



Stadtplanungs-
amt
Verkehrsplanung

ÖPNV in Fürth - Nahverkehrsplan

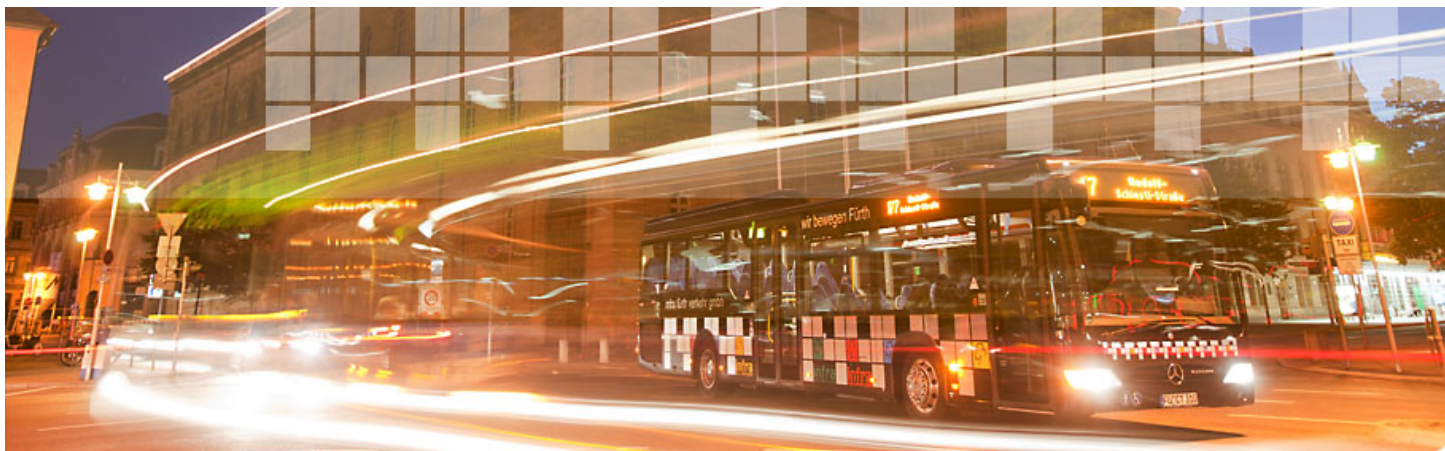
Stadt Fürth
Baureferat

Gliederung

- Einführung
 - Zweck von Nahverkehrsplänen
 - Gesetzliche Grundlagen und Zuständigkeiten
 - Finanzierung und Fördervoraussetzungen
 - Inhalte von Nahverkehrsplänen
 - Barrierefreiheit
 - Zwischenfazit
- Situation in der Stadt Fürth
 - Verbreitung von Nahverkehrsplänen
 - Beteiligte und Anzuhörende
 - Vorhandene Grundlagen und bisherige Schritte
 - Ausblick

Zweck von Nahverkehrsplänen

- „Unerlässliches Instrument für die Gestaltung des allgemeinen öffentlichen Personennahverkehrs in Landkreisen und kreisfreien Städten“ (BayStMWIVT 1998)
- Definition der Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes (§ 8 (3) PBefG)
- Aufstellung in Bayern freiwillig (Art. 13 BayÖPNVG)



Gesetzliche Grundlagen und Zuständigkeiten

- Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs **Regionalisierungsgesetz (RegG)**:
§ 1 Öffentliche Aufgabe, Zuständigkeit
*„(1) Die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr ist eine Aufgabe der Daseinsvorsorge.
(2) Die Stellen, die diese Aufgabe wahrnehmen, werden durch Landesrecht bestimmt.“*
- **Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (BayÖPNVG)**:
Aufgabenverantwortung für den allgemeinen öffentlichen Personennahverkehr
Art. 8 Aufgabenträger
*„(1) Die **Planung, Organisation und Sicherstellung des allgemeinen öffentlichen Personennahverkehrs** ist eine **freiwillige Aufgabe der Landkreise und kreisfreien Gemeinden** im eigenen Wirkungskreis.“*
- **Personenbeförderungsgesetz (PBefG)**:
§ 8 Förderung der Verkehrsbedienung und Ausgleich der Verkehrsinteressen im öffentlichen Personennahverkehr
*„(3) Für die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr sind die von den Ländern benannten Behörden (Aufgabenträger) zuständig. **Der Aufgabenträger definiert dazu die Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes, dessen Umweltqualität sowie die Vorgaben für die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen in der Regel in einem Nahverkehrsplan.**“*

Finanzierung und Fördervoraussetzungen

- Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (**Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz - GVFG**):
§ 3 Voraussetzungen der Förderung
„Voraussetzung für die Förderung nach § 2 ist, daß [...] **das Vorhaben [...] in einem Generalverkehrsplan oder einem für die Beurteilung gleichwertigen Plan vorgesehen ist,**
- **Richtlinien für die Gewährung von Zuwendungen des Freistaates Bayern für den öffentlichen Personennahverkehr (RZÖPNV):**
„5. Fördervoraussetzungen, 5.1 Allgemeine Voraussetzungen
5.1.1 Zuwendungen können nur gewährt werden, wenn die Voraussetzungen des Art. 3 BayGVFG erfüllt sind.
5.1.2 Liegt ein zur Beurteilung ausreichender Plan (z. B. Nahverkehrsplan) nicht vor, so hat der Aufgabenträger das Vorhaben unter Berücksichtigung der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung zu begutachten.“

Inhalte von Nahverkehrsplänen

Rahmenvorgaben für den Mindestinhalt des Nahverkehrsplans:

Bayerisches Staatsministerium für
Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie



- 1. Rahmenbedingungen und Zielvorgaben**
- 2. Bestandsaufnahme und Schwachstellenanalyse**
 - 2.1 Raumstruktur und soziodemographische Daten
 - 2.2 Gesamtverkehrsnachfrage
 - 2.3 Derzeitiges ÖPNV-Angebot
 - 2.4 Derzeitige ÖPNV-Nutzung
 - 2.5 Schwachstellenanalyse
- 3. Voraussichtliche Entwicklungen**
 - 3.1 Vorhandene Planungen zur siedlungs- und verkehrsinfrastrukturellen Entwicklung
 - 3.2 Planungen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und benachbarter Aufgabenträger
 - 3.3 Verkehrsprognose im motorisierten Individualverkehr und ÖPNV
- 4. Rahmenkonzeption**
- 5. Maßnahmenpaket**
- 6. Wirkungen des Maßnahmenpaketes**
- 7. Bewertung des Maßnahmenpaketes**
- 8. Anlage zum Nahverkehrsplan**
- 9. Beschluss des Nahverkehrsplanes**

**Leitlinie zur Nahverkehrsplanung
in Bayern**

Quelle: Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern (BayStMWIVT 1998)

Barrierefreiheit

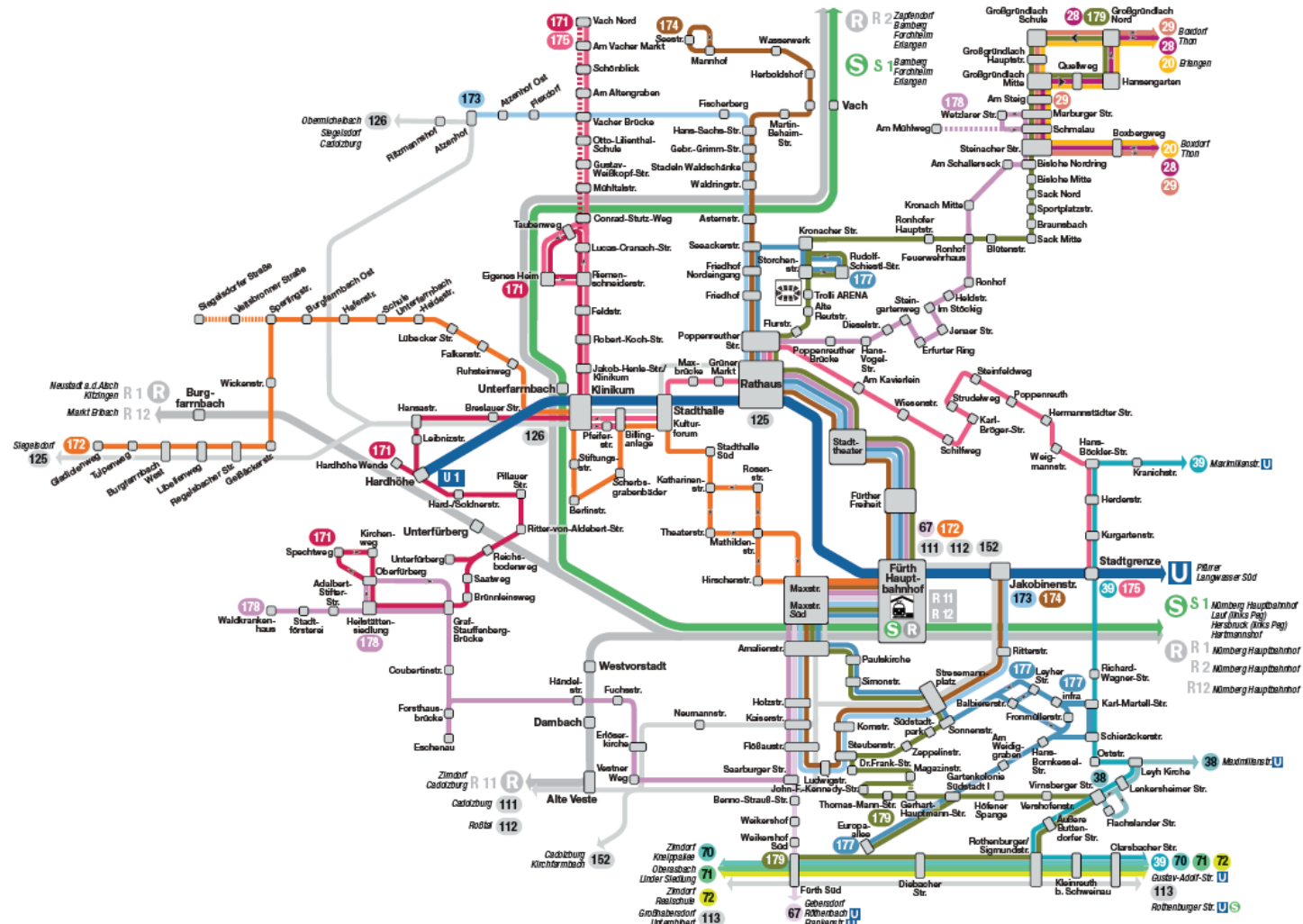
- 2013 novelliertes PBefG ((§ 8 (3) S. 3 PBefG):
„Der Nahverkehrsplan hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem **Ziel** zu berücksichtigen, für die **Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit** zu erreichen.“
- „*Barrierefrei sind bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel [...], wenn sie für behinderte Menschen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind.*“
(§ 4 Behindertengleichstellungsgesetz BGG)
- **Ausnahmen** ((§ 8 (3) S. 3 PBefG):
„Die in Satz 3 genannte Frist gilt nicht, sofern **in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet** werden.“



Zwischenfazit Nahverkehrspläne: Keine Pflicht, aber notwendig

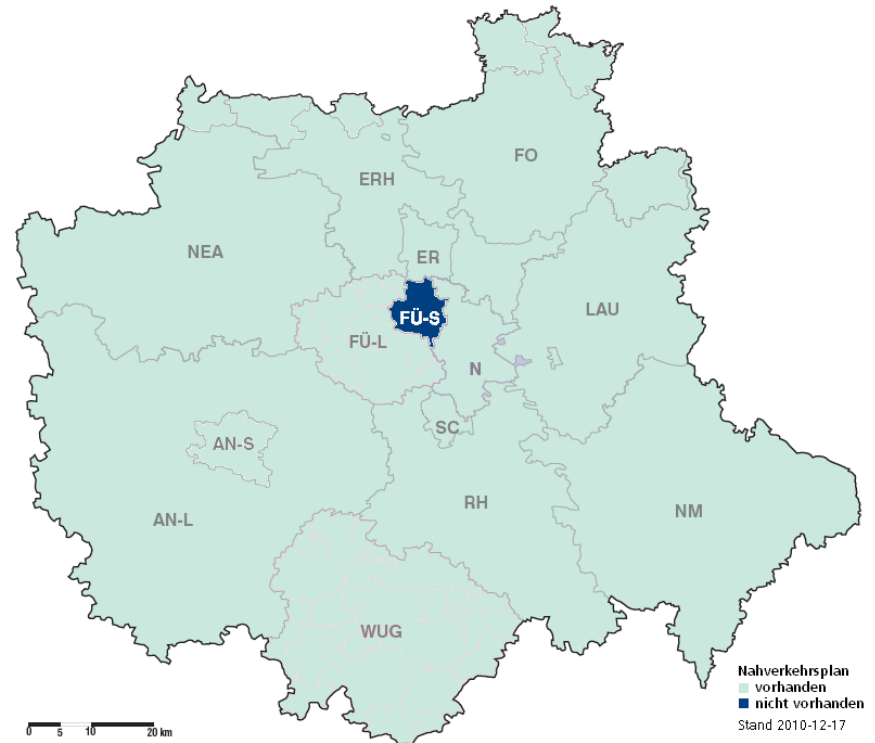
- Sinnvolles Steuerungsinstrument für einen ÖPNV im Sinne der Nutzer, der Bevölkerung, der Stadt und der Verkehrsunternehmen
- Ausgleich zwischen verschiedenen Interessen zwischen Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen
- Optimierung des ÖPNV-Angebotes innerhalb der Stadt und über Stadtgrenzen hinweg
- Berücksichtigung von sich ändernden Randbedingungen (Bevölkerung, Verkehrsverhalten, neue Wohngebiete und Gewerbebetriebe, Infrastruktur)

Situation in der Stadt Fürth



Verbreitung von Nahverkehrsplänen

- Nahverkehrspläne (NVP) werden seit Mitte der 1990er Jahre in vielen Landkreisen und kreisfreien Städten in Deutschland erstellt
- Deutsche Großstädte ohne NVP (eigene Recherche 2010):
 - Hansestadt Hamburg
 - Ulm
 - Fürth
- Im regionalen Nahverkehrsraum des VGN ist Fürth einzige Gemeinde ohne NVP
- Nahverkehrspläne sollten ca. alle 5 Jahre fortgeschrieben werden



Beteiligte und Anzuhörende

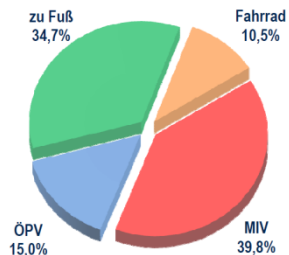
- **Aufgabenträger:**
Stadt Fürth
wahrgenommen durch das
Baureferat,
Stadtplanungsamt,
Abteilung Verkehrsplanung
- **Verkehrsunternehmen (Beteiligung)**
infra fürth verkehr (171 – 179, N9, N17, N18, N20)
VAG (Linie 39, 67, 70 – 72, N8 – N10)
Schmetterling Reisen (Linie 112, 113, 125, 126)
OVF (Linie 111, N21, N22)
Steinmetz (Linie 152)
- **Behindertenverbände**
(Anhörung)
- **Regierung von Mittelfranken**
(Genehmigungsbehörde)



Stadt Fürth: Verkehrssituation

- Vielfältige verkehrliche Verflechtungen mit dem Umland (N, ER, Lk FÜ und Lk ERH)
- ÖPNV-Anteil an allen Wegen (Binnenverkehr 15%, Gesamtverkehr 17%)
- Steigende Einwohnerzahl
- Hohe Auslastung

Binnenverkehr der Wohnbevölkerung
(Wege innerhalb des Stadtgebietes)



Gesamtverkehr der Wohnbevölkerung
(alle Wege)

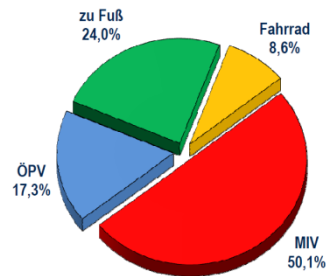
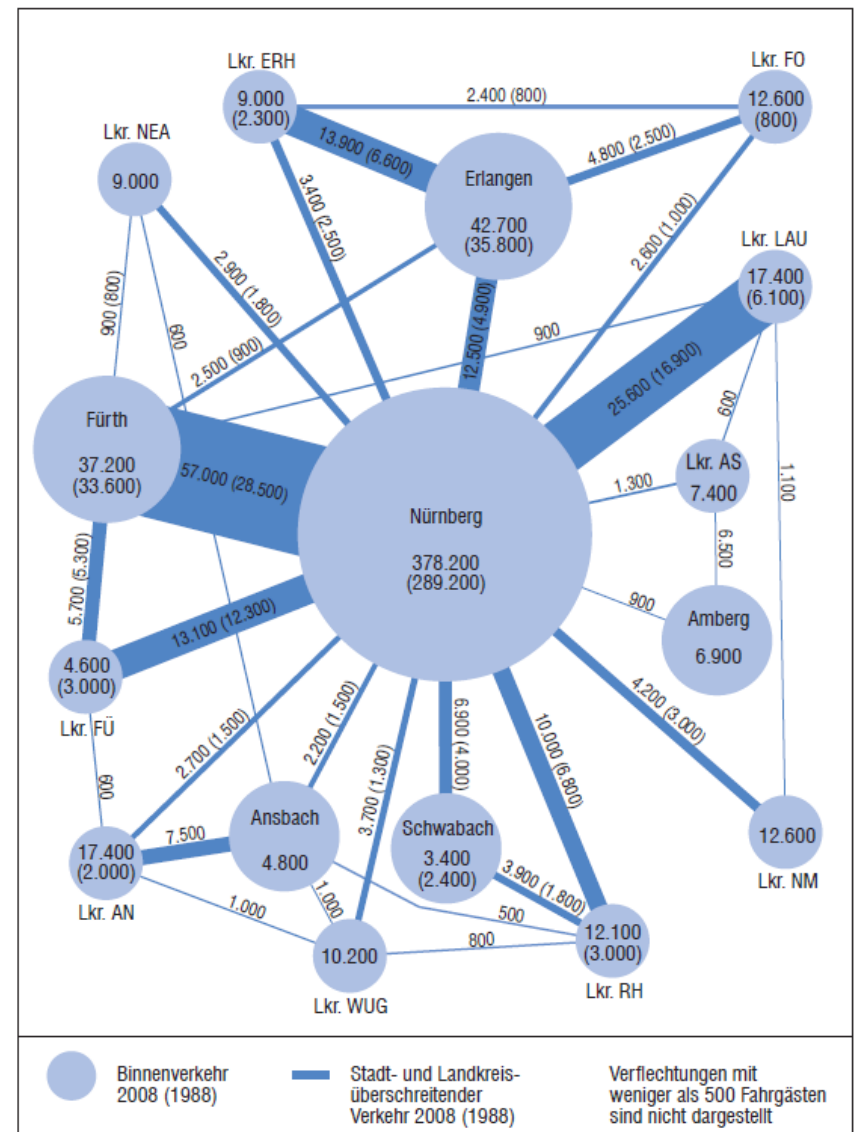


Abb. 29: Fahrtenaufkommen nach Gebietskörperschaften am Werktag 1988 und 2008



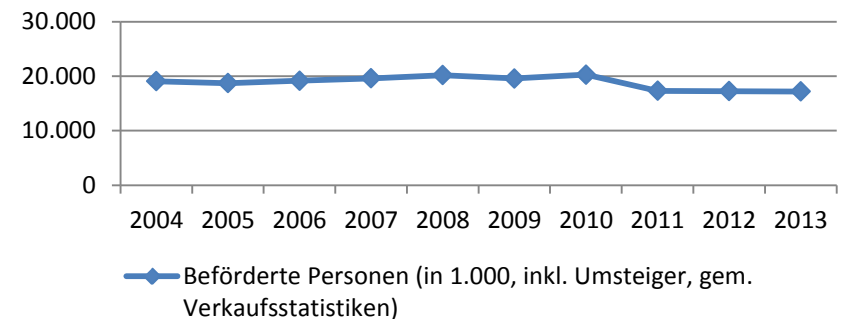
Quelle: VGN-Fahrgasterhebungen 1988 und 2008

ÖPNV in Fürth: Handlungsbedarf

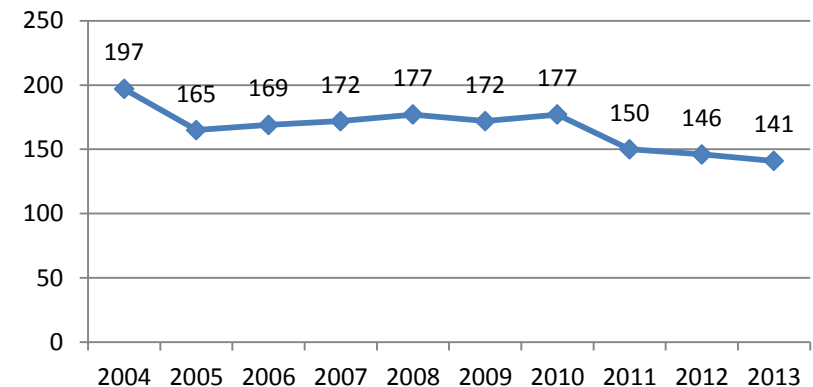
- „Insgesamt hat sich bei allen Verkehrsunternehmen die Anzahl der Unternehmensbeförderungsfälle von 2000 zu 2008 deutlich erhöht. Nur bei der infra fürth verkehr gmbh muss man bei einem geringem Plus von 0,7 %, bzw. von nur 180.000 Fahrgästen im Jahr 2008, von einer Stagnation in der Fahrgastentwicklung sprechen.“
(VAG 9,2 %, ESTW 8,6 % Zunahme;
Quelle: VGN-Ergebnisvergleich 2008, S. 22)
- ÖPNV-Angebot deckt Verflechtungen mit Umland teilweise nicht ab (z. B. Richtung Herzogenaurach)
- Fahrten pro Einwohner gehen zurück
- Hohe Verspätungsanfälligkeit
- Weitgehend fehlende Barrierefreiheit
- Teilweise unterschiedliche Vorstellungen bei Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen

Beförderte Personen

(in 1.000, inkl. Umsteiger, gem. Verkaufsstatistiken)



Fahrten je Einwohner



Fürth ohne Nahverkehrsplan

- Ohne Planungsinstrument bleibt nur „Versuch und Irrtum“
- Busanbindung „auf Probe“ sehr problematisch, da Infrastruktur geschaffen werden muss und sich die Fahrgäste an eine Linienbedienung gewöhnen
- Wirkungen von Liniennetzergänzungen sind ohne NVP schwer, die von vollständigen Liniennetzänderungen gar nicht prognostizierbar
- Können Angebotsausweitungen an einer Stelle Reduzierungen an anderer Stelle ermöglichen, so dass „unter dem Strich“ mehr Fahrgäste den ÖPNV nutzen und trotzdem der Aufwand nicht steigt?
Antwort ist ohne Nahverkehrsplan nicht möglich

Fürth: Beispiele für aktuelle Fragen im Busverkehr

- Busanbindung westliche Innenstadt
- Durchbindung Linie 33 zum Flughafen
- Führung der Buslinien bei zukünftiger Verknüpfung mit der S-Bahn (insbesondere Stadeln-Süd, Stadeln-Nord oder Steinach)
- Verknüpfung mit den Regionalbahnlinien Richtung Neustadt/Aisch, Markt Erlbach und Cadolzburg
- Verknüpfung mit den Buslinien der Stadt Nürnberg und der Stadt Erlangen und den Landkreisen FÜ und ERH
- Hohe ÖPNV-Kosten
- Bevölkerungszuzug, Betriebsansiedlung, Flächenentwicklung: Erreichbarkeit mit dem ÖV
- ÖPNV-Beschleunigung und Verstetigung

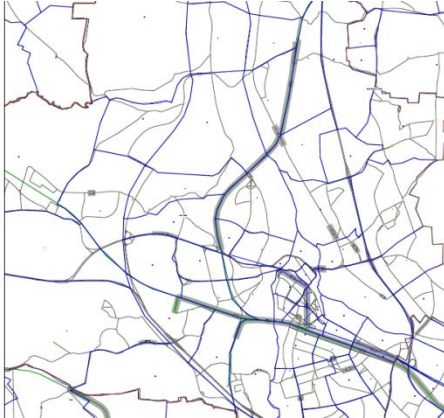
Haltestellen des ÖPNV: Barrierefreiheit

- Nur sehr wenige Bushaltestellen im Fürther Stadtgebiet sind barrierefrei ausgebaut
- Ausreichende Länge der Haltestelle und Anfahrbarkeit der Haltestellen
- 16 bis 18 cm hoher Bord zum (annähernd niveaugleichen Einstieg)
- Taktile und kontrastierende Elemente für Sehbehinderte
- Einrichtungen für Hörbehinderte
- Nutzen auch für andere Fahrgäste (mit Gepäck, Kinderwagen, Rollator)



Bisherige Grundlagen für einen Nahverkehrsplan

- Verkehrsmodell DIVAN
- Schwachstellenanalyse für den Fürther ÖPNV
- Gutachten zur Analyse und Bewertung des ÖPNV



Schwachstellenanalyse
für das Fürther Busnetz

Entwurf

PTV GROUP
the mind of movement



AUFTAKTBERATUNG (WIEDERAUFNAHME)

GUTACHTEN
ZUR ANALYSE UND BEWERTUNG
DES ÖPNV IN DER STADT FÜRTH

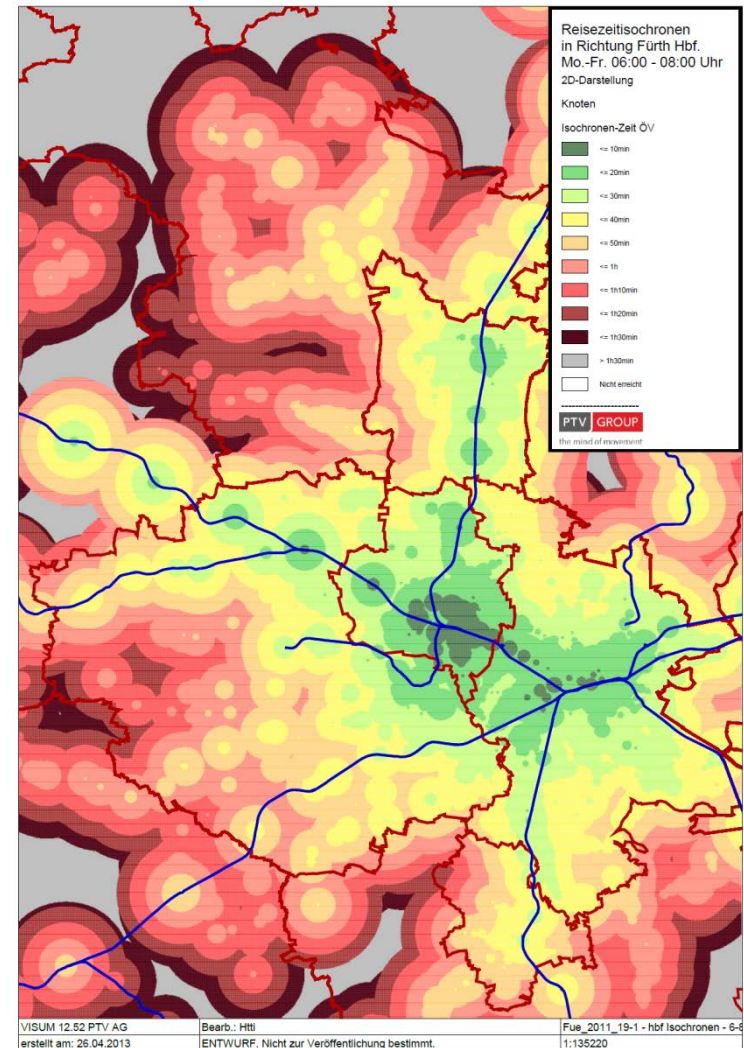


www.ptvgroup.com

PTV AG Niederlassung Dresden
Dipl.-Ing. Robert Alexander Schwegler
Fürth, 24.10.2012

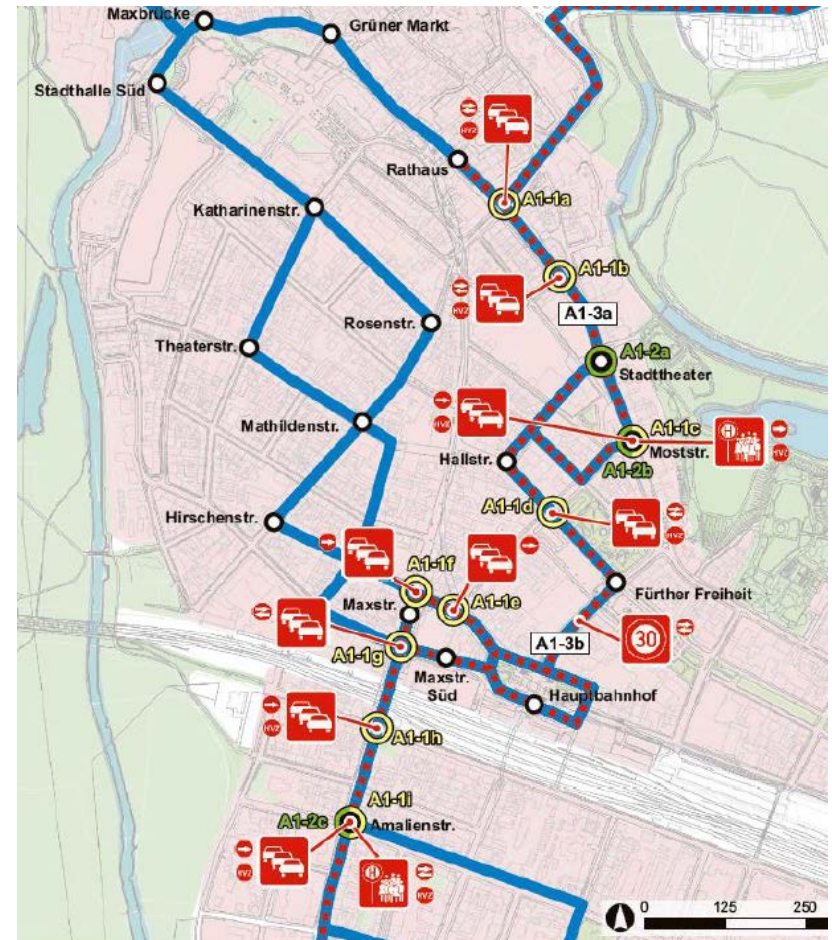
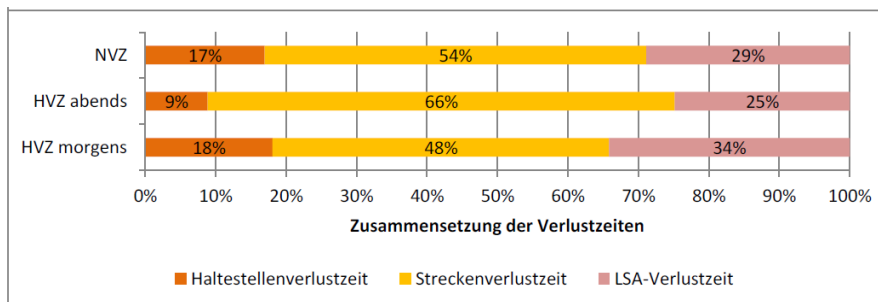
Verkehrsmodell DIVAN

- DIVAN: Datenbasis für intermodale Verkehrsuntersuchungen und Auswertungen im Großraum Nürnberg
- Regionales Verkehrsmodell bildet die Verkehrsnachfrage im Großraum Nürnberg für den MIV und den ÖPNV ab
- Muss für stadtspezifische Fragestellungen aktualisiert, korrigiert und detailliert werden
- Überprüfungsauftrag wurde hierzu an die WVI Prof. Dr. Wermuth Verkehrsforschung und Infrastrukturplanung GmbH Braunschweig vergeben



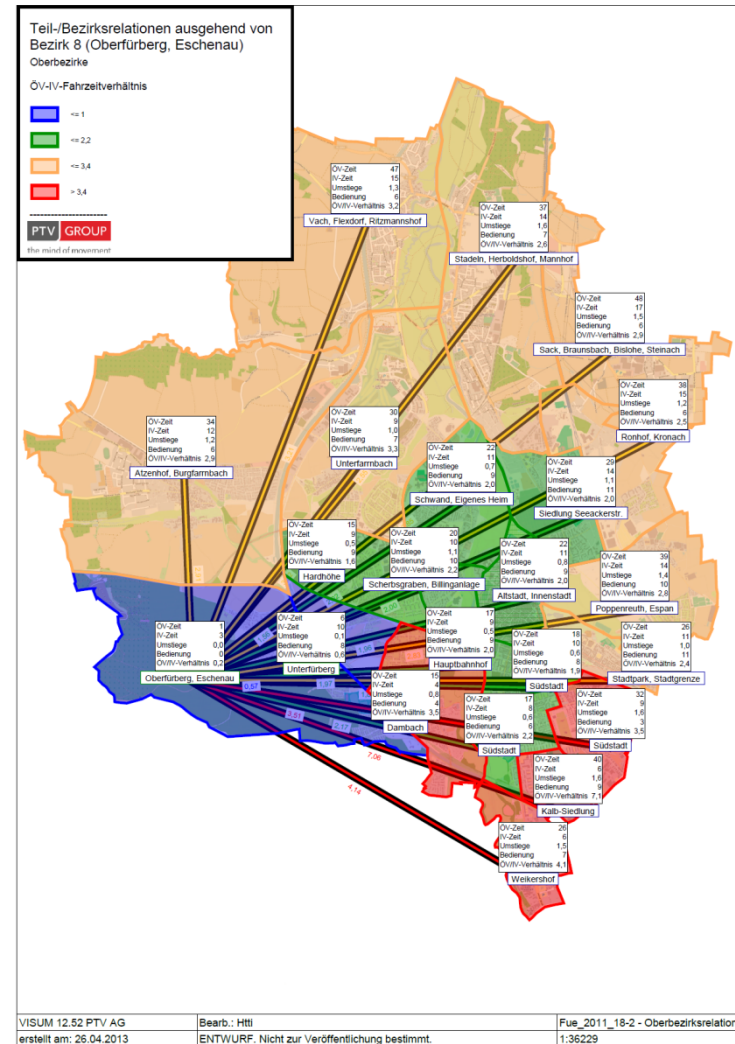
Schwachstellenanalyse

- Messfahrten, Beobachtungen und Befragungen im Fürther Busverkehr 2013
- Untersuchung der Fürther Buslinien auf Orte, Zeiten und Ursachen für Behinderungen im Busverkehr
- Entwicklung erster Maßnahmenvorschläge
- Präsentation der Ergebnisse am 28.07.2014



Gutachten zur Analyse und Bewertung des ÖPNV (GAB-ÖPNV)

- Klärung, ob heute oder zukünftig ein Handlungsbedarf für die Planung des ÖPNV besteht und wie dieser zu gestalten ist
- Bewertung des ÖPNV für unterschiedliche Anspruchsniveaus (Komfort-, Richt- und Grenzwerte)
- Beachtung der Finanzierbarkeit



Ausblick:

Wie müsste es weitergehen?

- Nahverkehrsplan notwendig, gleichzeitige Erstellung mit einem Verkehrsentwicklungsplan ggf. sinnvoll
- Abstimmung mit Nachbarkommunen (vgl. derzeitige Aufstellung VEP und NVP in Erlangen)
- Busbeschleunigung und -verstärkung:
Maßnahmenkonzeption
Abstimmung
Finanzierungskonzept inkl. Förderung