



Vorlage TA\_16/2020  
zur öffentlichen Sitzung des  
Ausschusses für Umwelt und  
Technik  
am 11.05.2020

An die  
Mitglieder  
des Ausschusses für Umwelt und Technik

**Fortschreibung Nahverkehrsplan  
- Festlegung der Inhalte**

**Beschlussvorschlag:**

Der Ausschuss für Umwelt und Technik (AUT) stimmt den wesentlichen Inhalten des neuen Nahverkehrsplans zu und beauftragt die Verwaltung, auf dieser Basis die Entwurfsfassung zu erstellen.

**Beratungsfolge:**

Gremium	Zuständigkeit	Sitzungsdatum	Öffentlichkeitsstatus
Ausschuss für Umwelt und Technik	Beschluss; Vorbereitung des Entwurfs	11.05.2020	öffentlich
Ausschuss für Umwelt und Technik	Beschluss; Freigabe Entwurf zur Anhörung	03.07.2020	öffentlich
Ausschuss für Umwelt und Technik	Vorberatung; Beschluss Nahverkehrsplan	März/April 2021	öffentlich
Kreistag	Beschluss Nahverkehrsplan	März/April 2021	öffentlich

**Finanzierung:**

Verfügbares Budget	Jahr	Finanzierungsbedarf	Finanzhaushalt		Fachbereich:
	2020		Ergebnishaushalt	X	32
	2021		Produktgruppe/Investitionsauftrag: 5470		
	2022	1.430.000 €			
	2023	1.470.000 €			
	spätere	1.510.000 €			
	Summe				
Bemerkungen / Deckungsvorschlag: Veranschlagung im Haushaltsplan 2022 ff			Bezeichnung: Transferaufwendungen		

## **Sachverhalt und Begründung:**

Der Landkreis Ludwigsburg ist Aufgabenträger für den Busverkehr im Landkreis und stellt in dieser Funktion einen Nahverkehrsplan entsprechend dem ÖPNV-Gesetz des Landes Baden-Württemberg (ÖPNVG BW) auf. Dieser Plan stellt die öffentlichen Verkehrsinteressen und -bedürfnisse dar und bildet den Rahmen für die künftige Entwicklung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) im Landkreis. Der Plan ist darüber hinaus von der Genehmigungsbehörde, dem Regierungspräsidium Stuttgart, bei der Vergabe von Linienkonzessionen nach dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG) zu berücksichtigen. Der Nahverkehrsplan ist regelmäßig zu überprüfen und bei Bedarf fortzuschreiben. Den ersten Nahverkehrsplan des Landkreises hat der Kreistag im Juli 1998 verabschiedet und im April 2015 zuletzt fortgeschrieben.

Wie bei den vorangegangenen Nahverkehrsplänen haben wir den Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart (VVS) mit der Erstellung des Entwurfs für die dritte Fortschreibung des Nahverkehrsplans beauftragt.

Zum Auftakt des Fortschreibungsverfahrens fand am 6. Februar 2020 eine Informationsveranstaltung für die Mitglieder des Kreistags statt. Dabei haben Vertreter der Kreisverwaltung und des VVS über das Fortschreibungsverfahren und die Inhalte des neuen Nahverkehrsplans berichtet. Im Folgenden werden diese Inhalte zusammengefasst dargestellt.

Die Grundstruktur des aktuell geltenden Nahverkehrsplans wird im Wesentlichen beibehalten. Daher werden wir nachfolgend besonders auf die wesentlichen inhaltlichen Neuerungen und Vorschläge der Kreisverwaltung zum Ausbau des Verkehrsangebots eingehen.

### **1. Analyse, Bewertung und Zielsetzungen im Verkehrsangebot**

Grundlage des Nahverkehrsplans ist eine Bestandsaufnahme des vorhandenen Verkehrsangebots. Für die spätere Bewertung werden insbesondere die Kriterien der flächenhaften Erschließung (Einzugsbereiche von Haltestellen), Bedienungshäufigkeiten und Beförderungszeiten detailliert analysiert.

Mit der Analyse der heutigen Verkehrsnachfrage werden die wesentlichen Verkehrsachsen im Landkreis herausgestellt. Der Prognosehorizont für die Nachfrageentwicklung wird auf das Jahr 2030 fortgeschrieben.

Die Zielsetzungen für das Verkehrsangebot werden wie bisher aus den Aspekten der räumlichen Erschließung, Beförderungszeiten und Bedienungshäufigkeiten abgeleitet und um Aussagen zum Bedienungsangebot der Nebenbahnen und Schnellbusse im Kreisgebiet ergänzt.

Hinsichtlich der Verkehrsinfrastruktur werden ergänzende Hinweise zu Busbeschleunigungsmaßnahmen und zur Ausgestaltung der intermodalen Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsträger (z.B. an Mobilitätsdrehscheiben) in den Nahverkehrsplan aufgenommen.

### **2. Ausbau des Verkehrsangebots**

In unserer sich dynamisch entwickelnden und stark verdichteten Region ist auch der ÖPNV einem stetigen Wandel unterworfen. Fahrgastzahlen und Nutzerverhalten ändern sich beispielsweise durch die Entwicklung neuer Siedlungs- und Gewerbegebiete oder die Verlagerung von Schülerströmen.

Unter Berücksichtigung dieser Änderungen und auf Grundlage der Erkenntnisse unserer täglichen Arbeit haben wir Vorschläge dazu entwickelt, in welchen Bereichen ein Ausbau des Verkehrsangebots sinnvoll erscheint. Bei der Festlegung der Maßnahmenvorschläge haben wir uns davon leiten lassen, bei welchen Maßnahmen der Nutzen für die Fahrgäste am größten ist.

Der überwiegende Teil der Vorschläge bezieht sich auf die Stärkung der Verknüpfung der Regional- und S-Bahnen mit unseren Bussen. Hierdurch werden nicht nur Verbesserungen in den unmittelbar betroffenen Stäten und Gemeinden erreicht, durch die stärkere Vernetzung können auch abseits der Bahnlinien Verbesserungen in der flächendeckenden Erschließung erzielt werden.

Mit der Erhöhung des Basisangebots auf Ergänzungslinien oder Linien in schwach besiedelten Bereichen können wir eine Stärkung des ÖPNV erreichen und unserer Aufgabe der Daseinsvorsorge auch mit Blick auf die steigende Verkehrsbelastung sowie Umwelt- und Feinstaubbelastung noch besser gerecht werden.

Da wir im Verbundraum in vergleichbaren Räumen ein möglichst gleichwertiges Verkehrsangebot erreichen wollen, soll der Ausbau des Angebots in den Verbundlandkreisen nach den gleichen Grundsätzen erfolgen.

Die Kreisverwaltung schlägt dazu die nachfolgend aufgeführten Maßnahmen zur Verbesserung des Verkehrsangebots vor. Der VVS hat hierfür eine grobe Kostenschätzung vorgenommen und ebenfalls die möglichen Einnahmen in einer verbundweiten Betrachtung eingerechnet. Für die Kostenschätzung wurde ein pauschaler Kilometersatz von 2,50 Euro bei einer Kostendeckung von 20 Prozent angesetzt (Preisstand 2020).

Bei der Finanzierung der Maßnahmen sind zwei Varianten zu unterscheiden:

- a. Die Kosten der Ziffern I bis III bilden den tatsächlich bei der Umsetzung im Gebiet des jeweiligen Landkreises entstehenden Aufwand ab. Die unten dargestellten Kosten entfallen damit direkt auf den Landkreis Ludwigsburg und sind mit konkreten Leistungsänderungen im Kreisgebiet verbunden.
- b. Die Kosten für das Basisangebot (Ziffer IV) sollen auch zukünftig von den Verbundlandkreisen solidarisch finanziert werden. D.h. der hier in allen vier Verbundlandkreisen entstehende Aufwand wird aufsummiert und der Landkreis Ludwigsburg trägt seinen Anteil an der Erhöhung des Basisangebots nach dem Einwohnerschlüssel.

Die aktuelle Regelung zur Solidarfinanzierung läuft noch bis 31.12.2020. Über die Solidarfinanzierung ab dem 1. Januar 2021 ist noch dieses Jahr zu beraten und zu beschließen.

Zu den einzelnen Maßnahmen:

- I. 15-Minuten-Takt montags bis freitags in der Hauptverkehrszeit auf den Korridoren der verlässlichen-S-Bahn-Zubringer in der Zeit von 06:00 bis 08:30 Uhr und von 16:00 bis 19:30 Uhr; Kosten pro Jahr rund 620.000,-- Euro
- II. 30-Minuten-Takt samstags auf den Korridoren der verlässlichen S-Bahn-Zubringer; Kosten pro Jahr rund 90.000,-- Euro

III. Anwendung der Regelungen zu den verlässlichen S-Bahn-Zubringern nach den Regelungen des ÖPNV-Pakts (keine Erweiterung nach den Ziffern 1 und 2) auch im Regionalzugbereich; Kosten pro Jahr rund 270.000,-- Euro

IV. Erhöhung des Basisangebots von 11 auf 15 Fahrtenpaare, d.h. durchgehender Stundentakt von 06:00 bis 20:00 Uhr; Kosten pro Jahr rund 375.000,-- Euro

Auf das Gebiet des Landkreises Ludwigsburg würden damit bei einer Umsetzung aller vorgeschlagenen Maßnahmen rund 1,35 Mio. Euro pro Jahr anfallen (Preisstand 2020).

Über die oben dargestellten Maßnahmenvorschläge hinaus haben die Verbundlandkreise und der VVS weitere Themen diskutiert:

- Umsteigefreie Erreichbarkeit der Mittelzentren im Kreisgebiet aus den umliegenden Teilkommunen und größeren Kommunen
- Aufwertung bestehender, nicht erschließungsrelevanter Querverbindungen, für den Schüler- und Berufsverkehr
- Einheitliche Angebotsstandards für Schnell- und Direktbusse der Landkreise
- Umsetzung Standards verlässlicher S-Bahn-Zubringer im Nachtverkehr (durchgehender Stundentakt am Wochenende auf verlässlichen S-Bahn-Korridoren)

Diese Themen haben aus Sicht der Verbundlandkreise und des VVS für die jetzt anstehende Fortschreibung eine geringere Bedeutung für die Fahrgäste und sollen unter Berücksichtigung der Kostenfolgen zunächst zurückgestellt werden. In Einzelfällen ist eine Umsetzung der Maßnahmen während der Laufzeit des Nahverkehrsplans allerdings nicht ausgeschlossen. In diesen Fällen würde es sich dann um Zubestellungen handeln, die – soweit der VVS die Einzelmaßnahmen als verkehrlich sinnvoll einstuft – vom Landkreis vorbehaltlich einer Entscheidung der Gremien zu 50 Prozent mitfinanziert werden könnten.

### **3. Finanzierung der vorgeschlagenen Maßnahmen**

Wie bereits erwähnt, sind bei der Finanzierung der Maßnahmen zwei Varianten zu unterscheiden:

#### **a. Finanzierung der Erhöhung des Verkehrsangebots auf den Korridoren der verlässlichen S-Bahn- und Regionalbahn-Zubringer (Ziffern I bis III)**

Am 25.07.2014 hat der Kreistag der „Gemeinsamen Erklärung der ÖPNV-Partner“ (ÖPNV-Pakt) zugestimmt (KT\_21/2014). In dieser Erklärung haben sich die Aufgabenträger in der Region Stuttgart (Land Baden-Württemberg, Verband Region Stuttgart, Landeshauptstadt Stuttgart und die Verbundlandkreise) auf Ziele und Eckpunkte für die weitere Entwicklung des öffentlichen Verkehrs verständigt. Gemeinsam mit den anderen Verbundlandkreisen hat sich der Landkreis Ludwigsburg darin unter anderem zur Einführung einheitlicher Standards für S-Bahn-Zubringerverkehre bekannt.

Auf welchen Linien der ÖPNV-Pakt konkret Verbesserungen erforderlich gemacht hat, wurde im Vorfeld der zwischenzeitlich abgeschlossenen Vergabeverfahren mit den jeweiligen Kommunen diskutiert, festgelegt und von den Kreisgremien beschlossen.

Der Kreistag hat zudem am 29.07.2016 beschlossen, dass die verlässliche S-Bahnbedienung nach dem ÖPNV-Pakt in die ausreichende Verkehrsbedienung aufgenommen wird. In der Sitzungsvorlage wurde dargelegt, dass dies nur für die im ÖPNV-Pakt vorgegebenen Standards Anwendung findet. Gemäß der am 15.12.2017 beschlossenen Richtlinie zur Finanzierungsabgrenzung zwischen Landkreis und seinen Städten und Gemeinden wird dieses Verkehrsangebot zu 100 Prozent vom Landkreis finanziert.

Nachdem die für den neuen Nahverkehrsplan vorgeschlagene Erhöhung der Bedienungsstandards sowohl im Zubringerverkehr zur S-Bahn als auch zur Regionalbahn die bisher gefassten Beschlüsse der Kreisgremien übersteigt, ist eine Klärung der Finanzierung für diese Angebotserweiterung erforderlich.

Sollten die Angebotserweiterungen in die ausreichende Verkehrsbedienung aufgenommen werden, würde der Landkreis entsprechend der genannten Richtlinie zur Finanzierungsabgrenzung die Kosten im überörtlichen Verkehr zu 100 Prozent übernehmen. Im Stadtverkehr würde sich der Landkreis mit 50 Prozent beteiligen, die restlichen 50 Prozent des Stadtverkehrs wären von der kommunalen Seite zu tragen.

Sofern bei den künftigen Vergabeverfahren eigenwirtschaftliche Anträge gestellt werden, müssten diese mindestens die ausreichende Verkehrsbedienung anbieten, Zuschüsse des Landkreises oder der Kommunen wären dann nicht erforderlich.

Sollten die Angebotserweiterungen nicht in die ausreichende Verkehrsbedienung aufgenommen werden, würde es sich um Zubestellungen handeln. Für diese Zubestellungen würde der Landkreis 50 Prozent der Kosten übernehmen, soweit die kommunale Seite ebenfalls 50 Prozent übernimmt. Hierfür wären dann jeweils gesonderte Finanzierungsbeschlüsse der Gremien erforderlich.

Mit Blick auf die oben dargestellte Gewährleistung gleichwertiger Lebensverhältnisse im Verbundraum Stuttgart, plädieren wir bei der Finanzierung der zusätzlichen Verkehrsleistungen nach den Ziffern I. bis III. für eine verbundweit einheitliche Vorgehensweise. Die Tendenz in den anderen Verbundlandkreisen geht in Richtung einer vollständigen Finanzierung der Ergänzungen auf den verlässlichen S-Bahn- und Regionalbahnkorridoren durch den Landkreis. Hierdurch können die Aufgabenträger einen Beitrag zur angestrebten und notwendigen Verkehrswende leisten.

Wir empfehlen daher, dass die Ausweitung des Angebots auf den Korridoren der verlässlichen S-Bahn- und Regionalbahn-Zubringer in die ausreichende Verkehrsbedienung aufgenommen und entsprechend der Richtlinie zur Finanzierungsabgrenzung zwischen dem Landkreis und seinen Städten und Gemeinden finanziert wird.

#### **b. Finanzierung des Basisangebots (Ziffer IV)**

Der Landkreis sorgt als Aufgabenträger für Linienverkehre gemäß § 5 ÖPNVG BW für die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im ÖPNV als Aufgabe der Daseinsvorsorge. Das Basisangebot bildet dabei den Mindeststandard für die flächendeckende ÖPNV-Erschließung, die Anbindungen an das Schienenver-

kehrnetz sowie die Erreichbarkeit übergeordneter Zentren. Gleichzeitig soll das Basisangebot – soweit wir es auf der Basis von VVS-Verkehrserhebungen abschätzen können – die notwendigen Beförderungskapazitäten gewährleisten. Durch die verbundeneinheitliche Festlegung ist gleichzeitig sichergestellt, dass in allen Verbundlandkreisen in gleichgelagerten Fällen auch das gleiche Basisangebot gefahren wird. Dadurch können einheitliche Lebensverhältnisse in allen Verbundlandkreisen gewährleistet werden.

Daher wird das Basisangebot von den Landkreisen im Verkehrsgebiet des VVS solidarisch nach dem Einwohnerschlüssel finanziert. Diese Festlegung wurde von allen Gremien der Verbundlandkreise getroffen. Der Mehrverkehr aus der Erhöhung des Basisangebots würde Teil der Verkehrsleistung, die zu 100 Prozent vom Landkreis als zuständigem Aufgabenträger getragen wird.

Wie bereits oben erwähnt läuft die aktuelle Regelung zur Solidarfinanzierung noch bis 31.12.2020. Über die Solidarfinanzierung ab dem 1. Januar 2021 ist noch dieses Jahr zu beschließen.

#### **4. Umsetzung der Maßnahmen**

Für die Umsetzung der Maßnahmen ist eine Entscheidung über den Zeithorizont zu treffen. Der späteste Zeitpunkt wäre die nächste Ausschreibungsrunde. Dann würde es allerdings in manchen Verkehrsräumen bis zu 10 Jahre bis zur Umsetzung dauern. Dies erscheint uns nicht sinnvoll.

Der früheste Zeitpunkt wäre eine Umsetzung unmittelbar nach dem Beschluss des Landkreises Ludwigsburg über den neuen Nahverkehrsplan im Frühjahr 2021.

Wie auch bei der Abstimmung der Maßnahmenvorschläge regen wir hinsichtlich der Umsetzung ein verbundweit einheitliches Vorgehen an. Die grundsätzliche Tendenz in den Verbundlandkreisen geht dazu, nicht die nächste Vergaberunde abzuwarten, sondern eine raschere Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen voranzutreiben.

Sofern ein Beschluss zur Weiterverfolgung der Maßnahmen gefasst wird und Klarheit über die Finanzierungsregularien herrscht, schlagen wir vor, eine zeitnahe Realisierung der Maßnahmen in Abstimmung mit den Verbundlandkreisen ins Auge zu fassen. Ein geeigneter Zeitpunkt wäre die Umsetzung nach der Verabschiedung der Nahverkehrspläne in allen Verbundlandkreisen. Wir gehen davon aus, dass der letzte Nahverkehrsplan im Dezember 2021 verabschiedet wird.

#### **5. Barrierefreiheit**

Das novellierte Personenbeförderungsgesetz (PBefG) verpflichtet die Aufgabenträger in § 8 Abs. 3 PBefG, im Nahverkehrsplan die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des ÖPNV bis zum 01.01.2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Grundsätzlich sind alle Haltestellen nach diesen Vorgaben auszurüsten.

Die Zuständigkeit für die Umsetzung der gesetzlich geforderten Barrierefreiheit ist zweigeteilt. Der Landkreis definiert als Aufgabenträger im Nahverkehrsplan die Standards der Barrierefreiheit. Unmittelbaren Einfluss kann der Landkreis auf die Barrierefreiheit der Fahrzeuge nehmen, was bei den aktuellen Vergabeverfahren auch so umgesetzt wurde. Die Bereitstellung der not-

wendigen barrierefreien Infrastruktur an den Haltestellen hingegen obliegt dem Straßenbaulastträger, also innerhalb der Ortschaften in der Regel den Städten und Gemeinden.

Beim aktuell gültigen Nahverkehrsplan wurde unter Beteiligung der Kommunen und Verkehrsunternehmen eine Priorisierung von Haltestellen vorgenommen, an denen ein barrierefreier Ein- und Ausstieg besonders notwendig ist. Dabei kamen folgende Kriterien zum Tragen:

- Eine barrierefreie Haltestelle je Teilort
- Barrierefreie Haltestellen an Einrichtungen, die von Personen mit eingeschränkter Mobilität frequentiert werden
- Gut frequentierte Haltestellen

Diese Regelungen werden künftig nicht mehr ausreichen. Nach dem Personenbeförderungsgesetz sind grundsätzlich alle Bushaltestellen barrierefrei auszubauen, Ausnahmen soll es nur in begründeten Einzelfällen geben. Wenn eine Bushaltestelle bis zum 01.01.2022 nicht barrierefrei gestaltet werden kann, sind die jeweiligen Hinderungsgründe nach § 8 Abs. 3 PBefG im Nahverkehrsplan konkret zu benennen. An mögliche Ausnahmen sind hohe Maßstäbe zu setzen. So reicht als Begründung z.B. die mangelnde Finanzierbarkeit nicht aus. Sofern eine Haltestelle bislang nicht alle Kriterien der Barrierefreiheit erfüllt und auch keine konkrete, ausreichende und nachvollziehbare Begründung oder Zeitplanung für den barrierefreien Ausbau vorliegt, kann für diese Haltestelle im Nahverkehrsplan keine Ausnahme definiert werden.

Wir stehen hierzu in Kontakt mit den Städten und Gemeinden im Landkreis und haben sowohl eine umfassende Informationsveranstaltung u.a. zu den Fördermöglichkeiten durchgeführt als auch die Kommunen schriftlich informiert.

## **6. Rahmenvorgaben zu ökologischen Standards**

Angesichts der aktuellen Klima- und Feinstaubbelastungen kommt dem ÖPNV zunehmend die Funktion einer ökologischen Alternative zum privaten PKW zu. So hat beispielsweise die Europäische Union mit der Clean-Vehicle-Richtlinie (CVD) Vorgaben zur Beschaffung von Fahrzeugen mit saubereren Antrieben formuliert. Als „sauber“ gelten Fahrzeuge die alternative Kraftstoffe wie Elektrizität oder Wasserstoff verwenden. Die Vorgaben der CVD finden Eingang in die Fortschreibung der von den Verbundlandkreisen festgelegten Standards für den Busverkehr.

Nachdem die Vergabeverfahren im Landkreis Ludwigsburg bereits abgeschlossen sind und die Verkehrsunternehmen in den Linienbündeln überwiegend Neufahrzeuge einsetzen, die bereits heute über moderne und effektive Abgasfiltersysteme verfügen, soll die Umsetzung höherer Umweltstandards im Zuge der kommenden Ausschreibungsverfahren konkret umgesetzt werden. Im Nahverkehrsplan werden für die Erstellung der ökologischen Standards Rahmenvorgaben für die Ausschreibungsunterlagen formuliert.

Die konkrete Ausgestaltung erfolgt in den verbundweit geltenden Standards im Busverkehr, deren Aktualisierung wir vorbereiten und die zu gegebener Zeit abschließend in den Kreisgremien beraten und beschlossen werden.

## **7. Rahmenvorgaben zu Sozialstandards**

Die Busverkehre im Landkreis Ludwigsburg unterliegen dem Landestariftreue- und Mindestlohngesetz (LTMG). Die tariflichen Regelungen werden im Manteltarifvertrag für die Arbeitnehmer im privaten Omnibusverkehr Baden-Württemberg formuliert. Wir gehen davon aus,

dass die Gewerkschaften in den anstehenden Tarifverhandlungen auf Änderungen bestehen werden. Wie bei den ökologischen Standards soll der Nahverkehrsplan nur Rahmenvorgaben hinsichtlich der Tariftreue und Einhaltung der im Tarifvertrag festgehaltenen Sozialstandards enthalten.

Konkrete Festlegungen zu Sozialstandards werden ebenfalls in den o.g. verbundweit geltenden Standards im Busverkehr formuliert.

## **8. Hinweise zu alternativen Mobilitätsformen**

Mit der zunehmenden Diversifizierung des Mobilitätsverhaltens der Menschen steigen auch die Anforderungen an die Ausgestaltung und Flexibilität des ÖPNV. In den kommenden Jahren werden daher die weitere Digitalisierung sowie die Ergänzung und multimodale Verknüpfung des Verkehrsangebots mit neuen Mobilitätsformen wie On-Demand-Angeboten eine stärkere Rolle spielen.

Nachdem der Nahverkehrsplan ein rahmengebendes Planwerk darstellt, sollen darin keine konkreten Maßnahmen festgelegt werden. Dennoch wollen wir die zukunftsweisenden Mobilitätsthemen, mit denen wir uns in den nächsten Jahren verstärkt beschäftigen werden und welche das ÖPNV-Angebot sinnvoll ergänzen können, darstellen.

## **9. Rückmeldungen aus den Fraktionen**

Im Nachgang zur Informationsveranstaltung am 6. Februar 2020 hatten die Fraktionen des Kreistags die Möglichkeit, die vorgestellten Vorschläge zum Inhalt des neuen Nahverkehrsplans zu bewerten und der Kreisverwaltung ihre Anregungen zukommen zu lassen.

Die CDU-Fraktion hat um eine Darstellung gebeten, mit welchem zusätzlichen Fahrgastpotential durch die vorgeschlagenen Maßnahmen gerechnet werden kann.

Nach Auskunft des VVS ist zu den vorgeschlagenen Maßnahmen Ziffer I. bis IV. eine verlässliche Abschätzung der zusätzlichen Fahrgäste nicht möglich. Wir möchten aber an dieser Stelle darauf hinweisen, dass der mögliche Fahrgastzuwachs nicht den einzigen Aspekt für die Einschätzung der verkehrlichen Sinnhaftigkeit einer Maßnahme darstellt.

Bei der Ausgestaltung des Verkehrsangebots im Verbundraum des VVS fand in vergangenen Jahren seit 1992 ein Perspektivenwechsel von einer rein nachfrageorientierten zu einer angebotsorientierten Ausgestaltung des Verkehrsangebots statt. Dies liegt insbesondere darin begründet, dass der ÖPNV in direktem Wettbewerb mit dem motorisierten Individualverkehr steht. Zur Sicherung und Steigerung des Fahrgastaufkommens ist es erforderlich, auch unter dem Teil der Bevölkerung Kunden zu gewinnen, die über einen jederzeit nutzbaren PKW verfügen („wahlfreie Nutzer“). Die Stärkung und Verdichtung unseres Verkehrsnetzes ist daher ein wichtiger Baustein für ein auch zukünftig konkurrenzfähiges ÖPNV-Angebot.

Wie bereits in Ziffer 2 dargestellt, erfolgte die Auswahl der Maßnamenvorschläge unter Berücksichtigung der strukturellen Veränderungen im Verbundraum wobei auch geprüft wurde, bei welchen Maßnahmen der Nutzen für die Fahrgäste am größten ist. Wir erwarten daher, dass der Nutzen der Anpassungen des Verkehrsangebots in einem positiven Verhältnis zu den geschätzten Kosten steht.



Die Fraktion DIE LINKE hat die mittelfristige Prüfung einer Busverbindung auf der Strecke Kirchheim (Neckar), Bahnhof – Großbottwar und optionaler Fortführung nach Backnang, Bahnhof angeregt. Hierdurch soll ein Lückenschluss im Liniennetz des nördlichen Kreisgebiets hergestellt und eine Alternative zum PKW geschaffen werden, um die Ortschaften vom hohen Verkehrsaufkommen zu entlasten. Wir werden diese Anregung gemeinsam mit dem VVS prüfen und über das Ergebnis der Prüfung bei der Einbringung des Entwurfs berichten.

## **10. Weiteres Vorgehen**

Der VVS ist aktuell mit der Erstellung des Entwurfs unseres Nahverkehrsplans befasst. Es ist vorgesehen, diesen noch vor der Sommerpause im Ausschuss für Umwelt und Technik zu beraten und anschließend in die Anhörung der Träger öffentlicher Belange zu geben. Mit den Beschlüssen der heutigen Sitzung sollen der Verwaltung und dem VVS Rahmenvorgaben für die Erstellung der Entwurfsfassung des NVP an die Hand gegeben werden.