



Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern





**Leitlinie zur Nahverkehrsplanung
in Bayern**

INHALTSVERZEICHNIS

1 GRUNDSÄTZE	1
1.1 Nahverkehrsplan und Nahverkehrsplanung	1
1.2 Gesetzliche Grundlagen der Nahverkehrsplanung	2
1.2.1 Aufgabenträger der Nahverkehrsplanung	2
1.2.2 Mitwirkungsrechte	3
1.2.3 Abstimmung der Planungen	3
1.2.4 Zusammenarbeit der Aufgabenträger	4
1.3 Bedeutung des Nahverkehrsplanes für das Genehmigungsverfahren nach dem PBefG	4
2 PLANUNGSORGANISATION	5
3 PLANUNGSINHALTE	7
4 PLANUNGSABLAUF, -METHODIK UND -KONTROLLE	9
5 ÜBERGANGSREGELUNG	11
ANHANG A: Mindestinhalt des Nahverkehrsplanes	A 1
ANHANG B: Anleitung zur Nahverkehrsplanung	B 1
ANHANG C: Tabellen	C 1

1 GRUNDSÄTZE

1.1 Nahverkehrsplan und Nahverkehrsplanung

Der Nahverkehrsplan ist ein unerläßliches Instrument für die Gestaltung des allgemeinen öffentlichen Personennahverkehrs in Landkreisen und kreisfreien Städten. Er beinhaltet die für den allgemeinen öffentlichen Personennahverkehr formulierten Zielvorstellungen und stellt die dazu vereinbarten Lösungskonzepte dar. Als Ergebnis eines Planungsprozesses ist der Nahverkehrsplan auch ein Dokument, das die wesentlichen Elemente des Planungsprozesses selbst beschreibt. Dazu zählen insbesondere die am Planungsprozeß Beteiligten, die Beteiligungsformen sowie die grundlegenden, nicht abgebauten Dissenspunkte der Planungsbeteiligten.

Der Erstellung eines Nahverkehrsplanes - der Nahverkehrsplanung - liegt eine inhaltliche und eine organisatorische Zielsetzung zugrunde: sie hat zum einen der Schaffung eines kundengerechten, integrierten und wirtschaftlich tragfähigen Verkehrsangebotes zu dienen und muß zum anderen die Interessen von Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen, die durch rechtliche Bestimmungen vorgegeben und geschützt sind, koordinieren und so weit wie möglich zum Ausgleich bringen. Der Planungsprozeß soll auch dazu dienen, das spezifische Wissen und die jeweiligen Erfahrungen der Planungsbeteiligten nutzbar zu machen und zu verknüpfen.

Die vorliegende Leitlinie bietet auch Handlungsanleitungen für den Fall, daß unterschiedliche Interessenlagen insbesondere von Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen im Zuge von Abstimmungs- und Aushandlungsprozessen nicht ausgeglichen werden können. Die am Planungsprozeß Beteiligten werden jedoch aufgerufen, verständigungsorientiert und konsensbereit an der Planerstellung mitzuwirken.

1.2 Gesetzliche Grundlagen der Nahverkehrsplanung

Der Nahverkehrsplan bildet gemäß § 8 Abs. 3 Satz 3 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) den Rahmen für die Entwicklung des allgemeinen öffentlichen Personennahverkehrs (allgemeiner ÖPNV). Der Nahverkehrsplan enthält gemäß Art. 13 Abs. 2 Satz 1 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (BayÖPNVG) Ziele und Konzeption des allgemeinen ÖPNV. Gemäß § 8 Abs. 3 Satz 2 PBefG hat die Genehmigungsbehörde einen vom Aufgabenträger beschlossenen Nahverkehrsplan zu berücksichtigen, der vorhandene Verkehrsstrukturen beachtet, unter Mitwirkung der vorhandenen Unternehmer zustandegekommen ist und nicht zur Ungleichbehandlung von Unternehmen führt.

Vorhandener Unternehmer ist dabei ein Unternehmer, der über mindestens eine Liniengenehmigung nach dem PBefG verfügt. So kann nur ein Unternehmer, der eine Liniengenehmigung im geplanten Bereich innehat, konzessionsrechtlich geschützte Interessen vertreten.

1.2.1 Aufgabenträger der Nahverkehrsplanung

Die für den allgemeinen ÖPNV zuständigen Aufgabenträger haben gemäß Art. 12 Nr. 1 und Art. 13 Abs. 1 Satz 1 BayÖPNVG für ihr Gebiet Nahverkehrspläne aufzustellen und hierfür Planungen zur Sicherung und zur Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV¹⁾) gemäß den Anforderungen des BayÖPNVG durchzuführen. Aufgabenträger sind gemäß Art. 8 Abs. 1 BayÖPNVG die Landkreise und kreisfreien Städte. Sie erfüllen die Aufgaben als freiwillige Aufgabe im eigenen Wirkungsbereich in den Grenzen ihrer Leistungsfähigkeit (Art. 8 Abs. 1 Satz 1 und 2 BayÖPNVG).

Sofern gemäß Art. 6 Abs. 1 Satz 1 BayÖPNVG ein regionaler Nahverkehrsraum abgegrenzt worden ist, so ist dieser Raum für die nahverkehrlichen Planungen und Entscheidungen der beteiligten kreisfreien Städte und Landkreise als zusammengehöriges Gebiet zu betrachten (Art. 6 Abs. 1 Satz 2 BayÖPNVG).

¹⁾ ÖPNV = Schienenpersonennahverkehr (SPNV) + allgemeiner ÖPNV

1.2.2 Mitwirkungsrechte

§ 8 Abs. 3 Satz 2 PBefG schreibt die Mitwirkung der vorhandenen Unternehmer bei der Aufstellung des Nahverkehrsplanes vor, damit ihre Interessen angemessen berücksichtigt werden können. Art. 13 Abs. 1 Satz 2 BayÖPNVG schreibt vor, daß eine angemessene Mitwirkung der vorhandenen Verkehrsunternehmen bei der Nahverkehrsplanung sicherzustellen ist.

Angemessene Mitwirkung bedeutet, daß die Aufgabenträger den Verkehrsunternehmen die Gelegenheit zur aktiven Mitarbeit nicht nur bei einzelnen Verkehrsverbindungen, sondern auch bei der grundsätzlichen Konzeption des ÖPNV gewähren müssen, soweit die ihnen genehmigten Linien davon betroffen sind. Die angemessene Mitwirkung ist also mehr als nur eine bloße Bekanntgabe des Nahverkehrsplanes im Anschluß an die eigentliche Ausarbeitung. Den vorhandenen Unternehmern muß vielmehr in einem sehr frühen Stadium der Aufstellung von Nahverkehrsplänen die Möglichkeit zur konstruktiven Mitarbeit mit den Aufgabenträgern eingeräumt werden, damit sie eine angemessene Gelegenheit haben, ihre konzessionsrechtliche geschützten Interessen zu vertreten. Art. 8 Abs. 1 BayÖPNVG sieht dementsprechend vor, daß sich die Aufgabenträger bei der Planung insbesondere auch privater Verkehrsunternehmen bedienen sollen.

Verweigern die Verkehrsunternehmen die Zusammenarbeit in der Aufstellung des Nahverkehrsplanes und nehmen sie speziell zu den einzelnen vorgeschlagenen Maßnahmen nicht Stellung, so hat dies keine Auswirkungen auf die Gültigkeit des Nahverkehrsplanes, da die Verkehrsunternehmer die gesetzlich vorgeschriebene Möglichkeit der Mitwirkung an der Erstellung des Planes hatten. Unter Umständen können sich Auswirkungen im Genehmigungsverfahren ergeben.

1.2.3 Abstimmung der Planungen

Gemäß Art. 13 Abs. 2 Satz 2 BayÖPNVG ist die Planung, soweit erforderlich, mit anderen Planungsträgern sowie anderen Aufgabenträgern des ÖPNV abzustimmen. Insbesondere sollen das durch die Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH erarbeitete Fahrplankonzept und die Nahverkehrspläne aufeinander abgestimmt werden.

1.2.4 Zusammenarbeit der Aufgabenträger

Soweit die bestehenden verkehrlichen Verflechtungen oder die begrenzte finanzielle Leistungsfähigkeit der Aufgabenträger es erforderlich machen, sollen die Aufgabenträger bei der Aufstellung und dem Vollzug nahverkehrlicher Planungen zusammenwirken. Dies gilt insbesondere bei Abgrenzung eines regionalen Nahverkehrsraums gemäß Art. 6 Abs. 1 BayÖPNVG. Sie können sich hierzu privatrechtlicher Formen bedienen bzw. sich zu Arbeitsgemeinschaften oder Zweckverbänden nach dem Gesetz über die kommunale Zusammenarbeit (KommZG) zusammenschließen.

1.3 Bedeutung des Nahverkehrsplanes für das Genehmigungsverfahren nach dem PBefG

Die Genehmigungsbehörde hat nach § 8 Abs. 3 Satz 1 PBefG im Zusammenwirken mit dem Aufgabenträger des ÖPNV und den Verkehrsunternehmen für eine ausreichende Verkehrsbedienung, eine wirtschaftliche Verkehrsgestaltung, eine integrierte Nahverkehrsbedienung und abgestimmte Tarife und Fahrpläne zu sorgen. Bei der Erfüllung dieses Auftrags hat sie im Rahmen der ihr zugewiesenen Gestaltungs- und Koordinationsfunktion gemäß § 8 Abs. 3 Satz 2 PBefG einen vom Aufgabenträger beschlossenen Nahverkehrsplan zu berücksichtigen, soweit er

- vorhandene Verkehrsstrukturen beachtet,
- unter Mitwirkung der vorhandenen Unternehmer zustandegekommen ist und
- nicht zur Ungleichbehandlung von Unternehmen führt.

In diesem Zusammenhang bedeutet „berücksichtigen“, daß die Genehmigungsbehörde den Nahverkehrsplan bei ihren Konzessionsentscheidungen einzubeziehen hat. Soweit im konkreten Einzelfall Entscheidungsrelevanz besteht, hat sie seine Inhalte ebenso wie die gesetzlichen Zielsetzungen und Vorgaben sowie die im Rahmen des Personenbeförderungsgesetzes geschützten unternehmerischen Belange, die sich aus dem Genehmigungsantrag ergeben, nach pflichtgemäßen Ermessen gegeneinander abzuwägen.

Mit den Grenz- und Richtwerten im Anhang C werden Hinweise zum Begriff „ausreichende Verkehrsbedienung“ im Sinne des § 8 Abs. 3 Satz 1 PBefG gegeben. Ob eine „ausreichende Verkehrsbedienung“ gegeben ist, ist im Einzelfall zu prüfen und zu entscheiden.

2 PLANUNGSORGANISATION

Innerhalb des rechtlichen Rahmens, der vom BayÖPNVG und PBefG vorgegeben ist, soll die Erarbeitung von Zielsetzungen für den Nahverkehrsplan durch einen intensiven **Abstimmungsprozeß** zwischen Aufgabenträgern, Verkehrsunternehmen und sonstigen an der Nahverkehrsplanung zu Beteiligten erfolgen. In diesem Abstimmungsprozeß soll genau herausgearbeitet werden, bei welchen Zielsetzungen zwischen den Beteiligten **Übereinstimmung herrscht** und in welchen strittigen Punkten eine Einigung herbeigeführt werden soll.

Im Verlauf der Arbeiten zum Nahverkehrsplan sollen insbesondere Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen versuchen, im Wege einer Kompromißfindung zu einer Einigung bei strittigen Zieldefinitionen zu gelangen. Ist dies nicht möglich, so wird im Nahverkehrsplan der Standpunkt des Aufgabenträgers formuliert und in dieser Form von den politischen Gremien beschlossen. Der abweichende Standpunkt der Verkehrsunternehmen oder sonstiger an der Nahverkehrsplanung Beteiligter wird in der Anlage²⁾ zum Nahverkehrsplan dargestellt.

In *Abbildung 1: Ablaufplan Nahverkehrsplanung* ist dargestellt, in welchen Arbeits- und Abstimmungsschritten eine Einbindung der einzelnen Betroffenen (Verkehrsunternehmen, Gemeinden, etc.) erforderlich ist.

Die starke Einbindung der Verkehrsunternehmen steht im Einklang mit ihrer durch das BayÖPNVG und PBefG herausgehobenen Stellung im Planungsverfahren und mit dem verfolgten Konzept der kooperativen Erstellung eines Nahverkehrsplanes. Hierdurch werden die Interessen der Verkehrsunternehmen berücksichtigt und unter Umständen die Umsetzung der Maßnahmen erleichtert. Darüberhinaus profitiert die Nahverkehrsplanung vom fachlichen Wissen der Verkehrsunternehmen.

Die Gemeinden sollen ebenfalls mit in die Planungen einbezogen werden, da sie über die beste Kenntnis der lokalen Situation bzw. über Bürgernähe verfügen und ihre hoheitlichen Aufgaben direkt vom Nahverkehrsplan betroffen sein können bzw. auf diesen einwirken.

²⁾ Diese Anlage soll darstellen, welche unterschiedliche Ansichten existieren. Sie dient damit der Genehmigungsbehörde als Entscheidungshilfe im Streitfall.

Als geeignetes Gremium zur Koordinierung der Nahverkehrsplanung wird ein **arbeitsbegleitender Ausschuß** empfohlen. Die personelle Zusammensetzung dieses Ausschusses kann nicht allgemeingültig vorgeschlagen werden. Sie hängt in hohem Maße von den lokalen Gegebenheiten der jeweiligen Aufgabenträger ab.

Die **Genehmigungsbehörde** soll zu Beginn der Nahverkehrsplanung, nach der Entwicklung der Rahmenkonzeption und bei Fertigstellung des Nahverkehrsplanentwurfes informiert werden. Den Genehmigungsbehörden wird empfohlen, in ihren Äußerungen zu Entwürfen von Nahverkehrsplänen nach Möglichkeit mitzuteilen, ob und ggf. unter welchen Voraussetzungen der Nahverkehrsplan nach ihrer Auffassung den Anforderungen des Art. 13 BayÖPNVG und des §8 Abs.3 PBefG entspricht. Damit kann sie bereits bei der Erstellung eines Nahverkehrsplanes ihre Bedenken (z.B. zu Verfahrensfehlern) vorbringen. Darüberhinaus hat sie die Möglichkeit, Konzessionsanträge auf die Laufzeit der Nahverkehrspläne abzustimmen.

Im übrigen steht es den Aufgabenträgern frei, kreisangehörige Gemeinden sowie weitere Fachbehörden und/oder Interessenvertreter in die Planungen einzubeziehen (näheres hierzu siehe Kapitel 4).

3 PLANUNGSINHALTE

Der **Mindestinhalt** des Nahverkehrsplanes wird in Art. 13 BayÖPNVG umrissen. Damit wird der „Rahmen für die Entwicklung des allgemeinen öffentlichen Personennahverkehrs“ (§ 8 Abs. 3 PBefG) ausgefüllt. Der Prozeß der Nahverkehrsplanung muß über diese Mindestinhalte hinausgehen, weil sonst die nach dem BayÖPNVG geforderten planerischen Maßnahmen, die eine bestmögliche Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs unter Berücksichtigung der Belange des Gesamtverkehrs und der Grundsätze der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit ermöglichen, nicht abgeleitet werden können. Der Nahverkehrsplan selbst wird durch zusätzliche, über den Mindestinhalt hinausgehende Inhalte nicht ungültig. Die Genehmigungsbehörde muß bei der Berücksichtigung des vom Aufgabenträger beschlossenen Nahverkehrsplanes in ihrem Abwägungsprozeß selbst entscheiden, welche Inhalte den „Rahmen für die Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs“ bilden und daher für die Entscheidung über die Erteilung einer Genehmigung relevant sind.

- | |
|---|
| <ol style="list-style-type: none">1. Rahmenbedingungen und Zielvorgaben2. Bestandsaufnahme und Schwachstellenanalyse<ol style="list-style-type: none">2.1 Raumstruktur und soziodemographische Daten2.2 Gesamtverkehrsnachfrage2.3 Derzeitiges ÖPNV-Angebot2.4 Derzeitige ÖPNV-Nutzung2.5 Schwachstellenanalyse3. Voraussichtliche Entwicklungen<ol style="list-style-type: none">3.1 Vorhandene Planungen zur siedlungs- und verkehrsinfrastrukturellen Entwicklung3.2 Planungen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und benachbarter Aufgabenträger3.3 Verkehrsprognose im motorisierten Individualverkehr und ÖPNV4. Rahmenkonzeption5. Maßnahmenpaket6. Wirkungen des Maßnahmenpaketes7. Bewertung des Maßnahmenpaketes8. Anlage zum Nahverkehrsplan9. Beschluß des Nahverkehrsplanes |
|---|

Tabelle 1: Rahmenvorgaben für den Mindestinhalt des Nahverkehrsplanes

[Zu weiteren Angaben siehe ANHANG A]

Die Nahverkehrsplanung soll sich damit nicht auf die Bearbeitung folgender Inhalte beschränken:

- Bestandsaufnahme und Schwachstellenanalyse des bestehenden ÖPNV-Systems,
- Verbindungen zu anderen Verkehrsträgern und
- Vorschlag einzelner Maßnahmen.

Vielmehr ist das derzeitige und das zukünftige bzw. angestrebte ÖPNV-Angebot als Einheit zu betrachten. Nur durch diese ganzheitliche Betrachtungsweise - verkehrsträgerübergreifend und im Netzzusammenhang - ist eine Planung möglich, die der Forderung des BayÖPNVG nach Nutzung aller Vorteile integrierter Verkehrsnetze und der Vernetzung der Verkehrsmittel und Verkehrsverbindungen entspricht.³⁾

Ein wesentlicher Inhalt der Nahverkehrsplanung ist die Abschätzung der finanziellen Auswirkungen von Planungsmaßnahmen. Damit wird der Forderung des BayÖPNVG entsprochen, daß der Nahverkehrsplan mit den Grundsätzen der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit übereinstimmen muß. Nur durch eine zuverlässige Abschätzung der zukünftig zu erwartenden Kosten können finanzielle Risiken für die Haushalte der Aufgabenträger kalkuliert werden. Die politischen Gremien beschließen mit dem Nahverkehrsplan nicht nur „Verbesserungsmaßnahmen im ÖPNV“, sondern auch die Finanzierungsmöglichkeiten dieser Maßnahmen. Hierdurch wird die Umsetzbarkeit der Maßnahmen in einen realistischen finanziellen Rahmen eingebettet. Dabei wird vermieden, daß die Nahverkehrspläne Wunschsammlungen werden, die zu keiner tatsächlichen Verbesserung des ÖPNV führen.

³⁾ Wird z.B. Taktverkehr auf einer Nebenlinie eingeführt, so macht dies in der Regel nur dann Sinn, wenn dies auch auf den weiterführenden Hauptlinien geschieht. Es können damit positive Auswirkungen des Taktverkehrs auf einer Linie nur dann entstehen, wenn Randbedingungen auf den anderen Linien eingehalten werden.

4 PLANUNGSABLAUF, -METHODIK UND -KONTROLLE

Die *Abbildung 1: Ablaufplan Nahverkehrsplanung* stellt die Schritte dar, die in der Nahverkehrsplanung durchlaufen werden. Dabei wird unterschieden zwischen **Arbeitsschritten**, in denen Informationen gesammelt, ausgewertet, erhoben oder abgeschätzt werden und **Verfahrensschritten**, die zu politischen Entscheidungen führen (in *Abbildung 1* graphisch hervorgehoben).

In **ANHANG B** werden die einzelnen Arbeits- und Verfahrensschritte näher erläutert. Es wird dargestellt, welche Teilschritte zu bearbeiten sind, um den Mindestinhalt des Nahverkehrsplanes auszufüllen („**Muß-Bestimmungen**“), welche Teilschritte empfohlen werden („**Soll-Bestimmungen**“) und in welchem Detaillierungsgrad sie jeweils ausgeführt werden sollen. Darüberhinaus gibt es in einigen Teilschritten Wahlmöglichkeiten für den Aufgabenträger, für die keine explizite Empfehlung ausgesprochen wird („**Kann-Bestimmungen**“).

Die Anleitung dient

- als Entscheidungshilfe, ob die Arbeitsschritte durch den Aufgabenträger selbst durchgeführt werden können oder durch Dritte (z.B. Verkehrs- oder Beratungsunternehmen) durchgeführt werden sollen,
- als Checkliste bei der Durchführung der entsprechenden Arbeitsschritte durch den Aufgabenträger selbst oder durch Dritte und
- zur Vorbereitung entsprechender Ausschreibungsunterlagen.

Mit einem **Erläuterungsband** werden Hilfestellungen für die (selbständige) Erarbeitung des Nahverkehrsplanes und zur Erläuterung der einzelnen Teilschritte zur Verfügung gestellt. Dieser kann auf Nachfrage vom Bayerischen Staatsministerium für Wirtschaft, Verkehr und Technologie zugesandt werden.

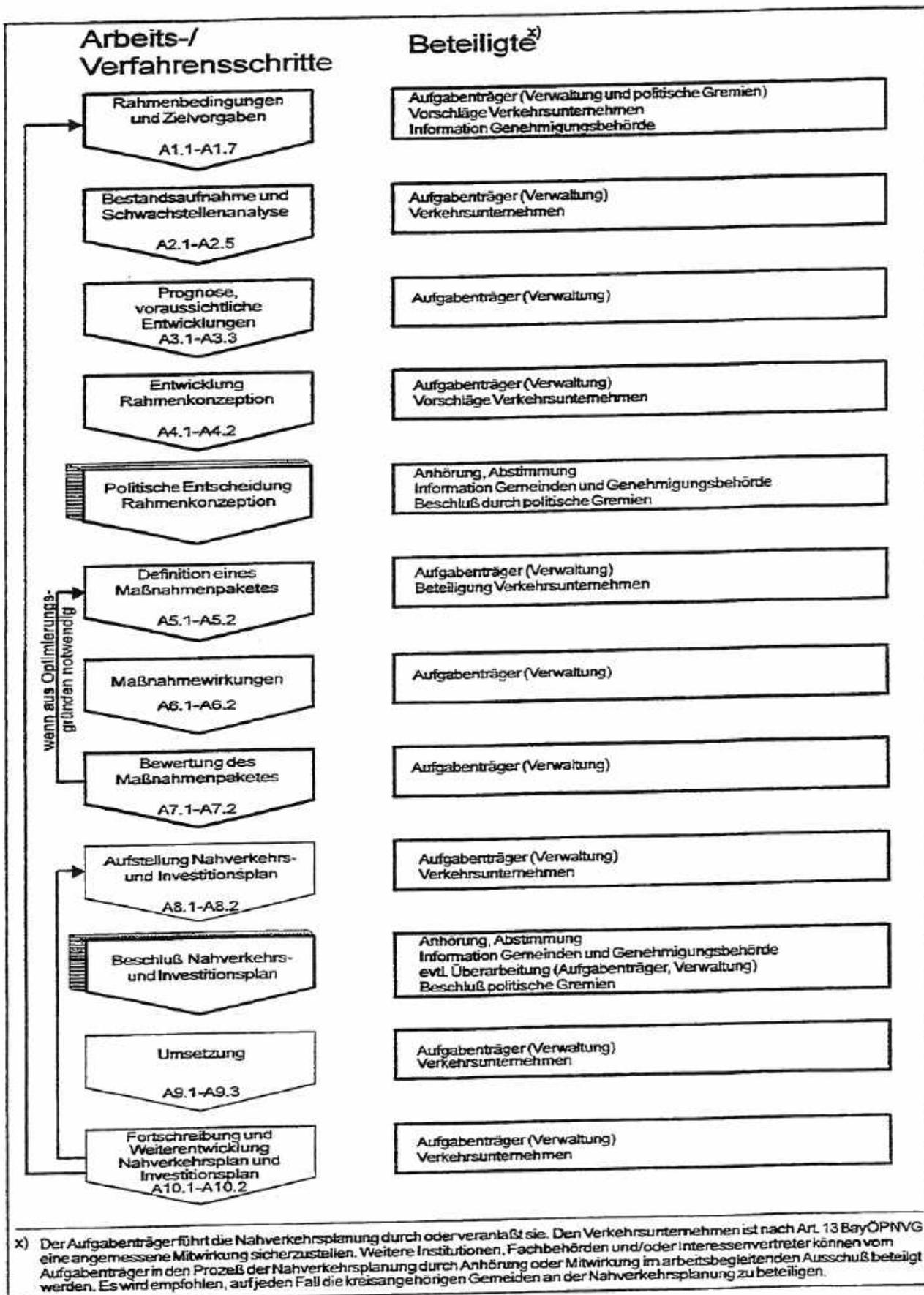


Abbildung 1: Ablaufplan Nahverkehrsplanung

Zur Kontrolle des Planungsablaufes und zur Vorbereitung der Beratung und Beschlußfassung in den zuständigen Gremien des Aufgabenträgers sind Teilergebnisse zu den Arbeitsschritten 1 bis 4 in einem **Zwischenbericht** zu formulieren. Dieser Zwischenbericht ist insbesondere wichtig, da

- eine Kontrolle der räumlichen Gliederung des Nahverkehrsraums und der Darstellung des Bestands,
- eine Diskussion und Prüfung der Ergebnisse zur Schwachstellenanalyse und zur Verkehrsprognose und
- ein Konsens in der Rahmenkonzeption

notwendig ist. Der Zwischenbericht kann auch als Grundlage für eine Beteiligung von Institutionen benutzt werden, die nicht im arbeitsbegleitenden Ausschuß vertreten sind.

Wie in Arbeitsschritt 1 angeführt, wird die Einrichtung eines **arbeitsbegleitenden Ausschusses** vorgeschlagen, der den (internen oder externen) Bearbeitern des Nahverkehrsplanes als Ansprechpartner zur Verfügung steht und die Bearbeitung kritisch begleitet. Diesem Gremium obliegt es auch, die angemessene Einschaltung der zu beteiligenden bzw. an der Planung mitwirkenden sonstigen Planungs- und Aufgabenträger sowie der Verkehrsunternehmen zu überprüfen.

Als weitere Kontrollinstanz soll die **Genehmigungsbehörde** informiert werden, so daß sie gegebenenfalls Mängel im Planungsablauf oder -inhalt aufzeigen kann. Sie kann sowohl nach dem Arbeitsschritt 4 als auch nach Fertigstellung des Entwurfs des Nahverkehrsplanes eingreifen (siehe hierzu auch Kapitel 2).

5 ÜBERGANGSREGELUNG

Die sich bei Erlaß dieser Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern bereits in Aufstellung befindlichen Nahverkehrspläne sind nicht an dieser Leitlinie zu messen, sondern haben den Bestimmungen des PBefG und des BayÖPNVG zu entsprechen. Erst bei Neuerstellung oder Fortschreibung dieser Nahverkehrspläne ist die Leitlinie zur Nahverkehrsplanung im Interesse einer einheitlichen Praxis bei der Aufstellung von Nahverkehrsplänen zu beachten.

ANHANG A: MINDESTINHALT DES NAHVERKEHRSPLANES

1 RAHMENBEDINGUNGEN UND ZIELVORGABEN

- Gültigkeitsbereich des Nahverkehrsplanes (Abgrenzung des Nahverkehrsraumes)
- Allgemeine Zielvorgaben (schlagwortartige Zusammenfassung der Zielvorgaben)
- Finanzielle Rahmenbedingungen

2 BESTANDSAUFNAHME UND SCHWACHSTELLENANALYSE

2.1 Raumstruktur und soziodemographische Daten

- Einteilung des Untersuchungsgebietes in Verkehrszellen
- zentralörtliche Gliederung
- Für diese Einteilung mindestens folgende Strukturdaten
 - Einwohner,
 - Arbeitsplätze,
 - Schüler,
 - Schulplätze

2.2 Gesamtverkehrsnachfrage ⁴⁾

- Gesamtverkehrsaufkommen (motorisierter Individualverkehr und ÖPNV) mindestens der Pendler auf Verkehrszellenebene
- Verkehrsmittelnutzung mindestens der Pendler

2.3 Derzeitiges ÖPNV-Angebot

- **Leistungsangebot**
 - Schienenverkehr, allgemeiner ÖPNV (incl. Bedarfsverkehre, freigestellte Schülerverkehre etc.)
 - Betriebsleistung (Zug-, Wagen- und Platzkilometer je Tag und Linie)
 - räumliche und zeitliche Erschließung der Gemeinden bzw. Ortsteile (ab 200 Einwohner)
 - Beförderungszeiten (zu übergeordneten Orten)
 - Bedienungshäufigkeiten
 - Fahrzeugpark, Fahrzeugtechnik, Fahrpersonal
- **Infrastruktur und Schnittstellen**
 - Infrastruktur (Haltestellenausstattung, Hauptverknüpfungspunkte Schiene/allgemeiner ÖPNV, Individualverkehr/ÖPNV)
 - Beförderungsorganisation (Netz- und Fahrplanabstimmung, Anschlüsse, Kooperationen, Betriebsleitsystem)

⁴⁾ Liegt bereits eine aktuelle Prognose für den Gesamtverkehr und die Verkehrsmittelwahl für das Prognosejahr vor (z.B. aus anderen Untersuchungen), so kann eine neuerliche Erhebung des Gesamtverkehrsaufkommens in der Analyse entfallen (Werte können aus der genannten Untersuchung übernommen werden).

- **Information/Qualitätssicherung**
- **Tarifsystem**
- **Konzessionen und Zuschußbedarf**

Das ÖPNV-Angebot sollte für die genannten Merkmale im Nahverkehrsplan mit Hilfe zusammenfassender tabellarischer und/oder grafischer Darstellungen ausgewiesen werden. Eine detaillierte Darstellung kann in einem Anhang (z.B. Tabellenband) zum Nahverkehrsplan erfolgen. Für die Schwachstellen bezüglich der genannten Angebotskriterien soll eine detaillierte Darstellung im Abschnitt 2.5 erfolgen.

2.4 Derzeitige ÖPNV-Nutzung

- **Fahrgäste (pro Tag und Linie)**
- **Fahrzeugauslastung (tabellarische und/oder graphische Übersicht)**
- **Verkehrsleistung in Personenkilometer/Tag und Linie (soweit verfügbar)**

2.5 Schwachstellenanalyse

- **Leistungsangebot (vgl. -> Grenz- und Richtwerte in Anhang C)**
 - räumliche Erschließung der Gemeinden bzw. Ortsteile (ab 200 Einwohner)
 - Beförderungszeiten (zu übergeordneten Orten)
 - Bedienungshäufigkeiten
 - Fahrzeugpark, Fahrzeugtechnik, Fahrpersonal
 - Fahrzeugauslastung
- **Infrastruktur und Schnittstellen**
 - Infrastruktur (Haltestellenausstattung (vgl.-> Empfehlungen in Anhang C), Hauptverknüpfungspunkte Schiene/allgemeiner ÖPNV, Individualverkehr/ÖPNV, eigener Linienweg, Umsteigeanlagen, Betriebshöfe)
 - Beförderungsorganisation (Netz- und Fahrplanabstimmung, Anschlüsse (vgl. -> Empfehlungen in Anhang C), Kooperationen, Betriebsleitsystem, Pünktlichkeit)
- **Information/Qualitätssicherung**
 - Qualitätssicherung
 - Informationssystem, Öffentlichkeitsarbeit
- **Tarif**
 - Tarifsystem
 - Verkaufsorganisation
- **Zuschußbedarf**
- **Informationen der Verkehrsunternehmen und der kreisangehörigen Gemeinden zu Schwachstellen**

3 VORAUSSICHTLICHE ENTWICKLUNGEN

3.1 Vorhandene Planungen zur siedlungs- und verkehrsinfrastrukturellen Entwicklung

- Straßen- und Schienen-Baumaßnahmen bzw. -Ausbaumaßnahmen
- Angebotsveränderungen im Schienenverkehr
- Voraussichtliche Siedlungs- und Gewerbeentwicklung, Schulentwicklungspläne

3.2 Planungen im SPNV und benachbarter Aufgabenträger

- Schienennahverkehrsplan
- regionaler Nahverkehrsplan
- benachbarte kommunale Nahverkehrspläne

3.3 Verkehrsprognose im motorisierten Individualverkehr und ÖPNV

- Voraussichtliche Entwicklung folgender Basisdaten:
 - Einwohner,
 - Arbeitsplätze,
 - Schüler,
 - Schulplätze,
 - Freizeit- und Tourismuseinrichtungen, Versorgungseinrichtungen, Pkw-Bestand, falls vorhanden.
- Voraussichtliche Entwicklung des Gesamtverkehrsaufkommens (motorisierter Individualverkehr und ÖPNV) mindestens der Pendler ohne Maßnahmen im allgemeinen ÖPNV

4 RAHMENKONZEPTION

- Darstellung der erarbeiteten Rahmenkonzeption (nähere Beschreibung der Zielvorgaben des Aufgabenträgers)

Zum Rahmenkonzept einschließlich der Grobabschätzung des Finanzierungsbedarfs wird empfohlen, einen Beschluß der zuständigen Gremien herbeizuführen, um die weiteren Planungen eng an den Zielvorstellungen und finanziellen Möglichkeiten des Aufgabenträgers ausrichten zu können.

5 MASSNAHMENPAKET

- **Leistungsangebot**
 - Liniennetz, Bedienungshäufigkeiten
 - Angebotsveränderung
 - ÖPNV-Angebot bei geringer Nachfrage (Bedarfsverkehre etc.)
 - ÖPNV-Angebot für spezielle Personengruppen (Discobus etc.)
 - Fahrzeugpark, Fahrzeugtechnik (Einrichtungen für mobilitätsbehinderte Personen etc.)

- **Infrastruktur und Schnittstellen**
 - Infrastruktur (Haltestellen, Hauptverknüpfungspunkte Schiene/allgemeiner ÖPNV, Individualverkehr/ÖPNV, eigener Linienweg, Umsteigeanlagen, Betriebshöfe)
 - Beförderungsorganisation (Netz- und Fahrplanabstimmung, Anschlüsse, Kooperationen, Betriebsleitsystem, Pünktlichkeit)
- **Information/Qualitätssicherung**
 - Fahrgastinformation
 - Qualitätssicherung
 - Öffentlichkeitsarbeit
- **Tarif**
 - Tarifsystem
 - Verkaufsorganisation

6 WIRKUNGEN DES MASSNAHMENPAKETES

- Abschätzung der Veränderung im Fahrgastaufkommen und in den Einnahmen im ÖPNV
- Veränderung der Betriebsleistung und des finanziellen Aufwands im ÖPNV
- Abschätzung erforderlicher Investitionskosten
- voraussichtliche Veränderungen der insgesamt erforderlichen Betriebskostenzuschüsse

7 BEWERTUNG DES MASSNAHMENPAKETES

- Gesamtbewertung des Maßnahmenpaketes
- sachliche und zeitliche Reihung der Einzelmaßnahmen des Maßnahmenpaketes

8 ANLAGE ZUM NAHVERKEHRSPLAN

- Maßnahmen ohne Übereinstimmung zwischen Aufgabenträger und dadurch betroffenen Verkehrsunternehmen mit jeweiliger Begründung (Sicht des Verkehrsunternehmens, Sicht des Aufgabenträgers)
- wichtige Anmerkungen der Beteiligten (z.B. Verkehrsunternehmen, Gemeinden, Genehmigungsbehörde, Träger öffentlicher Belange) zu den Arbeitsschritten und Stellungnahmen des Aufgabenträgers hierzu
- Begründung für etwaige Abweichungen des ÖPNV-Angebotes von den Grenzwerten
- In der Anlage zum Nahverkehrsplan oder in einem Tabellenband können auch die ggf. erstellten detaillierten Informationen zum Angebot und zur Nachfrage ausgewiesen werden.

ANHANG B: ANLEITUNG ZUR NAHVERKEHRSPLANUNG

Nachfolgend werden die einzelnen Arbeits- und Verfahrensschritte der Nahverkehrsplanung näher erläutert. Es wird dargestellt, welche Teilschritte zu bearbeiten sind, um den Mindestinhalt des Nahverkehrsplanes auszufüllen („Muß-Bestimmungen“), welche Teilschritte empfohlen werden („Soll-Bestimmungen“) und in welchem Detaillierungsgrad sie jeweils ausgeführt werden sollen. Darüber hinaus gibt es in einigen Teilschritten Wahlmöglichkeiten für den Aufgabenträger, für die keine explizite Empfehlung ausgesprochen wird („Kann-Bestimmungen“).

Arbeitsschritt 1: Rahmenbedingungen und Zielvorgaben

A1.1 Zuständigkeiten und Organisation der Planung

Zu Beginn der Arbeiten zum Nahverkehrsplan soll ein arbeitsbegleitender Ausschuß eingesetzt werden. Die Zusammensetzung des Ausschusses wird vom Aufgabenträger bestimmt. Es wird empfohlen, daß die Verkehrsunternehmen und Gemeinden jeweils durch einen oder mehrere Vertreter repräsentiert werden. Weitere Institutionen, Fachbehörden und/oder Interessenvertreter können vom Aufgabenträger beteiligt werden.

Der arbeitsbegleitende Ausschuß soll mindestens nach den Arbeitsschritten A1.7, A2.5, A4.2, A5.2, A7.2 und A8.1 zusammentreten, um die wichtigsten Ergebnisse zu diskutieren.

Der Aufgabenträger legt fest, in welcher Form Anhörungen durchgeführt werden. Hier stehen dem Aufgabenträger viele Möglichkeiten offen. Es ist z.B. denkbar, daß nach Veröffentlichung von (Teil-)Ergebnissen, den Bürgern über die Gemeinden, den Trägern öffentlicher Belange und/oder Interessensverbänden⁵⁾ direkt die Möglichkeit zu Stellungnahmen gegeben wird.

Für die weiteren Arbeitsschritte sollen ein Arbeits- und ein Zeitplan erstellt sowie Einzelheiten des Projektmanagements festgelegt werden.

Der Aufgabenträger kann alle oder einige Schritte der Nahverkehrsplanung eigenständig bzw. unter Nutzung der Kenntnisse der Verkehrsunternehmen durchführen oder durch

⁵⁾ z.B. Fahrgastverbände, IHK, Fachgewerkschaften, Umweltverbände, Fremdenverkehrsverbände, Fachverband der Verkehrsunternehmen, Verkehrsvereine, Behindertenverband, Interessensvertretung von Frauen, Seniorenvertretung, etc.

Dritte bearbeiten lassen. Durch die Aufstellung des Arbeitsplanes werden einerseits die eigenen Arbeiten strukturiert, andererseits Vorgaben für die Ausschreibung und Vergabe von Planungsaufgaben zusammengestellt.

A1.2 Gültigkeitsbereich des Nahverkehrsplanes

Der Gültigkeitsbereich des Nahverkehrsplanes erstreckt sich in der Regel auf das Gebiet eines Landkreises bzw. einer kreisfreien Stadt. Es kann aber durchaus sinnvoll sein, daß benachbarte Gebietskörperschaften einen gemeinsamen Nahverkehrsplan erstellen (vgl. auch A2.1). Dies bietet sich besonders dann an, wenn starke verkehrliche Verflechtungen zwischen den Gebietskörperschaften bestehen. In diesem Fall beschließen die politischen Gremien der einzelnen Aufgabenträger den identischen Nahverkehrsplan mit rechtlicher Wirkung jeweils für ihren Zuständigkeitsbereich.

A1.3 Verkehrspolitische Zielvorgaben für den ÖPNV als Teil des Gesamtverkehrssystems

Das BayÖPNVG führt im ersten Teil (Art. 1 bis 7) viele verkehrspolitische Zielvorgaben auf. Zu diesen Zielvorgaben sollen vom Aufgabenträger für seinen Bereich bereits in diesem frühen Stadium erste konkrete Aussagen erarbeitet werden, um ein zielgerichtetes Vorgehen zu ermöglichen (z.B. Umwandlung von freigestellten Schülerverkehren, Erhöhung des ÖPNV-Anteil um 10%, Verringerung der Kosten für den ÖPNV, angestrebte Erschließungs- und Bedienungsstandards). Diese Ziele werden dann in den nachfolgenden Arbeitsschritten weiter präzisiert.

Wenn planungsrelevante Zielvorstellungen der Verkehrsunternehmen vorliegen, sollen diese ebenfalls mit aufgenommen werden.

A1.4 Rahmenvorgaben aus anderen Fachplanungen (gültiger Planungsstand)

Die Fachabteilungen der Aufgabenträger sollen hinsichtlich der für den Nahverkehrsplan relevanten Planungen befragt werden, um im Arbeitsschritt 3 über sie als Planungsgrundlage verfügen zu können:

- Verkehrsentwicklungspläne
- Flächennutzungspläne, Bebauungspläne
- Schulentwicklungspläne
- Ausbaupläne Straße, Schiene
- Ausbaupläne allgemeiner ÖPNV

Zudem sind übergeordnete Planungen auf ihre Bedeutung für den Nahverkehrsraum zu untersuchen. Hierzu gehören insbesondere:

- Verkehrswegeplanungen (Bund, Land, Region)
- Landesentwicklungsprogramm, Regionalpläne

A1.5 Finanzielle Rahmenbedingungen für den ÖPNV

Die derzeitigen Ausgaben des Aufgabenträgers für den ÖPNV sind zusammenzustellen. Dabei bietet sich eine Untergliederung in

- Planungskosten,
- Betriebskostenzuschüsse und
- Investitionskosten

an. Wenn eine oder mehrere kreisangehörige Städte oder Gemeinden ein eigenes ÖPNV-Angebot finanzieren, sollen die jeweiligen Ausgaben hierfür getrennt ausgewiesen werden.

Um Aussagen über eine mögliche Ausweitung des ÖPNV-Angebotes treffen zu können, ist es notwendig, die absehbaren verfügbaren finanziellen Spielräume der Aufgabenträger im ÖPNV aufzuzeigen.

A1.6 Rechtliche Rahmenbedingungen

Neben den allgemeinen rechtlichen Rahmenbedingungen sollen hier vor allem die Konzessionen der einzelnen Linien zusammengestellt werden. Dabei sind (soweit möglich) eigenwirtschaftliche Linien (Genehmigung nach § 13 PBefG) von gemeinwirtschaftlichen Linien (Genehmigung nach § 13a PBefG) zu unterscheiden.

A1.7 Prinzipielle Vorstellungen zu Planung und Umsetzung

In diesem Teilschritt sollen Vorstellungen des Aufgabenträgers zu folgenden Themen gesammelt werden:

- generell in Frage kommende Gestaltungsmöglichkeiten
- Erschließungs- und Bedienungsformen
- Tarifsysteem
- Finanzierungsmodell
- Organisationsstruktur (ÖPNV)

Arbeitsschritt 2: Bestandsaufnahme und Schwachstellenanalyse

A2.1 Raumstruktur und soziodemographische Daten

Der Untersuchungsraum umfaßt in der Regel das Zuständigkeitsgebiet der Aufgabenträger (kreisfreie Städte, Landkreis). Wenn die Beziehungen und Verflechtungen des allgemeinen Personennahverkehrs in wesentlichem Umfang über diese Bereiche hinausreichen, hat die Regierung im Einvernehmen mit den betroffenen Aufgabenträgern das Gebiet unter Beachtung der Erfordernisse der Raumordnung und der Landesplanung als regionalen Nahverkehrsraum abzugrenzen. Für die Erstellung des Nahverkehrsplanes ist dieses Gebiet als Einheit zu betrachten.

Um räumlich differenzierte Aussagen über das Verkehrsgeschehen treffen zu können, ist das Untersuchungsgebiet in sogenannte Verkehrszellen einzuteilen. Für Landkreise bietet sich eine Einteilung an, die an den Gemeindegrenzen orientiert ist. Bei großen Gemeinden oder Städten ist eine weitere Unterteilung nach Ortsteilen sinnvoll. Bei der Einteilung muß die zentralörtliche Gliederung nach dem Landesentwicklungsprogramm (LEP) beachtet werden.

Auf der Ebene der oben genannten Verkehrszellen sind folgende Kerngrößen zusammenzustellen:

- Einwohner (wenn möglich nach Altersgruppen gegliedert),
- Arbeitsplätze,
- Schüler und Studenten,
- Schul- und Studienplätze,
- Pendlerbeziehungen aus aktueller Volkszählung und Hochrechnung über Statistiken der Arbeits- und Sozialämter
 - Ausbildungspendler auf Basis der Schülerbeförderungs- und Schulstatistik
 - Berufspendler auf Basis der Pendlerstatistik der Bundesversicherungsanstalt für Angestellte (BfA) (sozialversicherungspflichtig Beschäftigte)

Darüberhinaus sollen folgende Kerngrößen ermittelt werden:

- PKW-Bestand (u.U. zusätzlich Bestand an Krafrädern)
- wichtige Freizeit- und Fremdenverkehrseinrichtungen
- Gäste / Übernachtungen in Beherbergungsbetrieben
- wichtige Versorgungseinrichtungen

A2.2 Gesamtverkehrsnachfrage im motorisierten Personenverkehr⁶⁾

Die Genauigkeit der Erfassung des Ist-Zustandes im motorisierten Verkehr richtet sich nach den Erfordernissen der zukünftigen Planung⁷⁾ und den speziellen lokalen Gegebenheiten. In der Regel wird es sinnvoll sein, die Verkehrsnachfrage für einen durchschnittlichen Werktag zu erfassen. In Verdichtungsräumen und in Regionen mit starkem Freizeit- und Fremdenverkehr kann es sinnvoll sein, auch Samstags-, Sonntags- oder Ferienverkehr zu erfassen.

Zunächst ist das Gesamtverkehrsaufkommen im motorisierten Verkehr als Summe aller Verkehrsbeziehungen im Binnenverkehr (Quelle und Ziel innerhalb des Untersuchungsgebietes), im Quell- und Zielverkehr (Quelle innerhalb, Ziel außerhalb des Untersuchungsgebiets oder umgekehrt) auszuweisen.

Wenn der finanzielle Aufwand für den Aufgabenträger vertretbar ist, soll auf der Grundlage der oben genannten Verkehrszelleneinteilung das Verkehrsaufkommen im motorisierten Verkehr zwischen allen Verkehrszellen ermittelt werden. Dies kann erheblichen Erfassungsaufwand bedeuten. Für Städte liegen in der Regel diese sogenannten Verkehrsaufkommensmatrizes vor (z.B. aus Verkehrsentwicklungsplänen). Für ländlich strukturierte Kreise dürfte dies eher die Ausnahme sein.

Ist eine Erfassung der derzeitigen Verkehrsströme auf Verkehrszellenbasis mit einem nicht zu vertretenden Aufwand verbunden, so können die oben genannten angepassten Pendlerstatistiken Verwendung finden. Darüberhinaus wird eine zusätzliche Abschätzung des Verkehrsaufkommens im Einkaufs- und Freizeitverkehr notwendig.

⁶⁾ Motorisierter Verkehr: Motorisierter Individualverkehr (MIV) und ÖPNV

⁷⁾ starkes Eingreifen *oder* enger finanzieller Spielraum → genauere Daten notwendig
minimales Eingreifen → grobe Abschätzungen ausreichend

Über die Verkehrsaufkommensmatrizes kann auf die sogenannte Verkehrsleistung im motorisierten Verkehr⁸⁾ geschlossen werden. Die Verkehrsleistung ist insbesondere dann zu erfassen, wenn über die rein betriebswirtschaftlichen Nutzen und Kosten hinaus Aussagen zu gesamtwirtschaftlichen Wirkungen (Arbeitsschritt A7.1) gemacht werden sollen.

Für das Untersuchungsgebiet und die wichtigsten Verkehrsbeziehungen ist (unter Nutzung der Informationen aus 2.4) der Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) und des ÖPNV auszuweisen.

Die Anteile des ÖPNV sollen als Summe für das Untersuchungsgebiet nach den Verkehrszwecken Berufsfahrten, Ausbildungsfahrten, Freizeitfahrten und sonstige Fahrten zusammengestellt werden.

A2.3 Derzeitiges ÖPNV-Angebot

Zur Untersuchung des derzeitigen ÖPNV-Angebotes ist eine Zusammenarbeit mit den Verkehrsunternehmen prinzipiell notwendig und sinnvoll. In der Regel liegen dort einige der erforderlichen Informationen bereits vor oder können zugänglich gemacht werden. Die Ermittlung der Kennwerte der folgenden Liste dient primär der Vorbereitung der Schwachstellenanalyse (siehe A2.5).

Das ÖPNV-Angebot sollte für die genannten Merkmale im Nahverkehrsplan mit Hilfe zusammenfassender tabellarischer und/oder grafischer Darstellungen ausgewiesen werden. Eine detaillierte Darstellung kann in einem Anhang (z.B. Tabellenband) zum Nahverkehrsplan erfolgen. Für die Schwachstellen bezüglich der genannten Angebotskriterien soll eine detaillierte Darstellung im Arbeitsschritt A2.5 erfolgen.

- Leistungsangebot

- Aufstellung von Netzplänen im Schienenverkehr und allgemeinem ÖPNV einschließlich bedarfsorientierter Bedienungsformen z.B. Anrufsammeltaxi (AST) sowie freigestelltem Schülerverkehr

Es wird empfohlen, Netzpläne getrennt nach Verkehrszeiten aufzustellen (Werktag: Hauptverkehrszeit (HVZ), Nebenverkehrszeit (NVZ), Spätverkehrszeit (SVZ), Samstags- und Sonntagsverkehr).

⁸⁾ zurückgelegte Personenkilometer/Tag oder /Werktag etc.

Es wird empfohlen, Netzpläne getrennt nach Verkehrszeiten aufzustellen (Werktag: Hauptverkehrszeit (HVZ), Nebenverkehrszeit (NVZ), Spätverkehrszeit (SVZ), Samstags- und Sonntagsverkehr).

- Betriebsleistung (Zug-, Wagen- und Platzkilometer je Tag und Linie)
- räumliche und zeitliche Erschließung der Gemeinden bzw. Ortsteile (ab 200 Einwohner)
- Beförderungszeiten (zu übergeordneten Orten)
- Bedienungshäufigkeiten
- Fahrzeugpark, Fahrzeugtechnik, Fahrpersonal
- **Infrastruktur und Schnittstellen**
 - Infrastruktur (Haltestellenausstattung, Hauptverknüpfungspunkte Schiene/allgemeiner ÖPNV, Individualverkehr/ÖPNV)
 - Beförderungsorganisation (Netz- und Fahrplanabstimmung, Anschlüsse, Kooperationen, Betriebsleitsystem)
- **Information/Qualitätssicherung**
- **Tarifsystem**
- **Konzessionen und Zuschußbedarf**

Konzessionen und – bei gemeinwirtschaftlichen Verkehren und sonstigen vereinbarten Verkehrsleistungen – Zuschußbedarf je Linie

Das Angebot des Schienenpersonennahverkehrs ist ebenfalls zu erfassen. Diese Erfassung dient zum einen dazu, auch in diesem Bereich Schwachstellen erkennen und deren Beseitigung anregen zu können. Zum anderen ist die Kenntnis des derzeitigen (und im Fahrplankonzept der Bayerischen Eisenbahngesellschaft mbH geplanten) Angebots Voraussetzung für die nach Art. 2 (3) BayÖPNVG geforderte Ausrichtung der Angebote des allgemeinen öffentlichen Personennahverkehrs auf den SPNV.

A2.4 Derzeitige ÖPNV-Nutzung

Für die Ermittlung der derzeitigen ÖPNV-Nutzung ist die Zusammenarbeit mit den Verkehrsunternehmen unabdingbar notwendig, um valide Daten zu erhalten. In der Regel liegen die geforderten Daten bei den Verkehrsunternehmen vor, da diese unter anderem für die Statistiken ihrer Verbände ähnliche Daten ausweisen. Darüberhinaus führen Verkehrsunternehmen selbst Planungen im ÖPNV durch, für die die angegebenen Daten benötigt werden.

Zu erfassende Daten sind:

- Fahrgäste pro Tag und Linie
- Verkehrsleistung in Personenkilometer pro Tag und Linie (soweit verfügbar)
- Fahrzeugauslastung (tabellarische und/oder grafische Übersicht)

A2.5 Schwachstellenanalyse

Die Schwachstellenanalyse soll es den Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen ermöglichen, ihr derzeitiges ÖPNV-Angebot und dessen Nutzung zu beurteilen. Sie soll zudem Anhaltspunkte darüber geben, in welchen Bereichen Verbesserungen im ÖPNV wünschenswert sind. Dies gilt sowohl für den allgemeinen ÖPNV, als auch für den SPNV.

Es steht dem Aufgabenträger frei, welche Schwachstellen er vorrangig beseitigen will bzw. kann (siehe hierzu Arbeitsschritt 4). Zu folgenden Kennwerten sind Aussagen zu machen:

- Leistungsangebot
 - räumliche Erschließung der Gemeinden bzw. Ortsteile (ab 200 bzw. 500 Einwohner) (vgl. Tabelle 1 im Anhang C)
 - Erreichbarkeit übergeordneter Orte (vgl. Tabelle 2 im Anhang C)
 - Bedienungshäufigkeiten (vgl. Tabelle 3 im Anhang C)
 - Fahrzeugauslastung (vgl. Tabelle 4 im Anhang C)
 - Fahrzeugpark, Fahrzeugtechnik, Fahrpersonal (vgl. Tabelle 5 im Anhang C)

- **Infrastruktur und Schnittstellen**
 - Infrastruktur (Haltestellenausstattung wichtiger Haltestellen und Umsteigeanlagen (vgl. Tabelle 5 im Anhang C), Hauptverknüpfungspunkte Schiene/allgemeiner ÖPNV, Individualverkehr/ÖPNV, eigener Linienweg, ÖPNV-Bevorrechtigung, Umsteigeanlagen, Betriebshöfe)
 - Beförderungsorganisation (Netz- und Fahrplanabstimmung, Anschlüsse (vgl. Tabelle 5 im Anhang C), Kooperationen, Betriebsleitsystem, Pünktlichkeit)
- **Information/Qualitätssicherung**
 - Qualitätssicherung
 - Informationssystem, Öffentlichkeitsarbeit
- **Tarif**
 - Tarifsysteem
 - Verkaufsorganisation
- **Zuschußbedarf**
- **Analysen der Verkehrsunternehmen und der kreisangehörigen Gemeinden (soweit vorhanden)**
- **Vorhandene Schwachstellen in der Infrastruktur (an wichtigen Haltestellen und Umsteigeanlagen, an Verknüpfungspunkten zu Schiene, MIV und Rad, im Beförderungsweg, an Betriebshöfen)**
- **Reisezeitverhältnis ÖPNV zu MIV für die wichtigen und/oder aufkommensstärksten Verkehrsbeziehungen im motorisierten Verkehr (Eckwerte zur Beurteilung sind in der folgenden Tabelle angegeben. Diese Eckwerte können gegebenenfalls weiter differenziert werden.)**

Reisezeitverhältnis ÖPNV/MIV	
quantitativ	qualitativ
<1,0	sehr günstig für ÖPNV
1,0-1,25	günstig für ÖPNV
1,25-1,5	mittel
>1,5	ungünstig für ÖPNV

Arbeitsschritt 3: Voraussichtliche Entwicklungen

Zunächst ist das Prognosejahr festzulegen. Es bietet sich an, den Gültigkeitszeitraum des Nahverkehrsplanes zu wählen. Es kann aber auch im Sinne der Verfügbarkeit von Daten sinnvoll sein, hiervon abzuweichen (z.B. eine Gesamtverkehrsprognose für ein geeignetes Jahr liegt bereits vor, Anlehnung an Bundesverkehrswegeplanung).

A3.1 Auswertung vorhandener Planungen zur siedlungs- und verkehrsinfrastrukturellen Entwicklung

Die unter A1.4 zusammengestellten Planungsunterlagen sind nach folgenden Gesichtspunkten auszuwerten:

- Straßen- und Schienen-Baumaßnahmen bzw. -Ausbaumaßnahmen
- Angebotsveränderungen im Schienenverkehr
- Voraussichtliche Siedlungs- und Gewerbeentwicklung
- Voraussichtliche Schulentwicklung

A3.2 Auswertung der Planungen im SPNV und benachbarter Aufgabenträger

- Schienennahverkehrsplan bzw. Schienenfahrpläne
- regionaler Nahverkehrsplan
- benachbarte kommunale Nahverkehrspläne

A3.3 Verkehrsprognose im motorisierten Individualverkehr und ÖPNV

- Zusammenstellung relevanter Maßnahmen und Entwicklungen
- Prognose folgender Kennwerte auf der Ebene der Verkehrszellen:
 - Einwohner (wenn möglich nach Altersgruppen gegliedert)
 - Arbeitsplätze
 - Schüler und Studenten
 - Schul- und Studienplätze

Zusätzlich sollten folgende Kennwerte geschätzt werden:

- PKW-Bestand
- Freizeit- und Fremdenverkehrseinrichtungen
- wichtige Versorgungseinrichtungen

- Das Gesamtverkehrsaufkommen im motorisierten Verkehr und die Verkehrsmittelwahl ist auf der Basis der oben genannten Entwicklungen und Maßnahmen zu prognostizieren. Ergebnis dieser Prognose ist die Verkehrsnachfrage im motorisierten Verkehr für einen Vergleichsfall (Prognose-0-Fall) sowie eine Aufteilung der Fahrten auf die Verkehrsträger MIV und ÖPNV. Das Aufkommen und die Verkehrsmittelwahl als Summe aller Verkehrsbeziehungen ist im Binnenverkehr sowie im Quell- und Zielverkehr für den Prognose-0-Fall abzuschätzen.

Wenn der finanzielle Aufwand vertretbar ist, soll das Verkehrsaufkommen und die Verkehrsmittelwahl zwischen allen Verkehrszellen für das festgelegte Prognosejahr ermittelt werden. Dieser Arbeitsschritt setzt eine entsprechend gegliederte Ausgangsmatrix für das Erhebungsjahr der Bestandsanalyse und erhebliches Fachwissen voraus. Sind keine gravierenden Veränderungen in den Randbedingungen zu erwarten, so kann die Hochrechnung in einer vereinfachten Form durchgeführt oder das Analysejahr als Vergleichsfall für das zu untersuchende Maßnahmenpaket (Arbeitsschritt 6) herangezogen werden.

Arbeitsschritt 4: Entwicklung einer Rahmenkonzeption

A4.1 Aufstellung einer Rahmenkonzeption

In Konkretisierung der allgemeinen Vorgaben aus Arbeitsschritt 1.3 ist eine Rahmenkonzeption zu erstellen, die die Schwachstellenanalyse (Arbeitsschritt 2.5) und die voraussichtliche Entwicklung (Arbeitsschritt 3) berücksichtigt.

Der Aufgabenträger kann in diesem Bereich auch Ziele vorgeben, die durch längerfristige Maßnahmen erreicht werden können. Sollen diese längerfristigen Maßnahmen näher untersucht werden, ist eine entsprechende Prognose in Arbeitsschritt 3 zu erarbeiten. Darüberhinaus hat der Aufgabenträger die Möglichkeit, Wünsche für das SPNV-Angebot zu formulieren. Hierüber ist die Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH zu informieren.

A4.2 Grobabschätzung der voraussichtlichen Auswirkungen und des Finanzierungsbedarfs

Um einen ersten Überblick über mögliche Auswirkungen der Rahmenkonzeption (z.B. die Einführung eines Taktfahrplanes auf allen Linien) zu erhalten, sollen sowohl die zu erwartenden verkehrlichen Auswirkungen, als auch insbesondere der Finanzierungsbedarf ***grob*** abgeschätzt werden.

Durch dieses Vorgehen kann z.B. bereits in einem frühen Stadium geprüft werden, ob und wie weit der Finanzierungsspielraum durch die Konzeption überschritten wird oder die verkehrspolitischen Ziele nicht erreicht werden können. Durch eine Anpassung der Rahmenkonzeption kann so ggf. vermieden werden, daß die folgenden Arbeitsschritte 5 bis 7 mehrfach bearbeitet werden müssen.

Verfahrensschritt 1: Entscheidung über Rahmenkonzeption

- | |
|---|
| <p>V1.1 Erstellung Zwischenbericht
Dokumentation der bisherigen Ergebnisse als Informationsgrundlage für die politischen Gremien und sonstige Beteiligte</p> <p>V1.2 Information der politischen Entscheidungsgremien des Aufgabenträgers</p> <p>V1.3 Anhörung zu Arbeitsschritten 1 bis 4 (insbesondere der Gemeinden)</p> <p>V1.4 Information der Genehmigungsbehörde</p> <p>V1.5 Abstimmung mit anderen Aufgabenträgern (benachbarte, regionale)</p> <p>V1.6 Vorlage Entscheidungspapier</p> <p>V1.7 Politische Entscheidung über die Rahmenkonzeption</p> |
|---|

Arbeitsschritt 5: Definition eines Maßnahmenpaketes

A5.1 Erstellung eines Maßnahmenpaketes zur Ausfüllung des Rahmenkonzeptes

Auf der Basis der Rahmenkonzeption ist in einem ersten Konkretisierungsschritt ein Maßnahmenpaket zu erstellen. Dieses soll zu einem in sich geschlossenen ÖPNV-Angebot für den Untersuchungsraum führen. Bei der Erstellung des Maßnahmenpaketes sollen dabei folgende Gesichtspunkte beachtet werden:

- Leistungsangebot
 - Liniennetz, Bedienungshäufigkeiten
 - Angebotsveränderung
 - ÖPNV-Angebot bei geringer Nachfrage (Bedarfsverkehre etc.)
 - ÖPNV-Angebot für spezielle Personengruppen (Discobus etc.)
 - Fahrzeugpark, Fahrzeugtechnik (Einrichtungen für mobilitätsbehinderte Personen etc.)
- Infrastruktur und Schnittstellen
 - Infrastruktur (Haltestellen, Hauptverknüpfungspunkte Schiene/allgemeiner ÖPNV, Individualverkehr/ÖPNV, eigener Linienweg, Umsteigeanlagen, Betriebshöfe)
 - Beförderungsorganisation (Netz- und Fahrplanabstimmung, Anschlüsse, Kooperationen, Betriebsleitsystem, Pünktlichkeit)
- Information/Qualitätssicherung
 - Fahrgastinformation
 - Qualitätssicherung
 - Öffentlichkeitsarbeit
- Tarif
 - Tarifsysteem
 - Verkaufsorganisation

A5.2 Ausarbeitung eines Liniennetzes als zu untersuchender Planungsfall

In einem weiteren Konkretisierungsschritt ist ein Liniennetz zu erstellen und sind die Bedienungshäufigkeiten (Fahrtenpaare pro Tag, tageszeitliche Verteilung der Fahrten) festzulegen. Diese Konkretisierung muß so gestaltet sein, daß Wirkungen des Maßnahmenpaketes sowohl in verkehrlicher Sicht (z.B. zusätzliche Fahrten im ÖPNV) als auch in finanzieller Sicht (zusätzlicher Zuschußbedarf) bewertet werden können⁹⁾.

⁹⁾ Für die Ermittlung der zusätzlich zu erwartenden Kosten werden Aussagen zur Anzahl der zusätzlichen Buskilometer benötigt, die zur Realisierung eines verbesserten Angebotes benötigt werden. Es reicht daher in der Konkretisierung nicht aus, vorzuschreiben, daß ein bestimmter Gemeindeteil zu erschließen ist, sondern es werden auch Angaben dazu benötigt, wie oft diese Anbindung an einem Tag erfolgen soll.

Arbeitsschritt 6: Ermittlung der Wirkungen des Maßnahmenpaketes

Die Wirkungen des Maßnahmenpaketes sollen stets als Veränderung gegenüber dem Vergleichsfall (Prognose-0-Fall) und nicht gegenüber dem Analysefall (Status-Quo) ausgewiesen werden. Dies entspricht dem Vorgehen in der „Standardisierten Bewertung für Verkehrswegeinvestitionen im ÖPNV“, bei der einem sogenannten „Ohne-Fall“ (also ohne zu untersuchende Maßnahmen) ein „Mit-Fall“ (also mit zu untersuchenden Maßnahmen) für ein festgesetztes Prognosejahr gegenübergestellt wird.

Sind keine gravierenden Veränderungen in den Randbedingungen gegenüber dem Bezugsjahr aufgetreten, oder konnte eine Prognose aufgrund des finanziellen Aufwandes nicht ermittelt werden, so können in Ausnahmefällen das Verkehrsangebot und die -nachfrage des Analysejahres als Ohne-Fall (Prognose-0-Fall) herangezogen werden.

A6.1 Verkehrliche Wirkungen des Maßnahmenpaketes

- Um die Wirkungen des Maßnahmenpaketes abzuschätzen, ist es notwendig, die Folgen auf die Verkehrsmittelwahl dazustellen. Dabei sind sowohl Verkehrsmittelwechsel vom MIV auf den ÖPNV (bei Verbesserungen im ÖPNV) als auch vom ÖPNV auf den MIV (bei Einsparungen im ÖPNV) zu ermitteln. Die Verkehrsmittelwechsel sollen auf der Basis der Verkehrszellen (Quelle und Ziel der Fahrten) abgeschätzt werden. Werden einschneidende Maßnahmen im ÖPNV unterstellt (z.B. eine zusätzliche ÖPNV-Linie), so soll auch induzierter Verkehr¹⁰⁾ im ÖPNV ausgewiesen werden.

Als Ergebnis der oben genannten Abschätzungen ist das veränderte Fahrgastaufkommen und die veränderte Fahrleistung im ÖPNV (in Personenkilometer/Tag) auszuweisen.

- Als weitere verkehrliche Wirkung des Maßnahmenpaketes ist die Veränderung in der Betriebsleistung im ÖPNV (in Zug-, Wagen- und Platzkilometern) zu ermitteln.

¹⁰⁾ induzierter Verkehr: durch die Maßnahmen ausgelöster Neuverkehr, Fahrten, die vor der Einführung einer Maßnahme weder im MIV noch im ÖPNV unternommen werden.

A6.2 Finanzielle Wirkungen des Maßnahmenpaketes

- Die erwartete Einnahmenveränderung, die sich aus dem geänderten ÖPNV-Fahrgastaufkommen ergibt, ist zu ermitteln.
- Bei Einbeziehung von investiven Maßnahmen sind die erforderlichen Investitionskosten abzuschätzen.
- Die Veränderung in den Betriebskosten soll abgeschätzt werden. Hierzu können Angaben der Verkehrsunternehmen erbeten werden. Sollte es den Verkehrsunternehmen nicht möglich sein, hierzu Aussagen zu treffen, so kann auf der Basis der zusätzlichen Betriebsleistung im ÖPNV und durchschnittlicher lokaler Kostensätze (z.B. pro Buskilometer) die Veränderung der Betriebskosten abgeschätzt werden.
- Aus der Differenz der zusätzlich erwarteten Erlöse und der zusätzlichen Betriebskosten sind die Veränderungen in den erforderlichen Betriebskostenzuschüssen zu ermitteln.
- Vorschläge für ein Finanzierungsmodell (incl. Förderungsmöglichkeiten) sollen erarbeitet werden.

Arbeitsschritt 7: Bewertung des Maßnahmenpaketes

A7.1 Gesamtbewertung des Maßnahmenpaketes

Die Bewertung des Maßnahmenpaketes stellt die betriebswirtschaftlichen Vor- oder Nachteile den verkehrlichen Vorteilen (und gegebenenfalls Nachteilen) gegenüber. Als Bewertungskriterien hierfür sind die vom Aufgabenträger formulierten Zielvorgaben (siehe auch Arbeitsschritte A1.3, A1.7, A4.1) auf ihre Erfüllung und die Einhaltung der finanziellen Rahmenbedingungen zu überprüfen.

Generell kann eine gesamtwirtschaftliche Beurteilung (z.B. in Anlehnung an die standardisierte Bewertung) durchgeführt werden. Dies empfiehlt sich insbesondere dann, wenn alternative Maßnahmenpakete, die ähnliche finanzielle Auswirkungen und verkehrliche Nutzen erwarten lassen, miteinander zu vergleichen sind.

A7.2 Sachliche und zeitliche Reihung von Einzelmaßnahmen

Die Umsetzung des Maßnahmenpaketes ist in der Regel schrittweise durchzuführen. Um dies zu erleichtern, sind die Einzelmaßnahmen in eine sinnvolle und sachgerechte zeitliche Reihung zu bringen. Hierzu sind die einzelnen Maßnahmen bzw. Gruppen von Maßnahmen qualitativ (wenn möglich auch quantitativ) zu beurteilen.

Bei der zeitlichen Reihung sind sachliche Zusammenhänge zwischen den einzelnen Maßnahmen aufzuzeigen und zu berücksichtigen (z.B. eine Einzelmaßnahme ist abhängig von der gleichzeitigen Einführung einer anderen). Die zusätzlichen Kriterien der zeitlichen Reihung werden vom Aufgabenträger festgelegt. Es können hierbei z.B. folgende Kriterien im Vordergrund stehen:

- beste verkehrliche Wirkungen,
- leichte Durchführbarkeit bzw. Umsetzbarkeit,
- geringe benötigte Finanzmittel.

Bereits in diesem Arbeitsschritt können Vorgaben über einzelne Umsetzungsschritte erarbeitet werden. Durch dieses Vorgehen kann ein Finanzierungsplan relativ detailliert für die Geltungsdauer des Nahverkehrsplanes ausgearbeitet werden. Dies würde zu einer Verfeinerung des unter Arbeitsschritt 6.2 angesprochenen Finanzierungsmodells führen. Bei diesem Vorgehen sind die Verkehrsunternehmen zu beteiligen, da sie unmittelbar betroffen sind.

Sollten wichtige Ziele nicht erreicht oder der finanzielle Rahmen nicht eingehalten worden sein, so ist eine erneute Bearbeitung der Arbeitsschritte 5 bis 7 zur Verbesserung der Ergebnisse notwendig.

Eine Optimierung der Ergebnisse kann ebenfalls durch die erneute Bearbeitung der Arbeitsschritte 5 bis 7 erfolgen. Dabei können die Ergebnisse der qualitativen Bewertung der einzelnen Maßnahmen in A7.2 als Hilfestellung bei der Auswahl geeigneter Änderungen im ÖPNV-Angebot dienen.

Arbeitsschritt 8: Aufstellung Nahverkehrsplan und ÖPNV-Investitionsplan

A8.1 Formulierung Entwurf Nahverkehrsplan, ÖPNV-Investitionsplan

Als Ergebnis der bisherigen Arbeitsschritte wird ein Entwurf des Nahverkehrsplanes und des zugehörigen ÖPNV-Investitionsplanes erstellt. Es ist sinnvoll, einen Kurzbericht für die politischen Entscheidungsträger zu erstellen, in dem die wichtigsten Teile und Ergebnisse der Nahverkehrsplanung enthalten sind.

A8.2 Überarbeitung des Entwurfs

Wenn eine Überarbeitung nach Anhörung und Abstimmung erforderlich ist, müssen die entsprechenden Arbeitsschritte der Nahverkehrsplanung neu bearbeitet werden.

Verfahrensschritt 2: Entscheidung über Nahverkehrsplan

- V2.1 Information der politischen Entscheidungsgremien des Aufgabenträgers
- V2.2 Anhörung zum Entwurf Nahverkehrsplan (insb. der kreisangehörigen Gemeinden)
- V2.3 Information der Genehmigungsbehörde
- V2.4 Abstimmung mit anderen Aufgabenträgern
- V2.5 Politischer Beschluß des Nahverkehrsplanes

Arbeitsschritt 9: Umsetzung

A9.1 Vorgehensweise bei der Umsetzung

Die einzelnen Maßnahmen sollen in „Teilpakete“ zusammengefaßt werden. Diese sollen die in A7.2 angegebenen sachlichen Zusammenhänge berücksichtigen. Die Verkehrsunternehmen sollen bei der Zusammenstellung der Teilpakete beteiligt werden. Dies kann zu einer Optimierung hinsichtlich betrieblicher Randbedingungen und damit zu einer Reduzierung der Kosten führen.

Für gemeinwirtschaftliche Verkehre sind Ausschreibungsunterlagen zu erstellen (siehe hierzu „Vergabe von gemeinwirtschaftlichen Leistungen im Sinne von §13a des Personenbeförderungsgesetzes im Wettbewerb“, Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Verkehr und Technologie).

A9.2 Stufen-/ Zeitpläne

Die Teilpakete sind in Zeitpläne umzusetzen. Diese Zeitpläne können nach Bedarf (z.B. fehlende finanzielle Mittel) angepaßt werden.

A9.3 Personelle/finanzielle Anforderungen

Es ist zu prüfen, welche personellen/finanziellen Anforderungen für den Aufgabenträger zur Erfolgskontrolle der Maßnahmen und zu einer möglichen Qualitätskontrolle des ÖPNV-Angebotes erforderlich sind.

Arbeitsschritt 10: Fortschreibung des Nahverkehrsplanes

A10.1 Zeitliche Kriterien für die Fortschreibung

Laut Art. 13 Abs. 2 Satz 3 BayÖPNVG ist der Nahverkehrsplan in regelmäßigen Zeitabständen zu überprüfen und bei Bedarf fortzuschreiben. Es ist aufgrund der Verfügbarkeit von Rahmendaten (z.B. Bundesverkehrswegeplanung) zweckmäßig, einen Zeitabstand von 5 Jahren zu wählen.

A10.2 Anforderungen für die Fortschreibung

Der Aufgabenträger prüft, ob folgende Kriterien erfüllt sind:

- erhebliche Abweichungen der soziodemographischen Struktur gegenüber der Prognose des letzten Nahverkehrsplanes;
- erhebliche Abweichung der umgesetzten Maßnahmen gegenüber den geplanten Maßnahmen im ÖPNV-Angebot des letzten Nahverkehrsplanes;
- erhebliche Änderungen der zur Verfügung stehenden ÖPNV-Finanzmittel;
- erhebliche Änderungen sonstiger Rahmenbedingungen.

Sollte eines oder mehrere der oben genannten Kriterien zutreffen, ist zu überprüfen, ob eine vollständige Neuerstellung des Nahverkehrsplanes notwendig ist.

Ergibt die Prüfung keine wesentlichen Änderungen im ÖPNV (Randbedingungen, Angebot, Nachfrage), so kann eine Fortschreibung durchgeführt werden. Im Einzelfall ist zu prüfen, welche Arbeitsschritte neu zu erarbeiten oder ggf. nur zu überarbeiten sind.

Entscheidung

neuer Nahverkehrsplan (alle Arbeitsschritte sind durchzuführen) oder Fortschreibung

ANHANG C: TABELLEN

Die nachfolgenden Grenz- und Richtwerte sind zunächst ein Instrument, um den Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen eine Beurteilung ihres ÖPNV-Angebotes zu ermöglichen. Dabei stellen die Grenzwerte eine Mindestanforderung an den ÖPNV und die Richtwerte einen „guten ÖPNV-Standard“ dar. Diese Werte können unter bzw. überschritten werden. Ist dies der Fall, so soll in einer Anlage zum Nahverkehrsplan eine Begründung abgegeben werden.

Mit den Grenz- und Richtwerten sollen Hinweise zum Begriff „ausreichende Verkehrsbedienung“ im Sinne des §8 Abs. 3 Satz 1 PBefG gegeben werden. Ob eine „ausreichende Verkehrsbedienung“ gegeben ist, ist in jedem Einzelfall zu entscheiden.

Die Einzugsbereiche dienen generell dem Nachweis der räumlichen Erschließung und der Erreichbarkeit übergeordneter Orte durch den allgemeinen ÖPNV und den SPNV (vorhandenes S- und Eisenbahnetz). Sie sind nicht geeignet zur Ermittlung der Haltestellenabstände.

Das SPNV-Netz ist nicht Gegenstand der Planung durch die Aufgabenträger des allgemeinen ÖPNV (Art. 15 Satz 1 BayÖPNVG).

Die Zuordnung der Verkehrszellen, Gemeinden oder Gemeindeteile zu den einzelnen Kategorien ist vom Aufgabenträger festzulegen.

Indikator	Grenzwert		Richtwert	
Einzugsbereiche von Haltestellen (m Luftlinie)				
	Bus/Strab ¹¹⁾	S-, U-, Eisenbahn	Bus/Strab	S-, U-, Eisenbahn
Ober-/Mittelzentrum				
Kernbereich	400	600	300	600
Gebiete mit hoher Nutzungsdichte	500	800	400	600
Gebiete mit niedriger Nutzungsdichte	800	1200	600	1000
Unter-/Kleinzentrum				
zentraler Bereich	500	800	400	600
übriges Gebiet	800	1200	600	1000
Verkehrsachsen	800	1200	600	1000
sonstige Räume				
zentraler Bereich	600	1000	400	800
ländlicher Raum	1000	1800	800	1500
räumliche Erschließung	Erschließung aller Teilflächen ab 500 Einwohner 200 Einwohner Mindestens 80% der Einwohner (oder ein entsprechender Teil der Einpendler, bzw. vergleichbarer verkehrserzeugender Einrichtungen) der Teilflächen sollen im Einzugsbereich von Haltestellen (s.o.) liegen.			

Tabelle 1: Grenz- und Richtwerte: Einzugsbereiche und räumliche Erschließung

¹¹⁾ Strab= Straßenbahn

Für Teilflächen (z.B. Ortsteile) soll die Erreichbarkeit von übergeordneten Orten ermittelt werden.

Nachbarschaftsbereich ist in der Regel das Zentrum einer Gemeinde. Sollen andere Nachbarschaftsbereiche ebenfalls angebunden werden, so ist der Bedarf nachzuweisen.

Reisezeiten sind incl. Zu- und Abgangszeiten zu berechnen.

Indikator	Grenzwert	Richtwert
Erreichbarkeit übergeordneter Orte	Anbindung aller Teilflächen ab 500 Einwohner	Anbindung aller Teilflächen ab 200 Einwohner
Nachbarschaftsbereich	Bei mehr als 5 Straßenkm Entfernung vom Zentrum der Gemeinde: Anbindung der Teilflächen durch den ÖPNV in maximal 40 Min. Reisezeit. Dort in mindestens 80% Anschluß an Unter-, Mittel- und/oder Oberzentrum. Der Anschluß ist dann gegeben, wenn Weiterfahrt innerhalb von 15 Minuten möglich ist.	Bei mehr als 3-5 Straßenkm Entfernung vom Zentrum der Gemeinde: Anbindung der Teilflächen durch den ÖPNV in maximal 30 Min. Reisezeit. Dort in mindestens 100% Anschluß an Unter-, Mittel- und/oder Oberzentrum. Der Anschluß ist dann gegeben, wenn Weiterfahrt innerhalb von 10 Minuten möglich ist
Zentrale Orte	ÖPNV-Anbindung der Teilflächen an <ul style="list-style-type: none"> • Unterzentrum in 50 Min. • Mittel-/Oberzentrum in 90 Min. <p>Die Erreichbarkeit ist nur dann gegeben, wenn Hin- und Rückfahrt sowohl innerhalb eines Halbtages- als auch eines Tageszeitraumes gewährleistet sind.</p>	ÖPNV-Anbindung der Teilflächen an <ul style="list-style-type: none"> • Unterzentrum in 40 Min. • Mittel-/Oberzentrum in 60 Min.

Tabelle 2: Grenz- und Richtwerte: Erreichbarkeit übergeordneter Orte

Der Aufgabenträger bestimmt für seine Verkehrszellen (Gemeinden bzw. Gemeindeteile), in welche der in Tabelle 3 angeführten Kategorien diese einzuordnen sind. Die Definition von zentralen und nicht zentralen Gebieten bzw. Gebieten mit hoher oder niedriger Nutzungsdichte bzw. von Verkehrsachsen trifft der Aufgabenträger in seinem Aufgabengebiet. Dabei müssen Verkehrsachsen nicht notwendig mit Entwicklungsachsen des Landsentwicklungsprogramms übereinstimmen.

Indikator	Grenzwert		Richtwert	
Bedienungshäufigkeiten	Taktfolgen in Minuten an Werktagen in der			
Oberzentren mit Verdichtung:	NVZ	SVZ	NVZ	SVZ
BUS/Strab:				
Kernbereich	15	30	10	20
Gebiete mit hoher Nutzungsdichte	30	60	10	20
Gebiete mit niedriger Nutzungsdichte	40	60	20	40
U-Bahn:				
Kernbereich	10	20	5	10
Gebiete mit hoher Nutzungsdichte	20	40	10	10
Oberzentren ohne Verdichtung:				
BUS/Strab:				
Kernbereich	30	30	10	20
Gebiete mit hoher Nutzungsdichte	30	60	15	30
Gebiete mit niedriger Nutzungsdichte	60	Bedarfsfahrten	20	60
verdichtete Räume:				
ab 15.000 Einwohner:				
zentrales Gebiet	30-40	Bedarfsfahrten	15-20	60
nicht zentrales Gebiet	60	Bedarfsfahrten	30	120
bis 15.000 Einwohner:				
zentrales Gebiet	60	Bedarfsfahrten	30	60
nicht zentrales Gebiet	120	Bedarfsfahrten	60	120
Verkehrsachsen	60	Bedarfsfahrten	20-30	60
<p>In der HVZ ist für die oben genannten Räume das Angebot der NVZ bedarfsgerecht zu verdichten. Für die oben genannten Räume gilt außerdem folgendes Mindestangebot: Samstags: Angebot während der Ladenöffnungszeiten mindestens wie NVZ; sonst wie SVZ Sonntags: Angebot mindestens wie SVZ Ferienzeit: Angebot mindestens wie NVZ</p>				

Tabelle 3: Grenz- und Richtwerte: Bedienungshäufigkeiten (Fortsetzung nächste Seite)

Indikator	Grenzwert			Richtwert		
Bedienungshäufigkeiten	Anzahl der Fahrtenpaare/Werktag					
Ländlicher Raum:	als Summe über die jeweilige Verkehrszeit					
	HVZ	NVZ	SVZ	HVZ	NVZ	SVZ
über 3.000 Einwohner	7-8	3-4	1-2	12	6	3
1.000-3.000 Einwohner	3-4	2	1	6	4	2
bis 1.000 Einwohner	2	1-2	0-1	4	2	1
In ländlichen Räumen hat der Aufgabenträger eigene Vorgaben über das Angebot an Samstagen, Sonntagen und in der Ferienzeit festzulegen.						

Tabelle 3: Grenz- und Richtwerte: Bedienungshäufigkeiten (Fortsetzung)

Der **Besetzungsgrad** ist in Tabelle 4 definiert als die Auslastung an Querschnitten mit größter Belastung, gemessen in Lastrichtung (in Anlehnung an die Bedienungsstandards des Verbandes öffentlicher Verkehrsbetriebe). Das Platzangebot in Fahrzeugen ist wie folgt zu errechnen: Sitzplätze + Stehplätze (maximal 4 Personen/m²).

Die durchschnittliche **Tagesauslastung** errechnet sich aus Personenkilometer/Platzkilometer¹²⁾ im Werktagsverkehr. Sie ist nicht generell geeignet, um Linien untereinander in ihrer Wirtschaftlichkeit zu vergleichen. Sie dient vielmehr als Indikator für zu geringe bzw. zu hohe Nachfrage.

Indikator	Grenzwert	Richtwert
Fahrzeugauslastung:		
A) Kundendorientierte Sichtweise:		
Besetzungsgrad im Werktagsverkehr:	in Spitzenstunde: bis 70% NVZ: bis 55%	in Spitzenstunde: bis 65% NVZ: bis 50%
Tagesauslastung:	Bei Einzelfahrten in Spitzenstunde: bis 100% Tagesauslastung > 40%: -> Prüfung von Maßnahmen zur Verringerung der Auslastung	Bei Einzelfahrten in Spitzenstunde: bis 100% Tagesauslastung > 30%: -> Prüfung von Maßnahmen zur Verringerung der Auslastung
Beförderungskomfort	Für Fahrten mit einer durchschnittlichen Beförderungszeit über 15 Minuten soll jedem Fahrgast ein Sitzplatz zur Verfügung stehen. Wochenendverkehr und SVZ: Jedem Fahrgast sollte ein Sitzplatz zur Verfügung gestellt werden.	
B) Betriebswirtschaftliche Sichtweise:		
Tagesauslastung:		
Linien in Oberzentren	Tagesauslastung < 10%: -> Prüfung von Maßnahmen zur Erhöhung der Auslastung	Tagesauslastung < 15%: -> Prüfung von Maßnahmen zur Erhöhung der Auslastung
Linien außerhalb von Oberzentren:	Tagesauslastung < 7%: -> Prüfung von Maßnahmen zur Erhöhung der Auslastung	Tagesauslastung < 12%: -> Prüfung von Maßnahmen zur Erhöhung der Auslastung
Einzelfahrtbetrachtung:	Betrachtung einzelner Fahrten: Nutzen regelmäßig weniger als 5 Fahrgäste pro Fahrt (am Querschnitt der größten Belastung) ein Angebot, sollte der Einsatz differenzierter Bedienungsweisen erwogen werden.	

Tabelle 4: Grenz- und Richtwerte: Fahrzeugauslastung

¹²⁾ Personenkilometer= Summe der von Fahrgästen zurückgelegten Kilometer je Linie;
Platzkilometer= Platzangebot*Wagenkilometer ohne Leerfahrten und Ausrück-/Einrückfahrten

Die folgenden Angaben sind Empfehlungen zu qualitativen Standards im ÖPNV.

Indikator	Empfehlungen
qualitativer Standard	Die Qualität bezüglich Fahrzeugen, Fahrpersonal und Haltestellen sowie die Betriebs- und Servicequalität ist entsprechend den Empfehlungen zur „Vergabe von gemeinwirtschaftlichen Leistungen im Sinn von § 13 a PBefG im Wettbewerb“ des Bayerischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Technologie u.a. zu beschreiben, um den Aufgabenträgern eine Beurteilung des ÖPNV-Angebotes zu ermöglichen.
Fahrzeuge:	<p>Grundsätzlich sollen die Fahrzeuge ständig erreichbar sein (Betriebsfunk, Handy).</p> <p>75% der neu beschafften Fahrzeuge sollen folgendem Standard entsprechen:</p> <p><u>zentrale Orte und Stadtverkehr:</u> Niederflurfahrzeuge mit Rollstuhl- bzw. Kinderwagenstellplatz, mindestens Lautsprecheranlage, wenn möglich Haltestellenanzeige innen</p> <p><u>Verkehrsachsen, Schnellbuslinien:</u> wie oben; Niederflerbus soweit bei gegebener Topographie möglich</p> <p><u>Ländlicher Raum:</u> Linienfahrzeuge (Niederflerbus, Standardlinien-, Midi-, Minibus) oder sonst. förderungsfähige Busse reine Reisebusse nur als Verstärker in HVZ</p>
Fahrpersonal:	Fahrpersonal kann einfache Tarif- und Fahrplanauskünfte mindestens für die jeweilige Linie und Umsteigemöglichkeiten geben; ordentliches Erscheinungsbild
Haltestellenausstattung	Bedeutsame Haltestellen mit mehr als 50 bis 100 Einsteigern je Werktag und bedeutsame Umsteigehaltestellen sollen mit einer Sitzgelegenheit und Überdachung ausgestattet sein;
Anschlüsse:	<p>Bei einem Fahrplankontakt von mehr als 10 Minuten soll für die Umsteigebeziehungen mit hoher Nachfrage ein fahrplanmäßiger Anschluß hergestellt werden (Unterstützung durch betriebliche Anschlußsicherung).</p> <p>Die Wartezeit auf das Anschlußverkehrsmittel soll 5 Minuten nicht übersteigen.</p> <p>Bei Linien mit geringer Fahrtenzahl soll die Wartezeit der Linien auf verspätete Anschlüsse mindestens 10 Minuten betragen.</p> <p>Die letzte Umsteigebeziehung des Tages muß sichergestellt werden.</p>

Tabelle 5: Vorschläge zur Beurteilung des qualitativen Standards



Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Verkehr und Technologie
www.stmwt.bayern.de