

Neuerungen im öffentlichen Personennahverkehr

1. 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

2. 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.

3. 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

4. Fahrgäste und Beförderungsleistung

(Zahlen von 2006)

- Liniennahverkehr insgesamt:
 - 2713 Unternehmen

Vorjahr

- | | |
|--|---------|
| – 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% |
| • 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% | |
| • 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% |
| • 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% |

5. 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
- 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

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

6. Der ländlichen Raum

6.1. *Besonderheiten*

- 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

6.2. *Lösungen*

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

6.3. *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

- 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
 - 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

- 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 €

7. 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

- 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

8. Zukünftige Entwicklungen

8.1. 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
- Erhöhung der Akzeptanz durch
 - Erhöhung der Angebotsqualität im Schülerverkehr
 - Technische und organisatorische Innovationen
 - Erhöhte subjektive Fahrgastsicherheit
 - Stärkere Verhinderung von Vandalismus

8.2. Betriebswirtschaftlich

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

8.3. Technisch

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

8.4. Beispiel

- 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

9. 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