreistag am 12. Juli 2021 beraten.

2. Notwendigkeit der Fortschreibung

Im Dezember 2009 trat die Nahverkehrsverordnung der EU über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße (EU-VO Nr. 1370/07) in Kraft. Sie regelt sowohl die zukünftige Finanzierung der Verkehrsangebote als auch den Marktzugang für den öffentlichen Personenverkehr. Öffentliche Zuschüsse zu Verkehrsleistungen im Öffentlichen Personennahverkehr dürfen grundsätzlich nur noch in einem transparenten, fairen und jedermann zugänglichen wettbewerblichen Verfahren vergeben werden. Ausnahmen bestehen lediglich für Leistungen unterhalb bestimmter Schwellenwerte.

Diese EU-Bestimmungen erfuhren im Januar 2013 durch das novellierte Personenbeförderungsgesetz (PBefG) eine weitere Konkretisierung. Das Gesetz legt – wie auch der Kreistag – großen Wert auf die Mittelstandsförderung. Aufgrund der neuen EU-Verordnung und dem neuen PBefG bekommt der Nahverkehrsplan eine deutlich höhere Bedeutung. Der Landkreis als Aufgabenträger muss sein gewünschtes Verkehrsangebot, das er auch finanzieren muss, im Nahverkehrsplan definieren. Diese Definition beinhaltet Umfang und Qualität des Verkehrsangebots sowie die Standards, die vom Verkehrsunternehmen verbindlich zugesichert werden sollen, damit sein Antrag genehmigt werden kann.

Eine Fortschreibung des Nahverkehrsplans des Rems-Murr-Kreises ist aus den folgenden Gründen notwendig:

- (1) Anpassung an die Vorgaben des Personenbeförderungsgesetzes zur Herstellung vollständiger Barrierefreiheit bis zum 01. Januar 2022 (siehe Kapitel 4.1.3, Kapitel 4.1.7)
- (2) Anpassung der Linienbündel und Liniensteckbriefe für die zweite Vergaberunde (erste Vorabkennzeichnung im 2. Halbjahr 2022)
- (3) Aufnahme der mit den Verbundlandkreisen abgestimmten fünf Angebotserweiterungen
- (4) Aufnahme einer neugefassten europäischen Richtlinie (EU) 2019/1161 („Clean Vehicle Directive“)
- (5) Aufnahme neuer Mobilitätsformen (z.B. Ridepooling / On-Demand-Verkehre)

Aktuell werden alle Nahverkehrspläne der Verbundlandkreise Böblingen, Ludwigsburg, Esslingen und des Rems-Murr-Kreises überarbeitet. Um alle Gremien frühzeitig an dem Prozess der Fortschreibung zu beteiligen, haben sich die Verbundlandkreise darauf verständigt, Informationsveranstaltungen abzuhalten. Diese erfolgten unabhängig vom konkreten Fortschreibungsstart alle im ersten Quartal 2020.

Die Informationsveranstaltung im Rems-Murr-Kreis hat im Rahmen einer Kreistagsklausur in Form eines Workshops am 6. März 2020 stattgefunden. Die Verwaltung hat dabei über die wesentlichen Gründe und Ziele der Fortschreibung sowie den Ablauf des Verfahrens und die ge-

planten Angebotserweiterungen sowie deren voraussichtlichen finanziellen Mehrbedarf informiert und das Ergebnis der Beratung bei der Ausarbeitung berücksichtigt.

3. Wichtige Inhalte des neuen Nahverkehrsplans

Der Fortschreibungsentwurf des Nahverkehrsplans geht detailliert auf die rechtlichen Anforderungen hinsichtlich der Herstellung einer **vollständigen Barrierefreiheit** bis zum 01. Januar 2022 nach § 8 Abs. 3 Personenbeförderungsgesetz (siehe Kapitel 4.1.3, Kapitel 4.1.7) ein.

Hierfür war im Rahmen der Erstellung des Fortschreibungsentwurfs u. a. eine Erhebung der Bushaltestellen im Landkreis nach ihrem barrierefreien Ausbauzustand bzw. Planungsstand notwendig. Bei nicht fristgerechtem barrierefreiem Umbau bis zum 01. Januar 2022 werden nunmehr gemäß der gesetzlichen Öffnungsklausel die betroffenen Haltestellen genannt und die Ausnahmen begründet.

Als Basis der Vergabe von Verkehrsleistungen sind generell die zu erbringenden Leistungen vorab im Nahverkehrsplan des Landkreises zu definieren. Die Schwerpunkte der jetzigen Nahverkehrsplan-Fortschreibung leiten sich mit Blick auf die anstehende zweite Vergaberunde auch aus diesen Anforderungen ab. Die Erfahrungen aus der ersten Vergaberunde haben zudem gezeigt, dass es sinnvoll ist, einige **Anpassungen, wie Veränderungen der Liniensteckbriefe und Zuschnitte der Linienbündel**, vorzunehmen. Um die Attraktivität des Busverkehrs zu steigern, werden zudem einige mit den Verbundlandkreisen abgestimmte Angebotserweiterungen zur Umsetzung vorgeschlagen.

Die notwendige Fortschreibung wird genutzt, um den Nahverkehrsplan an weitere aktuelle Entwicklungen anzupassen. So greift der Plan die am 02. August 2019 in Kraft getretene Richtlinie (EU) 2019/1161 („**Clean Vehicle Directive**“) für die im Linienbusverkehr eingesetzten Fahrzeuge auf. Die genauen Auswirkungen auf die Busverkehre im Landkreis können leider noch nicht spezifiziert werden, da die Ausformung der Richtlinie durch den Bundesgesetzgeber noch aussteht.

Stärker berücksichtigt werden zudem die **neuen Mobilitätsformen** (bspw. Bedarfsverkehre wie Ridepooling / On-Demand-Verkehre), die derzeit auf der Basis einer Experimentierklausel des PBefG verschiedentlich erprobt werden. Hier möchte der Landkreis – im Vorgriff auf eine zu erwartende PBefG-Novelle – eine enge Abstimmung und Kooperation mit dem klassischen Linienverkehr sicherstellen.

Die vom Verband Region Stuttgart kürzlich vorgenommene Fortschreibung des regionalen Verkehrsmodells wird insbesondere hinsichtlich des neueren Planungshorizonts 2030 ebenfalls eingearbeitet.

4. Geplante Angebotserweiterungen

Neben der grundsätzlichen Weiterentwicklung des ÖPNV haben die Verbundlandkreise gemeinsam mit dem VVS analysiert, wo die Weiterentwicklung des Verkehrsangebots einen mög-

lichst großen Nutzen für die Fahrgäste entfaltet und zu einer Erhöhung und Verstetigung der Nachfrage führen kann.

Dabei wurden zehn verschiedene Angebotserweiterungen analysiert und die folgenden fünf Maßnahmen auf Grund ihrer hohen Nachfragepotenziale ausgewählt. Um das Angebotsniveau möglichst verbundeinheitlich gleich zu gestalten, beabsichtigen die Verbundlandkreise Böblingen, Ludwigsburg und Esslingen ebenfalls, die Aufnahme der unten genannten Maßnahmen im Rahmen der anstehenden Fortschreibungen ihrer Nahverkehrspläne vorzuschlagen. Im vorliegenden Fortschreibungsentwurf sind die Maßnahmen enthalten.

Der VVS hat für die nachfolgend aufgeführten Maßnahmen eine grobe Kostenschätzung vorgenommen und ebenfalls die möglichen Einnahmen in einer verbundweiten Betrachtung eingerechnet. Für die Kostenschätzung wurde ein pauschaler Kilometersatz von 2,50 Euro bei einer Kostendeckung von 20 Prozent angesetzt (Preisstand 2020). Die angegebenen Kosten fallen ausschließlich im Kreisgebiet Rems-Murr an, mit Ausnahme der Maßnahme IV „Erhöhung Basisangebot“.

Das Basisangebot wird entsprechend der aktuell unter den Verbundlandkreisen vereinbarten Solidarfinanzierung solidarisch nach dem Einwohnerschlüssel (Anteil Rems-Murr-Kreis 2020: 22,7%) getragen. Diese noch bis zum 31. Dezember 2020 geltende Regelung soll – vorbehaltlich des dazu noch einzuholenden Kreistagsbeschlusses – auch weiterhin gelten.

(1) Viertelstundentakt zur Hauptverkehrszeit (HVZ) auf den verlässlichen S-Bahn-Zubringer-Korridoren (Mo-Fr)

Die Verwaltung schlägt vor, die verlässlichen S-Bahn-Zubringer über die Mindestvorgabe des heutigen ÖPNV-Pakts hinaus während der Hauptverkehrszeit montags bis freitags (6:00 – 8:30 Uhr und 16:00 – 19:30 Uhr) auf einen Viertelstundentakt zu verdichten.

Mit dem ÖPNV Pakt aus dem Jahr 2014 haben sich die Verbundlandkreise dazu verpflichtet, Zu- und Abbringerverkehre auf die S-Bahn aufzuwerten. Diese verlässlichen S-Bahn-Zubringer müssen folgende quantitative Voraussetzungen erfüllen:

- Mindestens halbstündliche Bedienung während der Hauptverkehrs- und Normalverkehrszeiten (Tagesverkehr Montag-Freitag 6 - 20 Uhr).
- Mindestens stündliche Bedienung in den übrigen Verkehrszeiten (Abend 20 - 24 Uhr, Samstag, Sonntag), Anbindung aller Nacht-S-Bahnen

Kostenschätzung: ca. 595.000 Euro / Jahr; Anteil Landkreis: ca. 297.500 Euro / Jahr

(2) Halbstundentakt samstags auf den verlässlichen S-Bahn-Zubringer-Korridoren (optionaler Bestandteil des heutigen ÖPNV-Pakts)

Die Verwaltung schlägt vor, diesen optionalen Bestandteil des ÖPNV Pakts (an Samstagen ein durchgängiger Halbstundentakt anstelle eines Stundentakts) umzusetzen.

Dies beruht zum einen darauf, dass auch an Samstagen im Vergleich zu normalen Wochentagen eine verhältnismäßig hohe Nachfrage besteht, insbesondere im Einkaufsverkehr nach Stuttgart. Zum anderen werden gerade im Freizeitverkehr (insbesondere am Wochenende)

noch größere Marktchancen gesehen, da die potenziellen Fahrgäste in diesem Nachfragesegment in ihrer Zielwahl vergleichsweise flexibel sind. Die Stärkung der verlässlichen S-Bahn-Zubringer an Samstagen sollte dazu beitragen, dieses Potential abzuschöpfen.

Kostenschätzung: ca. 214.000 Euro / Jahr; Anteil Landkreis: ca. 107.000 Euro / Jahr

(3) Umsetzung Standards für verlässliche S-Bahn Zubringer auch im Regionalzugverkehr

Die Verwaltung schlägt vor, die Regelungen für verlässliche S-Bahn-Zubringer auch im Regionalzugverkehr anzuwenden.

Die Orte Alfdorf und Pfahlbronn weisen über 4.000 Einwohner auf. Bislang wurden diese Orte ausgenommen, da deren wesentliche Anbindung an die Regionalbahn in Lorch und nicht an die S-Bahn erfolgt. Da nun die verlässlichen S-Bahn-Zubringer-Standards auch im Regionalzugbereich gelten sollen, würden künftig Busse ab Alfdorf alternierend via Welzheim nach Schorndorf und Lorch verkehren, sodass beispielsweise montags bis samstags tagsüber in Summe eine halbstündliche Anbindung von Alfdorf und Pfahlbronn an Schorndorf, Waiblingen und Stuttgart gewährleistet werden kann.

Kostenschätzung: ca. 75.000 Euro / Jahr; Anteil Landkreis ca. 37.500 Euro /Jahr

(4) Kein Einsatz von Ruftaxis für die Erbringung der Standards für verlässliche S-Bahn-Zubringer und Basisangebot

Die Verwaltung schlägt vor, keine Ruftaxifahrten mehr zur Erbringung der Verkehrsleistung der verlässlichen S-Bahn-Zubringer sowie des Basisangebots einzusetzen.

Die Nachfrage von Ruftaxi-Leistungen ist üblicherweise gegenüber Linienbussen immer geringer. Das liegt zum einen daran, dass die Fahrten in der Regel 60 Minuten vor Fahrtbeginn telefonisch (oder per App) bestellt werden müssen.

Gegenüber einem regelmäßig verkehrenden Linienbus bestehen somit zwei Nachteile, die dazu führen, dass dieses Verkehrsangebot weniger häufig genutzt wird. Zum einen muss sich der Fahrgast z.T. bereits über eine Stunde im Voraus bewusst sein, dass er diese Verbindung nutzen möchte, und zum anderen muss er die Fahrt bestellen.

Unter Berücksichtigung dieser Tatsachen schlägt die Verwaltung vor, Leistungen von verlässlichen S-Bahn-Zubringern sowie Fahrten, die dem Basisangebot zuzuordnen sind, zukünftig nicht mehr durch Ruftaxis, sondern ausschließlich durch Linienbusse erbringen zu lassen. Diese Maßnahme soll insbesondere im Spätverkehr die Nutzung des ÖPNVs attraktiver gestalten.

Kostenschätzung für den Landkreis: ca. 75.000 Euro / Jahr (gemäß aktueller Solidarfinanzierung nach Einwohnerschlüssel)

(5) Erhöhung des Basisangebots bei Mindestbedienung

Die Verwaltung schlägt vor, das Mindestangebot für Linien des Basisnetzes in der kleinsten Bedienungskategorie (Mo-So) von 11/7/6 auf 15/8/6 Fahrtenpaare zu erhöhen.

Die Möglichkeit, bei Linien ohne grundlegende Erschließungsfunktion (bislang (11/0/0), zukünftig (15/0/0)) und klar dominierender Ausrichtung auf Pendler- oder Einkaufsverkehr das Angebot am Wochenende zu modifizieren oder einzuschränken, bleibt erhalten.

Durch die Anpassung von (11/7/6) auf (15/8/6) Fahrtenpaare wird ein durchgängiger Stundentakt Mo-Fr zwischen 6:00 und 20:00 Uhr ermöglicht sowie ein durchgängiger Zweistudentakt an Samstagen (7:00 bis 20:00 Uhr) und Sonn-/Feiertagen (9:00 bis 20:00 Uhr).

Die bisherige Festlegung auf 11 Fahrtenpaare hatte bei notwendigen Taktabweichungen oder Verdichtungen aufgrund des Berufs- und Ausbildungsverkehrs häufig tagsüber größere Lücken im Regeltakt zur Folge. Die Attraktivität des ÖPNVs hängt jedoch stark von seiner Verfügbarkeit ab. Diese wird als umso attraktiver wahrgenommen, wenn ein einheitlicher, leicht einprägsamer und durchgängiger Takt besteht; zudem steigt sie mit der Taktdichte. Die Erhöhung der Mindestbedienung schafft hier größere Spielräume. Darüber hinaus wird der Freizeit- und Einkaufsverkehr an Samstagen zusätzlich gestärkt.

Eine Anpassung des Basisangebots für Kleinstorte < 400 Einwohnern ist nicht vorgesehen. Hier soll das Basisangebot von (4/0/0) mit dem Schwerpunkt der Abdeckung des Ausbildungsverkehrs weiterhin in gleichem Umfang erhalten bleiben.

Kostenschätzung für den Landkreis: ca. 312.500 Euro / Jahr (gemäß aktueller Solidarfinanzierung nach Einwohnerschlüssel)

Kosten insgesamt: ca. 1.271.500 Euro pro Jahr; Anteil Landkreis ca. 829.500 Euro / Jahr

Am 17.11.2014 wurde vom Kreistag beschlossen, dass Verkehrsleistungen, die über das Basisangebot hinausgehen, zu 50 % aus Mitteln des Rems-Murr-Kreises und zu 50 % von den profitierenden Kommunen finanziert werden sollen. Somit belaufen sich die Kosten für die angestrebten Angebotserweiterungen auf ca. 829.500 Mio. Euro für den Landkreis.

Umsetzungszeitpunkt der Angebotserweiterung

Nach Einschätzung der Experten des VVS kann davon ausgegangen werden, dass sich der Rückgang der Fahrgastnachfrage im ÖPNV aufgrund der Corona-Pandemie voraussichtlich erst im Jahr 2023 normalisieren wird.

Daher sollen die geplanten Angebotserweiterungen voraussichtlich erst ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2023 sukzessive umgesetzt werden.

5. Beurteilung der Verwaltung

Der Nahverkehrsplan wurde zuletzt im Jahr 2015 fortgeschrieben. Er soll alle fünf Jahre auf seinen Fortschreibungsbedarf hin geprüft werden. Die diesjährige Prüfung hat ergeben, dass eine Fortschreibung aufgrund rechtlicher Verpflichtungen aus dem PBefG heraus (Herstellung vollkommener Barrierefreiheit) sowie weiterer Gründe (insb. Anpassung der Linienbündel und Liniensteckbriefe für die 2. Vergaberunde der Busverkehre, geplante Angebotserweiterungen im Busverkehr und Einbindung neuer Mobilitätsformen) notwendig ist.

Die Verbundlandkreise haben sich in bewährter Weise bei der Fortschreibung ihrer Nahverkehrspläne untereinander abgestimmt, um das Angebotsniveau möglichst verbundeinheitlich gleich zu gestalten.

6. Weiteres Vorgehen

Der Entwurf des Nahverkehrsplans wird nach der Sitzung des Umwelt- und Verkehrsausschusses am 30. November 2020 an die zu beteiligenden Träger öffentlicher Belange (Kommunen, Verkehrsunternehmen, Verbände, etc.) zur Stellungnahme übersandt. Die eingehenden Anregungen werden in einer Synopse zusammengefasst und nach Prüfung und Bewertung ggf. in den Nahverkehrsplan eingearbeitet.

In der Sitzung des Umwelt- und Verkehrsausschusses voraussichtlich am 5. Juli 2021 soll über die eingegangenen Stellungnahmen und den gegebenenfalls aktualisierten Nahverkehrsplan beraten und eine Beschlussempfehlung für den Kreistag getroffen werden.

Die abschließende Beratung und Beschlussfassung im Kreistag ist voraussichtlich am 12. Juli 2021 vorgesehen. Dabei können auch noch weitere Anregungen der Kreistagsfraktionen berücksichtigt werden.

Anlage_Nahverkehrsplanentwurf_3_Fortschreibung