

Nahverkehrspläne und Mobilitätskonzepte im Vergleich – Inhalte, Wirkung und gute Beispiele

**Entwicklung des ländlichen Raumes im Landkreis Oder-Spree, Unterarbeitsgruppe 1
– Förderung der regionalen Wirtschaft, Identifikation & regionale Identität**

Christoph Gipp, IGES Institut GmbH
Beeskow, 31. August 2020

Inhalt

1. Was ist ein Nahverkehrsplan? – Aufgaben, Relevanz, Inhalte und Wirken
2. Was ist ein Mobilitätskonzept? – Aufgaben, Relevanz, Inhalte und Wirken
3. Gute Beispiele für die Gestaltung von Mobilitätskonzepten
4. Gute Beispiele für die Gestaltung von Sofort- und Mittel-/Langfristigen Maßnahmen
5. Schlussfolgerungen zur inhaltlichen Gestaltung, Abstimmung und wirkungsorientierten Ausfertigung von Verkehrs- und Mobilitätsplänen

1 Was ist ein Nahverkehrsplan? Aufgaben, Relevanz, Inhalte und Wirken

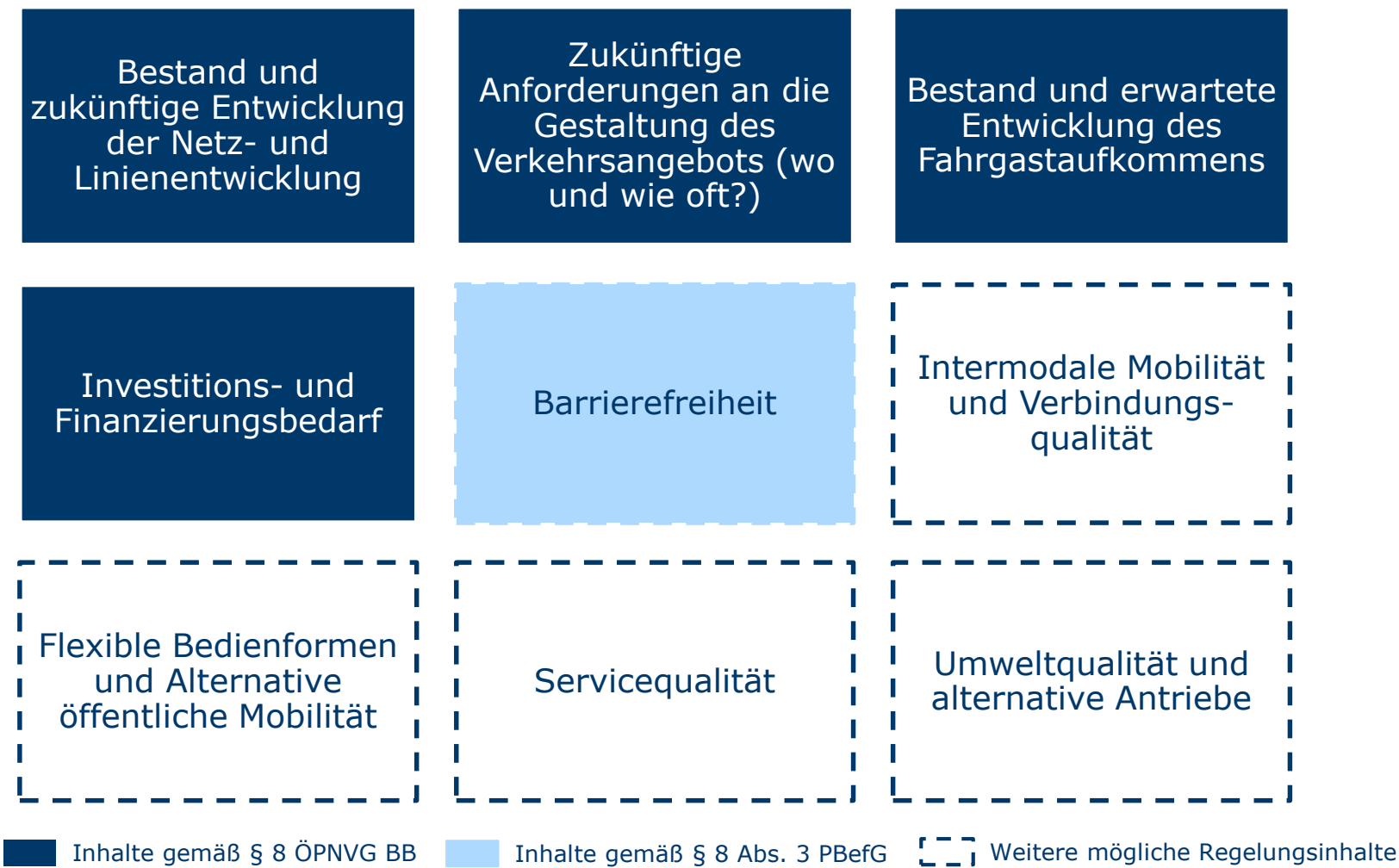
Aufgaben und Relevanz des Nahverkehrsplans

- Landkreis Oder-Spree ist **Aufgabenträger des kommunalen ÖPNV**
- **Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung** im kommunalen ÖPNV ist **freiwillige Selbstverwaltungsaufgabe** der Landkreise und kreisfreien Städte (§ 3 Abs. 3 ÖPNVG BB)
- Aufgabenträger stellt kommunalen **Nahverkehrsplan als zentrales Planungsinstrument** auf
- Nahverkehrsplan ist **verbindliche Entscheidungsgrundlage** bei **Vergabeprozess** der Liniengenehmigungen

- Inhalte des Nahverkehrsplan (§ 8 ÖPNVG BB), u.a.
 - Angaben zu Bestand und zur zukünftigen Entwicklung der Netz- und Linienentwicklung
 - Rahmenvorstellungen des Aufgabenträgers hinsichtlich zukünftiger Anforderungen an die Gestaltung des Verkehrsangebots
 - Angaben zu Bestand und zur erwarteten Entwicklung des Fahrgastaufkommens
 - Angaben zum Investitions- und Finanzierungsbedarf



Mindest-Regelungsinhalte und relevante Themen eines Nahverkehrsplanes (Auswahl)



Chance: Nahverkehrsplan als Zukunftsstrategie für den kommunalen ÖPNV und öffentliche Mobilität gestalten!

Fundierte Neubewertung der stark veränderten und verbesserten Rahmenbedingungen (inkl. Grünheide?)

Anpassung der Servicemerkmale unter Berücksichtigung heutiger und zukünftiger Anforderungen

Anpassung an veränderte Grundlagen der ÖPNV-Finanzierung in Brandenburg
(z.B. VVPlusBus – Achtung, zeitlich begrenzt)

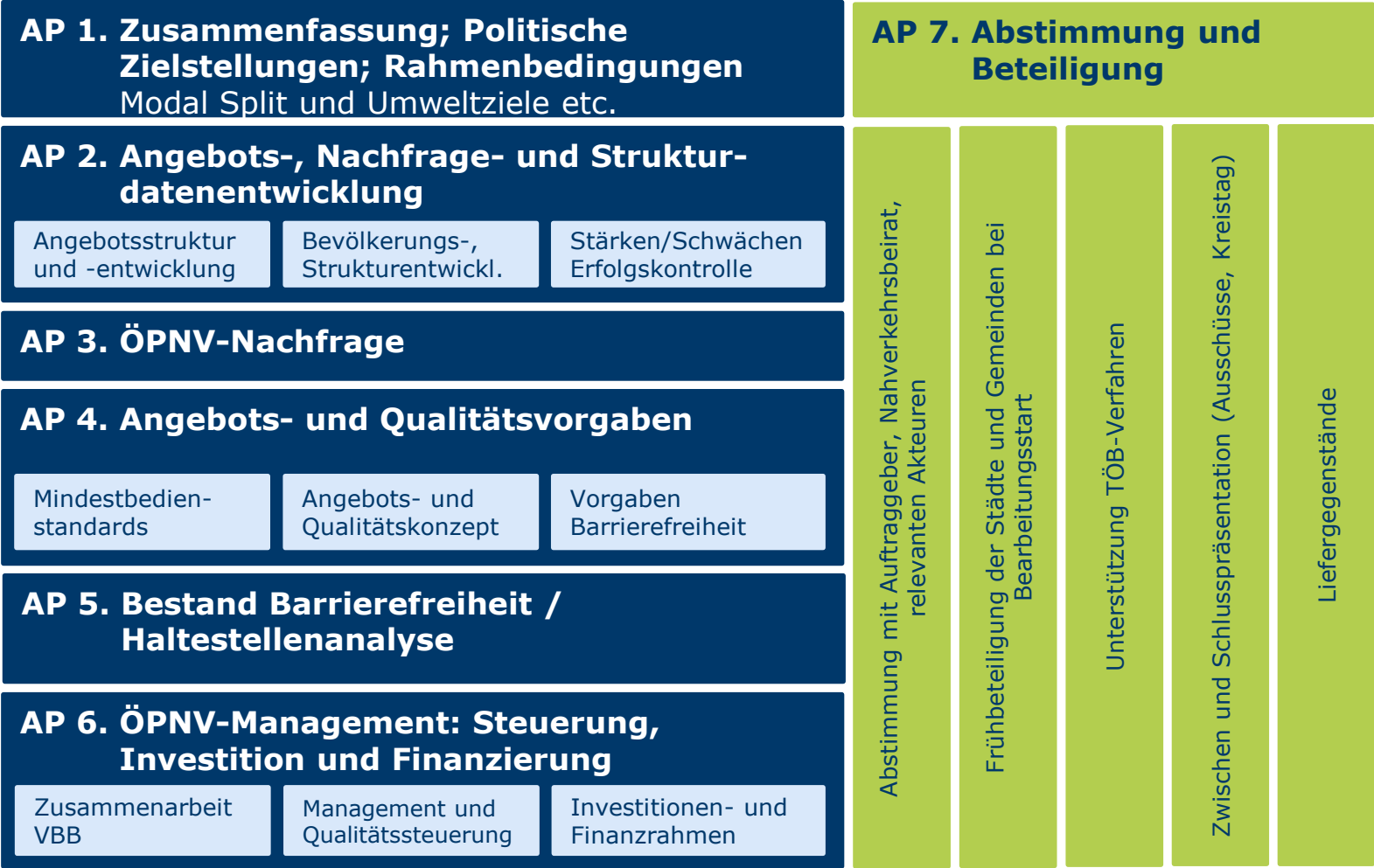
Berücksichtigung andere Formen der öffentlichen Mobilität und absehbarer Entwicklungen des Rechtsrahmens*

Integration einer Strategie zur Umsetzung der vollständigen Barrierefreiheit

Integration einer stärkeren Umweltorientierung des kommunalen ÖPNV
(Achtung, Herausforderung Clean Vehicles Richtlinie)

* Auf Bundesebene vorgesehene Anpassung des Personenbeförderungsgesetzes aufgreifen: Es ist u.a. geplant, für Pooling-Dienste bzw. taxiähnliche Verkehrsformen zwei Genehmigungstatbestände „innerhalb des ÖPNV“ (Einordnung von ÖPNV Ride Pooling-Diensten als Linienverkehr) und „außerhalb des ÖPNV“ zu schaffen. Die Regulierung soll dann voraussichtlich durch den jeweilig zuständigen Aufgabenträger erfolgen (im Nahverkehrsplan oder in Mobilitätskonzept möglich).

Bearbeitungsmodell Nahverkehrspläne im Land Brandenburg (IGES-Ansatz)



Achtung: Der jeweils anzuwendende Ansatz ist abhängig vom durch die Landkreise und kreisfreien Städte ausgeschriebenen Leistungsumfang und kann daher stark abweichen.

Beispiel **Angebotskonzept**: Mindestbedienstandard Stadt-Umland-Verkehre NVP Landkreis PM



		Basisszenario		Mittlere Orientierung an Nachhaltigkeits- und Umweltaspekten		Starke Orientierung an Nachhaltigkeits- und Umweltaspekten	
Kategorie	Verkehrszeitraum	Mindestbedienzeitraum	Mindesttakt bzw. Fahrtenfolge	Mindestbedienzeitraum	Mindesttakt bzw. Fahrtenfolge	Mindestbedienzeitraum	Mindesttakt bzw. Fahrtenfolge
Stadt- bzw. Stadt-Umland-Verkehr TKS	Mo-Fr	ca. 05-23 Uhr	HVZ: 20-Min-Takt ¹ NVZ: 30-Min-Takt ¹	ca. 05-00 Uhr	HVZ: 10- bis 20-Min-Takt ^{1,2} NVZ: 20- bis 30-Min-Takt ^{1,2}	ca. 04-00 Uhr	HVZ: 10-Min-Takt ¹ NVZ: 20-Min-Takt ¹
	Sa	ca. 07-23 Uhr	1-h-Takt	ca. 06-00 Uhr	1-h-Takt 30-Min-Takt (ca. 09-18 Uhr)	ca. 05-00 Uhr	30-Min-Takt
	So/F	ca. 08-22 Uhr	1-h-Takt	ca. 07-22 Uhr	1-h-Takt	ca. 07-22 Uhr	1-h-Takt 30-Min-Takt (ca. 09-18 Uhr)
	Nachtverkehr	Mo-Do ca. 23-05, Sa/So ca. 23-07/08 Uhr	1-h-Takt	Mo-Do ca. 00-05, Sa/So ca. 00-06/07 Uhr	30-Min- bis 1-h-Takt	Mo-Do ca. 00-04, Sa/So ca. 00-05/07 Uhr	30-Min-Takt
Stadt- bzw. Stadt-Umland-Verkehr Werder (Havel)	Mo-Fr	ca. 05-23 Uhr	HVZ: 30-Min-Takt ¹ NVZ: 1-h-Takt ¹	ca. 05-00 Uhr	HVZ: 20-Min-Takt ¹ NVZ: 30-Min-Takt ¹	ca. 04-00 Uhr	HVZ: 20-Min-Takt ¹ NVZ: 30-Min-Takt ¹
	Sa	ca. 07-23 Uhr	1-h-Takt	ca. 06-00 Uhr	1-h-Takt 30-Min-Takt (ca. 09-18 Uhr)	ca. 05-00 Uhr	1-h-Takt 30-Min-Takt (ca. 09-20 Uhr)
	So/F	ca. 08-22 Uhr	1-h-Takt	ca. 07-22 Uhr	1-h-Takt	ca. 07-22 Uhr	1-h-Takt
	Nachtverkehr	Fr/Sa und Sa/So ca. 23-07/08 Uhr	1-h- bis 2-h-Takt	Fr/Sa und Sa/So ca. 00-06/07 Uhr	1-h- bis 2-h-Takt	ca. 00-04 bzw. 00-05/07 Uhr	1-h-Takt

HVZ = 06-09 Uhr und 16-19 Uhr. NVZ = übriger Bedienzeitraum außerhalb HVZ.

¹ Ggf. Mo-Fr S zusätzliche Einzelfahrten für die Schülerbeförderung unter Maßgabe Fahrgastaufkommen.

² Unter Berücksichtigung und in Absprache mit dem Land Berlin (hinsichtlich des Nahverkehrsplans Berlin) sowie unter Berücksichtigung der SPNV-Leistungsentwicklungen gemäß Landesnahverkehrsplan 2018.

Beispiel **Qualitätskonzept:** Komplexität zeitgemäßer Servicedimensionen

Vernetzungsqualität,
Verknüpfungspunkte,
Anschlüsse

Qualität des Betriebsablaufs

Dienstleistungsqualität

Anforderungen an Beschäftigte im Fahrdienst

Tarif-, Vertriebs- und Marketingqualität

Qualität der Fahrgastinformation

Strategie zum Erreichen der Barrierefreiheit

Fahrzeugqualität

Infrastrukturqualität Haltestellen

Nachhaltigkeits- und Umweltstandards

Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit im kommunalen ÖPNV – wichtig für NVPs



Bereich	Regelungsbereiche
Zugangsstellen	Zuwegung zu Zugangsstellen
	Barrierefreie Überquerungsmöglichkeit von Straßen
	Barrierefreie Warteflächengestaltung sowie barrierefreier Ein- und Ausstieg
	Haltestellenmast
	Beleuchtung
	Bodenindikatoren
	Erreichbarkeit von Informationseinrichtungen
Informationssysteme	Berücksichtigung Zwei-Sinne-Prinzip
	Barrierefreie Fahrgastinformation an Zugangsstellen
	Barrierefreie Fahrgastinformation in den Fahrzeugen
	Informationen über barrierefreie ÖPNV-Angebote
	Barrierefreier Zugang zur ÖPNV-Angeboten
Fahrzeuge	Flächenbedarf und Sicherheitsanforderungen in den Fahrzeugen
	Anforderungen an den Fahrzeugzugang
Betrieb	z.B. regelmäßige Wartung und Reinigung von Infrastruktur und Fahrzeugen, Winterdienst

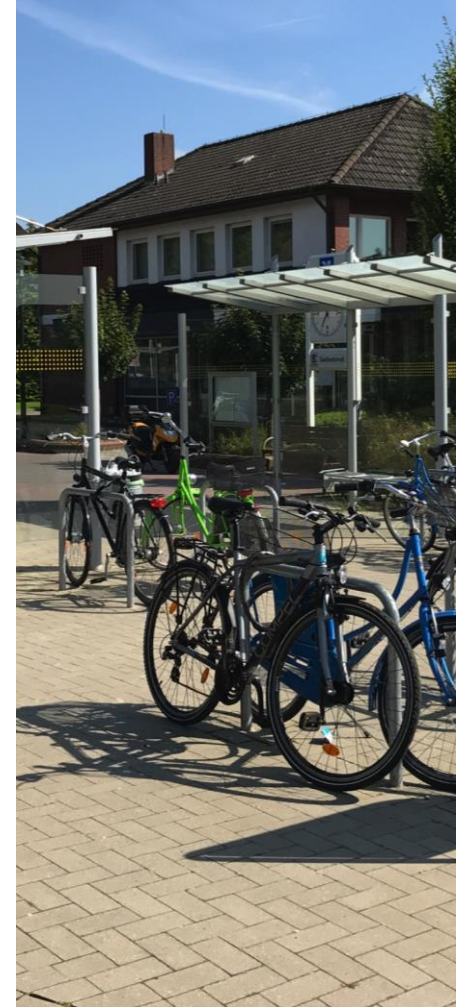
2 Was ist ein Mobilitätskonzept? Aufgaben, Relevanz, Inhalte und Wirken

Aufgaben und Relevanz eines Mobilitätskonzeptes

- Mobilitätskonzept verbindet **konkrete Lösungsansätze verschiedener Verkehrsträger** aus den Bereichen Infrastruktur, Angebot, Information und Öffentlichkeitsarbeit zu einer **integrierten Gesamtstrategie**
- Definiert ein **Zielsystem**
- **Konkretisiert** in gewünschter Granularität **verschiedene Maßnahmen**
- Kann durch Kommunen, Landkreise, Bundesländer oder andere Akteure (u.a. Unternehmen) aufgestellt werden

Mobilitätskonzept als integrierter Masterplan
für das Thema Mobilität

→ Verbindlichkeit kann als Selbstbindung, z.B. über Kreistagsbeschluss o.ä. hergestellt werden



Regelungsinhalte und relevante Themen eines Mobilitätskonzeptes (Auswahl)

ÖPNV + SPNV

Pooling & Sharing

Nahmobilität, Fuß-
und Radverkehr

MIV

Güterverkehr und
Logistik (Grünheide?)

Kommunales und
Betriebliches
Mobilitäts-
management (inkl.
Azubimobilität, Grünheide
etc.)

Touristische
Mobilität

Gesundheits-
mobilität (für
Daseinsvorsorge und als
Gesundheitstourismus-
standort)

Infrastrukturen für
Mobilität:
5G / Breitband, Straßen
& Wege, Informations-
und Vertriebsplattformen

Zukunftsmobilität:
Drohne, Seilbahn &
Co.

Information,
Kommunikation und
Öffentlichkeitsarbeit

...

Regelungsinhalt von Mobilitätskonzepten: Präzise Handlungsbedarfe & umsetzbare Handlungsfelder

Management des motorisierten Verkehrs

- Verkehrslenkung
- Verkehrsberuhigung
- Verkehrsvermeidung

Güterverkehr und Logistik

- Sicherstellung der Anbindung von Gewerbestandorten (Grünheide?)
- Vermeidung von Nutzungskonflikten

Mobilität und Tourismus

- Weiterentwicklung Gästekarte
- Verknüpfung touristische & Alltagsmobilität (Bikesharing)
- Sicherstellung ÖPNV-Anbindung touristischer Hotspots

Förderung von Rad- und Fußverkehr

- Weiterentwicklung Wege- & Verknüpfungsinfrastruktur
- Einheitliches Radverleihsystem
- Potenzialanalyse Rheinquerung

Stärkung ÖPNV-Angebot

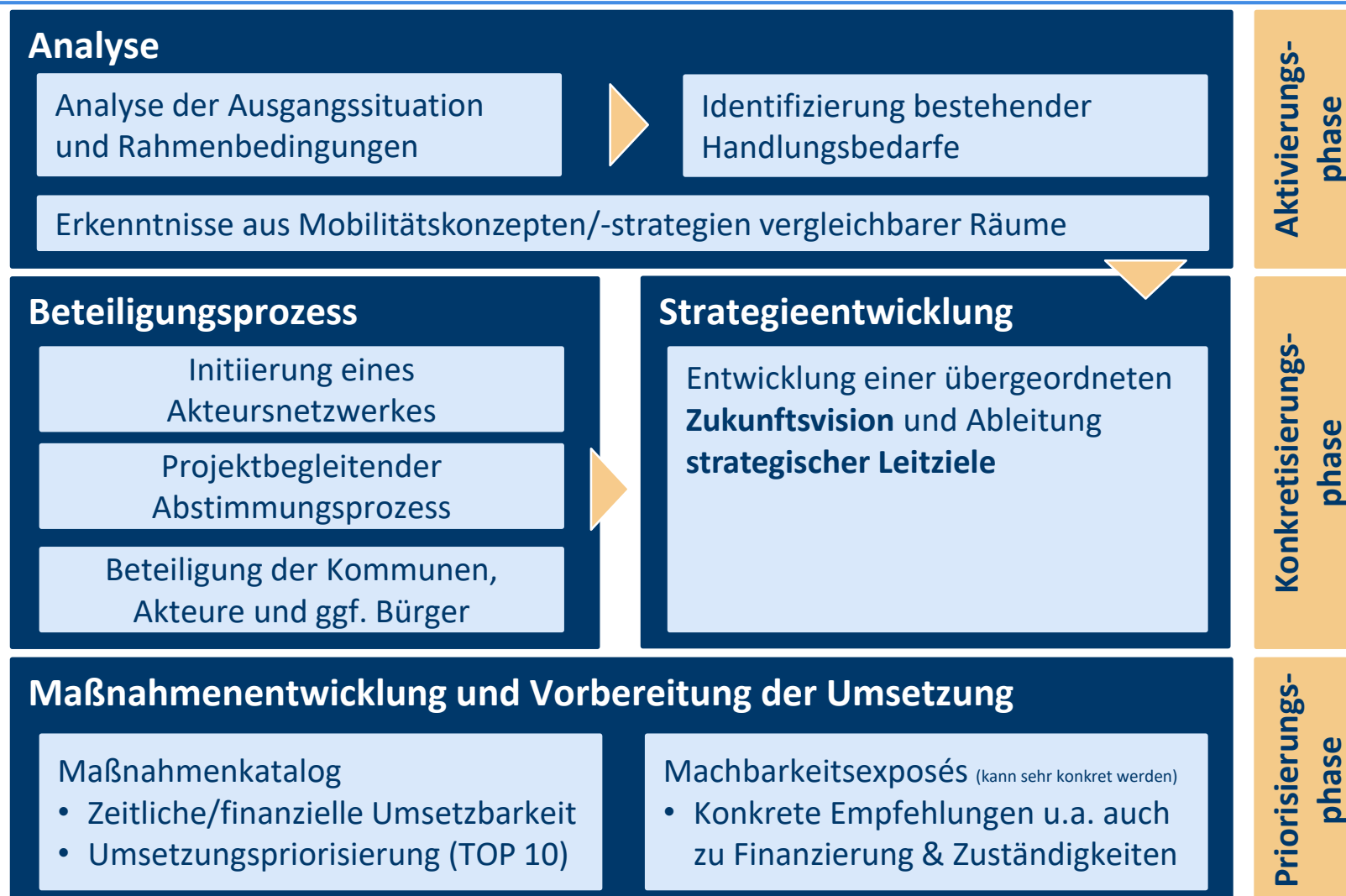
- Sicherung SPNV-Angebot
- Vereinheitlichung Standards
- Anbindungsdefizite beseitigen
- Barrierefreiheit sicherstellen
- Förderung alternativer Angebote
- Schifffahrt mitdenken

Unterstützung intermodaler Wegeketten

- Weiterentwicklung Verknüpfungsinfrastrukturen
- Ergänzende Mobilitätsangebote

Einheitliche **Informationsbereitstellung** und gemeinsame **Vermarktung**

Bearbeitungsmodell Mobilitätskonzepte mit Zukunftsausrichtung (IGES-Ansatz)



Beispiel: Herleitung und Entwicklung einer Zukunftsvision (Region „Mitten am Rhein“ Stand 2020)



Darstellung: IGES 2019.

Beispiel: Strategische Leitziele der Zukunftsvision (Region „Mitten am Rhein“ Stand 2020)



Darstellung: IGES 2019. Leicht modifiziert.

Nahverkehrsplan und Mobilitätskonzept im Vergleich

Nahverkehrsplan und Mobilitätskonzept im Vergleich

	Nahverkehrsplan	Mobilitätskonzept
Definition	Verbindliches Planungsinstrument für den kommunalen ÖPNV	Integrierte Gesamtstrategie für das Thema Mobilität
Gesetzliche Grundlage	§ 8 ÖPNVG BB und PBefG	Nicht gesetzlich geregelt
Laufzeit/Planungshorizont	Laufzeit i.d.R. 5 Jahre, liegt aber im Ermessen des Aufgabenträgers	Keine Laufzeitfestlegung, Planungshorizont i.d.R. 2030/2035
Mögliche Regelungsinhalte	▪ Kommunaler ÖPNV ▪ Verkehrsmittelverknüpfung und Intermodalität ▪ Barrierefreiheit ▪ Flexible Bedienformen ▪ Umweltqualität und alternative Antriebe	▪ Kommunaler ÖPNV + SPNV ▪ Pooling & Sharing (vom Dorfauto bis On-Demand-Shuttle) ▪ Nahmobilität, Rad- und Fußverkehr ▪ MIV ▪ Touristische Mobilität ▪ Güterverkehr und Logistik ▪ Information, Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit ▪ Zukunftsmobilität: Drohne, Seilbahn & Co. ...

3 Gute Beispiele für die Gestaltung von Mobilitätskonzepten

Wesentliche Erkenntnisse aus einer Analyse guter Beispiele

Folgende Ansätze und Faktoren haben sich innerhalb einer Best Practice Analyse als wiederkehrende Bausteine erwiesen:

Maßnahmen/Leitprojekte

- Verkehrsvermeidung/Verkehrsverlagerung (z.B. Stärkung Umweltverbund)
- Verkehrsmittelverknüpfung (z.B. Bike+Ride, Park+Ride)
- Mobilitätsmanagement
- Förderung und Optimierung ÖPNV

Umsetzungshorizont

- Jahr 2030 zumeist als Zielperspektive definiert
- Mittel- bis langfristige Ansätze überwiegen, Ableitung von Sofortmaßnahmen („Quick Win“) weniger häufig
- Definition konkreter Umsetzungsschritte überwiegend nicht erfolgt

Akteurskonstellationen

- Überwiegend Federführung durch kommunale Akteure
- Häufig punktuelle und projektbezogene Einbindung von Praxispartnern (z.B. Verkehrsunternehmen und Verbünde)

Finanzierungsoptionen

- Konkrete mittel- bis langfristige Finanzierungsansätze werden zumeist nicht benannt
- Finanzierung wird häufig durch Landkreise sichergestellt

Quelle: IGES 2019.

Kooperationsraum- und Mobilitätskonzept Landkreis Wesermarsch

Ziele:

- Sicherstellung einer zukunftsfesten Daseinsvorsorge, Nahversorgung und Mobilität bzw. eine ortsnahe Versorgung mit öffentlichen und privaten Dienstleistungen

Strategische Leitsätze/Schlagworte:

- Radienerweiterung: ÖPNV-Optimierung und Verkehrsmittelverknüpfung
- Privates Mitnehmen: Fahrten und Wege teilen
- Mobilitätsmanagement: Mobilität zielgruppenspezifisch organisieren

Umsetzungserfahrungen:

- InfoBus & Mobi-Coaches erfolgreich umgesetzt sowie Erweiterung Bürgerbus
- Finanzierung von Teilmaßnahmen des Vorhabens aus Mitteln der Kreisentwicklung und des Niedersächsischen Nahverkehrsgesetzes



Realisierungszeitraum:

- Projektende 31.08.18

Räumlicher Zuschnitt/ Kooperationsform:

- Interkom. Kooperation
- Kooperationsraum-konzept

Maßnahmen/ Leit- projekte (Auswahl):

- Landkreisweites Mindestangebot ÖPNV
- Mobilitätsstationen
- Mobilitätstrainings (Mobilitätscoach)
- Mobilitätsmanagement
- Bürgerbusse/Dorfautos
- Digitale Plattform zur Mobilitätsplanung

Integriertes Regionalentwicklungskonzept Impulsregion Erfurt-Jena-Weimar-Weimarer Land

Ziele:

- Wirtschaftliche Potentiale der Region stärken und vermarkten, Kulturlandschaft als Basis attraktiver Lebens- und Standortbedingungen

Strategische Leitsätze/Schlagworte:

- Optimale infrastrukturelle und kommunale Rahmenbedingungen
 - Ausbau digitaler Infrastrukturen, hochleistungsfähige Netze
 - Bedarfsgerechte innerregionale Verkehrsnetze
 - Weiterentwicklung von Verkehrsangeboten (u.a. Anbindung Gewerbestandorte, Masterplan ÖPNV)

Realisierungszeitraum:

- Keine Aussage zu Planungshorizont

Räumlicher Zuschnitt/ Kooperationsform:

- Interkommunale Kooperation in Form des Vereins „Die Impulsregion e.V.“

Umsetzungserfahrungen:

- Umsetzungs- und Evaluierungskonzept, u.a.
 - Finanzierungsmöglichkeiten und Einbindung weiterer Partner
 - Umsetzung von Schlüsselprojekten



Maßnahmen/Leitprojekte (Auswahl):

- Masterplan ÖPNV: Masterplan zur nachhaltigen Entwicklung des ÖPNV-Angebots für den ländlichen Bereich der Impulsregion

Integriertes Mobilitätskonzept für den Landkreis Böblingen *(Planungshorizont 2030)*

Ziele:

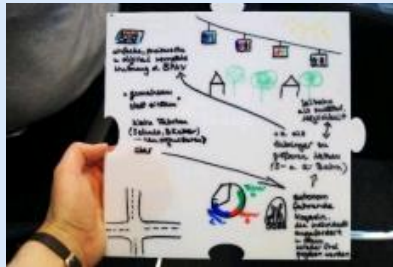
- Reduzierung von Emissionen, Vernetzung von Angeboten und Abbau von Nutzungsbarrieren
- Entwicklung von Leitbild, Maßnahmenkatalog und Leitprojekten

Strategische Leitsätze/Schlagworte:

- Allein unterwegs: Fuß-/Radverkehr und umweltfreundliche Technologien
- Gemeinsam unterwegs: flexibler ÖPNV und einfacher Zugang
- Gar nicht unterwegs: Verkehrsvermeidung

Umsetzungserfahrungen:

- Vier Sofortmaßnahmen geplant (Federführung/Finanzierung Landkreis)
- Keine Informationen zu Umsetzungsstand



Realisierungszeitraum:

- Beschluss 25.02.19
- Planungshorizont 2030

Räumlicher Zuschnitt/ Kooperationsform:

Interkommunale
Kooperation von Politik und
Interessensvertretungen

Maßnahmen/Leit- projekte (Auswahl):

- Verkehrsträger-
übergreifendes Mobi-
Ticket
- Autonomes Fahren
- Bus Rapid Transit (BRT)
/ BHLS-Systeme

4 Gute Beispiele für die Gestaltung von Sofort- und Mittel-/Langfristigen Maßnahmen

Beispiel Mobilitätsstrategie aus Rheinland-Pfalz

Radschnellwege

[FuRa2]

Radschnellwege

Maßnahmenbeschreibung:

- Schaffung von hochwertigen, direkt geführten und kreuzungsarmen Radverkehrsverbindungen für Pendler und Touristen beidseits des Rheins in der gesamten Region (u. a. auch für E-Bikes)

Kostenkorridor:

- Ca. 220.000 bis 710.000 € Investitionskosten/Kilometer für Bau- bzw. Umbaukosten
- Zzgl. anfallender Wartungs- und Instandhaltungskosten

Zuständigkeit/Akteure:

- Initiierung durch Städte- netz, Umsetzung durch jew. Partner sowie LBM

Mögliche Betreiber:

- Betrieb/Instandhaltung der Anlagen durch LBM sicherzustellen

Umsetzungshorizont:
Mittelfristig (1–5 Jahre)



Quelle: Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club NRW e.V. (ADFC NRW).

Beispiel Mobilitätsstrategie aus Rheinland-Pfalz

Mobilitätsstationen: mobiHUB, mobiDOT und mobiPORT

[imod1/Rhein2]

Mobilitätsstationen: mobiHUB, mobiDOT und mobiPORT

Maßnahmenbeschreibung:

- Entwicklung eines regional vernetzten Systems von Mobilitätsstationen als barrierefreie Zugangspunkte (Entree) zur öffentlichen Mobilität
- Bestehend aus mobiHUB an Bahnhöfen, mobiPORT an Häfen und mobiDOT in Hanglagen/kleineren Orten

Kostenkorridor:

- Ca. 3.500 € - 60.000 € Investitionskosten/Station je nach Art, Ausstattung und Umfang der baulichen Maßnahmen
- Zzgl. Kosten für Konzeption, Detailplanung und Betrieb

Zuständigkeit/Akteure:

- Initiierung durch Städteternetz, Umsetzung durch festzulegenden Betreiber

Mögliche Betreiber:

- Städtenetz, VRM, lokales Unternehmen (bspw. Stadtwerke Neuwied)

Umsetzungshorizont:
Kurzfristig (ab sofort)



Quelle: IGES.

Beispiel Mobilitätsstrategie aus Rheinland-Pfalz

Mobilitätskarte/ Mobilitätskarte Gast

[imod2, Tou1]

Mobilitätskarte/ Mobilitätskarte Gast

Maßnahmenbeschreibung:

- Einführung einer integrierten, intermodalen Mobilitätskarte für Anwohner, Pendler und Gäste der Region
- Verwendung als Zugangs-/Abrechnungsmedium (als Karte oder App) zu allen verfügbaren Mobilitätsangeboten (Car-, Bike-Sharing, ÖPNV, SPNV), Ladeinfrastruktur und Parken

Kostenkorridor:

- Ca. 1,0 – 1,8 Mio. € Investitionskosten für Planung, Konzeption und Umsetzung des Angebotes

Zuständigkeit/Akteure:

- Prozesssteuerung durch die Kommunen des Städtetetzes erforderlich

Mögliche Betreiber:

- Verkehrliche Kooperationsaufgabe sollte bei VRM liegen

Umsetzungshorizont:

Mittelfristig (1–2,5 Jahre)



Quelle: © 2015 Stadt Offenburg.

5 Schlussfolgerungen zur inhaltlichen Gestaltung, Abstimmung und wirkungsorientierten Ausfertigung von Verkehrs- und Mobilitätsplänen

Kontakt:

Dipl.-Ing. Christoph Gipp

IGES Institut GmbH

Friedrichstraße 180
10117 Berlin

christoph.gipp@iges.de
Fon +49 30 230 809 589
Fax +49 30 230 809 11

www.iges.de
