



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:

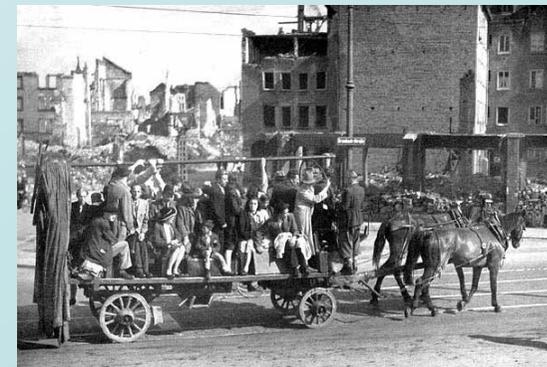
<http://wirtschaftslexikon.gabler.de/Archiv/54824/oeffentlicher-personennahverkehr-oepnv-v5.html>

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/Brancheninformatioenen/Marktanalyse/040830_Exzerpt_Bahnstudie_2.pdf)

[berlin.de/vip8_1/website/MesseBerlin/htdocs/www.innotrans.de/de/Brancheninformatioenen/Marktanalyse/040830_Exzerpt_Bahnstudie_2.pdf](http://www1.messe-berlin.de/vip8_1/website/MesseBerlin/htdocs/www.innotrans.de/de/Brancheninformatioenen/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 CO₂-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, Zugriff 05.11.2010

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 km² 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 km²
 - 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?