

Sitzung des Ausschusses  
für Fragen des öffentlichen Personennahverkehrs und kommunale Verkehrsplanung  
am 3.4.2014

Anlage zu

**TOP 1 öffentlich: Nahverkehrsplan für den Landkreis Kelheim**

Nahverkehrsplan - Mobilitätsstudie

**1. Nahverkehrsplan**

**1.1. allgemeine Erläuterung**

In einem Nahverkehrsplan enthalten sind u.a.: eine Bestandsaufnahme und Analyse des bestehenden ÖPNV-Netzes, Zielvorstellungen zum künftigen Verkehrsaufkommen sowie Rahmenbedingungen für die weitere Ausgestaltung des ÖPNV mit Aussagen zum Liniennetz, Taktfolge, Qualitätsstandard, Tarife, Infrastruktur, Verknüpfungspunkte zwischen Bus und Bahn.

**1.2 Gesetzliche Vorgaben**

Die Inhalte eines Nahverkehrsplans sind gesetzlich geregelt in:

**Art. 13 Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (BayÖPNVG)**

Nach Art. 13 Abs. 2 BayÖPNVG enthält der Nahverkehrsplan „Ziele und Konzeption des allgemeinen öffentlichen Personennahverkehrs und muss mit den anerkannten Grundsätzen der Nahverkehrsplanung, den Erfordernissen der Raumordnung und Landesplanung, der Städtebauplanung, den Belangen des Umweltschutzes sowie mit den Grundsätzen der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit übereinstimmen“. Außerdem ist der Nahverkehrsplan in regelmäßigen Zeitabständen zu überprüfen und bei Bedarf fortzuschreiben.

Bei den Planungen der Aufgabenträger zur Sicherung und zur Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs sind insbesondere

1. die im Nahverkehrsraum vorhandenen Verkehrseinrichtungen zu erfassen,
2. das künftig zu erwartende Verkehrsaufkommen im motorisierten Individualverkehr und im öffentlichen Personennahverkehr auf Schiene und Straße zu prognostizieren,
3. Zielvorstellungen über das künftig anzustrebende Verkehrsaufkommen im öffentlichen Personennahverkehr auf Schiene und Straße zu entwickeln und
4. planerische Maßnahmen vorzusehen, die eine bestmögliche Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs unter Berücksichtigung der Belange des Gesamtverkehrs zulassen.

**§ 8 Personenbeförderungsgesetz (PBefG)**

Nach § 8 Abs. 3 PBefG definiert der Aufgabenträger in der Regel „Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes, dessen Umweltqualität sowie die Vorgaben für die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen in

einem Nahverkehrsplan. Der Nahverkehrsplan hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen“.

Im Nahverkehrsplan werden auch Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen. Bei der Aufstellung sind die Verkehrsunternehmen zu beteiligen.

Der Nahverkehrsplan ist von der Genehmigungsbehörde (Regierung) zu berücksichtigen (§ 8 Abs. 3 a PBefG).

### **1.3 Nahverkehrsplan des Landkreises Kelheim**

Der bestehende Nahverkehrsplan des Landkreises Kelheim aus dem Jahr 1997, der vom Kreistag als verbindlicher Planungsgrundsatz beschlossen wurde, basiert zum größten Teil auf den zu damaliger Zeit in den ÖPNV umgewandelten freigestellten Schülerverkehren. Seit dieser Zeit haben sich u.a. nicht nur die Schullandschaft und Einzelhandelsstandorte, sondern auch das Nahverkehrsangebot auf der Schiene, die gesetzlichen und finanziellen Rahmenbedingungen sowie übergeordnete Planungen (z.B. Regionalpläne, Landesentwicklungsprogramm, Regionaler Nahverkehrsplan) sehr verändert. Aus diesem Grund ist eine Fortschreibung, die normalerweise alle 5 Jahre durchgeführt werden sollte, dringend notwendig und wurde bereits im ÖPNV-Ausschuss des Landkreises Kelheim beschlossen.

### **1.4 Fortschreibung des Nahverkehrsplans**

Nachdem der ÖPNV-Ausschuss der Fortschreibung des Nahverkehrsplans zugestimmt hat, sind bereits die ersten Maßnahmen in Form von Zählungen und Befragungen angefallen. In einem weiteren Schritt werden Ziele formuliert in Bezug auf Erschließungsqualität, Bedienungshäufigkeit, Verbindungsqualität (Reisezeit, Anzahl der Umstiege), Fahrzeugausstattung, Haltestellenausstattung und dabei auch in großem Maße in Bezug auf Barrierefreiheit.

Das derzeitige ÖPNV-Angebot des Landkreises Kelheim wird dem Leitbild (den Zielen) gegenübergestellt und Schwächen und Stärken analysiert. Ebenso wird die derzeitige Nutzung des ÖPNV mit den Zielen abgeglichen und zugleich entsprechende Marketingziele/-instrumente formuliert.

Die zeitnahe Fortschreibung des Nahverkehrsplans ist deswegen besonders wichtig, da sich der ÖPNV derzeit in einer Umbruchsituation befindet.

Die Nahverkehrsplanung muss auf die neuen gesetzlichen Bestimmungen ausgerichtet werden (z.B. vollständige Barrierefreiheit bis 2022; Erteilung von Konzessionen). Ebenso ist ein Nahverkehrsplan im Hinblick auf die Vergabe von Verkehrsleistungen nach der neuen EU-Verordnung 1370/2007 notwendig, da die Genehmigungsbehörde (Regierung) einen Nahverkehrsplan zu berücksichtigen hat.

Im Jahr 2019 laufen die Konzessionen vieler bezuschusster Linien im Landkreis Kelheim bzw. Verträge mit den Verkehrsunternehmen aus, was bedeutet, dass sich der Landkreis Kelheim mindestens zwei Jahre vorher über die Art der Vergabe im Klaren sein muss (z.B. soll auf eigenwirtschaftliche Verkehre gesetzt werden bzw. Angebotsreduzierungen in Kauf genommen werden? Können Höchsttarife festgelegt werden und die Differenz an die Verkehrsunternehmen bezahlt werden? Sollen, sofern zulässig (abhängig vom Volumen der Verkehrsleistung), Direktvergaben erfolgen? Sollen Linienbündel definiert werden und diese ausgeschrieben werden? Wie viel Angebot soll im Rahmen der Daseinsvorsorge aufrechterhalten werden?).

Im Zuge des demographischen Wandels und der damit eingehenden Einnahmeverluste durch Schülertickets werden auslaufende Konzessionen von Unternehmern bereits jetzt aus wirtschaftlichen Gründen nicht mehr beantragt. Sofern Zuschüsse nicht erhöht oder auf bisher eigenwirtschaftliche Verkehre ausgeweitet werden, kann dies unter Umständen eine Ausdünnung des ÖPNV-Angebotes zur Folge haben.

## **2. Mobilitätsstudie**

### **2.1 Was ist eine Mobilitätsstudie?**

Eine Mobilitätsstudie ist eine Untersuchung über die Beweglichkeit bzw. Mobilität der Bevölkerung im Rahmen einer Befragung von Haushalten zu ihrem alltäglichen Verkehrsverhalten („welcher Weg wird mit welchem Verkehrsmittel zu welchem Zweck zurückgelegt“). Die in dieser Studie erhobenen Daten dienen als Basis für die weitere Verkehrsplanung und Untersuchungen zur Alltagsmobilität.

### **2.2 Was wird in einer Mobilitätsstudie gefragt?**

- Wegeprotokolle  
Bürger-/innen sollen alle Wege an einem bestimmten Stichtag aufschreiben:  
Strecke, Zweck des Weges, Verkehrsmittel für den Weg
- Zusätzlich Personenmerkmale  
wie z.B. Haushaltsgröße, Derzeitige Tätigkeit, Alter, Geschlecht, Pkw-Verfügbarkeit, Führerscheinbesitz, Fragen zur Nutzung und Beurteilung Straßenverkehr, ÖPNV, Radverkehr, Car-sharing

## **3. Nahverkehrsplan – Mobilitätsstudie**

### **3.1 Mobilitätsstudie als Teil eines Nahverkehrsplans**

Ein Nahverkehrsplan beinhaltet bereits eine Mobilitätsstudie, denn bevor die Ziele des allgemeinen öffentlichen Personennahverkehrs im Leitbild des Nahverkehrsplans formuliert werden, werden Gemeinden, Verkehrsunternehmer und auch Bürger/-innen befragt. Eine solche Bürger- bzw. Haushaltsbefragung stellt bereits eine Mobilitätsstudie dar, da hier abgefragt wird, wie häufig die Bürger/-innen welchen Weg bzw. welche Orte für welche Zwecke mit welchen Verkehrsmitteln aufsuchen. Zudem werden Pendlerdaten, Schülerströme, Pkw-Dichte etc. statistisch ausgewertet. Damit wird für den Nahverkehrsplan bereits ein Teil von Daten erhoben, der aber für eine Planung des ÖPNV im Landkreis Kelheim in keinem Fall ausreichend ist. Für den Nahverkehrsplan müssen noch zusätzliche Daten zum derzeitigen ÖPNV-Angebot und zur Nutzung, Einwohnerzahlen je Ortsteil, Einzelhandelsstandorte, Arbeitsplatzschwerpunkte, wichtige Versorgungsstandorte usw. erhoben werden.

Auch in den Vorgaben für einen Nahverkehrsplan ist festgehalten, dass das Gesamtverkehrsaufkommen mit berücksichtigt wird und somit der Nahverkehrsplan eine Mobilitätsstudie enthält, die unterschiedlich detailliert sein kann.

Je detaillierter (z.B. mit Wegeprotokollen), desto zeitaufwändiger und teurer gestaltet sich die Untersuchung.

### 3.2 Kosten

- **eines umfassenden Nahverkehrsplans**

Es ist vorgesehen, die bereits begonnene Fortschreibung im Hause größtenteils selbst zu erledigen, was eine enorme Kostenersparnis bedeutet. Zudem ist die unmittelbare Kenntnis des ÖPNV-Systems im Landkreis Kelheim von Vorteil.

Die Kosten für die Erstellung eines Nahverkehrsplans dürften sich bei einer Fremdvergabe auf ca. 50.000 € bis 100.000 € belaufen.

- **einer eigenständigen Mobilitätsstudie**

Die Kosten einer separaten, noch detaillierteren Mobilitätsstudie dürften sich bei einer externen Vergabe auf mindestens 30.000 € bis 50.000 € belaufen, da hierfür umfangreichere Befragungen, Auswertungen und Erläuterungen erforderlich sind als für eine Mobilitätsstudie im Rahmen des Nahverkehrsplans.

Für die Beauftragung einer solchen separaten Studie müsste eine Fremdvergabe erfolgen, da hierfür kein Personal vorhanden ist.

### 4. Fazit

Ein Nahverkehrsplan ist in seiner Gesamtheit für die Belange des ÖPNV wesentlich aussagekräftiger und umfangreicher als eine Mobilitätsstudie. Aus Sicht der Verwaltung ist somit eine separate Mobilitätsstudie und damit eine erhebliche zusätzliche finanzielle Belastung des ÖPNV-Haushaltes nicht erforderlich, zumal der Nahverkehrsplan für den Landkreis Kelheim, der bereits eine Mobilitätsstudie beinhaltet, derzeit fortgeschrieben wird.

Ein weiteres Kriterium für die vorrangige Fortschreibung des Nahverkehrsplans ist auch im Hinblick auf die Vergabe von Verkehrsleistungen nach Auslaufen der bestehenden Verträge zu sehen, denn die Genehmigungsbehörde (Regierung) hat einen Nahverkehrsplan, nicht aber eine Mobilitätsstudie, zu berücksichtigen (§ 8 Abs. 3 a PBefG).

Kelheim, 12.3.2014

## ÖPNV-Projekte seit 1997

### allgemeine Projekte

Jahr	Projekte	Ergebnis
1997/2007	Gründung des VLK-Nachtexpresses	Vorreiter-Modell Nachtbusssystem 2006: Einstellung auf Grund von Einsparungen
1999	VLK-Sparschein	Einzigartig günstiges Angebot
2000/2004	Eröffnung von VLK-Infozentralen	Mehr Informationsmöglichkeiten für die Bürger/-innen, Abbau von Zugangshemmnissen
2002	Verbesserung RVV 16, Einrichtung RVV 19	Anpassung an die wachsende Bevölkerung in der Gemeinde Bad Abbach
2003	Fahrkartenbezuschussung Mainburg	Kreative, kostengünstige Alternative zur Ausweitung des MVV-Tarifs
2004	OKEH-Card-Einführung	Günstiges Angebot, nur 8 von 12 Monaten sind zu zahlen (üblich sind 10 von 12 Monaten bei Jahresabos)
2004/2012	Anpassung der ÖPNV-Linien an Schülerbeförderungsbedürfnisse (z.B. infolge von G8, Offene Ganztagschule)	Schülerbeförderung mit ÖPNV
seit 2007	Installation eines Verkehrssicherheitstraining an den weiterführenden Schulen	Im Interesse der Sicherheit auf dem Schulweg der Schüler
seit 2008	Kontrollen/Zählungen von Fahrten, mit denen überwiegend Schüler befördert werden.	Im Interesse der Sicherheit auf dem Schulweg der Schüler
2009	RVV-Ausweitung auf der Schiene von Regensburg - Neustadt/Do. und Einbeziehung der Stadt Kelheim	Erhebliche Steigerung der Fahrgastzahlen; Studenten fahren mit ihrem Semesterticket kostenlos bis Neustadt/Do. bzw. Kelheim
2009	Einführung des Freizeitbusses 3	Wichtig für Tourismus-Region Landkreis Kelheim
2009	Beschluss: Fortschreibung des Nahverkehrsplans	Mögliche Maßnahmen: u.a. Angebote für Senioren und Bedienungslücken mit Rufbussen schließen
2010	Zusätzliche Fahrten zwischen Kelheim und Saal/Do.	Anschluss auch um 23 Uhr am Sonntag, Möglichkeit, u.a. Kulturangebote in Regensburg zu nutzen
2010	Einführung des Wabentarifs	Einheitlichkeit, Übersichtlichkeit, Transparenz des Tarifsystems
2010	RVV-Ausweitung bis Teugn	Für Schüler und Pendler
2010	Einführung Öko-KEH-Ticket	Schüler bis zur 10. Klasse können ab 14 Uhr an Schultagen und ganztägig in den Ferien sowie samstags /sonntags mit allen RBO-Linien im Landkreis Kelheim fahren. Auch für Schüler ab der 10. Klasse bzw. Erwachsene ist das öko-KEH-Ticket zubuchbar
2010	Beschluss des Regionalen Nahverkehrsplans Regensburg	4-5 Maßnahmen bereits umgesetzt, teilweise wieder eingestellt wegen zu geringer Nutzung. Einige Maßnahmen noch nicht umgesetzt wegen mangelnder finanzieller Mittel
Seit Jahren	Herstellung von Anschlussbeziehungen zwischen den Bussen und zwischen Bus und Bahn	Verbessertes Angebot, integriertes Verkehrsangebot (große Anpassungen waren notwendig nach Betreiberwechsel im Jahr 2010 von DB zu agilis)
2013	Beteiligung weiterer Gemeinden an der Finanzierung des Freizeitbusses 1 und 3	Aufrechterhaltung des Freizeitbusangebotes, wichtig für Tourismusregion

## Projekte mit alternativen Bedienungsformen

Jahr	Projekte	Ergebnis
2009	Einführung des Rufbusses für Fahrten aus dem Umland Mainburg in die Stadt Mainburg, speziell für ältere Personen für Einkäufe, Erledigungen, Arztbesuche etc. (Fahrten zweimal wöchentlich vormittags, nachmittags als Ergänzung zu den Früh- und Mittagsfahrten)	Keine Nutzung/ keine Kosten
2009	Beteiligung an der Mitfahrzentrale Mifaz (Alternative Bedienungsform) und Bewerbung der Mifaz	Ergänzung zum ÖPNV-Angebot, Bildung von Fahrgemeinschaften möglich

## Geprüfte bzw. geplante Projekte (nicht umgesetzt)

Jahr	Projekte	Ergebnis
2001/2002	Prüfung AST für ganzen Landkreis	Zu teuer
2001/2011	Prüfung Nulltarif	Zu teuer
Seit 2002	MVV-Tarifausweitung	Aufgrund der hohen Kosten wurde die MVV-Tarifausweitung bisher noch nicht umgesetzt
2008/2010	Prüfung Stadtverkehr Kelheim	Nach Anregung durch SPD-Fraktion der Stadt Kelheim keine weitere Initiative der Stadt Kelheim erfolgt (bei reinen Ortsverkehren sollten sich die Gemeinden beteiligen), genauere Vorstellungen sollten eingereicht werden. Im Rahmen des Regionalen Nahverkehrsplans wurde die Anbindung von Kelheim/Affecking noch einmal überprüft, allerdings laut Ergebnis kein Erschließungsdefizit im Sinne des Leitbilds. Da keine zusätzlichen finanziellen Mittel vorhanden → keine Umsetzung, Anregung an Stadt Kelheim zur Einrichtung einer „Taxi-Linie“ zum Waldfriedhof gerade für Senioren (keine Umsetzung)
2009	Prüfung freie Fahrt mit ÖPNV für über 80jährige bei Rückgabe Fahrerlaubnis	Abgelehnt wegen Gerechtigkeitslücke und bereits äußerst kostengünstiges Angebot mit Sparschein vorhanden
2010	Maßnahmen im Regionalen Nahverkehrsplan „Weiterentwicklung alternativer Bedienungsformen“ und auch „Einrichtung von Ortsverkehren“ und weitere Maßnahmen (zusätzliche Fahrten)	Keine finanziellen Mittel zur Umsetzung vorhanden
2012	Prüfung Stadtverkehr Abensberg „Dolmussystem“ (= Fahrt immer auf gleicher Strecke in der Stadt, Rundtour).	Zu teuer
2013	Prüfung 50/50-Taxi	Zu teuer; nicht ÖPNV