Landkreis Uelzen

Ausschuss zur Förderung der Wirtschaft, Landwirtschaft und des Verkehrs

am 10.07.2014

zu TOP 5

„Nahverkehrsplan 2014 - 2019“

Inhalt

1. **Bedeutung des Nahverkehrsplans**
2. **Inhalt des Nahverkehrsplans**
3. **Gliederung des Nahverkehrsplans**
4. **Aufstellung des Nahverkehrsplans > Ablaufplan**

1. Bedeutung des Nahverkehrsplans (I)

❖Zentrales Steuerungselement des Landkreises als Aufgaben-träger für den straßengebundenen Öffentlichen Personennah-verkehr (ÖPNV):

➢Festlegung von Zielen und Rahmenvorgaben für den ÖPNV

➢Festlegung von Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes

❖Politik hat über NVP Einflussmöglichkeit auf ÖPNV-Gestaltung

❖Bindeglied zwischen Landkreis Uelzen als Aufgabenträger ÖPNV und Genehmigungsbehörde (Landesnahverkehrsgesellschaft) sowie den Verkehrsunternehmen

❖NVP entfaltet gestaltende Wirkung dadurch, dass die LNVG den NVP zu beachten hat und Genehmigungen verweigern kann, wenn diese nicht im Einklang mit dem NVP stehen

❖<u>Der NVP bindet den Aufgabenträger, er besitzt rechtlich aber keinen Normencharakter</u>

1. Bedeutung des Nahverkehrsplans (II)

- NVP ist nach Niedersächsischem Nahverkehrsgesetz auch Grundlage für Zuwendungen des Landes für Investitionen (z.B. für den barrierefreien Ausbau von Haltestellen)
- Novelliertes Personenbeförderungsgesetz (PBefG): Ziel ist die Erreichung der vollständigen Barrierefreiheit zum 01.01.2022
  - Frist gilt nicht, wenn Ausnahmen im NVP benannt werden
  - *Problem: PBefG gilt unmittelbar für Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger, hat aber mittelbar erhebliche finanzielle Auswirkungen auf die „Straßenbaulastträger" (u.a. Städte / Gemeinden), die für den Umbau von Haltestellen zuständig sind*
- NVP ist unter frühzeitiger Beteiligung der Verkehrsunternehmen und unter Anhörung von Behindertenbeauftragten / Behinderten-beiräten und Fahrgastverbänden aufzustellen

2. Inhalt des Nahverkehrsplans

- Darstellung des vorhandenen Bedienungsangebotes und der dafür vorhandenen Verkehrsanlagen.
- Zielvorstellungen bei der ÖPNV-Gestaltung.
- Welche Maßnahmen sollen unter Berücksichtigung der finanziellen Leistungsfähigkeit des Aufgabenträgers ergriffen werden?
- Darstellung des Finanzbedarfs für Investitionen im SPNV bzw. im sonstigen Personennahverkehr.
- Darstellung, welcher Finanzbedarf sich ergibt für
  - Betriebskostendefizite des vorhandenen Bedienungsangebots;
  - Verwirklichung der vorgesehenen Maßnahmen und
  - wie dieser Bedarf gedeckt werden soll.
- Über diese Forderungen des Nds. Nahverkehrsgesetzes hinaus: Bewertung des ÖPNV-Angebotes im Landkreis Uelzen.

3. Gliederung des Nahverkehrsplans

- Grundlagen und Rahmenbedingungen:
  - Gesetzliche Grundlagen
  - Organisation und Finanzierung des ÖPNV im Landkreis Uelzen
  - Demografischer Wandel als Rahmenbedingung des ÖPNV
- Bestandsdarstellung
  - 5 Bahnstrecken und 34 Buslinien
  - 90 Busse, davon 35 Niederflurfahrzeuge (39%)
- Bewertung und Mängelanalyse:
- Erschließungsqualität
- Bedienungs- und Verbindungsqualität auf 3 Ebenen
  - Orte ⇔ Grundzentrum (Bedienungsebene I)
  - Grundzentrum ⇔ Mittelzentrum (Bedienungsebene II)
  - Grund-/Mittelzentrum ⇔ Oberzentrum (Bedienungsebene III)
- Ziele und Maßnahmen / Umsetzung und Finanzierung

Pendler

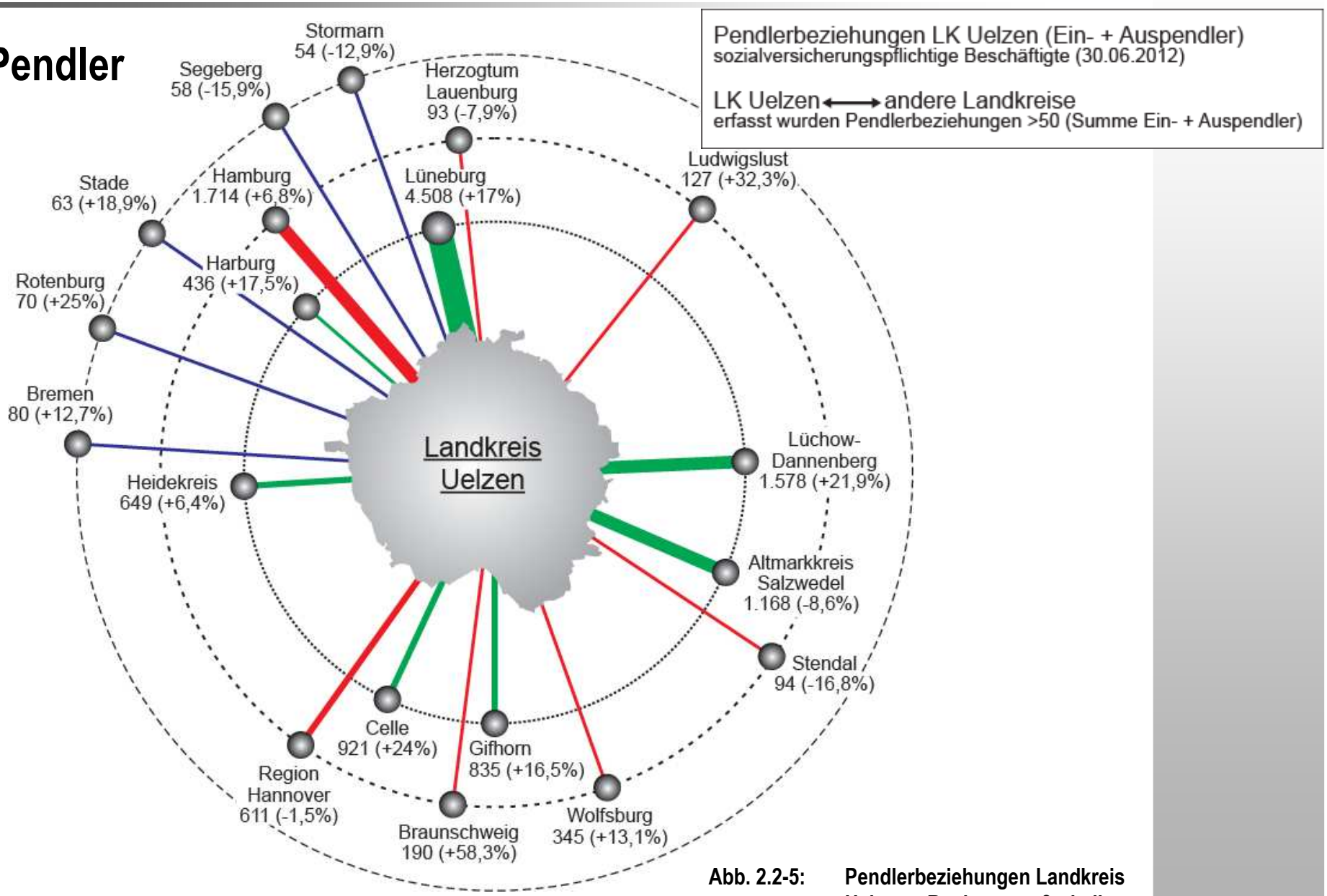


Abb. 2.2-5: Pendlerbeziehungen Landkreis Uelzen – Regionen außerhalb

Verkehrsangebot
Fahrtenanzahl

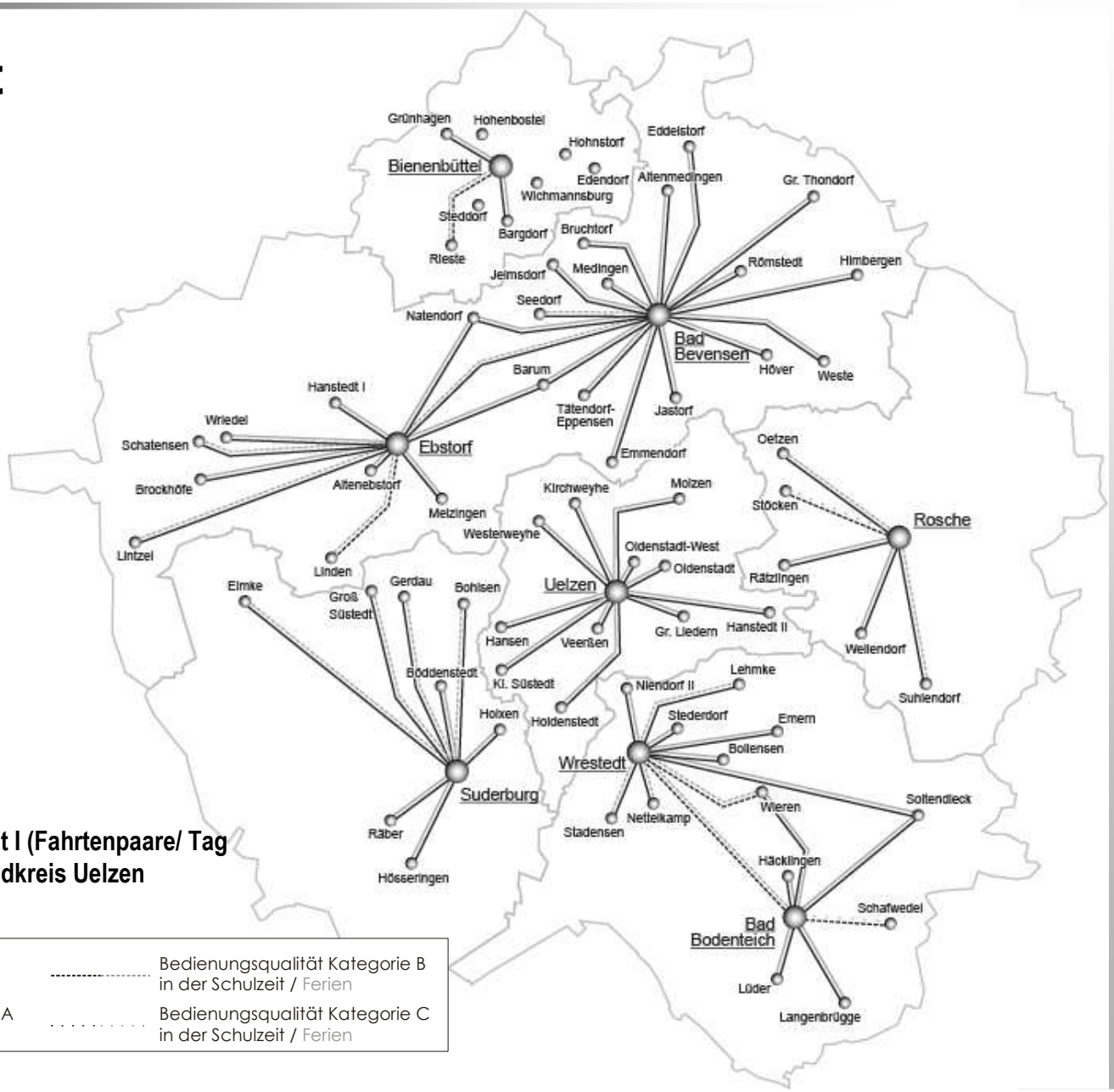


Abb. 3.2-1: Bedienungsqualität I (Fahrtenpaare/ Tag Orte – GZ/MZ), Landkreis Uelzen

●	Grundzentrum	----------	Bedienungsqualität Kategorie B in der Schulzeit / Ferien
○	Ort		
———	Bedienungsqualität Kategorie A in der Schulzeit / Ferien	. . . . .	Bedienungsqualität Kategorie C in der Schulzeit / Ferien

Verkehrsangebot
Reisezeit

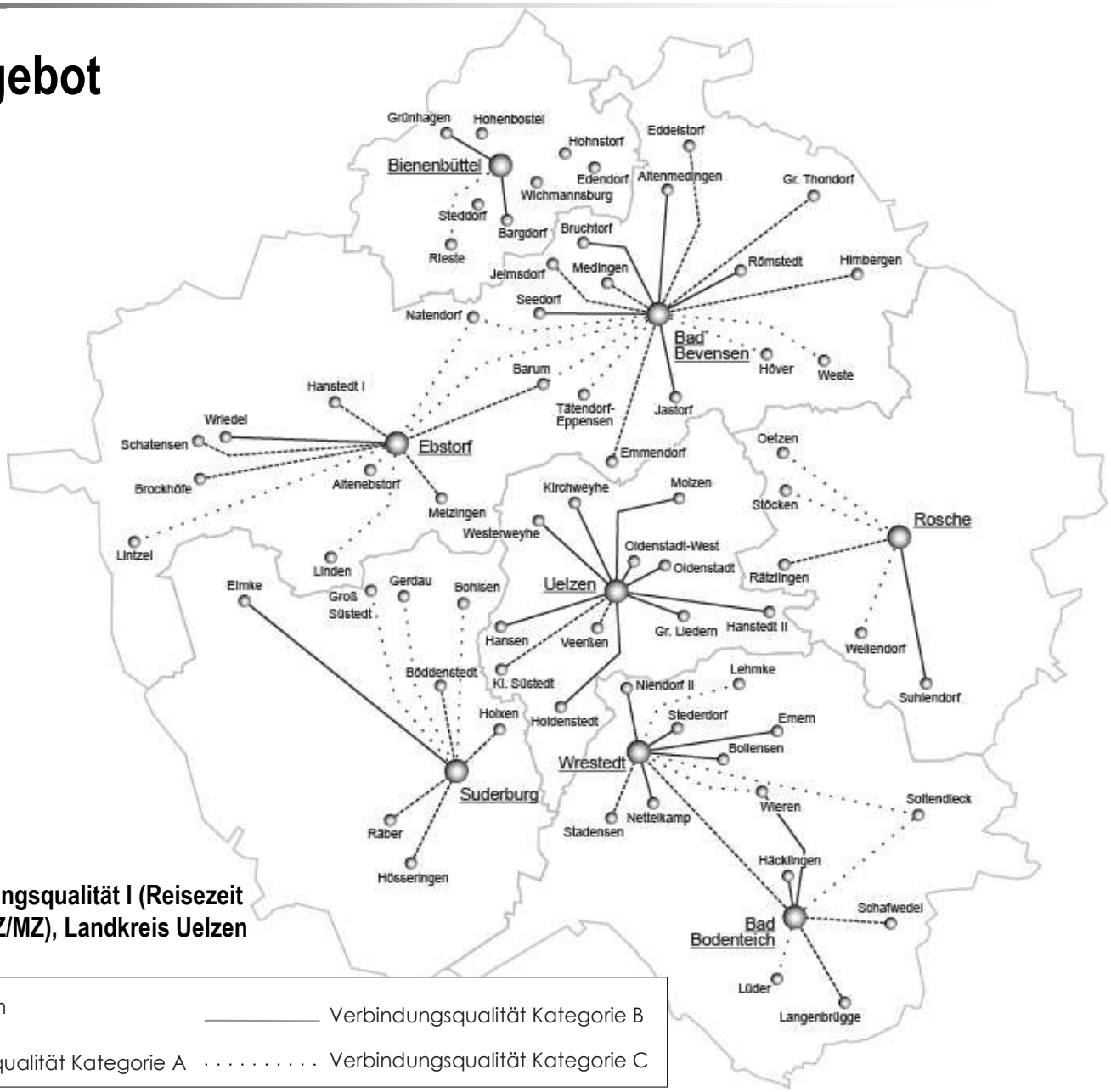
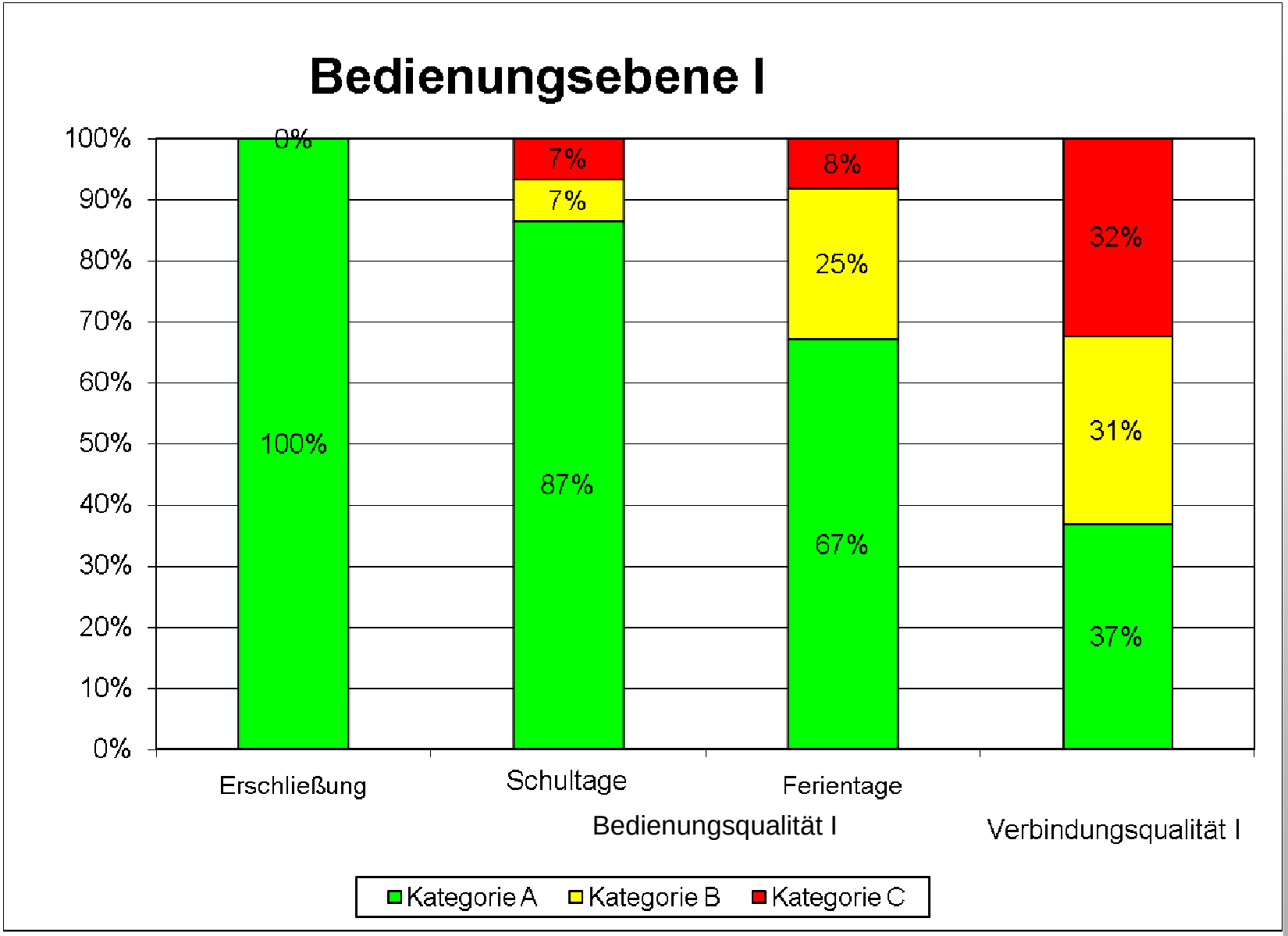
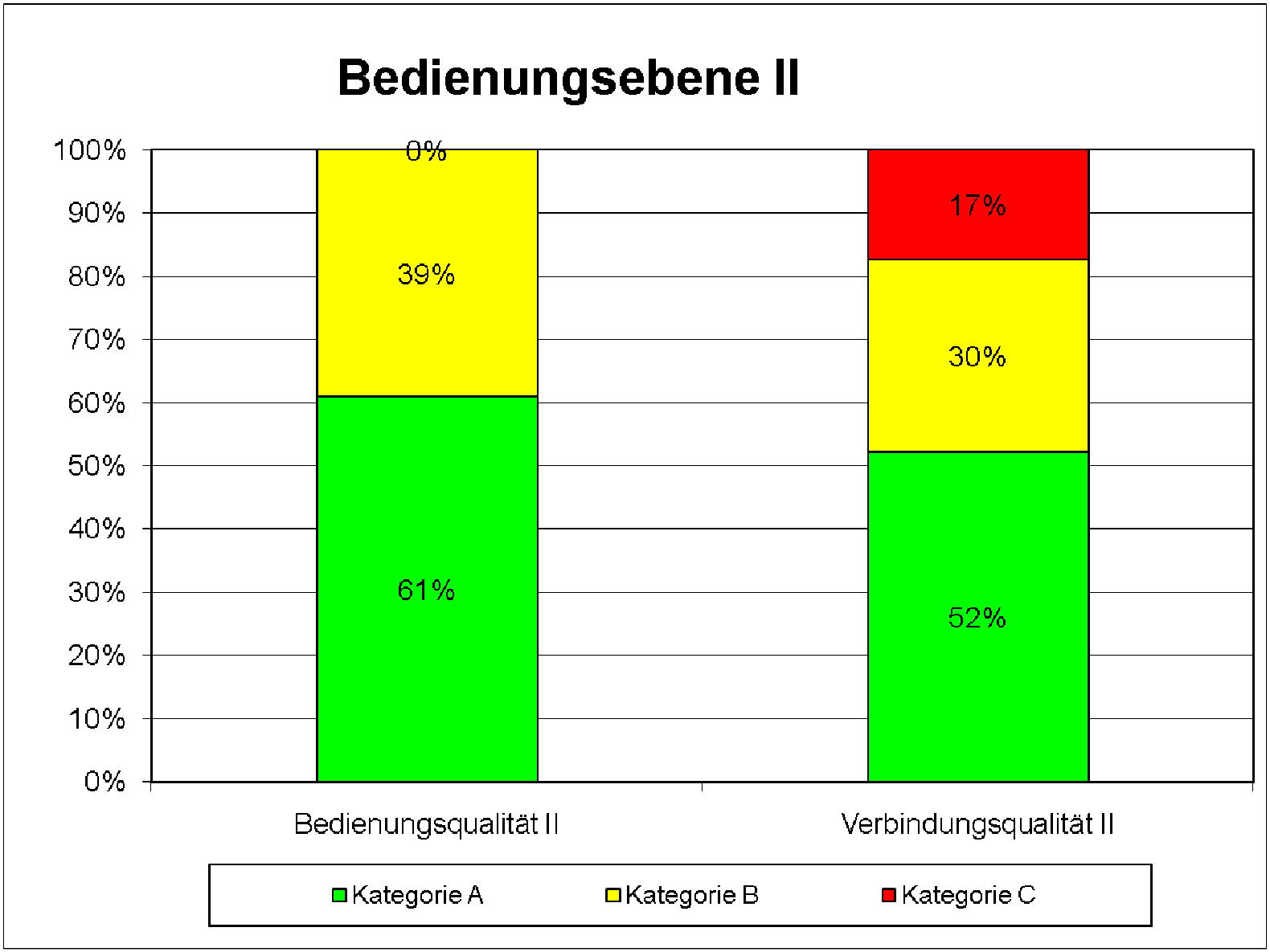
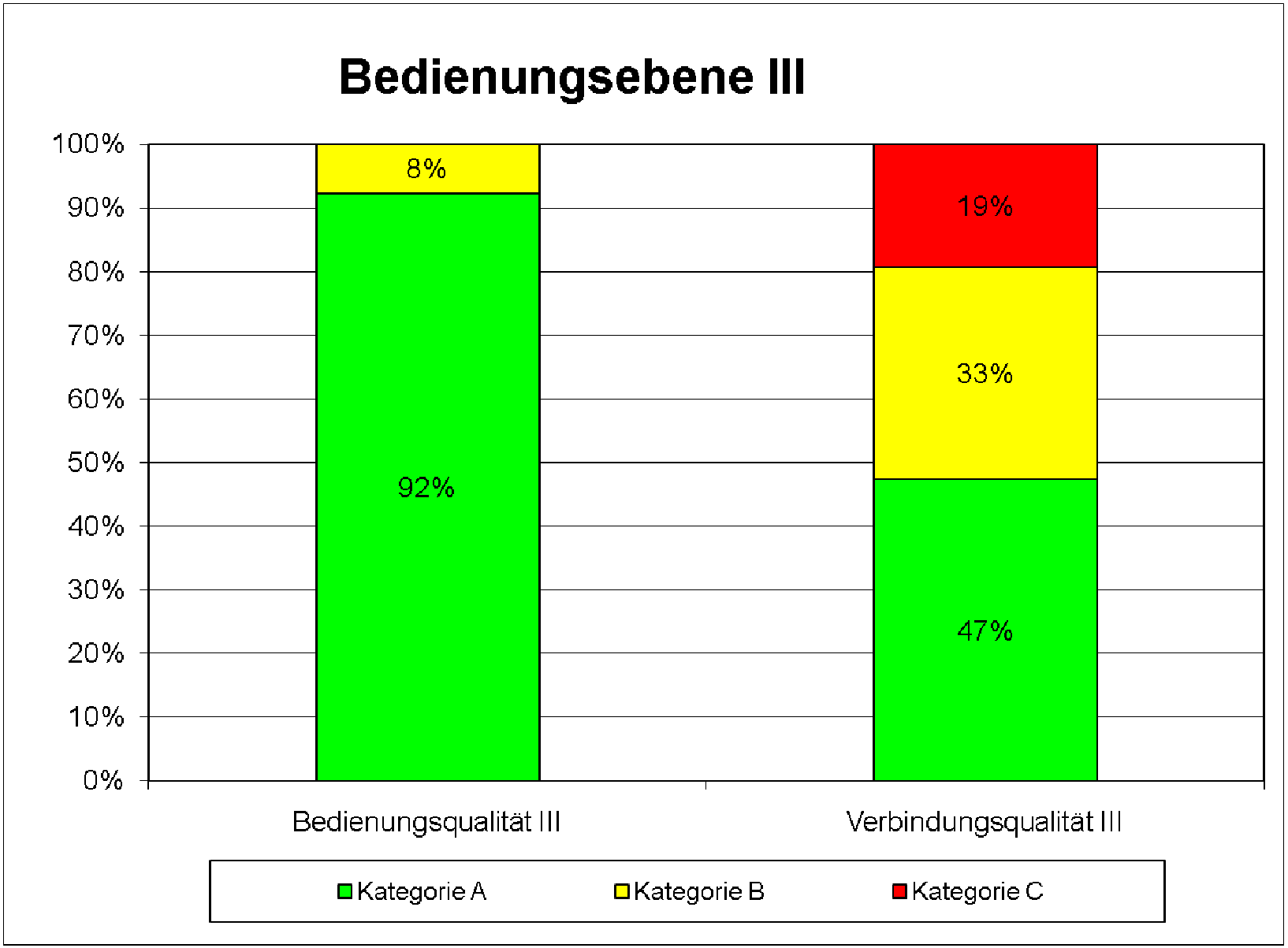


Abb. 3.2-2: Verbindungsqualität I (Reisezeit Orte – GZ/MZ), Landkreis Uelzen

Grundzentrum
Ort
Verbindungsqualität Kategorie A
Verbindungsqualität Kategorie B
Verbindungsqualität Kategorie C


Bedienungsebene I
100%
90%
80%
70%
60%
50%
40%
30%
20%
10%
0%
0%
100%
7%
7%
87%
8%
25%
67%
32%
31%
37%
Erschließung
Schultage
Ferientage
Bedienungsqualität I
Verbindungsqualität I
Kategorie A
Kategorie B
Kategorie C


Bedienungsebene II
100%
90%
80%
70%
60%
50%
40%
30%
20%
10%
0%
0%
39%
61%
17%
30%
52%
Bedienungsqualität II
Verbindungsqualität II
Kategorie A
Kategorie B
Kategorie C


Bedienungsebene III
100%
90%
80%
70%
60%
50%
40%
30%
20%
10%
0%
8%
92%
19%
33%
47%
Bedienungsqualität III
Verbindungsqualität III
Kategorie A
Kategorie B
Kategorie C

Ziele des Landkreises Uelzen (Kapitel 4.2)

❖ Schülerverkehr sicherstellen

❖ Grundversorgung erreichen

➢ Erreichen der Mindestfahrtenanzahl (Kategorie B)

➢ Bedienungsebene I möglichst umsteigefrei.
Bedienungsebenen II und III auf langen Strecken
Umsteigeverbindungen

➢ Die Reisezeit sollte nicht länger als 1,7-fach der MIV-Fahrtzeit dauern.

❖ Berufsverkehr ermöglichen

➢ zeitliche Flexibilität für Pendler (in Lastrichtung mehrere Fahrtmöglichkeiten)

➢ ganzjähriges Angebot und

➢ kurze Reisezeiten.

❖ Freizeitverkehr anbieten

Maßnahmenübersicht (Kapitel 4.3)

❖Vergabeverfahren und Umsetzung neues Liniennetz (Maßnahme 4.1)

- Sicherstellung der Belange des Schülerverkehrs und ggf. Anpassung an veränderte Schulzeiten;
- möglichst 2-Stunden-Takt auf allen regionalen Hauptlinien;
- Taktverkehr zwischen 8 und 18 Uhr unter Berücksichtigung der Belange der Schülerbeförderung;
- Angebot für Pendler auch an schulfreien Tagen;
- möglichst Beseitung der in den Maßnahmen 1.1, 2.1 und 3.1 beschriebenen Mängel;
- Verbesserung der Anschlüsse Bus ⇔ Bahn (insbesondere auch in Uelzen);
- Ergänzung des Linienangebotes durch bedarfsorientierte Verkehre (z.B. Rufbus oder Anruf-Sammeltaxi).

❖Neuer Zuschnitt der Teilnetze (Maßnahme 5.1)

❖ Tarifentwicklung im Landkreis Uelzen

- Einführung des HVV-Tarifs im Landkreis Uelzen (Maßnahme 6.1)
- Einführung von Übergangstarifen Richtung GVH und VRB (Maßnahme 6.2)
- Weiterentwicklung des kreiseinheitlichen Tarifs im Landkreis Uelzen (Maßnahme 6.3)

❖ Fahrgastinformation (Maßnahme 7.1)

- Fahrplanheft erweitern (Bahn, Tarife)
- Fahrplanauskunft ergänzen

❖ Haltestellen

- Erstellung eines Haltestellen-Katasters (Maßnahme 8.1)
- Behindertengerechte Umgestaltung von Haltestellen / Fahrgastinformation an Haltestellen (Maßnahme 8.2)
- Einrichten von zentrumsnahen Haltestellen bei schulbezogenem Linienverkehr (Maßnahme 8.3)
- Ausstieg zwischen Haltestellen (Maßnahme 8.4)

❖ Fahrzeuge

- Erhöhung des Anteils von Niederflur- bzw. Low Entry-Fahrzeugen (Maßnahme 9.1)

❖ Fahrweg

- Berücksichtigung des ÖPNV u.a. bei der Infrastrukturplanung und Siedlungsentwicklung (Maßnahme 10.1)

❖ Schienenpersonenverkehr (Maßnahme 11.1)

- Erhalt und ggf. Ausbau des Schienenpersonenverkehrs im Landkreis Uelzen
- vertaktete, schnelle und möglichst umsteigefreie Verbindungen zwischen Hannover und Hamburg im Schienenpersonennah- und fernverkehr
- ab Dezember 2014 neue erixx-Züge Uelzen – Braunschweig
  positiv: mehr Züge
  erweiterte Betriebszeiten
  kürzere Fahrzeiten nach Braunschweig wünschenswert
- bessere Verteilung der Züge zwischen Uelzen und Wieren
- Verbindungen zwischen Uelzen und Berlin erhalten und ggf. ausbauen möglichst umsteigefreier Verbindungen zwischen Berlin und Bad Bevensen

4. Aufstellung des Nahverkehrsplans > Ablaufplan (I)

- VNO hat NVP-Entwurf erarbeitet und diesen mit der Landkreis-Verwaltung abgestimmt
- Entwurf wird im zuständigen Fachausschuss vorgestellt
- Beteiligungsverfahren:
  - Beiräte, Organisationen und Verbände
  - Genehmigungsbehörde
  - Kommunen
  - Verkehrsunternehmen
  - Verbünde (u.a. HVV)

4. Aufstellung des Nahverkehrsplans > Ablaufplan (II)

- VNO / Verwaltung fassen Anregungen / Bedenken zusammen und schlagen dem zuständigen Fachausschuss unter Angabe von Begründungen vor, wie mit den Eingaben verfahren werden soll (in NVP-Entwurf einpflegen bzw. nicht berücksichtigen)
- Fachausschuss berät über die Vorschlagsliste und fasst Beschluss
- Dieser NVP-Entwurf wird zusammen mit der Vorschlagsliste Entscheidungsgrundlage für Kreisausschuss und Kreistag
- Nach Entscheidung wird der NVP-Entwurf entsprechend überarbeitet

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit