



Vorlage KT\_25/2021  
zur öffentlichen Sitzung des  
Kreistags  
am 16.07.2021

**Anlage**  
1: Nahverkehrsplan

An die  
Mitglieder  
des Kreistags

### **Fortschreibung des Nahverkehrsplans für den Landkreis Ludwigsburg**

#### **Beschlussvorschlag:**

Der Kreistag beschließt den Nahverkehrsplan für den Landkreis Ludwigsburg.

#### **Beratungsfolge:**

<b>Gremium</b>	<b>Zuständigkeit</b>	<b>Sitzungsdatum</b>	<b>Öffentlichkeitsstatus</b>
Ausschuss für Umwelt und Technik	Beschluss	11.05.2020	öffentlich
Ausschuss für Umwelt und Technik	Beschluss; Freigabe Entwurf zur Anhörung	09.10.2020	öffentlich
Ausschuss für Umwelt und Technik	Vorberatung; Beschluss Nahverkehrsplan	10.05.2021	öffentlich
Kreistag	Beschluss Nahverkehrsplan	16.07.2021	öffentlich

**Finanzierung:**

Verfügbares Budget	Jahr	Finanzierungsbedarf	Finanzhaushalt		Fachbereich:
	2021		Ergebnishaushalt	X	32
	2022		Produktgruppe/Investitionsauftrag: 5470-01		
	2023				
	2024	1.520.000 €			
	spätere				
	Summe				
Bemerkungen / Deckungsvorschlag: Berücksichtigung des Mehrbedarfs bei Aufstellung des Haushaltsplans 2024 ff.			Bezeichnung: Planung und Förderung ÖPNV/Verbundang.		

**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 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 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 mit der Bearbeitung der dritten Fortschreibung des Nahverkehrsplans beauftragt.

**1. Wesentliche Inhalte**

Die Grundstruktur des aktuell geltenden Nahverkehrsplans wird im Wesentlichen beibehalten. Nachfolgend beschränken wir uns daher auf die Darstellung der inhaltlichen Neuerungen.

Der Nahverkehrsplan bildet den Rahmen für die Entwicklung des ÖPNV im Landkreis Ludwigsburg. Der Wirkungsbereich umfasst hauptsächlich den Busverkehr, für den der Landkreis als Aufgabenträger zuständig ist. Als Rahmenplan trifft der Nahverkehrsplan keine Aussagen zu einzelnen Fahrten oder konkreten Fahrplänen.

Die Aufgabe des Nahverkehrsplans ist es, für den Landkreis als Aufgabenträger eine tragfähige und finanziell realistische Grundlage für die Ausgestaltung des ÖPNV schaffen. Hiermit soll ein abgestimmtes Vorgehen gesichert werden, das den bestehenden oder künftigen verkehrlichen Verflechtungen auch über den Raum des Landkreises Ludwigsburg hinaus Rechnung trägt. Dies bedeutet aber auch, dass im Nahverkehrsplan genannte Zielvorstellungen zumindest so konkret formuliert sein sollen, dass eine Abschätzung der finanziellen Wirkungen möglich ist.

### **a. Analyse und Prognose der Verkehrsnachfrage**

Die Analyse der heutigen Verkehrsnachfrage sowie die Prognose für 2030 zeigen die größten ÖPNV-Anteile entlang der radial auf die Landeshauptstadt Stuttgart zulaufenden Schienenstrecken (Kapitel 3). Hiervon profitieren auch Buslinien, welche die dicht besiedelten Räume mit den Regionalzug- und S-Bahn-Achsen verbinden. Die größten Änderungen werden künftig durch die Inbetriebnahme des Projekts Stuttgart 21 erwartet. Durch die damit einhergehende Verbesserung des Angebots im Regionalzugverkehr kann der ÖV-Anteil im Zulauf auf die Landeshauptstadt weiter gesteigert werden.

### **b. Zielsetzungen für das Verkehrsangebot**

Die Zielsetzungen für das Verkehrsangebot werden wie bisher aus den Aspekten der räumlichen Erschließung, Beförderungszeiten und Bedienungshäufigkeiten abgeleitet und um Aussagen zum Angebot von Schnell- bzw. Expressbussen ergänzt (Kapitel 4.2). Daneben werden Zielvorgaben zur qualitativen Ausgestaltung des Verkehrsangebots getroffen.

### **c. Bewertung des bestehenden ÖPNV-Angebots**

Zur Bewertung des bestehenden ÖPNV-Angebots werden die Zielsetzungen für das Verkehrsangebot wie bisher mit den Ergebnissen der Angebotsanalyse verglichen und eventuelle Abweichungen dargestellt (Kapitel 5). Anhand der speziellen örtlichen Situation wird bewertet, ob das erkannte Defizit tolerierbar ist bzw. mit vertretbarem Aufwand aufgelöst werden kann.

### **d. Basisangebot und ausreichende Verkehrsbedienung**

Mit dem Basisangebot (Kapitel 6) sollen alle Siedlungsflächen nach einheitlichen Kriterien mit ausreichenden Kapazitäten an das ÖPNV-Netz angebunden werden. Es leitet sich aus den Zielsetzungen zum Verkehrsangebot in Kapitel 4 ab. Diese sind so angelegt, dass mit dem Basisangebot ein Mindeststandard in Bezug auf flächenhafte ÖPNV-Erschließung, Anbindung an das Schienennetz, Erreichbarkeit übergeordneter Zentren und Beförderungskapazitäten gewährleistet wird. Auch die in Kapitel 6.3. festgelegten Beförderungsqualitäten gehören zum Basisangebot. Dazu zählen beispielsweise Rahmenvorgaben zu ökologischen Standards und den Sozialstandards.

Die Festlegung der ausreichenden Verkehrsbedienung erfolgt wie bisher auf Basis der Grundsatzentscheidung des Kreistags vom 5. Dezember 2014 (KT\_51/2014) und der vom Kreistag am 15. Dezember 2017 (KT\_33/2017) beschlossenen Finanzierungsabgrenzung zwischen dem Landkreis und seinen Städten und Gemeinden. Für den Landkreis Ludwigsburg setzt sich die ausreichende Verkehrsbedienung aus dem in Kapitel 6.1 dargestellten Basisangebot, dem verkehrlich sinnvollen Status quo gemäß dem Jahresfahrplan 2013/2014 sowie aus weiteren Angeboten (z.B. verlässliche S-Bahnbedienung gemäß ÖPNV-Pakt) zusammen. Die ausreichende Verkehrsbedienung ist in Kapitel 6.4 auf Basis der einzelnen Linien und Verkehrsräume („Liniensteckbriefe“) dargestellt.

## 2. Wesentliche Neuerungen

### a. 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 Maßnahmen zum Ausbau des Verkehrsangebots in den Bereichen entwickelt, in denen dies am sinnvollsten erscheint und der Nutzen für unsere Fahrgäste am größten ist:

- 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
- 30-Minuten-Takt samstags auf den Korridoren der verlässlichen S-Bahn-Zubringer; Kosten pro Jahr rund 90.000,-- Euro
- 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
- 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

Bei einer Umsetzung aller vorgeschlagenen Maßnahmen entfallen auf das Gebiet des Landkreises Ludwigsburg rund 1,35 Mio. Euro pro Jahr (Preisstand 2020).

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

Durch die Erhöhung des Basisangebot können wir insbesondere in schwächer besiedelten Bereichen eine Stärkung des ÖPNV erreichen und unserer Aufgabe der Daseinsvorsorge noch besser gerecht werden.

In Absprache mit den anderen Verbundlandkreisen soll mit der Umsetzung zum Jahresfahrplan 2023/2024 begonnen werden. Hochgerechnet auf den Preisstand 2024 fallen für die Mehrleistungen jährlich rund 1,52 Mio. Euro an.

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

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. Anlage 4.1a umfasst alle Bushaltestellen im Kreisgebiet und stellt die jeweiligen Planungen hinsichtlich der barrierefreien Umgestaltung dar.

### **c. Rahmenvorgaben zu ökologischen Standards**

In der Klimakrise kommt dem ÖPNV zunehmend die Funktion einer ökologischen Alternative zum privaten PKW zu. Im Nahverkehrsplan werden Rahmenvorgaben zu den ökologischen Standards in den Ausschreibungsunterlagen formuliert.

Nachdem die erste Vergaberunde im Landkreis Ludwigsburg bereits abgeschlossen ist, setzen die Verkehrsunternehmen in den Linienbündeln überwiegend Neufahrzeuge ein. Schon heute verfügt damit der Großteil der Fahrzeuge über moderne und effektive Abgasfiltersysteme. Eine weitere Verbesserung, d.h. die Umsetzung noch höherer Umweltstandards wird im Zuge der kommenden Ausschreibungsverfahren realisiert.

Eine Rolle wird dabei auch die Clean-Vehicle-Richtlinie (CVD) spielen, in der die Europäische Union Vorgaben zur Beschaffung von Fahrzeugen mit sauberen Antrieben formuliert hat. Als „sauber“ gelten danach Fahrzeuge, die alternative Kraftstoffe wie Elektrizität oder Wasserstoff verwenden. Die Vorgaben der CVD werden in die Fortschreibung der von den Verbundlandkreisen festgelegten Standards für den Busverkehr Eingang finden, deren Aktualisierung wir zurzeit vorbereiten und die anschließend in den Kreisgremien beraten und beschlossen werden.

Aktuell sind hinsichtlich der Vorgaben und Rahmenbedingungen zur Umsetzung der CVD in Deutschland leider noch zahlreiche Fragen nicht abschließend geklärt.

### **d. Rahmenvorgaben zu Sozialstandards**

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 und in den Gremien beraten und beschlossen.

Die Busverkehre im Landkreis Ludwigsburg unterliegen dem Landestariftreue- und Mindestlohngesetz (LTMG), d.h. die grundsätzlichen 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 insbesondere bei den Pausenregelungen für das Fahrpersonal bestehen werden.

#### **e. 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 haben wir die zukunftsweisenden Mobilitätsthemen, mit denen wir uns in den nächsten Jahren verstärkt beschäftigen werden und welche das ÖPNV-Angebot sinnvoll ergänzen können, entsprechend dargestellt.

### **3. Beteiligung von Kommunen und Trägern öffentlicher Belange**

Das Beteiligungsverfahren wurde im Herbst 2020 durchgeführt. Auch die Fraktionen der Kreisgremien hatten Gelegenheit Wünsche oder Anregungen mitzuteilen. Dabei gingen zahlreiche, sehr detaillierte und fundierte Stellungnahmen zum Nahverkehrsplan ein.

Einige Anregungen konnten nicht im Nahverkehrsplan berücksichtigt werden. Dies liegt in vielen Fällen darin begründet, dass sich die Anregungen mit Themen und Aspekten befassen, die nicht Gegenstand des Nahverkehrsplans sind, beispielsweise zu konkreten Fahrlagen oder Anschlussbeziehungen. Teilweise waren Anregungen auch so weit gefasst, dass eine realistische finanzielle Bewertung – wie eingangs erwähnt – nicht möglich war.

Die sich aus diesen Stellungnahmen und deren Bewertungen ergebenden Änderungen wurden am 10. Mai 2021 im Ausschuss für Umwelt und Technik beraten und in den vorliegenden Nahverkehrsplan eingearbeitet (Vorlage TA\_21/2021). Der Ausschuss empfiehlt dem Kreistag, den Nahverkehrsplan in dieser Form zu beschließen.

Eine Umsetzung weiterer Maßnahmen während der Laufzeit des Nahverkehrsplans ist dadurch nicht ausgeschlossen. Voraussetzung für deren Umsetzung ist eine gesonderte Beratung und Beschlussfassung in den Kreisgremien. Auch falls sich die Gremien des Landkreises dafür entscheiden, weitere Zielsetzungen für den ÖPNV der nächsten Jahre festzulegen, kann dies jederzeit über eine Teilfortschreibung des Nahverkehrsplans nachgeholt werden.

### **4. Aktuelle redaktionelle Änderung**

Nach der Beschlussempfehlung des Ausschusses für Umwelt und Technik hat sich noch eine redaktionelle Änderung im Nahverkehrsplan ergeben. Diese ist im Gesamtwerk in der Anlage 1 bereits berücksichtigt.

In Kapitel 1.2.1 wurde der Absatz

„Wird ein Verkehrsangebot überwiegend aus Zuschüssen finanziert und trägt der Betreiber somit kein wesentliches Marktrisiko, liegt ein Beschaffungsauftrag im Sinne des europäischen

(Richtlinien 2014/24/EU und 2014/25/EU) und des deutschen Vergaberechts, insbesondere das GWB und die Vergabe- und Vertragsordnung für Leistungen – Teil A (VOL/A) vor.“

wie folgt angepasst:

„Wird ein Verkehrsangebot überwiegend aus Zuschüssen finanziert und trägt der Betreiber somit kein wesentliches Marktrisiko, liegt ein Beschaffungsauftrag im Sinne des europäischen (Richtlinien 2014/24/EU und 2014/25/EU) und des deutschen Vergaberechts, insbesondere das GWB, die UVgO sowie – auf Landesebene – die VwV Beschaffung, vor.