

**Fortschreibung des
Nahverkehrsplanes für den
Landkreis Erding**



– *Arbeitsprogramm* –

München, 06.12.2017

Münchner Verkehrs- und
Tarifverbund GmbH (MVV)
MVV Consulting

Thierschstr. 2
80538 München

Inhalt:

1 Aufgabenstellung

2 Arbeitsprogramm

AP 1 Rahmenbedingungen und Zielvorgaben

AP 2 Bestandsaufnahme und Schwachstellenanalyse

AP 3 Prognosen voraussichtlicher Entwicklungen

AP 4 Rahmenkonzeption für das künftige ÖPNV-Angebot

AP 5 Konkretisierung des Leistungsangebots

AP 6 Begleitende Maßnahmen

**AP 7 Ermittlung der Wirkungen der Maßnahmenpakete sowie
Bewertung der Maßnahmenpakete**

AP 8 Aufstellung des Nahverkehrsplans

1 Aufgabenstellung

Das Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (BayÖPNVG) gibt den **Aufgabenträgern** die Möglichkeit, für ihr Gebiet einen **Nahverkehrsplan** aufzustellen.

Der Nahverkehrsplan soll Ziele und Konzeption des allgemeinen öffentlichen Personennahverkehrs beinhalten und hat mit den anerkannten Grundsätzen der Nahverkehrsplanung, den Erfordernissen der Raumordnung und Landesplanung, der Städteplanung und den Belangen des Umweltschutzes sowie mit den Grundsätzen der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit übereinzustimmen.

Darüber hinaus gibt das novellierte Personenbeförderungsgesetz (PBefG) den Aufgabenträgern die Möglichkeit, mit Hilfe des Nahverkehrsplanes auf die Genehmigung von Linienverkehren durch die Bezirksregierungen (*Genehmigungsbehörde*) Einfluss zu nehmen.

Gemäß PBefG § 8, Abs. 3 entsteht somit zwischen Aufgabenträgern, Verkehrsunternehmen und Genehmigungsbehörde eine so genannte „Dreiecksbeziehung“. Somit stellt der Nahverkehrsplan ein hilfreiches Instrumentarium für die weitere Entwicklung des ÖPNV in den Landkreisen dar. Einerseits werden Zielvorstellungen und Standards definiert. Andererseits wird bei der Erstellung das Linien- und Leistungsangebot dahingehend untersucht, ob es Schwachstellen z.B. bezüglich Angebot, Nachfrage, Betriebsdurchführung bzw. Wirtschaftlichkeit aufweist.

Der Landkreis Erding hat im Jahre 2003 erstmals einen Nahverkehrsplan erstellt und beschlossen; dieser wurde im Jahr 2011 fortgeschrieben. Die räumlichen und strukturellen Entwicklungen im Landkreis insbesondere im Zusammenhang mit der Entwicklung des Flughafens haben in den letzten Jahren zu deutlichen Veränderungen der verkehrlichen Rahmenbedingungen geführt, sodass eine Aktualisierung bzw. Anpassung des Nahverkehrsplanes erforderlich ist. Diese steht auch im Einklang mit den Aussagen des BayÖPNVG, das eine Aktualisierung der Nahverkehrspläne im 5-Jahres-Turnus empfiehlt.

Inhalt des vorliegenden Angebots ist daher die Aktualisierung bzw. Fortschreibung des Nahverkehrsplans für den Landkreis Erding auf der Basis der „Leitlinie zur Nahverkehrsplanung Bayern“ aus dem Jahr 1998 unter Beachtung des PBefG sowie der EU Nahverkehrsverordnung EG 1370/2007.

2 Arbeitsprogramm

Die Aufstellung des Nahverkehrsplanes für den Landkreis Erding erfolgt nach den in der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung definierten Mindestinhalten bzw. den folgenden Arbeitspaketen 1 bis 8.

AP 1 Rahmenbedingungen und Zielvorgaben

Die Erarbeitung bzw. Zusammenstellung von Rahmenbedingungen und Zielvorgaben ist Ausgangsbasis der Nahverkehrsplanung und erfolgt in enger Abstimmung bzw. Zusammenarbeit mit dem Aufgabenträger.

Erste Grundlage der Nahverkehrsplanung bildet eine allgemeine Regelung der Zuständigkeiten, die Vorbereitung der Durchführung der Projekt begleitenden Workshops und Ausschüsse sowie die Konkretisierung des Zeitplans. Für die Durchführung der Projekt begleitenden Workshops wird die Aufteilung des Landkreises zwei Teilbereiche empfohlen. Details zu diesen Workshops sind u.a. unter Punkt 3 (Kosten) enthalten.

Danach werden der Gültigkeitsbereich des Nahverkehrsplanes, die Rahmenvorgaben aus anderen Fachplanungen und die finanziellen Rahmenbedingungen für den ÖPNV im Landkreis Erding ausgelotet. Außerdem erfolgt die grobe Darstellung der externen Rahmenbedingungen (rechtliche Rahmenbedingungen, übergeordnete SPNV-Planung, etc.).

Außerdem werden die (bereits vorhandenen) allgemeinen verkehrspolitischen Zielvorgaben für den ÖPNV sowie die prinzipiellen Vorstellungen des Landkreises zu Planung und Umsetzung zusammengestellt. Es erfolgt weiterhin eine Darstellung der wichtigen Inhalte des Nahverkehrsplans von 2011 (und 2003) sowie eine Zusammenfassung zum Stand der Umsetzung.

AP 2 Bestandsaufnahme und Schwachstellenanalyse

Grundlage jeglicher Nahverkehrsplanung ist die detaillierte Bestandsaufnahme der siedlungsstrukturellen und verkehrlichen Rahmenbedingungen sowie die Analyse des IST-Zustandes im ÖPNV. Die Analyse basiert im Wesentlichen auf der Nutzung von Sekundärdatenquellen (amtliche Statistiken, Regionaler Nahverkehrsplan Regensburg, ...). Eigene Fahrgastzählungen sind im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes nicht vorgesehen. Es sollen die Daten der Erhebung zur „Realen Ertragskraft“ genutzt werden.

Die Erhebung „Reale Ertragskraft 2018“ wird dabei über das gesamte Fahrplanjahr 2018 andauern. Auf die ersten Ergebnisse dieser Erhebung kann für die Fortschreibung des NVP daher nur in Teilen zurückgegriffen (ggfs. (Teil-)Ergebnisse der Erhebung des ersten Werktags), sofern sich der Zeitraum der Bearbeitung des NVP nicht deutlich verschieben soll. So können sicher noch nicht die vollständigen Daten (beide Werktage, Samstag und Sonntag) und alle Befragungsinhalte (z.B. keine Fahrausweisauswertungen) genutzt werden. Allerdings ist die Einbeziehung von Fahrgastzahlen der ersten Erhebungsperiode für fast alle Linien vsl. bis September 2018 möglich. Diese vorgezogenen Auswertungen sind insbesondere für seit 2015 neu eingerichtete Linien (wie Linie 515) oder stark modifizierte Linien zwingend.

Um den dargelegten Zeitplan einzuhalten, wird vorgeschlagen, die Daten der Erhebung „Reale Ertragskraft 2015“ in jedem Fall für die Fortschreibung einzubeziehen und mit Teilen der neuen Daten abzugleichen (z.B. auch südlicher Landkreis).

Zur Abfrage wichtiger Daten und Informationen erfolgt des Weiteren eine schriftliche Befragung der Landkreisgemeinden sowie der Verkehrsunternehmen.

Die Details dieses Analyseschrittes sind in Stichpunkten nachfolgend dargestellt:

1 Analyse Raum- und Siedlungsstruktur und der soziodemographischen Daten

unter besonderer Berücksichtigung des demographischen Wandels

- Ziele der Raumordnung und Landesplanung
- Einwohner und Einwohnerentwicklung
- Gewerbe und Arbeitsplätze
- Schulen und Schüler
- Freizeit- und Tourismuseinrichtungen
- Versorgungseinrichtungen

2 Analyse Verkehrsstruktur und Gesamtverkehrsnachfrage

- Straßeninfrastruktur und Planungen (Straßenbauämter)
- Pendleraufkommen (Statistik der Bundesagentur für Arbeit)
- Kraftfahrzeugbestand (amtliche Statistiken)
- Verkehrsaufkommen im IV (Analyse der Verkehrsbelastungszahlen der Straßenbauämter bzw. DTV-Werte)
- Verkehrsmittelnutzung (Daten der Studie Mobilität in Deutschland (MiD))

3 Bestandsaufnahme und Analyse des derzeitigen ÖPNV-Angebots

- Angebot im Busverkehr (Linienwege, Bedienungshäufigkeit, Haltestellen)
 - Allgemeiner ÖPNV nach § 42 PBefG
 - Schülerverkehr und Werksverkehr
- Schienenpersonennahverkehr (SPNV) inkl. Schienennahverkehrsplan des Freistaats Bayern
- Qualitätsstandards Fahrzeuge und Haltestellen

4 Nutzung des ÖPNV-Angebots

Auswertung vorliegender Erhebungen (insbesondere Reale Ertragskraft 2015) hinsichtlich:

- Linien- und Streckenbelastungen
- maximale und durchschnittliche Besetzung
- Tagesganglinien
- Platzausnutzungsgrade
- Haltestellenbelastungen

5 Schwachstellenanalyse

Die Schwachstellenanalyse erfolgt insbesondere auf der Basis der „Leitlinie zur Nahverkehrsplanung“ hinsichtlich der Kriterien:

- Qualität des ÖPNV-Angebots
 - Räumliche Erschließung der Ortsteile ab 200 Einw.
 - Zeitliche Erschließung der Ortsteile ab 200 Einw.
 - Erreichbarkeit von übergeordneten Orten (Bedienungshäufigkeit, Reisezeit, Umsteigehäufigkeit)
 - Netz- und Fahrplanabstimmung
 - Merkbarkeit des Angebots (Takt, Eindeutigkeit Linienweg)
- Infrastruktur und Fahrzeuge
- Beförderungsorganisation und Qualitätssicherung
- Information und Tarif

Die Einbeziehung externer Anregungen und Wünsche (insbesondere von Verkehrsunternehmen, Gemeinden, Bürgern, Schulen, Träger öffentlicher Belange) kann nachfolgend durch Workshops mit allen Beteiligten erfolgen. Eine detaillierte Liste über die in den Workshops einzubindenden Projektbeteiligten wird gemeinsam mit dem Auftraggeber erstellt.

AP 3 Prognosen voraussichtlicher Entwicklungen

1 Analyse von Planungen zur siedlungs- und verkehrsstrukturellen Entwicklung

- Wohngebieten
- Gewerbeflächen
- Verkehrsanziehende Einrichtungen (Versorgung, Freizeit etc.)
- Planungen im Schulwesen
- Infrastrukturplanungen im IV und ÖV

Neben einer Datenerfassung durch einen Fragebogen an die Landkreisgemeinden werden für diesen Analyseschritt die Verkehrsinfrastrukturplanungen bei den zuständigen Planungsbehörden abgefragt

2 Analyse der Planungen im SPNV sowie der Planungen benachbarter Aufgabenträger (u.a. kommunale Nahverkehrspläne; Regionaler Nahverkehrsplan, Schienen-nahverkehrsplan)

Einbeziehung des Schienennahverkehrsplanes, Abstimmung mit der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG), Aufnahme der relevanten Nahverkehrsplanungen der benachbarten Landkreise.

AP 4 Rahmenkonzeption für das künftige ÖPNV-Angebot

In diesem - innerhalb der Nahverkehrsplanung entscheidenden - Arbeitsschritt werden gemeinsam mit den Aufgabenträgern Leitlinien für eine Umsetzung erarbeitet und Standards definiert, die bei den künftigen Verkehrsleistungen Berücksichtigung finden sollen.

- 1 Allgemeine Zielsetzungen
- 2 Ableitung von Standards gemäß der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung zur Festlegung der ausreichenden Verkehrsbedienung im Landkreis Erding
- 3 Einzelziele für die ÖPNV-Erschließung bzw. das ÖPNV-Angebot
- 4 Grobkonzeption für die Bedienung einzelner Teilbereiche und Festlegung von Umsetzungsstufen inkl. erster Grobabschätzungen voraussichtlicher Auswirkungen (u.a. im Hinblick auf den Finanzierungsbedarf)

Nach der Erarbeitung der Rahmenkonzeption wird ein Zwischenbericht erstellt und den zuständigen Landkreisgremien zur Entscheidung vorgelegt.

AP 5 Konkretisierung des Leistungsangebots

Im nachfolgenden Arbeitsschritt wird die Grobplanung der Rahmenkonzeption für einzelne Planungsbereiche im Landkreis konkretisiert. Für die Planungsbereiche wird folgender Vorschlag gemacht, der im Planungsprozess in Abstimmung mit dem Aufgabenträger noch modifiziert werden kann.

1 Westlicher Landkreis

mit der Stadt Erding und den Gemeinden Berglern, Bockhorn, Eitting, Finsing, Fraunberg, Langenpreisng, Moosinning, Neuching, Oberding, Ottenhofen, Walpertskirchen, Markt Wartenberg und Wörth.

2 Östlicher Landkreis

mit der Stadt Dorfen und den Gemeinden Hohenpolding, Inning a. Holz, Markt Isen, Kirchberg, Lengdorf, St. Wolfgang, Steinkirchen und Taufkirchen (Vils).

3 Südlicher Landkreis

mit den Gemeinden Buch am Buchrain, Forstern und Pastetten.

Bestandteile dieses Planungsschrittes sind u.a. die folgenden Maßnahmenpakete bzw. Untersuchungsgegenstände:

- Abstimmung von SPNV- und Busangebot
- Konzeption der Anbindung der SPNV-Haltepunkte durch den straßengebundenen ÖPNV
- Fahrplanangebote (einheitliche Taktraster)
- Betriebsformen und Produkte (z.B. AST und Rufbus, Schnellbus)
- Kostenschätzung bzw. Finanzierung von Angebotsausweitungen

Der Arbeitsschritt reflektiert sowohl die Analyseergebnisse als auch die (beschlossene) Rahmenkonzeption des Aufgabenträgers. Nicht zuletzt werden die ermittelten Rahmenbedingungen und Entwicklung (u.a. Demografie) einbezogen.

Insbesondere zur Optimierung der Schnittstellen zwischen Bus und Bahn sind konkret, neben Terminen mit den Busunternehmen, auch Hintergrund- und Abstimmungsgespräche mit den zuständigen Planern bei der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) vorgesehen.

AP 6 Begleitende Maßnahmen

Neben den konzeptionellen Aspekten der Nahverkehrsplanung sind **begleitende Maßnahmen** zur Optimierung und Akzeptanzsteigerung des ÖPNV zu erarbeiten und zu überprüfen. Darunter fallen u.a. nachfolgende Aspekte:

- Qualitätsstandards und Umweltstandards insbesondere unter Berücksichtigung des demografischen Wandels
- Überprüfung der Möglichkeiten zur Einführung von **alternativen Antriebsmöglichkeiten**
- Maßnahmen der Qualitätssicherung u.a. Thema Anschlusssicherung (ITCS / RBL-Systeme)
- ggfs. ÖPNV-Information und Verständlichkeit der Fahrpläne (Printmedien, elektronische Fahrplaninformation, Fahrgastinformation im Fahrzeug und an der Haltestelle, DFI)
- ggfs. Überprüfung des ÖPNV-Marketings im Landkreis
- Park+Ride und Bike+Ride-Angebot und künftiger Bedarf
- Maßnahmen zur Verbesserung der Barrierefreiheit im ÖPNV und SPNV (Haltestellen und Fahrzeuge) in Abstimmung mit den Behindertenbeauftragten

AP 7 Ermittlung der Wirkungen der Maßnahmenpakete sowie Bewertung der Maßnahmenpakete

Die aufgestellten Maßnahmenpakete werden in der Folge auf ihre verkehrlichen und finanziellen Wirkungen überprüft und bewertet.

Maßstab der Überprüfung sind messbare Kriterien wie u.a. Erschließungswirkung (Einzugsbereiche), Reisezeitvergleiche, zeitliche Verfügbarkeit, Verbindungsqualitäten zwischen Gemeinden und/oder Zahl der Umsteigevorgänge. Aber auch die Transparenz und Verständlichkeit des Angebots sind Bestandteil der Wirkungsanalyse.

Detaillierte linienscharfe Fahrgastprognosen sind kein Bestandteil der Wirkungsanalyse. Bezüglich der Entwicklung der Fahrgastzahlen sind aller Erfahrung nach nur grobe Einschätzungen möglich, die über die Umsetzung von Pilotversuchen zu bestätigen sind.

Die **finanziellen Wirkungen** der Maßnahmenpakete werden innerhalb des Nahverkehrsplans grob abgeschätzt, um die Größenordnungen für den Aufgabenträger darstellen zu können. Durch Abschätzungen der Kilometerleistung und der Fahrgastnachfrage können dazu voraussichtliche ungefähre Kosten der einzelnen Maßnahmen kalkuliert werden. Exakte und detaillierte Kostenberechnungen sind in aller Regel erst nach weiteren Konkretisierungen in der Folge möglich.

Auf dieser Grundlage erfolgen anschließend eine **Gesamtbewertung** des Maßnahmenpakets sowie eine sachliche und zeitliche Reihung von Einzelmaßnahmen anhand der Einordnung ihrer Priorität. Dazu wird ein Stufenkonzept für eine mögliche Umsetzung und Finanzierung einzelner Maßnahmenpakete entwickelt (kurz-, mittel-, langfristig).

AP 8 Aufstellung des Nahverkehrsplans

Die Ergebnisse der dargestellten Arbeitsschritte werden in einem Abschlussbericht (Nahverkehrsplan) schriftlich mit entsprechenden ergänzenden Grafiken und Tabellen bzw. Linienplänen und Fahrplanentwürfen zusammengestellt. Innerhalb des Nahverkehrsplanes ist der ÖPNV-Investitionsplan enthalten. Für die Umsetzung des Nahverkehrsplans werden dabei Stufen- und Zeitpläne empfohlen.

Die Erarbeitung des Entwurfs für den Nahverkehrsplan erfolgt unter Einbeziehung der Gemeinden, Verkehrsunternehmen, Verkehrsreferenten und sonstigen Beteiligten. Außerdem wird der Nahverkehrsplan den angrenzenden Aufgabenträgern zur Stellungnahme vorgelegt.

Insbesondere wird auch die Regierung von Oberbayern als zuständige Genehmigungsbehörde im Nahverkehrsplanungsprozess einbezogen.

Nach der Einarbeitung von Ergänzungen und Änderungswünschen geht der Bericht den Kreisgremien zum Beschluss zu. Der verabschiedete Nahverkehrsplan wird abschließend der Genehmigungsbehörde zugeleitet (i.d.R. durch den Aufgabenträger).

Projekt begleitende Arbeitskreise

Die Belange von Besteller, Ersteller und Fahrgast müssen rechtzeitig in den Planungsprozess eingebracht werden. U.a. müssen auch die Belange der Mobilitätseingeschränkten gemäß dem Behindertengleichstellungsgesetz (Änderung zum 27.4.2002) in die Planungen einbezogen werden.

Hierzu wird die Abhaltung von **Projekt begleitenden Arbeitskreisen** empfohlen. Mitglieder neben dem Auftraggeber und dem Auftragnehmer könnten/sollten sein: Gemeinden, Schulen, Behindertenbeauftragte, Verkehrsunternehmen, Verkehrsreferenten und Interessensverbände. Die endgültige Festlegung des Teilnehmerkreises für den Projekt begleitenden Arbeitskreis erfolgt durch den Landkreis. Darüber hinaus erfolgt bei Bedarf eine zusätzliche Beteiligung der Verkehrsunternehmer, der Bayerischen Eisenbahngesellschaft mbH sowie der Nachbarlandkreise über Einzelgespräche.