

Entwicklung und Perspektiven flexibler Mobilitätskonzepte im ländlichen Raum – Organisationsmodelle im Vergleich

LEADER+ Fachseminar
 „Neue Mobilitätsstrategien für ländliche Räume“
 17. bis 19. Mai 2006 in Buckow, Märkische Schweiz (Land Brandenburg)

Gliederung

- I Aktuelle Situation und künftige Rahmenbedingungen des PV in der Region
 - Ausgangssituation
 - Demographische Entwicklung
 - Finanzierungsperspektiven
- II Praxisbeispiele
 - Alltagsverkehr
 - Freizeitverkehr
- III Mögliche Handlungsstrategien

Rahmenbedingungen ÖPNV in der Region

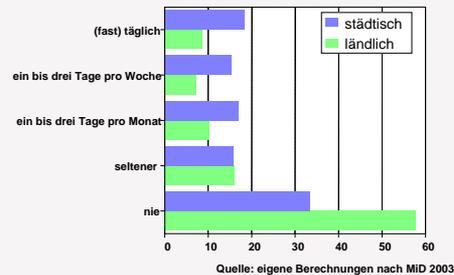
STADT

- + MIV Überlastungsphänomene
- + Hohe ÖPNV-Angebotsqualität
- + ÖPNV als Verkehrsmittelalternative präsent

REGION

- Keine starken Push- und Pull-Faktoren für ÖV-Nutzung
- Heterogene Angebotsqualität
- Kaum intermodale Verkehrsmittelwahl

ÖPNV-Nutzung in städtisch und ländlich geprägten Kreisen



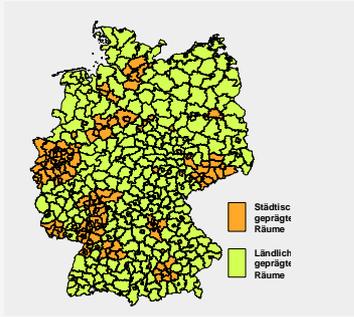
Schwierige Rahmenbedingungen = Herausforderung

- Geringe Nachfrage (= niedrige Kostendeckung)
- Geringe Finanzkraft der Aufgabenträger
- Zersplitterung von Zuständigkeiten
- Liberalisierung: Eigenwirtschaftlichkeit / Rentabilität

Entwicklungsperspektiven

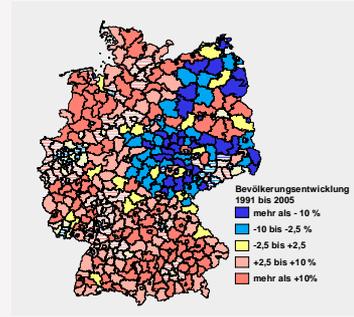
- Demographische Entwicklung
- Finanzielle Entwicklung

Ländlich geprägte Räume in der BRD



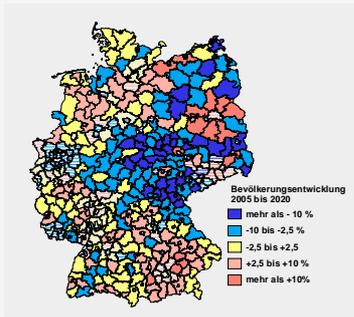
Quelle: BBR Kreistypen

Bevölkerungsentwicklung 1991 bis 2005



Quelle: BBR Bevölkerungsprognose

Bevölkerungsentwicklung 2005 bis 2020



Quelle: BBR Bevölkerungsprognose

2000

2020

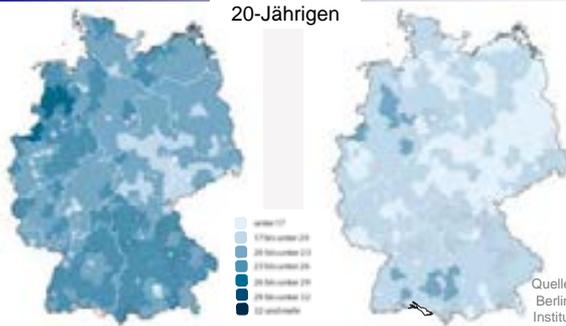


Quelle: Berlin Institut

2000

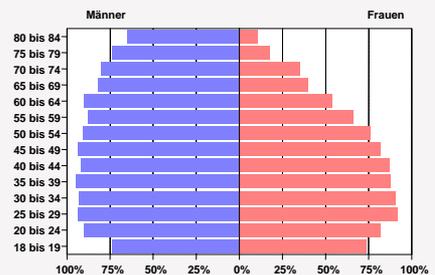
Anteile der Unter 20-Jährigen

2020

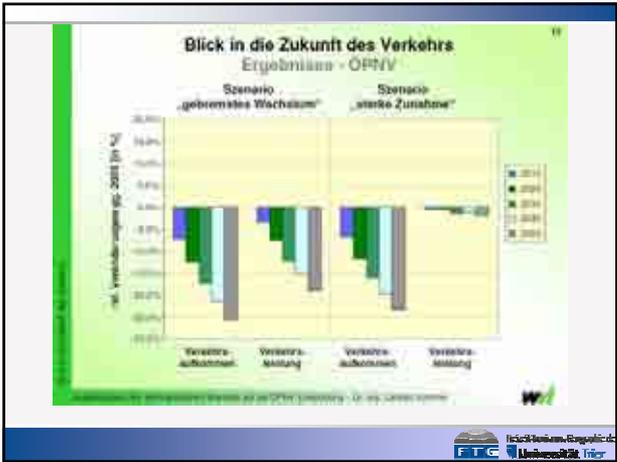
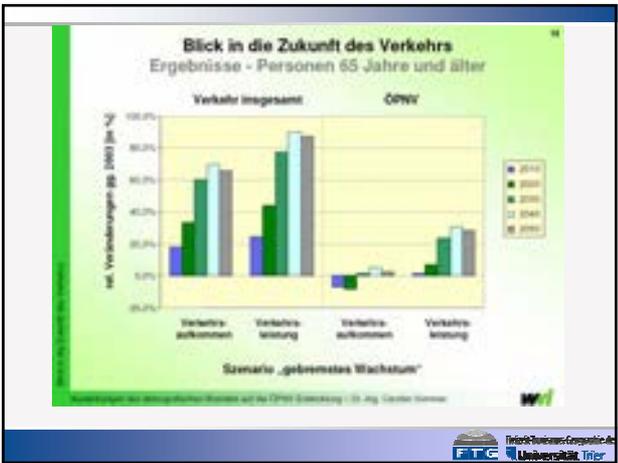
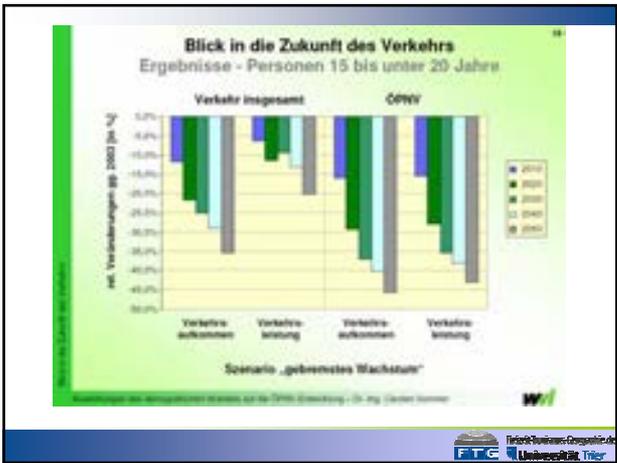


Quelle: Berlin Institut

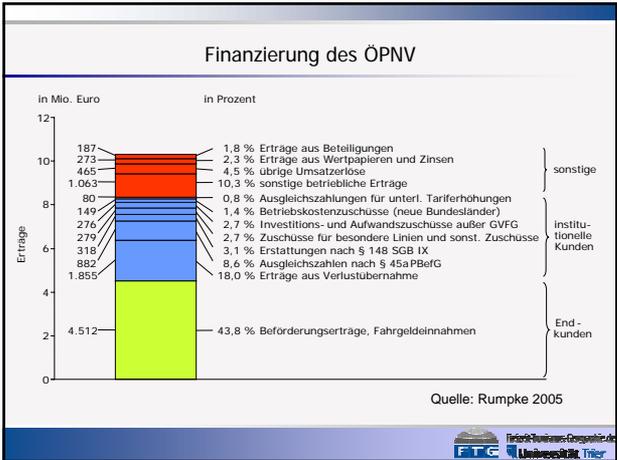
Anteile Führerscheinbesitzer nach Alterklassen



Quelle: Verkehr in Zahlen 2004



- ### Finanzierung des ÖPNV
- Ausgleichszahlungen Ausbildungsverkehr
 - Ausgleichszahlungen Schwerbehindertengesetz
 - Regionalisierungsmittel (laufender Betrieb und Investitionen)
 - GVFG
 - (Querverbund)
- FTG Friedrich-Thommes-Gesellschaft AG Universität Trier

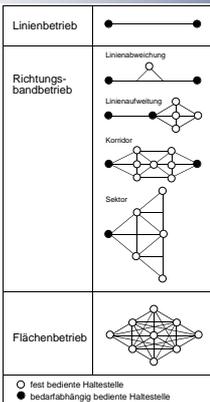


PNV Region als Innovationsprojekt



Grundprinzipien für flexible Bedienformen

- 1) Fahrzeuge (Taxis, Kleinbusse, Mini-Busse) sind nachfrageabhängig
- 2) kein starrer Takt, sondern das Mobilitätsangebot erst bei entsprechender vorangemeldeter Nachfrage
- 3) keine festen Linien, sondern Routen je nach Bedarf gewählt



eigener Entwurf nach
Haller 1993

Überblick flexible Bedienformen

- **Linientaxi:** Linienverkehr mit Einsatz von kleineren Fahrzeugen
- **Bürgerbus:** Linienverkehr mit Kleinbussen und ehrenamtlichen FahrerInnen
- **Taxibus / Anruflinientaxi (ALT):** Grundprinzip wie Linientaxi; fährt jedoch nur bei Anmeldung eines Fahrtwunsches;;
- **Anruf-Sammeltaxi (AST):** Grundprinzip wie Taxibus; festgelegte Abfahrtsstellen, nach Bedarf unterschiedliche Zielorte in festgelegtem Bedienungsgebiet; ggf. „Komfortzuschläge“
- **Rufbus:** keine Fahrplan- und Linienwegbindung in einem festgelegten Bedienungsgebiet

Angepasste Flexible Angebotsformen (1)

TaxiBus Kreis Euskirchen



- Abgestuftes Bedienkonzept
- Flächendeckend für Bediengebiet
- Höhere Frequenz bei geringeren Kosten

Quelle: Schmidt 2004

Angepasste Flexible Angebotsformen (2)

TaxiBus Kreis Minden-Herford

RegioBus →

StadtBus ←

TaxiBus



- Systematische Verknüpfung
- Rendezvous-Prinzip
- Innovative Marketingansätze

Quelle: mhv

Bike & Ride

Landkreis Graftschaft Bentheim



- Kompensation Netzdichte
- tw. Kombination mit Fahrradmitnahme

Quelle: Thiemann-Linden 2004

Car Sharing als Ergänzung

Car-Sharing-Südbaden



- Ergänzung zum ÖPNV
- Kooperation mit ÖV-Unternehmen
- Zielgruppenorientierte Ansprache

Quelle: Car-Sharing-Südbaden

Mobilitätsinformation: Kooperationsmöglichkeiten

Kooperation Stadtverkehr Euskirchen und Kreisverkehrsgesellschaft



Stadtverkehr Hürth und Sparkasse



Tourismus-Service BürgerBahnhof Neuruppin



Mobilitätsinformation: Personalextenstive Lösungen

nph-center



- Integration in bestehende Einrichtungen
- Fahrpläne, Tarifinformationen und aktuelle Printmedien zum Mitnehmen
- Internet-Zugang zur Homepage des nph, der Stadt und des Kreises
- Telephonische Verbindung zum nph

ÖV-Angebote im Freizeitverkehr

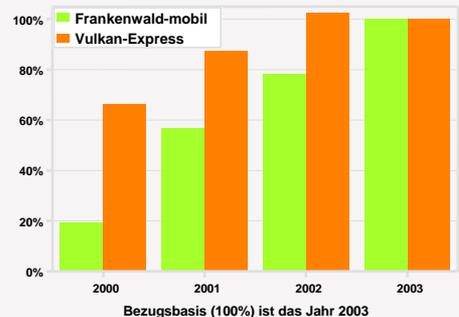
- zunehmende Bedeutung des Freizeitverkehrs
- Freizeitverkehr in hohem Maße Pkw-orientiert
- Nachfrage von Touristen, Ausflüglern v. a. zu Schwachlastzeiten des ÖPNV

→ Angebot von ÖV-Angeboten im Freizeitverkehr

- Ausflugsbahnlinien
- Eventverkehre
- Abend- und Nachtverkehre
- Fahrradbuslinien
- Freizeitbuslinien



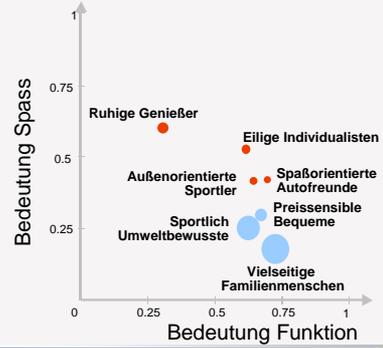
Achtung Anlaufzeit !!!



Rolle von MIV-Restriktionen in Kombination mit Parkraummanagement



Spaß- und Funktionsorientierung bei Verkehrsmittelwahl in der Freizeit



Ausgangslage für die Touristiklinie im Kreis Lippe

- Bedeutung des Kreises Lippe für den Tourismus
- zahlreiche touristische Sehenswürdigkeiten im Kreis Lippe
- geringes ÖPNV-Angebot im Regelverkehr am Wochenende
- schlechte Erreichbarkeit der Sehenswürdigkeiten mit dem ÖPNV

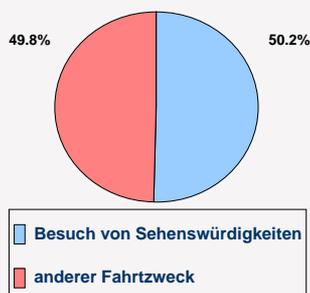
→ Touristiklinie 792



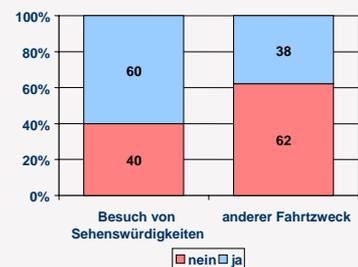
Touristiklinie im Kreis Lippe



Touristiklinie Lippe: Fahrtzweck

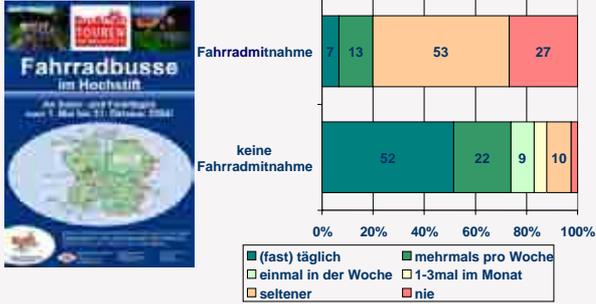


Touristiklinie Lippe: Führerscheinbesitz

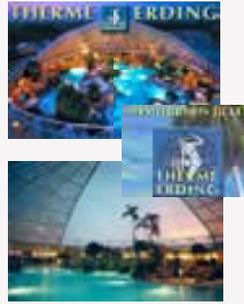


Fahrradbusse in den Kreisen Paderborn und Höxter

ÖPNV-Nutzung



Rolle von Kombitickets



- > 2/5 der MIV-Nutzer kennt das Kombiticket
- > 1/3 der Kombiticketnutzer ist MIV-affin
- > 1/3 der Kombiticketnutzer hätte Pkw zur Verfügung

Quelle: Eigene Erhebungen

Wirtschaftlichkeit von flexiblen Bedienformen

