

Anregungen zum Entwurf 3. Fortschreibung des Nahverkehrsplans Rems-Murr-Kreis

Empfehlungskategorien:

- 1) Bereits enthalten (im NVP-Entwurf)
- 2) Übernahme
- 3) Modifizierte Übernahme
- 4) Keine Übernahme

Synopse („Querliste“) der vorliegenden Anregungen der Träger öffentlicher Belange (TöB) und sonstiger beteiligter Stellen Vorschlag der Verwaltung für die Einarbeitung in den Nahverkehrsplan

	Behörde / Verband	Anregung	Stellungnahme	Berücksichtigung im NVP
Kreissenorenrat Rems-Murr e.V.				
1	Kreissenorenrat Rems-Murr e.V.	<p>Zu Ziffer 3.4 Demographische Entwicklung:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Der Aussage, dass kommende Seniorengenerationen ein verändertes Verkehrsverhalten haben werden, können wir grundsätzlich zustimmen. Nicht allerdings in seiner Absolutheit – denn es wird sehr stark vom Angebot (Vielfalt und Preis) der Träger des öffentlichen Nahverkehrs abhängen. • Sicher ist, dass die heutigen Senioren die Individualverkehrsmittel gewöhnt sind. Aber sollte dies so einfach „hingenommen“ werden. Gibt es denn nicht die Möglichkeit mit attraktiven Angeboten, wie z.B. Sonderkonditionen, wenn der Führerschein zurückgegeben wird. Und könnte nicht auch eine zielgerichtete Werbung kleine Erfolge zeitigen. Eine Überlegung wäre auch, Arbeitskreise zusammen mit Verhaltensforschern zu bilden, um Maßnahmen zu suchen, wie das Verhalten der heutigen Senioren noch beeinflusst werden kann. • Dass die Kosten des öffentlichen Nahverkehrs isoliert betrachtet werden, halten wir darüber hinaus für nicht sachgerecht. Aus unserer Sicht sind auch die Kosten für die Instandhaltung der Verkehrswege und des Klimaschutzes Größen, die in eine Gesamtbetrachtung einfließen müssen. 	<p>Der Rems-Murr-Kreis (Amt für ÖPNV) teilt die Ansicht des Kreissenorenrates, dass das ÖPNV-Angebot in diesem Zusammenhang ein wichtiger Einflussfaktor ist. Die in Kapitel 3 dargestellten Prognosen werden in der Stellungnahme des Kreissenorenrates dabei nicht in Frage gestellt. Für die folgenden Ausführungen im Nahverkehrsplan sowie die Entwicklung des zukünftigen Verkehrsangebots bilden diese lediglich eine Grundlage. Das ÖPNV-Angebot soll in den nächsten Jahren, insbesondere im Planungszeitraum des Nahverkehrsplans von etwa fünf Jahren, quantitativ und qualitativ verbessert werden.</p> <p>Vereinzelt gibt es darüber hinaus bereits Sonderkonditionen für Senioren. Neben einem, im Vergleich zu einem normalen Jahresabo, vergünstigten Senioren-Abo, bieten bereits die Landeshauptstadt Stuttgart und die Landkreise Ludwigsburg und Esslingen im Verbundgebiet bei einer Zurückgabe des Führerscheins ein kostenloses Jahresticket an. Im Rems-Murr-Kreis ist so ein Angebot bisher nicht geplant. Der Nahverkehrsplan entfaltet wie bei allen tariflichen Angelegenheiten (Diese liegen in Zuständigkeit des Verkehrs- und Tarifverbundes Stuttgart) – keine steuernde Wirkung. Auch die Übernahme der Anregung zur Einführung eines Arbeitskreises in den Nahverkehrsplan erscheint, aus Sicht der Kreisverwaltung, nicht sachgemäß. Der Landkreis befürwortet die Vorschläge des</p>	Keine Übernahme

			<p>Kreissenioresrates jedoch und setzt sich bei den zuständigen Aufgabenträgern nachdrücklich für deren Realisierung ein.</p> <p>Dennoch wird das Ziel, der in Kapitel 3.4 dargestellten Prognose entgegenzuwirken sowie den MIV zu reduzieren, allein durch Angebotsmaßnahmen im ÖV nicht zu erreichen sein. ÖV-seitige Maßnahmen (inkl. Werbe- und Marketingmaßnahmen) allein können die oft beschworene „Verkehrswende“ nicht bewirken. Für Eingriffe in die kommunale Straßenplanung bietet der Nahverkehrsplan jedoch keine Handhabe. Zudem werden auch kommunale Ansätze durch Beschlüsse und Maßnahmen auf Bundes- und Landesebene ergänzt und gestützt werden müssen. Der Landkreis verfolgt deshalb mit Interesse, welche Maßnahmen Bund und Land parallel dazu zur Dämpfung des MIV favorisieren. Sobald hier eine Richtung erkennbar wird, wird auch der Landkreis in Abstimmung mit den anderen Verbundlandkreisen und dem VVS Konzeptionen zur Bewältigung eines signifikant steigenden Fahrgastaufkommens entwickeln und im Rahmen seiner finanziellen Möglichkeiten umsetzen.</p> <p>Die Kosten für den öffentlichen Nahverkehr, die der Landkreis als zuständiger Aufgabenträger übernimmt, müssen über den Kreishaushalt gedeckt werden. Nachrichtlich wurde die Höhe der Gesamtaufwendung in den Nahverkehrsplan aufgenommen.</p>	
2	Kreissenioresrat Rems-Murr e.V.	<p>Zu Ziffer 4.1.3 Barrierefreiheit:</p> <p>Aus unserer Sicht wäre es zu begrüßen, wenn der Kreis sich nicht mit der Formulierung „sollen“ die Fahrzeuge und Verkehrsangebote Barrierefrei gestaltet werden zufriedengibt, sondern sich in einer Art Selbstverpflichtung darauf versteht, dass die Fahrzeuge und die Verkehrsangebote im ÖPNV müssen deshalb</p>	<p>Der Rems-Murr-Kreis begrüßt den Vorschlag. Da bis zum 01.01.2022 eine vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV geschaffen werden soll, wird diese Anregung in den Nahverkehrsplan übernommen und der Text wie folgt angepasst:</p> <p>„Die Verkehrsinfrastruktur, die Fahrzeuge und die Verkehrsangebote im ÖPNV <u>müssen</u> deshalb so geplant und gestaltet werden, dass eine vollständige Barrierefreiheit erreicht wird.“</p>	Übernahme
3	Kreissenioresrat Rems-Murr e.V.	Nach Zustimmung der zuständigen Gremien zum Nahverkehrsplan bitten wir uns zu unterrichten. Wir werden diesen	Der Rems-Murr-Kreis nimmt die Bitte zur Kenntnis und sichert eine Unterrichtung zu.	-

		dann den örtlichen Seniorenvertretungen zur Verfügung stellen bzw. eine entsprechende Quelle benennen. Dies soll dazu führen, dass die Seniorenvertretungen die Möglichkeit haben, um relevante Punkte wie z.B. Barrierefreiheit und Ausgestaltung der Haltestellen bei ihren örtlichen Verwaltungen einfordern zu können.		
Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V. (BUND)				
4	BUND	<p>Leitplanken einer nachhaltigen Mobilitätswende müssen die politisch beschlossenen Ziele zum Klimaschutz sein. Im Pariser Klimaschutzabkommen hat sich Deutschland verpflichtet die globale Erwärmung auf deutlich unter 2 ° C zu begrenzen. Dazu muss der Verkehrssektor, der bisher seinen Beitrag schuldig geblieben ist, einen wesentlichen Schub in Richtung Minderung der Treibhausgas-Emissionen erhalten, bis 2030 eine Minderung um 40 % und Treibhausgas Neutralität bis 2050.</p> <p>An diesen Zielen muss sich auch die Fortschreibung des Nahverkehrsplanes für den Rems-Murr-Kreis orientieren. Eine wirklich nachhaltige Mobilität muss neben dem Klimaschutz eine Reihe weiterer Bedingungen erfüllen: Dazu gehören soziale Aspekte, wie Lebensqualität und Gesundheit, soziale Teilhaben und globale Gerechtigkeit. Wirtschaftliche Kriterien wie ökonomische Tragfähigkeit und Beschäftigungssicherheit spielen dabei ebenso eine Rolle wie der Zugang zu Mobilität, die Verteilung des Verkehrs auf verschiedene Verkehrsträger (modal-split) und auch der Ressourcen und Flächenverbrauch. Wir verweisen an dieser Stelle auf die BUND-Studie „Mobiles Baden-Württemberg“ und die BUND Broschüre „Mobilität im ländlichen Raum“.</p> <p>Für den Rems-Murr-Kreis besteht die Herausforderung darin, dass ein großer Anteil seiner Fläche dem ländlichen Raum zuzuordnen ist und dort scheint der Weg zu einer nachhaltigen Mobilität besonders lang und mühevoll zu sein. In den städtisch geprägten Gebieten und im Randbereichen des Verdichtungsraumes um Stuttgart gibt es eine Vielzahl von Lösungsansätzen und auch bereits jetzt ein attraktives Angebot im ÖPNV.</p> <p>Um einen wesentlichen Beitrag zur Erreichung des Ziels einer nachhaltigen Mobilität zu leisten, müsste der Nahver-</p>	<p>Der Nahverkehrsplan soll zur Entwicklung eines effizienten, leistungsfähigen und attraktiven ÖPNVs beitragen und enthält – im Rahmen seiner Möglichkeiten – neben den Maßnahmen, die auf seinen Planungshorizont von etwa fünf Jahren ausgerichtet sind, wie z.B. zahlreiche Angebotsverbesserungen im Busverkehr, auch mittel- bis langfristige Maßnahmen (siehe Kapitel 7). Zudem ist in Kapitel 4 bereits folgender Passus aufgeführt:</p> <p>„Der öffentliche Nahverkehr leistet im Rems-Murr-Kreis einen unverzichtbaren Beitrag zur Sicherung der Mobilität aller Bürger. Er ist damit ein wichtiges Element der Daseinsvorsorge und gleichzeitig für die weitere Wirtschafts- und Siedlungsentwicklung von erheblicher Bedeutung. Seine Rolle im Gefüge der Verkehrsträger soll deshalb auch künftig gestärkt und seine Attraktivität insbesondere als Alternative zum Motorisierten Individualverkehr (MIV) weiter gesteigert werden.“</p> <p>Darüber hinaus orientieren sich die Planungen für das Angebot im Busverkehr – insbesondere den ländlichen Raum betreffend – u.a. an der prognostizierten Nachfrage und, damit zusammenhängend, an den Strukturdaten eines Gebietes, beispielsweise an den Einwohner-, Beschäftigten- und den Schülerzahlen. Grundsätzlich ist für jede Linie separat zu entscheiden, welcher Takt zu welchen Tageszeiten gelten soll und welche Gebiete wie zu erschließen sind. Durch die liniengenaue Betrachtung soll – auch vor dem Hintergrund der Wirtschaftlichkeit – vermieden werden, dass im Busverkehr ein Überangebot sowie Redundanzen entstehen.</p>	Kenntnisnahme / Bereits enthalten

		<p>kehrsplan Rems-Murr also stärker als er dies in der vorliegenden Fortschreibung tut, zukunftsfähige Konzepte im ländlichen Raum entwickeln und Priorisierung des ÖPNV gegenüber dem individualisierten Autoverkehr als Ziel formulieren. In einer neuen Mobilitätskultur muss der Umweltverbund die Hauptrolle Bahnen und Bussen zuschreiben und diese müssten den größten Anteil an der Verkehrsleistung übernehmen. Gleichzeitig muss der Fuß- und Radverkehr erheblich an Bedeutung gewinnen.</p> <p>Die jetzt vorliegende Fortschreibung ist in erster Linie die Beschreibung des Status quo mit Ansätzen zur punktuellen Verbesserung. Sie formuliert aber keine ambitionierten Ziele in Richtung Verkehrswende. Gleichzeitig ist sie aber auch eine ganz gute Grundlage für ein ÖPNV Entwicklungskonzept, das parallel zur begonnenen ÖPNV Entwicklungs-Strategie des Landes entworfen werden sollte.</p>	<p>Auch wenn der ÖPNV einen signifikanten Beitrag für eine nachhaltigere Mobilität und somit zur Erreichung der Klimaschutzziele leisten kann, ist jedoch zu bezweifeln, dass ein bedeutendes Ziel bzgl. der Mobilitätswende – den MIV zu reduzieren – allein durch Angebotsmaßnahmen im ÖV zu erreichen sein wird. ÖV-seitige Maßnahmen allein können die „Verkehrswende“ nicht bewirken. Für Eingriffe in die kommunale Straßenplanung bietet der Nahverkehrsplan jedoch keine Handhabe. Zudem werden auch kommunale Ansätze durch Beschlüsse und Maßnahmen auf Bundes- und Landesebene ergänzt und gestützt werden müssen. Der Landkreis verfolgt deshalb mit Interesse, welche Maßnahmen Bund und Land parallel dazu zur Dämpfung des MIV favorisieren. Eine Beeinflussung allein durch CO₂-Aufschläge dürfte andere verkehrliche Wirkungen auslösen als z. B. eine Nahverkehrsabgabe (bzw. Mobilitätspass). Sobald hier eine Richtung erkennbar wird, wird auch der Landkreis in Abstimmung mit den anderen Verbundlandkreisen und dem VVS Konzeptionen zur Bewältigung eines signifikant steigenden Fahrgastaufkommens entwickeln und im Rahmen seiner finanziellen Möglichkeiten umsetzen.</p>	
5	BUND	<p>Bei den letzten Linienbündelvergaben wurde das in Kapitel 6.1. beschriebene Basisangebot nicht in allen Fällen als Grundlage für die Vergabe eingehalten. Hier ist der Nachbesserungsbedarf zwingend. (Beispiel Vergabe Bündel 4)</p>	<p>Der Rems-Murr-Kreis kann diese Aussage nicht nachvollziehen, da in allen Linienbündeln das im Nahverkehrsplan beschriebene Basisangebot Grundlage der Vergabeverfahren war. Zur Klärung des Sachverhalts ist die vom BUND aufgestellte Behauptung zu konkretisieren.</p>	-
6	BUND	<p>Die in der Fortschreibung formulierten allgemeinen Ziele sind durchaus zu begrüßen. Schaut man dann aber auf die konkrete Umsetzung dieser Ziele so findet man vor allem in der Fläche erhebliche Lücken. Das Vorhaben dabei auch Verbindungen die über den Landkreis hinausführen und wichtige Verbindungen als Querverbindungen zwischen den S-Bahnlinien zu schaffen, wird von uns begrüßt. Allerdings sollten Verbindung zwischen Kommunen, die abseits der S-Bahnlinien liegen auch innerhalb des Kreises konsequent umgesetzt werden.</p>	<p>Der Rems-Murr-Kreis bedankt sich für die Anregung und begrüßt den Hinweis des BUND, auch abseits der S-Bahnlinien ein attraktives Angebot herzustellen. Der Landkreis ist gewillt, das ÖPNV-Angebot kontinuierlich zu erweitern – insbesondere im ländlichen Raum. Hierfür dienen u.a. die in Kapitel 5 des Nahverkehrsplans aufgezeigte Angebots- und Defizitanalyse sowie die Darstellung der Einzugsbereiche (Anlagen 2.8 bis 2.10) als wichtige Grundlagen.</p>	Keine Übernahme

			<p>Allerdings orientieren sich die Planungen für das Angebot im Busverkehr u.a. an der prognostizierten Nachfrage und, damit zusammenhängend, an den Strukturdaten eines Gebietes, beispielsweise an den Einwohner-, Beschäftigten- und den Schülerzahlen. Grundsätzlich ist für jede Linie separat zu entscheiden, welcher Takt zu welchen Tageszeiten gelten soll und welche Gebiete wie zu erschließen sind. Durch die liniengenaue Betrachtung soll – auch vor dem Hintergrund der Wirtschaftlichkeit – vermieden werden, dass im Busverkehr ein Überangebot sowie Redundanzen entstehen.</p> <p>Der Rems-Murr-Kreis bittet in diesem Zusammenhang um eine Präzisierung der Anregung, um den Sachverhalt prüfen zu können.</p>	
7	BUND	<p>Die Fortschreibung beschreibt in vielen Kapiteln die Hindernisse die zu einer vermehrten Nutzung des ÖPNV führen richtig, zeigt dann aber keine Lösungen auf. Die Fokussierung auf den Freizeitverkehr reicht nicht aus.</p> <p>Diese Fortschreibung bleibt bei dem Konzept der überwiegenden Zubringerfunktion des Busverkehrs zum Bahnverkehr und entwickelt nicht die notwendige Netzstruktur, die es vor allem auch ermöglicht Kommunen direkter und damit Nutzerfreundlicher zu erreichen und nicht in Umwegen über die linear verlaufende S-Bahn.</p> <p>Auch hier wird die hemmende Wirkung für das Nutzerverhalten zwar richtiger Weise beschrieben, daraus aber nicht die erforderliche Konsequenz gezogen.</p>	<p>Grundlage des öffentlichen Linienverkehrs ist die räumliche und zeitliche Bündelung von Verkehrsströmen, nur so ist der Einsatz großer Transportgefäße oder der Bau teurer (Schienen-)Infrastruktur sinnvoll. Ziel der ÖPNV-Planung ist es, nicht jede Adresse mit jeder anderen umsteigefrei in dichtem Takt zu verbinden. ÖPNV-Linien orientieren sich daher an den stärkeren Verkehrsströmen, auf schwächer nachgefragten Relationen muss im Sinne der Effizienz des Gesamtsystems ggf. eine umwegigere Fahrtroute oder auch ein Umsteigen in Kauf genommen werden.</p> <p>Der Umstieg auf Schienenverkehrsmittel bedeutet für die Fahrgäste in der Regel kürzere Fahrzeiten und ein behinderungsfreieres Vorankommen, verschafft ihnen also durchaus einen Nutzen.</p>	Keine Übernahme
8	BUND	<p>Der Entwurf des Nahverkehrsplanes mag in seiner Ausrichtung das betriebswirtschaftliche Optimum darstellen, legt sich mit dem mehrfach formulierten Finanzierbarkeitsgebot aber die Fesseln an, die einer Nutzerfreundlichen und damit der Mobilitätswende entsprechenden Entwicklung entgegensteht. Der Teufelskreis bleibt: Mangelhafte oder sehr zeitaufwendige Verbindungen bedingen mangelnde Nachfrage und verhindern damit den erforderlichen Umstieg</p>	<p>Auch Bau und Betrieb öffentlicher Verkehrsmittel verbrauchen Ressourcen und verursachen volkswirtschaftliche Kosten. Eine verantwortungsvolle Nahverkehrsplanung konzentriert diesen Mitteleinsatz im klassischen Linienverkehr deshalb auf solchen Relationen, wo viele Fahrgäste gewonnen und größere Verlagerungswirkungen erzielt werden können. Städtische Takte in ländlichen Räumen sind kein nachhaltiger und effizienter Beitrag zur „Mobilitätswende“. Der Landkreis geht davon</p>	Keine Übernahme

		<p>weiter Bevölkerungsteile auf den ÖPNV. Das Leitbild, die Verkehrsnachfrage zu steigern bleibt deshalb unerfüllt.</p> <p>Potentiale wie das Vorhandensein von großen Unternehmen und Pendlerströme die als Bedarf angesehen werden, müssen viel stärker als bisher betrachtet werden.</p> <p>Der in der Fortschreibung postulierte 30 min. Takt wird in weiten Bereichen vor allem im ländlichen Bereich nicht erreicht und es wird auch nicht dargestellt welche Maßnahmen zur Verwirklichung ergriffen werden sollen.</p>	<p>aus, dass die Mobilität ohne Privat-Pkw dort am sinnvollsten mit verbesserten bedarfsgesteuerten Angeboten gefördert werden kann. Damit ließen sich auch eher nur selten nachgefragte Querverbindungen umsteigefrei abdecken.</p>	
9	BUND	<p>Fazit:</p> <p>Der Entwurf des Nahverkehrsplanes für den Rems-Murr-Kreis stellt folgerichtig die Weiterentwicklung des bestehenden Angebots dar. Die rechtlichen Vorgaben, die Festlegungen von Standards und die Beschreibung der Ziele sowie die Abarbeitung der Umweltfragen sind pflichtgemäß erfolgt. Allerdings ist nach unserer Auffassung die vorgelegte Fortschreibung des Nahverkehrsplanes kein wesentlicher Beitrag zur Erreichung der klimaschutznotwendigen Mobilitätswende.</p> <p>Die Fortschreibung kommt dem Ziel durch ein attraktives Nahverkehrsangebot eine Reduktion des Individualverkehrs mit dem Auto zu erreichen nicht einmal nahe.</p> <p>Der Nahverkehrsplan enthält keine Konzepte für die Steigerung der Attraktivität und Benutzerorientierung und wird deshalb kaum zum Umstieg motivieren.</p> <p>Damit werden auch die Klimaziele für den Sektor Mobilität nicht erreichbar sein. Wir schlagen deshalb vor, orientiert an der vom Land geplanten ÖPNV Entwicklungsstrategie, Entwicklungskonzepte auch für den Rems-Murr Kreis zu erarbeiten und ein solches Entwicklungskonzept zu starten. In diesem könnten modellhaft vor allem im ländlichen Bereich entsprechende Konzepte erprobt werden. Für den Rems-Murr-Kreis könnte dies auch die Chance bergen über die politisch diskutierte und längst überfällige Nahverkehrsabgabe Finanzierungsmittel zu erschließen. Beispiele gibt es viele und es gibt dazu auch eine große Zahl von verkehrswissenschaftlichen Untersuchungen.</p>	(siehe Stellungnahme Nr. 4)	(siehe Stellungnahme Nr.4)

10	DIPB	<p>Im Hinblick auf die in § 8 Abs. 3 PBefG festgelegte Forderung, "für die Nutzung des ÖPNVs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen", hat natürlich der barrierefreie Ausbau der Bushaltestellen eine herausragende Bedeutung.</p> <p>Ein guter Ansatz, wie wir ihn schon in anderen NVPs im VVS-Gebiet angetroffen haben, ist eine Priorisierung nach bestimmten Kriterien. Diese Kriterien stehen für eine gewisse Mindestverpflichtung/Ort also eine Minimalabdeckung, was gerade in ländlich strukturierten Gebieten bedeutsam ist. Folgende Kriterien können für eine nachvollziehbare Priorisierung stehen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Eine barrierefreie Haltestelle je Teilort; z. B. mit höchstem Fahrgastaufkommen • Barrierefreie Haltestellen an Einrichtungen, die von Personen mit eingeschränkter -Mobilität frequentiert werden (Krankenhäuser, Behindertenwerkstät, o. ä.) • Stark frequentierte Haltestellen <p>So könnte sichergestellt werden, dass alle Haltestellen, bei denen ein barrierefreier Ein- und Ausstieg besonders notwendig ist, barrierefrei ausgestaltet werden.</p> <p>Stattdessen aber werden im NVP-Rems-Murr alle Haltestellen als gleichartig bedeutsam angesehen und zur Entscheidung (ja-nein-später-wann-nie) quasi in einen Topf geworfen.</p>	<p>Die Priorisierung von Haltestellen, die barrierefrei umgebaut werden sollen, entfällt, da grundsätzlich alle Haltestellen umzubauen sind. Eine Priorisierung ermutigt, aus Sicht des Landkreises, manche Kommunen, nicht tätig zu werden bzw. den Umbau der restlichen Haltestellen zu verzögern.</p> <p>Die Möglichkeit der Baulastträger, konkrete Begründungen für einen verzögerten oder zurückgestellten Umbau anzugeben, entspricht §8 Abs.3 PBefG. Der Nahverkehrsplan wird demnach den gesetzlichen Vorgaben gerecht, indem er eine Negativliste der Haltestellen inklusive konkreter Begründung enthält, die nicht bis zum 01.01.2022 barrierefrei umgebaut werden können. Die in Anlage 4.1a dargestellten Angaben liegen dabei in der Verantwortung des zuständigen Baulastträgers.</p> <p>Den Konstruktionsfehler des Gesetzgebers, Erwartungen an die bauliche Gestaltung der ÖPNV-Infrastruktur im Personenbeförderungsgesetz zu verankern, das sich als Gewerberecht primär an Verkehrsunternehmen wendet, kann der Landkreis jedoch nicht beheben. Aufgrund der weit überwiegend fehlenden Zuständigkeit des Landkreises sind seine Möglichkeiten, Einfluss auf die Planungsprozesse in den Kommunen zu nehmen, begrenzt. Der Fortschritt beim notwendigen Haltestellenumbau wird daher letztlich von den Aktivitäten der Kreiskommunen bestimmt. Weitergehende Zusagen sind dem Landkreis nicht möglich.</p> <p>Für die Kommunen besteht dennoch die Möglichkeit, eine Priorisierung vorzunehmen. Diese ist, falls erfolgt, Anlage 4.1a zu entnehmen.</p> <p>Dem Änderungsvorschlag kann deshalb nicht entsprochen werden. Der Rems-Murr-Kreis weist jedoch nochmals nachdrücklich darauf hin, dass grundsätzlich bis zum 01.01.2022 eine vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV – insbesondere auch durch die zuständigen Baulastträger – herzustellen ist und das nicht nur Menschen mit Behinderungen, sondern beispielsweise auch älteren</p>	Keine Übernahme
----	------	--	---	-----------------

			<p>Mitbürgern oder Eltern mit Kinderwagen zugutekommt. Der Landkreis verfolgt den Umbaufortschritt konsequent.</p> <p>Es ist ferner davon auszugehen, dass bei einer künftigen NVP-Fortschreibung, die von einer Aktualisierung der Negativliste begleitet sein wird, ein erkennbarer Stillstand beim Haltestellenumbau auch in den lokalen Gremien Diskussionsbedarf auslösen wird.</p>	
11	DIPB	<p>Nach wie vor wird das Thema Barrierefreiheit unter Ziff. 4.1.3 (Seite 43-45) umfangreich behandelt. Doch man hat es den Kommunen sehr leicht gemacht, "nein" oder "jetzt nicht - später" zu sagen.</p> <p>Das entspricht u. E. nicht der eigentlichen Intention des Gesetzes! Falls der barrierefreie Umbau nicht innerhalb der Frist (1.1.2022) erfolgen kann, so ist das konkret zu benennen und zu begründen. So ist der Anlage "4.1 Erhebung Barrierefreiheit" unter 4.1.a die sehr umfangreiche Auflistung der Bushaltestellen zu entnehmen (Status quo, terminierte Umbauplanungen, Begründungen für verzögerten oder zurückgestellten Umbau).</p> <p>Auf die Gründe für einen verzögerten oder zurückgestellten Umbau wird dann in Anlage "4.1.b Erläuterungen" eingegangen.</p> <p>Bloß nun wird durch die vorgesehene "Erleichterung" Tür und Tor für eine Umgehung i. S. von "Herausschieben auf den Sankt-Nimmerleins-Tag" geöffnet. Viele Kommunen werden sich aus Haushaltsüberlegungen darüber freuen, aber das ist zu kurz gesprungen. Die Regelung des § 8 Abs. 3 PBefG wurde in 2012 eingeführt. Begründet wurde dies mit dem Hinweis auf die UN-Behindertenrechtskonvention, wonach die Vertragsstaaten, so auch Deutschland seit 2009 zu einem Höchstmaß an Barrierefreiheit verpflichtet sind. Die Intention dieser Regelung wird durch den Fortfall der drei oben genannten Priorisierungskriterien im vorliegenden Entwurf konterkariert - zu Lasten nicht nur von Menschen mit Behinderungen, sondern auch älteren Mitbürgern, Eltern mit Kinderwagen etc.</p> <p>Aus Sicht des DIPB ist diese Entwicklung nicht hinnehmbar.</p>	<p>Der Nahverkehrsplan wird den gesetzlichen Vorgaben gerecht, indem er eine Negativliste der Haltestellen inklusive konkreter Begründung enthält, die nicht bis zum 01.01.2022 barrierefrei umgebaut werden können. Den Konstruktionsfehler des Gesetzgebers, Erwartungen an die bauliche Gestaltung der ÖPNV-Infrastruktur im Personenbeförderungsgesetz zu verankern, das sich als Gewerbe-recht primär an Verkehrsunternehmen wendet, kann der Landkreis jedoch nicht beheben. Aufgrund der weit überwiegend fehlenden Zuständigkeit des Landkreises sind seine Möglichkeiten, Einfluss auf die Planungsprozesse in den Kommunen zu nehmen, begrenzt. Der Fortschritt beim notwendigen Haltestellenumbau wird daher letztlich von den Aktivitäten der Kreiskommunen bestimmt. Weitergehende Zusagen sind dem Landkreis nicht möglich.</p> <p>Der Rems-Murr-Kreis verfolgt allerdings den Umbaufortschritt konsequent. Außerdem ist davon auszugehen, dass bei einer künftigen NVP-Fortschreibung, die von einer Aktualisierung der Negativliste begleitet sein wird, ein erkennbarer Stillstand beim Haltestellenumbau auch in den lokalen Gremien Diskussionsbedarf auslösen wird.</p>	Bereits enthalten

12	DIPB	<p>Unter Ziff. "4.1.7 Infrastruktur" wird auf den Seiten 50-55 auf die "Gestaltung von Haltestellen" eingegangen. Dabei wird auf den vom VVS herausgegebenen Leitfaden "Empfehlungen für den barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen im VVS-Gebiet" hingewiesen. Um den Zugang für Planer usw. zu dieser Empfehlung zu erleichtern, sollte der Download-Link beim VVS angegeben werden</p> <p>(https://www.vvs.de/download/VVSempfehlungen%20barrierefreie%20Bushaltestellen.pdf).</p>	<p>Der Rems-Murr-Kreis begrüßt den Vorschlag des DIPB. Der dazugehörige Link wird im Text zu Kapitel 4.1.7 ergänzt.</p>	Übernahme
13	DIPB	<p>Außerdem ist der Notwendigkeit eines "Witterungsschutzes", allgemein und insbesondere an Bushaltestellen, ausreichend Rechnung zu tragen. Die Notwendigkeit wird sicher bei den meisten Haltestellen gegeben sein, oft wird aber die zur Verfügung stehende Fläche nicht ausreichen. Zu beachten ist jedoch, dass der Witterungsschutz barrierefrei i. S. von DIN 18040-3, dort Ziff. 5.6.6 Witterungsschutz - zu gestalten ist. Dem Entwurf des NVP Rems-Murr mangelt es an einer ausreichenden Thematisierung. Auch hier besteht Ergänzungsbedarf.</p>	<p>Der Nahverkehrsplanentwurf stellt das Thema „Witterungsschutz“ in Kapitel 4.1.7 wie folgt dar:</p> <p>„Bei der Ausstattung von Schienenhaltestellen sind taktile Orientierungshilfen, ein Witterungsschutz mit Sitzgelegenheiten sowie Informationseinrichtungen nach VVS-Empfehlung obligatorisch.“</p> <p>sowie (Bushaltestellen betreffend):</p> <p>„Je nach Lage und Fahrgastaufkommen ist auch die Ausstattung mit Witterungsschutz und Sitzgelegenheiten zu empfehlen. Von den zuständigen Stellen sind hier ebenfalls die EAÖ 2003 bzw. hinsichtlich der Fahrgastinformation die Vorgaben des VVS („Normen Fahrgastinformationen“) zu beachten.“</p> <p>Ein Ergänzungsbedarf besteht aus diesem Grund, aus Sicht des Rems-Murr-Kreises, nicht.</p> <p>Der Landkreis begrüßt jedoch die Anregung des DIPB, dass der Witterungsschutz barrierefrei i. S. von DIN 18040-3, dort Ziff. 5.6.6 Witterungsschutz - zu gestalten ist. Der Text wird daher in Kapitel 4.1.7 um diesen Hinweis ergänzt.</p>	Modifizierte Übernahme
14	DIPB	<p>Im Kapitel 7.2.7 On-Demand-Verkehre ist ein Hinweis aufzunehmen, dass diese Angebote barrierefrei nutzbar sein sollen. Es muss sichergestellt werden, dass Menschen mit Einschränkungen ebenfalls diese Angebote nutzen können. Hierzu ergeben sich beispielsweise folgende Fragen:</p> <p>Sind die Fahrzeuge barrierefrei nutzbar,</p> <p>Wie finden blinde und sehbehinderte Menschen die Haltestellen?</p>	<p>(siehe auch Stellungnahme Nr. 28)</p> <p>Der Rems-Murr-Kreis begrüßt die Anregung des DIPB. In Kapitel 7.2.7 wird aus diesem Grund der folgende Textabschnitt ergänzt:</p> <p><u>„Soweit On-Demand-Verkehre als Bestandteil des öffentlichen Nahverkehrs Aufgaben der Daseinsvorsorge übernehmen, ist eine gute Zugänglichkeit</u></p>	Übernahme

		Ist die Buchung usw. barrierefrei möglich?	<u>zu diesen Diensten für möglichst alle Nutzergruppen sicherzustellen. Dies bedeutet z. B. das Angebot einer telefonischen Bestellannahme oder den Einsatz von Fahrzeugen, die auch für behinderte Menschen gut zugänglich sind. Bei der Planung und Entwicklung solcher Angebote sollen auch (kommunale) Behindertenvertreter oder Verbände von Menschen mit Behinderungen einbezogen werden.“</u>	
15	DIPB	Des Weiteren schlagen wir noch folgende textliche Änderungen vor: Kapitel 4.1.3: <ul style="list-style-type: none"> Die in der geltenden Fassung des Behindertengleichstellungsgesetzes des Bundes enthaltene Definition von Barrierefreiheit schließt zusätzlich zur Zugänglichkeit und Nutzbarkeit nun auch die Auffindbarkeit mit ein. In Satz 1 des Kapitels ist daher eine entsprechende Ergänzung vorzunehmen. 	Der Rems-Murr-Kreis bedankt sich für den Hinweis des DIPB. Der Text in Kapitel 4.1.3 wird, der Anregung entsprechend, geändert.	Übernahme
16	DIPB	Kapitel 4.1.7: <ul style="list-style-type: none"> „Taktile Bodenindikatoren und Leitstreifen“ sollte durch „Taktile und kontrastreiche Bodenindikatoren und Leitstreifen“ ersetzt werden. Die Formulierung „Ein quer zur Fahrbahn verlaufender Auffindestreifen“ ist zu ergänzen durch „Ein von der Gehweginnenkante oder von einem Blindenleitsystem ausgehender Auffindestreifen quer zur Fahrbahn“. Die Ergänzung macht deutlich, dass der Auffindestreifen von einem definierten Punkt ausgeht. Dies stellt sicher, dass dieser Streifen von blinden und sehbehinderten Menschen auf ihrem Weg ertastet werden kann. Die Formulierung „neigungsfreie Aufenthaltsflächen in regelmäßigen Abständen“ für Rampen mit 3 bis 6 Prozent Neigung ist durch die Angaben in der DIN 18040-3 zu präzisieren. 	Der Rems-Murr-Kreis bedankt sich für die Hinweise des DIPB zu Kapitel 4.1.7. <ul style="list-style-type: none"> „Taktile Bodenindikatoren und Leitstreifen“ wird durch „Taktile und kontrastreiche Bodenindikatoren und Leitstreifen“ ersetzt Die Formulierung „Ein quer zur Fahrbahn verlaufender Auffindestreifen“ wird durch „Ein von der Gehweginnenkante oder von einem Blindenleitsystem ausgehender Auffindestreifen quer zur Fahrbahn“ ersetzt Eine Präzisierung der Formulierung „neigungsfreie Aufenthaltsflächen in regelmäßigen Abständen“ nach DIN 18040-3 übersteigt den Rahmen des Nahverkehrsplans als Rahmenplan. Dennoch begrüßt der Landkreis die Anregung und leitet diese, mit der Bitte um 	Übernahme Übernahme Keine Übernahme

			Präzisierung in den Empfehlungen zum barrierefreien Aus- und Umbau der Bushaltestellen im Verbundgebiet des VVS, an den VVS weiter. Auf die Empfehlungen zum barrierefreien Aus- und Umbau von Bushaltestellen im Verbundgebiet wird in Kapitel 4.1.7 hingewiesen.	
17	DIPB	<ul style="list-style-type: none"> • Zu Kapitel 6.3.3 wird angemerkt, dass die Informationsvitrinen nicht nur so anzubringen sind, dass sie für mobilitätseingeschränkte Menschen sichtbar sind. Die Informationsinhalte der Vitrinen müssen ebenfalls für Menschen mit Seheinschränkungen gut lesbar sein. • Werden dynamische Fahrgastinformationen installiert, müssen diese über eine Text-To-Speech-Einheit verfügen, um die Informationen im Zwei-Sinne-Prinzip anbieten zu können. Gleichfalls müssen die DFIs auch auffindbar sein. <p>Ohne eine Ergänzung/Klärung der oben angesprochenen Punkte können wir dem vorliegenden Entwurf des NVP nicht zustimmen.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Der Landkreis setzt sich dafür ein, dass die Informationsinhalte der Vitrinen auch für Menschen mit Seheinschränkungen gut lesbar sind. Oftmals besteht in den Informationsvitrinen jedoch nur ein begrenzter Platz für Aushänge, sodass die Inhalte beispielsweise nicht beliebig vergrößerbar sind. Zudem sollen die Informationsinhalte, auch aus Kundenfreundlichkeit, verbundweit einheitlich sein. Dennoch begrüßt der Rems-Murr-Kreis den Hinweis des DIPB und gibt diesen an den, für die Fahrgastinformation zuständigen VVS weiter, mit der Bitte, die Informationsinhalte übersichtlich, gut lesbar und somit möglichst barrierefrei zu gestalten. In diesem Zusammenhang wird auch auf die Homepage des VVS verwiesen, auf der sämtliche Informationsinhalte (z.B. Aushangfahrpläne, Liniennetzpläne, Haltestellenkarten, Fahrplanbuchseiten oder Informationen zur Barrierefreiheit im VVS bzw. ÖPNV), bei Bedarf beispielsweise auch beliebig vergrößerbar, einsehbar sind. • Eine Text-To-Speech-Einheit ist bei der Installation dynamischer Fahrgastinformationen bisher nicht zwingend vorgesehen. Deshalb kann dem Hinweis an dieser Stelle nicht entsprochen werden. In den Empfehlungen für den barrierefreien Bau von Bushaltestellen wird jedoch darauf hingewiesen, dass bei der Installation von DFI-Anzeigern darauf zu achten ist, dass die angezeigten Informationen nicht nur optisch, sondern auch akustisch bereitgestellt werden. Zudem beinhalten die Empfehlungen den Hinweis, dass, sofern eine Bushaltestelle akustische Hinweise, durch 	Keine Übernahme

			vom Kunden aktivierbare Haltestellen-Ansagen oder andere Fahrgast- und Orientierungsinformationen für sehgeschädigte Menschen bereitstellt, diese in das taktile Leitsystem an der Haltestelle integriert werden sollen. Auf die Empfehlungen für den barrierefreien Bau von Bushaltestellen im Verbundgebiet des VVS wird in Kapitel 4.1.7 verwiesen.	
Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH (NVBW)				
18	NVBW	<p>Das Land Baden-Württemberg hat sich zum Ziel gesetzt, die Nachfrage im öffentlichen Nahverkehr, gemessen anhand der Verkehrsleistung in Personenkilometern, bis zum Jahr 2030 zu verdoppeln. Basisjahr für das Verdopplungsziel ist 2010. Dieses Ziel sollte als zentrales klima- und verkehrspolitisches Ziel auch im Nahverkehrsplan ausdrücklich erwähnt und im Rahmen der Ausgestaltung entsprechend berücksichtigt werden.</p> <p>Um zu identifizieren, welche Hebel getätigt werden müssen, um das angestrebte Verdopplungsziel zu erreichen, wurde im Auftrag des Ministeriums für Verkehr der ÖPNV-Report Baden-Württemberg erstellt. Die Studie analysiert den Status quo des ÖPNV auf Ebene der Verkehrsverbünde, der Stadt- und Landkreise bis teilweise hin zur kommunalen Ebene. Ein Schwerpunkt stellt dabei der Vergleich mit anderen ähnlich strukturierten, deutschen und ausländischen Regionen hinsichtlich der Angebotsqualität, des Preis-Leistungsverhältnisses und der Nachfrage im ÖPNV dar. Dabei ist die Frage, welche Handlungsempfehlungen aus dem Vergleich mit den Best-Practice-Beispielen abgeleitet werden können, von zentraler Bedeutung. Die Ergebnisse des ÖPNV-Reports und die daraus abgeleiteten Handlungsempfehlungen wurden im Rahmen einer Online-Veranstaltung am 09.12.2020 vorgestellt. Der Vergleich zeigt, dass die wichtigsten Hebel eine deutliche Takt- und Fahrplanverdichtung, eine attraktive Kombination aus Taktichte und preiswertem Tarif sowie eine bessere Verknüpfung von Bus und Bahn mit dem Fahrrad im Umweltverbund sind. In Regionen mit dichtem Fahrplanangebot ist der Marktanteil des ÖPNV spürbar höher. Nur mit durchgehend dichtem Fahrplanangebot - auch im Freizeitverkehr am Wochenende - kann der ÖPNV eine echte Alternative</p>	<p>Die massive Steigerung der Fahrgastnachfrage im öffentlichen Verkehr stellt aus Sicht des Landkreises keine hinreichende Zielsetzung im Sinne der angestrebten „Verkehrswende“ dar. Es ist auch zu bezweifeln, dass ein solches Ziel mit vertretbarem Aufwand allein durch Angebotsmaßnahmen im ÖV zu erreichen sein wird. Auch der Verweis auf Teilräume in Nachbarländern, die sich hinsichtlich der strukturellen Rahmenbedingungen von der Region Stuttgart deutlich unterscheiden, kann hier nicht überzeugen. Der vom Ministerium für Verkehr suggerierte erhebliche Nachholbedarf beim ÖPNV-Angebot ist zudem als Begleitmusik zu der angestrebten Rückgewinnung von Fahrgästen nach dem Abklingen der aktuellen Pandemielage wenig hilfreich.</p> <p>Ein Ansatz, der die Verantwortung für klima- und verkehrspolitische Zielsetzungen ausschließlich im Sektor ÖPNV verortet, wird scheitern. Er kann in dieser Form keine Planungsbasis darstellen. Der Landkreis verfolgt deshalb mit Interesse, welche Maßnahmen Bund und Land parallel zur Dämpfung des motorisierten Individualverkehrs favorisieren. Eine Beeinflussung allein durch CO₂-Aufschläge dürfte andere verkehrliche Wirkungen auslösen als z. B. eine Nahverkehrsabgabe (bzw. Mobilitätspass). Sobald hier eine Richtung erkennbar wird, wird auch der Landkreis in Abstimmung mit den anderen Verbundlandkreisen und dem VVS Konzeptionen zur Bewältigung eines signifikant steigenden Fahrgastaufkommens entwickeln und im Rahmen seiner finanziellen Möglichkeiten umsetzen.</p>	Keine Übernahme

		zum Pkw darstellen. Und auch flexible Bedienformen könnten zu Zeiten und in Räumen mit schwacher Nachfrage eine wichtige ergänzende Rolle spielen. Dazu müssen Nutzungshürden jedoch abgebaut und die Regelungen vereinheitlicht werden.		
19	NVBW	<p>Stärkere Nutzung flexibler Bedienformen</p> <p>Die Situation im Rems-Murr-Kreis ist im Vergleich zu anderen Kreisen der Region Stuttgart durch vergleichsweise große Gegensätze zwischen dem direkt an Stuttgart angrenzenden westlichen Teil und den sehr ländlichen Gebieten im Norden und Osten des Kreises geprägt. Insbesondere in letzteren sind viele Orte mit einer bisher sehr geringen oder gänzlich fehlenden ÖPNV-Bedienung zu verzeichnen. Dies zeigt auch die relativ lange Liste der Bereiche mit Erschließungsdefiziten ab S.86 (Kap. 5.2.1).</p> <p>Das Land hat als verkehrspolitisches Ziel u.a. formuliert, zusammen mit den kommunalen Aufgabenträgern bis 2025 ein flächendeckendes und zeitlich umfassendes stündliches Basisangebot in allen Ortschaften herzustellen.</p> <p>Hierzu sind Angebotserweiterungen besonders in ländlichen Räumen und kleinen Gemeinden erforderlich, die i.d.R. sinnvoll mit flexiblen Bedienformen oder Kleinbusverkehren erbracht werden können.</p> <p>Aus dieser Perspektive sind alle Maßnahmen zu begrüßen, die Angebote in solchen Räumen auszubauen. In diesem Sinne ist zu würdigen, dass der Kreis im vorliegenden NVP-Entwurf verschiedene Bedienungslücken in seinem Gebiet schließen möchte. Allerdings sind die vorgeschlagenen Maßnahmen zum Teil zu hinterfragen.</p> <p>Insbesondere erscheint ein „Basisangebot“ von 4 Fahrtenpaaren (und diese auch nur Mo-Fr) nur sehr begrenzt zielführend. Ein so geringes Fahrplanangebot, das sich vom Umfang her kaum von einem reinen Schulverkehr unterscheidet, kann zwangsläufig nur einen kleinen Teil möglicher Fahrtwünsche erfüllen und ist insofern nur wenig attraktiv.</p> <p>Flexible Bedienungsformen können in solchen Fällen eine bessere Lösung sein. Damit kann ein größeres Fahrplanaangebot bereitgestellt werden, das jedoch - je nach Vertragsgestaltung - nur in dem Maße Kosten verursacht, wie</p>	<p>Beim Basisangebot handelt es sich um eine Mindest-Garantie, die durch Initiative der Kommune oder des Verkehrsunternehmens auch übertroffen werden kann. Die Mindestbedienungs-Kategorie von 4 Fahrtenpaaren an Normalwerktagen orientiert sich in der Tat primär an den Bedürfnissen des Schülerverkehrs, wo in der Regel auch der Einsatz größerer Transportgefäße gerechtfertigt ist.</p> <p>Eine deutliche Vergrößerung der Verfügbarkeit eines öffentlichen Verkehrsangebots in schwächer besiedelten Räumen kann sich auch der Landkreis nur mit bedarfsgesteuerten und flexiblen Systemen vorstellen, die im Endausbau als Teil des ÖPNV flächendeckend zur Verfügung stehen sollten. Hierzu bedarf es aber noch der Klärung organisatorischer und tariflicher Fragen auf Verbundebene.</p> <p>Was die Haltung des Landkreises zu On-demand-Verkehren angeht, so ist diese in Kapitel 7.2.7 hinreichend dargestellt.</p>	Keine Übernahme

		<p>es tatsächlich genutzt wird. Ferner können kleinere Fahrzeuge mit besseren Möglichkeiten zur Flächenbedienung eingesetzt werden. Es wäre daher unserer Meinung nach zu prüfen, ob in den Regionen, für die nur die o.g. Basisbedienung im Linienverkehr vorgesehen ist, durch eine flexible Bedienform mit gleichem Mitteleinsatz ein größeres Angebot bereitgestellt werden kann.</p> <p>Wo sich mehrere Bereiche mit in diesem Sinne unzureichender Bedienung befinden, können solche alternativen Bedienkonzepte auch in einem größeren räumlichen Kontext entwickelt werden. So nennt der NVP-Entwurf auf S.89 insgesamt fünf Erschließungsdefizite im Bereich von Rudersberg, sieht aber nur für zwei davon eine Lösung vor (einmal „Basisangebot“, einmal Zusatzhaltestelle an einer vorhandenen Linie). Mit einem Flexverkehr könnte ggf. für alle Bereiche ein Angebot geschaffen werden.</p>		
20	NVBW	<p>Verbesserungen der räumlichen Erschließung s. 40+42, 51</p> <p>Die Behandlung des Themas demografischer Wandel ist zu begrüßen. Inhaltlich konzentrieren sich die Aussagen jedoch sehr auf die quantitativen Aspekte, während die qualitativen Auswirkungen der Alterung weniger betrachtet werden. Deutlich wird dies in der Behandlung der Haltestelleneinzugsbereiche. Erfreulicherweise werden nicht mehr standardmäßig 500 m Luftlinie verwendet. Eine der alternativen Gesellschaft gerecht werdende Verkehrsplanung müsste hierzu jedoch genauer auf die örtlichen Verhältnisse eingehen und z.B. bei starken Höhenunterschieden die als akzeptabel angesehenen Fußwege reduzieren. Dies gilt trotz der zugegebenermaßen planerisch schwierigen Konsequenzen einer (dann sichtbar) schlechteren Flächenerschließung und dem Entstehen weiterer „unerschlossener Gebiete“ in oft ungünstiger Konfiguration.</p> <p>Zum Umgang mit dieser Thematik sei auf drei Lösungsansätze verwiesen, die innerhalb des klassischen Linienverkehrs eine gewisse Verbesserung bieten können und im NVP-Entwurf nicht thematisiert werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Der Kreis sollte im Rahmen seiner Möglichkeiten darauf hinwirken, dass ÖPNV-Haltestellen aus ihrem Einzugsbereich gut erreichbar sind. Dies schließt di- 	<p>Aus Sicht des Rems-Murr-Kreises wird im vorliegenden Nahverkehrsplan auch qualitativen Aspekten hinsichtlich des demographischen Wandels Rechnung getragen, beispielsweise mit der Formulierung von verbundweit einheitlichen Zielsetzungen zur Barrierefreiheit an Bushaltestellen (siehe Kapitel 4.1.7) oder in den Verkehrsmitteln (siehe Kapitel 6.3.2). Auch die Einführung flexibler Beförderungsangebote wird diskutiert (siehe Kapitel 4.1.2, Kapitel 4.1.7, Kapitel 7.2.7), die Ausführungen können jedoch wegen der noch ausstehenden Übernahme in bundesdeutsches Recht zum jetzigen Zeitpunkt (Stand: April 2021) nicht weiter präzisiert werden.</p> <p>Die räumliche Erschließung betreffend ist mit dem VVS vereinbart, dort ein entsprechendes Analysetool zur Einbeziehung der Topographie zu beschaffen. Es soll bei künftigen Fortschreibungen von Nahverkehrsplänen zur Verfügung stehen. Gleichwohl ist nicht zu erwarten, dass die dann mutmaßlich vergrößerten Defizitbereiche rasch durch Anpassungen des Liniennetzes bereinigt werden können.</p> <p>Der Landkreis setzt sich zudem – im Rahmen seiner Möglichkeiten – bei Straßen- und Bauleitpla-</p>	Keine Übernahme

		<p>rekt geführte Fuß- und Radwege und eine Zugänglichkeit der Stationen aus allen relevanten Richtungen ein (d.h. bei SPNV-Stationen von beiden Seiten der Bahntrasse und an mehreren Punkten des Bahnsteigs, soweit entsprechende Besiedlung vorhanden ist). Anpassungen des Fußwegenetzes können die Erschließungsqualität deutlich verbessern und somit die Wirtschaftlichkeit des Angebots stärken. Sie tragen auch zur Barrierefreiheit bei.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zulassen des Ausstiegs bzw. des Ein- und Ausstiegs zwischen bestehenden Bushaltestellen. Für die rechtliche Absicherung einer solchen Praxis haben diverse Unternehmen inzwischen geeignete Vorlagen entwickelt, deren Anwendung auch im Landkreis geprüft werden sollte. • Aufbau von Hol/Bring/Begleitdiensten für Wege mit dem ÖPNV bzw. Kooperation mit Anbietern solcher Dienste • kleinräumige Überprüfung des Liniennetzes bzgl. der Lage von Haltestellen zu Einrichtungen, die für Senioren wichtig sind (Mehrgenerationenhäuser, Arztpraxen, Friedhöfe, Geschäfte des täglichen Bedarfs) 	<p>nungen für eine gute Erreichbarkeit von Haltestellen sowie für eine bedarfsgerechte Positionierung ein. Er ist hierbei jedoch auf die Mitwirkung der zuständigen Baulastträger bzw. der Kommunen angewiesen.</p> <p>Im Rahmen des Service „Halt auf Wunsch“ besteht im VVS bereits die Möglichkeit, im Spätverkehr einen Ausstieg zwischen regulären Haltestellen zu ermöglichen. Wegen der Gewährleistung von Anschlüssen hält der Landkreis dies tagsüber jedoch nicht für praktikabel. Die Entscheidung, ob die Verkehrssituation abseits von Haltestellen einen gefahrlosen Fahrgastwechsel erlaubt, muss zudem das Fahrpersonal treffen und kann nicht den Fahrgästen überlassen werden. Ein Zustieg von Fahrgästen zwischen Haltestellen ist deshalb schon aus Haftungsgründen auszuschließen.</p> <p>Lokale soziale Handreichungen werden aus Sicht des Landkreises am effektivsten auf kommunaler Ebene organisiert. Der Aufbau überörtlicher Strukturen wäre hier nicht angemessen.</p>	
21	NVBW	<p>Fuß- und Radverkehr</p> <p>Zum Thema der Verknüpfung von Fahrrad und öffentlichen Verkehrsmitteln empfehlen wir, den Leitfaden „Bike and Ride“ des Landes zu berücksichtigen (www.fahrradlandbw.de/b+r). Konkretisiert werden sollte darüber hinaus, dass die begleitende Radverkehrsinfrastruktur sowohl Abstellanlagen wie auch die Radmitnahme in Bus und Bahn umfasst.</p> <p>Um vor Ort tatsächliche und messbare Verbesserungen zu erzielen, helfen formulierte Zielwerte mit Zeitangabe der geplanten Zielerreichung, die Umsetzung sicherzustellen bzw. zu beschleunigen. Dies gilt etwa für einen zu erreichenden regionalen Modal Split im Umweltverbund bzw. für die einzelnen Verkehrsmittel des Umweltverbundes.</p> <p>Wir regen zudem an, die Stationsdatenbank des Landes Baden-Württemberg zu erwähnen. Dort sind für alle Bahnhöfe und Haltepunkte des SPNV in Baden-Württemberg detaillierte Informationen zu Ausstattungsmerkmalen inkl. exakter räumlicher Verortung, Zugänglichkeit der Anlagen</p>	<p>Der Nahverkehrsplan ist ein Rahmenplan für die Entwicklung des ÖPNV. Da diese jedoch nur in Abhängigkeit anderer Mobilitätsformen erfolgen kann und eine nachhaltige, ökologische Verkehrsplanung neben dem ÖPNV sowohl den Fuß- und Radverkehr als auch die Verknüpfung dieser Mobilitätsformen untereinander zu berücksichtigen hat, werden zum einen nachrichtlich neben dem regional bedeutsamen Radwegenetz auch Maßnahmen des Aufgabenträgers – dem Rems-Murr-Kreis – aufgeführt, die den Radverkehr betreffen (siehe Kapitel 2.2.2). Zum anderen beinhaltet der Nahverkehrsplan Empfehlungen für den Fußverkehr i.V.m. dem ÖPNV sowie generelle Zielsetzungen bzgl. der Verknüpfung des Radverkehrs mit dem ÖPNV:</p> <p>„Da die Benutzung des ÖPNV immer auch Zu- und Abgangswege zu bzw. von den Haltestellen mit sich bringt, ist hier das Augenmerk auch auf die dabei am häufigsten genutzten, gleichfalls umweltfreundlichen Verkehrsarten Fuß- und Radverkehr</p>	Modifizierte Übernahme

		<p>und Bahnsteige sowie zu Umstiegsmöglichkeiten enthalten.</p> <p>Der Rems-Murr-Kreis entwickelt das Radwegenetz stetig weiter, somit kann auch der Anteil der Alltagsradfahrer erhöht werden. Zusätzlich sollte im Radverkehrsbereich eine kontinuierliche Datenerhebung erfolgen, z.B. Zählung des Radverkehrs auf den Hauptrouten.</p> <p>Zentrale Bausteine der erfolgreichen Rad- (und Fuß-)Verkehrsförderung sind neben baulichen Maßnahmen auch Dienstleistungsangebote wie Radverleihsysteme, Sensibilisierung und Kommunikation. Wir regen dazu an, diese Aspekte noch intensiver zu betrachten.</p> <p>Die Belange des Fußverkehrs sollten im NVP intensiviert werden, da ein bedeutender Anteil der Reisezeit nicht in den Nahverkehrsmitteln verbracht wird, sondern auf den Wegen zu und von den Haltestellen und an den Haltestellen selbst. Die Zu- und Abgangswege werden sehr häufig zu Fuß zurückgelegt, Bewegungen an der Haltestelle und Umstiege erfolgen fast ausschließlich zu Fuß. Die Erreichbarkeit der Haltestellen zu Fuß sowie die Ausgestaltung der Haltestellen und Verknüpfungspunkte für Fußgänger haben daher einen entscheidenden Einfluss auf die grundsätzliche Nutzbarkeit und Attraktivität des ÖPNV. Dieser wichtige Zusammenhang findet im vorliegenden Nachverkehrsplan in gewisser Weise Beachtung, sollte allerdings intensiviert werden.</p> <p>Von großer Bedeutung ist eine gute Vernetzung zwischen ÖPNV und Fußverkehr. Die Haltestelle muss als intermodaler Verknüpfungspunkt behandelt werden, vor allem auch unter Einbeziehung des Fußverkehrs. Sie muss in das Fußwegenetz eingebunden und gut erreichbar sein. Ein Leitsystem zum problemlosen Auffinden der ÖPNV-Zugangsstellen wird empfohlen. Umstiegswege innerhalb wichtiger Knotenpunkte sollten ohne Umwege, barrierefrei und mit Leitsystem ausgestattet sein.</p> <p>Schlüsselmerkmale, die ein guter Fußweg als Zuwegung zu einer Haltestelle erfüllen muss, sollten konkret benannt werden. Wichtig ist, dass Attribute wie umwege- und barrierefrei, sicher und attraktiv im Folgenden mit konkreten Maßnahmen hinterlegt werden, die gezielt umgesetzt werden können (z.B. Querungshilfen, Qualität der Fußwege, Blindenleitsystem, Sitzbänke, Beleuchtung, Wegweisung).</p>	<p>zu richten. Mit einer attraktiven Gestaltung der Zu- und Abgangswege sowie der Bereitstellung günstig gelegener und gut ausgestatteter, möglichst überdachter Fahrradabstellanlagen in ausreichender Anzahl sollte die umweltschonende Abwicklung des Vor- und Nachlaufs von ÖV-Fahrten gefördert werden. Im Hinblick auf den steigenden Wert der genutzten Zweiräder ist dabei ein zunehmender Bedarf an abschließbaren oder überwachten Fahrradabstellanlagen festzustellen.“ (siehe Kapitel 4.1.4).</p> <p>In diesem Zusammenhang bedankt sich der Rems-Murr-Kreis für die Anregung, den Leitfaden des Landes Baden-Württemberg „Bike and Ride“ zu ergänzen. Die Empfehlung wird in Kapitel 4.1.4 des Nahverkehrsplans übernommen.</p> <p>Zielsetzungen bzw. Empfehlungen zur Erweiterung des Radverleihsystems werden im Nahverkehrsplan des Landkreises bereits formuliert (siehe Kapitel 4.1.7). Zudem erfolgt eine Darstellung von Zielsetzungen bzw. Empfehlungen zur Erreichbarkeit sowie zur Ausstattung einer Haltestelle, auch unter dem Aspekt der Barrierefreiheit, in den Kapiteln 4.1.7 und 6.3. Ferner beinhaltet Kapitel 5 auf Basis der Anlagen 2.8 bis 2.10 eine Analyse der Einzugsbereiche einer Haltestelle und somit der Fußweglänge.</p> <p>Eine weitere Präzisierung bezüglich des Rad- und Fußverkehrs überstiege – auch mangels Zuständigkeit des Landkreises – die Funktion des Nahverkehrsplans als Rahmenplan für den ÖPNV. Von einer Vertiefung der Thematik wird deshalb abgesehen.</p>	
--	--	--	---	--

		<p>Nicht nur die Existenz und die Beschaffenheit des Fußwegs zur Haltestelle, sondern auch seine Länge ist für viele Menschen ein wichtiges Kriterium bei der Wahl des Verkehrsmittels (siehe dazu die Ausführungen oben).</p> <p>Die weitreichende bis vollständige Ausstattung der Haltestellen mit Sitzgelegenheiten und Witterungsschutz ist im Hinblick auf eine anzustrebende Barrierefreiheit der Haltestellen sehr zu empfehlen. Im Sinne der Barrierefreiheit sollte bei der Planung des Haltestellenumfelds idealerweise auch an Sitzgelegenheiten auf dem Weg zur Haltestelle gedacht werden.</p>		
22	NVBW	<p>Redaktionelle Hinweise</p> <p>S. 24</p> <p>Die genannten Beispiele für Gemeinschaftsverkehre in Alfdorf/Welzheim und WN-Bittenfeld sind nach unserer Kenntnis vollöffentlich und wären demnach gemäß den Landesbezeichnungen als „Bürgerrufautos“ zu bezeichnen.</p>	<p>Die genannten Verkehre sind öffentlich, aber mit dem Zweck ins Leben gerufen worden, örtlichen Ansässigen gegen einen geringen Obolus eine Fahrmöglichkeit zu Verfügung zu stellen. Die Bezeichnung „sozialer Fahrdienst“ beschreibt das Prinzip sehr gut, zumal diese Verkehre nicht nach dem PBefG konzessioniert sind. Der Vollständigkeit halber wird der Begriff „Bürgerrufautos“ als Klammerzusatz ergänzt.</p>	Modifizierte Übernahme
23	NVBW	<p>S. 24</p> <p>Entscheidendes Merkmal für einen sozialen (Bürger-)Fahrdienst ist die Beschränkung des Nutzerkreises, nicht die „lokale Begrenzung“. Insofern wäre der letzte Satz im Abschnitt 2.2.3 besser so zu fassen: „... sozialen Fahrdiensten für begrenzte Nutzerkreise, die insofern nicht Bestandteil des ÖPNV sind“.</p>	<p>Aus Sicht des Landkreises ist neben des eingeschränkten Nutzerkreises auch die lokale Begrenzung ein wichtiges Merkmal eines sozialen Fahrdienstes, da dessen Einsatzgebiet – auf kommunaler oder interkommunaler Ebene – räumlich begrenzt ist. Der Text wird demnach wie folgt angepasst:</p> <p>„Ein solches Angebot an On-Demand-Verkehren besteht derzeit im Rems-Murr-Kreis jedoch allenfalls in Form von den o.g. sozialen Fahrdiensten, die <u>i.d.R.</u> lokal <u>und auf bestimmte Nutzerkreise</u> begrenzt und somit nicht Bestandteil des ÖPNV sind.“</p>	Modifizierte Übernahme
24	NVBW	<p>S. 261</p> <p>Der Begriff „Ride Sharing“ wird zwar mitunter in Zusammenhang mit digitalgestützten kommerziellen Angeboten verwendet, sollte aber im Sinne einer konsistenten und klaren Fachsprache auf nicht-kommerzielle Konzepte wie Mitfahrplattformen beschränkt bleiben.</p>	<p>Der Hinweis der NVBW ist berechtigt.</p> <p>Der Einschub, „die zumeist auch das Prinzip des Ride-Sharing implizieren,“ wird gestrichen.</p>	Übernahme

25	BSVW	<p>Zu 4.1.3</p> <p>Die Definition des Begriffs Barrierefreiheit „Barrierefreiheit wird gemäß § 4 BGG als „Zugänglichkeit und Nutzbarkeit von Einrichtungen für in ihrer Mobilität eingeschränkte Personen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe“ definiert.“</p> <p>Diese Definition ist gemäß der aktuellen Fassung des BGG wie folgt zu ergänzen: „...als „Auffindbarkeit, Zugänglichkeit und Nutzbarkeit...“.</p> <p>Insbesondere für die Personengruppe der Menschen mit Sinneseinschränkungen (blinde und sehbehinderte Menschen) ist das Auffinden der Haltestellen des ÖPNV von großer Bedeutung.</p> <p>Die Formulierung „Ein barrierefreier ÖPNV kommt körperlich und in ihrer Mobilität eingeschränkten Menschen...“ ist durch die Gruppe der Menschen mit Sinneseinschränkungen zu ergänzen. Damit soll klargestellt werden, dass die Maßnahmen zur Barrierefreiheit sich nicht ausschließlich auf bauliche Maßnahmen beziehen, sondern Informationsangebote auch im Zwei-Sinne-Prinzip bereitgestellt werden müssen.</p>	<p>Der Rems-Murr-Kreis bedankt sich für den Hinweis des DBSV. Der Text in Kapitel 4.1.3 wird, der Anregung entsprechend, geändert.</p> <p>Der Rems-Murr-Kreis bedankt sich für die Anregung. Der Text in Kapitel 4.1.7 wird wie folgt angepasst:</p> <p>„Ein barrierefreier ÖPNV kommt körperlich, in der Mobilität, <i>in der Sinneswahrnehmung und kognitiv eingeschränkten Menschen</i> sowie auch älteren Personen, werdenden Müttern, Kindern und Fahrgästen mit kleinen Kindern, Kinderwagen, Fahrrädern oder Traglasten zugute.“</p>	<p>Übernahme</p> <p>Übernahme</p>
26	BSVW	<p>Zu 4.1.7</p> <p>Hier wird auf die „Empfehlungen für den barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen im VVS-Gebiet“ verwiesen. Um eine einheitliche barrierefreie Gestaltung von barrierefreien Bushaltestellen zu erreichen, sollte auf die Empfehlungen nicht nur verwiesen werden, sondern die Anwendung der Empfehlungen bei der Planung vorgegeben werden. Die Empfehlungen bilden auch den aktuellen Stand der Technik hinsichtlich eines barrierefreien Ausbaus ab. So wird sichergestellt, dass sich beispielsweise die Verwendung von taktilen Bodenindikatoren an den Vorgaben der entsprechenden DIN-Normen DIN 18040 und den jeweiligen Verweisnormen orientiert. Dies setzt jedoch auch voraus, dass seitens des VVS die Empfehlungen bei Änderungen in den relevanten Normen zum barrierefreien Bauen aktualisiert werden.</p>	<p>Der Landkreis wird in seiner Funktion als VVS-Gesellschafter beim VVS darauf hinwirken, dass die Schrift „Empfehlungen für den barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen im VVS-Gebiet“ aktuell gehalten wird.</p>	<p>Keine Übernahme</p>

		<p>Der Hinweis, dass die Empfehlungen beim VVS zum Download bereitstehen, ist durch die Angabe des entsprechenden Links zu ergänzen.</p> <p>Informationsvitrinen: Die Informationen in den Informationsvitrinen sind in Farbgestaltung und Schriftgröße so zu gestalten, dass diese auch für Menschen mit Seheinschränkungen gut erkennbar und lesbar sind. Hier wird auf das Angebot von www.leserlich.info des Deutschen Blinden- und Sehbehindertenverbands e.V. verwiesen.</p> <p>Taktile Bodenelemente und Leitstreifen: für diesen Abschnitt schlagen wir folgende Formulierungen zur besseren Verständlichkeit bei:</p> <ul style="list-style-type: none"> • „Taktile Bodenelemente und Leitstreifen sollen ...“ ist durch „Taktile und kontrastreiche Bodenelemente und Leitstreifen sollen ...“ Die Einfügung des Wortes kontrastreiche verdeutlicht, dass für Menschen mit einer Seheinschränkung nicht nur taktile Elemente, sondern auch kontrastreich gestaltete Orientierungshilfen erforderlich sind. • Der Satz „Ein Einstiegsfeld auf der Höhe der Fahrtür sowie ein quer ...“ sollte zur besseren Verständlichkeit wie folgt formuliert werden: „Ein Einstiegsfeld auf der Höhe der Fahrtür sowie ein quer über den Gehbereich verlaufender Auffindestreifen, der zum Einstiegsfeld führt, gewährleistet den barrierefreien Zustieg.“ 	<p>Der Rems-Murr-Kreis bedankt sich für den Hinweis. Der Link wird in Kapitel 4.1.7 ergänzt.</p> <p>Der Landkreis setzt sich dafür ein, dass die Informationsinhalte der Vitrinen auch für Menschen mit Seheinschränkungen gut lesbar sind. Oftmals besteht in den Informationsvitrinen jedoch nur ein begrenzter Platz für Aushänge, sodass die Inhalte beispielsweise nicht beliebig vergrößerbar sind. Zudem sollen die Informationsinhalte, auch aus Kundenfreundlichkeit, verbundweit einheitlich sein. Dennoch begrüßt der Rems-Murr-Kreis den Hinweis des DBSV und gibt diesen an den, für die Fahrgastinformation zuständigen VVS weiter, mit der Bitte, die Informationsinhalte übersichtlich, gut lesbar und somit möglichst barrierefrei zu gestalten. In diesem Zusammenhang wird auch auf die Homepage des VVS verwiesen, auf der sämtliche Informationsinhalte (z.B. Aushangfahrpläne, Liniennetzpläne, Haltestellenkarten, Fahrplanbuchseiten oder Informationen zur Barrierefreiheit im VVS bzw. ÖPNV), bei Bedarf beispielsweise auch beliebig vergrößerbar, einsehbar sind.</p> <p>Der Rems-Murr-Kreis bedankt sich für die Hinweise des DBSV zu Kapitel 4.1.7.</p> <ul style="list-style-type: none"> • „Taktile Bodenindikatoren und Leitstreifen“ wird durch „Taktile und kontrastreiche Bodenindikatoren und Leitstreifen“ ersetzt • Die Formulierung „Ein quer zur Fahrbahn verlaufender Auffindestreifen“ wird durch „<u>Ein von der Gehweginnenkante oder von einem Blindenleitsystem ausgehender Auffindestreifen quer zur Fahrbahn</u>“ ersetzt 	<p>Übernahme</p> <p>Keine Übernahme</p> <p>Übernahme</p> <p>Übernahme</p>
--	--	---	--	---

		<p>Diese Formulierung macht deutlich, dass der Auffindestreifen von einem definierten Punkt ausgeht. Dies stellt sicher, dass dieser Streifen von blinden und sehbehinderten Menschen auf ihrem Weg zur Haltestelle mit größter Sicherheit ertastet werden.</p> <ul style="list-style-type: none"> Die Formulierung „neigungsfreie Aufenthaltsflächen in regelmäßigen Abständen“ für Rampen mit 3 bis 6 Prozent Neigung ist durch die Angaben in der DIN 18040-3 zu präzisieren. 	<ul style="list-style-type: none"> Eine Präzisierung der Formulierung „neigungsfreie Aufenthaltsflächen in regelmäßigen Abständen“ nach DIN 18040-3 übersteigt den Rahmen des Nahverkehrsplans als Rahmenplan. Dennoch begrüßt der Landkreis die Anregung und leitet diese, mit der Bitte um Präzisierung in den Empfehlungen zum barrierefreien Aus- und Umbau der Bushaltestellen im Verbundgebiet des VVS, an den VVS weiter. Auf die Empfehlungen zum barrierefreien Aus- und Umbau von Bushaltestellen im Verbundgebiet wird in Kapitel 4.1.7 hingewiesen. 	Keine Übernahme
27	BSVW	<p>Zu 6.3.3</p> <p>Informationsvitrinen sind nicht nur so anzubringen, dass sie für mobilitätseingeschränkte Menschen sichtbar sind. Die Informationsinhalte der Vitrinen müssen ebenfalls für Menschen mit Seheinschränkungen gut lesbar sein.</p>	<p>Der Landkreis setzt sich dafür ein, dass die Informationsinhalte der Vitrinen auch für Menschen mit Seheinschränkungen gut lesbar sind. Oftmals besteht in den Informationsvitrinen jedoch nur ein begrenzter Platz für Aushänge, sodass die Inhalte beispielsweise nicht beliebig vergrößert werden können. Zudem sollen die Informationsinhalte, auch aus Kundenfreundlichkeit, verbundweit einheitlich sein. Dennoch begrüßt der Rems-Murr-Kreis den Hinweis des DBSV und gibt diesen an den, für die Fahrgastinformation zuständigen VVS weiter, mit der Bitte, die Informationsinhalte übersichtlich, gut lesbar und somit möglichst barrierefrei zu gestalten. In diesem Zusammenhang wird auch auf die Homepage des VVS verwiesen, auf der sämtliche Informationsinhalte (z.B. Aushangfahrpläne, Liniennetzpläne, Haltestellenkarten, Fahrplanbuchseiten oder Informationen zur Barrierefreiheit im VVS bzw. ÖPNV), bei Bedarf beispielsweise auch beliebig vergrößert werden können, einsehbar sind.</p>	Keine Übernahme

		Werden dynamische Fahrgastinformationen installiert, müssen diese über eine Text-To-Speech-Einheit verfügen, um die Informationen im Zwei-Sinne-Prinzip anbieten zu können. Gleichfalls ist eine akustische und taktile Hinführung zu den DFIs zu planen.	Die dynamischen Informationsanzeigen werden in der Regel von den Kommunen beschafft. Die Ausstattung mit einer Text-To-Speech-Einheit kann vom Landkreis daher nur empfohlen werden. Ein solcher Hinweis ist in den Empfehlungen für den barrierefreien Bau von Bushaltestellen bereits enthalten. Auf diese Schrift wird in Kapitel 4.1.7 verwiesen.	Keine Übernahme
28	BSVW	<p>Zu 7.2.7</p> <p>On-Demand-Verkehre können in der Zukunft gerade in einem vom ländlichen Raum geprägten Kreis eine bedeutende Rolle zur Ergänzung des ÖPNV-Linienverkehrs spielen.</p> <p>Daher ist bereits in die Überlegungen und Planungen zu den On-Demand-Angeboten die Barrierefreiheit mit zu berücksichtigen. Barrierefreiheit ist – wie im Entwurf des Nahverkehrsplans auch ausgeführt wird – gerade für die Zielgruppe älterer Menschen und Menschen mit Behinderung für die Nutzung des ÖPNV erforderlich. Dabei sind beispielsweise die folgenden Fragen zu bedenken:</p> <p>Sind Fahrzeuge barrierefrei zugänglich und nutzbar,</p> <p>Wie finden blinde und sehbehinderte Menschen die Haltestellen,</p> <p>Sind die Apps zur Buchung usw. barrierefrei bedienbar?</p> <p>Der Rems-Murr-Kreis, insbesondere aber der VVS, werden aufgefordert, die Verbände von Menschen mit Behinderungen in den Prozess der Entwicklung dieser Angebote mit einzubeziehen.</p>	<p>(siehe auch Stellungnahme Nr. 14)</p> <p>Der Rems-Murr-Kreis begrüßt die Anregung. In Kapitel 7.2.7 wird aus diesem Grund der folgende Textabschnitt ergänzt:</p> <p>„Soweit On-Demand-Verkehre als Bestandteil des öffentlichen Nahverkehrs Aufgaben der Daseinsvorsorge übernehmen, ist eine gute Zugänglichkeit zu diesen Diensten für möglichst alle Nutzergruppen sicherzustellen. Dies bedeutet z. B. das Angebot einer telefonischen Bestellannahme oder den Einsatz von Fahrzeugen, die auch für behinderte Menschen gut zugänglich sind. Bei der Planung und Entwicklung solcher Angebote sollen auch (kommunale) Behindertenvertreter oder Verbände von Menschen mit Behinderungen einbezogen werden.“</p>	Übernahme
Pro Bahn e.V.				
29	Pro Bahn e.V.	<p>1. Verkehrsangebot auf der Wieslaufalbahn</p> <p>Die Wieslaufalbahn ist mittlerweile die einzige Nebenbahn in der Region Stuttgart, bei der kein Verkehr an Sonntagen stattfindet. An Werktagen kann man mit Regionalzügen und der Wieslaufalbahn in 50 Minuten vom Stuttgarter Hauptbahnhof nach Rudersberg fahren, während man am Wochenende in den Bus umsteigen muss und 15 Minuten länger unterwegs ist. Außerdem können die Busse keine Fahrräder mitnehmen und sind weniger geräumig. Die</p>	<p>Der Rems-Murr-Kreis bedankt sich für die Anregung. Eine mögliche Ausweitung der Betriebszeiten der Wieslaufalbahn auf Sonn- und Feiertage wird bereits in Kapitel 7.2.2 des Nahverkehrsplans diskutiert:</p> <p>„Die Mitfinanzierung von Erhalt, Betrieb und ggf. Ausbau der Wieslaufalbahn wird der Landkreis fortführen. Hier liegt ein Schwerpunkt der Weiter-</p>	Bereits enthalten

		<p>Menschen im Wieslaufftal wollen aber auch in der Freizeit ein attraktives Angebot im ÖPNV. Deshalb sollte das gemischte Bus/Bahnkonzept, wie es an Werktagen erfolgreich angewendet wird, auch an Sonntagen gefahren werden. Die Kosten für einen solchen Betrieb sind relativ niedrig, da die Kosten für Infrastruktur und Fahrzeuge weitgehend unabhängig von der Nutzung anfallen und somit fast nur zusätzliche Personalkosten anfallen.</p>	<p>entwicklung dieses Verkehrsangebots bei der Umstellung des Fuhrparks auf alternative Antriebsformen. Des Weiteren gibt es Überlegungen, mittel- bis langfristig eventuell auch an Sonn- und Feiertagen einen Betrieb der Wieslaufftalbahn zu ermöglichen.“</p> <p>Die Entscheidung über eine Angebotsausweitung wird im Zweckverband Wieslaufftalbahn, nicht durch den Nahverkehrsplan getroffen. Eine Anpassung ist somit an dieser Stelle nicht erforderlich.</p>	
30	Pro Bahn e.V.	<p>2. Reaktivierung der oberen Wieslaufftalbahn bis Welzheim</p> <p>Die Strecke der oberen Wieslaufftalbahn von Rudersberg-Oberndorf bis Welzheim wird derzeit nur im Tourismusverkehr an wenigen Tagen im Sommerhalbjahr bedient. In einer Untersuchung des Landes zur Reaktivierung stillgelegter Bahnstrecken vom November 2020 wurde nur ein geringes Fahrgastpotenzial festgestellt. Die Ursache dafür war aber die Beschränkung der Betrachtung auf den stillgelegten Abschnitt, während ein möglicher durchgehender Verkehr zwischen Welzheim und Schorndorf gar nicht untersucht wurde. Die Gegend um Welzheim ist aber ein sehr attraktives Naherholungsgebiet für die Region Stuttgart und hat sich im Tourismus sehr dynamisch entwickelt. Ein regelmäßiger Verkehr auf der Schiene würde aufgrund des höheren Komforts (z. B. Fahrradbeförderung und ruhigere Fahrt) wesentlich mehr Fahrgäste anziehen, was zahlreiche Beispiele belegen. Wir schlagen deshalb vor, zunächst einen regelmäßigen Wochenendverkehr bis Welzheim einzurichten, der dann mittelfristig auch auf die ganze Woche ausgedehnt werden kann.</p>	<p>Gemäß dem vorliegenden Bericht zur Potenzialanalyse wurde diese anhand eines landesweiten Verkehrsmodells mit relationsbezogenen Nachfragedaten vorgenommen. Damit sind z. B. alle Verkehrsströme ab Welzheim zu allen anderen Orten in Baden-Württemberg in die Bewertung der Verlängerungsstrecke eingegangen. Zudem wurde ein Linienweg Schorndorf – Rudersberg – Welzheim unterstellt. Ein methodischer Fehler ist daher nicht zu erkennen. Da im Verkehrsmodell auch der Busverkehr und damit auch die im Vergleich zur Schiene schnellere Buslinie 263 enthalten war, überrascht der geringe Verkehrszuwachs auf dem untersuchten Reaktivierungsabschnitt aber nicht. Konsequenterweise sieht der Nahverkehrsplan auch eine Aufwertung der Buslinie 263 vor.</p> <p>Eine Entscheidung über ein erweitertes touristisches Angebot auf der Wieslaufftalbahn wäre im Zweckverband Wieslaufftalbahn zu treffen. Aus Sicht des Landkreises hätte eine Bedienung der Talstrecke an Sonn- und Feiertagen aber klare Priorität.</p>	Keine Übernahme
31	Pro Bahn e.V.	<p>3. Umstellung des Fuhrparks der Wieslaufftalbahn auf wasserstoffbetriebene Fahrzeuge</p> <p>Der Dieselantrieb ist vor dem Hintergrund der Klimaziele im Verkehr und der erforderlichen Dekarbonisierung auch bei Nebenbahnen längerfristig ein Auslaufmodell. In Norddeutschland sind bereits Triebwagen mit Brennstoffzellenantrieb im Einsatz und bei verschiedenen anderen Bahnen</p>	<p>Der Rems-Murr-Kreis bedankt sich für die Anregungen. Um für die Umrüstung des Fuhrparks der Wieslaufftalbahn, über den im zugehörigen Zweckverband entschieden werden wird, möglichst viele Optionen offen zu halten, wurde der entsprechende Passus in Kapitel 7.2.2 des Nahverkehrsplans wie folgt formuliert:</p> <p>„Die Mitfinanzierung von Erhalt, Betrieb und ggf. Ausbau der Wieslaufftalbahn wird der Landkreis</p>	Modifizierte Übernahme

		<p>werden aktuell Triebwagen mit batterieelektrischem Antrieb beschafft. Auch sollen nach Planungen der Bundesregierung verstärkt Strecken elektrifiziert werden.</p> <p>Nachdem das VWI Stuttgart 2013 in einem Gutachten eine Elektrifizierung der Wieslaufalbahn als langfristig kostengünstigste Betriebsform vorgeschlagen hatte, wurde zunächst der Weiterbetrieb mit Dieseltriebwagen beschlossen. Im Nahverkehrsplan ist nun ein Betrieb mit Brennstoffzellenfahrzeugen vorgesehen. Der Wasserstoff soll in einer Produktionsanlage in Waiblingen durch Elektrolyse aus Solarstrom gewonnen werden und dann mit Lkws zur Wieslaufalbahn transportiert werden. Der Bau dieser Anlage kostet ca. 3 Mio. € und erzeugt ein Defizit von 12 Mio. € über die nächsten 17 Jahre (Quelle: Amtsblatt der Stadt Waiblingen vom 6. August 2020), was etwa den Kosten für eine Elektrifizierung entspricht.</p> <p>Seit kurzem werden Elektrifizierungsprojekte wesentlich besser gefördert als früher, so dass sich die Entscheidungsgrundlagen verändert haben, siehe Pressemitteilung des Verkehrsministeriums. Die Entscheidung für die Umstellung des Fuhrparks der Wieslaufalbahn auf wasserstoffbetriebene Fahrzeuge sollte deshalb noch einmal überprüft und mit einer Elektrifizierung der Strecke unter den neuen Förderbedingungen verglichen werden.</p> <p>Folgende Gründe sprechen gegen den Brennstoffzellenantrieb und für eine Streckenelektrifizierung:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Triebwagen mit Brennstoffzellenantrieb sind noch nicht sehr lange in Betrieb und die Lebensdauer ihrer Komponenten (insb. des Brennstoffzellensystems) unter realen Bedingungen kann noch nicht endgültig beurteilt werden. • Triebwagen mit Brennstoffzellenantrieb sind wesentlich teurer als vergleichbare Elektrotriebwagen (z. B. iLint von Alstom: 6 Mio. €, Siemens Mireo: 4,5 Mio. €). • Der „grüne“ Wasserstoff wird unter hohen Energieverlusten produziert und ist deshalb sehr viel teurer als Bahnstrom, der bis 2030 zu 80% aus erneuerbaren Energien stammen soll (Planung DB, Stand 2020: 60%). Der „grüne“ Wasserstoff aus regenerativen Energien kostet heute laut einer Studie des Wuppertal-Instituts im Mittel 16,5 ct/kWh. Bei der Umwandlung in der Brennstoffzelle zu Strom geht ungefähr die 	<p>fortführen. Hier liegt ein Schwerpunkt der Weiterentwicklung dieses Verkehrsangebots bei der Umstellung des Fuhrparks auf alternative Antriebsformen. Des Weiteren gibt es Überlegungen, mittel- bis langfristig eventuell auch an Sonn- und Feiertagen einen Betrieb der Wieslaufalbahn zu ermöglichen.“</p> <p>Eine Anpassung ist somit an dieser Stelle nicht erforderlich.</p> <p>Da die Formulierung jedoch im vorliegenden Entwurf des Nahverkehrsplans nicht einheitlich ist, soll der Text in der Spalte „Maßnahme/Maßnahmentypus“ in Tabelle 8-2 (Anhang: Prüfung der Umweltauswirkungen) folgendermaßen geändert werden:</p> <p>„Umstellung des Fuhrparks der Wieslaufalbahn auf <u>alternative Antriebsformen</u>“</p> <p>Zudem wird der dazugehörige Text in der Spalte „Auswirkungen auf die Umwelt“ wie folgt angepasst:</p> <p>„Die Trasse ist bereits vorhanden, so dass grundsätzlich keine zusätzliche Zerschneidung von Freiflächen verursacht wird. Eine Umstellung von <u>Dieselfahrzeugen auf Fahrzeuge mit alternativen Antriebsformen</u> hat jedoch eine deutliche Verminderung der Lärm- und Abgasemissionen im Korridor der Trasse zur Folge. Aus der Maßnahme resultieren keine erheblichen negativen, sondern positive Umweltauswirkungen.“</p> <p>Ergänzend sei angemerkt, dass bei einer Nutzung synthetischer Kraftstoffe auch ein Dieselantrieb nicht zwingend im Widerspruch zu Klimazielen stehen muss.</p>	
--	--	---	---	--

		<p>Hälfte des Energieinhalts verloren, so dass eine Kilowattstunde Strom aus Wasserstoff etwa 33 Cent kostet. Der Bahnstrom kostet aktuell etwa 6-7 Cent pro Kilowattstunde und damit nur etwa ein Fünftel.</p> <ul style="list-style-type: none">• Bei der Herstellung von „grünem“ Wasserstoff, beim Transport und bei der anschließenden Umwandlung in Strom für die Fahrantriebe gehen fast drei Viertel der ursprünglich vorhandenen Energiemenge verloren (u.a. durch Elektrolyse, Transport, Kompression, Brennstoffzelle). Eine typische Wirkungsgradkette ergibt einen Gesamtwirkungsgrad von 28% (Elektrolyse: 64% x Kompression: 89% x Transport: 98% x Brennstoffzelle: 50%). Diese ineffiziente Verwendung des wertvollen Ökostroms wäre nur dann gerechtfertigt, wenn der Strom wegen fehlender Netzkapazität nicht nutzbar wäre und der Wasserstoff als Zwischenspeicher dienen kann. Eine solche Pufferung von Spitzenlasten ist aber sehr unwirtschaftlich und im vorliegenden Projekt auch nicht geplant.• Transport und Lagerung von Wasserstoff an der Bahnstrecke sind aufwändig und erfordern besondere Sicherheitsvorkehrungen. Wasserstoff hat als leichtestes Element die Eigenschaft, sehr leicht durch Barrieren zu diffundieren, was besondere Anforderungen an die Dichtigkeit des Systems stellt. In Norwegen ist es im Jahr 2019 zu einer Explosion an einer Wasserstofftankstelle gekommen, die auf fehlerhafte Dichtungen zurückzuführen war. Auch die Crashesicherheit der Fahrzeuge ist eine besondere Herausforderung, denn die Tanks, die unter einem Druck von 350 bar stehen, könnten explodieren, wenn die Struktur des Tanks bei einem Unfall beschädigt wird.• Eine Elektrifizierung der Wieslaufalbahn erfordert einen einmaligen finanziellen Aufwand (ca. 1-2 Mio. € pro Streckenkilometer), der aber später durch günstige Fahrzeug- und Energiekosten, sowie durch langlebige und wartungsarme Systemkomponenten wieder aufgewogen wird. Dabei kann durch den Bezug von Ökostrom ein klimaneutraler Betrieb realisiert werden, für den nur etwa ein Drittel des Stromes im Vergleich zu einem Betrieb mit „grünem Wasserstoff“ benötigt wird.• Auf einer elektrifizierten Wieslaufalbahn können auch Güterzüge ohne Lokwechsel fahren, was zu einer		
--	--	---	--	--

		<p>Vereinfachung und Verbilligung des Gütertransports auf der Schiene führt.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wasserstofftriebwagen weisen geringe Antriebsleistungen und daraus resultierend eine schlechte Fahrdynamik auf. Gerade auf Nebenstrecken mit häufigen Zwischenhalten ist aber eine gute Beschleunigungsfähigkeit für die Einhaltung des Fahrplans wichtig und die heute eingesetzten RegioShuttle-Triebwagen haben mit 11,8 kW/t eine relativ gute spezifische Leistung. Demgegenüber hat das bisher einzige Serienfahrzeug mit Brennstoffzelle, der iLint von Alstom nur eine spezifische Leistung von 6,9 kW/t. Elektrotriebzüge, wie z.B. der ET 430 der S-Bahn Stuttgart sind dagegen mit 19,7 kW/t viel stärker motorisiert. Auch Batterietriebwagen wie z.B. Flirt BEMU sind mit etwa 14 kWh/t deutlich spurtstärker. • Solche Batterietriebwagen sind gegenüber Wasserstofftriebwagen günstiger in der Anschaffung und weisen eine etwa zwei bis dreifach höhere Energieeffizienz auf. Die CO₂-Emissionen je Fahrzeug inkl. Fahrzeugherstellung über 30 Jahre Einsatzdauer betragen nach einer Studie des DLR bei Batterietriebwagen 6.300 t und bei Wasserstofftriebwagen 15.000 t und sind damit fast zweieinhalb so hoch (Basis: Strommix Deutschland 2030). Der Energiebedarf der Batterietriebwagen könnte durch langsames Aufladen der Fahrzeuge über Nacht im Depot und durch Schnellladung während der Halte in Schorndorf und Oberndorf gedeckt werden. Längerfristig fallen jedoch aufgrund der begrenzten Lebensdauer der Batterien höhere Kosten an als bei normalen Elektrotriebwagen und der Energie- und Rohstoffaufwand bei der Herstellung der Batterien macht sich in der Ökobilanz negativ bemerkbar. • Für den Fall einer Reaktivierung der Wieslaufalbahn bis Welzheim könnte die Bergstrecke bis Welzheim mit Batterietriebwagen bedient werden. Dazu sollte die Talstrecke bis Rudersberg-Oberndorf elektrifiziert werden, wo die Triebwagen während der Fahrt unter der Fahrleitung die Batterien aufladen können. <p>Aus diesen Gründen sollte das kostspielige Experiment eines Einsatzes wasserstoffbetriebener Fahrzeuge nicht wei-</p>		
--	--	--	--	--

		terverfolgt werden und stattdessen die langfristig günstigste Alternative einer (Teil-) Elektrifizierung der Wieslaufalbahn umgesetzt werden.		
Verkehrsclub Deutschland (VCD)				
32	VCD	<p>1. Rahmenbedingungen</p> <p>Es fehlen das Klimaschutzgesetz der Bundesregierung und das Klimaschutzgesetz des Landes Baden-Württemberg als maßgebliche Gesetze für die Rahmenbedingungen. Im Verkehrssektor sind gegenüber 2020 in den nächsten 10 Jahren die CO2-Emissionen in Baden-Württemberg um rund 50% zu reduzieren. Dies ist realistisch nur erreichbar durch mindestens eine Verdoppelung der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel.</p> <p>Da der Rems-Murr-Kreis auf die Veröffentlichung eines Nahverkehrsentwicklungsplanes verzichtet, sind die weitergehenden Entwicklungen (nach 2025) im Rahmen dieses NVPs schon zu berücksichtigen.</p> <p>Die Empfehlungen der ÖPNV-Zukunftskommission für die ÖPNV-Strategie 2030 wurden am 28.01.2021 veröffentlicht und geben wesentliche Ziele für die Gestaltung des ÖPNVs vor. Im Vergleich zu dieser ÖPNV-Strategie bleibt der Entwurf des NVPs weit hinter den Erfordernissen zurück.</p> <p>Die Empfehlungen der ÖPNV-Zukunftskommission gehen von einem 15-Minuten-Takt des ÖV-Angebotes im Ballungsraum (Raumkategorien 1 und 2) und von einem 30-Minuten-Takt in der Fläche (Raumkategorie 3) aus.</p>	<p>Der Nahverkehrsplan ist in erster Linie ein Rahmenplan, der die Entwicklung des ÖPNV im Landkreis abbildet und fortschreibt. Dem ÖPNV inhärent ist dabei das Merkmal, eine nachhaltige Mobilität zu fördern und somit zum Klimaschutz beizutragen. Dessen ist sich der Rems-Murr-Kreis bewusst. Zur Abrundung wird aber die Anregung des VCD aufgegriffen und Kapitel 1 um einen Hinweis auf das Klimaschutzgesetz des Landes erweitert.</p> <p>Der Nahverkehrsplan berücksichtigt weitergehende Entwicklungen bereits in Kapitel 7.2.2, so zum Beispiel die Erweiterung des bestehenden Stadtbahnnetzes nach Fellbach-Schmidlen, die Umstellung des Fuhrparks der Wieslaufalbahn auf alternative Antriebsformen, die Bemühungen zum Ausbau der Rems- und Murrbahn sowie den barrierefreien Umbau von Bushaltestellen. Darüber hinaus werden mittel- bis langfristige Zielsetzungen für den Busverkehr bzw. die damit zusammenhängenden Vergabeverfahren formuliert (siehe Kapitel 6).</p> <p>Die Empfehlungen der Zukunftskommission lassen eine Differenzierung der Bedienungshäufigkeiten nach Verkehrszeiten durchaus zu („gängige Verkehrszeiten“). Bezogen auf die vor- und nachmittäglichen Hauptverkehrszeiten fühlt sich der Rems-Murr-Kreis mit den Zielsetzungen des vorliegenden NVP-Entwurfs hier gut aufgestellt.</p> <p>Mit dem vorliegenden NVP soll die konsequente Umsetzung von 15-Minuten-Takten in den Hauptverkehrszeiten bei den nachfragestärkeren S-Bahn-Zubringerlinien angestoßen werden. Damit</p>	<p>Modifizierte Übernahme</p> <p>Bereits enthalten</p> <p>Keine Übernahme</p>

		<p>Da die S-Bahn werktags nunmehr ganztägig im 15-Minuten-Takt unterwegs ist, sollten zumindest die S-Bahn-Zubringer ebenfalls auf einen 15-Minuten-Takt verstärkt werden (nicht nur in einem 6-h-Korridor). Dies würde insgesamt zu einer gleichmäßigeren Belastung der S-Bahnen und damit zu einer höheren Pünktlichkeit führen. Derzeit sind die Buslinien zumeist nur auf die Grundtakt-S-Bahnen ausgerichtet mit der Folge, dass diese S-Bahnen eine sehr hohe Auslastung und damit Verspätungsanfälligkeit haben. Mit einem 15-Minuten-Takt auch im Busverkehr wird der ÖV für viele Bevölkerungskreise auch für kürzere Strecken attraktiver, da die Wartezeit auf den nächsten Bus deutlich verkürzt wird. Erfahrungen aus der Schweiz zeigen, dass damit verstärkt Gelegenheitsfahrgäste (mit höheren Erlösen je Fahrschein) angesprochen werden können. Damit steigt auch der Kostendeckungsgrad an.</p>	<p>wird sich sicherlich auch der größte Fahrgastnutzen generieren lassen. Sollte die weitere Entwicklung des Nachfrageniveaus und der tageszeitlichen Verteilung des Fahrgastaufkommens aber zu der Erwartung Anlass geben, dass zusätzliche Taktfahrten auch tagsüber eine angemessene Auslastung erreichen können, steht der Landkreis einer zeitlichen Ausdehnung dieser Taktfolge offen gegenüber. Eine Festlegung im aktuellen NVP wäre jedoch verfrüht.</p>	
33	VCD	<p>2. Angebotsdichte am Wochenende</p> <p>Tabelle 2.3 auf Seite 19 zeigt deutlich die aktuellen Defizite in der Verkehrsbedienung auf. Am Samstag werden nur 51%, am Sonntag werden nur 33% der Busleistungen eines Schulwerktages angeboten. Im Schienenverkehr sind die Prozentsätze signifikant höher.</p> <p>Dies deckt sich mit den Untersuchungen des ÖPNV-Reports. Regionen, die einen hohen ÖV-Anteil im Modal-Split aufweisen, haben allerdings auch abends und am Wochenende ein dichtes ÖV-Angebot, nur dann kann der ÖV als wirkliche Alternative zum Individualverkehr betrachtet werden.</p> <p>Gemäß der Studie „Mobilität in Deutschland (MiD 2017)“ sind in den Landkreisen der Region Stuttgart (ohne LHS) 30% aller Wege dem Freizeitverkehr, nur 21% dem Berufs- und Ausbildungsverkehr zuzurechnen.</p> <p>Entsprechend bedeutet dies, dass derzeit am Wochenende kein attraktives Angebot im Busverkehr zur Befriedigung des Freizeitverkehrs geboten wird. Um der Zielstellung einer „vollwertigen Alternative zum motorisierten Individualverkehr“ gerecht zu werden, sind die Angebote deshalb besonders am Wochenende und abends auszuweiten. Als Mindestangebot am Wochenende ist hier kurzfristig ein Stundentakt vorzusehen, mittelfristig auf Hauptachsen auch ein 30-Minuten-Takt. Hierfür können (auf schwächeren Strecken und am Abend) auch On- Demand-Systeme</p>	<p>Das Angebot im Busverkehr orientiert sich u.a. an der prognostizierten Nachfrage und, damit zusammenhängend, an den Strukturdaten eines Gebietes, beispielsweise an den Einwohner-, Beschäftigten- und den Schülerzahlen. Da an Wochenenden die Schülerfahrten entfallen und deutlich weniger Beschäftigte zum Arbeitsplatz unterwegs sind, ergibt sich eine geringere Nachfrage und somit ein geringeres Angebot im Busverkehr. Generell ist für jede Linie separat zu entscheiden, welcher Takt zu welchen Tageszeiten gelten soll. Durch die liniengenaue Betrachtung soll – auch vor dem Hintergrund der Wirtschaftlichkeit – vermieden werden, dass im Busverkehr ein Überangebot sowie Redundanzen entstehen. Nichtsdestotrotz wurde und wird das Fahrtenangebot an Wochenenden im Rems-Murr-Kreis kontinuierlich weiterentwickelt. Im Vergleich zur zweiten Fortschreibung des Nahverkehrsplan erfolgte z.B. eine Zunahme der Fahrtenanzahl an Samstagen um mehr als 700 (ca. + 36%), an Sonntag um etwa 600 (ca. + 50%).</p> <p>Die in Anlage 4.2a definierte Mindestbedienung ist Grundlage für die Solidarfinanzierung des Basisangebots durch alle Verbundlandkreise. Eine einseitige Veränderung der Grenzwerte durch den Rems-Murr-Kreis ist an dieser Stelle daher nicht</p>	Keine Übernahme

		zum Einsatz kommen. Die Bedienungsstandards sind entsprechend anzupassen. Statt 50% an Samstagen und 30% an Sonntagen (Seite 62) sind diese Werte auf mindestens 75%, besser 80%, für beide Wochentage anzuheben. Bei Anlage 4.2a sind für die Verbindungsfunktion I.a die Werte für Gemeinden unter 5.000 Einwohner auf 16 Fahrtenpaare am Wochenende anzuheben. Bei II.a sind die Werte für Gemeinden zwischen 10.000 und 20.000 Einwohnern an allen Tagen auf die Werte für Gemeinden mit 20.000 – 30.000 Einwohner anzuheben.	möglich bzw. würde eine ausschließliche Finanzierung des erhöhten Angebotsniveaus durch den Landkreis begründen. Da es sich beim Basisangebot aber um eine Mindestvorgabe handelt, sind Zubestellungen durch die Kommunen im Rahmen der kreisweiten Finanzierungsregelungen dadurch keinesfalls ausgeschlossen.	
34	VCD	<p>3. Kreisgrenzüberschreitende Verkehre</p> <p>Die Tabelle 3-1 auf den Seiten 33/34 zeigt auf, dass zum Nachbarkreis Ludwigsburg, besonders auch zwischen dem Mittelbereich Fellbach/Waiblingen zum Mittelbereich Ludwigsburg/Kornwestheim auffällig niedrige ÖV-Anteile festgestellt werden (5,1%, während im Binnenverkehr des Rems-Murr-Kreises 11,8% ÖV-Anteil erreicht werden).</p> <p>Gleichzeitig bestehen dort seit Jahren Forderungen nach dem Ausbau von Straßen (Nord-Ost-Ring) zum Beheben der als unbefriedigend eingeschätzten Straßensituation. Hier ist naheliegend, dass das ÖV-Angebot nicht dem Bedarf genügt, so dass es aufgrund der mangelhaften ÖV-Angebotssituation Überlastungen beim MIV gibt. Der Aufbau leistungsfähiger ÖV-Achsen im dichten Takt könnte den ÖV-Anteil auf einen durchschnittlichen Wert heben und gleichzeitig zu einer Entlastung beim MIV führen.</p> <p>Konkret schlagen wir vor, unter Berücksichtigung der in Ludwigsburg geplanten Bus-Rad-Trasse, den Takt des Schnellbusses zwischen Ludwigsburg und Waiblingen auf einen 10- oder 15- Minuten-Takt zu verdichten (bevorzugt 10-Minuten-Takt, da die Buslinien in Ludwigsburg im 10-Minuten-Takt fahren). Dabei können die Linienenden jeweils über die beiden Bahnhöfe hinausführen. Denkbar wären 3 Linienäste, die jeweils im 30-Minuten-Takt bedient werden und sich auf dem Abschnitt Waiblingen Bf – Ludwigsburg Bf zu einem 10-Minuten-Takt überlagern.</p> <p>Damit könnte man eine Vielzahl von schnellen Direktverbindungen schaffen, so dass die Attraktivität des ÖVs deutlich gesteigert würde. Am Wochenende ist mindestens ein 30-Minuten-Takt auf der Linie 431 (kein Schnellbus) anzubieten.</p>	<p>Die Mittelbereiche Fellbach/Waiblingen und Ludwigsburg/Kornwestheim werden durch mehrere Buslinien miteinander verbunden, z.B. durch die bereits dargestellte Direktbuslinie X43 (Ludwigsburg – Waiblingen) sowie durch die Linien 214 (Remseck – Fellbach) und 433 (Asperg – Ludwigsburg – Bittenfeld – Poppenweiler). Darüber hinaus wird die Linie X43 an den Wochenenden durch die Linie 431 ergänzt. Somit besteht bereits ein solides Verkehrsangebot zwischen den beiden Mittelbereichen.</p> <p>Dennoch versucht der Rems-Murr-Kreis, in enger Abstimmung mit dem Landkreis Ludwigsburg, das bestehende Angebot kontinuierlich zu verbessern und dabei die Betriebsstabilität zu erhöhen, die Reisezeit zu verkürzen und somit die Attraktivität der Verbindungen zu steigern. Ein Indikator dessen ist beispielsweise die im Sommer 2020 realisierte Busspur zwischen Waiblingen-Hegnach und Remseck. Jedoch ist vor dem Hintergrund der derzeitigen Nutzerzahlen ein 10- bzw. 15-Minuten-Takt zwischen Ludwigsburg und Waiblingen noch nicht gerechtfertigt. Aus diesem Grund kann die Anregung nicht in den Nahverkehrsplan übernommen werden. An Samstagen werden auf der Relation Waiblingen – Ludwigsburg durch die Überlagerungen der Fahrten der Linien 431 und X43 bereits zwei Fahrten pro Stunde je Richtung angeboten. Eine weitere Verdichtung ist nach derzeitigem Stand nicht erforderlich.</p>	Keine Übernahme / Bereits enthalten

		<p>Zwischen Winnenden und Ludwigsburg sehen wir ebenfalls den Bedarf für eine Schnellbuslinie.</p> <p>Wir begrüßen die vorgeschlagene Linie von Kornwestheim über S-Mühlhausen nach Fellbach (S.244). Damit könnte ein weiteres derzeit bestehendes Defizit in der Verkehrsbedienug zwischen den Mittelbereichen Ludwigsburg/Kornwestheim und Fellbach/Waiblingen beseitigt werden.</p> <p>Darüber hinaus sehen wir eine Linie von Fellbach über Oeffingen – Aldingen (über die Wehrbrücke) – Pattonville – Ludwigsburg als sinnvoll an. Diese könnte die bestehende Linie 214 Fellbach – Remseck ergänzen und verdichten. Für die Linie 214 ist eine Ausweitung der Verkehrsbedienug abends und am Wochenende vorzusehen (s. o.).</p>	<p>Der Landkreis plant, das Angebot auf der Relation Winnenden – Ludwigsburg zu verbessern. Aus diesem Grund sind in den Liniensteckbriefen der Linien 334 und 433 bereits folgende Hinweise aufgeführt:</p> <p>Linie 334:</p> <p>„Die Linie 334 soll künftig im Berufsverkehr alle 15 Minuten statt heute alle 30 Minuten bis Weiler zum Stein fahren. In diesem Zusammenhang ist angedacht, die Taktverdichter unter einen eigenen Liniennummer zu führen und ab Weiler Rathaus weiter in Richtung Remseck, Ludwigsburg oder Marbach zu führen.“</p> <p>Linie 433:</p> <p>„Die beiden Zentren Ludwigsburg und Winnenden sind nur umwegig (via Backnang, Waiblingen oder Stuttgart) verbunden. Es soll geprüft werden, ob eine umsteigefreie Direktverbindung hergestellt werden kann. Diese könnte ggf. aus der Linie 433 entwickelt werden und gleichzeitig auch die Busverbindung Bittenfeld – Winnenden herstellen, zu der im Rems-Murr-Kreis bereits Anfragen vorliegen.“</p> <p>Eine Schnellbuslinie ist zum jetzigen Zeitpunkt nicht vorgesehen. Eine Prüfung dieses Sachverhalts kann frühestens dann erfolgen, sobald ein vertaktetes Angebot auf der Relation Winnenden – Ludwigsburg geplant wird.</p> <p>(siehe hierzu auch Synopse 05, lfd. Nr. 13)</p> <p>Im Hinblick auf das durch den VCD vorgeschlagene Angebot auf der Relation Fellbach – Oeffingen – Aldingen (über die Wehrbrücke) – Pattonville – Ludwigsburg ist bereits die Prüfung einer Durchbindung der Linien 214 und 451 in Neckargrönigen geplant (siehe Kapitel 6.4.3, Liniensteckbrief der Liniengruppe Fellbach – Remseck; Linie 214).</p>	
--	--	--	--	--

		Mit den hier vorgeschlagenen vier zusätzlichen bzw. verbesserten Linien könnte der ÖV-Anteil zwischen den beiden Landkreisen signifikant verbessert und auf ein „durchschnittliches“ Niveau gehoben werden.	Dadurch entstünde eine Direktverbindung von Fellbach nach Marbach (N) und somit ein zusätzlicher kreisüberschreitender Busverkehr. Eine Ausweitung der Verkehrsbedienung am Abend sowie am Wochenende ist aufgrund prognostizierter geringer Nutzerzahlen nicht vorgesehen. Eine Übernahme ist somit nicht erforderlich.	
35	VCD	<p>4. Verkehrsprognose 2030</p> <p>Die Verkehrsprognose 2030 sollte grafisch aufbereitet werden und die Verkehrsstärken im MIV und ÖV aufzeigen, so dass deutlich erkennbar wird, auf welchen Achsen der ÖV Stärken, aber auch Defizite hat. Damit könnten leichter entsprechende Maßnahmen abgeleitet werden.</p>	Das Verkehrsaufkommen auf Streckenabschnitten setzt sich aus einer Vielzahl von Einzelströmen zusammen, die mit einem verbesserten ÖPNV-Angebot auf diesem Abschnitt teilweise gar nicht angesprochen werden können. ÖV- und MIV-Verkehrsströme sind zudem trotz identischer Quell-/Zielbereiche nicht immer auf denselben Routen unterwegs. Die vorgeschlagene Grafik wäre deshalb keine verlässliche Grundlage für planerische Ansätze, vor allem nicht für den vom Landkreis zu verantwortenden Busverkehr. Der Landkreis hält deshalb eine derart aufwändige Datenbearbeitung für entbehrlich und die Darstellung der Verkehrsprognose 2030 in Tabellen- sowie in Textform als Entwicklungshintergrund für ausreichend.	Keine Übernahme
36	VCD	<p>5. Leitbild</p> <p>Beim Leitbild (Ziffer 4.1) sollte das Ziel „Verdoppelung ÖV-Nachfrage bis 2030“ konkret benannt werden. Dies entspricht den Klimaschutzzielen des Bundes und des Landes.</p>	<p>(siehe auch Stellungnahme Nr. 18)</p> <p>Da der Ausbau und der Betrieb öffentlicher Verkehrsangebote auch längerfristig nicht klimaneutral erfolgen kann, stellt eine bloße Steigerung des Fahrgastaufkommens im ÖPNV aus Sicht des Landkreises kein hinreichendes Ziel im Sinne des Klimaschutzes dar. Eine Planungsgrundlage kann daraus erst entstehen, wenn klar ist, durch welche Push- und Pull-Maßnahmen im gesamten Verkehrssektor dieses Wachstum erreicht werden soll.</p>	Keine Übernahme
37	VCD	<p>6. Sonstiges</p> <p>Die ÖPNV-Bevorrechtigung wird zwar auf Seite 51 als grundsätzlicher Planungsparameter benannt. Wir würden es aber begrüßen, wenn konkrete Vorschläge für Busspuren oder notwendige ÖPNV-Bevorrechtigungen an LSAs konkret bei den Liniensteckbriefen benannt würden.</p>	Die Realisierung von Busbevorrechtigungsmaßnahmen obliegt nicht der Zuständigkeit des ÖPNV-Aufgabenträgers, sondern den jeweiligen Straßenbaulastträgern, weshalb der Nahverkehrsplan hierzu keine konkreteren Festlegungen treffen kann.	Keine Übernahme

		<p>Auf Seite 54 (Anforderungen an Fahrzeuge) sollten die Auswirkungen der Umsetzung der Clean Vehicles Directive der EU aufgenommen werden. Diese EU-Richtlinie wird zwar auf Seite 101 erwähnt, sollte u.E. aber auch an dieser Stelle im Text benannt werden.</p>	<p>Die Ausführungen zu der „Clean Vehicles Directive“ werden präzisiert sobald diese in bundesdeutsches Recht übernommen wurde. Geschieht dies erst nach der Verabschiedung dieser Fortschreibung des Nahverkehrsplans Rems-Murr-Kreis gilt folgender Passus aus Kapitel 4.1.7:</p> <p><i>„Bei einer Verschärfung der Anforderungen während der Gültigkeit des Nahverkehrsplans, sind in Abstimmung mit dem Aufgabenträger hierfür Lösungsvorschläge zu entwickeln (siehe Kapitel 4.1.4, Kapitel 6.3.2).“</i></p>	<p>Keine Übernahme / Bereits enthalten</p>
<p>Regierungspräsidium Stuttgart</p>				
38	Regierungspräsidium Stuttgart	<p>Speziell zum barrierefreien Aus- oder Umbau von Haltestellen kann aus Sicht des Regierungspräsidiums Stuttgart dem oben genannten Vorhaben unter Einhaltung der aufgeführten Punkte zugestimmt werden.</p> <p>Gemäß § 8 Abs. 3 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) hat der Nahverkehrsplan (NVP) „die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen.“ Die Frist gelte nicht, wenn im NVP Ausnahmen konkret genannt und begründet werden.</p> <p>Die Barrierefreiheit umfasst neben z.B. barrierefreien Fahrzeugen und Fahrgastinformationsmedien auch die Haltestelleninfrastruktur. Konkret geht es um Erhöhung der Aufstellfläche, stufenlose Zugänge, ausreichend Manövrierfläche und taktile Bodenelemente und Leitstreifen. Nachdem sich Haltestellen außerhalb der Ortsdurchfahrt in der Zuständigkeit des jeweiligen Trägers der Straßenbaulast befinden, ergeben sich aus dem Entwurf des NVP rund 127 Haltestellen im Rems-Murr-Kreis, deren Aus- oder Umbau dem Regierungspräsidiums Stuttgart obliegt. Eine detaillierte Prüfung der Richtigkeit der Zuordnung erfolgte nicht.</p> <p>Im Entwurf sind die Haltestellen nach folgenden Kategorien priorisiert:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Umbau bis 01.01.2022: 49 • Umbau bis 01.01.2027: 10 • Umbau ab 01.01.2027: 36 	<p>Der Rems-Murr-Kreis bedankt sich für den Hinweis. Für die Haltestellen in Zuständigkeit des Regierungspräsidiums Stuttgart wird eine entsprechende Begründung (A-1) ergänzt, insofern diese noch nicht vorhanden ist.</p> <p>Bezüglich der Priorisierung der entsprechenden Haltestellen bittet der Rems-Murr-Kreis jedoch das Regierungspräsidium Stuttgart, diese zeitnah vorzunehmen bzw. zu präzisieren und an den Landkreis zu übermitteln.</p>	<p>Modifizierte Übernahme</p>

		<ul style="list-style-type: none"> • Kein Umbau vorgesehen: 27 • Nicht zugeordnet: 5 <p>Im Hinblick auf die bei jeder Haltestelle notwendige umfangreiche Abstimmung mit dem für die Ausstattung (Wetterschutz, statische und dynamische Fahrgastinformation) Zuständigen, Leitungsträgern, Überlegungen zur Andienung während der Bauzeit, der erforderlichen Planung der Haltestellen und auch der Kosten für Planung und Bau erscheint der angedachte Zeitplan nicht realistisch und umsetzbar. Das Regierungspräsidium Stuttgart wird den Umbau entsprechend der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel und Personalressourcen bei der Straßenbauverwaltung auf Grundlage der Priorisierung durch den Nahverkehrsplan durchführen.</p> <p>Die in der Fortschreibung vorgenommene Priorisierung - insbesondere die Kategorie „Umbau bis 01.01.2022“ - sollte präzisiert werden und in eine Rangfolge gebracht werden.</p> <p>Wir weisen darauf hin, dass in dem oben genannten Verfahren vom Landratsamt RMK hierzu zusätzlich die Untere StrVB angehört werden sollte.</p>		
--	--	---	--	--