

KT-Drucks. Nr. 260/2023

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
08.11.2023

Überarbeitung des Nahverkehrsplans - Beantwortung eines Berichtsanspruchs der Fraktion CDU vom 21.11.2022 im Rahmen der HH- Beratungen

I. Vorlage an den

Umwelt- und Verkehrsausschuss
zur Kenntnisnahme

04.12.2023
öffentlich

II. Bericht

Im Rahmen der Beratungen für den Haushalt 2023 stellte die CDU-Kreistagsfraktion einen Haushalts-Antrag. Dieser lautet (s. Anlage):

„*Sehr geehrter Herr Landrat,*

Die CDU-Fraktion stellt folgenden Antrag:

Infolge der geplanten Einführung des bundesweiten 49-Euro-Tickets muss der Nahverkehrsplan des Landkreises Böblingen überprüft werden. Insbesondere auf die Frage nach einem flächendeckenden 30-Minuten-Takt im Busverkehr. Hierbei ist die zukünftige Finanzierungsregelung von Bund, Land und Verkehrsverbünden zugrunde zu legen“

Der Antrag wurde wie folgt begründet:

„Die Einführung des bundesweiten 49-Euro-Tickets macht nur dann Sinn, wenn tatsächlich mehr Menschen den ÖPNV nutzen. Dies gilt insbesondere für den ländlichen Raum. Ansonsten bleibt es ein „Geschenk“ für die jetzigen Abonnenten bzw. für die Menschen in Mittel- und Oberzentren. Die bisherige Strategie, im ländlichen Raum einen Ein-Stunden-Takt im Busverkehr anzubieten, reicht nicht aus, um trotz 49-Euro-Tickets im ländlichen Raum neue Fahrgäste zu gewinnen. Der Nachverkehrsplan sollte daher in Richtung einer Taktverdichtung überprüft werden. Ebenso ist die Regelung sogenannter verkehrlich sinnvoller Busverkehre zu überprüfen.“

Die Verwaltung nimmt zu dem Antrag wie folgt Stellung:

1) Grundsätze der Nahverkehrsplanung

Im Rahmen der 2. Nahverkehrsplanfortschreibung haben die Verbundlandkreise gemeinsam mit dem VVS einen flächenhaft gültigen Ansatz entwickelt, welcher die Mindest-Bedienungshäufigkeiten aus einer Struktur- und einer Nachfragekomponente ableitet. Die Strukturkomponente besteht aus der zentralörtlichen Gliederung gemäß Landesentwicklungsplan und den Einwohnerzahlen von Stadtteilen bzw. Teilorten. Für die Nachfragekomponente wird das Fahrgastaufkommen in den zwischen- oder auch innerörtlichen Bedienungskorridoren ausgewertet.

Der Ansatz wurde unter Berücksichtigung des Status quo Fahrplans kalibriert und als sog. Basisangebot in den Nahverkehrsplänen verankert. Grundgedanke dabei war, dass die Landkreise als Aufgabenträger den Fortbestand des Basisangebots garantieren und ein Angebotsniveau darüber hinaus der kommunalen Mitfinanzierung bedarf. Insbesondere die Nachfragekomponente ermöglichte es dabei, auch Verkehrsverbindungen außerhalb der zentralörtlichen Struktur zu sichern.

Im Rahmen der 3. Fortschreibung des Nahverkehrsplans wurde dieser Ansatz erweitert. Die Verkehrsleistungen, welche der Landkreis vollständig finanziert sind nun im sog. verkehrliche Mindestniveau gebündelt. Dieses setzt sich wie folgt zusammen:

- Basisangebot
- ÖPNV-Pakt 2014 (verlässlicher S-Bahn-Zubringer)
- Angebotserweiterungen aus der 3. Nahverkehrsplanfortschreibung

Der Landkreis verfolgt damit das Ziel das Angebotsniveau im Landkreis weiter einheitlich, transparent und nachvollziehbar auszubauen und auf einem hohen Niveau zu sichern.

2) Verkehrsangebot in (Teil-)Ortschaften ohne eigenen S-Bahn-Anschluss

Die Schienenverbindungen im Landkreis Böblingen bilden das Rückgrat des ÖPNV-Angebots. Die Kommunen, welche nicht unmittelbar an die S-Bahn angeschlossen sind, werden im Regelfall über die sog. verlässlichen S-Bahn-Zubringer an die S-Bahn im Landkreis angeschlossen. Der verlässliche S-Bahn-Zubringer bietet eine durchgängige halbstündliche Bedienung während der Haupt- und Normalverkehrszeiten (Mo - Fr von 6 bis 20 Uhr) und eine stündliche Anbindung in den übrigen Verkehrszeiten (Mo - Fr von 20 bis 24 Uhr, Sa, So/Fe).

Über die Angebotsverbesserungen aus der 3. Nahverkehrsplanfortschreibung wird der Halbstundentakt zukünftig montags bis freitags in den Hauptverkehrszeiten (HVZ) für einen Zeitraum von insgesamt sechs Stunden auf einen Viertelstunden-Takt verdichtet. Der an Samstagen geltende durchgängige Stundentakt wird im Zeitraum von 9 bis 20 Uhr zu einem Halbstundentakt verdichtet.

Die Umsetzung der Angebotsverbesserungen erfolgt im Regelfall im Rahmen der Neuvergaben. In den laufenden Verkehren wurde die Umsetzung gem. KT-Beschluss vom 22.05.2023 (KT-Drucks. Nr. 085/2023) unter Berücksichtigung der notwendigen Ertüchtigungsarbeiten an der Schieneninfrastruktur und der damit verbundenen Einschränkungen im Verkehrsangebot bis zum Fahrplanwechsel nach der Inbetriebnahme der S-Bahn-Station Mittnachtstraße (voraussichtlich im Dezember 2025) verschoben.

Alle Kommunen ohne S-Bahn-Anschluss, mit Ausnahme von Bondorf, sind Teil eines verlässlichen S-Bahn-Zubringer Korridors. Damit verfügt mindestens der Hauptort über den durchgängigen Halbstundentakt (Mo - Fr von 6 bis 20 Uhr). Die Ortsteile sind bis auf folgende Ausnahmen ebenfalls über diesen Angebotsstandard angebunden:

- Lehenweiler (rd. 520 EW), Anbindung im Stundentakt
- Neuweiler (rd. 1.130 EW), Anbindung im Stundentakt mit Verdichtung in HVZ
- Mönchberg (rd. 1.200 EW), Anbindung im Stundentakt mit Verdichtung in HVZ
- Breitenstein (rd. 1.250 EW), Anbindung im Stundentakt mit Verdichtung in HVZ
- Tailfingen (rd. 1.500 EW), Anbindung im Stundentakt mit Verdichtung in HVZ
- Kayh (rd. 1.640 EW), Anbindung im Stundentakt mit Verdichtung in HVZ

Die Gemeinde Bondorf verfügt ebenfalls über keinen direkten Zugang zur S-Bahn, dafür aber eine Anbindung an den Nah- und Fernverkehr im Schienennetz (IC, RE 14 und RB14). Sie ist hierüber in Richtung Stuttgart über Herrenberg und Böblingen mindestens im Stundentakt angebunden. In der Früh-HVZ wird der Stundentakt deutlich auf bis zu vier Abfahrten pro Stunde verdichtet. In der Spät-HVZ wird auf einen Halbstundentakt verdichtet. Im Busverkehr ist Bondorf über die Linie 778 im Stundentakt an Mötzingen und Nagold (CW) angebunden.

Insgesamt lässt sich daher konstatieren, dass im Landkreis bis auf sehr wenige Ausnahmen bereits ein flächendeckender Halbstundentakt angeboten wird.

3) Anpassung der Regionalisierungsmittel und Finanzierung im ÖPNV

Die Bundesregierung hat gemäß der Bund-Länder-Einigung vom 2. November 2022 beschlossen, den Ländern im Jahr 2022 zusätzliche Regionalisierungsmittel in Höhe von einer Milliarde Euro zur Verfügung zu stellen. Die jährliche Dynamisierungsrate der Regionalisierungsmittel wurde ab dem Jahr 2023 von 1,8 auf 3,0 Prozent erhöht.

Die Regionalisierungsmittel werden von den Ländern in erster Linie für den Schienenpersonennahverkehr eingesetzt. Sie können aber auch für investive Maßnahmen im schienen- und straßengebundenen ÖPNV verwendet werden - zum Beispiel für die Finanzierung von Infrastrukturvorhaben oder die Beschaffung von Straßenbahnen und Bussen.

In Baden-Württemberg sind die Regionalisierungsmittel gem. § 13 Abs. 2 ÖPNVG vorrangig für den Schienenpersonennahverkehr zu verwenden. Die Landkreise im VVS profitieren jedoch indirekt von den Regionalisierungsmitteln über den Verband Region Stuttgart. Dieser erhält vom Land Baden-Württemberg mindestens 9,9 Prozent der Regionalisierungsmittel für die S-Bahn. Die Aufstockung der Regionalisierungsmittel reduziert den Finanzierungsbedarf der Verbundlandkreise an den Kosten der S-Bahn.

Darüber hinaus erhalten die Aufgabenträger in Baden-Württemberg gem. § 15 Abs. 1 ÖPNVG ab dem Jahr 2023 rd. 250 Mio. Euro zur Finanzierung von Verkehrs- und Tarifleistungen im öffentlichen Personennahverkehr. Auf den Landkreis Böblingen entfallen hiervon rd. 4,5 Mio. Euro. Diese Mittel werden vorrangig zur Rabattierung des Ausbildungsverkehrs verwendet. Die Mittel, welche nicht über die Allgemeine Vorschrift des Landkreises zur Rabattierung des Ausbildungsverkehrs ausgeschüttet werden, werden zur Finanzierung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen im ÖPNV (Verkehrsverträge) herangezogen.

Der Landkreis setzt zur Finanzierung der übrigen gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen (nur Busverkehr) zusätzlich kommunale Mittel in Höhe von rd. 6,8 Mio. Euro ein.

Perspektivisch könnte sich das Land Baden-Württemberg über die sog. Mobilitätsgarantie stärker an den Kosten des Busverkehrs beteiligen. Die Mobilitätsgarantie würde in den Hauptverkehrszeiten zwischen 5 Uhr am Morgen und Mitternacht landesweit in jeder Kommune eine Mindestbedienung im 30 Minuten-Takt (Bahn oder Bus) bedeuten. In Randzeiten auf dem Land könnte dieser Takt auch durch OnDemand Verkehre oder Anrufsammeltaxen sichergestellt werden. Für die Ballungsräume würde die Mobilitätsgarantie sogar einen 15-Minuten-Takt vorsehen.

Für den zusätzlichen Angebotsausbau müssen jedoch zum aktuellen Zeitpunkt kommunale Mittel herangezogen werden, da MP Kretschmann im April 2023 der Umsetzung der Mobilitätsgarantie mit den Worten „Wir können die Mobilitätsgarantie nicht geben, wenn sie nachher nicht bezahlbar ist“ zunächst eine klare Absage erteilt

hat.

4) Fehlende auskömmliche Finanzierung des Deutschlandtickets

Am 01.05.2023 wurde das Deutschlandticket als Nachfolge des 9-Euro-Tickets eingeführt. Für den Preis von 49 Euro pro Monat bietet das Deutschlandticket im Rahmen eines Abonnements die Nutzung für den gesamten öffentlichen Personennahverkehr im Bundesgebiet (s. auch KT-Drucks. Nr. 021/2023).

Mit dem Beschluss in der Bund-Länder-Konferenz am 06.11.2023 wurde die abschließende Klärung einer auskömmlichen Finanzierung des Deutschlandtickets, die den Aufgabenträgern die Mindereinnahmen und Mehraufwendungen infolge seiner Einführung dauerhaft und in voller Höhe finanziell ausgleicht, weitergeschoben. Es bleibt dabei, dass lediglich für 2023 eine unbegrenzte Nachschusspflicht besteht, soweit der zwischen Bund und Ländern vereinbarte Ausgleich i.H.v. 3 Mrd. Euro nicht ausreicht. Durch die Einführung des Deutschlandtickets zum 01. Mai 2023, kann zum aktuellen Zeitpunkt davon ausgegangen werden, dass kein Nachschussbedarf besteht, sondern Mittel in Höhe von ca. 700 Mio. Euro nicht benötigt werden. Diese können in das Jahr 2024 übertragen werden. Damit stünden etwa 3,7 Mrd. € insgesamt für 2024 zum Ausgleich zur Verfügung.

Der Verband der Verkehrsunternehmen (VDV) rechnet für 2024 mit einem Finanzierungsbedarf von 4,1 Mrd. Euro. Unter Berücksichtigung der rd. 3,7 Mrd. Euro verbliebe für das Jahr 2024 eine Kostenunterdeckung von rd. 400 Mio. Euro bei den Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen. Je nachdem, wie die Abrechnung und Entwicklung der Jahre 2023 und 2024 ausfällt, kann die Kostenunterdeckung größer oder kleiner ausfallen.

Darüber hinaus ist zum aktuellen Zeitpunkt noch unklar, wann der Bundeshaushalt für das Jahr 2024 beschlossen werden kann. Den kommunalen Aufgabenträgern fehlt damit die notwendige Planungssicherheit, um eine Entscheidung über den zusätzlichen Einsatz finanzieller Mittel für den Ausbau des ÖPNV-Angebots zu treffen.

5) Fazit

Bereits in weiten Teilen des Landkreises kann über den verlässlichen S-Bahn-Zubringer ein flächendeckender Halbstundentakt angeboten werden. Bis auf einen kleinen Teilort, welcher über eine durchgängige Anbindung im Stundentakt angebunden ist, gibt es auch in den Teilorten im Landkreis in den Hauptverkehrszeiten Verdichtungen zu einem Halbstundentakt.

Die Verwaltung bewertet einen weiteren Ausbau zur Angebotsverdichtung grundsätzlich positiv, sofern der Ausbau nachhaltig finanziert werden kann. Da aktuell keine zusätzlichen Mittel von Bund und Länder für den Ausbau des Verkehrsangebots zu erwarten sind, müsste auf kommunale Mittel zurückgegriffen werden.

Aufgrund der Unsicherheiten in der Finanzierung des Deutschlandtickets durch Bund und Länder im Jahr 2024 und die sich hierauf möglicherweise ergebenden finanziellen Risiken für den Finanzierungsbeitrag des Deutschlandticket JugendBW, sollte von einem, über die derzeit schon geplanten Maßnahmen hinausgehenden, flächendeckenden Ausbau eines 30-Minuten-Takts im Busverkehr zunächst abgesehen werden. Der Fokus sollte zunächst – in Abhängigkeit der Entwicklung des Verkehrsangebots der S-Bahn – auf die Umsetzung der Angebotsverbesserungen aus der Nahverkehrsplanfortschreibung gelegt werden.



Roland Bernhard