



# Neue Entwicklungen des öffentlichen Nahverkehrs



Sabine Brodbeck

18654

# Agenda

- Begriffsdefinition
- Rechtsgrundlage
- Verkehrsmittel
- Fahrgäste und Beförderungsleistung
- Bedeutung
  - Ökologische
  - Wirtschaftliche
  - Kulturelle
  - Soziale
- Der ländliche Raum
- Vernetzung
- Zukünftige Entwicklungen
- Fazit
- Impulsfragen

## Begriffsdefinition

- Beförderung von Personen im Stadt-, Vorort- und Regionalverkehr mit Fahrzeugen des Straßen-, Schienen- und Schiffsverkehrs (Fähren) im Linienverkehr.
- Reiseweite von 50 km oder Reisezeit bis zu einer Stunde
- Unterteilung in Schienenpersonennahverkehr (SPNV), Straßenpersonennahverkehr (ÖSPV), Wasserfahrzeuge

Quelle: Gabler Verlag (Herausgeber), Gabler Wirtschaftslexikon, Stichwort: öffentlicher Personennahverkehr (öPNV), online im Internet:

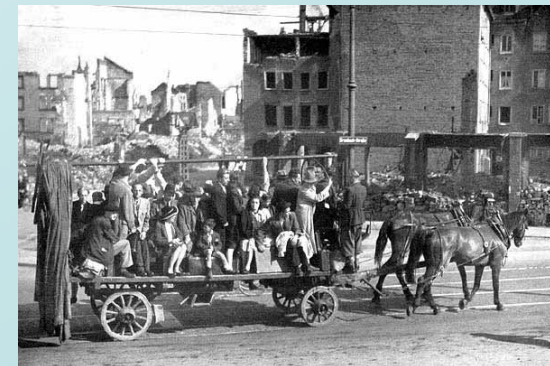
<http://wirtschaftslexikon.gabler.de/Archiv/54824/oeffentlicher-personennahverkehr-oepnv-v5.html>

# Rechtsgrundlage

- Personennahverkehrs-Regionalisierungsgesetz (RegG)
  - Die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr ist eine Aufgabe der Daseinsvorsorge.
  - Die Stellen, die diese Aufgabe wahrnehmen, werden durch Landesrecht bestimmt.
  - Den Ländern stehen Mittel für den öffentlichen Personennahverkehr aus dem Mineralölsteueraufkommen des Bundes zur Verfügung.

# Verkehrsmittel

- SPNV:
  - Straßenbahnen, Hochbahnen, U-Bahnen und ähnliche Bahnen und Eisenbahnen im Nahverkehr
- ÖSPV:
  - Kraftfahrzeuge im Linienverkehr und den Sonderformen des Linienverkehrs, Obusse
- Wasserfahrzeuge im Linien-, Fähr- und Übersetzverkehr
- Umstrittene Zurechnung:
  - Freigestellter Schülerverkehr, Bergbahnen
- Nicht beinhaltet:
  - Kraftfahrzeug-Gelegenheitsverkehr
  - Fährverkehr über Binnengewässern



## Fahrgäste und Beförderungsleistung

- Liniennahverkehr insgesamt:
 

	Vorjahr
– 2713 Unternehmen	
– 10,451 Mrd. Fahrgäste	+0,3%
– 98,135 Mrd. Pkm Beförderungsleistung	+1,1%
– 3,412 Mrd. Fzkm Fahrleistung	-1,6%
– 10,240 Mrd. € Beförderungseinnahmen	+4,4%

Quelle: Dipl.-Volkswirt Uwe Reim, Dipl.-Verwaltungswirt Bernd Reichel  
Öffentlicher Personenverkehr mit Bussen und Bahnen 2006, Statistisches Bundesamt • Wirtschaft  
und Statistik 3/2008

# Fahrgäste und Beförderungsleistung

- Linienverkehr mit Eisenbahnen

	Vorjahr
– 65 Unternehmen	
– 2,123 Mrd. Fahrgäste	+4,0%
– 44,508 Mrd. Pkm Beförderungsleistung	+3,2%
– 0,638 Mrd. Fzkm Fahrleistung	-1,9%
– Anteil DB 11%	

Quelle: Dipl.-Volkswirt Uwe Reim, Dipl.-Verwaltungswirt Bernd Reichel

Öffentlicher Personenverkehr mit Bussen und Bahnen 2006, Statistisches Bundesamt • Wirtschaft und Statistik 3/2008

[http://www1.messe-](http://www1.messe-berlin.de/vip8_1/website/MesseBerlin/htdocs/www.innotrans.de/de/Brancheninformationen/Marktanalyse/040830_Exzerpt_Bahnstudie_2.pdf)

[berlin.de/vip8\\_1/website/MesseBerlin/htdocs/www.innotrans.de/de/Brancheninformationen/Marktanalyse/040830\\_Exzerpt\\_Bahnstudie\\_2.pdf](http://www1.messe-berlin.de/vip8_1/website/MesseBerlin/htdocs/www.innotrans.de/de/Brancheninformationen/Marktanalyse/040830_Exzerpt_Bahnstudie_2.pdf), Zugriff 09.11.2010

# Fahrgäste und Beförderungsleistung

- Linienverkehr mit Straßenbahnen

	Vorjahr
– 62 Unternehmen	
– 3,548 Mrd. Fahrgäste	+1,4%
– 15,568 Mrd. Pkm Beförderungsleistung	+0,5%
– 0,301 Mrd. Fzkm Fahrleistung	+1,1%



# Fahrgäste und Beförderungsleistung

- Linienverkehr mit Omnibusse

	Vorjahr
– 2655 Unternehmen	
– 5,465 Mrd. Fahrgäste	-0,7%
– 38,058 Mrd. Pkm Beförderungsleistung	-1,1%
– 2,474 Mrd. Fzkm Fahrleistung	-1,8%

# Bedeutung

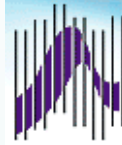
- Ökologisch
  - In Städten mit gut ausgebautem ÖPNV Anteil PKW-Fahrten <50%
  - Nutzungsdauer pro Tag der „Öffentlichen“ bis zu 20 Stunden (PKW ca. 1 Std.)
  - Durchschnittliche Auslastung ca. 30% (PKW 26%, 1,3 Personen)
  - Eine Person, die alleine mit dem Auto unterwegs ist, produziert drei Mal mehr CO<sub>2</sub>-Emissionen pro Kilometer, als wenn sie mit dem Zug fahren würde.
  - Geringerer Flächenverbrauch im ruhenden und fahrenden Verkehr

Quelle: [http://www.calsky.com/lexikon/de/txt/a/a\\_/a\\_ffentlicher\\_personennahverkehr.php](http://www.calsky.com/lexikon/de/txt/a/a_/a_ffentlicher_personennahverkehr.php), Zugriff 05.11.2010

[http://ec.europa.eu/clima/sites/campaign/control/walk\\_de.htm](http://ec.europa.eu/clima/sites/campaign/control/walk_de.htm), Zugriff 09.11.2010

# Bedeutung

- Wirtschaftlich
  - Anteil der Mobilitätskosten am Bruttosozialprodukt einer Stadt ist etwa proportional zum Anteil des motorisierten Individualverkehrs an der Verkehrsleistung
  - Einwohnermobilität in „Autostädten“ etwa doppelt so teuer wie in Städten mit gut ausgebautem ÖPNV
  - Deckungsgrad der Betriebskosten des ÖPNV rund 70%
  - Vollständige Kostendeckung wird angestrebt

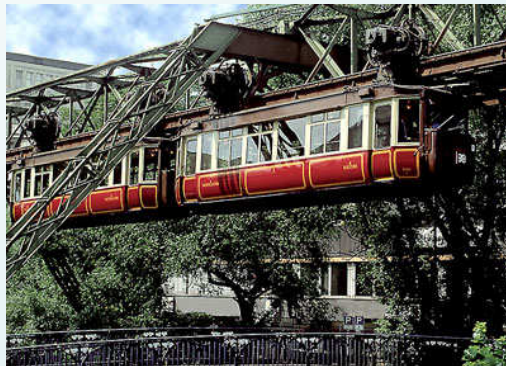


# Bedeutung

- Kulturell
  - Touristenattraktionen



Schwebebahn Dresden



Wuppertaler Schwebebahn



Falkenburgbahn  
Bad Herrenalb



H-Bahn Dortmund

## Bedeutung

- Sozial
  - Sicherung gesellschaftlicher Teilhabe
  - Soziale Beziehungen, berufliche Entwicklung, Bildung, Kultur und Erholung ohne Beweglichkeit technischer Verkehrsmittel nur sehr eingeschränkt möglich

## Besonderheiten im ländlichen Raum

- Mobilität gilt als soziale Errungenschaft
- Starke räumliche Trennung von Wohn- und Arbeitsorten
- Mobilitätsraum sehr verzweigt, auch durch soziale Kontakte
- Andere Raumwahrnehmung
- Öffentliche Verkehrsangebote entsprechen nicht den Mobilitätsbedürfnissen
- Überdurchschnittliche Nutzung und Wertschätzung des privaten PKWs
- Historisch entstandene Vorlieben bzw. Abneigung für bestimmte Verkehrsmittel
- Einfache Steigerung des öffentlichen Verkehrsangebots bedingt nicht automatisch dessen Nutzung

Quelle: Astrid Segert (2009): Mobilitätsorientierungen – eigenständiger Faktor für die Entwicklung nachhaltiger Mobilität in ländlichen Räumen. In: Ländlicher Raum Online-Fachzeitschrift des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft Jahrgang 2009, S. 1-17

## Lösungen für den ländlichen Raum

---

- Negativ-Image muss durch gutes Marketing beseitigt werden
- Spaß am Mitfahren wecken
- Vorurteile und Ängste beseitigen
- Bedarfsorientierte Verkehrsangebote
- Kleiner dafür öfter

# Lösungen für den ländlichen Raum

## Beispiele:

- Rufbusse
  - zumeist werden Kleinbusse eingesetzt
  - ergänzen in Zeiten und Räumen schwacher Verkehrsnachfrage den Linienverkehr
  - verkehren nur nach telefonischer Vorbestellung
  - haben meistens keine feste Linienführung
    - ➔ sie fahren zwar von Haltestelle zu Haltestelle, die Routen werden aber vom Fahrer innerhalb des Bedienungsgebietes nach den Zielwünschen der Fahrgäste festgelegt



# Lösungen für den ländlichen Raum

## Beispiele:

- Rufbus-Modellversuch im Bodenseekreis
  - Projektstart 1977
  - Einsatz im Umkreis von 25 km<sup>2</sup> um Friedrichshafen
  - 20 kleine Busse und 6 Taxis
  - 16 Rufsäulen, 88 Haltestellen
  - 36000 Bürger sollten unabhängig vom Linienbus versorgt werden
  - Bestellung des Busses per Rufsäule oder Telefon
  - Sofortige Information wann der Bus kommt, wann Ziel erreicht wird



# Lösungen für den ländlichen Raum

## Beispiele:

- Rufbus-Modellversuch im Bodenseekreis
  - Ende 1980 geplante Erhöhung des Einsatzbereichs auf 200 km<sup>2</sup>
  - Nach Finanzprüfung zunächst für 2 Jahre ausgesetzt, dann (1981) abgebrochen
  - Gründe:
    - Zu hohe Nachfrage erzeugte zu hohe Kosten
    - Monatsdefizit 500000 DM
    - Koordinierendes Computerprogramm kam an Kapazitätsgrenzen, dadurch Wartezeiten, geringe Auslastung der einzelnen Fahrzeuge, hohe Verspätungen, ungerechtfertigte Ablehnung

# Lösungen für den ländlichen Raum

## Beispiele:

- Bürgerbusse
  - Einsatz von ehrenamtlichen Fahrer/innen
  - Führerscheinklasse 3 mit zusätzlichen Personenbeförderungsschein
  - keine Personalkosten → günstige Fahrpreise
  - Linienverkehr nach Genehmigung nach §42 Personenbeförderungsgesetz
  - Verkehrsunternehmen Inhaber der Linienkonzession
  - seit 1983 förderungswürdige Pilotprojekt BürgerBus in NRW
  - Kleinbus mit max. 8 Plätzen
  - Landeszuschuss von 30.000 € für Neufahrzeug
  - jährlichen Zuschuss für die Organisation von 5.000 €

# Vernetzung

- Bike & Ride
  - Verbesserung der Infrastruktur im Bereich der Fahrradabstellanlagen
    - Abschließbare Fahrradboxen inkl. Wartung und Reparatur am Vorbild der Niederlande
    - Für große Städte: Fahrradstationen
    - Für kleine Städte: Privat-Public-Partnership mit ortsansässigen Fahrradhändlern

# Vernetzung

- 3-Löwen-Takt Radexpress Baden-Württemberg
  - Einsatz von Zügen mit besonders großer Radmitnahmekapazität
    - Packwagen mit Platz für 100 Fahrräder
  - Einsatz auf bestehenden und extra zugeschnittenen Verbindungen
  - verkehren an Wochenenden zwischen Mai und Oktober
  - Attraktion auf einigen Radexpress-Linien planmäßig historische Fahrzeuge wie etwa Schienenbusse oder alte Elektrotriebzüge

# Zukünftige Entwicklungen

- Herausforderungen
  - Demographische Entwicklung
    - Abnahme des Ausbildungsverkehrs
    - Steigender Anteil älterer Menschen
  - Finanzierbarkeit
    - 13-14 Mrd. € Regionalisierungsmittel und Ausgleichszahlungen für Schülerverkehre und Behindertentransport
    - Bedeutet eine Subventionierung von 1,39€/Beförderungsfall
  - Kundenorientierte Attraktivität und Verkehrsmittelqualität
    - Nutzergruppen erweitern
    - Weg von den 4A

## Zukünftige Entwicklungen

---

- Erhöhung der Akzeptanz durch
  - Erhöhung der Angebotsqualität im Schülerverkehr
  - Technische und organisatorische Innovationen
  - Erhöhte subjektive Fahrgastsicherheit
  - Stärkere Verhinderung von Vandalismus

## Zukünftige Entwicklungen

---

- Betriebswirtschaftlich
  - Deckung der Betriebskosten soll mit Erhöhung der Stammkunden erreicht werden
  - Steigerung der Transportleistung
  - Verstärkter Einsatz von Marketing



## Zukünftige Entwicklungen

- Technisch:
  - Verstärkter Einsatz von Informationstechnik
    - Fahrplanauskunft über Internet und Mobilgeräte
    - Aktuelle Auskünfte über Verspätungen, usw.
  - Bargeldlose Fahrgelderhebung
    - Handyticket
    - Transponderkarten

# Zukünftige Entwicklungen

- Technisch
  - Alle Haltestellen barrierefrei und behindertengerecht
  - Alle Haltestellen mit Notruf- und Informationssäulen
  - Bessere Übersicht in den Haltestellen durch farbliche Wegeleitsysteme
  - Videoüberwachung in den Fahrzeugen
    - ➔ Einsatz von Fahrzeugen in passender Größe zum Fahrgastaufkommen
  - U-Bahnen fahren großteils unbemannt und vollautomatisch

## Zukünftige Entwicklungen

- Beispiel: City-Maut, London
  - Einfahrt in die Stadt kostet pro Tag 8 Pfund (11,50€)
  - Mautzeiten 7.00-18.30 Uhr Montag bis Freitag
  - Einnahmen für Ausbau des ÖPNV
  - Ergebnis:
    - 60000 Autos weniger in der City
    - Rückgang des Individualverkehrs um 30%
    - Davon sind 50-60 % auf ÖPNV umgestiegen
    - 20-30 % haben Fahrtroute verändert
    - Rest CarSharing, Umstieg auf Motor- oder Fahrräder oder Fahrten außerhalb der Mautzeiten

## Fazit

- Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr ist ein gesetzlich verankertes Recht
- ÖPNV wird staatlich gefördert
- Kostendeckung muss verbessert werden, soll durch Stammkunden erreicht werden
- Erhöhung der Akzeptanz notwendig
- Erhöhung der Attraktivität notwendig
- Speziallösungen für den ländlichen Raum müssen gefunden werden

Vielen Dank für Eure Aufmerksamkeit!

Fragen?



## Impulsfragen

---

- Wie könnte der ÖPNV attraktiver gestaltet werden?
- Was müsste verändert werden damit Sie regelmäßig den ÖPNV nutzen?
- Welche Schwierigkeiten sehen Sie bei der Umsetzung der Veränderungen?