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

- Schienenverkehrsplan 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 wieweit 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

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

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