Landratsamt Biberach

Vorbericht

Vorlage Nr. 25-001-2020

Ziffer 2 der Tagesordnung
VF-01-2020

Dezernat 2
Verkehrsamt
Peter Hirsch

Verwaltungs- und Finanzausschuss
öffentlich am 12.02.2020

Mobilitätskonzept Landkreis Biberach - Erstellung und weitere Umsetzung

Beschlussvorschlag:

1. Die Überlegungen der Verwaltung zum Mobilitätskonzept werden zustimmend zur Kenntnis genommen.

2. Die Verwaltung wird beauftragt, ein Mobilitätskonzept für den Landkreis zu erstellen und die Ergebnisse den Kreisgremien zur Entscheidung über die weitere Umsetzung vorzulegen.

Sachverhalt

1. Vorbemerkung

Der Landkreis ist Aufgabenträger für den straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im ÖPNV ist eine freiwillige Aufgabe der Daseinsvorsorge. Die entgeltliche oder geschäftsmäßige Beförderung von Personen mit Kraftfahrzeugen im Linien- oder Gelegenheitsverkehr (Taxi, Mietomnibusse, Mietwagen und Ausflugs- Reiseausfahrten) unterliegen dem Personenbeförderungsrecht und sind daher genehmigungspflichtig. Soweit eine ausreichende Verkehrsbedienung der Bevölkerung eines öffentlichen Zuschusses bedarf, sind das europäische (VO (EG) 1370/2007) sowie das nationale (GWB, Kartellrecht) Wettbewerbsrecht zu beachten. Der Landkreis ist Mitglied im Tarif-Verkehrsverbund DING. Wesentliche Aufgaben des Verbundes sind Gemeinschaftstarife mit einheitlichen Preisen, Tarif- und Beförderungsbestimmungen.

Die Verwaltung hat die Aufgabe der Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung für die Bevölkerung schon immer engagiert und zielorientiert wahrgenommen. Im Zeitraum 2013 bis heute wurden insgesamt 48 Buslinienverkehre neu ausgeschrieben und vergeben. Bei weiteren 17 Linien, die in der Zuständigkeit der Nachbarkreise liegen, aber in den Landkreis Biberach führen, fanden mit den Nachbaraufgabenträgern enge Abstimmungen zu den Fahrplanangeboten bis hin zu einer gemeinsamen Ausschreibung als Gruppe von Behörden im Sinne des EU-Vergaberechts statt. Erfreulich ist, dass die Buslinien auch nach der Ausschreibung weiterhin von unseren lokalen Busunternehmen betrieben werden. Das Verkehrsangebot konnte insgesamt deutlich gesteigert werden und dies bei einer gleichzeitig deutlichen Verringerung der Zuschussleistungen.

Der Nahverkehrsplan wurde im Jahr 2017 fortgeschrieben und vom Kreistag am 25. Oktober 2017 beschlossen. Die Fortschreibung des Nahverkehrsplans erfolgt alle fünf Jahre und ist für das Jahr 2022 vorgesehen.

Im Vergleich mit anderen ländlichen Landkreisen und den Nachbarlandkreisen besteht im Landkreis Biberach ein gutes und im Stadtgebiet der Stadt Biberach ein sehr gutes ÖPNV-Angebot. Laut DING-Verkaufsstatistik fahren im Landkreis Biberach jährlich rund 10 Millionen Fahrgäste mit dem Bus. Dabei stellen die Schüler mit rund 4/5 aller Fahrgäste die größte Fahrgastgruppe.

2. Weiterentwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs im Landkreis Biberach

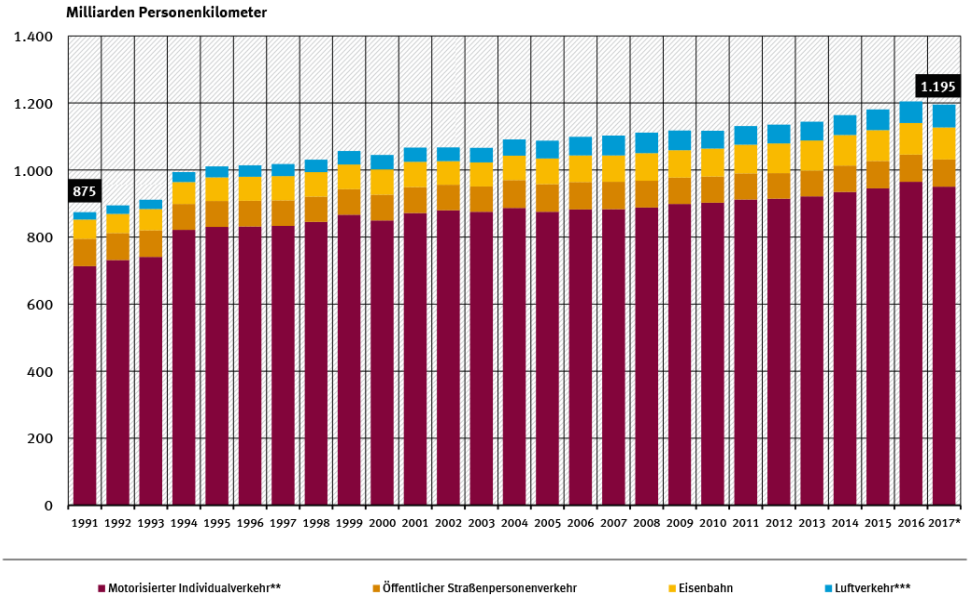
Der Landkreis ist mit weiteren acht Stadt- und Landkreisen Mitinitiator einer regionalen S-Bahn. Mit der Regio-S-Bahn Donau-Iller soll auf sechs Zulaufstellen auf den Fernverkehrsbahnknoten Ulm ein S-Bahnverkehr in einem grundsätzlichen 30-Minutentakt aufgebaut werden. Von den sechs Zulaufstrecken verlaufen drei im Landkreis Biberach (Donaubahn, Südbahn, Illertal-/Allgäubahn). Die Regio-S-Bahn Donau-Iller wird das Leitsystem für den zukünftigen öffentlichen Personennahverkehr werden. Alle weiteren Personennahverkehre müssen eine Anschlusssicherung zur Regio-S-Bahn gewähren und danach ausgerichtet werden. Parallelverkehre mit Bussen sind zu vermeiden. Die genauen Linienwege des straßengebundenen Personennahverkehrs und die Übergänge zur Regio-S-Bahn sind Bestandteil der nächsten Fortschreibung des Nahverkehrsplans.

Darüber hinaus müssen in der nächsten Fortschreibung des Nahverkehrsplans die zukünftigen Mindestbedienungsstandards für die Bedienungshäufigkeit, den Takt und die Qualität für den ÖPNV, sowie die maximale Reisezeit zwischen den Zentren und deren Erreichbarkeit festgelegt werden. Weiter sollen die Standards und die Möglichkeiten für flexible Bedienformen wie Bestellverkehre, Anrufsammeltaxis, Bürgerbusse etc. für die Zukunft fit gemacht und innerhalb des rechtlich möglichen definiert sowie ausgebaut werden.

Mit dem innovativen Ansatz, mit der Regio-S-Bahn Donau-Iller einen S-Bahnverkehr in einem 30 Minutentakt einzurichten und der Weiterentwicklung der klassischen Parameter im ÖPNV wie der Taktdichte und der Bedienungshäufigkeit wird es sicher gelingen, den ÖPNV weiter zu verbessern und auch nachhaltiger zu gestalten.

Um dem Umweltschutz und den gestiegenen gesellschaftlichen Anforderungen in der Mobilität gerecht zu werden, müssen die Bereiche Mobilität und ÖPNV ganzheitlich betrachtet werden. Der ÖPNV wird zwar weiterhin das Rückgrat des öffentlichen Verkehrs bleiben, aber es müssen die weiteren Bausteine für zukunftsfähige Mobilitätslösungen betrachtet und bewertet werden. Die Verkehrswende hin zu mehr öffentlichem Verkehr kann nur erreicht werden, wenn es gelingt, den Bedarf und den Wunsch an Mobilität der Bevölkerung durch verlässliche und flexible Angebote zu erfüllen. Nur dadurch wird es möglich sein, den Modal Split zu Gunsten eines umweltfreundlichen öffentlichen Verkehrs zu verbessern.

Personenverkehr: Verkehrsaufwand nach Verkehrsträgern



* zum Teil vorläufige Werte; ab 2017 Neuberechnung der Fahrleistungs- und Verbrauchsberechnung
** Motor. Individualverkehr: ab 1994 veränderte Methodik, die zu einem höheren Verkehrsaufwand führt
*** Luftverkehr: ab 2010 geänderte Erfassungsmethode

Quelle: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (Hrsg.), Verkehr in Zahlen 2018/2019, S. 218f. und ältere Jahrgänge

3. Die nachhaltige Mobilität im Landkreis Biberach

Mobilität umfasst mehr als nur den klassischen ÖPNV und ist zentrale Voraussetzung für eine attraktive und zukunftsfähige Wirtschaft. Wer mobil ist, hat Zugang zum wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Leben. Die Mobilität im Landkreis soll nachhaltig gestaltet werden. Nachhaltig ist eine Entwicklung, „die den Bedürfnissen der heutigen Generation entspricht, ohne die Möglichkeit künftiger Generationen zu gefährden“ (Brundland-Report 1987). Die klassischen Verkehrsmittel im Nahverkehr sind der Fuß- und Radverkehr, der ÖPNV und der motorisierte Individualverkehr (MIV).

Um den Anforderungen an die Mobilität gerecht werden zu können, müssen die Verkehrsmittel multimodal (Nutzung unterschiedlicher Verkehrsmittel in einem bestimmten Zeitraum) und über ein elektronisches Ticketing mit multifunktionaler Nutzung (einheitliche Kundenschnittstelle mit Fahrplanauskunft, Ticketing zum Beispiel Check in/Check out, Buchungsmöglichkeiten von Bike und Carsharing, eines elektronischen Bezahlsystems usw.) angeboten und nutzbar gemacht werden.

Die Verwaltung möchte daher einen ganzheitlichen und nachhaltigen Ansatz bei der Gestaltung der zukünftigen öffentlichen Mobilität wählen. Hierzu soll ein Mobilitätskonzept unter fachlicher Begleitung erstellt werden.

Das Mobilitätskonzept

Das Mobilitätskonzept soll aufzeigen, wie die Verkehrsmittel des Umweltverbunds zu einer nachhaltigen multimodalen Mobilitätskette verknüpft werden können und dies von der ersten Meile (Haustür) über den öffentlichen Nahverkehr bis zur letzten Meile (Ziel). Dabei sollen nicht nur sämtliche Verkehrsmittel, sondern auch die Verkehrskonzepte der Städte/Gemeinden zum MIV, die vorhandenen und vorgesehenen Übergänge zum öffentlichen Personennahverkehr sowie die Fuß- und Radverkehrskonzepte Eingang in das Mobilitätskonzept erhalten.

Das zukünftige öffentliche Verkehrsangebot soll verlässliche Linienangebote und flexible sowie moderne Bedienformen wie beispielsweise on demand Verkehre und Quartierverkehre umfassen. Das Linienkonzept soll auf die Regio-S-Bahn abgestimmt werden, das Angebot insgesamt mit einem regelmäßigen Takt verdichtet und ausgebaut werden.

Das Mobilitätskonzept soll umfassend sein und folgende Eckpunkte beinhalten:

- Nullfallanalyse (Analyse des heutigen Verkehrsangebots unter Beachtung des Nahverkehrsplans)
- Plan- bzw. Zielfall:
  - Zugang zu und Verfügbarkeit der Mobilität - auch im ländlichen Raum - sichern und ausbauen
  - flächendeckende Erschließung und Erreichbarkeit der zentralen Standorte
  - umweltgerechte und innovative Mobilitätslösungen aufzeigen (Stichwort Umweltbelastung)
  - Umweltverbund der Verkehrsmittel ausbauen: Fuß,- Rad- und öffentlicher Nahverkehr unter Beachtung des Übergangs zum MIV verknüpfen und ausgestalten
  - auf und abwärtskompatible Netzstruktur im Nahverkehr:
    - Regio-S-Bahn
    - Haupt- und Nebenverbindungen im straßengebundenen ÖV
    - flexible und innovative Bedienformen zur Ergänzung der Linienangebote
  - Beachtung der verkehrlichen Verflechtungen und Zielsetzungen der Gemeinden und Städte bei deren Verkehrskonzepten (kommunale Zusammenarbeit) sowie beim Mietwagen- und Taxiverkehr
  - ganzheitliches Konzept (von der ersten Meile über den ÖV einschließlich der letzten Meile)
  - das Konzept muss Maßnahmen aufzeigen, die **sofort, bald** und **mittelfristig** umgesetzt werden können (Handlungsfelder aufzeigen und finanziell bewerten)

Beteiligung des Kreistags

Der „Arbeitskreis ÖPNV“ aus Vertretern des Kreistages soll wieder aktiviert und in die Konzepterstellung eingebunden werden. Es ist beabsichtigt, dass das Konzept bis Ende August 2020 vorliegt. Die Beratung des Konzepts in den Kreisgremien ist im Herbst 2020 vorgesehen.

4. Mobilitätskonzept – Umsetzung und Ausblick

Das Mobilitätskonzept soll mit externer Unterstützung erstellt werden. Die Verwaltung wird hierzu einen geeigneten Verkehrsplaner auswählen. Das Mobilitätskonzept soll umfassend sowie zukunftsorientiert sein und trotzdem Maßnahmen enthalten, die zeitnah und schrittweise umgesetzt werden können. Die Verbesserung in der Attraktivität und im Angebot des ÖPNV und in der Mobilität sollen alsbald und für den Bürger/Kunden spürbar umgesetzt werden. Die Verkehrswissenschaft und Erfahrungen aus Umsetzungen von Verbesserungsmaßnahmen im öffentlichen Personennahverkehr zeigen auf, dass tarifliche Maßnahmen erst sinnvoll sind, wenn das Angebot ausgebaut ist (so wurde auch im Stadtverkehr Biberach vorgegangen). Reine Tarifmaßnahmen müssen mit dem Verkehrsverbund DING und damit mit dem Aufsichtsrat des Verbundes sowie mit den Partneraufgabenträgern abgestimmt werden, da ein Beschluss des Aufsichtsrats notwendig ist und die Mitgliedsstadt- und Landkreise des Verbunds eine entsprechende Allgemeine Vorschrift als Höchsttarifvorgabe mit den dazugehörenden Ausgleichsmechanismen erlassen müssen (VO (EG) Nr. 1370/2007). Unberührt davon sind sogenannte Sozialtickets, bei denen Gebietskörperschaften ihren Bürgern einen Zuschuss zum Kauf eines regulären DING-Fahrscheins gewähren (wie z. B. das 1-Euro-Ticket der Stadt Biberach).