

Sitzung am 14.07.2014

Fortschreibung des Nahverkehrsplans		
verantwortlich: Geschäftsbereich Verkehr	Drucksache 2014-55-UVA14.07.	
	1 Anlage	
	23.06.2014	
<u>Vorberatung und Beschlussfassung</u>	14.07.2014	Umwelt- und Verkehrsausschuss

Beschlussempfehlung

- 1. Der Umwelt- und Verkehrsausschuss nimmt von der 2. Fortschreibung des Nahverkehrsplans Kenntnis.**

I. Ausgangslage

Der Rems-Murr-Kreis ist Aufgabenträger für den Busverkehr und hat nach § 11 des ÖPNV-Gesetzes Baden-Württemberg (ÖPNVG) für sein Gebiet zur Sicherung und zur Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs einen Nahverkehrsplan aufzustellen. Spätestens nach 5 Jahren ist dieser zu überprüfen und bei Bedarf fortzuschreiben. Der erste Nahverkehrsplan wurde vom Kreistag am 13.07.1998 beschlossen und am 14.07.2007 zum ersten Mal fortgeschrieben.

Der vorliegende Entwurf der 2. Fortschreibung wurde vom VVS in Zusammenarbeit mit der Landkreisverwaltung erstellt.

Der Nahverkehrsplan dient dem Aufgabenträger als Instrument zur Formulierung seiner Zielvorstellungen und gibt somit den Rahmen für die Entwicklung des ÖPNV im Rems-Murr-Kreis vor. Darüber hinaus hat die Genehmigungsbehörde (Regierungspräsidium Stuttgart) den Plan bei der Erteilung von Linienverkehrsgenehmigungen nach dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG) zu berücksichtigen.

II. Notwendigkeit der Fortschreibung

Im Dezember 2009 trat die Verordnung der EU über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße (EU-VO 1370/2007) in Kraft. Sie regelt sowohl die Finanzierung als auch den Marktzugang für den öffentlichen Personenverkehr und führt den regulierten Wettbewerb zwischen den Betreibern ein. Um die dafür notwendigen Rahmenbedingungen zu schaffen, hat der Kreistag am 14.12.2009 das aktuelle Linienbündelungskonzept als Anhang des Nahverkehrsplans für den Rems-Murr-Kreis beschlossen. Dabei wurden die Laufzeiten der Linienverkehrsgenehmigungen (Konzessionen) in den einzelnen Linienbündeln harmonisiert. Dies ist Voraussetzung, um bei einem wettbewerblichen Verfahren mehrere Linien gemeinsam vergeben und wirtschaftliche Angebote erzielen zu können.

Durch die EU-VO 1370/2007 kommt dem Nahverkehrsplan künftig eine deutlich größere Bedeutung zu. Um das gewollte Verkehrsangebot zu sichern, muss der Landkreis als Aufgabenträger dieses über die bisherigen Festlegungen im Nahverkehrsplan hinaus definieren. Umfang und Qualität des gewünschten Verkehrsangebots sowie die Standards, die von Verkehrsunternehmen verlangt werden, sind zu beschreiben.

Im Januar 2014 wurden die EU-Bestimmungen durch das novellierte PBefG konkretisiert.

Das neue PBefG legt unter anderem großen Wert auf die Mittelstandsförderung. So wird in § 8a PBefG (neu) gefordert, dass bei der Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages nach Art. 5 Abs. 3 der EU-VO 1370/2007 die Interessen des Mittelstandes dadurch zu berücksichtigen sind, dass im Wettbewerb Lose gebildet werden müssen. Dies gilt allerdings nur für Verkehrsleistungen, bei denen der Betreiber das überwiegende Betriebsrisiko trägt (Nettovertrag). Eine Losbildung ist nicht Gegenstand des Nahverkehrsplans, sondern wird außerhalb des Nahverkehrsplans im Vorfeld von Vergabeverfahren erarbeitet und dann jeweils dem Umwelt- und Verkehrsausschuss zur Entscheidung vorgelegt.

Aktuell werden die Nahverkehrspläne aller Verbundlandkreise überarbeitet.

III. Wesentlicher Inhalt des Nahverkehrsplans

Der Nahverkehrsplan enthält:

- eine Bestandsaufnahme der vorhandenen Einrichtungen und Strukturen sowie der Bedienung im ÖPNV (Kapitel 2, Seite 16 ff)
- eine Bewertung der Bestandsaufnahme (Verkehrsanalyse, Kapitel 5, Seite 100 ff)

- eine Abschätzung des im Planungszeitraum zu erwartenden Verkehrsaufkommens im motorisierten Individualverkehr und im ÖPNV (Verkehrsprognose, Kapitel 3.3, Seite 42 ff)
- Ziele und Rahmenvorgaben für die Gestaltung des ÖPNV (Kapitel 6, Seite 118 ff) sowie
- Aussagen über zeitliche Vorgaben und Maßnahmen zur Verwirklichung einer vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV (Kapitel 4.1.3, Seite 51 sowie Kapitel 6.2.2, Seite 123 ff).

Das novellierte Personenbeförderungsgesetz enthält in § 8 Abs. 3 die Vorgabe, für die Nutzung des ÖPNV bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Der Landkreis ist bestrebt, dieser Verpflichtung in seinem Zuständigkeitsbereich (Fahrzeuge) nachzukommen. Vor diesem Hintergrund wurden aber auch die Haltestellen im Landkreis hinsichtlich des barrierefreien Ausbaus überprüft. In Abbildung 4.1. (nach S. 52) sind die aus Landkreissicht zu priorisierenden Haltestellen als Empfehlung dargestellt.

Neu wurde in den Nahverkehrsplan das vom Kreistag am 14.12.2009 beschlossene Linienbündelungskonzept (Kap. 4.3) aufgenommen.

In die Erstellung des vorliegenden Entwurfs wurden die Kommunen und Verkehrsunternehmen (VU) vorab eingebunden.

1. Bewertung des bestehenden Angebots im Nahverkehrsplan

Die vorhandene Bedienungsqualität wird im Wesentlichen auf der Basis folgender Kriterien beurteilt:

- flächenhafte Erschließung (Einzugsbereiche der Haltestellen, Kapitel 5.2.1, Seite 101)
- Beförderungszeiten zu übergeordneten Zentren (Kapital 5.2.2, Seite 106)
- Bedienungshäufigkeiten auf den Verbindungen zu übergeordneten Zentren (Kapitel 5.2.3, Seite 108).

Die Bewertung der **Einzugsbereiche von Haltestellen** (Kapitel 5.2.1) hat ergeben, dass der Landkreis insgesamt eine gute räumliche Erschließung durch den ÖPNV aufweist. Die Einzugsbereiche der Haltestellen decken die besiedelten Flächen größtenteils ab. Defizite sind fast ausschließlich in Randbereichen einzelner Siedlungen festzustellen. Eventuelle Erschließungsdefizite mit Maßnahmenvorschlägen sind in der Tabelle 5.1 dargestellt.

Die verbundweit einheitlichen Empfehlungen für **Beförderungszeiten** (Kapitel 5.2.2) von und zu übergeordneten Zentren sind im Rems-Murr-Kreis größtenteils erfüllt. Es treten nur wenige Defizite auf.

Auch bei der Betrachtung des Kriteriums **Bedienungshäufigkeiten** (Kapitel 5.2.3) bestätigt der Nahverkehrsplan für den Rems-Murr-Kreis sowohl bei der Mindestbedienung von Teillorten als auch bei der Mindestempfehlung für die Bedienung von Verkehrsachsen insgesamt ein gutes Fahrtenangebot. Das Busnetz im Rems-Murr-Kreis unterschreitet nur punktuell die Anforderungen aus der Mindestbedienung. Durch die Berücksichtigung von nachfragegerechten Ruftaxiangeboten ergibt sich teilweise kein bzw. nur ein geringer Handlungsbedarf.

2. Rahmenvorgaben und Einzelziele

Die auf den generellen Zielsetzungen und den Bewertungsergebnissen basierenden Rahmenvorgaben und Einzelziele des Landkreises zur künftigen Gestaltung des öffentlichen Verkehrsangebots sind abschließend in Kapitel 6 (ab Seite 115 ff) zusammengefasst. Diese bedürfen grundsätzlich, bevor sie verwirklicht werden sollen, einer vertieften Untersuchung und Bewertung insbesondere hinsichtlich der wirtschaftlichen Vertretbarkeit. Die Ausgestaltung des ÖPNV-Angebots in dem durch den Nahverkehrsplan vorgegebenen Rahmen liegt vorrangig in der unternehmerischen Eigenverantwortung der Verkehrsunternehmen.

3. Zielsetzungen für das Verkehrsangebot

Die Ziele für das Verkehrsangebot (Kap. 4.2., S 66 ff) werden, wie bisher aus den Aspekten räumliche Erschließung, Beförderungszeiten und Bedienungshäufigkeiten abgeleitet. Bei den Bedienungshäufigkeiten wurde allerdings das von der Gemeindegröße abhängige Konzept der Mindestbedienung durch eine nachfrageabhängige Komponente ergänzt. Linien mit hohem Fahrgastaufkommen erhalten dadurch ein größeres Fahrplanangebot als Mindestanforderung. Über eine neu definierte Anteilsregel wirkt sich dies auch auf das Angebot am Wochenende aus.

4. Basisangebot

Eine wesentliche Neuerung gegenüber dem aktuell gültigen Nahverkehrsplan ist die Definition eines Basisangebots für den Rems-Murr-Kreis (Kapitel 6). Mit diesem Angebot sollen kreisweit alle Siedlungsflächen nach einheitlichen Kriterien und mit ausreichenden Kapazitäten an das ÖPNV-Netz angebunden werden. Es leitet sich aus den Zielsetzungen zum Verkehrsangebot in Kapitel 4 ab. Besonders Unterschreitungen dieser Mindestanforderun-

gen werden in Kapitel 5 anhand der speziellen örtlichen Situation bewertet und erforderlichenfalls korrigiert.

Zur Definition des Basisangebots wird zunächst für jede Buslinie wie bisher ein bestimmtes Mindestangebot anhand der Zahl der betroffenen Einwohner festgelegt. Parallel dazu wird zusätzlich die tatsächliche Fahrgastnachfrage auf den einzelnen Linienabschnitten betrachtet und geprüft, ob das ermittelte Mindestangebot dafür ausreicht. Erforderlichenfalls wird das Mindestangebot erhöht.

Dieses Angebotsniveau bildet gemeinsam mit den in Kapitel 6.2 (Seite 120 ff.) festgelegten Beförderungsqualitäten das Basisangebot. Zu diesen Qualitäten zählen beispielsweise die Vorgaben zur Anwendung des VVS-Tarifs, zum Service und zur Ausstattung von Fahrzeugen und Haltestellen, aber auch zur Tariftreue gegenüber den Beschäftigten. Das Basisangebot wird regelmäßig, zum Beispiel bei einer Neuvergabe von Verkehrsleistungen überprüft.

Der Landkreis als Aufgabenträger wird im Sinne der Daseinsvorsorge diesen Angebotsstandard im gesamten Kreisgebiet sicherstellen. In den Fällen, in denen die Verkehrsunternehmen die Leistung nicht ohne Zuschüsse eigenwirtschaftlich erbringen können, sollen Eigenmittel des Kreises zur Deckung von Betriebskostendefiziten eingesetzt werden.

Das Basisangebot wurde in mehreren Gesprächen den Kommunen vorgestellt. Anregungen wurden aufgenommen und soweit möglich berücksichtigt.

5. Leistungsbeschreibung durch Liniensteckbriefe (Vergl. Kap. 6.3.2, Seite 136 ff.)

Das Leistungsangebot auf den überörtlichen Relationen wird neu in Form von Liniensteckbriefen beschrieben. Die Liniensteckbriefe gab es bisher in dieser Form nicht, sie finden sich deutschlandweit erst in wenigen Nahverkehrsplänen. Die genauen Erläuterungen sind in Kapitel 6.3.2 dargestellt.

6. Priorisierung von Haltestellen für den barrierefreien Ausbau

Die Haltestellen innerhalb des Landkreises wurden Anfang des Jahres 2014 hinsichtlich des barrierefreien Ausbaus erhoben. Nach Einarbeitung der Rückmeldungen von Kommunen und Verkehrsunternehmen werden ca. 165 der rund 860 Haltestellen im Landkreis priorisiert und in Kapitel 4.1.3 (Seite 51 ff.) den Kommunen als Handlungsempfehlung vorgeschlagen.

Die Planung von Maßnahmen im ÖPNV gemeinsam mit Kommunen und Verkehrsunternehmen soll in der bewährten Form fortgeführt werden.

IV. Beurteilung der Verwaltung

Die 2. Fortschreibung des Nahverkehrsplans zeigt, dass der Rems-Murr-Kreis, insbesondere an den Entwicklungsachsen (Bahnlinien) und im Einzugsbereich der Mittelzentren, über ein ausgesprochen gutes ÖPNV-Angebot mit einer hohen Bedienungsqualität verfügt. In den verbleibenden Räumen sind die Bedienungshäufigkeiten primär an die vorhandene Nachfrage und den Berufs- und Schülerverkehr orientiert. Den noch vorhandenen Schwächen, überwiegend in Bereichen mit geringer Siedlungsdichte und dort vor allem im Spät- und Wochenendverkehr, sollen durch eine Ausweitung des Fahrtenangebots begegnet werden.

V. Weiteres Vorgehen

Der Entwurf des Nahverkehrsplans wird nach der Sitzung des Umwelt- und Verkehrsausschusses am 14.07.2014 an die zu beteiligenden Träger öffentlicher Belange (Kommunen, Verkehrsunternehmen, Verbände, usw.) zur Stellungnahme übersandt. Parallel werden die Fraktionen des Kreistags beteiligt. Die eingehenden Anregungen werden in einer Synopse zusammengefasst und nach Prüfung und Bewertung ggf. in den Nahverkehrsplan eingearbeitet.

In der Sitzung des Umwelt- und Verkehrsausschusses im Herbst 2014 soll über die eingegangenen Stellungnahmen und den gegebenenfalls aktualisierten Nahverkehrsplan beraten und eine Beschlussempfehlung für den Kreistag getroffen werden. Die abschließende Beratung und Beschlussfassung im Kreistag ist am 15.12.2014 vorgesehen.

In der Sitzung wird ein Vertreter des VVS den Nahverkehrsplan vorstellen und für Fragen zur Verfügung stehen.