

Beschlussvorlage

084/2017/2/3

Beratungsfolge:	Gremium:	Art der Sitzung:	
17.09.2019	Ausschuss für ÖPNV, Wirtschaftsförderung und Fremdenverkehr	öffentlich	beratend
17.09.2019	Kreisausschuss	öffentlich	beratend
30.10.2019	Kreistag	öffentlich	entscheidend

Tagesordnung:

Fortschreibung des Nahverkehrsplans des Landkreises Bad Dürkheim

Beschlussvorschlag:

Dem Nahverkehrsplan des Landkreises Bad Dürkheim, vorläufige Endfassung vom 14.08.2019, wird zugestimmt.

Finanzielle Auswirkung:

☒ Ja ☐ Nein

Leistungsbezeichnung:	54701
Produktsachkonto:	5639000
Investitionsmaßnahme/Projekt:	
Haushaltsansatz:	
Noch verfügbar:	10.000
Bemerkungen:	

Bad Dürkheim, 20.08.2019

Hans-Ulrich Ihlenfeld
Landrat

Am 15.04.2019 hat der Kreisausschuss in öffentlicher Sitzung dem Entwurf des Nahverkehrsplans (NVP) zugestimmt, so dass er in die gesetzlich vorgeschriebene Anhörung gehen konnte.

Der NVP bildet den Rahmen für die Entwicklung des ÖPNV und legt die ausreichende Verkehrsbedienung fest. Die kleine Zusammenfassung soll einen Überblick über die einzelnen Themenfelder verschaffen.

1. Einleitung

- Pro Werktag sind im Landkreis rd. 30.000 Fahrgäste mit vielfältigen Nutzungszwecken und spezifischen Anforderungen in Bus und Bahn unterwegs.
- Der Gutachter attestiert dem Landkreis einen ausreichend ausgebauten ÖPNV.
- Das Ziel einer vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV bis zum Jahre 2022 ist mangels finanzieller und personeller Ressourcen nicht realisierbar.

2. Vorgehensweise

- Der öffentliche Verkehr (ÖV) steht immer in Konkurrenz zum motorisierten Individualverkehr (MIV). Es stellt sich die Frage, welches Mobilitätsbedürfnis der Nutzer hat und „**wie** komme ich von A nach B“, nicht mehr die Frage der Verkehrsmittelwahl. Der Nutzer sucht attraktive, verlässliche und preiswerte Alternativen.
- Die Aufstellung des NVP beinhaltet ein sog. Pflichtprogramm sowie weitere Bausteine, denn der ÖV kann nicht alle individuellen Mobilitätsbedürfnisse befrieden. Zum Pflichtprogramm gehören:
 - Verkehrsangebot, Regelverkehr
 - Ausbildungsverkehr
 - Flexible Bedienformen
 - Qualitätsstandards
 - Barrierefreiheit
 - Verknüpfungspunkte

Zu den weiteren Bausteinen – als Ergänzung zum ÖV -zählen:

- Mobilitätsmanagement
- Fuß-/Radverkehr
- CarSharing / Radvermietung

3. Bilanzierung des NVP aus dem Jahre 2004

Darstellung des Status quo

4. Grundlage der Angebotskonzeption

4.1. Ziele des Aufgabenträgers

- Der ÖPNV ist Bestandteil des Umweltverbundes mit Rad- und Fußverkehr
- Die Attraktivität des ÖPNV soll wirksam verbessert werden.
- Das Mobilitätsmanagement ist ein wichtiger Bestandteil für ein nachhaltiges und umfassendes Mobilitätsangebot.

- Der ÖPNV muss eine **wahrnehmbare und nutzbare** Alternative zum MIV darstellen
- Der Integrale Taktfahrplan ist zu pflegen, zu erhalten, zu stabilisieren und auszubauen.
- Im Rahmen der Daseinsvorsorge ist für alle Orte eine Mindestbedienung zu gewährleisten, die den tatsächlichen Bedürfnissen angepasst ist.
- Barrierefreier Ausbau von mindestens einer Haltestelle pro Ort mit mehr als 300 Einwohnern bis zum Jahre 2022.

4.2. Netzhierarchie

Im ÖPNV herrscht ein hierarchisch strukturiertes Netz vor. Die Nachfrageströme sowohl von ÖV als auch MIV müssen gleichermaßen Berücksichtigung finden (vgl. Abb. 2, S. 17 und Abb. 3, S.18)

- Der SPNV bildet das Rückgrat (Grundnetz 1. Ordnung) und bietet die höchste Reisegeschwindigkeit. Im SPNV können Anteile von 20 % und mehr im Jedermannverkehr am Gesamtverkehr erreicht werden. Unter Jedermannverkehr werden Verkehre mit dem Zweck Beruf, Versorgung und Freizeit verstanden.
- Busnetz 1. Ordnung
 - Der ÖV stellt eine echte Konkurrenz zum MIV dar (choice riders)
 - Bedienung erfolgt mindestens im 30-Minuten-Takt (außerhalb der Ballungsräume)
 - 10 % vom Gesamtverkehr sind erreichbar.
- Busnetz 2. Ordnung
 - Der ÖV stellt eine mögliche Alternative zum MIV dar.
 - Bedienung mindestens im 60-Minuten-Takt
 - 5 % vom Gesamtverkehr sind erreichbar.
- Grundnetz Region (in dünn besiedelten Räumen)
 - Belange des Schülerverkehrs spielen große Rolle
 - Bedienung im 120-Minuten-Takt
 - Nutzbare Verbindung für Jedermann
- Ergänzungsnetz Schülerverkehr
 - Es steht kein anderes Verkehrsmittel alternativ zur Verfügung (captive riders)
- Ergänzungsnetz Grundversorgung
 - Mindestmaß an eigener Mobilität ohne PKW
 - Flexible Angebote möglich
 - Keine Parallelbedienung zu Verbindungen der übergeordneten Netze
 - Bürgerbusse dürfen nicht in Konkurrenz zu anderen ÖPNV-Angeboten verkehren.

4.3. Ansprüche unterschiedlicher Nutzergruppen

Der ÖPNV hat die Aufgabe, mit Mobilitätsangeboten die Grundversorgung der Bevölkerung sicherzustellen. Die Nutzergruppen werden in drei Segmente eingeteilt, die jeweils unterschiedliche Ansprüche an den ÖPNV stellen.

- Nutzergruppe Jedermann

- Freie Verkehrsmittelwahl
- Autoverfügbarkeit
- Neukundengewinnung möglich
- Nutzergruppe Ausbildung
 - Captive riders
 - Auf Verkehr angewiesen
 - Hauptziel Schule
- Nutzergruppe Daseinsvorsorge
 - Captive riders
 - Auf Verkehr angewiesen
 - Erreichbarkeit zentraler Einrichtungen

Die Barrierefreiheit stellt ein Bedürfnis für alle drei Nutzergruppen-Segmente dar.

Abb.6 (S.20) zeigt die nachfragestärksten Buslinien auf. Ohne Berücksichtigung des Reisezwecks Schule/Ausbildung stellt die „Berglinie“ Bad Dürkheim-Grünstadt die stärkste Linie dar, gefolgt vom „Elmsteiner Tal“. Es folgen die beiden Frankenthaler Linien und an 4. Stelle rangiert der Leiningerring (ehemaliger VG-Bereich Hettenleidelheim).

4.4. Demografische Entwicklung

Die langfristige Bevölkerungsprognose zeigt den Landkreis im Basisjahr 2012 mit 132.200 Einwohnern. Die Einwohnerzahl wird bis zum Jahre 2030 um 1 v.H. steigen. Die Senioren ab 60 werden in 2030 nahezu 60 v.H. der Einwohnerzahl ausmachen, was mittel- bis langfristige Auswirkungen auf den ÖPNV haben wird. Zuerst wird sich das im Jedermannverkehr widerspiegeln. Die ältere Bevölkerung ist Auto affin; der Schülerverkehr wird weiterhin hoch sein trotz Schülerrückgang durch Verlagerung von Schülerströmen und freier Schulwahl.

4.5. Verkehrsnachfrage und Potenzialanalyse

Im Landkreis ist ein starker Auspendlerüberschuss zu verzeichnen mit ausgeprägter Lastrichtung am Morgen Richtung LU/MA und am Mittag zurück. Lediglich die Orte Bad Dürkheim und Grünstadt haben einen Einpendlerüberschuss (Details in Abb. 8 bis 13, S. 26 ff).

Verkehrsnachfrage:

29.600 Fahrten im SPNV und ÖPNV pro Werktag

Gut 1/3 im Binnenverkehr

Knapp 2/3 Quelle/Ziel außerhalb LK

53 % Ausbildungsverkehr

- Nachfrage-Fahrgastströme - Schiene
 - S-Bahn - sehr hohe Nachfrage
 - RB NW-Grünst. - mittlere Nachfrage
 - RB Grünst-Monsh. - geringe Nachfrage
 - RB Eiswoog-Freinsh. - geringe Nachfrage
 - RB Freinsheim-FT - erhöhte Nachfrage

- RHB - hohe Nachfrage
- ÖV gesamt: nördlicher Teilraum: 11.200 Fahrgäste/Tag, 4.200/Sa, 3.600/So
 - Hohe Nachfragekonzentration im Raum Grünstadt
 - Viel Ausbildungsverkehr
- ÖV gesamt: südlicher Teilraum: 18.400 Fahrgäste/Tag, 9.400/Sa, 7.700/So.
 - Erheblich höhere Fahrgastzahlen gegenüber Norden sind in höherer Einwohnerzahl begründet.
 - Verkehrserzeugung in Bad Dürkheim
 - Keine dominanten Nachfragerelationen im Bus
 - Lediglich erhöhte Streckenbelastung Deidesheim-Haßloch und Elmsteiner Tal.

Potenzialanalyse (Abb. 17, S 38)

Bisher betrachtete der NVP nur die ÖPNV-Fahrgastströme. Bei der jetzigen Fortschreibung werden die Verkehrsströme von MIV und ÖPNV verglichen. Bei der Betrachtung der Verkehrsrelationen wurde ein Verkehrsmodell herangezogen, welches die Nachfrage sowohl im ÖPNV als auch im MIV abbildet, wobei ausschließlich das Segment Jedermannverkehr hinterlegt ist.

- Auf den nachfragestarken Achsen soll der ÖPNV eine echte Alternative zum MIV bieten
- Norden: überdurchschnittlicher ÖV-Anteil im Jedermannverkehr
 - R 45: 20 % Modal split
 - R 46: 10 % Modal split
 - 460/461: 10 % Modal split (annähernd 30-Minuten-Takt im Überlappungsbereich)
- Süden: sehr hoher ÖV-Anteil im Jedermannverkehr
 - S1 und S2: > 20 % Modal split
 - R 45: 20 % Modal split
 - RNV 4/9: > 20 % Modal split

Der Gutachter sieht keinen größeren Handlungsbedarf zum Aufbau neuer Verbindungen.

4.6. Achsenkonzept

Die Netzstruktur im Landkreis ist stark vom SPNV geprägt.

Die Achsen sind in Abb. 18 und 19 (S. 40ff) dargestellt.

Hauptachsen 1. Ordnung: umfassen größtenteils die SPNV-Strecken und die Buslinien nach FT

Nebenachsen 2. Ordnung: umfassen größtenteils die Buslinien und die Schienenstrecken Grünstadt-Monsheim und Grünstadt-Eiswoog

Achse Region: Quirnheimer Ring

5. Angebotskonzeption

5.1. SPNV keine Veränderungen geplant

5.2. künftiges Angebot im ÖPNV

Die Angebotskonzeption ist das zentrale Element des NVP mit Festlegung der ausreichenden Verkehrsbedienung. Die Festlegung der Grundnetze orientiert sich an der Potenzialanalyse. Im Grundnetz 1. Ordnung soll der Busverkehr zu einer echten Konkurrenz zum MIV werden, im Grundnetz 2. Ordnung soll im Busverkehr ebenfalls ein hochwertiges Angebot bereitgestellt werden.

- Grundnetz 1. Ordnung 460/461
- Grundnetz Region 455
- Ergänzungsnetz 483, 476
- Alle übrigen Linien (ohne reine SV-Linien) sind dem Grundnetz 2. Ordnung zugeordnet.
- Eine Angebotsausweitung ist in den Orten Battenberg und Dackenheim erforderlich.

5.3. Barrierefreiheit

Die Barrierefreiheit stellt ein wichtiges gesellschaftspolitisches Ziel dar. Der LK als ÖPNV Aufgabenträger ist für die Planung zuständig, nicht jedoch für die Umsetzung der vollständigen Barrierefreiheit (Infrastrukturmaßnahmen obliegen den Straßenbaulastträgern).

Die Barrierefreiheit stellt ein Erfordernis für alle in der Mobilität eingeschränkten Personen dar, um den ÖPNV zur eigenständigen, selbstbestimmten, unabhängigen und sicheren Nutzung zugänglich und nutzbar zu machen.

Die Anforderungen der einzelnen Nutzergruppen sind sehr unterschiedlich, z.T. gegensätzlich. Die Wegeketten müssen durchgängig barrierefrei sein, d.h. das Zusammenspiel von Infrastruktur, ÖPNV-Fahrzeugen, Info- und Kommunikationsgestaltung, Betrieb und Dienstleistungen ist unabdingbar.

Bewertung des Haltestellen-Istzustands (S. 55ff)

IM LK herrscht ein unzureichender barrierefreier Ausbau vor. Von insgesamt 554 Richtungshaltestellen sind vier barrierefrei ausgebaut. Das Ziel ist, zeitnah mindestens eine Haltestelle pro Richtung und Ort für alle im Regelverkehr bedienten Ortsteile barrierefrei auszubauen.

5.4. Verknüpfungspunkte

- Der IV stellt die wesentliche Bedeutung für Verknüpfungspunkte dar.
- Der Radverkehr erweitert den Haltestelleneinzugsbereich bis zum 10fachen gegenüber Fußverkehr
- Das Fahrrad stellt eine gleichwertige Alternative zum PKW dar - bei Entfernungen zwischen 3-5 km -
- Gute, sichere, direkte Erreichbarkeit der Anlagen ist vonnöten, insbes. für Fuß- und Radverkehr
- Ein Leitsystem zur Orientierung ist unabdingbar.
- Dynamische Fahrgastinformationsanlagen in Echtzeit sind vorzusehen.

5.5. Mobilitätsmanagement (MM)

- MM dient der Förderung des Umweltverbunds
- Ziel ist die Reduzierung des MIV, d.h. Mobilität effizienter, sozial- und umweltverträglicher, also nachhaltiger zu gestalten, wozu weiche und harte Maßnahmen zur Verfügung stehen. Die beste Wirkung wird durch das Zusammenspiel beider erreicht.
- Zu den weichen Maßnahmen zählen: Information, Kommunikation, Organisation, Services; Veränderung von Einstellungen und Verhaltensweisen jedes Einzelnen sind hier gefordert. Hilfe leisten können Beratungsstellen und Internet.
- Zu den harten Maßnahmen zählen Um- und Ausbaumaßnahmen, eine bessere Erschließung und Erweiterung des Bedienungsangebots. Harte Maßnahmen gehen nicht selten mit hohen Kosten einher.
- Nicht unerheblich sind Maßnahmen im Bereich des kommunalen MM, wie die Einrichtung von Mobilitätszentralen, Förderung von Mobilitätsangeboten wie Fahrradvermietung, gemeinschaftliche Nutzung von PKWs, Ruftaxiverkehre, Ausbau des Radwegenetzes und Schaffung zusätzlicher Fahrradabstellanlagen, um nur einige Beispiele zu nennen.
- Im betrieblichen MM erarbeiten Unternehmen Mobilitätskonzepte für die Mitarbeiter. Die wohl geläufigste Maßnahme sind die Förderung von Fahrradnutzung durch Ausbau der Fahrradabstellanlagen sowie Nutzung von Fahrradverleihsystemen.

5.6. Ergänzende Mobilität

Ziel ist die Integration von SPNV, ÖPNV, MIV, Fahrradverkehr, Zufußgehen, P+R/B+R, CarSharing, Taxi und Fahrradvermietung, also die Vernetzung verschiedener Verkehrsmittel und –systeme kombiniert mit ÖPNV und MIV.

6. Umsetzung

6.1. Schwerpunkt und Weiterentwicklung: zusätzliche Schnellverkehre mit Bahn und Bus sowie Radwegeausbau

6.2. schnelle Schienenverbindung von der Weinstraße ins Zentrum der Metropolregion

6.3. Schnellbuslinie von Deidesheim nach Mannheim Nord

6.4. Neustrukturierung der Linie 483

6.5. Multimodale Angebote wie CarSharing und Fahrradverleihangebote

6.6. Errichtung dynamischer Fahrgastinformationsanlagen (DFI) an den Verknüpfungspunkten

6.7. Zusammenspiel zwischen Nahverkehr und kommunaler Planung:

fördernde/bremssende Maßnahmen, Verkehrsberuhigungen für die Verkehrsmittel PKW, Fahrrad und Fuß beeinflussen den ÖPNV.

7. Anhang

7.1. Bilanzierung des NVP 2004

Tabelle 4 (S. 76) zeigt das Maßnahmenprogramm des NVP 2004 auf.

7.2. Kategorisierung der Bushaltestellen

Hier sind alle Haltestellen im Landkreis nach Kategorie und Priorisierung aufgeführt.

7.3. Schülerverflechtungen der weiterführenden Schulen (Abb. 33-46, S 100 ff)

7.4. Liniensteckbriefe Status quo

Alle Regionalbus- und Stadtbuslinien sind hier aufgeführt.

7.5. Liniensteckbriefe Zielkonzept

identisch mit Status quo. Änderungen bzw. die Neuorganisation der Linie 483 sind bei Kap. 6 erläutert.

7.6. Anforderungsprofil

Die gewünschten Standards für das ÖPNV-Angebot werden durch den ÖPNV-Aufgabenträger Landkreis festgelegt. Die ÖPNV-Qualität wird anhand geeigneter und messbarer Parameter beschrieben. Ein Schwerpunkt bildet die Festlegung von Leistungsstandards zur Erschließungs- und Verbindungsqualität. Darüber hinaus trifft das Anforderungsprofil Aussagen zu Infrastruktur- und Fahrzeugstandards.

- Erschließung: als Standard der Daseinsvorsorge wird eine Anbindung aller Wohn- und Siedlungsbereiche mit mehr als 300 Einwohnern angestrebt (Tab. 6 S. 150).
- Unter Verbindungsqualität wird ein gewisser Bedienungsstandard verstanden, der im Grundnetz 1. Ordnung an allen Tagen ein hochwertiges ÖPNV-Angebot vorsieht. Im Grundnetz 2. Ordnung wird ein hochwertiges Angebot nur in begrenzter Form wegen geringerer Nachfrage zur Verfügung gestellt. Tab. 8 S. 152 nennt die Bedienungsstandards für die einzelnen Netzkategorien. Ein Mindestfahrtenangebot (Mo-Fr) ist ab einer Einwohnergröße von 300 mit 2-3 Fahrtenpaaren/Tag zu gewährleisten.
- Details zu den unterschiedlichen Haltestellenausstattungen regeln die Infrastrukturstandards (S 153 ff). Haltestellen sind die Zugangsstellen zum ÖPNV-System und somit ein Aushängeschild für den ÖPNV. Sie sollen

möglichst attraktiv und übersichtlich gestaltet sein und eine angenehme Aufenthaltsqualität bieten.

- Die Qualitäts- und Ausstattungsstandards der einzusetzenden Fahrzeuge werden in den aktuellen Vergabeunterlagen der jeweiligen Linienbündel sowie im Gemeinsamen NVP Rhein-Neckar klar definiert.
- Unter „weiteren Anforderungen“ wird die Gestaltung des Straßennetzes verstanden, um eine möglichst flüssige Führung des ÖPNV zu ermöglichen. Maßnahmen, die zu Fahrzeitverlängerungen und Komforteinbußen führen, sollen möglichst vermieden werden.

7.7. Standard für Haltestellenschilder
VRN-einheitlich geregelt (S.157 ff).

Im Fachausschuss vorgestellt wurde der NVP-Entwurf am 12.02.2019 durch die Herren Schmechtig, NahverkehrsConsult, und Heeren, VRN. Den Fraktionen wurde Gelegenheit gegeben, bis zur nächsten Sitzung des Fachausschusses über den Entwurf zu befinden. Am 25.03.2019 hat der Ausschuss für ÖPNV, Wirtschaftsförderung und Fremdenverkehr über den NVP-Entwurf beraten und die Empfehlung zur Zustimmung ausgesprochen. Nach der Zustimmung durch den Kreisausschuss am 15.04.2019 wurde die gesetzlich vorgeschriebene Anhörung gestartet. Zu beteiligten waren:

- regionale Planungsgemeinschaften
- verbandsfreie Gemeinden und Verbandsgemeinden im Landkreis
- der Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd
- der Landesbetrieb Mobilität
- die betroffenen Verkehrsunternehmen
- die zuständige Industrie- und Handelskammer
- die örtlich tätigen Gewerkschaften
- die örtlich tätigen Fahrgast- und Umweltverbände
- die örtlich tätigen Verbände behinderter Menschen

Des Weiteren wurden die Fachabteilungen im Hause, die benachbarten ÖPNV-Aufgabenträger, der Kreissenorenbeirat, die Energieagentur, die Metropolregion Rhein-Neckar, die BASF sowie ADAC und ADFC beteiligt. Die Synopse – im Ratsinformationssystem hinterlegt - zeigt auf, welche Institutionen eine Stellungnahme abgegeben haben und ob diese Niederschlag im NVP finden. Teils ging es um redaktionelle Änderungen, aber auch um Fahrplanvorschläge, die jedoch erst bei der nächsten Überplanung und Vergabe der Linienbündel geprüft werden können.

Der Kreistag ist als abschließendes Gremium dazu berufen, den Nahverkehrsplan des Landkreises Bad Dürkheim zu beschließen.

Kleinere redaktionelle Änderungen waren erforderlich und sind nun in die vorläufige NVP-Endfassung, Stand 14.08.2019 eingearbeitet. Diese vorläufige Endfassung steht ebenfalls im Ratsinformationssystem zur Verfügung.

Anlagen:

- Vorläufige NVP-Endfassung, Stand 14.08.2019 - hinterlegt im Ratsinformationssystem
- Synopse der Stellungnahmen im Rahmen des Anhörungsverfahrens – hinterlegt im Ratsinformationssystem

Bankverbindungen: