

Fortschreibung Nahverkehrsplan Kreis Bergstraße (2019-2023)

Ziele aus Fahrgastsicht

Zweite Sitzung FGB Kreis Bergstraße – Heppenheim, den 7.11.2017



Inhalt

- ① Rahmenbedingungen Nahverkehrsplan im Kreis Bergstraße
- ② Rückblick
- ③ Ziele & Bedeutung des Nahverkehrsplans

Nahverkehrsplan

- Rechtlicher Rahmen (Anwendung Kreis Bergstraße)
 - Grundanforderungen (§8 Abs. 3 PBefG)
 - „Sicherstellung ausreichender Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr“
 - Definition von „Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes, dessen Umweltqualität, sowie die Vorgaben für verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistung in der Regel in einem Nahverkehrsplan“ → Konkretisierung „ausreichende Verkehrsbedienung“
 - Berücksichtigung mobilitätseingeschränkter Menschen (Vollständige Barrierefreiheit bis 1.1.2022; Konkrete Benennung und Begründung von Ausnahmen, bei Nichteinhaltung der Frist)
 - Lokaler NVP: Beschreibung straßengebundener ÖPNV (Bus, Straßenbahn, Ruftaxi)
 - Landkreis Bergstraße bzw. beauftragte lokale Nahverkehrsgesellschaft (VRN GmbH)
 - Regionaler NVP: Beschreibung schienengebundener Nahverkehr (**RB, RE, RNV 5 „OEG“, S-Bahn**) – ggf. auch regionale Buslinien
 - Land Hessen bzw. beauftragte Verbundgesellschaft (VRN GmbH)

Nahverkehrsplan

➤ Rechtlicher Rahmen (Anwendung Kreis Bergstraße)

➤ Grundanforderungen (§8 Abs. 3 PBefG)

➤ „Sicherstellung ausreichender Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr“

➤ Definition von „Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes, dessen Umweltqualität, sowie die Vorgaben für verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistung in der Regel in einem Nahverkehrsplan“ → Konkretisierung „ausreichende Verkehrsbedienung“

➤ Berücksichtigung mobilitätseingeschränkter Menschen (Vollständige Barrierefreiheit bis 1.1.2022; Konkrete Benennung und Begründung von Ausnahmen, bei Nichteinhaltung der Frist)

➤ Lokaler NVP: Beschreibung straßengebundener ÖPNV (Bus, Straßenbahn, Ruftaxi)

→ Landkreis Bergstraße bzw. beauftragte lokale Nahverkehrsgesellschaft (VRN GmbH)

➤ Regionaler NVP: Beschreibung schienengebundener Nahverkehr (RB, RE, RNV 5 „OEG“, S-Bahn) – ggf. auch regionale Buslinien

→ Land Hessen bzw. beauftragte Verbundgesellschaft (VRN GmbH)

Welche Ziele will Kreis Bergstraße im ÖPNV erreichen?

Wie viel Mobilität wird Kreis Bergstraße gewährleisten?

→ Daseinsvorsorge, Barrierefreiheit

Wie attraktiv soll das Angebot sein? bzw.

Was wird als „zumutbar“ erachtet?



Rückblick

➤ Bisherige Nahverkehrspläne im Kreis Bergstraße

➤ 1997 – 2001:

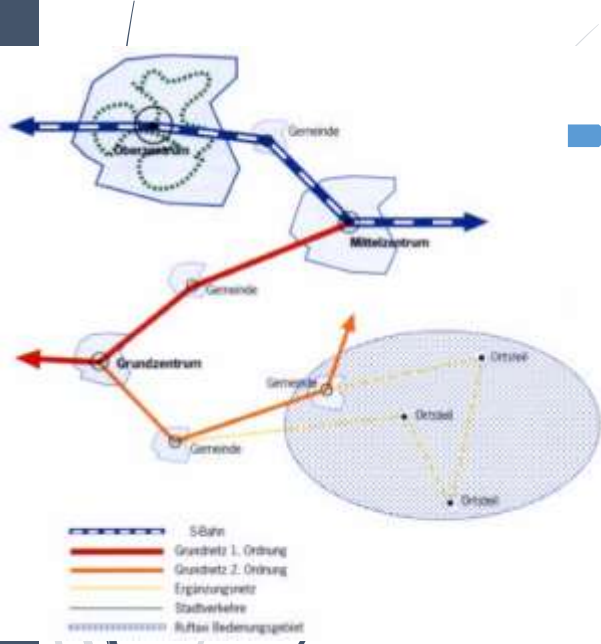
- Einführung von Taktkonzepten auf nachfragestarken Buslinien
- Integration freigestellter Schülerverkehre in ÖPNV / Ausweitung Kooperation VU
- Qualitätsstandards Fahrzeuge, Haltestellen, Fahrgastinformation
- Tarif: 2. Stufe Übergangstarif (1997)
- Einrichtung bzw. Erweiterung von Ruftaxi-Verkehren
- Stadtverkehr Bensheim
- Verschiedene Infrastrukturmaßnahmen
- Optimierung von Linienführungen im Weschnitztal & Überwald

Rückblick

➤ Bisherige Nahverkehrspläne im Kreis Bergstraße

➤ 2004 – 2008:

- Betonung der Zielgruppen im Einkaufs-, Erledigungs- & Freizeitverkehr
- Analyse der Verknüpfungspunkte und (ausgewählter) Reisezeitverhältnisse
- Beschreibung einer Netzhierarchie (siehe Bilder links)
- Einführung S-Bahn Rhein-Neckar im Neckartal (2003)
- Definition von Ruftaxi-Gebieten und Qualitätsstandards
- Konkrete Vorschläge zu Verbesserung Liniennetz & baulicher Maßnahmen
- Kommentare zur Weschnitztalbahn
 - Auf S.21 ist zu lesen „Es soll darauf hingewirkt werden, auf der Weschnitztalbahn am Haltepunkt Mörtenbach wieder Zugkreuzungen zu ermöglichen.“
 - ➔ Forderung noch in diesem NVP enthalten, im nächsten leider nicht mehr



Rückblick



► Exkurs: Weschnitztalbahn-Modernisierung ein Erfolg?

- Investitionen 30 Mio. DM (1992) – ca. Verdopplung des Fahrtenangebots – jedoch nur ~100% Fahrgastzuwachs (vgl. Anfrage 16-1311-1 Kreis Bergstraße vom 19.3.2009)
- Rückbau von Begegnungsgleis in Mörlenbach – Unterlassen wichtiger Beschleunigungsmaßnahmen (z.B. Tempolimit durch Ungesicherten Bahnübergang nahe Landesgrenze)

→ Folge: Extrem kostspieliger und ineffizienter Betrieb mit heute 3, statt möglichen 2 Fahrzeugen Mo-Fr

„ Mit der eingeführten Vertaktung auf dieser Strecke ist die Anzahl benötigter Züge von zwei auf drei gestiegen. Obwohl für eine Strecke nur 26 Minuten gebraucht werden und somit für eine Hin- und Rückfahrt zusammen theoretisch weniger als eine Stunde benötigt würde, ergeben sich durch streckenbedingte Zwänge (erhöhte Wartezeiten, unbeschränkte Bahnübergänge). Nach Aufgabe der Zugkreuzung in Mörlenbach ist gegenwärtig eine Zugbegegnung auf dieser eingleisigen Strecke nur in Birkenau und Rimbach möglich.

“

Quelle:
Nahverkehrsplan Kreis Bergstraße
2004-2008, S.21

“

→ Kreis finanziert Bahnen mit → Anforderungen/Weiterentwicklung sollten Bestandteil in NVP sein!

→ Zur Vertiefung: [„Gutachten zur Reaktivierungsmöglichkeit der Überwaldbahn“](#) (Grosse, 2000)

- Vergleichbare Modernisierungen erzeugten Fahrgastzuwächse um Vielfaches vom hier erreichten (z.B. Böblingen – Dettenhausen oder Bruchsal – Menzingen/Odenheim)
 - Verkehrsnachfrage nicht Ursache für mäßigen Erfolg! (Siehe Staus auf B38 bzw. Bemühungen um Ortsumgehungen in Mörlenbach, Rimbach und Fürth, sowie Neubau des Saukopftunnels)
- Viel unausgeschöpftes Verlagerungspotenzial zugunsten des ÖPNV



Rückblick



► Exkurs: Weschnitztalbahn-Modernisierung ein Erfolg?

- Investitionen 30 Mio. DM (1992) – ca. Verdopplung des Fahrtenangebots – jedoch nur ~50% Fahrgastzuwachs
- Rückbau von Begegnungsgleis in Mörlenbach – Unterlassen wichtiger Beschleunigungsmaßnahmen (z.B. Tempolimit durch Ungesicherten Bahnübergang nahe Landesgrenze)

→ Folge: Extrem kostspieliger und ineffizienter Betrieb mit heute 3, statt möglichen 2 Fahrzeugen Mo-Fr

„ Auch auf der Weschnitztalbahn sind seit der Modernisierung Mitte der 90er Jahre die erforderlichen Voraussetzungen bereits gegeben. Zur Verbesserung des zukünftigen Betriebsablaufes wird auf dieser Strecke allerdings die Wiedereinrichtung der Kreuzungsmöglichkeit in Mörlenbach geprüft. Die Modernisierung der Nibelungenbahn steht noch an. “

Quelle:
Gemeinsamer Nahverkehrsplan VRN 2006,
S.45

→ Kreis finanziert Bahnen mit → Anforderungen/Weiterentwicklung sollten Bestandteil in NVP sein!

→ Zur Vertiefung: [„Gutachten zur Reaktivierungsmöglichkeit der Überwaldbahn“](#) (Grosse, 2000)

- Vergleichbare Modernisierungen erzeugten Fahrgastzuwächse um Vielfaches vom hier erreichten (z.B. Böblingen – Dettenhausen oder Bruchsal – Menzingen/Odenheim)
 - Verkehrsnachfrage nicht Ursache für mäßigen Erfolg! (Siehe Staus auf B38 bzw. Bemühungen um Ortsumgehungen in Mörlenbach, Rimbach und Fürth, sowie Neubau des Saukopftunnels)
- Viel unausgeschöpftes Verlagerungspotenzial zugunsten des ÖPNV



Rückblick



➤ Bisherige Nahverkehrspläne im Kreis Bergstraße

➤ 2014 – 2018:

- Ergänzung um neue Mobilitätsformen (Carsharing, Bikesharing)
- Entwicklung Achsenkonzept (Netzhierarchie) allein aus Bestandsnetz und Potenzialanalyse auf Basis von ÖPNV-Nachfragedaten (Anteil ÖV/MIV im Bestand)
 - Anspruch eines Mobilitätsplans wird nicht erreicht & stellenweise nicht nachvollziehbare Ergebnisse

➤ Bestandsanalyse

- Analyse der Umsetzung von Linienbündeln + Berufs- und Schülerpendlerströme
- Stellt allein auf nachfragestarke Relationen ab; unzureichende Analyse der Daseinsvorsorge bzw. fehlender Ansatz für ein Mobilitätsgrundnetz
- Keine systematische Analyse von Reisezeitverhältnissen & Umsteigehäufigkeiten

➤ Formulierung notwendiger Teilkonzepte/Handlungsfelder für

- Verknüpfung Pkw ↔ ÖPNV, Fahrrad ↔ ÖPNV, Zuwegung Fuß/Rad zu Stationen
- Mobilitätsmanagement

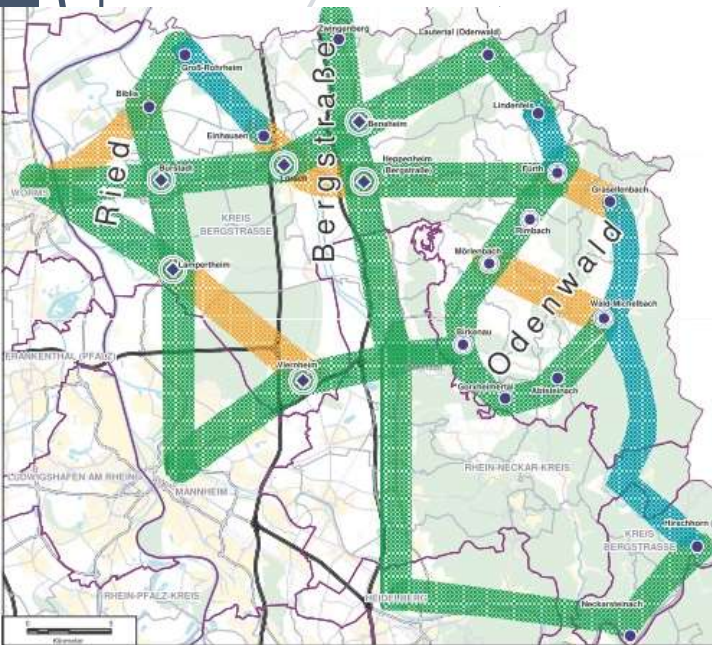


Abbildung 22: Achsenkonzept Kreis Bergstraße

Rückblick

- ▶ Bisherige Nahverkehrspläne im Kreis Bergstraße
 - ▶ Anforderungen an Organisation des Beteiligungsverfahrens
 - ▶ Anhörungsfrist für Stellungnahme sollte länger als 2 Wochen dauern
 - 2 Wochen sind viel zu kurz für ehrenamtliche Arbeit & umfangreiches Planwerk!
 - Angemessen sind mindestens 4 Wochen!
 - ▶ Aktueller Planentwurf/Bearbeitungsstand sollte vollständig versandt werden
 - Inklusive Anhängen und sämtlicher Datendarstellungen
 - ▶ Frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung bzw. Möglichkeiten für Diskussionen
 - Regionalkonferenzen zu NVP 2014-18 waren wichtiger Schritt in richtige Richtung, jedoch gab es kaum Gelegenheit für fachliche Diskussionen („Oneway-Kommunikation“)
 - Vorschlag: Einrichtung von Workshops, für alle zugängliche Internetplattform (vgl. LK Darmstadt-Dieburg oder Rhein-Neckar-Kreis)

Ziele

► Wo wollen wir hin?

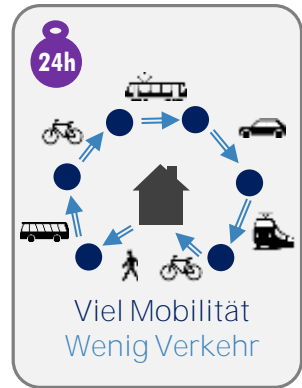
- Ziele für ÖPNV sollten aus allgemeinen Zielen für Gesamtverkehr herleitbar sein (**„Integrierte Verkehrsplanung“**) (z.B. aus einem „Masterplan Verkehr 2030“)
- ÖPNV ist kein Selbstzweck, benötigt klare Position im Verkehrsmarkt & entsprechende Ziele seitens der Politik (Finanzierungsbereitschaft/Planungssicherheit)
 - Diskussionsprozess zw. Bürgern ↔ Verwaltung/Politik ↔ Fachplanung/Unternehmen

Bandbreite von „*ÖPNV muss jedes individuelles Mobilitätsbedürfnis erfüllen können*“ (→ utopisch) bis „*ÖPNV soll sich nur auf Massentransport (Schüler, Pendler) beschränken*“ (→ nicht zukunftsweisend)

► Beispiel: Zielsystem für Allgemeine Oberziele



Ziele



► Wo wollen wir hin?

- Ableitung von Oberzielen für Teilbereiche im Verkehrssektor



Staus minimieren

...

Flächenverbrauch im Verkehr beschränken

Unfallwahrscheinlichkeit reduzieren

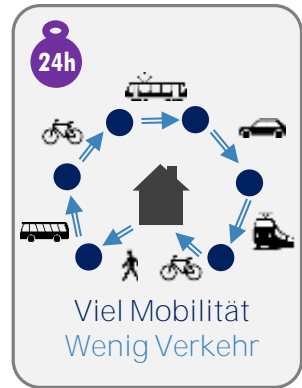
Umweltbelastungen (Lärm, Abgase) eliminieren



Steigerung des volkswirtschaftlichen Nutzens bzw. Senkung externer Kosten im Verkehrsbereich

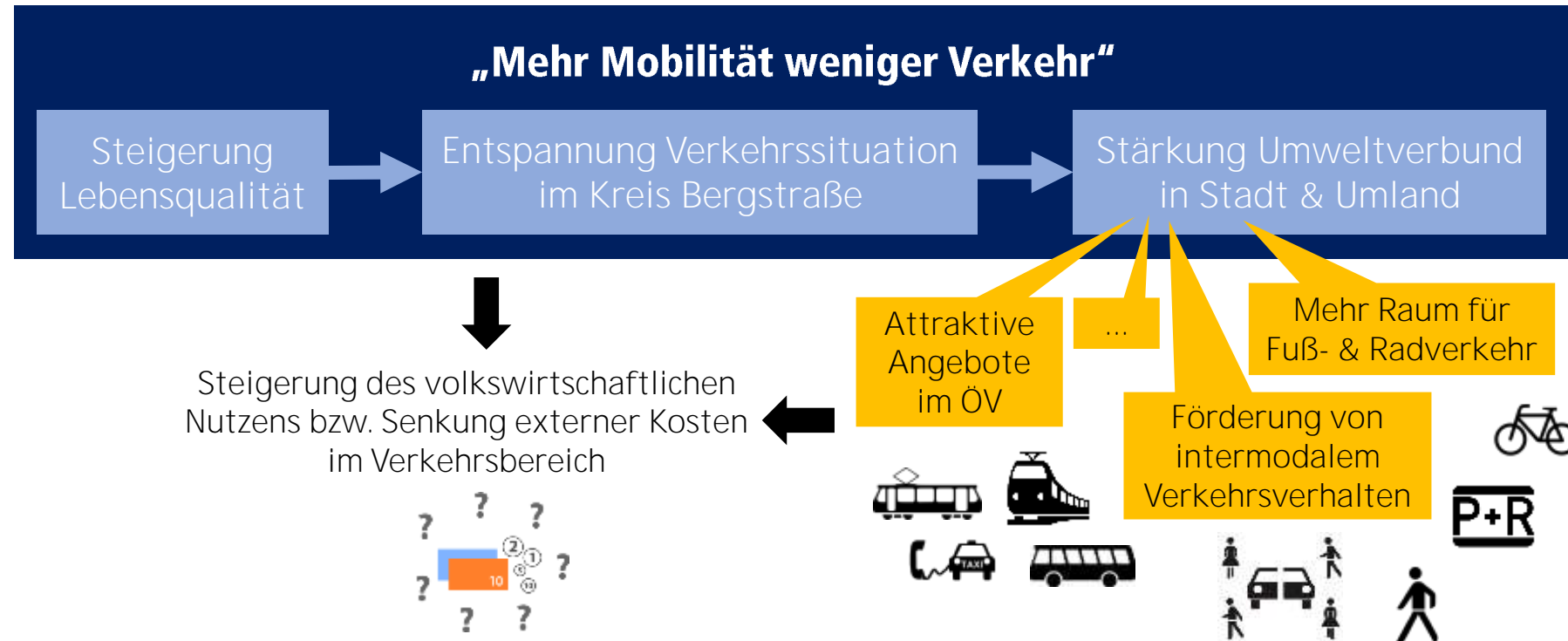


Ziele

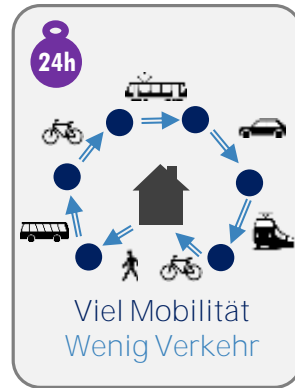


► Wo wollen wir hin?

- Ableitung von Oberzielen für Teilbereiche im Verkehr



Ziele



➤ Wo wollen wir hin?

- Ableitung von Oberzielen für Teilbereiche im Verkehr



Steigerung der
Nutzens bzw. S
im Ve

**Konkretisierung
im Nahverkehrsplan**
➔ Definition & Monitoring
von „lenkbaren Größen“

Attraktive
Angebote
im ÖV

Förderung von
intermodalem
Verkehrverhalten

Mehr Raum für
Fuß- & Radverkehr



Ziele

➤ Thesen & Folgerungen

- **„Verwaltungsgrenzen sind keine „Nachfragelöcher“, in denen Mobilitätswünsche versickern“**

➔ **„ÖPNV-Angebote dürfen nicht an Kreis- oder Gemeindegrenzen enden“**

- **„Der ÖPNV kann eine Alternative oder Ergänzung zum Privat-Pkw sein“**

- Eine „zumutbare Alternative“ oder „zumutbare Ergänzung“ zum eigenen Pkw, ist der ÖPNV nur wenn seine Nutzung nicht zu negativen Erfahrungen führt.“

- Eine „attraktive Alternative“ oder „attraktive Ergänzung“ zum eigenen Pkw, ist der ÖPNV nur, wenn er seine Kunden durch seine Leistungen begeistern kann.

➔ **„Was „zumutbar“ oder „attraktiv“ ist, entscheiden die Kunden bzw. der Markt.**

Aussagen zu diesen Begriffen lassen sich nur mit Kundenzufriedenheitsmessungen **&/oder anerkannten Indikatoren ermitteln“** (z.B. Reisezeitverhältnisse, Umsteigehäufigkeit usw., [ggf. gewichtet])



Ziele



➤ Thesen & Folgerungen

- **„Je mehr Menschen den ÖPNV nutzen, umso wirtschaftlicher arbeitet er“**

➔ **„Fokus von Angebot & Planung muss auf allen gesellschaftlichen Gruppen (Ermöglichung gesellschaftlicher Teilhabe) & einem gemeinwirtschaftlich tragfähigen Angebotskonzept für Jedermann (Wirtschaftlichkeit) liegen“**

- **„Allein aus Nachfrage im Bestand lassen sich nicht notwendigerweise Aussagen für die Zukunft herleiten“**

➔ **„Ohne Angebot keine Nachfrage. ÖPNV-Nachfragedaten können lediglich Hinweise auf tatsächliches Verkehrsgeschehen liefern & sind immer vor dem Hintergrund des jeweils betrachteten Fahrtenangebots zu bewerten. Daher muss die Planung im Anforderungsprofil Nachfrage- & Angebotskomponenten miteinander kombinieren“**

- **„Ergänzende Sharing-Angebote bieten die Chance Angebotslücken des ÖPNV zu stopfen, wo bisherige Ansätze nur bedingt sinnvoll waren.**

➔ **„Sharing-Angebote sind sinnvolle Ergänzung für ÖPNV, der mindestens ein „Mobilitätsgrundnetz“ als Rückfallebene vorzuhalten hat. Ein „Nachfragerumpfnetz“ ist keine adäquate Lösung“**



Zusammenfassung

- ▶ Nahverkehrsplan ist wichtiges verkehrspolitisches Instrument
 - ▶ Beschreibung des zukünftigen Angebots über langen Zeitraum
 - Entscheidung über „Mobilität von morgen“
 - Eine von wenigen Möglichkeiten im Nahverkehr größere Projekte in Bewegung zu setzen
 - ▶ Durch Schwerpunkte bei Finanzierung entscheidet Politik über mögliche und nicht mögliche Verbesserungen bzw. Beibehaltung des Status quo

Zusammenfassung

➤ Empfehlung für Ausarbeitung eines neuen Plans

- Möglichst integrierte ÖV-Planung durch stärkere (fakultative) Berücksichtigung des Schienenverkehrs im lokalen Nahverkehrsplan
 - Beseitigung von Ineffizienzen (= Verschwendung von Steuergeldern) dringend geboten.
- Bisherige NVPs...
 - ...drehten sich zu stark um Bestandswahrung mit nur wenigen innovativen Ansätzen
 - ...enthalten aber auch gute Ansätze die Fortgeschrieben werden sollten
 - ➔ Mängel sollten im Interesse aller Parteien offener thematisiert
 - nicht einfach unerwähnt oder unzureichend diskutiert gelassen werden
- Stärkerer Fokus auf Wahlkunden mit höheren Ansprüchen, ohne dabei die Zwangs- bzw. Stammkunden aus dem Blick zu verlieren
- Ausdetaillierung der im aktuellen NVP 2014-18 beschriebenen Konzepte/Handlungsfelder



*Danke für Ihre
Aufmerksamkeit!*