

<b>Sitzungsvorlage</b>		<b>KT/51/2021</b>	
<p><b>Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)</b>  <b>- Ergänzung des aktuellen Nahverkehrsplans</b>  <b>- Erstellung eines neuen Nahverkehrsplanes</b></p>			
<b>TOP</b>	<b>Gremium</b>	<b>Sitzung am</b>	<b>Öffentlichkeitsstatus</b>
<b>5</b>	<b>Kreistag</b>	<b>18.11.2021</b>	<b>öffentlich</b>
<b>1 Anlage</b>	Ergänzung des Nahverkehrsplans 2014		

## Beschlussvorschlag

Der Kreistag beschließt:

1. die Ergänzung des Nahverkehrsplans 2014 im Hinblick auf die Barrierefreiheit im ÖPNV und
2. die Landkreisverwaltung zu beauftragen, gemeinsam mit dem Karlsruher Verkehrsverbund (KVV) und den rechtsrheinischen KVV-Gesellschaftern die notwendigen Schritte für eine Neuauflage des Nahverkehrsplans 2022 ff. einzuleiten.

## I. Sachverhalt

### 1. Allgemeines zum Nahverkehrsplan 2014

Der Nahverkehrsplan des Karlsruher Verkehrsverbundes ist ein gemeinsamer Nahverkehrsplan (NVP) der vier rechtsrheinischen Aufgabenträger des KVV: Stadt Karlsruhe, Landkreis Karlsruhe, Landkreis Rastatt und Stadt Baden-Baden. Der erste gemeinsame Nahverkehrsplan wurde 1998 veröffentlicht. Der aktuell gültige gemeinsame Nahverkehrsplan 2014 stellt eine Fortschreibung des Nahverkehrsplans aus dem Jahr 2006 dar und wurde vom Kreistag am 27.11.2014 beschlossen. Dieser beinhaltet die wesentliche planerische Grundlage der Aufgabenträger für die Ausgestaltung und Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs. Bereits im Jahr 2018 wurde der Nahverkehrsplan im Rahmen einer Ergänzung zur Angebotskonzeption im Stadtverkehr Karlsruhe aktualisiert. Mit der vorliegenden Ergänzung sollen die Ausführungen zum barrierefreien Zugang zum ÖPNV, insbesondere dem barrierefreien Ausbau der Haltestellen nach dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG), konkretisiert werden.

## 2. Ergänzung des aktuellen Nahverkehrsplans

Mit der Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes zum 01.01.2013 wurden die Aufgabenträger des öffentlichen Personennahverkehrs verpflichtet, in ihren Nahverkehrsplänen die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen zu berücksichtigen, mit dem Ziel bis 01.01.2022 grundsätzlich eine vollständige Barrierefreiheit für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs und Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) zu erreichen. Der Landkreis hat hierzu die Pflicht, einen Nahverkehrsplan aufzustellen. In dem Plan können Ausnahmen von der Frist gem. § 8 Abs. 3 Satz 4 PBefG (barrierefreier Ausbau bis zum 01.01.2022) aufgenommen werden.

Um für die Fortschreibung des Nahverkehrsplans im Sinne der Barrierefreiheit einen Überblick darüber zu erhalten, wie viele Haltestellen noch barrierefrei ausgebaut werden müssen, hat der KVV im Auftrag des Landkreises die Planung Transport Verkehr Group AG (PTV) mit dem Projekt „Bestandsaufnahme zur Barrierefreiheit im Karlsruher Verkehrsverbund“ beauftragt. Die PTV hat alle Merkmale der Haltestellen im rechtsrheinischen Verbundgebiet erfasst und anschließend anhand dieser Merkmale eine Kategorisierung der einzelnen Haltestellen vorgenommen, um daraus eine Priorisierung für den barrierefreien Ausbau abzuleiten. Sowohl die Priorität 0 „bereits vollständig barrierefrei“, als auch die Priorität 1 „bereits teilweise barrierefrei“ reicht grundsätzlich aus, um die gesetzlichen Voraussetzungen an die Barrierefreiheit zu erfüllen. Die Priorität 2 erfordert einen Ausbau bis 2022, während die Prioritäten 3 und 4 einen Ausbau ab 2022 bedeuten, gestaffelt in 2-Jahresschritten. Bei einigen wenigen Haltepunkte ist auch überhaupt kein Ausbau notwendig (Priorität 5). Für die Haltepunkte, die erst ab 2022 ausgebaut werden, und die, die gar nicht ausgebaut werden sollen, muss in einer Ergänzung zum Nahverkehrsplan eine begründete Ausnahme festgelegt werden. Andernfalls sind die Haltestellen bis zum 01.01.2022 auszubauen.

Die Ergebnisse der Studie wurden den Städten und Gemeinden des Landkreises am 12.03.2020 bei einer gemeinsamen Informationsveranstaltung von KVV und Landkreis vorgestellt. Im Nachgang der Veranstaltung wurde den Kommunen neben der Präsentation der Infoveranstaltung auch zwei Tabellen, zum einen die jeweiligen Erhebungsergebnisse und zum anderen die Kategorisierung der auf dem Gemarkungsgebiet liegenden Bushaltestellen, übersandt. Hierzu wurde den Städten und Gemeinden die Möglichkeit eingeräumt, bei Vorliegen von Gründen eine Umstufung der Priorisierung vorzunehmen und entsprechend Rückmeldung zu geben, damit diese in die Fortschreibung des Nahverkehrsplanes mit berücksichtigt werden können.

Nachdem die letzten Rückmeldungen zu den Ausbauplänen der Bushaltestellen seitens der kreisangehörigen Städte und Gemeinden eingegangen sind, konnte der KVV einen finalen Ergänzungsentwurf ausarbeiten. Im Rahmen einer Anhörung mittels Umlaufverfahren hatten die Städte und Gemeinden sowie die Träger öffentlicher Belange die Möglichkeit, sich zum Entwurf zu äußern. Die sich hieraus ergebenden Änderungen wurden seitens des KVV aufgearbeitet, hierbei handelte es sich meist um Korrekturen der Städte und Gemeinden in der Priorisierung der Bushaltestellen. Die finalen Priorisierungen werden in der als Anlage beigefügten Fortschreibung auf den Seiten 22 bis 33 (Anlage 1) dargestellt.

Mit der vorliegenden Ergänzung des Nahverkehrsplans 2014 (Anlage) hat der KVV eine Konkretisierung zur Ausführung zum barrierefreien Zugang zum ÖPNV erarbeitet, die nun in den Gremien der Aufgabenträger noch beschlossen werden muss. Damit erfüllt der fortgeschriebene Nahverkehrsplan 2021 rechtzeitig die Vorgaben des barrierefreien Ausbaus.

### **3. Erstellung eines neuen Nahverkehrsplanes**

Der letzte neu aufgestellte gemeinsame Nahverkehrsplan der vier rechtsrheinischen Aufgabenträger des KVV ist aus dem Jahr 2006. Damals wurden Standards erarbeitet, die im Rahmen der Ausarbeitung des Nahverkehrsplanes 2014 fortgeschrieben wurden. Eine erneute Überarbeitung bzw. eine Neuaufstellung war für den Zeitpunkt nach der Inbetriebnahme der Kombilösung vorgesehen.

Nachdem die Kombilösung zum Fahrplanwechsel im Dezember 2021 in Betrieb geht, fanden im Frühjahr 2021 erste Gespräche zu einer Fortschreibung des Nahverkehrsplans statt. Insbesondere die Themen Klimawandel, Lärmaktionsplanungen und Mobilitätswende mit dem Ziel der Verdoppelung der Fahrgastzahlen bis 2030 machen eine umfangreiche Behandlung notwendig, sodass eine vollständige Neuaufstellung erforderlich wird.

Der neue Nahverkehrsplan hat folgende Mindestbestandteile zu erfüllen:

1. eine Bestandsaufnahme der vorhandenen Einrichtungen und Strukturen sowie der Bedienung im öffentlichen Personennahverkehr und dessen Verknüpfung mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes;
2. eine Bewertung der Bestandsaufnahme (Verkehrsanalyse Modal Split);
3. eine Abschätzung des im Planungszeitraum zu erwartenden Verkehrsaufkommens im motorisierten Individualverkehr und im öffentlichen Personennahverkehr (Verkehrsprognose);
4. Ziele und Rahmenvorgaben für die Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs sowie dessen Verknüpfung mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes;
5. Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen zur Verwirklichung einer möglichst weitreichenden Barrierefreiheit im öffentlichen Personennahverkehr.

Erst zu diesem Jahr sind bezüglich des Nahverkehrsplans einige neuer Anforderungen (bspw. Bestandsaufnahme zur Verknüpfung mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes, Modal-Split-Analyse) hinzugekommen, die nun erstmalig zu erfüllen sind.

Der KVV rechnet mit einer Projektdauer von mindestens 18 Monaten, bei intensiven Diskussionen allerdings auch bis 30 Monate.

Hierfür werden – eine entsprechende Beschlusslage vorausgesetzt – zum einen seitens des KVV's Beraterleistungen ausgeschrieben und zum anderen die Städte und Gemeinden sowie andere Träger öffentlicher Belange intensiv eingebunden werden.

Der Verwaltungsausschuss hat die Angelegenheit in seiner Sitzung am 21.10.2021 vorberaten und einstimmig zur Beschlussfassung empfohlen.

## **II. Finanzielle / Personelle Auswirkungen**

Die Kosten der Beraterleistung zur Erstellung eines neuen gemeinsamen Nahverkehrsplans werden auf 150.000 € - 200.000 € geschätzt. Der Anteil des Landkreises Karlsruhe liegt je nach Umfang der in Anspruch genommenen Leistung voraussichtlich zwischen 30 % und 40 %.

## **III. Zuständigkeit**

Da es sich hierbei um eine Grundsatzentscheidung handelt, ist für die Beschlussfassung die Zuständigkeit des Kreistages gegeben.