

KT-Drucks. Nr. 181/2022

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
05.09.2022

Entwicklung von Kennzahlen Förderung ÖPNV - Beantwortung des Antrags der Fraktion FDP vom 22.11.2021 im Rahmen der HH-Beratungen

Anlage_Haushaltsanträge der Fraktion FDP

I. Vorlage an den

Umwelt- und Verkehrsausschuss
zur Kenntnisnahme

26.09.2022
öffentlich

II. Bericht

Im Rahmen der Beratungen für den Haushalt 2022 stellte die FDP-Kreistagsfraktion einen Haushalts-Antrag. Dieser lautet (s. Anlage):

„Entwicklung von Kennzahlen zu einer zielgerichteten Förderung des ÖPNV sowohl bei einem bedarfsgerechten Ausbau des Angebots als auch bei Einführung von Tarifen“

Stellungnahme der Verwaltung:

1. Entscheidungsgrundlagen und bestehende Kennzahlen zur zielgerichteten Förderung des ÖPNV

Das ÖPNV-Angebot im Landkreis Böblingen beruht auf den grundsätzlichen Festlegungen im Nahverkehrsplan (NVP, zuletzt fortgeschrieben 2021, s. KT-Drs. 005/2021/1). Aus diesen Festlegungen leiten sich die im Haushaltsplan enthaltenen Kennzahlen zur ÖPNV-Nahversorgung mit Haltestellen und ÖPNV-Erreichbarkeit ab.

Bei der ÖPNV-Nahversorgung mit Haltestellen handelt es sich um den Anteil der Einwohner mit max. 0,5 km (Bushaltestelle) bzw. 1 km (Schienenhaltestelle) Luftliniendistanz zur nächsten Haltestelle des ÖPNV mit mind. 11 Abfahrten am Tag. Diese Kennzahl spiegelt wieder, wie viel Prozent der Einwohner des Landkreises im Sinne der Daseinsvorsorge an das vom Kreistag beschlossene Basisangebot angeschlossen sind. Mit der beschlossenen Anpassung des Basisangebots zum Fahrplanwechsel 2023 wird die Kennzahl entsprechend auf 15 Fahrtenpaare angepasst.

Im Vergleich zur Nahversorgung, gibt die ÖPNV-Erreichbarkeit an, auf wie vielen zentralen Haltestellen des ÖPNVs zum nächsten Mittelzentrum zwischen 6 und 20 Uhr mindestens ein 30-Minuten-Takt sowie in der Früh- und Späthauptverkehrszeit mindestens ein 15-Minuten-Takt angeboten wird. Diese Kennzahl zielt insbesondere auf die verlässlichen S-Bahn-Zubringer ab, da diese in Ausnahme der Linien 663/666 und 752 stets ein Mittelzentrum (Böblingen/ Herrenberg/ Leonberg) als Endziel und Anknüpfungspunkt an die S-Bahn aufweisen. Sie sind wichtiger Bestandteil, um die Einwohner aus Städten und Gemeinden des Landkreises auf das gut ausgebaute Schienennetz sowie die Arbeitsplatzschwerpunkte in den Mittelzentren zu bringen.

Neu im Haushaltsplan aufgenommen wurde eine Kennzahl zur Antriebsart der Busse im ÖPNV. Diese Kennzahl gibt die Entwicklung zur Erreichung der im Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge vorgegebene Quote an emissionsfreien und emissionsarmen Bussen wieder. Emissionsfreie Fahrzeuge können durch ihre geringeren Lärmemissionen zur Steigerung der Akzeptanz im ÖPNV beitragen. Außerdem müsste sich durch die steigende Anzahl an emissionsfreien und emissionsarmen Bussen auch eine Verbesserung bei der Kennzahl CO²-Ausstoß des Straßenverkehrs nach Verursacherbilanz je EW in Tonnen erkennen lassen. Um hier den bereits heute verhältnismäßig geringen Anteil des Busses noch genauer hervorzuheben, wird diese Kennzahl zukünftig den Anteil Bus gesondert ausweisen. Das Statistische Landesamt benötigt für eine landkreisscharfe Berechnung der Auswertung ca. 2 Jahre, daher werden die Auswirkungen voraussichtlich mit einer zweijährigen Verzögerung sichtbar.

Neben diesen Kennzahlen werden ebenfalls die Fahrgastzahlen pro Tag im Haushaltsplan angegeben. Mit dieser Kennzahl soll langfristig überprüft werden, ob das ÖPNV-Angebot, welches der Landkreis finanziert, auch entsprechend angenommen wird. Auf die Entwicklung haben viele Umstände Einfluss, hierzu zählen bspw. die Qualität der eingesetzten Fahrzeuge, die Pünktlichkeit und eine funktionierende Anschlusssicherung. Neben diesen Faktoren hat insbesondere auch eine Steigerung des ÖPNV-Angebots (Anzahl Fahrzeugkilometer) einen starken Einfluss auf die Entwicklung der Fahrgastzahlen.

Anpassungen im bestehenden Angebot können grundsätzlich durch das Gremium im

Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplans beschlossen werden. Neben dieser Möglichkeit bestehen noch weitere Varianten, wann es zu Anpassungen im bestehenden Angebot kommen kann. Zum einen durch Veränderungen der Strukturanforderungen (bspw. durch neue Gewerbe- und Ausbildungsschwerpunkte außerhalb der Erschließungsradien bisheriger Haltestellen) und zum anderen durch den Wunsch einer oder mehrerer Kommunen zur Anpassung des ÖPNV-Angebots.

Im Falle veränderter Strukturanforderungen ergeben sich die Anpassungen im Angebot durch im NVP festgelegte Standardwerte (s. NVP 2021 – Anlage 4.2a i.V.m. 4.2b), welche ein einheitliches Mindestverkehrsangebot sicherstellen sollen. Die Umsetzung erfolgt entweder im Rahmen des bestehenden Verkehrsvertrags als Zubestellung oder sofern dies (wirtschaftlich) nicht möglich oder sinnvoll ist, im Rahmen der Neuvergabe.

Anpassungen auf Wunsch einer oder mehrerer Kommunen werden in der Regel im Rahmen einer kommunalen Zubestellung realisiert. Für kommunale Zubestellungen gelten folgende Voraussetzungen (s. KT-Drs. 001/2015/1, zuletzt ergänzt im Rahmen der NVP Fortschreibung 2021, s. KT-Drs. 005/2021/1):

- Vorbehalt der Bereitstellung der Mittel im Kreishaushalt (50%-Anteil Landkreis)
- Bestätigung der Kommune(n) zur Sicherstellung des kommunalen 50 %-Anteils
- Der VVS muss die Zubestellung als verkehrlich sinnvoll einstufen
- Die Zubestellung muss eine fundierte Prognose des VVS von durchschnittlich 5-10 Fahrgäste pro Fahrt aufweisen

Kommunale Zubestellungen können, wenn sie sich erfolgreich etabliert haben, in das vom Landkreis zu 100% finanzierte Basisangebot übergehen. Dies ist dann möglich, wenn die Zubestellung mindestens 3 Jahre von den profitierenden Kommunen mitfinanziert wurden und im Anschluss ein stabiles Fahrgastaufkommen von mindestens 225 Fahrgästen je Normalwerktag in Hin- und Rückrichtung zusammen aufweisen.

Im Gegensatz zur Angebotsgestaltung obliegt die Tarifgestaltung dem VVS und seinen Gremien. Die finalen Beschlussfassungen zur Tarifhöhe und zum Zeitpunkt einer Tarifanpassung erfolgt durch die Verkehrsunternehmensgesellschafter, die strukturelle Umsetzung wird durch alle Gesellschafter, also auch durch den Landkreis, beschlossen.

Der VVS berichtet seinen Gremien regelmäßig über die Fahrgastzahlen- und Einnahmenentwicklung. Beides wird bestimmt durch das Marktumfeld, das Verkehrsangebot und das Tarifsysteem selbst. Von daher ist die Absatzzahlen- und Umsatzzahlenentwicklung nicht monokausal zu begründen. Die Tarifgestaltung bildet einen von mehreren Einflussfaktoren auf den Markterfolg von neuen Tarifangeboten ab. Vor der Einführung von grundlegend neuen Tarifangeboten wird grundsätzlich eine Potentialabschätzung auf Basis von Expertenwissen, Marktforschungen oder auf Grund von vertieften Tarifgutachten vorgenommen. Dies war bspw. bei der Tarifzonenreform der Fall. Im vorher-nachher-Vergleich kann der Markterfolg anhand der Absatzzahlen- und Umsatzzahlenentwicklung ermittelt werden. Zudem ist eine Abweichungsanalyse zwischen Prognose und tatsächlicher Entwicklung möglich. Bei der Einführung von neuen Tarifprodukten kann zudem eine vergleichende Betrachtung mit dem gesamten

Tarifsortiment und dessen Entwicklung vorgenommen werden. Ein darüberhinausgehendes Kennzahlensystem für den Markterfolg von neuen Tarifen/Tarifangeboten ist aus der Sicht der Verwaltung daher nicht notwendig.

2. Weiterentwicklung von Kennzahlen

Die dargestellten Festlegungen des Nahverkehrsplanes bilden aus Sicht der Verwaltung die verfolgte Zielsetzung einer Stärkung des ÖPNV als Daseinsvorsorge und wichtigem Akteur zum Erreichen einer klimafreundlicheren Mobilität zutreffend ab. Sie geben eine klare Entscheidungsgrundlage für den zielgerichteten Ausbau des ÖPNV unter den für einen attraktiven ÖPNV zentralen Gesichtspunkten Erreichbarkeit, Taktangebot und bedarfsgerechter Weiterentwicklung des Angebots bei Strukturveränderungen und ausreichender Fahrgastpotentiale.

Neben der grundsätzlichen Folgerung, dass ein attraktiver und erreichbarer ÖPNV als klimafreundlicheres Mobilitätsangebot den Klimaschutz fördert, trägt diesem Gesichtspunkt auch die neu aufgenommene Kennzahl zu den Antriebsarten der eingesetzten Busse Rechnung. Im Rahmen der Erstellung einer Nachhaltigkeitsstrategie des Landkreises werden die für den ÖPNV erhobenen Kennzahlen im Handlungsfeld Nachhaltige Mobilität zudem in einen weiteren Kontext eingebettet, der auch andere Formen nachhaltiger Mobilität berücksichtigt.



Roland Bernhard