

Begründung:**I. Einleitung**

Das Landratsamt Rems- Murr-Kreis hat am 01.12.2020 die Städte und Gemeinden im Rahmen des Beteiligungsverfahrens nach § 12 Gesetz über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNVG) zur Stellungnahme zum Entwurf der dritten Fortschreibung des Nahverkehrsplans (NVP) aufgefordert. Für die Stellungnahmen wurde eine einmalige Fristverlängerung von zunächst 31.01.2021 bis spätestens 28.2.2021 gewährt.

Im Jahr 2015 haben sich die städtischen Gremien, damals ÖPNV-Beirat, VFA und Gemeinderat zu Zeiten des BK-Busses der am 31.12.2018 endete, eingehend mit dem Entwurf der Fortschreibung des zweiten Nahverkehrsplans und in den Folgejahren mit der ausreichenden Verkehrsbedienung des Stadtgebietes Backnang sowie der Busverkehre in das Umland befasst. Ziel war es, die aus Rechtsgründen notwendige europaweite Ausschreibung, die der Landkreis als Aufgabenträger durchzuführen hatte, vorzubereiten. Zunächst hat der Landkreis das gesamte Bedienungsgebiet des Busverkehrs zur Vorbereitung der Ausschreibung in Linienbündel eingeteilt. Diese Linienbündel sind nun weiterhin Grundlage des zur dritten Fortschreibung anstehenden Nahverkehrsplans.

Die Firma Omnibusverkehr Friedrich Müller GmbH (FMO) erhielt nach Abschluss des Ausschreibungsverfahrens vom Regierungspräsidium Stuttgart den Zuschlag und führt seit 1. Januar 2019 den Omnibusverkehr im gesamten Stadtgebiet Backnang (Linienbündel 9) eigenwirtschaftlich durch. Überdies fährt FMO das Linienbündel 10, Unteres Murrthal, eigenwirtschaftlich. Die Fahrten im Linienbündel 11, Weissacher Tal, erfolgen durch FMO nicht eigenwirtschaftlich, die Stadt Backnang beteiligt sich hier mit einem Kostenanteil in Höhe von derzeit 21.640 Euro im Jahr 2020. Im Linienbündel 13, Oberes Murrthal, ist die Stadt Backnang jährlich in Höhe von 64 € für Ruftaxizubestellungen beteiligt. Diese Linie wird von der Firma Omnibus-Verkehr Ruoff GmbH (OVR) ebenfalls eigenwirtschaftlich gefahren. Die Übersichtspläne zu den Linienbündeln sind in den Anlagen 1 bis 4 angefügt.

Dass mit der zweiten Fortschreibung des NVP als Basis für die Vergabe der Betriebsleistungen erstellte Linienbündelungskonzept nach Verkehrsräumen hat sich bewährt und ist die Grundlage für die beginnend im Jahr 2022 von der Landkreisverwaltung wieder durchzuführenden, europaweiten Ausschreibungen.

Für den Busverkehr im Stadtgebiet Backnang und in den Stadtteilen sind folgende Linienbündel festgelegt:

Bündel (Betreiber derzeit)	Linien	Betriebsleistung NVP 2015 (p.a.)	Betriebsleistung Entwurf NVP 2021 (p.a.)	Laufzeitende der Vergaben
9 Stadtverkehr BK (FMO)	359, 360, 361, 362, 362A, 363, 368, 368A, 369, 370, N36	520.000 km	671.000 km	31.12.2024
10 Unteres Murrthal (FMO)	367, 367A, 455, 467, 477, 488	504.000 km	552.400 km	31.12.2027
11 Weissacher Tal (FMO)	365, 365A, 366, 381, 382, 383, 384, 393	783.000 km	983.300 km	31.12.2026
13 Oberes Murrthal (OVR + Ruftaxi)	375, 380, 380A, 385, 386, 390, 391	824.000 km	884.900 km	31.12.2027

Die fett gedruckten Linien bedienen Haltestellen in der Gemarkung der Stadt Backnang.

Gründe für die Fortschreibung des Nahverkehrsplans:

- Planungshorizont von ca. fünf Jahren seit 2015 erreicht, damit steht die Fortschreibung an.
- Verpflichtung zur Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit nach § 8 Abs. 3 Personenbeförderungsgesetz, Pflicht zur Begründung etwaiger zeitlicher Verzögerungen im NVP.
- Richtlinie EU 2019 / 1161 „Clean Vehicle Directive“ für Fahrzeuge im Linienverkehr.
- Vorbereitung der künftigen Ausschreibungen, Definition der zu erbringenden Leistungen (s.o. Laufzeitende der Vergaben).
- Verkehrsprognose 2030: laut Entwurf des NVP ist im Bereich Mittelzentrum Backnang der Anteil des ÖPNV am insgesamt deutlich zunehmenden Gesamtverkehrsaufkommen mit etwa 12% konstant.

II. Stellungnahme

1. Rahmenvorgaben und Ziele

Die Linienbündel im Verkehrsraum Backnang profitieren vom punktuellen Ausbau des Basisangebots sowie insbesondere von den Standards für verlässliche S-Bahn Zubringer, die auf dem ÖPNV-Pakt von Land, Verband Region Stuttgart, Landeshauptstadt und den Verbundlandkreisen basieren. Diese gelten im Bereich der Stadt Backnang für die Linienkorridore 361 (Steinbach – Backnang – Heiningen – Gesundheitszentrum), 365/366 (Backnang – Oberbrüden/ Backnang – Hohnweiler), 367 (Backnang – Kleinaspach) sowie 381/382/383/384 (Weissacher Tal/Althütte) und sehen unter anderem eine mindestens halbstündliche Bedienung im Tagesverkehr (06 – 20 Uhr) an Werktagen, mindestens einen Stundentakt in den übrigen Verkehrszeiten sowie die Anbindung an die Nacht-S-Bahnen vor. In den Hauptverkehrszeiten wird der Takt auf 15 Minuten werktags und 30 Minuten samstags verdichtet. Die Stadt Backnang hat im Jahr 2017 dem ÖPNV-Pakt mit Blick auf die damit verbundenen Angebotsverbesserungen und optimierten Anschlüsse und Taktverdichtungen zugestimmt.

Angesichts der vielfältigen Verknüpfungen von Bus- und Bahnverkehr in einem integralen Taktfahrplan stellt das Erlangen von optimalen Umsteigebeziehungen eine besondere Herausforderung dar. Die Stadt fordert, die bestmögliche Lösung auszuarbeiten. Im aktuellen Fahrplan gestaltet sich die grundsätzliche Anschlusssituation der obigen Korridore am Bahnhof/ZOB Backnang in der Hauptverkehrszeit wie folgt:

Bus an; ab	RE90/RB19		S3		S4	
	ab => S	ab => SHA	ab => S	an <= S	ab => S	an <= S
	.07 / .37	.24 / .54	.11/.26/.41/.56	.03/.18/.33/.48	.03 / .33	.22 / .52
361	.20 / .50		.23 / .53			
365/366	.05 / .56		.23 / .59			
367	.06 / .21 / .36 / .51		.08 / .23 / .38 / .51			
381/382/ 383/384	.05 / .21 / .35 / .43 / .51		.10 / .25 / .40 / .55			

Bei RE90 und RB19 sind Abweichungen im Bereich einer Minute nicht separat dargestellt.

Die mit den Standards für verlässliche S-Bahn-Zubringer einhergehende Taktverdichtung bei der ausreichenden Verkehrsbedienung wird von der Stadt Backnang als Beitrag zur Attraktivitätssteigerung des ÖPNV und damit zur Erreichung der Klimaschutzziele (Steigerung der Fahrgastzahlen um 50% bis 2030) ausdrücklich begrüßt. Es wird jedoch auf die Stellungnahme zur Finanzierung in Ziffer 5 verwiesen. Vergleichbar zu den anderen Verbundlandkreisen wird die vollständige Übernahme der Kosten für die ausreichende Verkehrsbedienung durch den Rems-Murr-Kreis gefordert.

Angesichts zukünftig erheblich erweiterter Verkehrsfunktionen fordert die Stadt Backnang zudem, für weitere Linien des Backnanger Stadtverkehrs die Standards für die verlässlichen S-Bahn-Zubringer anzuwenden:

- 359 (Anbindung Lerchenäcker; Erweiterung 3. Bauabschnitt)
- 363/370 (Backnang – Schöntal/ Backnang – Murrbäder; Zusammenführung zur Durchmesserlinie; Anbindung an das Quartier Backnang West/IBA ´27 [IBA-Quartier] und Obere Walke)
- 369 (Backnang – Kuchengrund; Direktanbindung Zentraler Omnibusbahnhof (ZOB) – Kreisberufsschulzentrum; der Landkreis wird aufgefordert, die von ihm erarbeitete Mobilitätsanalyse öffentlich vorzustellen)

Im Hinblick auf die Vorgaben zur S-Bahn-Zu- und -Abbringerfunktion einer Linie (mindestens 4.000 an die S-Bahn angebundene Einwohner bzw. mindestens 500 Fahrgäste je Tag und Richtung im Querschnitt) wird darum gebeten, die zugrundeliegenden Ausgangsdaten den Kommunen zur Verfügung zu stellen.

Hinweise und Forderungen an den Aufgabenträger:

- Taktverdichtung durch Standards für verlässliche S-Bahn-Zubringer wird begrüßt.
- Vollständige Übernahme der Kosten für die ausreichende Verkehrsbedienung.
- Einbeziehung der Linien 359 (Backnang – Lerchenäcker), 363/370 (Backnang – Schöntal/ Backnang – Murrbäder) und 369 (Backnang – Kuchengrund) in die Standards für verlässliche S-Bahn-Zubringer.
- Ausgangsdaten zur Festlegung der S-Bahn-Zu- und Abbringerfunktion (angebundene Einwohner, Fahrgastzahlen im Querschnitt) sind der Stadt zur Verfügung zu stellen.

2. Leistungsbeschreibung

Linienbündel 9 (Stadtverkehr Backnang)

Linie 363 (Backnang – Schöntal)

Der NVP erkennt in seiner Bewertung für Schöntal Handlungsbedarf. Da in Schöntal mehr als 400 Einwohner (Stand 28.01.2021: 465 Personen mit Hauptwohnsitz) gemeldet sind, soll das Angebot künftig entsprechend der Landkreisstandards ausgebaut werden. Diese sehen an Werktagen als Mindestbedienung 15, an Samstagen 8 sowie an Sonn- und Feiertagen 6 Fahrtenpaare vor. Die Stadt Backnang begrüßt die Verbesserung der Anbindung durch zusätzliche Fahrten der Linie 363. Die Anbindung von Schöntal wurde im Zuge der Ausschreibung der Verkehrsleistungen mit Betriebsaufnahme zum 01.01.2019 auf 11 Fahrtenpaare an Werktagen bereits deutlich verbessert. Das ergänzende Ruftaxi auf der Linie 363 wird seither nicht mehr betrieben, da vom Landkreis kein Betreiber gefunden werden konnte. Das Verkehrsunternehmen hat daraufhin im Rahmen seines eigenwirtschaftlichen Antrags für die gesamte Genehmigungsdauer verbindlich zugesichert, ab dem 15.12.2019 montags bis freitags ein zusätzliches Fahrtenpaar (5:59 Uhr und 18:29 Uhr) im regulären ÖPNV anzubieten.

Linien 363/370 (Backnang – Schöntal/ Backnang – Murrbäder)

Die Verbesserung der Erschließungsqualität in den aktuell in der Planung befindlichen innerstädtischen Entwicklungsquartieren ist zur Neuvergabe ab 2025 zu berücksichtigen:

- Obere Walke (Misch-/Wohnnutzung, ca. 5 ha Gebietsfläche, voraussichtlich ca. 350 – 400 Wohneinheiten, Aufsiedlung voraussichtlich ab 2022)
- Quartier Backnang West /IBA'27 (IBA-Quartier) (Mischnutzung, ca. 15 ha Gebietsfläche, voraussichtlich ca. 85 – 175 Einwohner bzw. Arbeitsplätze je ha, Aufsiedlung voraussichtlich ab 2023)

Die Stadt Backnang bittet, eine Verknüpfung der Linien 363 (Schöntale) und 370 (Murrbäder) zu prüfen und diese neue Durchmesserlinie mit voraussichtlich zwei zusätzlichen Haltestellen durch das IBA-Quartier zu führen. Damit werden beide Gebiete sowohl mit der Innenstadt als auch mit dem Bahnhof Backnang vertaktet. Gegebenenfalls ist auf dem zentralen Linienabschnitt IBA-Quartier - Obere Walke zusätzlich eine Taktverdichtung geboten. Diese macht Endhaltestellen mit Wendemöglichkeit notwendig. Im IBA-Quartier könnte die Erschließungsplanung dies bereits vorsehen. Für die Obere Walke, die gebietsintern so weit als möglich von Kfz-Verkehr freigehalten werden soll, ist die Anlage einer Wendeschleife mit neuer Haltestelle im Zuge der Gartenstraße östlich des Quartiers zu prüfen. Mit dieser Maßnahme können für den auf der anderen Murrseite gelegenen Gewerbepark Spinnerei, der über die Linie 360/362 bedient wird, zusätzliche Fahrtmöglichkeiten geschaffen werden. Die direkte Erreichbarkeit ist über bestehende Fußgängerbrücke gewährleistet.

Im Hinblick auf weitere Fahrgastpotenziale ist überdies das künftige Wohngebiet Schöntaler Höhe am westlichen Stadtrand zu betrachten. Aktuell laufen für dieses Gebiet die städtebaulichen Vorbereitungen für die Bauleitplanung. Dort werden frühestens ab 2024 in erster Linie Einfamilienhäuser in unterschiedlicher Typologie entstehen. In Abstimmung mit der oben vorgeschlagenen Durchmesserlinie 363/370 sind die Haltestellenlagen und die Linienführung so anzupassen, dass auch die Schöntaler Höhe zusammen mit dem IBA-Quartier erschlossen wird.

Linie 359 (Backnang – Lerchenäcker)

Die Stadt Backnang begrüßt, dass der Hinweis zur erforderlichen Anpassung des Linienvverlaufs der Linie 359 an die Erweiterung des Industriegebiets Lerchenäcker bereits in den NVP-Entwurf aufgenommen wurde. Angesichts der laufenden Aufsiedlung ist vor der Neuvergabe eine Verlängerung und angepasste Linienführung sowie zusätzliche Haltestellen zu prüfen. Dies bestätigt auch eine vor dem Hintergrund des NVP-Entwurfs von der Stadt durchgeführte Umfrage unter den bereits im Gebiet angesiedelten Unternehmen.

Aus den Ergebnissen lassen sich fünf zentrale Forderungen für eine verbesserte ÖPNV-Anbindung ableiten:

1. Schaffung von Direktverbindungen in die Stadtteile und Umlandgemeinden.
2. Verbesserte Verknüpfung am ZOB (v.a. Linie 363 und oberes Murrthal).
3. Taktverdichtung am Nachmittag (Zeitraum ca. 15:00 – 18:00).
4. Zusätzliche Haltestelle in der nördlichen Manfred-von-Ardenne-Allee (Erweiterungsbereich).
5. Verbesserung der Haltestellenausstattung (Wetterschutz, Informationen).

Die Umsteigebeziehungen am ZOB sind zu verbessern und deutlicher zu kommunizieren. Optimierungsbedürftig im Sinne eines stärkeren Angebotes ist die Anbindung des rund einen Kilometer nördlich des Gebiets gelegenen Stadtteils Strümpfelbach. Von Strümpfelbach aus besteht derzeit keine direkte Fahrmöglichkeit in die Lerchenäcker. Die Route über den ZOB mit Umstieg zwischen den Linien 390 und 359 bedeutet für die Fahrgäste einen sehr großen Umweg mit Fahrtzeiten von etwa einer halben Stunde. Zur Verbesserung dieser Situation ist eine weitere Haltestelle der Linie 390 im Bereich des geplanten neuen Anschlusses an die B14, der auch eine veränderte Führung der Sulzbacher Straße vorsieht, zu prüfen.

Linie 360/362 (Sachsenweiler – Backnang – Rietenauer Weg/ Sachsenweiler – Backnang – Tausgymnasium)

Die deutliche Erweiterung der Fahrtenpaare auf den Linienästen in die einwohnerstarken Siedlungsgebiete nördlich der Murr (Endhaltestellen Rietenauer Weg und Tausgymnasium) ermöglicht eine Taktverdichtung sowie eine Ausdehnung der Betriebszeiten bis 00:00 Uhr analog dem Linienast nach Sachsenweiler. Angesichts des hohen Fahrgastpotenzials hat diese Angebotsverbesserung eine hohe Priorität.

Der Hinweis, dass das hierfür eingeplante Kilometervolumen auch auf anderen Stadtverkehrslinien verplant werden kann, eröffnet zudem flexible Gestaltungsmöglichkeiten. Die Stadt Backnang regt eine vertiefte Prüfung an, für welche Linien eine Ausweitung des Verkehrsangebots erforderlich ist und bietet an, sich hierzu in einen Austausch zwischen dem Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart GmbH (VVS), Aufgabenträger sowie Verkehrsunternehmen einzubringen.

Linien 361/369 (Steinbach – Backnang – Heiningen (– Gesundheitszentrum) / Backnang – Kuchengrund)

Die geplante Wendeschleife in Steinbach kann zur Entspannung des Fahrplans der Linie 361 beitragen und hat damit eine hohe Bedeutung für die Fahrplanstabilität und die S-Bahn-Verknüpfung. Ihre Umsetzung wird von der Stadt Backnang weiterhin angestrebt. Aktuell werden verschiedene Varianten im Bereich der heutigen Haltestelle Dorfhalle geprüft.

Der NVP schlägt vor, an Stelle der aktuellen Verlängerung der Linie 361 von Heiningen bis zum Gesundheitszentrum die heute im Gewerbegebiet Süd (Haltestelle Kuchengrund) endende Linie 369 über Heiningen und Waldrems nach Maubach zu führen. Die Stadt Backnang unterstützt diesen Vorschlag. Die Durchmesserlinie 361 ist durch ihren langen Linienweg und die beiden Verknüpfungspunkte mit dem Schienenverkehr (ZOB, S-Bahn-Haltestelle Maubach) ohnehin verspätungsanfällig. Mit der Verkürzung kann die Pünktlichkeit erhöht werden. Zwischen Heiningen und der S-Bahn-Station wäre so gemeinsam mit der Linie 361 in den Spitzenzeiten ein Viertelstundentakt möglich. Zudem entstünde für die südlichen Stadtteile Heiningen, Waldrems und Maubach eine direkte Anbindung an das Kreisberufsschulzentrum. Mit den geplanten Haltestellen am Gesundheitszentrum im Zuge der Stuttgarter Straße (Realisierung voraussichtlich ab 2022/2023) wäre auch diese wichtige Einrichtung weiterhin direkt aus den südlichen Stadtteile erreichbar. Ebenso die Einkaufsmöglichkeiten im Gewerbegebiet (Haltestelle Im Kusterfeld). Das in der Ausschreibung nicht zum Zuge gekommene Verkehrsunternehmen OVR hatte im Rahmen seines eigenwirtschaftlichen Antrags im Jahr 2017 für das Bündel 9 bereits vorgeschlagen, die Linie 369 bis zur Haltestelle Schozachstraße in Waldrems zu verlängern und dort eine Nullwende zu fahren. Der zusätzliche Fahrtzeitbedarf von der Schozachstraße zum Bahnhof Maubach und zurück beträgt einschließlich des Übergangs von und zur S3 (fahrplanmäßige Begegnung in Maubach) rund 30 Minuten, sodass auch die weitere Verlängerung gut in das Taktfahrplangerüst passt. Die Stadt Backnang hatte sich bei der Bewertung der Angebote für diese Variante ausgesprochen.

Linie N36 (Nachtverkehr Backnang)

Die Linie N36 bedient im Nachtverkehr vor Samstagen sowie Sonn- und Feiertagen mit vier Fahrten im Stundentakt als Ringlinie ausgehend vom ZOB zunächst die Innenstadt, die Wohngebiete im Nordosten (Plattenwaldsiedlung, Plaisir und Seelacher Weg/Häfners Weg) der Kernstadt sowie den Stadtteil Steinbach. Von dort führt sie weiter über Sachsenweiler zurück zur Innenstadt und über die Weissacher Straße in die südlichen Stadtteile Heiningen, Waldrems, Maubach und zurück zum ZOB. Sie folgt in etwa dem Fahrtweg der Linien 360 und 361 und bindet damit große Teile des Backnanger Stadtgebiets an den Nachtverkehr der S3 an. Das Verkehrsunternehmen erbringt die vier Fahrten derzeit als eigenwirtschaftliche Mehrleistung verbindlich für die gesamte Laufzeit des Auftrages. Im Entwurf der NVP-Fortschreibung sind sie weder im Basisangebot noch in der ausreichenden Verkehrsbedienung enthalten. Aus Sicht der Stadt Backnang ist dieses Angebot von

hoher Bedeutung als Alternative zum eigenen Pkw im Freizeitverkehr. Die Nachtverbindungen sind deshalb zwingend beizubehalten.

Hinweise und Forderungen an den Aufgabenträger:

- Die weitere Verbesserung der Anbindung von Schöntal durch zusätzliche Fahrten der Linie 363 wird begrüßt.
- Berücksichtigung städtebaulicher Entwicklungsquartiere (IBA-Quartier, Obere Walke, Schöntaler Höhe) bei Neuvergabe zum 01.01.2025 durch Zusammenführung der Linien 363 und 370.
- Verlängerung, zusätzliche Haltestelle, Taktverdichtung und verbesserte Verknüpfung der Linie 359 (Lerchenäcker).
- Zusätzliche Haltestelle der Linie 390 im Zusammenhang mit dem Umbau der B14-Anschlussstelle Backnang-Nord (Sulzbacher Straße/Lerchenäcker).
- Nutzung des erweiterten Kilometerbudgets für die Linien 360/362 zu Angebotsverbesserungen sowie Prüfung möglicher Verbesserungen auf anderen Stadtverkehrslinien.
- Die vorgeschlagene Verlängerung der Linie 369 in die südlichen Stadtteile Heiningen, Waldrems und Maubach wird unterstützt, da die verspätungsanfällige Linie 361 dann wieder in Heiningen enden kann.
- Die Linie N36 (Nachtverkehr Backnang) ist mit vier Fahrten im Nachtverkehr beizubehalten.

Linienbündel 10 (Unteres Murrta)

Linien 367/467 (Backnang – Kleinaspach / Backnang – Prevorst „Berg- und Talbus“)

Die Linien sind auch für die Stadt Backnang von hoher Bedeutung, da sie die Wohngebiete beiderseits der Aspacher Straße sowie die Mörike- und Schickhardt-Schule bedient (Haltestellen Rossbergstaffel und Seminar).

Aufgrund der Verspätungen auf dieser Linie hat die Stadt zur Prüfung von Lösungen Erörterungen mit der Landkreisverwaltung als Aufgabenträger, dem VVS, dem Verkehrsunternehmen FMO und der Gemeindeverwaltung Aspach geführt. Die direkte Einflussnahme der Stadt ist begrenzt, zumal der überwiegende Teil der Linie nicht im Stadtgebiet verläuft.

Eine gewisse Entspannung dürfte sich im Zuge des vierstreifigen Ausbaus der B 14 ergeben, da dann durch den erforderlichen Umbau der Anschlussstelle Backnang-West (Krähenbachkreuzung) der provisorische Kreisverkehr am Dresdener Ring durch eine lichtsignalisierte Kreuzung ersetzt wird. Zudem wird die Stadt am Knotenpunkt Friedrichstraße/Wilhelmstraße kurzfristig eine Signalisierung umsetzen, die eine ÖPNV-Priorisierung ermöglicht. Ein erster Vorschlag eines Fachbüros liegt vor, der nach interner Prüfung im zuständigen Ausschuss vorgestellt wird.

In diesem Zusammenhang begrüßt die Stadt Backnang ausdrücklich die geplante werktägliche Verbindung Backnang – Aspach - Oberstenfeld/Beilstein und fordert deren zeitnahe Umsetzung noch vor der nächsten Ausschreibung. Derzeit besteht lediglich am Wochenende ein Fahrtangebot mit der Linie 467. Es wird davon ausgegangen, dass auch an Werktagen eine Nachfrage für eine Anbindung von Beilstein und Oberstenfeld an die Stadt Backnang besteht. Entsprechende Linien- und Fahrplankonzepte liegen vor. Die Stadt empfiehlt, wie im NVP-Entwurf vorgeschlagen, diese Relation als eigenständige Linie zu konzipieren. In Abstimmung mit der Gemeinde Aspach ist zu

prüfen, ob diese als Schnellbus direkt zum ZOB Backnang geführt werden kann, um den Fahrgästen eine gegenüber der Linie 367 schnellere und weniger verspätungsanfällige Fahrtoption zum Bahnhof Backnang anzubieten.

Linie 455 (Backnang – Burgstall (– Marbach))

Die Stadt Backnang begrüßt ausdrücklich die Überlegungen des NVP-Entwurfs, die langen Wendezeiten der Linie 455 an den Endhaltestellen Burgstall Murrbrücke und Backnang ZOB (jeweils ca. 15 – 18 Min.) für eine Weiterführung einerseits nach Affalterbach und andererseits in die Backnanger Innenstadt zu nutzen. Damit könnte ohne zusätzlichen Fahrzeugbedarf ein direktes Fahrtangebot in dieser kreisübergreifenden Relation geschaffen werden, von dem alle drei beteiligten Kommunen profitieren würden.

Zur Realisierung der Verlängerung in die Innenstadt Backnang ist allerdings eine Endhaltestelle erforderlich. Die Stadt schlägt vor, für diesen Zweck die Haltestelle Biegel zur Rendezvous-Haltestelle in Parallellage auf der Sulzbacher Brücke auszubauen (2 Haltepositionen je Richtung). Im Rahmen der Untersuchungen zur Verkehrsführung in der Innenstadt (Grabenstraße/Marktstraße) wird eine Umgestaltung dieses Bereichs von der Stadtverwaltung geprüft. Der unmittelbar angrenzende Sulzbacher Kreisel ermöglicht die Wendefahrt. Damit wäre eine zweite Verknüpfungsstelle neben dem ZOB möglich, die vielfältige Umsteigebeziehungen im Stadtverkehr erlaubt. Daraus würde eine höhere Verkehrswirksamkeit resultieren, als eine in die Beratungen des Gemeinderates eingebrachte separate Innenstadtringlinie.

Hinweise und Forderungen an den Aufgabenträger:

- Die Handlungsoptionen der Stadt Backnang zur Verbesserung der Pünktlichkeit sind begrenzt. Die Optimierung der Knotenpunkte Aspacher Straße/Dresdener Ring und Friedrichstraße/Wilhelmstraße im Sinne der Fahrplanstabilität wird angestrebt.
- Die Planungen zur Einführung einer werktäglichen Linie Backnang – Aspach – Oberstenfeld/Beilstein werden ausdrücklich begrüßt. Es ist zu prüfen, ob diese Linie ggf. als Schnellbus zum ZOB geführt werden kann.
- Die Überlegungen zur Verlängerung der Linie 455 nach Affalterbach sowie in die Innenstadt Backnang werden ausdrücklich begrüßt. Als erforderliche Endhaltestelle könnte die Haltestelle Biegel ausgebaut werden.

Linienbündel 11 (Weissacher Tal)

Die Linien dieses Bündels führen über die Weissacher Straße von Süden in die Stadt und zum Bahnhof/ZOB. Sie erschließen die dortigen Wohngebiete sowie das Gewerbegebiet Süd und sind von hoher Bedeutung für die Anbindung der südlichen Gemeinden der vereinbarten Verwaltungsgemeinschaft (VVG) Backnang an das Mittelzentrum Backnang.

Erhebliche Auswirkungen hat das Kreisberufsschulzentrum, das von vielen Schüler/Innen aus diesem Bereich besucht wird. Die im September 2020 vom Rems-Murr-Kreis vorgelegte Mobilitätsanalyse zeigt, dass sowohl bei Schülern als auch bei Lehrkräften derzeit der motorisierte Individualverkehr einen sehr hohen am „Modal Split“ (Verteilung des Transportaufkommens auf verschiedene Verkehrsträger oder Verkehrsmittel) aufweist. Dies führt zu erheblichen Problemen durch teilweise ordnungswidrig parkende Fahrzeuge im Umfeld der Schule sowie in den angrenzenden Wohngebieten. Insbesondere in der Straße Im Seefeld wird zukünftig kein Fahrbahnrandparken mehr möglich sein. Wenn im Zuge des vierstreifigen Ausbaus der B14 die Anschlussstelle Maubacher Höhe entfällt, ist diese Straße in Verbindung mit der Anschlussstelle Backnang-Süd als leistungsfähige Anbindung des Gewerbegebiets Bertha-Benz-Straße, des Schul- und Sportzentrums Maubacher Höhe sowie der Wohngebiete entlang der Maubacher Straße unverzichtbar. Die Mobilitätsanalyse kommt u.a. zum Schluss, dass für die Busanbindung und die Verflechtung mit dem Schienenverkehr ein Verbesserungsbedarf besteht. Aus Sicht der Stadt

Backnang ergibt sich daraus die Forderung, dass das Kreisberufsschulzentrum aus allen Orten der vVG Backnang sowie aus dem gesamten Stadtgebiet umsteigefrei erreichbar sein muss. Zur Reduzierung des Anteils der Kraftfahrzeuge bei Schüler/Innen und Lehrkräften ist dies unumgänglich. Es wird deshalb angeregt, weitere Linien über die Haltestelle Kreisberufsschulzentrum (heute Linien 393 & 369) sowie gegebenenfalls auch über die Haltestelle Carl-Kaelble-Straße (heute nur Linie 361) zu führen. Hierzu folgende Überlegungen:

- Allmersbach i.T. ist mit der Linie 393 abgedeckt.
- Zur Anbindung von Althütte/Sechselberg, Lippoldsweiler/Hohnweiler, Unter-, Mittel- und Oberbrüden sowie Weissach i.T., ist zu untersuchen, welche der in Frage kommenden Linien 365, 381, 382, 383 oder 384 hierfür geeignet sind.
- Für die Gemeinden mit Anbindung an den Schienenverkehr (Burgstetten, Kirchberg, Oppenweiler) ist die Umsteigesituation zu verbessern und eine „Zubringerlinie“ zum Kreisberufsschulzentrum zu definieren. Dies könnten sowohl die Linien 361 (Haltestelle Carl-Kaelble-Straße) als auch 369 (Haltestelle Kreisberufsschulzentrum) sein. Gegebenenfalls sind Anpassungen der Fahrpläne zur Verbesserung der Verknüpfung mit der S-Bahn Linie 4 und der Regionalbahn Linie 19 (RB19; Schwäbisch Hall-Hessental nach Backnang) / Regionalexpress RE 90 (Stuttgart –Nürnberg) zu prüfen.
- Das Stadtgebiet Backnang inkl. der südlichen Stadtteile und Strümpfelbach verfügt mit der Linie 361 bereits über eine gute Anbindung an die Haltestelle Carl-Kaelble-Straße. Mit dem Vorschlag einer Verlängerung der Linie 369 nach Maubach (s.o.) könnte für die südlichen Stadtteile auch die Haltestelle Kreisberufsschulzentrum abgedeckt werden.
- Aus Richtung Norden (Aspach/Linie 367, Strümpfelbach/Linie 390) gilt wie bei den Anbindungen an den Schienenverkehr die Verbesserung der Umsteigebeziehungen auf die Linien 361 und 369.

Hinweise und Forderungen an den Aufgabenträger:

- Umsteigefreie Erreichbarkeit des Kreisberufsschulzentrums aus allen Orten im Einzugsbereich des Linienbündels 11 durch veränderte Linienführung.

Linienbündel 13 (Oberes MurrtaI)

In diesem Bündel ist für die Stadt Backnang die Linie 390 von Bedeutung, die den Stadtteil Strümpfelbach an die Kernstadt und den Bahnhof anbindet. Die Stadt Backnang begrüßt, dass der Entwurf des NVP in der ausreichenden Verkehrsbedienung eine weitere Verbesserung der ohnehin bereits hervorragenden Anbindung vorsieht. Insbesondere die von 8 auf 11 Fahrtenpaare erhöhte Bedienung an Sonntagen kann auch im Freizeitverkehr zu einer deutlichen Attraktivitätssteigerung des ÖPNV beitragen.

Hinweise und Forderungen an den Aufgabenträger:

- Die weitere Verbesserung der Anbindung des Stadtteils Strümpfelbach insbesondere an Sonntagen wird begrüßt.

Linie 457 (Backnang – Aspach – Rielingshausen – Marbach)

Diese Linie ist keinem Linienbündel des Rems-Murr-Kreises zugeordnet, sondern wird in das Bündelungskonzept des Landkreises Ludwigsburg einbezogen, da der Schwerpunkt der Verkehrsleistung dort erbracht wird. Dennoch macht der NVP-Entwurf Aussagen zum Abschnitt Backnang – Großaspach. Dieser wird vom Status Quo mit 7 Fahrtenpaaren an Werktagen (Berufsverkehr) im Basisangebot auf Null reduziert. Lediglich in der ausreichenden Verkehrsbedienung sind die 7 Fahrtenpaare weiterhin enthalten. Die Stadt Backnang fordert den

Aufgabenträger auf, diese für die Erreichbarkeit der Stadt für Berufspendler aus dem Landkreis Ludwigsburg bedeutenden Verkehre im Basisangebot zu belassen bzw. die Finanzierung der ausreichenden Verkehrsbedienung vollständig zu übernehmen (vgl. Stellungnahme zur Finanzierung).

Hinweise und Forderungen an den Aufgabenträger:

- Die Fahrten im Abschnitt Backnang – Großaspach sind im Basisangebot zu belassen bzw. vollständig vom Aufgabenträger zu finanzieren.

Schülerverkehr

Zu den Anforderungen der Schülerbeförderung wird auf die als Anlage 5 beigefügte Stellungnahme des Amtes für Familie, Jugend und Bildung vom 22.01.2021 verwiesen. Die Stadt Backnang fordert, insbesondere im Hinblick auf die überfüllten Fahrzeuge, schnellstmöglich Verbesserungen zu prüfen. Auch im Zusammenhang mit der im Jahr 2022 wieder anstehenden Ausschreibung ist dies von Belang.

Hinweise und Forderungen an den Aufgabenträger:

- Für die in der Stellungnahme von Amt 50 angesprochenen Defizite sind schnellstmöglich Verbesserungen zu prüfen.

3. Schadstofffreie Fahrzeuge

Die Linienlängen im Stadtverkehr Backnang sind relativ kurz, wodurch sie für ein Modellprojekt zu lokal emissionsfreien Antriebstechnologien (Brennstoffzelle, Batterie) prädestiniert sind (vgl. Ludwigsburg, Waiblingen). Mit Verweis auf den Luftreinhalteplan für den Regierungsbezirk Stuttgart (Teilplan Backnang), der die Elektrifizierung des ÖPNV im Stadtverkehr als Teil des Gesamtkonzepts zur Luftreinhaltung in Backnang benennt, fordert die Stadt Backnang den Aufgabenträger auf, für die nächste Ausschreibungsrunde im Linienbündel 9 den Einsatz von schadstofffreien Bussen vorzugeben. Da diese Fahrzeuge bei Betriebsbeginn zum 01.01.2025 bis in die 2030er-Jahre im Einsatz sein werden, wird zur Erreichung der von Bund und Land vorgegebenen Klimaziele der Einstieg in die lokal emissionsfreie Mobilität bereits zum jetzigen Zeitpunkt für erforderlich gehalten. Der ÖPNV könnte damit auch seinen Vorsprung gegenüber dem Kraftfahrzeugverkehr in Bezug auf die Aspekte der Nachhaltigkeit und des Umweltschutzes weiter ausbauen.

Hinweise und Forderungen an den Aufgabenträger:

- Im Linienbündel 9 ist zum Betriebsbeginn am 01.01.2025 der Einsatz lokal emissionsfreier Fahrzeuge vorzugeben.

4. Barrierefreier Ausbau der Bushaltestellen

Insgesamt gibt es im Stadtgebiet rund 160 Bushaltestellen. Die Hinweise zur Ausgestaltung barrierefreier Haltestellen in Kapitel 4.1.7 werden begrüßt. Die Darstellung der seitens der Stadt Backnang geplanten Ausbaumaßnahmen bzw. der Begründungen für zunächst nicht auszubauende Haltestellen (z.B. wegen geringer Frequentierung oder weil dies baulich nicht möglich ist) in der Anlage 4.1a entsprechen dem von der Stadt im Vorfeld an den VVS gemeldeten Sachstand.

Die Vorgaben des NVP (Hochbord mind. 18 cm, taktile Bodenelemente, stufenloser Zugang, Manövriertfläche von mind. 2,5 x 1,5 m auf Höhe der zweiten Fahrzeugtür) wurden bei den vorliegenden Ausbauplanungen berücksichtigt, soweit die örtlichen Gegebenheiten dies zulassen. Ergänzend wird die Stadt Backnang im Rahmen einer Förderung durch den VVS in den nächsten Jahren an stark frequentierten Haltestellen dynamische Fahrgastinformationsanzeiger (DFI) mit Sprachausgabe aufstellen. Neben der verbesserten Information zu Pünktlichkeit und Abfahrtszeiten (Echtzeitdarstellung) ermöglicht dies auch einen optimierten Service für Fahrgäste mit Seh- und Höreinschränkungen. In der Priorität 1 sind hier noch in diesem Jahr sieben Haltestellen vorgesehen (u.a. Aspacher Brücke, Biegel, Rathaus).

Die bauliche Umsetzung des barrierefreien Ausbaus erfolgt in den nächsten Jahren auf der Grundlage der von der Stadt Backnang vorgenommenen Priorisierung. Zur konkreten Ausgestaltung und Ausstattung der einzelnen Haltestellen sind noch Beschlüsse in den städtischen Gremien erforderlich. Aktuell werden bereits alle Haltestellen, die im Zuge anstehender Straßenbaumaßnahmen ohnehin neu hergestellt oder angepasst werden müssen, entsprechend den Standards barrierefrei ausgeführt (z.B. Gerberstr., Maubacher Str., Gaildorfer Str./Kaufland, Stadtmühle, Christophstr.). Für die Jahre 2022 – 2024 ist die Programmaufnahme in das Landesgemeindevkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) zur Realisierung weiterer Umbaumaßnahmen erfolgt, der Zuwendungsantrag wird 2021 gestellt. Dieses Paket umfasst zunächst 32 aufkommensstarke Haltestellen in der Kernstadt sowie die Haltestelle Schozachstraße in Waldrems. Es ist beabsichtigt, im Anschluss daran für weitere Haltestellen mit Schwerpunkt in den Stadtteilen die Förderung zu beantragen. Auch der ab 2025/2026 geplante Neubau des ZOB wird allen Standards der Barrierefreiheit entsprechen.

Hinweise und Forderungen an den Aufgabenträger:

- Die Hinweise zur Ausgestaltung barrierefreier Haltestellen werden begrüßt.
- Die seitens der Stadt geplanten Ausbaumaßnahmen bzw. die Begründungen für zunächst nicht auszubauende Haltestellen (Anlage 4.1a) sind vollständig und korrekt dargestellt.
- Die bauliche Umsetzung erfolgt gemäß der von der Stadt vorgenommenen Priorisierung.

5. Finanzierung

Grundsätzlich trägt der Landkreis die Aufwendungen für das sogenannte Basisangebot des Busverkehrs zu 100 %. Zusatzbestellungen der Kommunen, sofern Sie von Landkreis und nach Stellungnahme des Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart (VVS) als verkehrlich sinnvoll eingestuft sind, werden zu 50% vom Landkreis und zu 50% von den Kommunen, meist nach Anteil der Haltestellen im jeweiligen Bedienungsgebiet getragen. Sofern diese Einstufung als sinnvoll nicht vorliegt, haben die Kommunen die Finanzierung zu 100 %, ohne Beteiligung des Landkreises, selbst zu tragen.

Aktuell beträgt der Finanzierungsbeitrag der Stadt Backnang rund 22.000 Euro jährlich für die Linienbündel 11 (Weissacher Tal) und 13 (Oberes Murrta). Insbesondere durch die eigenwirtschaftlichen Anträge in den Linienbündeln 9 (Stadtverkehr Backnang) und 10 (Aspach/Burgstetten/Kirchberg) konnte diese Summe gegenüber der Situation im Rahmen des BK Bus (ca. 480.000 €/Jahr) deutlich reduziert werden. Die Mitfinanzierung am sog. „Fahrrad to go“ (Linie 393) ist im Bündel 11 enthalten, der Berg- und Tal Bus (Linie 467) ist Bestandteil des eigenwirtschaftliche Linienbündels 10 (Unteres Murrta).

Im Gegensatz zu anderen Verbundlandkreisen unterscheidet der Rems-Murr-Kreis nach wie vor zwischen dem Basis-Angebot und der erweiterten „Ausreichenden Verkehrsbedienung“ (s.u.). Dies

bedeutet eine Ungleichbehandlung der Kommunen im Rems-Murr-Kreis gegenüber anderen Kommunen im VVS-Gebiet. Die vom Aufgabenträger selbst als ausreichend definierte Bedienungsqualität ist nach Auffassung der Stadt Backnang ausschließlich von diesem zu finanzieren. Zur Mitfinanzierung darüber hinausgehender, von ihr gewünschter Mehrleistungen, ist die Stadt bereit.

Auswirkungen für die Stadt Backnang:

Die Taktfrequenz der einzelnen Linien und Linienabschnitte wird im Entwurf des NVP mit der Anzahl der täglichen Fahrtenpaare getrennt nach Werktagen (Mo-Fr), Samstagen, Sonn- und Feiertagen sowie den Nächten vor Wochenenden und Feiertagen angegeben. Die Darstellung erfolgt in zwei Stufen der Bedienungsqualität:

- Basisangebot bedeutet die nach einheitlichen Standards im gesamten VVS-Gebiet festgelegte Mindestbedienung zur flächendeckenden ÖPNV-Erschließung.
- Die ausreichende Verkehrsbedienung wird vom jeweiligen Landkreis definiert und bezieht sich auf die im ÖPNV-Pakt festgelegten Standards zur Sicherstellung verlässlicher S-Bahn-Zubringer.

Im NVP wird kein konkreter Fahrplan festgelegt, die Fahrpläne werden erst im Zuge des Ausschreibungsverfahrens definiert.

Übersicht: Entwurf NVP

Linie	Abschnitt	Fahrplan 2020	Basisangebot	Ausreichende Verkehrsbedienung
359	ZOB - Lerchenäcker	13 / 0 / 0 / 0	15 / 0 / 0 / 0	15 / 0 / 0 / 0
361	ZOB - Südstadtteile	33 / 17 / 15 / 2	25 / 13 / 7 / 0	48 / 28 / 15 / 1
361	ZOB - Steinbach	39 / 17 / 15 / 2	34 / 18 / 16 / 0	48 / 28 / 16 / 1
361	Heiningen - Gesundheitszentrum	14 / 14 / 0 / 0	0 / 0 / 0 / 0	0 / 0 / 0 / 0
N36	ZOB - Steinbach - Südstadtteile - ZOB	0 / 0 / 0 / 4	0 / 0 / 0 / 0	0 / 0 / 0 / 0
360 362	ZOB - Sachsenweiler	33 / 17 / 15 / 1	19 / 10 / 7 / 0	32 / 15 / 7 / 0
360	ZOB - Rietenauer Weg	16 / 13 / 6 / 0	34 / 18 / 16 / 0	34 / 18 / 16 / 0
362	ZOB - Tausgymnasium	15 / 11 / 0 / 0	34 / 18 / 16 / 0	34 / 18 / 16 / 0
363	ZOB - Schöntal	12 / 6 / 5 / 0	15 / 8 / 6 / 0	15 / 8 / 6 / 0
365	ZOB - Oberbrüden	16 / 14 / 13 / 0	13 / 13 / 7 / 0	36 / 17 / 16 / 0
366	ZOB - Hohnweiler	13 / 0 / 0 / 0	12 / 0 / 0 / 0	
367	ZOB - Großaspach - Rietenau - Kleinaspach	40 / 26 / 16 / 2	34 / 19 / 11 / 0	48 / 28 / 18 / 0
367	ZOB - Großaspach - Forstboden - Kleinaspach	7 / 2 / 2 / 2	Nicht separat dargestellt.	
368	ZOB - Staigacker	9 / 2 / 2 / 0	0 / 0 / 0 / 0	6 / 2 / 2 / 0
369	ZOB - Kuchengrund	17 / 0 / 0 / 0	15 / 0 / 0 / 0	15 / 0 / 0 / 0

370	ZOB - Murrbäder	8 / 11 / 11 / 0	0 / 0 / 0 / 0	6 / 11 / 11 / 0
381 382 384	ZOB – Unterweissach – Oberweissach (weiter Ri. Auenwald / Althütte)	44 / 21 / 17 / 3	34 / 19 / 11 / 0	48 / 28 / 17 / 3
383	ZOB – Allmersbach i.T. – Unterweissach	33 / 20 / 16 / 3	34 / 19 / 11 / 0	48 / 28 / 16 / 6
390	ZOB – Strümpfelbach – Oppenweiler – Sulzbach – Murrhardt	36 / 20 / 8 / 0	37 / 19 / 11 / 0	37 / 20 / 11 / 0
393	ZOB – Allmersbach i.T. – Rudersberg	11 / 0 / 0 / 0	15 / 0 / 0 / 0	15 / 0 / 0 / 0*
455 N30	ZOB – Burgstall	30 / 18 / 16 / 6	19 / 10 / 7 / 0	29 / 18 / 14 / 6
457	ZOB – Großaspach (weiter Ri. Rielingshausen / Marbach)	7 / 0 / 0 / 0	0 / 0 / 0 / 0	7 / 0 / 0 / 0
467	ZOB – Aspach – Oberstenfeld – Prevorst (Berg- & Talbus)	0 / 5 / 5 / 0	0 / 0 / 0 / 0	0 / 0 / 5 / 0

*Eine Ausweitung der Bedienung der Linie 393 auf das Wochenende wird von der Landkreisverwaltung geprüft.

Hinweise und Forderungen an den Aufgabenträger:

- Die Kosten für das Verkehrsangebot der ausreichenden Verkehrsbedienung sind vergleichbar der Finanzierung anderer Verbundlandkreise ohne Beitrag der Stadt vollständig vom Aufgabenträger zu tragen.

6. Allgemeiner Hinweis

Eine Auseinandersetzung mit möglichen mittel- bis langfristigen Auswirkungen der Corona-Situation auf den öffentlichen Personenverkehr findet im Entwurf des NVP nicht statt. Fragestellungen wie höhere Erwartungen der Fahrgäste an Reinigungsintervalle, Hygienestandards und Platzangebot sowie eine beispielsweise durch vermehrtes Homeoffice möglicherweise dauerhaft verringerte Auslastung und deren Folgen für Wirtschaftlichkeit und Finanzierung des Verkehrsangebots sollten zumindest thematisiert werden. Darüber hinaus wäre es hilfreich, wenn der Aufgabenträger und der Verkehrsverbund skizzieren würden, welche Maßnahmen sie gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen anstreben, um durch die Pandemie verlorene Fahrgäste zurück zu gewinnen, beispielsweise durch spezielle Angebote oder zielgruppenspezifische Image-/Marketing-Kampagnen.