

KT-Drucks. Nr. 082/2020

Landratsamt Böblingen, Postfach 1640, 71006 Böblingen

Der Landrat

Dezernent

Thomas Wagner
Telefon 07031-663 1589
Telefax 07031-663 1589
t.wagner@lrabb.de

Az: 797.621
01.07.2020

Einbringung des Entwurfs zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans und Ergänzung der Regelungen zur kreisinternen ÖPNV- Finanzierungsabgrenzung

- Anlage 1: Nahverkehrsplanentwurf 3. Fortschreibung
- Anlage 2: Synopse Stellungnahmen der Fraktionen
- Anlage 3: Neue Liniensteckbriefe
- Anlage 4: Übersicht kreisinterne ÖPNV-Finanzierungsabgrenzung
- Anlage 5: Antrag Fraktion Bündnis90-Die Grünen
- Anlage 6: Zeitplan

I. Vorlage an den

Umwelt- und Verkehrsausschuss
zur Beschlussfassung

13.07.2020

öffentlich

II. Beschlussantrag

1. Der Entwurf der 3. Fortschreibung des Nahverkehrsplans wird zur Kenntnis genommen und dem weiteren Vorgehen zugestimmt.
2. Die Verwaltung wird beauftragt das Anhörungsverfahren durchzuführen.

3. Dem Vorschlag der Verwaltung zur Ergänzung der Regelungen zur ÖPNV-Finanzierungsabgrenzung zwischen Landkreis und Kommunen wird zugestimmt.

III. Begründung

1. Vorbemerkung

Der Landkreis Böblingen ist Aufgabenträger für den Busverkehr im Kreisgebiet. Gemäß § 11 des ÖPNV-Gesetzes Baden-Württemberg hat der Landkreis als Aufgabenträger für sein Gebiet zur Sicherung und zur Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs einen Nahverkehrsplan (NVP) aufzustellen. Der NVP dient den ÖPNV-Aufgabenträgern als Instrument zur Formulierung ihrer Zielvorstellungen und bildet den Rahmen für die Entwicklung des ÖPNV. Spätestens nach 5 Jahren ist dieser zu überprüfen und bei Bedarf fortzuschreiben. Der erste NVP wurde vom Kreistag am 19.06.2000 beschlossen, am 20.07.2009 (KT-DS 76neu/2009) zum ersten Mal und am 23.03.2015 (KT-DS 001/2015/1) zum zweiten Mal fortgeschrieben.

Nach §11 Abs. 3 ÖPNVG muss der NVP gesetzlich definierte Mindestinhalte aufweisen. Diese wurden in den sieben Kapiteln des NVP aufgegriffen. Auch die Fortschreibung behält diese Aufteilung bei.

Neben den Mindestinhalten ist auch das Beteiligungsverfahren gesetzlich geregelt. §12 Abs. 1 ÖPNVG gibt den zwingend anzuhörenden Personenkreis vor (Gemeinden im Gebiet des Aufgabenträgers, der örtlich zuständige Träger der Regionalplanung, die Straßenbaulastträger, die vorhandenen Verkehrsunternehmen sowie die für die Erteilung von Genehmigungen für Linienverkehre nach dem Personenbeförderungsgesetz zuständigen Behörden). In der Anhörung können darüber hinaus auch freiwillig weitere Stellen beteiligt werden.

Der NVP ist ein umfangreiches Gesamtwerk und vorrangig an Fachleute, Verwaltungen und Verkehrsunternehmen adressiert. Der ÖPNV steht jedoch auch allgemein in der öffentlichen Diskussion. Die Verwaltung hat in der Vergangenheit freiwillig im Anhörungsverfahren insb. Interessensverbände (bspw. Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND), ADFC BW, Kreissenorenrat) beteiligt und wird diese auch weiterhin anhören. Über die bisherige Beteiligung hinaus wird bei dieser Fortschreibung das erste Mal die Bürgerschaft direkt beteiligt. Aus diesem Grund wird grundsätzlich darauf geachtet, dass der NVP auch für Fachfremde verständlich ist. Zusätzlich zum Abkürzungsverzeichnis wird daher ein Fachwortverzeichnis in den NVP aufgenommen. Zudem wird für die Bürgerbeteiligung ein Dokument erstellt, welches die einzelnen Kapitel kurz zusammenfasst. Dies soll insbesondere den Personen einen schnellen Überblick ermöglichen, die bisher noch nie mit dem NVP zu tun hatten.

Der vorliegende Entwurf der 3. Fortschreibung des NVPs wurde von der Landkreisverwaltung in Zusammenarbeit mit dem Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart GmbH (VVS) erstellt und berücksichtigt den aktuellen Stand des relevanten Rechtsrahmens für den ÖPNV seit der letzten Fortschreibung.

Eine Fortschreibung des NVPs Böblingen ist insbesondere aus folgenden Gründen notwendig:

- Anpassung an die Vorgaben des Personenbeförderungsgesetzes zur Herstellung vollständiger Barrierefreiheit bis zum 01.01.2022 (siehe Kapitel 4.1.3, Kapitel 4.1.7)
- Anpassung der Linienbündel und Liniensteckbriefe für die zweite Vergaberunde (erste Vorabbekanntmachungen im September 2021)
- Aufnahme der mit den Verbundlandkreisen abgestimmten fünf Angebotserweiterungen
- Aufnahme einer neugefassten europäischen Richtlinie (EU) 2019/1161 („Clean Vehicle Directive“)
- Aufnahme neuer Mobilitätsformen (bspw. Ridepooling) hinsichtlich Intermobilität

Der Fortschreibungsentwurf des Nahverkehrsplans geht detailliert auf die rechtlichen Anforderungen hinsichtlich der Herstellung einer **vollständigen Barrierefreiheit** bis zum 01.01.2022, nach § 8 Abs. 3 Personenbeförderungsgesetz (siehe Kapitel 4.1.3, Kapitel 4.1.7) ein. Hierfür war im Rahmen der Erstellung des Fortschreibungsentwurfs des NVPs u.a. eine Erhebung der Bushaltestellen im Landkreis nach ihrem barrierefreien Ausbauzustand bzw. Planungsstand notwendig. Bei nicht fristgerechtem barrierefreiem Umbau bis zum 01.01.2022 werden nunmehr gemäß der gesetzlichen Öffnungsklausel die betroffenen Haltestellen genannt und die Ausnahmen begründet.

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

Die notwendige Fortschreibung wird genutzt, um den Nahverkehrsplan an weitere aktuelle Entwicklungen anzupassen. So greift der Plan die am 02.08.2019 in Kraft getretene **Richtlinie (EU) 2019/1161 („Clean Vehicle Directive“)** für die im Linienbusverkehr eingesetzten Fahrzeuge auf. Die genauen Auswirkungen auf die Busverkehre im Landkreis können leider noch nicht spezifiziert werden, da die Ausformung der Richtlinie durch den Bundesgesetzgeber noch aussteht. Stärker berücksichtigt werden zudem die **neuen Mobilitätsformen (bspw. Ridepooling)**, die derzeit auf der Basis einer Experimentierklausel des PBefG verschiedentlich erprobt werden. Hier möchte der Landkreis – im Vorgriff auf eine zu erwartende PBefG-Novelle – eine enge Abstimmung und Kooperation mit dem klassischen Linienverkehr sicherstellen. Die vom Verband Region Stuttgart kürzlich vorgenommene Fortschreibung des regionalen Verkehrsmodells wird insbesondere hinsichtlich des neueren Planungshorizonts 2030 ebenfalls eingearbeitet.

Der NVP stellt darüber hinaus einen abwägungsrelevanten Belang dar, den die jeweilige Genehmigungsbehörde, für den Landkreis Böblingen ist dies das Regierungspräsidium Stuttgart, bei der Erteilung von Liniengenehmigungen nach dem Personenbeförderungsgesetz

setz (PBefG)¹ zu berücksichtigen hat. Die Genehmigungsbehörde kann eine konkrete Liniengenehmigung gemäß § 13 Abs. 2a PBefG versagen, wenn der beantragte Verkehr mit einem NVP nicht in Einklang steht.

Aktuell werden alle Nahverkehrspläne der Verbundlandkreise Ludwigsburg, Esslingen und der Rems-Murr-Kreis überarbeitet. Den Auftakt bildet der NVP Böblingen (Anlage 1). Um alle Gremien frühzeitig an dem Prozess der Fortschreibung zu beteiligen, haben sich die Verbundlandkreise darauf verständigt, Informationsveranstaltungen abzuhalten. Diese erfolgten unabhängig vom konkreten Fortschreibungsstart alle im ersten Quartal 2020.

Die Informationsveranstaltung im Landkreis Böblingen hat am 12.02.2020 stattgefunden. Die Verwaltung hat über die wesentlichen Gründe und Ziele der Fortschreibung sowie den Ablauf des Verfahrens und die geplanten Angebotserweiterungen sowie deren voraussichtlichen finanziellen Mehrbedarf informiert. Im Nachgang wurde die Präsentation der Veranstaltung allen Kreistagsmitgliedern zur Verfügung gestellt. Damit verbunden wurde den Fraktionen die Möglichkeit zur Stellungnahme gegeben.

Die Kreistagsfraktionen Freie Wähler, SPD und Die Linke haben Anregungen eingegeben. Über die SPD-Fraktion wurde auch eine Anregung der Bürgeraktion Unsere Schwarzwaldbahn (B.A.U.S.) zur Bahnverbindung Calw - Renningen (- Stuttgart) eingegeben. Die Anregungen sind gemeinsam mit der Stellungnahme der Verwaltung zu den vorgetragenen Anmerkungen nebst vorgeschlagener Berücksichtigung im NVP in der Synopse (Anlage 2) aufgelistet.

Nach Prüfung und Bewertung des aktuellen ÖPNV-Angebots attestiert der vorliegende Fortschreibungsentwurf dem Landkreis wieder eine insgesamt hohe Bedienungsqualität (vgl. Kapitel 7 im NVP-Entwurf).

2. Anpassung an den veränderten Rechtsrahmen

Um den aktuellen rechtlichen Rahmenbedingungen im fortgeschriebenen NVP Rechnung zu tragen, wird im Folgenden kurz dargestellt, welche Auswirkungen die einzelnen Veränderungen auf den NVP haben. Außerdem wird dargestellt, ob diese Veränderungen finanzielle Auswirkungen für den Landkreis entfalten.

2.1. Barrierefreiheit bis 2022 (Personenbeförderungsgesetz)

Anpassungen in Kapitel: 1, 4 und 6

Anpassungsbedarf:

Aufgrund der gesteigerten Bedeutung des Themas „Barrierefreiheit“ für den Nahverkehrsplan sind dabei die bisherigen Zielsetzungen zur Barrierefreiheit zu erweitern. Neu werden deshalb hier die vier zentralen Merkmale einer barrierefreien Bushaltestelle definiert und der aktuelle Ausbauzustand der Bushaltestellen im Landkreis an

¹ Personenbeförderungsgesetz (PBefG) in der derzeit gültigen Fassung.

dieser Vorgabe gespiegelt. Die Empfehlung an die Kommunen, wie bei einem unzureichenden Ausbauzustand ein Haltestellenumbau priorisiert werden kann, bleibt erhalten. Soweit Kommunen und andere Baulastträger eingeräumt haben, dass die gesetzliche Frist 01.01.2022 für eine durchgängige Barrierefreiheit im ÖPNV nicht an allen Haltestellen eingehalten werden kann, wird dieser Verzug gemäß § 8 (3) PBefG dargestellt und begründet. Die Verwaltung hatte dazu die zugehörigen Anlagen (siehe Anlage 4.1a und 4.1b zum NVP-Entwurf) bezüglich der Präzisierung der Umbauperspektiven nochmals zur Abstimmung an die Kommunen gegeben.

Auf Anregung der CDU-Kreistagsfraktion fragt die Verwaltung auch die Haltestellenausstattung (Witterungsschutz, Sitzgelegenheit,...) bei den Kommunen derzeit ab. Künftig wird über die Ergebnisse gemeinsam mit dem regelmäßigen Bericht zur Barrierefreiheit berichtet werden. Die Ergebnisse der aktuell noch laufenden Erhebung werden dem Gremium im Herbst vorgelegt.

Der VVS entwickelt zurzeit ein digitales Erhebungstool, mit dem die bisherige Abfrage schneller und direkt digital möglich sein wird. Die Daten sollen mittelfristig auch für die Fahrplanauskunft verfügbar gemacht werden. Neben den Kriterien zur Barrierefreiheit werden dann auch Daten zur Fahrgastinformation erhoben. Ebenfalls soll es damit möglich sein, Bilder der Haltestellen zu erfassen und den Datensätzen direkt zuzuordnen.

Der vom VVS gemeinsam mit den Verbundlandkreisen entwickelte Leitfaden zum barrierefreien Ausbau von Haltestellen konnte mittlerweile finalisiert werden und wurde den Kommunen am 08.06.2020 übersandt.

Finanzielle Auswirkung für den Landkreis: keine direkte Auswirkung

2.2. Sozialstandards

Anpassungen in Kapitel: 6

Anpassungsbedarf:

In der 2. Fortschreibung wurde das Thema Tariftreue in den NVP aufgenommen. Es beschränkte sich im Wesentlichen auf das Landestariftreue- und Mindestlohngesetz (LTMG). Dieses Gesetz findet allerdings nur Anwendung auf Verkehre, die vom Landkreis im Rahmen eines förmlichen Vergabeverfahrens vergeben wurden. Die Regelungen erstrecken sich nicht auf eigenwirtschaftliche Verkehre. In der ersten Vergaberunde, wurde bei allen genehmigten eigenwirtschaftlichen Anträgen von den Verkehrsunternehmen freiwillig verbindlich zugesichert, den WBO-Tarif einzuhalten und/oder die freiwillige analoge Anwendung des LTMG. Um insbesondere auch bei zukünftigen möglichen eigenwirtschaftlichen Verkehren sicherzustellen, dass mindestens die repräsentativen Tarifverträge für das Omnibusgewerbe zur Anwendung kommen, wurde ein entsprechender Passus im NVP unter 6.3.8 Tariftreue und Sozialstandards aufgenommen.

Mit Blick auf die anstehenden Tarifverhandlungen zum WBO-Manteltarif, welcher im Dezember 2020 ausläuft, rät die Verwaltung dazu, keine weiteren konkreten Sozialstandards (bspw. zur Pausenzeitregelung und der Bezahlung von Pausen) im NVP aufzunehmen, um nicht in die Tarifautonomie der beiden Tarifparteien einzugreifen.

Finanzielle Auswirkung für den Landkreis: keine direkte Auswirkung

2.3. Ökologische Standards (Clean-Vehicle-Richtlinie)

Anpassungen in Kapitel: 1, 4 und 6

Anpassungsbedarf:

Mit der am 18. April 2019 vom EU Parlament beschlossenen und am 02.08.2019 in Kraft getretene Richtlinie (EU) 2019/1161 („Clean Vehicle Directive“) wurden erstmals sehr weitreichende Vorgaben (länderspezifische Quoten) für die Beschaffung von Fahrzeugen der öffentlichen Hand in den Mitgliedsstaaten festgelegt. Hier steht allerdings eine Umsetzung des Bundesgesetzgebers auf die deutsche ÖPNV-Landschaft noch aus. Insofern ist gegenwärtig offen, ob jedes Verkehrsunternehmen für sich die Beschaffungsquoten der EU für „saubere Fahrzeuge“ und „emissionsfreie Fahrzeuge“ erfüllen muss oder ob unternehmensübergreifende Quoten, ggf. auch eine bundesweite Quote, gebildet werden können. Die Ableitung von Vorgaben für einzelne Linienbündel und damit verbundene finanzielle Auswirkungen sind deshalb gegenwärtig nicht begründbar.

Finanzielle Auswirkung für den Landkreis: keine direkte Auswirkung

3. Wesentliche Inhalte, Neuerungen und Änderungen

Der NVP soll auch in der aktuellen Fortschreibung seine bewährte Aufteilung in 7 Kapitel beibehalten. Im Folgenden sind die einzelnen Kapitel kurz dargestellt. Zu jedem Kapitel sind zusätzlich Angaben gemacht, was im Rahmen der Fortschreibung in dem Kapitel aktualisiert oder geändert wird. Die meisten Anpassungen gibt es in den Kapiteln 3, 4 und 6, daher sind hier die Erläuterungen zur Fortschreibung ausführlicher gehalten. Darüber hinaus spiegeln sich insbesondere in den Kapiteln 4 und 6 die Schwerpunktthemen der Fortschreibung wider, sodass diese Themen (unter Ziffer 4) nach der Kurzzvorstellung der einzelnen Kapitel detaillierter aufgegriffen werden.

Kapitel 1 - Grundlagen und Vorgaben zum Nahverkehrsplan

Inhalt:

In diesem Kapitel wird das Planungsinstrument Nahverkehrsplan vorgestellt. Darüber hinaus wird der rechtliche und organisatorische Rahmen, indem sich der Nahverkehrsplan und der öffentliche Personennahverkehr allgemein bewegen, aufgezeigt. Dazu

gehören diverse Verordnungen der Europäischen Union ebenso, wie verschiedene Bundes- und Landesgesetze. Auch der Generalverkehrsplan des Landes Baden Württembergs und der Regionalverkehrsplan der Region Stuttgart wirken sich auf den Nahverkehrsplan aus.

Fortschreibung:

Aktualisierung bez. vorgelagerter Planwerke (bspw. aktualisierter Regionalverkehrsplan vom 18.07.2018).

Kapitel 2 - Struktur des Untersuchungsraums

Inhalt:

Das Kapitel 2 stellt eine Bestandsaufnahme des vorhandenen Untersuchungsraums dar. Zum einen werden hier die strukturellen Vorgaben aus Landes- und Regionalplanung aufgegriffen, zum anderen wird die Ausgangssituation im Landkreis Böblingen beleuchtet. Neben der vorhandenen Netz- und Angebotsstruktur des ÖPNV im Landkreis werden insbesondere die räumlichen Gegebenheiten (bspw. vorhandenes Straßennetz; regionalbedeutsames Fahrradnetz) sowie die strukturelle Ausgangslage (bspw. Verknüpfungen; Kollektivierter Individualverkehr (Sharing-Systeme)) analysiert.

Fortschreibung:

Aktualisierung der Strukturdaten (bspw. Einwohnerzahlen, sozialversicherungspflichtig beschäftigte Arbeitnehmer).

Kapitel 3 - Verkehrsnachfrage

Inhalt:

Den Anforderungen gemäß § 11 Abs. 3 ÖPNVG entsprechend werden in diesem Kapitel – auf der Grundlage eines Verkehrsmodells – sowohl die Verkehrsanalyse als auch die Verkehrsprognose dargestellt. Darüber hinaus erfolgt eine Betrachtung der demographischen Entwicklung im Landkreis.

Fortschreibung:

Der Verband Region Stuttgart hat in 2019 sein regionales Verkehrsmodell einer Überarbeitung unterzogen und dabei insbesondere auch den bisherigen Prognosehorizont 2025 auf 2030 erweitert. Bei dieser Fortschreibung wurden neben aktuelleren Strukturdatenprognosen sowie Ausbaumaßnahmen im Schienen- und Straßennetz auch veränderte Randbedingungen wie z. B. die von der Bundesregierung beschlossene CO₂-Bepreisung von Kraftstoffen, der Ausbau des Parkraummanagements in der Landeshauptstadt Stuttgart oder die VVS-Tarifzonenreform berücksichtigt. Ebenso sind die von Land und VRS beschlossenen Angebotsverbesserungen im Schienenverkehr und die verbesserten Busverkehre nach der jüngsten Vergaberunde in die Prognoserechnung eingeflossen. In der Summe verbessern diese Faktoren die Akzeptanz des öffentlichen Verkehrsangebots und führen deshalb – auch im Landkreis Böblingen – für den Prognosehorizont zu steigenden Modal Split-Werten. Insbesondere im ein- und ausbrechenden Verkehr entwickelt sich der ÖV-Anteil sehr posi-

tiv. Allerdings darf hier dennoch nicht übersehen werden, dass der motorisierte Individualverkehr in absoluten Zahlen dennoch weiter zunimmt.

Kapitel 4 - Generelle Zielsetzungen

Inhalt:

Neben dem Leitbild (Zielsetzungen zur Gesamtentwicklung) und den darauf basierenden Zielsetzungen für das Verkehrsangebot behandelt das Kapitel 4 auch das Linienbündelungskonzept. Mit den Zielsetzungen legt der Landkreis fest, wie die Anforderungen an den ÖPNV, insbesondere für den Linienbusverkehr, mit Blick auf die Infrastruktur, die Finanzierung, die Barrierefreiheit sowie an das Verkehrsangebot ausfallen.

Mit dem Linienbündelungskonzept macht der Landkreis von seinem Recht aus § 9 Abs. 2 PBefG Gebrauch – von wenigen Ausnahmen abgesehen – Linien in sog. Linienbündel zusammenzufassen. Die Bündelung der ca. 90 Buslinien in 12 Linienbündel führt zu einer effektiven Abwicklung von Vergabeverfahren und ermöglicht die Aktivierung betrieblicher Synergien. Die Liniengenehmigung für gebündelte Linien kann dann nur einheitlich entsprechend dem Harmonisierungszeitpunkt des Linienbündels erfolgen.

Fortschreibung:

Der durch die EU-Verordnung 1370/2007 und die PBefG-Novelle 2013 veränderte Rechtsrahmen im ÖPNV hat auch zu einer weitgehenden Neuordnung der **ÖPNV-Finanzierung** im VVS geführt. Im Nahverkehrsplan 2015 konnte dies noch nicht berücksichtigt werden, da über die entsprechenden lokalen Regelungen noch nicht entschieden war. Im jetzt vorliegenden Entwurf werden die aktuellen Finanzierungsinstrumente dargestellt.

Im bisherigen Nahverkehrsplan waren Zielsetzungen zu den einzusetzenden **Fahrzeugen** lediglich unter dem Aspekt Umweltschutz formuliert. Im aktuellen Entwurf werden unter anderem auch im Hinblick auf das zu stärkende Thema Barrierefreiheit Zielsetzungen an die Fahrzeuge angepasst und erweitert. An dieser Stelle werden zudem auch die notwendige Ausstattung mit automatischen Fahrgastzählsystemen (AFZS) und die Ansteuerung von Lichtsignalanlagen neu angesprochen.

Getrieben durch die zunehmende Funktionalität mobiler Kommunikationsgeräte erleben derzeit weltweit neue Verkehrsangebote, die zwischen dem klassischen Individualverkehr und dem klassischen öffentlichen Linienverkehr anzusiedeln sind, ein beachtliches Wachstum. Auch in Deutschland breiten sich **Sharing- und Ride-Pooling-Systeme** immer mehr aus. Der Landkreis Böblingen sieht grundsätzlich die Chance in solchen Angeboten, punktuelle Schwächen des klassischen ÖPNV ausgleichen zu können. Als Aufgabenträger für den ÖPNV legt der Landkreis allerdings Wert darauf, dass zur Vermeidung einer Konkurrenzierung des Linienverkehrs solche Angebote genehmigungspflichtig sein müssen und mit dem bestehenden ÖPNV kooperieren müssen. Diese Zielsetzung ist in den NVP aufgenommen worden und soll dazu beitragen den positiven Aspekt der Intermodalität voranzutreiben. Es wird erwartet, dass bei einer künftigen Novellierung des PBefG entsprechende Rechtsgrundlagen und Instrumente geschaffen werden.

Die Anpassungen des **Linienbündelungskonzepts** gehen im Wesentlichen auf Erfahrungen aus den vergangenen Vergabeverfahren zurück. So erschwert die Ausklammerung der Linie 666 aus dem Linienbündel 4 (Weil der Stadt) dort eine effektive Angebotsgestaltung. Dem Enzkreis als benachbartem Aufgabenträger wird deshalb vorgeschlagen, diese Linie in dieses Bündel mit einzubringen.

Im Gegenzug wäre der Landkreis Böblingen bereit, das bisherige Linienbündel 3 (Nördliches Heckengäu) in die Verantwortung des Enzkreises zu übergeben, da die darin enthaltenen Linien für die Erschließung der Kommunen im Enzkreis von größerer Bedeutung sind als für die Städte Leonberg und Rutesheim, die bereits durch die Linien des bisherigen Bündels 2 (Weissach – Leonberg/Renningen) gut bedient werden. Hierzu steht die Verwaltung bereits im Austausch mit dem Enzkreis.

Dieses Linienbündel 2, das in der Vergabe bereits in 2 Lose unterteilt war, soll nunmehr regulär in 2 Bündel (Strudelbach + Nördliches Heckengäu) aufgeteilt werden.

Das Linienbündel 13 war bislang sowohl im Landkreis Böblingen als auch im Landkreis Tübingen definiert – zwar mit abgestimmter identischer Abgrenzung, aber mit unterschiedlicher Benennung. Für die rechtliche Wirksamkeit reicht die Bündelung durch einen Aufgabenträger aus. Dies soll künftig ausschließlich durch den Landkreis Tübingen erfolgen, nachdem die Vergabe hier wegen der bahnparallelen Bedienung ohnehin über den Zweckverband ÖPNV im Ammertal erfolgt und der Landkreis Tübingen hier federführend ist. Der Landkreis Tübingen hat dazu bereits seine Zustimmung signalisiert.

Um noch abschließend die Namensgebung zu harmonisieren, erhalten die Linienbündel 6 (neu: Rankbach), 9 (neu: Siebenmühlental) und 10 (neu: Südliches Heckengäu) bei unverändertem Zuschnitt einprägsamere Bezeichnungen.

Kapitel 5 - Bewertung

Inhalt:

Nach § 11 Abs. 3 Ziff. 2 ÖPNVG ist eine Bewertung des bestehenden ÖPNV-Angebots ein zwingender Bestandteil des Nahverkehrsplans. Im Zuge dieser Bewertung erfolgt eine Darstellung der Stärken und der Defizite des ÖPNV-Angebots im Landkreis Böblingen. Darüber hinaus soll auch ermittelt werden, ob für Räume mit vergleichbaren Strukturen gleichwertige Angebote vorliegen. Die Bewertungsergebnisse bilden die Basis für die Formulierung von Zielsetzungen zur künftigen Ausgestaltung des ÖPNV.

Fortschreibung:

Aktualisierung und Bewertung der Defizite (bspw. Einzugsbereiche von Haltestellen, Beförderungszeiten und -geschwindigkeiten)

Kapitel 6 - Rahmenvorgaben und Einzelziele

Inhalt:

In diesem Kapitel werden konkrete Vorgaben für die einzelnen Linienverkehre festgesetzt, die sich aus den Zielsetzungen in Kapitel 4 und der Bewertung des bestehenden Angebots in Kapitel 5 ableiten lassen. Das Verkehrsangebot muss dabei aus Gründen der Wirtschaftlichkeit in Abhängigkeit von den Nachfragepotenzialen je nach Relation bzw. Abschnitt abgestuft werden. Deshalb sind die entsprechenden Vorgaben linien- oder liniengruppen-

scharf festzulegen.

Fortschreibung:

Aktualisierung der konkreten Maßnahmen bei den einzelnen Linienverkehren (Ableitung der angepassten Zielvorgaben aus Kapitel 4 und der Bewertung des bestehenden Angebots aus Kapitel 5); Erhöhung Basisangebot (s.u. Ziffer 4); Angebotserweiterungen zur Erhöhung der Nachfrage (s.u. Ziffer 4) sowie die Überprüfung und Aktualisierung der Harmonisierungszeitpunkte (Libü 12 „Herrenberg“ – hier wurde der Harmonisierungszeitpunkt von Dezember 2021 auf Dezember 2022 verschoben).

Die in Kapitel 6 enthaltenen Vorgaben dienen als Grundlage für künftige Vergabeverfahren und richten sich daher primär an die Verkehrsunternehmen. Zur Ableitung der ausreichenden Verkehrsbedienug für Linien bzw. Relationen ist das sog. **Basisangebot** eine wichtige Einflussgröße. Zu Beginn des Kapitels wird daher darauf Bezug genommen (vgl. Kap. 6.1) und es werden die gegenüber dem vorigen Nahverkehrsplan vorgenommenen Anpassungen explizit dargestellt.

Linien, die nicht Teil des Basisangebots sind und damit nicht in der Finanzierungsverantwortung des Landkreises stehen, sind in den Liniensteckbriefen in der Spalte BA/ÖP (verkehrliches Mindestniveau) mit (0/0/0/0) gekennzeichnet. Die Linie 754, ebenfalls ohne Basisangebot, ist künftig auch nicht mehr Teil des Linienbündels 8 (Schönbuch), da sie in der Finanzierungsverantwortung des Zweckverbands Schönbuchbahn steht. Unverändert ohne Basisangebot bleiben die Linien 747 wegen zu geringer Nachfrage und X74 (früher 746), da es sich um eine neue Ergänzungslinie handelt. Die Linien 730, 751 wurden eingestellt. Ebenso die Linie 633, deren Verkehrsleistung in der Linie 765 des Enzkreises aufging. Für die Linie 764 ist aufgrund der guten Nachfrage (mindestens 100 Fahrgäste an Werktagen) ein Basisangebot (15/0/0) erstmals definiert worden.

Neben dem Basisangebot wurde auch die **Ausreichende Verkehrsbedienug** neu festgelegt. Um das bestehende Verkehrsangebot für mögliche zukünftige eigenwirtschaftliche Verkehre abzusichern, wurde die ausreichende Verkehrsbedienug für überörtliche Linien und Stadtverkehre einheitlich definiert. Sie umfasst nun das Maximum aus dem Status Quo 2020 (inklusive kommunale Zubestellungen seit 2014 aber ohne eigenwirtschaftliche Mehrleistungen) und dem verkehrlichen Mindestniveau (Basisangebot und ÖPNV-Pakt).

Das Verkehrsangebot auf den überörtlichen Relationen wird im NVP in Form von **Liniensteckbriefen** dargestellt. Neben einer grafischen Aufwertung der Liniensteckbriefe wurden der Übersichtlichkeit halber Linien mit abschnittsweise gleichem Linienweg zusammengefasst. Dies ermöglicht insbesondere eine einfachere Darstellung des Basisangebots in Korridoren mit parallelen Linienabschnitten (siehe Anlage 3). Bisher wurde diese Problematik in den Liniensteckbriefen durch Verweise zu den entsprechenden anderen Linien aufgefangen, was der Übersichtlichkeit der gegenseitigen Abhängigkeiten eher abträglich war. Die Steckbriefe beinhalten die wesentlichen Leistungsmerkmale der jeweiligen Linien in tabellarischer Form. Um möglichst umfassende Informationen zum aktuellen und künftigen Leistungsspektrum der Linie wiederzugeben, erfolgt die Angabe des Angebotsumfangs, jeweils in Fahrtenpaaren, in den drei Kategorien „Status quo (laut Fahrplan 2020)“, „verkehrliches Mindestniveau (Basisangebot / ÖPNV-Pakt)“ und „Ausreichende Verkehrsbedienug“.

Beim Status quo werden die enthaltenen kommunalen Zubestellungen (KZu) sowie die eigenwirtschaftlichen Mehrleistungen (EWM) der aktuellen Betreiber informativ ausgewiesen. Eine endgültige Entscheidung und Festlegung über das Leistungsvolumen und damit auch über die kommunalen Zubestellungen, wird mit den Kommunen in Vorbereitung der jeweiligen Vergabeverfahren abgestimmt. Beim verkehrlichen Mindestniveau werden das Basisangebot und bei verlässlichen S-Bahn-Zubringern die Vorgaben aus dem ÖPNV-Pakt dargestellt. Das verkehrliche Mindestniveau setzt sich aus dem Maximum beider Angaben zusammen (siehe NVP-Entwurf unter Kap. 6.4.2).

Für die Linienbündel der Stadtverkehre der Großen Kreisstädte Böblingen/Sindelfingen, Leonberg und Herrenberg erfolgt aufgrund der Erfahrungen der jüngeren Zeit mit den mehrfach durchlaufenen Konzeptions- und Anpassungsprozessen in den Stadtverkehrsnetzen eine primär funktionale Angebotsdefinition. Hier sind Liniensteckbriefe lediglich für die Verlässlichen S-Bahn-Zubringer-Korridore sowie für die Anbindung räumlich getrennter Teilorte vorgesehen. Diese Vorgehensweise trägt dem Umstand Rechnung, dass wegen der flächigen Verteilung der Fahrgastpotenziale und der Dichte des Straßennetzes in kernstädtischen Bereichen in der Regel deutlich mehr Varianten der Liniennetzgestaltung möglich sind, als dies im überörtlichen Verkehr der Fall ist. Es bleiben so Freiheitsgrade für künftige Weiterentwicklungen dieser Netze erhalten. Die notwendige flächenhafte Erschließung wird durch eine Plandarstellung, die die wichtigsten anzufahrenden Haltestellen, insbesondere auch an den Siedlungsrändern, wiedergibt, gewährleistet. Dabei sind diese Haltestellen jeweils mit einem angegebenen zentralen Verknüpfungspunkt zu verbinden. Zentrale Verknüpfungspunkte sind Netzknoten, die einen Übergang auf andere Stadtverkehrslinien sowie auf den weiterführenden Schienenverkehr ermöglichen. Große Stadtverkehrsnetze können mehrere zentrale Verknüpfungspunkte umfassen. Des Weiteren sind für die anzufahrenden Haltestellen Taktanforderungen angegeben. Die Plandarstellungen nehmen dabei allerdings ausschließlich auf die ausreichende Verkehrsbedienung Bezug. Die Betriebsleistungen des Status quo (Fahrplan 2020), des verkehrlichen Mindestniveaus und der ausreichenden Verkehrsbedienung werden im Fließtext in Form der jeweiligen Fahrzeugkilometer pro Jahr gegenübergestellt. Die konkreten Festlegungen befinden sich noch in der Abstimmung mit den Großen Kreisstädten.

Die funktionale Beschreibung des Verkehrs wirkt sich bei Optimierungen der bestehenden oder zukünftig gewünschten neuen Stadtverkehrskonzepte insbesondere auch dahingehend positiv aus, dass eine Anpassung ohne Teilfortschreibung des Nahverkehrsplans möglich ist.

Sog. verlässliche S-Bahn-Zubringer aus dem 2014 geschlossenen **ÖPNV-Pakt**, die im Nahverkehrsplan 2015 noch nicht enthalten waren, sind nun eingearbeitet. Hierbei handelt es sich um, auf Basis objektiver Kriterien (siehe KT-Drucksache 002/2015) festgelegte S-Bahn-Zu- und Abbringerverkehre, die auf nachfragestarken Relationen ein hinsichtlich Fahrplankarten und Verkehrszeiten garantiertes Mindestangebot aufweisen. Angesichts der vom VRS beschlossenen und bis Ende 2020 umgesetzten Verdichtung des S-Bahn-Verkehrs auf einen ganztägigen 15-Minuten-Takt sowie der vom Land Baden-Württemberg mit der Neuvergabe der Regionalzugverkehre bestellten Taktverdichtungen erscheint zudem eine Weiterentwicklung dieser Bus-Zubringerverkehre sinnvoll (s.u. Ziffer 4).

Eine deutliche Erweiterung erfahren auch die Vorgaben für die einzusetzenden Fahrzeuge. In Anpassung an gängige Komfortstandards wird künftig die **Ausstattung der Fahrzeuge** mit WLAN und USB-Ladebuchsen sowie der Einbau entsprechender Technik für die Aktivierung von LSA-Bevorrechtigungen gefordert. Auf die Notwendigkeit von AFZS-Installationen nach den Vorgaben der Allgemeinen Vorschrift der Region wird nunmehr ebenfalls hingewiesen.

Bezüglich der **Fahrzeugantriebe** verweist der fortgeschriebene NVP jetzt auch auf die EU-Richtlinie 2019/1161 („Clean Vehicle Directive“ - s.o. Ziffer 2).

Hinsichtlich des Aspekts der **Tariftreue** wurde der schon bisher enthaltene Verweis auf das Tariftreue- und Mindestlohngesetz des Landes (LTMG) um einen Hinweis auf die repräsentativen Tarifverträge für das Omnibusgewerbe ergänzt (s.o. Ziffer 2).

Kapitel 7 - Zusammenfassung und Ausblick

Inhalt:

Im letzten Kapitel erfolgt eine Zusammenfassung der Inhalte des Nahverkehrsplans. Darauf aufbauend werden Maßnahmen für die Weiterentwicklung des ÖPNV im Landkreis benannt und erläutert. Dabei umfassen diese neben der Weiterentwicklung des aktuellen Angebots auch Maßnahmen anderer Aufgabenträger sowie Projekte im Hinblick auf besondere bzw. neuartige Verkehrsangebote. Zudem werden Aspekte, wie das regionale Verkehrsmanagement oder alternative Antriebstechnologien, dargestellt. Eine sich stetig ändernde rechtliche Ausgangssituation erfordert abschließend eine Betrachtung des veränderten Rechtsrahmens im Hinblick auf die Weiterentwicklung des ÖPNV im Landkreis Böblingen.

Fortschreibung:

Berücksichtigung aktueller Trends bei der Angebotsgestaltung (bspw. On-Demand Verkehr bzw. Angebotskonzepte für den Linienbusverkehr) sowie der alternativen Antriebsarten.

4. Zukünftiges Gesamtverkehrsangebot und geplante Angebotserweiterungen

4.1. Grundsätzliche Weiterentwicklung des ÖPNV

In den kommenden Jahren gilt es vorrangig, das bestehende gute Verkehrs- und Tarifangebot im Landkreis Böblingen als Bestandteil des Verkehrsverbunds Stuttgart zu erhalten und maßvoll weiterzuentwickeln. Im Hinblick auf die erkennbar steigenden Herausforderungen für den Verkehrsbereich hinsichtlich der Aspekte Umweltschutz (Feinstaub, Klima, Energiekosten) und Demographie (Barrierefreiheit, Erschließungsgüte) wird der Landkreis hier sein großes Engagement für den öffentlichen Nahverkehr fortsetzen und im Rahmen seiner Möglichkeiten ggf. ausweiten.

Die aktuell hohe Belastung der öffentlichen Haushalte wird aufwändige Netzerweiterungen oder weitere tarifliche Vergünstigungen jedoch nur begrenzt erlauben. Insofern sind die verfügbaren Mittel primär auf die Verkehrsachsen zu konzentrieren, die auch zukünftig noch Nachfragezuwächse erwarten lassen. Der Landkreis Böblingen begrüßt deshalb die Aufwertung der Gäubahn durch einen vom Land finanzierten Regionalzughalt in Stuttgart-

Vaihingen und die vom Verband Region Stuttgart perspektivisch angedachte Führung zusätzlicher S-Bahn-Züge ab Stuttgart-Schwabstraße bis Böblingen oder Ehningen. Positiv gesehen werden auch die Überlegungen der Region zu einer Aufwertung der S-Bahn-Linien S6/S60 durch Verstärkerzüge (S62) und Taktverdichtungen (S60). Für den Ausbau der Ammertal- wie auch der Schönbuchbahn engagiert sich der Landkreis gemeinsam mit dem Landkreis Tübingen unmittelbar, um bei steigenden Fahrgastzahlen auch weiterhin attraktive Beförderungsbedingungen anbieten zu können. Im Hinblick auf die Überlegungen der Landeshauptstadt Stuttgart, ihr Stadtbahnnetz in den äußeren Stadtbezirken Weilimdorf und Vaihingen auszubauen, gilt es zudem zu prüfen, ob durch eine weitere Ausdehnung dieses Netzes in den Landkreis Böblingen hinein signifikante verkehrliche Wirkungen erzielt werden könnten. Der Busverkehr ist im Zuge der zurückliegenden Vergabeverfahren teilweise deutlich verbessert worden. Der Fortbestand dieser Angebotsausweitungen ist grundsätzlich wünschenswert, setzt aber auch entsprechende Nachfragezuwächse voraus. Vor dem Hintergrund der demographischen Entwicklung und der eher verhaltenen Fahrgastprognose für den Busverkehr erscheint hier eine weitere flächenhafte Angebotsverdichtung nicht angezeigt. Die Weiterentwicklung des klassischen Linienbusverkehrs wird sich deshalb auf punktuelle Leistungsmehrungen und Qualitätsverbesserungen sowie ggf. spezielle Angebote für Pendler beschränken. Für flächenhafte Wirkungen dürften künftig verstärkt bedarfsgesteuerte, flexible Bedienungsformen zum Einsatz kommen (vgl. bspw. Liniensteckbriefe 637, 655, 665).

4.2. Geplante Angebotserweiterungen

Neben der grundsätzlichen Weiterentwicklung des ÖPNVs haben die Verbundlandkreise gemeinsam mit dem VVS analysiert, wo die maßvolle Weiterentwicklung des Verkehrsangebots einen möglichst großen Nutzen für die Fahrgäste entfaltet und zu einer Erhöhung und Verstärkung der Nachfrage führen kann. Dabei wurden 10 verschiedene Angebotserweiterungen analysiert und die folgenden fünf Maßnahmen auf Grund ihrer hohen Nachfragepotenziale ausgewählt. Um das Angebotsniveau möglichst verbundeinheitlich gleich zu gestalten, beabsichtigen die Verbundlandkreise Ludwigsburg, Esslingen und Rems-Murr-Kreis ebenfalls die Aufnahme der unten genannten Maßnahmen im Rahmen der anstehenden Fortschreibungen ihrer Nahverkehrspläne vorzuschlagen. Im vorliegenden Fortschreibungsentwurf sind die Maßnahmen enthalten.

Der VVS hat für die nachfolgend aufgeführten Maßnahmen eine grobe Kostenschätzung vorgenommen und ebenfalls die möglichen Einnahmen in einer verbundweiten Betrachtung eingerechnet. Für die Kostenschätzung wurde ein pauschaler Kilometersatz von 2,50 Euro bei einer Kostendeckung von 20 Prozent angesetzt (Preisstand 2020). Die angegebenen Kosten fallen ausschließlich im Kreisgebiet Böblingen an, mit Ausnahme der Maßnahme 5 „Erhöhung Basisangebot“. Das Basisangebot wird entsprechend der aktuell unter den Verbundlandkreisen vereinbarten Solidarfinanzierung solidarisch nach dem Einwohnerschlüssel (Anteil Landkreis Böblingen 2018: 20,59 %) getragen. Diese noch bis zum 31.12.2020 geltende Regelung soll – vorbehaltlich des dazu noch einzuholenden Kreistagsbeschlusses – auch weiterhin gelten.

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

Anpassungen in Kapitel: 6

Anpassungsbedarf:

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

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

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

Die Auswahl, welche Linien (bzw. Korridore) als verlässliche S-Bahn-Zubringer fungieren, wurde anhand objektiver Kriterien (siehe KT-Drucksache 002/2015) getroffen. Diese berücksichtigen unter anderem auch die Mindestauslastung. Die ausgewählten 16 verlässlichen S-Bahn-Zubringer weisen aufgrund dieser Vorgaben bereits ein hohes Nachfragepotential auf.

Diese Maßnahme wurde ausgewählt, um einerseits die hohe Verkehrsnachfrage in der HVZ stärker auf den ÖPNV zu lenken und um andererseits die vorhandenen Kapazitäten der S-Bahn-Zwischentaktzüge besser nutzbar zu machen. Aufgrund der Verlagerungswirkung wird ein paralleler Rückgang im MIV erwartet, was sich gerade in dieser stauanfälligen Tageszeit positiv auf die Pünktlichkeit der Busse auswirken könnte.

Finanzielle Auswirkung für den Landkreis: ca. 740.000€/Jahr

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

Anpassungen in Kapitel: 6

Anpassungsbedarf:

Die Verwaltung schlägt vor, diesen optionalen Bestandteil des ÖPNV Pakts (an Samstagen ein durchgängiger Halbstundentakt anstelle eines Stundentakts) umzusetzen. Dies beruht zum einen darauf, dass auch an Samstagen im Vergleich zu normalen Wochentagen eine verhältnismäßig hohe Nachfrage besteht, insbesondere im Einkaufsverkehr nach Stuttgart. Zum anderen werden gerade im Freizeitverkehr (insbesondere am Wochenende) noch größere Marktchancen gesehen, da die potenziellen Fahrgäste in diesem Nachfragesegment in ihrer Zielwahl vergleichsweise flexibel sind. Die Stärkung der verlässlichen S-Bahn-

Zubringer an Samstagen sollte dazu beitragen, dieses Potential abzuschöpfen.

Finanzielle Auswirkung für den Landkreis: ca. 148.000€/Jahr

4.2.3. Umsetzung Standards für verlässliche S-Bahn Zubringer auch im Regionalzugverkehr

Anpassungen in Kapitel: 6

Anpassungsbedarf:

Die Verwaltung schlägt vor die Regelungen für verlässliche S-Bahn-Zubringer auch im Regionalzugverkehr umzusetzen. Die Unterscheidung, ob ein Korridor bzw. eine Linie als verlässlicher S-Bahn-Zubringer einzustufen ist, hängt im Wesentlichen an zwei Bedingungen: zum einen daran, ob die Schienenverbindung, welche angedient wird, den Namen „S-Bahn“ trägt, und zum anderen daran, ob die objektiven Kriterien hinsichtlich Netztopologie und Mindestauslastung erfüllt werden. Der Landkreis Böblingen hat viel in den Ausbau und die Elektrifizierung der Schönbuchbahn investiert. Das Angebotsniveau dieser Bahn (Viertelstundentakt zwischen Böblingen und Holzgerlingen in den Hauptverkehrszeiten) wurde massiv erweitert und nähert sich der Fahrplandichte der S-Bahnen immer weiter an. Auch die Nachfrage (und die Nachfrageprognose) bewegt sich durchaus auf dem Niveau von S-Bahn-Außenästen. Vor diesem Hintergrund hält es die Verwaltung für angemessen, auch hier eine entsprechende Quantität im Angebotsniveau der Zu- und Abbringer einzuführen. Durch diese Ausweitung kann sowohl die Nachfrage auf der Schönbuchbahn, als auch die Nachfrage auf dem Korridor Hildrizhausen – Holzgerlingen gesteigert werden.

Finanzielle Auswirkung für den Landkreis: ca. 229.000€/Jahr

4.2.4. Kein Einsatz von Ruftaxis für die Erbringung der Standards für verlässliche S-Bahn-Zubringer und Basisangebot

Anpassungen in Kapitel: 6

Anpassungsbedarf:

Die Verwaltung schlägt vor keine Ruftaxifahren mehr zur Erbringung der Verkehrsleistung der verlässlichen S-Bahn-Zubringer sowie dem Basisangebot einzusetzen.

Die Nachfrage von Ruftaxi Leistungen ist üblicherweise gegenüber Linienbussen immer geringer. Das liegt zum einen daran, dass die Fahrten in der Regel 60 Minuten vor Fahrtbeginn telefonisch (oder per App) bestellt werden müssen. Gegenüber einem regelmäßig verkehrenden Linienbus bestehen somit zwei Nachteile, die dazu führen, dass dieses Verkehrsangebot weniger häufig genutzt wird. Zum einen muss sich der Fahrgast z.T. bereits über eine Stunde im Voraus bewusst sein, dass er diese Verbindung nutzen möchte, und zum anderen muss er die Fahrt bestellen. Unter Berücksichtigung dieser Tatsachen schlägt die Verwaltung vor, Leistungen von verlässlichen S-Bahn-Zubringern sowie Fahrten, die dem Basisangebot zuzuordnen sind, zukünftig nicht mehr

durch Ruftaxis, sondern ausschließlich durch Linienbusse erbringen zu lassen. Diese Maßnahme soll insbesondere im Spätverkehr die Nutzung des ÖPNVs attraktiver gestalten.

Finanzielle Auswirkung für den Landkreis: ca. 92.000€/Jahr

4.2.5. Erhöhung des Basisangebots bei Mindestbedienung

Anpassungen in Kapitel: 6

Anpassungsbedarf:

Die Verwaltung schlägt vor, das Mindestangebot für Linien des Basisnetzes in der kleinsten Bedienungskategorie (Mo-So) von 11/7/6 auf 15/8/6 Fahrtenpaare zu erhöhen. Die Möglichkeit, bei Linien ohne grundlegende Erschließungsfunktion (bislang (11/0/0) zukünftig (15/0/0)) und klar dominierender Ausrichtung auf Pendler- oder Einkaufsverkehr das Angebot am Wochenende zu modifizieren oder einzuschränken, bleibt erhalten.

Durch die Anpassung von (11/7/6) auf (15/8/6) Fahrtenpaare wird ein durchgängiger Stundentakt Mo – Fr zwischen 6:00 und 20:00 Uhr ermöglicht sowie ein durchgängiger Zweistundentakt an Samstagen (7:00 bis 20:00 Uhr) und Sonn-/Feiertagen (9:00 bis 20:00 Uhr). Die bisherige Festlegung auf 11 Fahrtenpaare hatte bei notwendigen Taktabweichungen oder Verdichtungen aufgrund des Berufs und Ausbildungsverkehrs häufig tagsüber größere Lücken im Regeltakt zur Folge. Die Attraktivität des ÖPNVs hängt jedoch stark von seiner Verfügbarkeit ab. Diese wird als umso attraktiver wahrgenommen, wenn ein einheitlicher, leicht einprägsamer und durchgängiger Takt besteht; zudem steigt sie mit der Taktdichte. Die Erhöhung der Mindestbedienung schafft hier größere Spielräume. Darüber hinaus wird der Freizeit- und Einkaufsverkehr an Samstagen zusätzlich gestärkt. Eine Anpassung des Basisangebots für Kleinstorte < 400 Einwohnern ist nicht vorgesehen. Hier soll das Basisangebot von (4/0/0) mit dem Schwerpunkt der Abdeckung des Ausbildungsverkehrs weiterhin in gleichem Umfang erhalten bleiben.

Finanzielle Auswirkung für den Landkreis: ca. 267.800€/Jahr (gem. aktueller Solidarfinanzierung nach Einwohnerschlüssel)

4.3. Umsetzungszeitpunkt der Angebotserweiterungen

Der frühestmögliche Zeitpunkt, eine Umsetzung der Angebotserweiterungen zum Fahrplanwechsel im Dezember 2021 unmittelbar nach der Beschlussfassung des Landkreises Böblingen zur Fortschreibung des Nahverkehrsplan, erscheint auf Grund der Auswirkungen der Corona Krise als verfrüht.

Eine spätestmögliche Umsetzung im Zuge der Neuvergaben der einzelnen Linienbündel, jeweils zum Fahrplanwechsel im Dezember 2023 bis 2029 hätte zur Folge, dass die Angebotserweiterungen zum Teil erst in 9 Jahren realisiert würden. Der beabsichtigte positive Effekt der Angebotserweiterungen würde dadurch stark geschmälert. Dies hält die Verwal-

tung ebenfalls für nicht sinnvoll.

Mit der Corona-Krise ist die Fahrgastnachfrage im ÖPNV gesunken. Nach zunächst starken Rückgängen um über 70 % gegenüber dem Niveau 2019 erholt sich die Nachfrage zwischenzeitlich wieder und liegt bei ca. 40 – 50 % des früheren Volumens. Für den Herbst wird ein weiterer Anstieg erwartet. Es wird allerdings davon ausgegangen, dass das Nachfrageniveau von 2019 voraussichtlich erst in 2023 wieder erreicht werden wird.

Damit gehen gravierende, für die Verkehrsunternehmen zum Teil existenziell bedrohende Einnahmeverluste einher. Im VVS waren dies zuletzt im Mai 30 % bzw. ca. 12 Mio. €. Der vom Land beschlossene Rettungsschirm i.H.v. 200 Mio. € für den öffentlichen Verkehr mit Bahnen und Bussen soll die Einnahmeausfälle aufgrund des drastischen Rückgangs der Fahrgäste und somit den Wegfall der Ticketeinnahmen sowie der Kündigungen der Abonnements kompensieren. Der systemrelevante öffentliche Verkehr soll dadurch stabilisiert und sichergestellt werden.

Insofern hat aktuell die Sicherung des bestehenden ÖPNV-Angebots Vorrang. Zugleich sollte die Weiterentwicklung in angemessener Weise vorangetrieben werden. Dies ist wichtig, um an die positive Entwicklung der Fahrgastzahlen der letzten Jahre wieder anzuschließen und diese nachhaltig zu sichern.

Eine zeitgleiche Umsetzung der geplanten Angebotserweiterungen im ganzen Landkreis könnte der Nachfrageentwicklung nach der Konsolidierung des Corona-Einbruchs einen Schub verleihen. Die Verwaltung hält daher eine Umsetzung zum Fahrplanwechsel im Dezember 2023 für angemessen. Bei vorzeitiger positiver Entwicklung des Fahrgastniveaus sowie der finanziellen Rahmenbedingungen wird eine frühere Umsetzung angestrebt. Die jährlichen Kosten von ca. 1,5 Mio. € würden bei planmäßiger Umsetzung im Wesentlichen erstmals im Jahr 2024 zu Buche schlagen. Über den Zeitraum der 2. Vergaberunde von 2023 bis 2030 betrachtet, würde der Landkreis in Angebotserweiterungen ca. 10,4 Mio. € investieren. In Abwägung gegenüber den nicht zur Umsetzung vorgeschlagenen Varianten würden diese mit 13,3 Mio. € (frühestmöglicher Umsetzungszeitpunkt) und ca. 7,7 Mio. € (spätestmöglicher Umsetzungszeitpunkt) zu Buche schlagen. Auf dieses Vorgehen hat sich die Verwaltung mit den Mitgliedern des Ältestenrats am 17.06.2020 verständigt.

5. Ergänzung der Regelungen zur kreisinternen ÖPNV-Finanzierungsabgrenzung

Die heutige kreisinterne ÖPNV-Finanzierungsabgrenzung (kreFi) regelt, in welcher Form sich Landkreis und Kommune die Kosten teilen. Sie basiert auf den Kreistagsbeschlüssen vom 23.03.2015 (KT-Drucksache 002/2015) sowie 20.11.2017 (KT-Drucksache 005/2017/2) und ist in der nachfolgenden Tabelle dargestellt:

Übersicht heutige Finanzierungsabgrenzung im Landkreis Böblingen	
Innerörtliche Verkehre und Stadtverkehre	Basisangebot: Landkreis (100 %) Zubestellungen: Kommunen (50 %) und Landkreis (50 %)
Überörtliche Verkehre	Verkehrlich sinnvoller Status quo (VSQ 2014) inkl. Basisangebot: Landkreis (100 %) Zubestellungen: Kommunen (50 %) und Landkreis (50 %)
Linien außerhalb des Basisangebots	Kommunen (50 %) und Landkreis (50 %)
Auffüllung Verlässliche-S-Bahn-Zubringer (ÖPNV Pakt 2014)	Landkreis (100%)
Erlöse	Landkreis (100%)

Die bestehende kreFi muss hinsichtlich folgender zwei Punkte ergänzt werden:

1. Zubestellungen zu eigenwirtschaftlichen Verkehren und Nettoverträgen sowie
2. Finanzierungsverantwortung für die vorgeschlagenen Angebotserweiterungen

An den Kosten kommunaler Zubestellungen beteiligt sich der Landkreis mit 50%, wenn der VVS deren verkehrliche Sinnhaftigkeit bestätigt und 5-10 Fahrgäste pro Fahrt prognostiziert. Im Gegenzug sind dem Landkreis die Erlöse gegenzurechnen.

Der Kreistagsbeschluss zur kreFi vom 23.03.2015 ging zum damaligen Zeitpunkt von Brutto-Verkehrsverträgen aus. Zubestellungen zu eigenwirtschaftlichen Verkehren (ohne öffentliche Zuschüsse) und Nettoverträgen waren damals nicht absehbar. Diese Regelungslücke gilt es zu schließen.

Während bei Bruttoverträgen der Landkreis das Erlörisiko trägt, liegt es bei **eigenwirtschaftlichen Verkehren und Nettoverträgen** beim Verkehrsunternehmen. Demzufolge sind bei **Zubestellungen** die Erlöse dem Verkehrsunternehmen zuzuscheiden. Die Verwaltung schlägt daher in diesen Fällen - **nach Abzug der Erlöse von den Kosten der Zubestellung** - eine **50%-ige Beteiligung des Landkreises an der verbleibenden Differenz, dem Zuschuss** vor. Dies entspricht dem Geiste des Kreistags-Beschlusses vom 23.03.2015 zur kreFi, verkehrliche Verbesserungen unter bestimmten Voraussetzungen zu 50% mitzufinanzieren.

Aufbauend auf die Systematik der bestehenden kreFi soll auch die Finanzierungsverantwortung für die vorgeschlagenen, unter Ziffer 4 erläuterten **Angebotserweiterungen** festgelegt werden. Entsprechend den heutigen Regelungen der kreFi schlägt die Verwaltung hierfür eine **100 %-Finanzierung durch den Landkreis** ohne kommunale Finanzierungsbeteiligung vor.

Die quantitative Angleichung der genannten an- und abdienenden Busverkehre an die Ausdehnung des S-Bahn-Taktes (S. Ziffer 4, Angebotserweiterungen Nr. 1 - 4) knüpft an die bisher schon vom Landkreis zu 100% finanzierte Auffüllung der verlässlichen S-Bahn-Zubringer an, die Erhöhung der Mindestbedienung im Basisnetz an das heute zu 100 % vom Landkreis bzw. den Verbundlandkreisen solidarisch finanzierte Basisangebot.

Dieser Vorschlag entspricht auch der verbundweiten Tendenz.

Eine Übersicht zur künftigen, angepassten ÖPNV-Finanzierungsabgrenzung findet sich in der nachfolgenden Tabelle:

Übersicht künftige, angepasste Finanzierungsabgrenzung im Landkreis Böblingen	
Innerörtliche Verkehre und Stadtverkehre	<p>Verkehrliches Mindestniveau: Landkreis (100 %)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Basisangebot (inkl. Erhöhung) - Auffüllung Verlässliche S-Bahn-Zubringer (ÖPNV-Pakt 2014) - Angebotserweiterungen (Verlässliche S-Bahn-Zubringer/ Verlässliche Regionalzug-Zubringer) <p>Zubestellungen: Kommunen (50 %) und Landkreis (50 %)</p>
Überörtliche Verkehre	<p>Verkehrlich sinnvoller Status quo (VSQ 2014)* inkl. verkehrliches Mindestniveau: Landkreis (100 %)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Basisangebot (inkl. Erhöhung) - Auffüllung Verlässliche S-Bahn-Zubringer (ÖPNV-Pakt 2014) - Angebotserweiterungen (Verlässliche S-Bahn-Zubringer/ Verlässliche Regionalzug-Zubringer) <p>Zubestellungen: Kommunen (50 %) und Landkreis (50 %)</p>
Linien außerhalb des Basisangebots	Kommunen (50 %) und Landkreis (50 %)
Erlöse	Landkreis (100%) bei Bruttoverträgen Verkehrsunternehmen (100%) bei Nettoverträgen

* VSQ 2014 entspricht i.d.R. dem Status Quo (Fahrplan 2020), ggf. abzüglich kommunaler Zubestellungen sowie eigenwirtschaftlicher Mehrleistungen

Die heutige als auch die künftige, angepasste ÖPNV-Finanzierungsabgrenzung sind zudem in Anlage 4 grafisch dargestellt.

Die Beschlussfassung zur vorgestellten Ergänzung der Regelungen zur kreisinternen ÖPNV-Finanzierungsabgrenzung ist parallel zur Beschlussfassung der Fortschreibung des NVP im März 2021 vorgesehen.

6. Zeitplan und weiteres Vorgehen

Die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen hat am 08.05.2020 einen Antrag auf Anpassung des Zeitplans zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans gestellt, wonach die Einbringung des NVP-Entwurfs erst im Herbst 2020 und die Abstimmung im Frühjahr 2021 erfolgen soll (Anlage 5). Im Abstimmungsgespräch der Verwaltung mit den Fraktionsvorsitzenden am 25.05.2020 präzisierte Herr Mundle den Antrag dahingehend, dass dieser darauf abziele, die Anhörungsfrist über den September 2020 hinaus zu verlängern. Die beabsichtigte Einbringung in den UVA am 13.07.2020 werde unterstützt.

Vor dem Hintergrund dieses Antrags sowie unter Berücksichtigung eines vorsorglichen Antrags der Stadt Sindelfingen auf Fristverlängerung bis zum 31.10.2020 hat die Verwaltung im Ältestenrat am 17.06.2020 einen angepassten Zeitplan (Anlage 6) vorgelegt, der Zustimmung fand. Die Anhörungsfrist wird um einen Monat auf Ende Oktober 2020 verlängert. Den Trägern öffentlicher Belange wird damit ausreichend Zeit eingeräumt, sich zu äußern. Zudem ermöglicht es eine angemessene Bürgerinformation. Nach Zusammenfassung, Prüfung und Bewertung der eingegangenen Anregungen in einer Synopse sowie ggf. Einarbeitung in den Nahverkehrsplan sind die Beratung des Beschlussentwurfs im UVA sowie die Beschlussfassung im Kreistag im März 2021 vorgesehen. Dem Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen wird somit Rechnung getragen.

7. Zusammenfassung

Der NVP wurde 2015 zuletzt fortgeschrieben. Er soll alle 5 Jahre auf seinen Fortschreibungsbedarf hin geprüft werden. Diese Prüfung hat ergeben, dass eine Fortschreibung aufgrund rechtlicher Verpflichtungen aus dem PBefG heraus (Herstellung vollkommener Barrierefreiheit) sowie wegen weitere Gründe (insb. Anpassung der Linienbündel und Liniensteckbriefe für die 2. Vergaberunde der Busverkehre, geplante Angebotserweiterungen im Busverkehr und Einbindung neuer Mobilitätsformen) notwendig ist.

Die Verbundlandkreise haben sich in bewährter Weise bei der Fortschreibung ihrer Nahverkehrspläne untereinander abgestimmt, um das Angebotsniveau möglichst verbundeinheitlich gleich zu gestalten. Der NVP des Landkreises Böblingen wird als erster fortgeschrieben. Er soll nach Durchführung des Beteiligungsverfahrens bis Ende Oktober 2020 voraussichtlich im März 2021 beschlossen werden. Die anderen VBLK werden ihre Nahverkehrspläne bis zum Dezember 2021 ebenfalls fortzuschreiben.

Neben der Thematik Barrierefreiheit ist die verbundweit abgestimmte Aufnahme von fünf quantitativen Angebotserweiterungen ein wesentlicher Bestandteil der Fortschreibung. Zusätzlich zur Erhöhung bei der Mindestbedienung des Basisangebots sind aufgrund ihrer hohen Nachfragepotentiale Verbesserungen bei den Verlässlichen S-Bahn-Zubringern sowie die Einführung eines Verlässlichen Regionalzug-Zubringers (hier Schönbuchbahn) vorgesehen. Die Angebotserweiterungen sollen unter Berücksichtigung der Auswirkungen der Corona-Pandemie zeitgleich im ganzen Landkreis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2023 umgesetzt werden. Bei vorzeitiger positiver Entwicklung des Fahrgastniveaus sowie der finanziellen Rahmenbedingungen wird eine frühere Umsetzung angestrebt. Für den be-

absichtigten positiven Effekt der Angebotserweiterungen würde der Landkreis ca. 1,5 Mio. € jährlich investieren.

Des Weiteren soll die ÖPNV-Finanzierungsabgrenzung zwischen Landkreis und Kommunen ergänzt werden. Aufbauend auf den bisherigen Regelungen soll eine festgestellte Regelungslücke bei Zubestellungen bei Nettoverträgen und eigenwirtschaftlichen Verkehren geschlossen werden. Für die geplanten Angebotserweiterungen soll der Landkreis die alleinige Finanzierungsverantwortung übernehmen. Die Beschlussfassung zur Anpassung der Finanzierungsabgrenzung ist parallel zur Beschlussfassung des Nahverkehrsplans im März 2021 geplant.

IV. Finanzielle Auswirkungen

Die Kosten für die Arbeiten des VVS am NVP belaufen sich auf insgesamt 72.000,- € zzgl. gültiger MwSt.. Sie verteilen sich auf die Jahre 2020 und 2021 und fallen beim Sachkonto 44530030, Zuschüsse ÖPNV-Maßnahmen an.

Die Kosten für die angestrebten Angebotserweiterungen belaufen sich voraussichtlich auf ca. 1,5 Mio. Euro pro Jahr. Sie sind im Jahr der Umsetzung (voraussichtlich zum Fahrplanwechsel im Dezember 2023) anteilig mit ca. 62.000 € und ab den darauffolgenden Haushaltsjahren in voller Höhe beim Sachkonto 44530030, Zuschüsse ÖPNV-Maßnahmen einzuplanen.



Roland Bernhard