



Presseinformation

zur 3. Sitzung des Umwelt- und Verkehrsausschusses
am 11.03.2021

TOP 8

Antrag Bündnis 90/Die Grünen Fraktion vom 14.01.2021; Zielsetzung 2030 für den Bereich ÖPNV und Radverkehr im Modal Split

Sachverhalt:

Die Kreistagsfraktion Bündnis 90/Die Grünen stellte mit Schreiben vom 14.01.2021 folgenden Antrag:

Der Kreistag möge beschließen, dass folgende langfristigen Hauptziele des Modal Split für den Bereich ÖPNV und Radverkehr für das Jahr 2030 im Landkreis festgeschrieben werden.

**ÖPNV: 25 %
Radverkehr: 20 %**

Die Entwicklung dieser Kennzahlen des Modal Split soll in regelmäßigen und geeigneten Abständen zur Nachsteuerung überprüft werden.

Zur Begründung wurde unter anderem ausgeführt, dass die Anteile des ÖPNV und des Radverkehrs lt. der Studie „Mobilität in Deutschland“ (MID) im Jahr 2016 im Landkreis für den ÖPNV 10 % und für den Radverkehr 6% betragen.

Alle Mosaiksteine und Chancen, die Attraktivität der beiden Verkehrsträger zu steigern, inklusive der unabdingbaren Überzeugungsarbeit und Förderung für die Landkreiskbürger und -bürgerinnen sollten kontinuierlich verstärkt entwickelt, ausgearbeitet und umgesetzt werden.

Zum Antrag ist auszuführen:

Die Studie "Mobilität in Deutschland" (MiD) ist eine bundesweite Befragung von Haushalten zu ihrem alltäglichen Verkehrsverhalten, damit der Modal Split ermittelt werden kann. Die Stichtagserhebung wurde zwischen Mai 2016 und September 2017 durchgeführt. Der Ergebnisbericht der MID-Studie 2017 wurde im Umwelt- und Verkehrsausschuss am 19.02.2019 vorgestellt.

Der Landkreis hat neben weiteren regionalen Partnern die Option genutzt, eine Stichprobenaufstockung zu beauftragen. Dadurch bestand die Möglichkeit eine umfassende Mobilitätsinformation für den Landkreis durchführen zu lassen.

Die Aufstockung der Untersuchung war für den Landkreis mit Kosten in Höhe von rd. **25.000,00 €**

verbunden.

Das Ergebnis der Studie:

Der Modal Split im Landkreis setzt sich aus **18% für ausschließlich zu Fuß** zurückgelegte Wege, **6% für das Fahrrad**, **49 % für Wege mit dem PKW**, **17 % für PKW-Mitfahrer** sowie **10 % für den öffentlichen Verkehr** zusammen.

Laut Information des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur wird derzeit an der Ausschreibung einer erneuten Erhebung gearbeitet. Derzeit geplanter **Projektstart ist Herbst 2021, sodass im Jahr 2023/2024 erneute Ergebnisse vorliegen**, unter der Voraussetzung, dass keine unvorhersehbaren Ereignisse erfolgen.

ÖPNV im Landkreis Fürth:

Der Landkreis Fürth hat seinen Nahverkehrsplan im Jahr 2017 fortgeschrieben und eine Teilfortschreibung im Jahr 2019 durchgeführt.

Grundsätzliche Ziele der Gesamtverkehrsplanung sind

- Verkehr vermeiden
- Verkehr verlagern
- Verkehr verträglich zu gestalten.

Diese Ziele können folgendermaßen differenziert und präzisiert werden:

- Reduktion des motorisierten Individualverkehrs (MIV) ohne Mobilitätseinschränkung;
- Verlagerung des MIV auf die umweltverträglichen Verkehrsarten Fuß, Fahrrad und ÖPNV sowie die Erhöhung des Mitfahreranteils im Auto;
- stadt-, raum und umweltverträgliche Gestaltung des notwendigen MIV

Folgende **Handlungsansätze bzw. Zielsetzungen** sind neben den stetigen Verbesserungsmaßnahmen für das ÖPNV-Angebot im Nahverkehrsplan verankert:

- **Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs (MIV)**
Um die Menge des motorisierten Individualverkehrs zu verringern und eine Veränderung des Gesamtverkehrs zu erreichen, d.h. höhere Anteile für den ÖPNV und den Fahrradverkehr zu erreichen, ist eine gute Verknüpfung der unterschiedlichen Verkehrsträger erforderlich. Diese Zielsetzung betrifft alle Akteure und wird im Rahmen von regelmäßigen Abstimmungen durch die Landkreisverwaltung durchgeführt.
- **Bike+Ride (B+R)**
Die Zuständigkeit liegt hier bei den landkreisangehörigen Städten und Gemeinden. Der Landkreis Fürth sieht in der Förderung des Fahrradverkehrs ein wichtiges Instrument dafür, das MIV-Aufkommen zu reduzieren. Der Errichtung von Fahrradabstellplätzen wird besondere Bedeutung beigemessen. Der Landkreis Fürth unterstützt diese Initiative und ermutigt die Gemeinden mit Bahnhaltungen zu prüfen, ob aus deren Sicht ein Bedarf nach zusätzlichen Fahrrad-Abstellplätzen an den jeweiligen Stationen besteht.
- **Park+Ride (P+R)**
Die Zuständigkeit liegt hier bei den landkreisangehörigen Städten und Gemeinden. Der Landkreis sieht in Park & Ride (P+R) eine wichtige Möglichkeit, die Verkehrsträger Pkw und ÖPNV zu vernetzen und dadurch das MIV-Aufkommen zu reduzieren. Es sind Förderungen im Rahmen des GVFG möglich, wobei die jeweilige Gemeinde die Vorhabenträgerschaft übernehmen muss. Der Landkreis unterstützt dies z.B. im Rahmen der Finanzierung der Errichtung eines digitalen Anzeigers an der B14 (Projekt P+R 4.0)

- **Siedlungsstrukturelle Maßnahmen**

Der Landkreis Fürth begrüßt Aktivitäten auf Gemeindeebene zur Erhaltung bzw. Förderung der Nahversorgung. Je besser die Nahversorgung vor Ort ist, desto mehr kann auf entsprechende Einkaufs- und Erledigungsfahrten verzichtet werden.

- **Parkraumbewirtschaftung**

Maßgeblich ist hier die Parkraumbewirtschaftung der an den Landkreis angrenzenden kreisfreien Städten Nürnberg und Fürth, aber auch die der Mittelstädte. Die Verfügbarkeit von Parkraum am Zielort ist von entscheidender Bedeutung für die Verkehrsmittelwahl. Parkraumbewirtschaftung kann, wenn sie durch ein attraktives ÖPNV-Angebot und ein gutes Radwegenetz ergänzt wird, zu Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs beitragen.

- **Infrastrukturmaßnahmen**

Durch den Ausbau von Infrastrukturmaßnahmen im Rahmen von Busbeschleunigungen und durch die entsprechende Versorgung der Lichtsignalanlagen mit der erforderlichen Software kann die Pünktlichkeit weiter gesteigert werden.

Die Lichtsignalanlagen betreffend der Linie 70/72 wurden bereits versorgt, die Beschleunigung konnte im Februar 2020 in Betrieb genommen werden. Die Versorgung von zwei weiteren Lichtsignalanlagen auf dieser Linienstrecke ist zeitnah vorgesehen.

Für die Beschleunigung auf der B 14 im Bereich der Stadt Stein (Linie 63/64) finden derzeit Abstimmungsgespräche zwischen der Stadt Stein, dem Staatlichen Bauamt Nürnberg und dem Landkreis statt, da im Rahmen einer Probefahrt festgestellt wurde, dass für die Steuerungsgeräte in den Lichtsignalanlagen eine Wartung bzw. ein Austausch erforderlich ist. Grundsätzlich ist für die Wartung das Staatliche Bauamt Nürnberg in Abstimmung mit der Stadt Stein zuständig.

Derzeit steht ein Gutachten zur Untersuchung der Beschleunigung aller Buslinien im Landkreis kurz vor der Fertigstellung.

Der Landkreis hat bereits 14 Dynamische Fahrgastinformationsanzeiger an Umsteigepunkten Bahn/Bus installiert. Der Ausbau von 26 weiteren Anzeigern an Umsteigepunkten Bus/Bus ist vorgesehen. Der Förderbescheid hat uns Ende Januar 2021 erreicht. Der Ausschreibung für ein begleitendes Ingenieurbüro läuft derzeit.

- **Preisbildung im ÖPNV**

Zum 01.01.2019 ist die Neuordnung der Tarifzonen im Landkreis Fürth realisiert worden. Es sind nur noch fünf Tarifzonen im Landkreis vorhanden, Teilzonen sind entfallen. Hauptorte und alle Teilorte einer Gemeinde liegen nun stets in derselben Zone. Für die Mehrzahl der Fahrgäste bringen diese Änderungen günstigere Fahrpreise mit sich. Die Grundlage der Neuordnung ist die Entscheidung des Landkreises Fürth, den betroffenen Verkehrsunternehmen die Mindereinnahmen auszugleichen. Im Rahmen des Innovationspaktes erfolgt eine Förderung von 50 % durch den Freistaat Bayern. Derzeit führt die Verwaltung Abstimmungsgespräche inwieweit eine weitere Reduzierung möglich ist.

Im Umwelt-und Verkehrsausschuss am 07.05.2018 wurde folgender Grundsatzbeschluss gefasst:

- a) Gerechte Weiterentwicklung des VGN Tarifs bspw.
 - spezielle Angebote für Senioren, Jugendliche, sozial Bedürftige
 - kostenlose Fahrradmitnahme
- b) Einführung eines E-Tarifes

c) Absenkung des Tarifniveaus insgesamt bzw. Verzicht auf jährliche Tarifierhöhungen bzw. Perspektiven für einen kostengünstigen ÖPNV

d) Integration zusätzlicher Mobilitätsangebote

Zusätzliche staatliche Mittel fordert der Landkreis im Rahmen seiner Möglichkeiten und setzt diese für den Ausbau des ÖPNV im Landkreis ein.

Unter der maßgeblichen Moderation von Herrn Landrat Dießl konnte das 365-Euro-Ticket für Schülerinnen, Schüler und Auszubildende im gesamten Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (VGN) eingeführt werden. Derzeit wird im Rahmen einer Arbeitsgruppe innerhalb des VGN die Vergabe eines Gutachtens vorbereitet, hinsichtlich einer möglichen Ausweitung des 365-Euro-Tickets für alle.

Im Rahmen des Innovationspaketes konnte die Einführung des 09.00-Uhr-Abos in allen Tarifstufen erfolgen. Hiervon profitieren insbesondere Seniorinnen und Senioren. Für das Jahr 2020 konnte die Tarifierhöhung ausgesetzt werden.

Zur Einführung des E-Tarif plant der VGN derzeit ein Pilotprojekt (Start Sommer 2022 – 24 Monate), das eine Wahlfreiheit zwischen dem Bestandstarif und dem E-Tarif vorsieht. Nach Ablauf der Pilotphase erfolgt die detaillierte Auswertung der Erkenntnisse zu den Tarifbausteinen und die Entscheidung über die Einführung. Die Sachgebietsleitung des SG ÖPNV und Radverkehr ist Mitglied der Arbeitsgruppe des VGN zum E-Tarif.

- **Angebotsgestaltung**

Der Landkreis baut sein Angebot stetig bedarfsgerecht in enger Abstimmung mit den kreisangehörigen Städten und Gemeinden aus.

Gemäß Kreistagsbeschluss vom 18.12.2000 beteiligt sich der Landkreis an den Kosten für Verbesserungsmaßnahmen

- mit 100 % der ungedeckten Kosten bis zur Erreichung des Grenzwertangebotes gemäß den Festlegungen im Nahverkehrsplan

- mit 50 % der ungedeckten Kosten zwischen Grenzwertangebot und Erreichung des Richtwertangebotes gemäß den Festlegungen im Nahverkehrsplan.

Sollte flächendeckend ein Angebot nach dem Richtwert im Landkreis erfolgen, würde das nach derzeitiger überschlägiger Abschätzung zu Mehrkosten von rd. 1.140.000 € / J führen.

Der Landkreis Fürth strebt für jene Relationen, für die in der Schwachstellenanalyse Defizite mit kurz- bzw. mittelfristigem Handlungsbedarf festgestellt werden, vorbehaltlich der finanziellen Möglichkeiten Verbesserungen des ÖPNV Angebotes an.

Die Mehrzahl der öffentlichen Linien weist überwiegend einheitliche Linienverläufe auf sowie Taktfahrpläne mit regelmäßigen Abfahrtszeiten. Fast alle Buslinien im Landkreis sind mit R-, S- oder U-Bahn Linien bzw. mit anderen Buslinien verknüpft. An den Kreuzungspunkten bestehen meist Umsteigemöglichkeiten mit kurzen Wartezeiten.

- **Wirtschaftlichkeit**

Im Landkreis Fürth besteht ein Controlling-System für die von ihm beauftragten Buslinien. Dadurch wird die bestmögliche Kostenkontrolle erreicht, um die Entscheidungsgrundlagen des Landkreises für evtl. Angebotsanpassungen zu verbessern.

Eine Vorstellung des Controlling-Berichtes erfolgt jährlich im Umwelt- und Verkehrsausschuss.

- **Marketing**

Der Landkreis Fürth ergänzt das ÖPNV-Marketing der VGN GmbH und der Verkehrsunternehmen durch Informationen und Werbung in kreiseigenen Medien. Die Gemeinden weisen in Abstimmung mit dem Landkreis gezielt auf lokale ÖPNV-Konzepte hin. Die Busse werden im einheitlichen Landkreisdesign beklebt.

- **Qualitätssicherung und Qualitätsverbesserung im ÖPNV**

Auf allen öffentlichen Linien im Landkreis werden weitestgehend barrierefreie Fahrzeuge eingesetzt.

Des Weiteren werden zu Vertragsbeginn nahezu auf allen Linien Neufahrzeuge mit der Schadstoffklasse Euro VI eingesetzt. Grundsätzlich dürfen die Fahrzeuge bei Vertragsbeginn max. 5 Jahre alt sein. Alle Fahrzeuge sind mit Klimaanlage ausgestattet.

Es erfolgt eine regelmäßige Qualitätskontrolle der Linien durch eine Mitarbeiterin des Sachgebiets ÖPNV und Radverkehr. Zusätzlich müssen die Unternehmen monatliche Statusberichte über betriebsrelevante Vorkommnisse vorlegen, die durch die Verwaltung ausgewertet werden.

Neben den Fahrgastzählungen die durch den Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (VGN) für die Einnahmeverteilung durchgeführt werden, führt der Landkreis in jedem Quartal (viermal pro Jahr) Zählungen an Schultagen, in den Ferien von Montag bis Sonntag und an Feiertagen durch. Für die Auswertung steht eine umfangreiche Datenbank zur Verfügung. Die daraus abgeleitete ÖPNV-Statistik wird ebenfalls jährlich im Umwelt- und Verkehrsausschuss vorgestellt.

Zu beachten bei der Erreichung der Zielsetzungen ist, dass der Landkreis als ÖPNV-Aufgabenträger bei zahlreichen Aspekten keine bzw. nur begrenzte Möglichkeit oder Zuständigkeit hat, die Entwicklung zu beeinflussen. So sind z.B. technische Entwicklungen im Hinblick auf emissionsärmere Fahrzeuge oder die Benzinpreisentwicklung nicht beeinflussbar. Auf die Erstellung des Ticketangebots und der Preisstaffelung, was eine maßgebliche Auswirkung auf die Nutzung des ÖPNV hat, hat der Landkreis keine direkte Zugriffsmöglichkeit, sondern diese erfolgt über die VGN-Gremien. Grenzüberschreitende Verkehre können nur in Abstimmung mit den umliegenden Aufgabenträgern gestaltet werden. Die Themen Siedlungs- und Flächennutzungsplanung sowie Parkraumbewirtschaftung betreffen Handlungsfelder der Städte und Gemeinden. Die Ziele der Nahverkehrsplanung können umso besser umgesetzt werden, je mehr Maßnahmen gemeinsam in ihrer Gesamtheit umgesetzt werden. Diesbezüglich ist es sehr wichtig, dass sich die landkreisangehörigen Kommunen und der Landkreis bei der Realisierung der Maßnahmen gegenseitig unterstützen.

Die Evaluation der Nahverkehrs-Zielsetzungen, welche im Aufgabenbereich des Landkreises liegen, wird anhand eines regelmäßigen aussagekräftigen Monitorings durch die Verwaltung durchgeführt. Dies erscheint als derzeit sinnvollstes Messkriterium.

Generell ist bei der Formulierung von Zielen für den Haushalt wichtig, dass diese SMART sind, d.h. Spezifisch, Messbar, Attraktiv und Aktiv beeinflussbar und Terminiert. Diese Kriterien helfen, die Zielsetzung zu konkretisieren, um das Ziel tatsächlich zu erreichen.

Es ist kein übergeordnetes Ziel vorhanden, sondern mehrere Ziele bzw. Meilensteine. Die SMART Zielsetzung kann modifiziert bzw. angepasst werden.

Von einer Modal Split Zielsetzung im Bereich ÖPNV wird durch Herrn Müller, zuständiger Bearbeiter für die Nahverkehrsplanung im Landkreis Fürth beim VGN, dringend abgeraten.

Die aktuelle Pandemie und die damit verbundene Situation für den ÖPNV werden in der Branche als sehr prekär eingestuft. Die Auto- und Radnutzung nimmt zu und es wird eine lange Zeit in Anspruch nehmen, die verlorenen Fahrgäste wieder zurückzugewinnen.

Zu beachten ist, dass aktuell nicht absehbar ist, wie sich die Situation im Hinblick auf die

Eindämmung der Pandemie entwickelt.

Aufgrund der aktuellen Lage wird es nach Einschätzung unseres Nahverkehrsplaners schon ein gutes Ergebnis sein, wenn der Modal Split Anteil bei der vorgesehenen Erhebung im Jahr 2023 / 2024 wieder einen ÖPNV-Anteil von 10 % verzeichnen kann.

Eine Modal-Split Zielsetzung, die aufgrund der Situation durch die Pandemie im ÖPNV nicht erreicht werden kann, stellt ggf. die deutlichen Angebotsverbesserungen und ihre Wirkung in Frage, was nicht zielführend ist.

Eine realistische Modal-Split Zielsetzung kann derzeit nicht erfolgen und eignet sich insofern beim ÖPNV nicht als Haushaltsziel

Radverkehr im Landkreis Fürth:

Am 28.04.2015 wurde im Kreisausschuss der Beschluss gefasst, dass der Landkreis die nachhaltige Förderung des Radverkehrs im Landkreis Fürth bekräftigt. Die Erhöhung des Radverkehrsanteils am Modal-Split als Hauptverkehrsmittel von 10 % bis 2020 wird in diesem Beschluss als Ziel angestrebt. Die Basis bildete dabei der in der MID-Studie 2002 ermittelte Radverkehrsanteil von 5 %. Laut vorliegenden Ergebnissen der MID-Studie aus dem Jahr 2017 wurde ein Wert von 6% ermittelt.

Der Landkreis Fürth ist seit 2014 Mitglied bei der AGFK Bayern und seit 2016 als fahrradfreundlicher Landkreis zertifiziert. Die erneute Zertifizierung ist im Jahr 2023 erforderlich.

Nach Rücksprache mit der Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen (AGFK) ist eine Erhebung zur Rezertifizierung nicht notwendig, da der Landkreis bei der MID-Studie 2017 teilgenommen hat und diese Werte herangezogen werden können.

Vor diesem Hintergrund ist es zielführend, die Ergebnisse der geplanten Modal Split Erhebung 2023/2024 für den Radverkehr abzuwarten, um ein vergleichbares Ergebnis zur Studie aus dem Jahr 2017 zu erhalten.

Derzeit ist die Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes des Landkreises kurz vor der Fertigstellung.

Eine Vorstellung in den Kreisgremien ist im Juni/Juli 2021 vorgesehen.

Das Radverkehrskonzept beinhaltet in der ersten Projektphase eine Bestandsanalyse, die Zielnetzplanung, eine Analyse der Radverkehrsinfrastruktur vor Ort sowie ein Maßnahmenkonzept zur Infrastruktur. In der zweiten Projektphase folgt die Erstellung eines Handlungskonzeptes zur multimodalen Verknüpfung. Den Abschluss bildet ein Wegweisungskonzept (siehe Vorlage 120/2020).

Der Landkreis Fürth verfolgt eine konsequente Weiterentwicklung und Optimierung der Rahmenbedingungen zur Förderung des Radverkehrs. Dabei ist zu beachten, dass dies nur gemeinsam mit den kreisangehörigen Städten und Kommunen umsetzbar ist, da der Landkreis nicht alleine für den Ausbau der Infrastruktur zuständig ist.

Nachdem im Bereich Radverkehr derzeit keine anderen sinnvollen Messansätze gegeben sind (keine Fahrgastzählen oder Linienkilometer o.ä.), erscheint in diesem Fall ein Modal-Split-Wert als sinnvoller Zielwert. Damit die Handlungsempfehlungen aus dem Radverkehrskonzept samt deren voraussichtlichen Auswirkungen auf den Radverkehrsanteil ausreichend berücksichtigt werden können, empfiehlt sich eine Modal-Split-Zielsetzung erst nach Fertigstellung des Konzeptes. Vorliegende Ergebnisse aus der Erhebung des BMVI könnten dabei evtl. zusätzlich einfließen. Eine Zielsetzung bis 2030 erscheint hierbei zu weit gegriffen, 2025 könnte ein

realistischer Zeitraum sein.

Für den Aufbau eines regelmäßigen Monitorings laufen derzeit die Vorbereitungen für den Einbau einer Dauerzählstelle am Bibertalweg im Bereich der Leichendorfer Kreuzung. Der Einbau ist im März 2021 geplant. Hieraus können sich langfristig evtl. auch sinnvollere Messwerte und damit Zielsetzungen entwickeln lassen.

Beschlussvorschlag:

Der Landkreis Fürth beteiligt sich im Rahmen einer regionalen Aufstockung der Datenanalyse an der geplanten Studie des BMVI zur Ermittlung des Modal-Split und sieht entsprechende Haushaltsmittel vor. Eine regelmäßige Teilnahme an der bundesweiten Studie wird angestrebt.

Der Antrag im Hinblick auf die Zielsetzung eines Modal Split im Bereich ÖPNV von 25% wird abgelehnt. Die Evaluation über die bisher angewandten Methoden wird fortgesetzt.

Der Antrag im Hinblick auf die Zielsetzung eines Modal Split im Bereich Radverkehr von 20 % wird zurückgestellt. Eine Zielsetzung des Modal-Split soll nach Fertigstellung des Radverkehrskonzeptes erfolgen.