

Beschlussvorlage

| | | |
|-----------------|---------------|------------|
| bearbeitet von: | Tel. Nr.: | Datum: |
| Timm Anders | 0761/201-4580 | 28.09.2018 |

Breisgau-S-Bahn 2020 - Fortschreibung Nahverkehrsplan

| Beratungsfolge | Sitzungstermin | öff. | n.ö. | Empfehlung | Beschluss |
|----------------|----------------|------|------|------------|-----------|
| bA | 14.11.2018 | | X | X | |
| VV | 19.12.2018 | X | | | X |

Die Verbandsversammlung fasst folgenden Beschluss:

1. Zum Dezember 2020 ist eine umfassende Fortschreibung des ZRF-Nahverkehrsplans durchzuführen. Bis dahin bleibt der Nahverkehrsplan des ZRF vom Dezember 2013 in Kraft.
2. Die Verbandsversammlung fordert das Land Baden-Württemberg auf, die erkennbaren Nachteile, die sich durch den Vergabefahrplan im Netz 4 (Rheintalbahn) gegenüber dem heutigen Fahrplan erwachsen, zu vermeiden, zumindest aber die dadurch im Busverkehr entstehenden Nachteile für die Aufgabenträger auszugleichen.

Begründung

1. Ausgangslage

Der derzeit gültige Nahverkehrsplan (NVP) für das Verbandsgebiet des ZRF wurde am 11. Dezember 2013 von der Verbandsversammlung beschlossen (bA/VV 2013.007.1). Dabei erfolgten nur geringfügige Anpassungen, weil Umfang und Struktur des künftigen Fahrplanangebots auf den S-Bahnstrecken noch nicht feststanden. Zwischenzeitlich sind die Vergabeverfahren für alle drei Vergabenetze der Breisgau-S-Bahn 2020 abgeschlossen und die Termine für die Inbetriebnahme der einzelnen Strecken stehen fest. Damit sind die Voraussetzungen für eine umfassende Fortschreibung des ZRF-Nahverkehrsplans gegeben, mit der insbesondere der Regionalbusverkehr an die künftigen S-Bahn-Verkehre angepasst werden soll.

2. Sachstand

Nahverkehrsplan

In den vergangenen Jahren wurde bei der Erstellung und Fortschreibung des Nahverkehrsplans jeweils ein wesentlicher Schwerpunkt auf die Analyse und Bewertung des Ist-Zustandes gelegt. Maßnahmen im Bereich des SPNV-Angebotes gab es nur in sehr geringem Umfang, woraus sich auch nur wenig Spielraum bei der Verbesserung des Regionalbusangebotes ergab. Die Verbesserungen, die sich hier ergeben hatten, waren im Wesentlichen das Ergebnis von Optimierungen innerhalb des Regionalbusses auf Basis der Zusammenarbeit mit den Verkehrsunternehmen. Auch wurden nur die notwendigsten Festlegungen z-B- hinsichtlich der Vorgaben zum Tarif und der ausreichenden Verkehrsbedienung getroffen.

Die Struktur des Nahverkehrsplans muss an die neuen Gegebenheiten und Anforderungen angepasst werden, die sich u.a. aus EU-Verordnungen (z.B. Vergaben), dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG - u.a. Barrierefreiheit, Vergaben) und dem ÖPNV-Gesetz des Landes Baden-Württemberg (u.a. Finanzierungsvorgaben) ergeben. Der künftige NVP sollte daher nur noch kurz auf die Vergangenheit bzw. die Analyse der Ist-Situation eingehen und verstärkt auf die Konzeption der Region zum Ausbau des Nahverkehrs und die rahmengebenden Bedingungen eingehen. Gleichzeitig muss der NVP auch die Wünsche und Anforderungen der Aufgabenträger hinsichtlich Angebot und Finanzierbarkeit des Angebotes enthalten.

Vor diesem Hintergrund ist es aus Sicht der Verwaltung sinnvoll, den NVP in Eigenregie zu erstellen und sich lediglich eines externen Begleiters zu bedienen, der darauf achtet, dass die neuesten Anforderungen an einen NVP eingehalten werden und das Beteiligungsverfahren ordnungsgemäß abgewickelt wird.

Damit ergibt sich die folgende Grobstruktur für den fortgeschriebenen Nahverkehrsplan:

- 1 Rahmenbedingungen und Zielsetzung
(Organisatorisches wie Verfahren, Gültigkeitsbereich, ...)
- 2 Bestandsanalyse, u.a.
Raum- und Verkehrsstruktur,
Sozioökonomische Faktoren (Bevölkerungsentwicklung, Arbeitsplätze,
Schulstandorte, ...),
Beschreibung des Öffentlichen Verkehrs unterschieden nach Schiene,
Regionalbus und Stadtverkehr,
Infrastruktur - Bestand und Planung
Verbundstruktur
- 3 Rahmenvorgaben für den Nahverkehr im Verbandsgebiet
 - Definition der ausreichenden Verkehrsbedienung
 - Standards des Angebotes
 - Barrierefreiheit
 - Ausgestaltung Fahrzeuge (Corporate Design, Ausstattung, Werbung, ...)
 - Ausgestaltung Haltestellen (Möblierung, Barrierefreiheit, ...)
 - Anwendung Verbundtarif
- 4 Festlegung von Verkehrsräumen
- 5 Verkehrsverbund / Tarif / Landestarif / Regiobusfinanzierung / Verbundförderung / Ausgleichsmittel nach ÖPNVG / .
- 6 Strategische Umweltprüfung
- 7 Zeitplan der Umsetzung des NVP

Erarbeitung des Nahverkehrsplans

Meilensteine, wie die Erarbeitung

- des künftigen Liniennetzes mit den entsprechenden Verkehrslandschaften,
- der Rahmenbedingungen und der Bestandsanalyse
- und der Rahmenvorgaben

werden zum Teil bereits bearbeitet und sollen Ende 2019 in den Grundzügen abgeschlossen sein, so dass das förmliche Beteiligungsverfahren Ende 2019/Anfang 2020 starten und zur Sommerpause Mitte 2020 abgeschlossen werden kann.

Während der Erarbeitung der Meilensteine werden bereits die Kommunen mit eigenen Stadtverkehren, Kommunen, in denen bauliche Maßnahmen zur Umsetzung erforderlich werden, die Verkehrsunternehmen und sofern erforderlich die Behindertenbeauftragten, Nachbarlandkreise und andere Institutionen eingebunden. So können bereits vorzeitig Wünsche und Anregungen eingearbeitet werden. Im Anschluss daran sollen die Verwaltungen der Verbandsmitglieder und der beschließende Ausschusses über die Zwischenergebnisse informiert werden.

Bereits im derzeit gültigen NVP war vorgesehen, eine Projektgruppe mit der Erarbeitung der Rahmenbedingungen zur Barrierefreiheit im Nahverkehr zu beauftragen. Diese Arbeitsgruppe wird Ihre Arbeit demnächst abschließen können, so dass die Verwaltung im beschließenden Ausschuss im Frühjahr 2019 über die Ergebnisse berichten kann. Diese werden dann Teil des künftigen NVP werden.

Folgen der Schienenverkehrausschreibungen

Während der Vorbereitungen zur Erarbeitung der neuen Linienstruktur für den Busverkehr hat sich bestätigt, dass das Konzept des Landes für den Nahverkehr auf der Rheintalbahn mit einer S-Bahn und einem zweistündlich verkehrenden langsamen RE und versetzt dazu einem zweistündlich verkehrenden schnellen RE für den Anschluss von Busverkehren ungeeignet ist.

Auf diesen Umstand hatten der ZRF und der Landkreis Ortenau bereits vor der Ausschreibung hingewiesen und das Land Baden-Württemberg aufgefordert, ein verlässliches und leicht merkbares Fahrplanangebot auf der Rheintalbahn auszuschreiben. Der Landkreis Lörrach, als weitere betroffene Gebietskörperschaft, hatte sich dieser Forderung seinerzeit nicht angeschlossen. Trotz der vorgetragenen Bedenken ist das Land bei seinem Konzept mit einem schnellen und einem langsamen RE geblieben.

Besondere Verschlechterungen bei der Verknüpfung zwischen Bus und Zug gegenüber heute sind im Verbandsgebiet des ZRF insbesondere in Emmendingen zu erwarten. So wird die Gemeinde Teningen gezwungen sein, einen zweiten Ortsbus für das gleiche Fahrplanangebot anzuschaffen, da sich die Züge nicht mehr in Emmendingen begegnen werden und so kein vernünftiger Anschluss mit nur einem Busumlauf hergestellt werden kann. Ähnliches gilt für den gesamten Stadtbusverkehr Emmendingen, der unter Berücksichtigung der Umsteigezeiten nur noch Fahrwege von maximal 20 Minuten planen kann, während die Busse dann entweder unproduktiv den nächsten Einsatz abwarten oder eine zweite Runde drehen, um die Fahrgäste für die andere Fahrtrichtung einzusammeln.

Der regionale Busverkehr wird insofern betroffen sein, dass es künftig in Denzlingen keine Umsteigemöglichkeit mehr von der nördlichen Rheintalbahn von/nach Elzach geben wird, so dass dies durch eine Verstärkung der Buslinie zwischen Emmendingen und Waldkirch ausgeglichen werden muss. Gleichzeitig müssen Busverkehre verstärkt in Denzlingen angebunden werden, damit hier der Halbstundentakt der Elztalbahn genutzt werden kann, um sichere Anschlüsse herzustellen.

Nachteile, die den Aufgabenträgern des Busverkehrs durch diese Konzeption des Landes entstehen, sollten im Sinne der Fahrgäste vermieden, zumindest aber durch das Land finanziell ausgeglichen werden.