

## KT-Drucks. Nr. 171/2024

Landratsamt Böblingen, Postfach 1640, 71006 Böblingen

**Der Landrat**

**Dezernent**

Thomas Wagner  
Telefon 07031-663 1589  
Telefax 07031-663 91589  
t.wagner@lrabb.de

**Az: 797.621**  
05.09.2024

### **Teilfortschreibung des Nahverkehrsplans und Anpassung der einheitlichen Standards der Verbundlandkreise**

- Anlage 1: Abwägungsmatrix Kommunen
- Anlage 2: Abwägungsmatrix angrenzende Kreise und Kommunen
- Anlage 3: Abwägungsmatrix Verkehrsunternehmen
- Anlage 4: Abwägungsmatrix weitere TöB und Sonstige
- Anlage 5: Änderungsdatei
- Anlage 6: Gesamtdokument Teilfortschreibung NVP
- Anlage 7: Bewertungsblatt Klimarelevanz

#### **I. Vorlage an den**

Umwelt- und Verkehrsausschuss  
zur Vorberatung

24.03.2025

**öffentlich**

Kreistag  
zur Beschlussfassung

07.04.2025

**öffentlich**

#### **II. Beschlussantrag**

1. Der Behandlung der Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange wird wie in Anlage 2 bis 4 beschrieben zugestimmt.

2. Der Teilfortschreibung des Nahverkehrsplanes für den Landkreis Böblingen (vgl. Anlage 6) wird zugestimmt.
3. Die unter Ziffer 2 dargestellten Anpassungen der einheitlichen Standards der Verbundlandkreise werden zur Kenntnis genommen.

**Der Umwelt- und Verkehrsausschuss hat das Thema in seiner Sitzung vom 24.03.2025 vorberaten und empfiehlt dem Kreistag einstimmig antragsgemäß zu beschließen.**

### III. Begründung

#### 1. Teilfortschreibung des Nahverkehrsplanes

Gemäß § 5 des Gesetzes über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNVG) obliegt dem Landkreis Böblingen die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen als Aufgabe der Daseinsvorsorge. Zu diesem Zwecke stellt er gemäß § 11 ÖPNVG einen Nahverkehrsplan (s. Anlage 6) auf, der den Rahmen für die gewünschte Entwicklung skizziert und auf einen Zeithorizont von 5 Jahren angelegt ist.

Seit der Verabschiedung des aktuellen Nahverkehrsplans im März des Jahres 2021 durch den Kreistag sind aufgrund jüngerer Entwicklungen für einzelne Linienbündel bzw. die darin enthaltenen Buslinien Bedienungskonzepte erstellt worden, die von den im Nahverkehrsplan skizzierten Überlegungen deutlich abweichen. Um hier Widersprüche zu vermeiden und auch eine Fach- und Gremienbeteiligung zu den geänderten Planungsansätzen zu ermöglichen, soll der Nahverkehrsplan entsprechend angepasst werden.

Hinsichtlich weiterer ausführlicher grundlegender Erläuterungen zum Nahverkehrsplan, zum Fortschreibungsbedarf sowie zum Inhalt der Teilfortschreibung wird auf die Vorlage zur Einbringung des Teilfortschreibungsentwurfs verwiesen (KT-Drucks. Nr. 085/2024).

Der Umwelt- und Verkehrsausschuss hat die Verwaltung am 29. April 2024 beauftragt, zum eingebrachten Entwurf der Teilfortschreibung des Nahverkehrsplans das Anhörungsverfahren durchzuführen. Dieser wurde im Rahmen des formalen Beteiligungsverfahrens nach dem ÖPNVG an die zu beteiligenden Träger öffentlicher Belange (u. a. Kommunen und Verkehrsunternehmen) zur Stellungnahme übersandt. Insgesamt gingen während des Anhörungsverfahrens ca. 47 Äußerungen von 18 Städten und Gemeinden, Verkehrsunternehmen, Landkreisen und weiteren Behörden ein.

Die vorgetragenen Anregungen aus dem formalen Beteiligungsverfahren wurden geprüft und ggf. übernommen. Alle eingegangenen Anregungen sowie der in Abstimmung mit dem VVS erarbeitete Vorschlag, wie die Anregungen behandelt und ggf. der NVP-Entwurf angepasst wird, sind in den vier Abwägungsmatrices (Anlage 1: Kommunen, Anlage 2: angrenzende Kreise und Kommunen, Anlage 3: Verkehrsunternehmen, Anlage 4: Weitere TöB & Sonstige) gegenübergestellt.

## 1.1 Anpassungen gegenüber des Teilfortschreibungsentwurfs

Aus dem Beteiligungsverfahren sind verschiedene Anpassungen in den Beschlussentwurf aufgenommen worden.

Hierbei handelt es sich vor allem um einzelne Anmerkungen und Korrekturen sowie um Ergänzungen im grenzüberschreitenden Verkehr, die der Klarstellung der Abstimmung zwischen den einzelnen Aufgabenträgern dienen.

Desweiteren wurden auch formale Anpassungen und kleine Korrekturen, welche von der Verwaltung festgestellt wurden, in den Beschlussentwurf aufgenommen.

Neben diesen formalen Anpassungen und kleinen Korrekturen, wurde der Liniensteckbrief der Linie 655 (S. 128) korrigiert. Für das Basisangebot im Abschnitt Rutesheim – Gebersheim – Leonberg wurde ein Wochenendverkehrsangebot ausgewiesen und für die Verbindung vom Rutesheimer Stadtteil Heuweg wird ein tägliches Verkehrsangebot von 15/8/6 Fahrtenpaaren vorgesehen.

In Anlage 5 sind alle wesentlichen Änderungen der Teilfortschreibung des Nahverkehrsplanes aufgeführt.

## 1.2 Weiteres Vorgehen

Die Verwaltung schlägt vor, die in den Abwägungstabellen vorgeschlagenen Änderungen gegenüber dem Teilfortschreibungsentwurf zu übernehmen und mit allen Änderungen in Form einer Teilfortschreibung des Nahverkehrsplanes zu beschließen.

Mit Abschluss des Fortschreibungsverfahrens wird der Nahverkehrsplan des Landkreises Böblingen zur Einsicht durch jedermann auf die Homepage des Landkreises zum kostenfreien Download bereitgestellt und dem Regierungspräsidium Stuttgart angezeigt.

## 2. Anpassung der Standards im Rahmen der Qualitätsvergaben im ÖPNV

In den Standards der Verbundlandkreise werden auf Basis der (allgemeinen) Festlegungen in den Nahverkehrsplänen die grundsätzlichen Anforderungen an alle Verkehre definiert, die in jedem wettbewerblichen Verfahren einzuhalten sind.

Im Rahmen der Anpassung der Unterlagen an die vom Kreistag am 16.12.2024 beschlossenen Qualitätsvergaben im ÖPNV (s. KT-Drucks-Nr. 198/2024), haben sich die Verbundlandkreise auch mit den notwendigen Anpassungen in den Standards befasst. Neben den formal anzupassenden Punkten, sollen zukünftig auch folgende zwei neue, zusätzliche Punkte die Fahrzeugausstattung betreffend, verbindlich vorgegeben werden:

### a) Videoüberwachung in allen Fahrzeugen

Bereits heute stellen einige Verkehrsunternehmen ihre Fahrzeuge mit einer Videoüberwachung aus. So hat z. B. die Fa. LVL, Ludwigsburger Verkehrslinien GmbH, alle Fahrzeuge entsprechend ausgerüstet. Gleiches gilt für die Fahrzeuge der Stuttgarter Straßenbahnen AG oder die Schienenfahrzeuge im Regionalverkehr sowie bei den Nebenbahnen.

Eine Videoüberwachung dient sowohl dem subjektiven Sicherheitsempfinden der Fahrgäste, kann gleichzeitig aber auch Vandalismusschäden reduzieren bzw. verhindern. Angesichts des zunehmend schwieriger werdenden Verhaltens einzelner Fahrgäste erscheint die Vorgabe, dass alle Fahrzeuge mit Videoüberwachungssystemen auszustatten sind, angebracht.

Die Vorgabe soll auf Neufahrzeuge beschränkt werden, eine Nachrüstung vorhandener Fahrzeuge ist aus Kostengründen nicht vorgesehen. Wird die Videoüberwachung bei der Bestellung des Fahrzeugs berücksichtigt, belaufen sich die Kosten bei vier Kameras und einer Aufnahmekapazität von mindestens 72 Stunden auf rund 4.000 Euro pro Fahrzeug. Die Lebensdauer des Systems entspricht der Nutzungsdauer der Fahrzeuge, d. h. in der Regel mindestens acht Jahre. Die zusätzlichen Kosten amortisieren sich üblicher Weise dadurch, dass der Instandhaltungsaufwand aufgrund von Vandalismusschäden rückläufig ist. Beispielsweise fallen für einen beschädigten Sitzbezug Kosten zwischen 200–350 € an. Sollte die komplette Polsterung auszutauschen sein, geht es um bis zu 1.200 € und beim Austausch einer Sitzbank sind bis zu 5.000 € je Schadensfall möglich.

b) Einbau von Fahrerschutztüren in allen Fahrzeugen

Im Unterschied zu den Schienenfahrzeugen gab es bisher bei den Bussen im Verbundraum Stuttgart in der Regel keine Trennung zwischen Fahrpersonal und Fahrgästen. Auch wenn einige Unternehmen Fahrerinnen bereits standardmäßig in ihren Fahrzeugen einbauen ließen, war der Arbeitsplatz der Busfahrerinnen und Busfahrer in den meisten Fällen nicht abgeschirmt. Während der Corona-Pandemie wurden in fast allen Fahrzeugen Trennscheiben nachgerüstet, um den Infektionsschutz des Fahrpersonals zu verbessern. Als Nebeneffekt dienen diese Trennscheiben auch dem Schutz des Fahrpersonals vor möglichen Übergriffen durch Fahrgäste. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass das Fahrpersonal auch Fahrkarten verkauft, d. h. gewisse Geldbeträge in der Fahrerkabine vorhanden sind.

Inzwischen haben die Fahrzeughersteller den Einbau von Trennscheiben als Standardangebot aufgenommen. Aus fachlicher Sicht haben sich die Trennscheiben bewährt, das Fahrpersonal fühlt sich dadurch auch sicherer im täglichen Dienst, die Attraktivität von Schichten in den Rand-/Nachtzeiten steigt. Daher ist vorgesehen, dass der Einbau von Fahrerschutztüren verpflichtend in die Standards aufgenommen werden soll. Somit wird der vom Landkreis befürworteten Unterstützung des „Bündnis gegen Fachkräftemangel im ÖPNV“ Rechnung getragen. Die Vorgabe soll auf die Neufahrzeuge beschränkt werden. Die Kosten beliefen sich pro Fahrzeug auf rund 1.500 Euro. Da die Busse inzwischen zumindest die Vorrichtung standardmäßig eingebaut haben, fallen meist nur die reinen Kosten der Scheibe (ca. 500 €) zusätzlich an.

Beide Anpassungen erhöhen die Kosten der zum Einsatz kommenden Fahrzeuge, allerdings nur in geringem Umfang. Ein Standardlinienbus mit konventionellem Antrieb kostet rund 250.000 Euro, emissionsfreie Fahrzeuge liegen bei rund 500.000 bis 600.000 Euro.

Es handelt sich ins0fern um überschaubare Kosten, deren Mehrwert die höheren Kosten aufwiegt bzw. die sich sogar im Angebotspreis durch Einsparungen wegen zurückgehender Vandalismusschäden rechnen können.

#### IV. Klimarelevanz

1. Voreinschätzung der Auswirkungen auf den Klimaschutz:

Positiv                       Negativ                       keine

2. Prüfung der Auswirkungen auf den Klimaschutz (mittels Bewertungsblatt, siehe Anlage):

Nein     Ja

Positiv                       Negativ

Begründung:

Teile der Fortschreibung haben keine Auswirkung auf den Klimaschutz, da es sich um die Konkretisierung zwischenzeitlich umgesetzter Arbeitsaufträge aus dem alten NVP handelt. Positive Auswirkungen auf den Klimaschutz hat insbesondere die Aufnahme der Linie X74 in das Basisangebot aufgrund der Überschreitung des Nachfragegrenzwertes. Durch diese Aufnahme wird deren Bestehen über den Zeitpunkt der aktuellen eigenwirtschaftlichen Genehmigung hinaus sichergestellt.

#### V. Finanzielle Auswirkungen

Die Kosten für die Fortschreibung wurden bereits im Jahr 2024 mit dem VVS abgerechnet. In der zukünftigen Finanzplanung sind die Kosten, welche durch die Umsetzung des NVPs entstehen, z.B. im Rahmen der Neuvergabe die Basisangebotsleistungen der Linie X74, auf dem Sachkonto 43170000 (Zuschüsse an private Unternehmen) eingeplant.



Roland Bernhard