

Sehr geehrter Herr Landrat, sehr geehrter Kolleginnen und Kollegen,

zur anstehenden Behandlung des Zwischenstands zur Erstellung eines Nahverkehrsplans für den Landkreis und die Stadt Neuburg/Donau haben wir folgende Anmerkungen.

1. Korrekturbedarf am Plan und bisherigen Ansatz

- Ein Plan, der die Entscheidungsgrundlage für die nächsten 10 Jahre darstellt, muss Innovationen beinhalten und nicht nur das bestehende System optimieren.
- Grundsätzlich erwarten wir, dass im Rahmen des Prozesses zur Erstellung eines neuen Nahverkehrsplans bestehende Strukturen (Liniennetz, Konzessionen ...) und Konzepte hinsichtlich Leistungsfähigkeit und Attraktivität kritisch hinterfragt und Alternativen aufgezeigt werden.

2. Ziel: Optimierung des Mobilitätsangebots an die Nutzer

- Wir halten eine grundsätzliche Überarbeitung des Liniennetzes für notwendig. Dabei sollten Hauptachsen definiert werden, die im Taktverkehr bedient werden. Um eine Flächendeckung des Angebotes zu erreichen ist die Ausweitung von on-demand-Services zu berücksichtigen. Der Plan sollte bestehende Linien und Konzessionen überprüfen und Handlungsempfehlungen für eine Neuausrichtung geben.
- An den Kreuzungspunkten der Hauptachsen zum schienengebundenen Personenverkehr (SPV) ist auf eine Vertaktung der beiden Verkehre zu achten, um auch bei Relationen mit Umstieg eine Fahrzeioptimierung zu erreichen.
- Eine übersichtliche Fahrplangestaltung und die Integration in verbreitete Mobilitäts-Apps (z.B. DB-Navigator) ist zu gewährleisten.
- Übersichtliche, einheitliche Fahrpreisgestaltung im Verbundnetz für den gesamten Landkreis. (Fahrpreisinformationen und Fahrkarten- (auch Zeitkarten-) Kauf müssen auch online möglich sein.)
- Fahrgastinformationen müssen niederschwellig bereitgestellt werden. Im Internet sind Funktionen wie Fahrzeug-Tracking und Verspätungsmelder vorzusehen, einheitliche, übersichtliche Fahr- und Netzpläne an allen Haltestellen, elektronische Anzeigen und/oder entsprechende QR-Code-Links auf online-Systeme sind ebenso in die Planung aufzunehmen, wie optisch und akustische Haltestellenanzeige im Fahrzeug

und übersichtliche Liniennetzpläne zur Orientierung über Anschluss- und Umsteigemöglichkeiten.

- Das Nahverkehrskonzept muss neben klassischem ÖPNV auch ergänzende Mobilitätsangebote integrieren. Hier ist z.B. an speziellen Sharing-Konditionen für Zeitkartenbesitzer oder digitale Mitfahrangebote (Apps ...) zu denken.
- Grundsätzlich muss der Plan Ansätze aufzeigen, um eine Effizienzsteigerung des Nahverkehrs zu erreichen. Wir müssen mehr und bessere Mobilitätsangebote für das eingesetzte Geld erzielen. Dementsprechend ist eine konsequente und transparente Erfassung und Auswertung von Nutzungsdaten über alle eingesetzten Verkehrsträger (auch Eigenwirtschaft) umzusetzen. Dies ist für eine fortlaufende, gezielte Steuerung des Angebots eine zwingende Basis.

3. Reisezeit geht vor Haltestellenabdeckung

- Für die Attraktivität und damit für die Nutzung von Angeboten des ÖPNV ist die Gesamtreisezeit („wie schnell komme ich an mein Ziel“) wichtiger als die Haltestellenabdeckung („wie oft kommt ein Bus“).
- Deshalb ist eine möglichst direkte Linienführung ohne zeitraubende Umwege anzulegen. Zubringerdienste in der Flächendeckung sollten durch die Kombination mit on demand-Services erbracht werden.
- Zentral sind Anschlüsse an den Knotenpunkten zu anderen Linien und dem SPV, weil nicht nur Fahrzeit zwischen zwei Haltestellen einer Buslinie, sondern die Gesamtreisezeit bis zu einem Ziel inklusive der Umstiegs- und Wartezeiten ausschlaggebend ist.

4. Alle Zielgruppen ins Auge nehmen

- In der bisherigen Analyse wurden Schüler und Pendler als wichtige Zielgruppen berücksichtigt.
- Mobilitätsbedürfnisse anderer Gruppen, wie Kinder und Jugendliche in ihrer Freizeit oder Senioren, Menschen mit Behinderung etc. die mangels anderer Möglichkeiten häufig auf ÖPNV angewiesen sind, wurden nicht untersucht. Dies ist nachzuholen.

5. Apell an den Kreisausschuss zur Entscheidung zur Weiterentwicklung des ÖPNV zu einem attraktiven Mobilitätsangebot.

- *Der Landkreis Neuburg-Schrobenhausen wird/wird nicht das bestehende ÖPNV-Angebot erhalten und sichern.*
Es kann in einem auf die Zukunft ausgerichteten Nahverkehrsplan eben nicht um Sicherung des bestehenden Angebotes gehen, sondern Ausbau und Steigerung der Attraktivität müssen angesichts der demografischen Entwicklung und anderer gesellschaftlicher Trends im Mittelpunkt stehen. **Wichtig ist er Grundsatz: ÖPNV wird für die Bürger betrieben, es ist nicht Selbstzweck! Geld für nicht attraktiven ÖPNV ist Verschwendung!**

- *Im Nahverkehrsplan sollen die Möglichkeiten zur Beseitigung von Schwachstellen gemäß den Grenzwerten/gemäß den Richtwerten geprüft werden.*
Für den Plan sind ganz klar Richtwerte anzusetzen. Erfahrungsgemäß bleibt die Umsetzung hinter den Planvorgaben zurück. Falsche Bescheidenheit führt hier zu Unterversorgung.
- *Der Bereich „Aufbau eines Hauptliniennetzes im Stundentakt“ soll im Nahverkehrsplan untersucht/nicht untersucht werden. (...)*
Ein vernünftiges Konzept von Hauptlinien ist absolut zwingend (z.B. Nord-Süd: München HBF-SOB-ND-EI; West-Ost: Pöttmes-Königsmoos-Karlshuld-Ingolstadt, ...) Dabei sind die Auswirkungen auf bestehende Konzessionen zu untersuchen, die die Umsetzung eines solchen Konzeptes u. U. behindern.
- *Die Ausweitung bedarfsorientierter Bedienformen soll im Nahverkehrsplan geprüft/nicht geprüft werden.*
On-demand-Dienste können insbesondere bei der Abdeckung von Gemeinden abseits der Hauptlinien eine ökonomisch sinnvolle, attraktive Ergänzung darstellen. Für die Zukunft sind aber darüber hinaus auch Konzepte wie Sharing oder Mitfahr-Apps, Mitfahrbankerl etc. zu integrieren.
- *Die Möglichkeiten zur Integration freigestellter Schülerverkehre soll im Nahverkehrsplan geprüft/nicht geprüft werden.*
Da insg. über 3 Mio € p.a. im Schülerverkehr ausgegeben werden ist dies für Effizienzsteigerung zwingend.
- *Es sollen Standards zur Schülerbeförderung im Nahverkehrsplan festgelegt/nicht festgelegt werden.*
Schüler lernen auch Nahverkehr. Heute heißt das: überfüllt, überaltert, unfreundlich und langsam. Das prägt das Mobilitätsverhalten auch außerhalb der Schülerbeförderung. Erleben Schüler Nahverkehr mit Zugang per App und kurze Fahrzeiten ist Nahverkehr attraktiv. Klimaschutz wird sinnvoll im Alltag umgesetzt und gibt ein gutes Gefühl, ob als Jugendlicher oder Erwachsener.
- *Prioritätenstufen zur vollständigen Barrierefreiheit sollen im Nahverkehrsplan festgelegt/nicht festgelegt werden.*
Nicht nur dass es gesetzliche Vorgaben zur Umsetzung der Barrierefreiheit gibt, lässt uns hier keinen Spielraum. Da Menschen mit Einschränkungen eine wichtige Zielgruppe für den ÖPNV sind, ist eine solche Festlegung zwingend.
- *Im Nahverkehrsplan sollen Empfehlungen zu einer einheitlichen Haltestellen-Kennzeichnung/-Ausstattung getroffen/nicht getroffen werden.*
Kennzeichnung und Ausstattung von Haltestellen ist wichtig. Besonders wichtig ist dabei, dass an den Haltestellen über verschiedene Medien (Aushang, Anzeige, Link auf online-Informationssysteme) zuverlässige Fahrgastinformation (incl. Verspätungsmeldung/Tracking etc.) zugänglich gemacht wird.
- *Die Schaffung von Mobilitätsstationen soll im Nahverkehrsplan geprüft/nicht geprüft werden.*
ÖPNV – und erst recht nicht die einzelne Linie – können nicht isoliert betrachtet

werden. Für die An- und Abreise zum Einstiegs-/Ausstiegspunkt und mögliche Weiterfahrten sind andere Mobilitätsformen zentral.

- *Die Weiterentwicklung des Tarifs soll im Nahverkehrsplan geprüft/nicht geprüft werden.*
Es ist ebenso wichtig, dass ich mich vor Fahrtantritt über den Preis informieren kann, als auch, dass ich entsprechende Fahrscheine auch online erwerben kann. Deshalb ist die Entwicklung eines Tarifs (samt der Integration in Tarifverbünde) zu prüfen.
- *Die Verbesserung des Informationsangebotes soll im Nahverkehrsplan bearbeitet/nicht bearbeitet werden.*
Verständliche Liniennetzpläne, Fahrpläne und zeitgerechte Online-Informationen sind zwingend. Wichtig ist dabei keine Insellösungen zu schaffen, sondern die Integration in defacto-Standards wie DB-Navigator u.ä. zu forcieren.
- *Möglichkeiten zur Anschlusssicherung sollen im Nahverkehrsplan geprüft/nicht geprüft werden.*
Anschlusssicherung zwischen Buslinien und dem SPV ist das Kernkriterium für Nutzbarkeit und Attraktivität. Dabei ist vor allem die Gesamtreisezeit zum Ziel zu berücksichtigen. (z.B. RBA 9159 muss mit dem Regional- nicht mit dem S-Bahnverkehr vertaktet sein, weil dadurch die Reisezeit nach München HBF um ca. 20 Min. sinkt!)
- *Fahrzeugstandards sollen im Nahverkehrsplan definiert/nicht definiert werden.*
Insbesondere Barrierefreiheit und Fahrgastinformation machen dies erforderlich.
- *Die Bewerbung des ÖPNV im Landkreis soll im Nahverkehrsplan enthalten/nicht enthalten sein.*
Wir haben derzeit ein Leistungs- und kein Informationsdefizit. Beworben werden muss der umgesetzte Verkehr. Von daher ist die Berücksichtigung der Werbung im Nahverkehrsplan aktuell nicht prioritär. Wenn neue, bessere Angebote implementiert werden, dann ist deren Einrichtung konkret durch entsprechendes Marketing zu flankieren.

Mit freundlichen Grüßen

Karola Schwarz ÖPNV-Referentin

Martin Wendl, Fraktionssprecher

für die Fraktion Bündnis90/DIE GRÜNEN