



BESCHLUSSVORLAGE

Dezernat: Dezernat 3
Fachdienst: Verkehr und Mobilität
Sachbearbeitung: Frank Rödel
Fachdienstleitung: Kathrin Schmidtke

Beratungsgremium

Kreistag

Die Sitzung ist am

18.03.2024

öffentlich

Beratungsgegenstand:

Fortschreibung des Nahverkehrsplans Alb-Donau-Kreis

Beschlussantrag:

Die Landkreisverwaltung wird beauftragt, den Nahverkehrsplan Alb-Donau-Kreis 2015 fortzuschreiben.

Heiner Scheffold
Landrat

Sachdarstellung:

Ausgangslage:

Der Nahverkehrsplan ist das zentrale Planungsinstrument für den Bereich des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) in Deutschland. Jeder Aufgabenträger entwickelt damit eine tragfähige und finanziell realistische Grundlage für die Ausgestaltung des ÖPNV. Grundlage für die Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) im Alb-Donau-Kreis bildet die „Fortschreibung des Nahverkehrsplans“, die am 29. Juni 2015 vom Kreistag beschlossen wurde. Dieser Plan wurde durch weitere Beschlüsse des Gremiums kontinuierlich dem veränderten Bedarf angepasst, z. B. zur Einbindung des neuen Bahnhofs Merklingen (Inbetriebnahme 11.12.2022), zur Integration neuer Angebotsformen wie beispielsweise „ADKflex“ (Betriebsstart 01.07.2022) oder zur Schaffung von Angebotssynergien in einem neuen Linienbündel Illertal, das aus den Linienbündeln Staig/Schnürpflingen und Illerkirchberg/Dietenheim zusammengefasst wurde (Betriebsstart 01.07.2022). Mit der Vergabe des letzten Linienbündels Munderkingen/Marchtal (Betriebsaufnahme 01.06.2024) kann der aktuelle Nahverkehrsplan als abgeschlossen betrachtet werden, da damit Maßnahmen in allen Verkehrsräumen im Landkreis umgesetzt wurden.

Seit 2015 hat sich die ÖPNV-Welt umfassend verändert. Für eine erfolgreiche Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs ist eine gezielte verkehrspolitische Steuerung durch einen modifizierten Nahverkehrsplan notwendig, der in eine umfassende Verkehrspolitik und in die zukünftige Mobilitätsstrategie des Alb-Donau-Kreises eingebunden ist, um mittel- bis langfristig das Ziel der Klimaneutralität sowie die Mobilitätswende zu erreichen. Dabei ist es wichtig, das Angebot für Verkehrsräume nach einheitlichen Kriterien zu entwickeln.

Rechtliche Grundlage

Nach § 6 des „Landesgesetzes über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs“ (ÖPNVG-BW) ist der Alb-Donau-Kreis Aufgabenträger für den straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr. Gemäß § 5 des ÖPNVG obliegt dem Kreis dabei „die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr“ als eine „freiwillige Aufgabe der Daseinsvorsorge“.

Zielsetzung und Inhalte

Gemäß § 11 ÖPNVG-BW sind durch den Aufgabenträger im Nahverkehrsplan die „Ziele und Rahmenvorgaben für die Gestaltung des ÖPNV“ und die „Verknüpfung mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes“ zu definieren. Dazu kann er Vorgaben zu On-Demand-Verkehren wie dem Rufbussystem ADKflex festlegen. Der Nahverkehrsplan muss ebenfalls Aussagen zum „Zeitpunkt und zu den erforderlichen Maßnahmen einer möglichst weitreichenden Barrierefreiheit“ gemäß § 8 Abs. 3 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) treffen.

Die Weiterentwicklung des Schienenpersonennahverkehrs (insb. der Regio-S-Bahn) liegen grundsätzlich in der Aufgabenträgerschaft des Landes und werden daher allenfalls nachrichtlich dargestellt.

Der Nahverkehrsplan ist eine weisungsfreie Pflichtaufgabe des Aufgabenträgers zur Sicherung und zur Verbesserung des ÖPNV-Angebotes und bildet die Grundlage für Vergabeverfahren für Verkehrsdienstleistungen. Maßgeblich wird damit auch über die Qualität und den Umfang von Verkehrsleistungen entschieden. Das Regierungspräsidium Tübingen als Genehmigungsbehörde hat den Nahverkehrsplan bei der Erteilung von Liniengenehmigungen zu berücksichtigen. Dabei ist er spätestens nach Ablauf von fünf Jahren zu überprüfen und bei Bedarf fortzuschreiben.

Maßnahmen und Entwicklungen, die über den Planungszeitraum des Nahverkehrsplans hinausreichen sowie angestrebte betriebliche und tarifliche Angebotsverbesserungen sollen in einem Nahverkehrsentwicklungsplan (NVEP) dargestellt werden (§ 11 Abs. 5 ÖPNVG-BW).

Vorschlag zum Vorgehen

Angesichts der seit 2015 weitreichend veränderten verkehrlichen, rechtlichen und gesellschaftlichen Rahmenbedingungen empfiehlt die Verwaltung die Fortschreibung des Nahverkehrsplans. Hierbei sind die gesetzlichen Vorgaben für den Einsatz sauberer und energieeffizienter Fahrzeuge im ÖPNV ebenso zu berücksichtigen wie die geänderte Erwartungshaltung der Bevölkerung an einen modernen nutzerfreundlichen ÖPNV.

Bei der Fortschreibung des Nahverkehrsplans sollte der Fokus auf Maßnahmen liegen, die zu einer strukturierten Darstellung der angestrebten Ziele führen. Da der Nahverkehrsplan die wesentliche Grundlage für die Planung, Organisation und Ausgestaltung darstellt, soll der Schwerpunkt auf der zukünftigen verkehrlichen und konzeptionellen Gestaltung liegen. Die detaillierte Analyse der Ist-Situation hingegen soll hierbei weniger ins Gewicht fallen.

Dafür sollte der fortentwickelte Nahverkehrsplan die Anforderungen an den Angebotsumfang, die Beförderungsqualität, die Erschließung und die Verknüpfung der Verkehrsmittel sowie deren Finanzierbarkeit enthalten.

Daraus ergibt sich folgende Struktur für die Fortschreibung des Nahverkehrsplans:

1. Rahmenbedingungen und Zielsetzung
 - rechtlicher Rahmen
 - übergeordnete Ziele (z. B. Zielkonzeption des Landes, ÖPNV-Strategie 2030)
2. Bestandsanalyse
 - Bevölkerungsentwicklung, Arbeitsplätze, Schulstandorte, usw.
 - Analyse der Netzbelastung
 - Liniennetz SPNV/ÖPNV
 - Flächenerschließung
 - Angebotsdichte nach Linien (ÖPNV/SPNV/Verknüpfungspunkte)
 - ÖPNV-Infrastruktur (z. B. ZOB, P&R-Plätze, etc.)
3. Rahmenvorgaben für den Nahverkehr

- Bildung hierarchischer Angebotsstandards („ausreichende Verkehrsbedien-
nung“), incl. Anmeldeverkehre
 - Verknüpfung der Verkehrsmittel (incl. Anschlusssicherung)
 - Veränderter Stand der Technik (z. B. Clean vehicle directive, Autonome
Fahrgastzählsysteme (AFZS) bei den Fahrzeugen oder die fortschreitende
Digitalisierung)
 - Fahrzeuge (Antrieb, Ausstattung, Niederflurigkeit, Corporate Design, etc.)
 - Haltestellen (Ausstattung, Barrierefreiheit, Mobilitätsknoten, etc.)
 - Tarif
 - Sonstige ÖPNV-Maßnahmen
4. Festlegung von Verkehrsräumen
 - Überprüfung der aktuellen Linienbündelungen
 - Ggf. vereinzelt Neuzuordnungen
 5. Finanzierung
 6. Zeitplan zur Umsetzung des Nahverkehrsplans

Erarbeitung des Nahverkehrsplans

Die Fortentwicklung des Nahverkehrsplans beansprucht nicht nur die Verwaltung über knapp 2 Jahre. Die Bearbeitung – insbesondere die Definition der Ziele und der dazu erforderlichen Maßnahmen – soll intensiv durch Arbeitskreise begleitet werden. Wie das letzte Mal soll Mitgliedern des Kreistags eine zentrale Rolle bei der Erarbeitung zukommen.

Um einen breiten gesellschaftlichen Konsens zu den angestrebten ÖPNV-Zielen zu erreichen, ist avisiert, vorgelagert zu der Einrichtung des Arbeitskreises, zunächst die Bürgerschaft zu beteiligen. Die Bürgerinnen und Bürger haben dabei die Möglichkeit ihre Ideen, Vorstellungen und Wünsche zur Fortschreibung des Nahverkehrsplanes im Rahmen einer Befragung zu äußern. Hierzu soll über einen Zeitraum von fünf Wochen (18. März 2024 – 21. April 2024) eine Onlinebefragung durchgeführt werden. Um auch den Menschen ohne Zugang zum Internet die Teilnahme zu ermöglichen soll zusätzlich – in Zusammenarbeit mit den Gemeinden – die analoge Teilnahme ermöglicht werden. Besonders hervorzuheben ist, dass der Zugang zu der Befragung nicht alleine auf die Bürgerschaft des Landkreises beschränkt wird. Vielmehr wird allen Nutzern des ÖPNV im Alb-Donau-Kreis die Teilnahme ermöglicht. Die Verwaltung erhofft sich hierdurch die Teilnahme von Personen, die zwar den ÖPNV im Alb-Donau-Kreis nutzen, aber nicht dort ihren Wohnsitz innehaben (z.B. Berufspendler aus angrenzenden Kreisen). Der Fachdienst Verkehr und Mobilität will daran anschließend diese Ergebnisse gemeinsam mit den ausgewählten Mitgliedern des Kreistages aufgreifen und die verkehrlichen Ziele an ein qualitativ hochwertiges sowie finanziell tragbares ÖPNV-Angebot definieren.

Die weitere Fortschreibung des Nahverkehrsplans soll durch einen zweiten Arbeitskreis begleitet werden, dem einzelne Vertreter der Kommunen, der Verkehrsunternehmen, des Verkehrsverbundes DING, dem Regio-S-Bahn e.V., der Nahverkehrsgesellschaft, der Stadt Ulm und die Behindertenbeauftragte des Alb-Donau-Kreises angehören. Wei-

tere Interessengruppen sowie weitere Nachbarkreise können bei Bedarf hinzugezogen werden. Dadurch soll die Expertise der jeweiligen Gruppierung mit einfließen. Über die Ergebnisse dieser Arbeitsgruppe sollen - neben den Beteiligten - alle Kreistagsfraktionen, die Kommunen im Landkreis und die benachbarten Aufgabenträger regelmäßig informiert werden. Als Startzeitpunkt ist die zweite Jahreshälfte 2024 angestrebt.

Aufgrund der vermehrt unbefriedigenden Erfahrungen anderer Aufgabenträger mit der Beauftragung externer Gutachter bei Vergabeverfahren oder Nahverkehrsplänen schlägt die Verwaltung vor, den Nahverkehrsplan mit dem Fachkräften im Team ÖPNV des Fachdienstes Verkehr und Mobilität zu erstellen und nur in konkreten Teilaspekten (z. B. Fahrgastanalysen, rechtliche Expertise) externe Dienstleister zu beauftragen.

Zeitlicher Rahmen

Der Bearbeitungszeitraum des Nahverkehrsplanes ist für insgesamt ca. 20 Monate geplant. Hiervon nimmt die Erarbeitung der Zieldefinition vier Monate ein, 16 Monate sind für die Aufstellung der eigentlichen Planungsunterlagen vorgesehen. Dieser ambitionierte Zeitplan ist daran begründet, rechtzeitig eine fundierte Basis für die nächste große „Vergabewelle“ (Ende 2025 mit Linienbündel Ehingen-Allmendingen, Stadtbus Ehingen, Langenau) zu erhalten. Die Verwaltung geht davon aus, dass dieser zeitliche Rahmen als realistisch angesehen werden kann. Jedoch besteht auch das Risiko, dass z. B. bei längeren Ausfällen/Personalmangel dieser Zeitrahmen nicht eingehalten werden kann. Um eine entsprechende Steuerung, inklusive Frühwarnindikatoren zu erhalten, wird die Erarbeitung des Nahverkehrsplanes fortlaufend durch ein Projektmanagement überwacht.

Ausblick

Nach Abschluss der aktuellen Fortschreibung soll mit der Erarbeitung eines Klimamobilitätsplanes (Verkehrsentwicklungskonzeptes) begonnen werden, um das Landesziel zur Klimaneutralität im Jahr 2040 zu erreichen. Hier werden neben dem Personennahverkehr auch andere Mobilitätsformen wie beispielsweise Fuß- und Radverkehr, aber auch Fragestellungen zum Thema Lärmschutz, Verkehrssicherheit oder Parkraummanagement berücksichtigt.

Kosten und Finanzierung

a) Einmalige Kosten: 100.000 €

b) Lfd. Kosten €/jährlich

Haushaltsmittel sind im Jahr 2024 angemeldet

Personalbedarf

Stelle

Gäste und Sachverständige:

Beschlussauszüge sind zu übersenden an:

Vertagungsfähig: nein

Ulm, 17. Februar 2024

Anlage

keine