

Aktuelle Rahmenbedingungen für den ländlichen ÖPNV und Konsequenzen für dessen zukünftige Entwicklung

Vortragsreihe: Verkehrsgeographie in Forschung und Praxis – Arbeitsmarkt der Zukunft!?

am 1. Dezember 2005 an der Universität Bonn

Prof. Dr. A. Kagermeier, Paderborn

Gliederung

- I Aktuelle Situation des PV in der Region
 - Rahmenbedingungen
 - Good-Practice-Beispiele
- II Entwicklungsperspektiven
 - Demographische Entwicklung
 - Finanzierungsperspektiven
- III Mögliche Handlungsstrategie

Prof. Dr. A. Kagermeier, Paderborn

ÖPNV im ländlichen Raum

Rahmenbedingungen ÖPNV in der Region

STADT

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

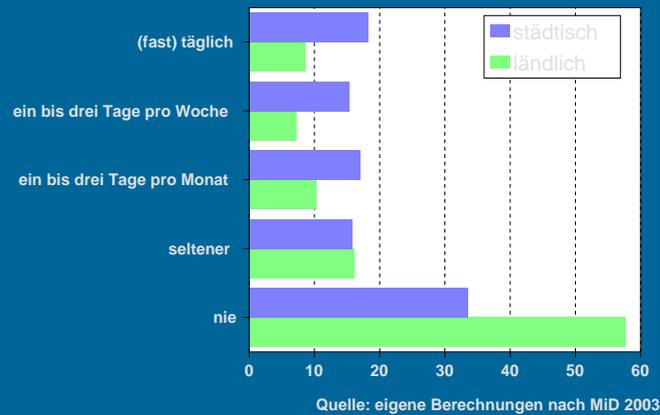
REGION

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

Prof. Dr. A. Kagermeier, Paderborn

ÖPNV im ländlichen Raum

ÖPNV-Nutzung in städtisch und ländlich geprägten Kreisen



Übertragung Stadt => Region

Schwierige Rahmenbedingungen = Herausforderung

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

Kundenorientiert und kostenoptimiert

PNV Region als Innovationsprojekt

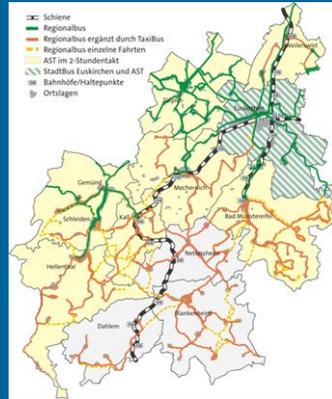


PNV Region als Innovationsprojekt



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

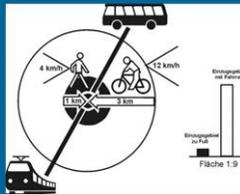


- Systematische Verknüpfung
- Rendezvous-Prinzip
- Innovative Marketingansätze

Quelle: mhv

Bike & Ride

Landkreis Graftschaft Bentheim

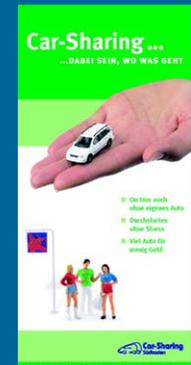


- Kompensation Netzdichte
- tw. Kombination mit Fahrradmitnahme

Quelle: Thiemann-Linden 2004

Car Sharing als Ergänzung

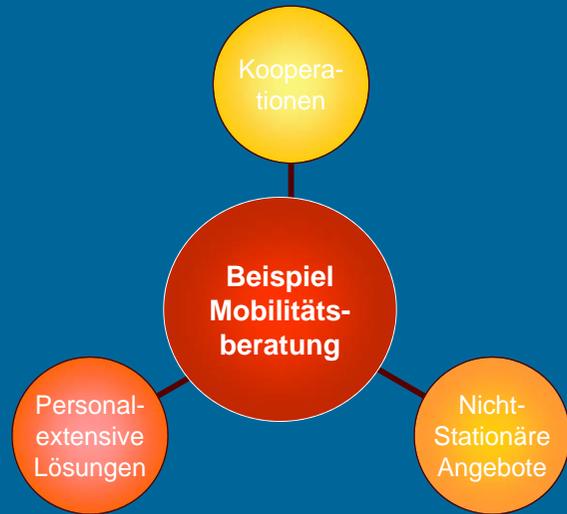
Car-Sharing-Südbaden



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

Quelle: Car-Sharing-Südbaden

Herausforderung Finanzierung



Prof. Dr. A. Kagermeier, Paderborn

ÖPNV im ländlichen Raum

Herausforderung Finanzierung (1)

Kooperationsmöglichkeiten als zentraler Ansatzpunkt

Kooperation Stadtverkehr Euskirchen und Kreisverkehrsgesellschaft



Stadtverkehr Hürth und Sparkasse



Tourismus-Service
Bürgerbahnhof Neuruppin

Prof. Dr. A. Kagermeier, Paderborn

ÖPNV im ländlichen Raum

Herausforderung Finanzierung (2)

Nicht-stationäre Lösungen



Prof. Dr. A. Kagermeier, Paderborn

ÖPNV im ländlichen Raum

Herausforderung Finanzierung (3)

Personalextensive Informationsangebote

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

Prof. Dr. A. Kagermeier, Paderborn

ÖPNV im ländlichen Raum

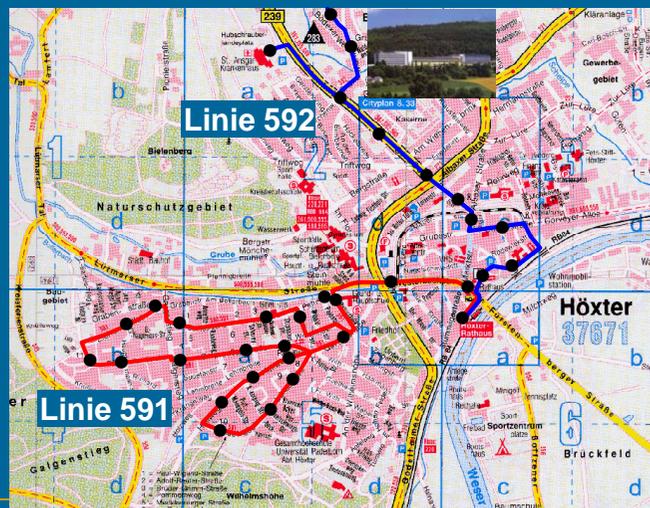
Ein Fallbeispiel

- Lemgo
 - 41.000 Einwohner
 - Marktführer „Stadtbus“ (0,25 Fahrten pro Einw. und Tag)
 - Klares **Corporate Design** des Systems (Busse, Haltestellen)
 - LemGo Card (in jedem 6. Haushalt)
 - Bedienzeiten: 6 Uhr bis 19 Uhr; Basis 30-Minuten-Takt
- Höxter
 - 33.000 Einwohner
 - Stadtbusangebot seit 1.11.1999 als dreijährigen Versuchslauf (mit Anschubfinanzierung durch Aufgabenträger)
 - Bedienzeiten: 8 Uhr bis 20 Uhr; Basis 1-Stunden-Takt

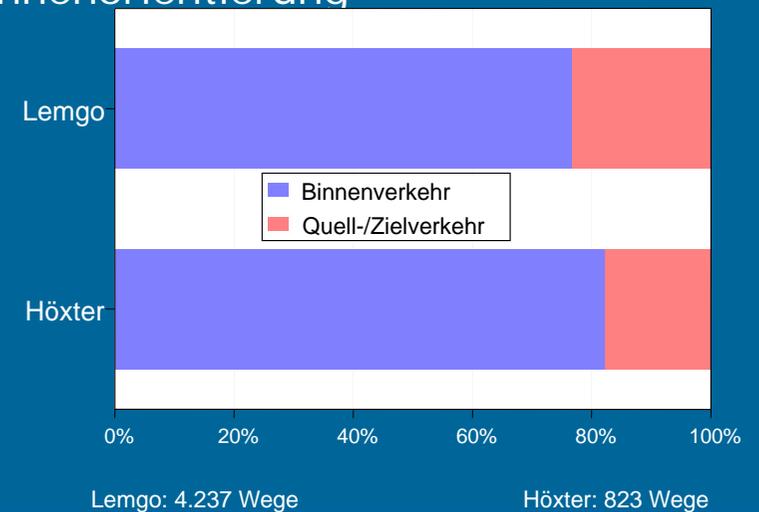
Stadtbusnetz Lemgo



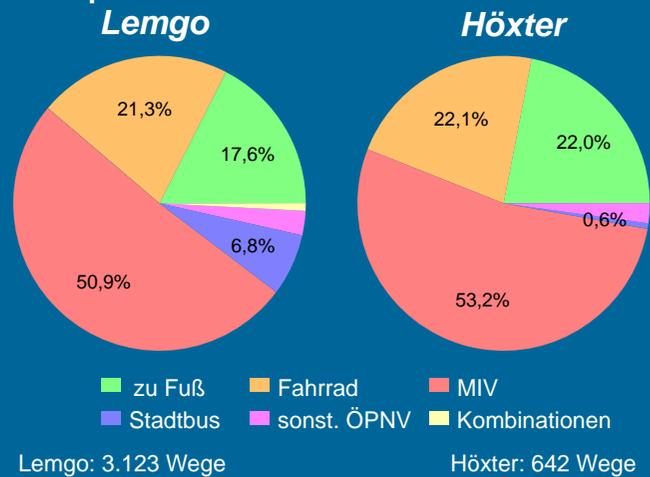
Stadtbuslinien in Höxter



Haushaltsbefragung: Binnenorientierung



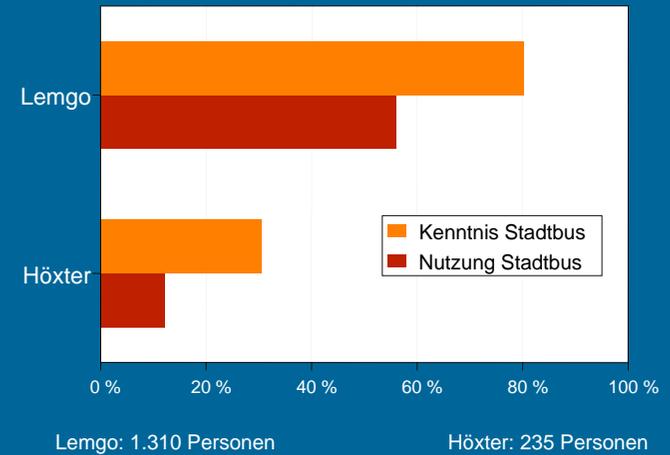
Haushaltsbefragung: Modal Split im Binnenverkehr



Prof. Dr. A. Kagermeier, Paderborn

ÖPNV im ländlichen Raum

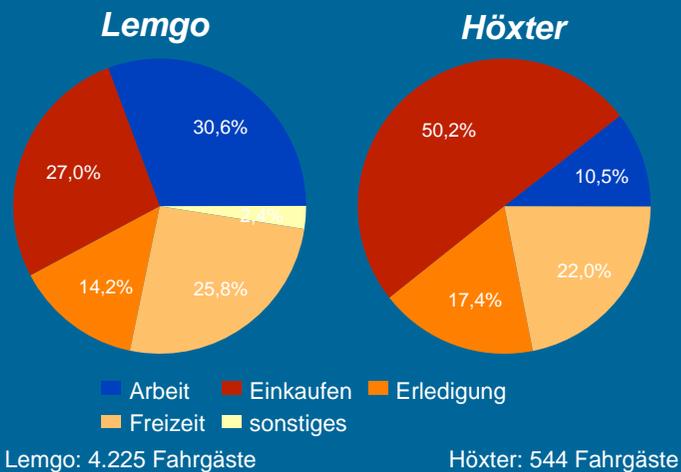
Haushaltsbefragung: Kenntnis / Nutzung Stadtbus



Prof. Dr. A. Kagermeier, Paderborn

ÖPNV im ländlichen Raum

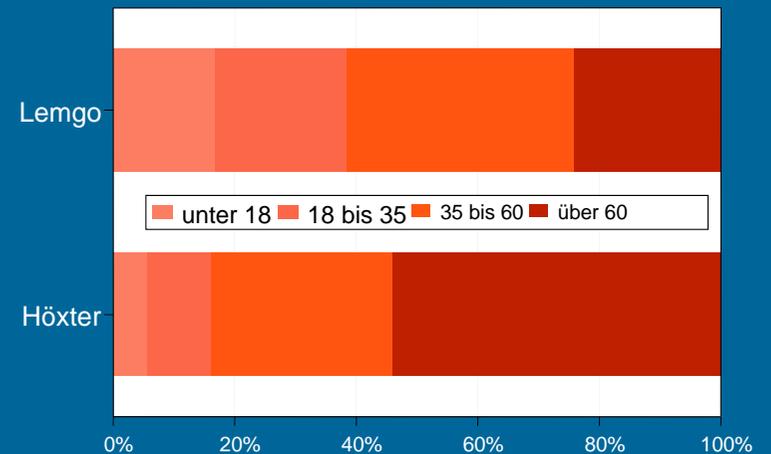
Fahrtzwecke der Stadtbusfahrgäste (ohne Schülerverkehr)



Prof. Dr. A. Kagermeier, Paderborn

ÖPNV im ländlichen Raum

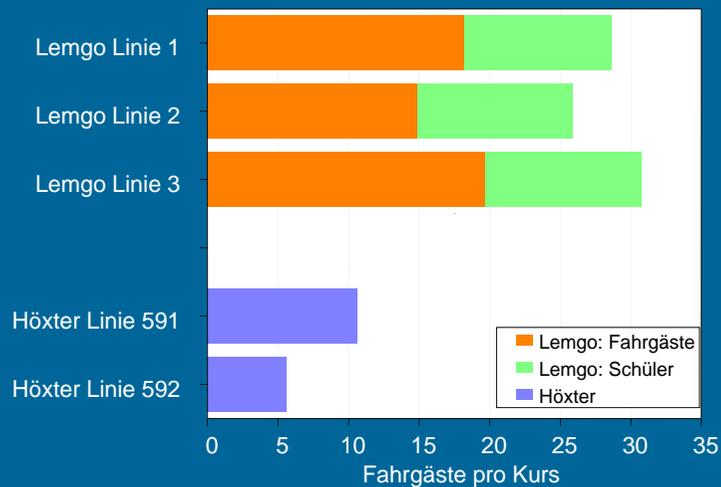
Alterstruktur der Fahrgäste



Prof. Dr. A. Kagermeier, Paderborn

ÖPNV im ländlichen Raum

Vergleich Fahrgäste pro Kurs



Erfolgsfaktoren

➤ BASISELEMENTE

- ✓ Bedienfrequenz
- ✓ Klare Linienstruktur (Netzdichte)
- ✓ Corporate Design

➤ ERGÄNZENDE ELEMENTE

- ✓ Kommunikation
- ✓ Wahrnehmung der Qualität

**Letztendlich: Wille bei Aufgabenträger und
Bereitschaft zum Engagement**

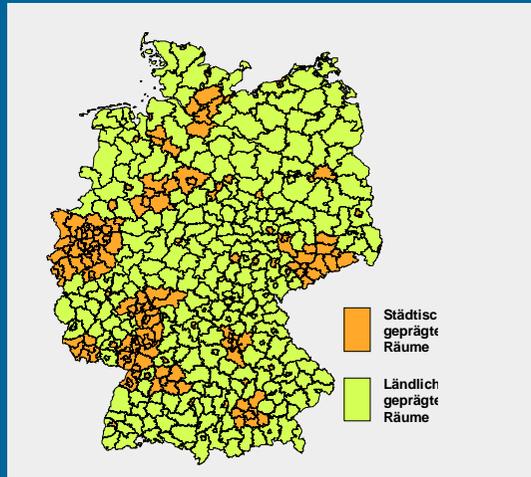
Hemmnisse auf dem Weg zu einer Verstetigung der Weiterverbreitung von Mobilitätsangeboten im LR

- Gesellschaftspolitischer Wille
- Rechtliche Rahmenbedingungen (PBFVG; Linienverkehre)
- Verkehrsunternehmen / Verbünde (Abstimmung, Primat der Kostensenkung)
- Finanzielle Tragfähigkeit

Entwicklungsperspektiven

- Demographische Entwicklung
- Finanzielle Entwicklung

Ländlich geprägte Räume in der BRD

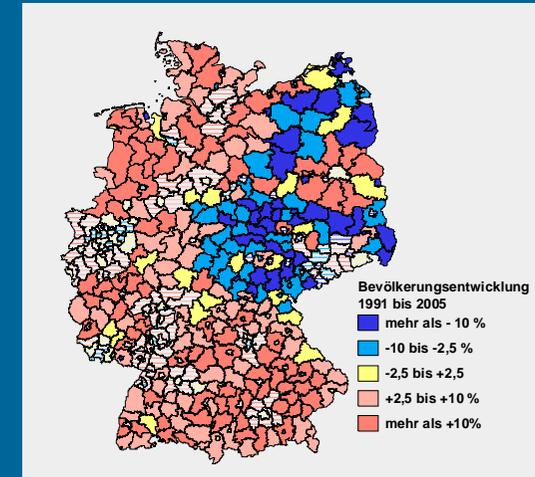


Quelle: BBR
Kreistypen

Prof. Dr. A. Kagermeier, Paderborn

ÖPNV im ländlichen Raum

Bevölkerungsentwicklung 1991 bis 2005

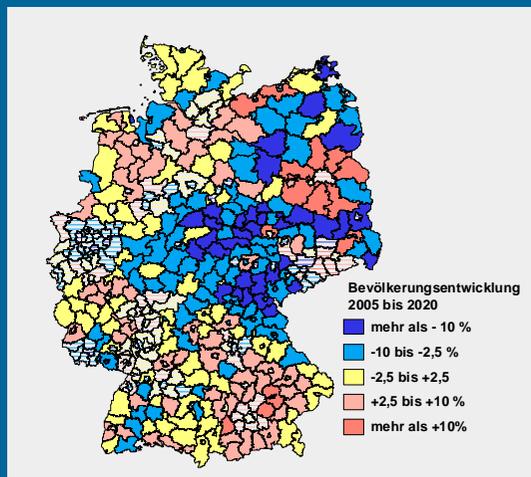


Quelle: BBR
Bevölkerungs-
prognose

Prof. Dr. A. Kagermeier, Paderborn

ÖPNV im ländlichen Raum

Bevölkerungsentwicklung 2005 bis 2020

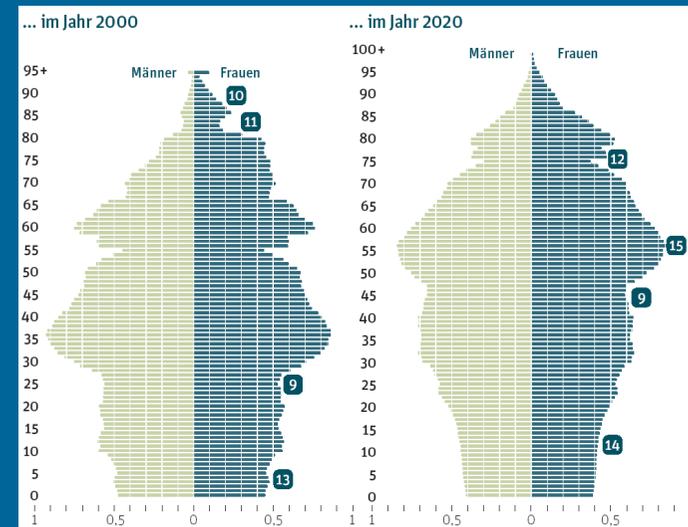


Quelle: BBR
Bevölkerungs-
prognose

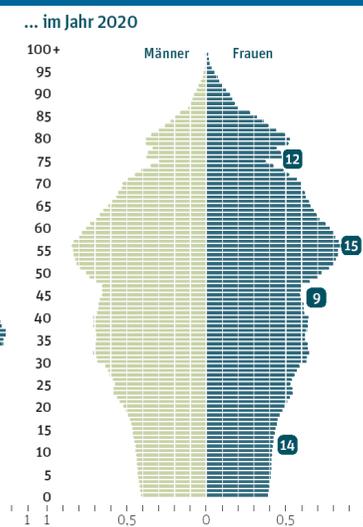
Prof. Dr. A. Kagermeier, Paderborn

ÖPNV im ländlichen Raum

2000



2020



Quelle:
Berlin
Institut

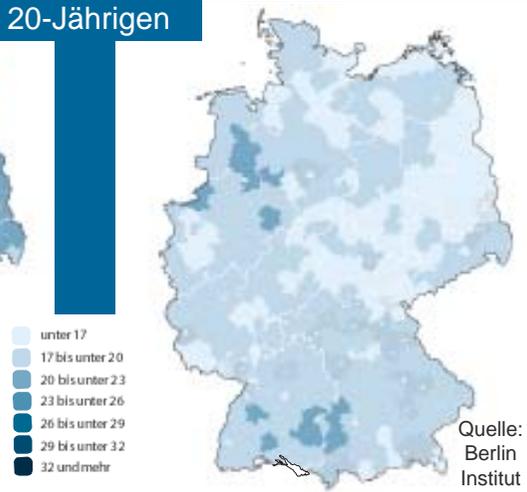
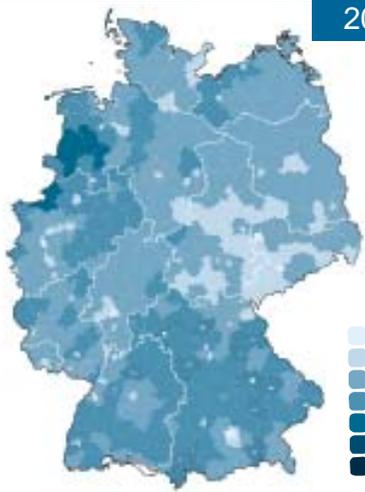
Prof. Dr. A. Kagermeier, Paderborn

ÖPNV im ländlichen Raum

2000

Anteile der
Unter
20-Jährigen

2020



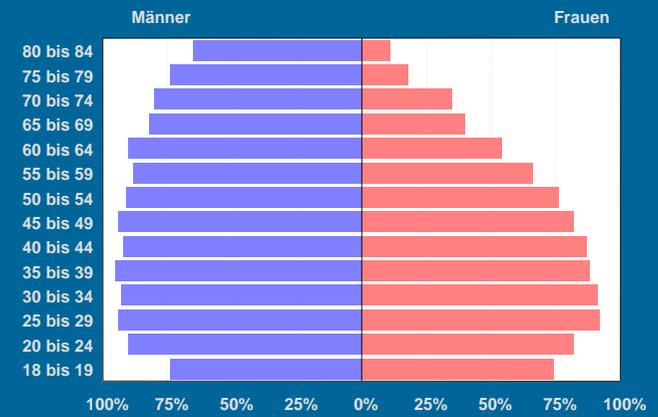
- ☐ unter 17
- ☐ 17 bis unter 20
- ☐ 20 bis unter 23
- ☐ 23 bis unter 26
- ☐ 26 bis unter 29
- ☐ 29 bis unter 32
- ☐ 32 und mehr

Quelle:
Berlin
Institut

Prof. Dr. A. Kagermeier, Paderborn

ÖPNV im ländlichen Raum

Anteile Führerscheinbesitzer nach Alterklassen



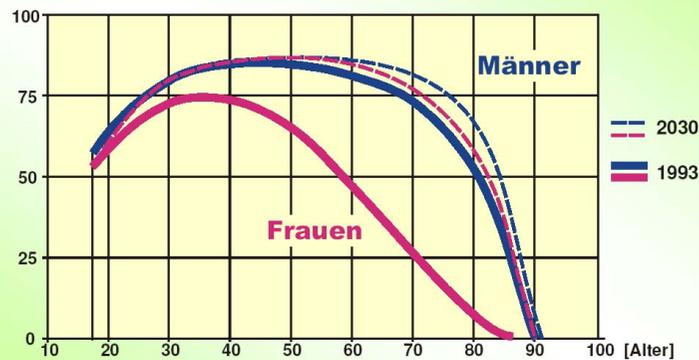
Quelle: Verkehr in Zahlen 2004

Prof. Dr. A. Kagermeier, Paderborn

ÖPNV im ländlichen Raum

Einflussgrößen der Verkehrsnachfrage Bevölkerung

[%] Pkw-Verfügbarkeit der Braunschweiger 1993 und 2030



Einflussgrößen der Verkehrsnachfrage

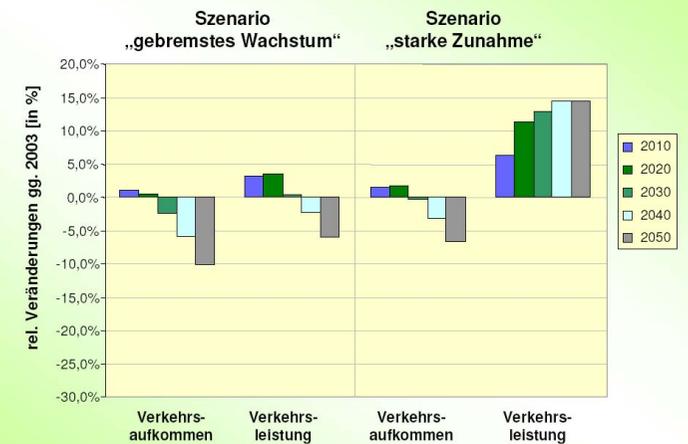
Auswirkungen des demografischen Wandels auf die ÖPNV-Entwicklung – Dr.-Ing. Carsten Sommer



Prof. Dr. A. Kagermeier, Paderborn

ÖPNV im ländlichen Raum

Blick in die Zukunft des Verkehrs Ergebnisse - Verkehr insgesamt



Blick in die Zukunft des Verkehrs

Auswirkungen des demografischen Wandels auf die ÖPNV-Entwicklung – Dr.-Ing. Carsten Sommer

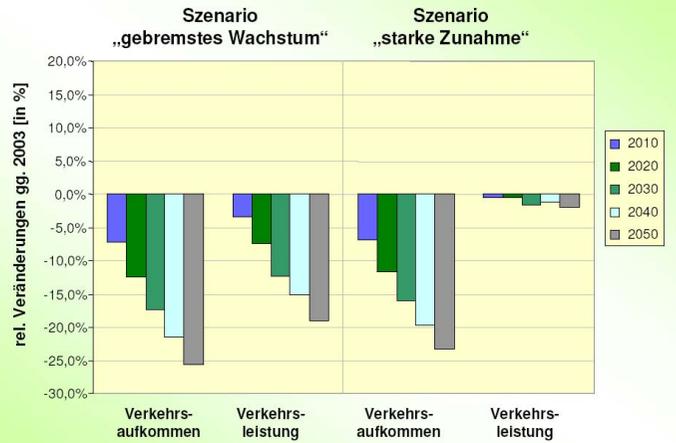


Prof. Dr. A. Kagermeier, Paderborn

ÖPNV im ländlichen Raum

Blick in die Zukunft des Verkehrs Ergebnisse - ÖPNV

17



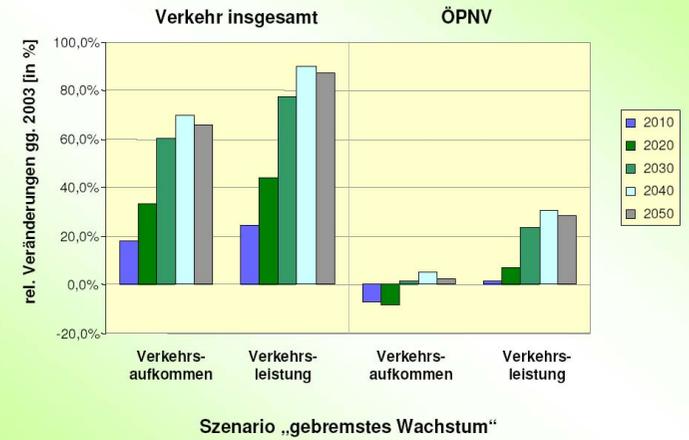
Blick in die Zukunft des Verkehrs

Auswirkungen des demografischen Wandels auf die ÖPNV-Entwicklung – Dr.-Ing. Carsten Sommer



Blick in die Zukunft des Verkehrs Ergebnisse - Personen 65 Jahre und älter

18



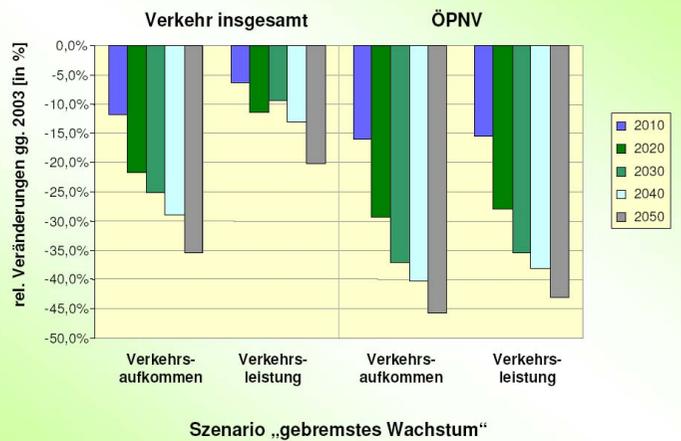
Blick in die Zukunft des Verkehrs

Auswirkungen des demografischen Wandels auf die ÖPNV-Entwicklung – Dr.-Ing. Carsten Sommer



Blick in die Zukunft des Verkehrs Ergebnisse - Personen 15 bis unter 20 Jahre

19

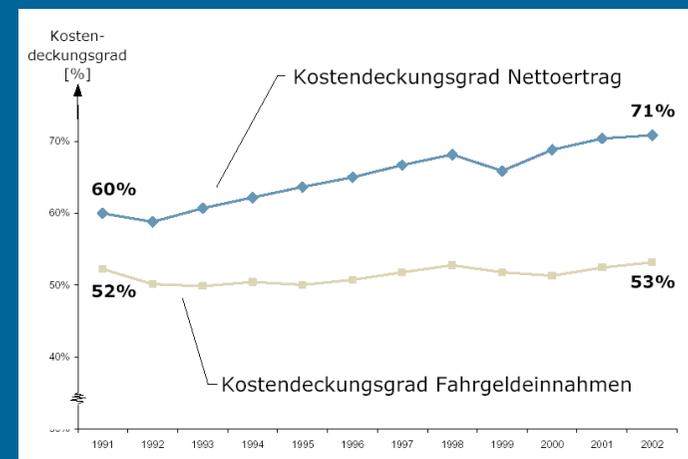


Blick in die Zukunft des Verkehrs

Auswirkungen des demografischen Wandels auf die ÖPNV-Entwicklung – Dr.-Ing. Carsten Sommer



Stagnierender Kostendeckungsgrad

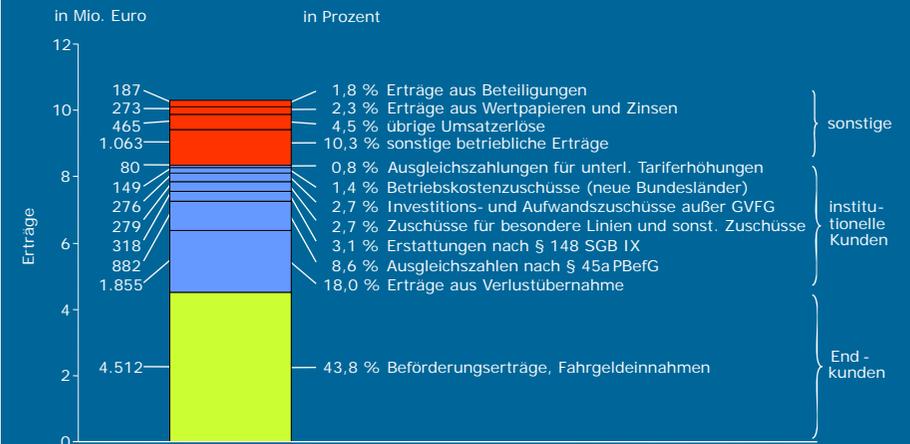


Quelle: Weigele 2005

Finanzierung des ÖPNV

- Ausgleichszahlungen
Ausbildungsverkehr
- Ausgleichszahlungen
Schwerbehindertengesetz
- Regionalisierungsmittel
(laufender Betrieb und Investitionen)
- GVFG
- (Querverbund)

Finanzierung des ÖPNV



Quelle: Rumpke 2005

Mögliche Handlungsstrategien

- Veränderung Mittelfluss (*Brandenburg*)
- Subjektförderung
- Verstärkte Nutzerfinanzierung

Praxis der ÖPNV-Finanzierung vor 2002

- Darstellung der jährlichen Finanzströme -



Vereinfachte Darstellung ohne SPNV-Verkehrsverträge - Beträge in Mio Euro

Quelle: Dellmann 2005

ÖPNV-Finanzierungsmodell in Brandenburg

- Anteile der einzelnen Komponenten -

Komponente	Anteil	Betrag	
Fläche (Strukturkomponente)	30%	15 Mio. €	Verhältnis der Fläche des Aufgabenträgers
Fahrplankilometer (Aufwandskomponente)	20%	10 Mio. €	Verhältnis der erbrachten Fahrplankilometer
Kommunale Eigenmittel (Aufwandskomponente)	20%	10 Mio. €	Verhältnis der eingesetzten Eigenmitteln für den ÖPNV
Zahl der Fahrgäste (Erfolgskomponente)	30%	15 Mio. €	Verhältnis der Fahrgäste (ohne Schülerverkehr)

Quelle: Dellmann 2005

Praxis der neuen ÖPNV-Finanzierung ab 2005

- Darstellung der neuen Finanzströme -



Quelle: Dellmann 2005

Bus vs. Taxi - eine Beispielrechnung (I)

	Tag 1		Tag 2	
	Anrufbus im Flächenbetrieb	Taxi	Anrufbus im Flächenbetrieb	Taxi
Betriebszeit	täglich 5 bis 20 Uhr			
Betriebstage	365			
Fahrzeuge	2 Kleinbusse	Taxis nach Bedarf	2 Kleinbusse	Taxis nach Bedarf
Fahrerstunden	30	nach Bedarf	30	nach Bedarf
Fahrerkosten / Stunde	15 €		15 €	
Anzahl Fahrgäste	20		33	
Durchschnittliche Fahrtlänge	10 km		9 km	
Kosten / km	3,10 €	1,20 €+ 2 € Grundgebühr	2,22 €	1,20 €+ 2 € Grundgebühr
Kosten / Fahrt	31 €	14 €	20 €	13 €
Erlös / Fahrt	1,50 €	1,50 €	1,50 €	1,50 €
Zuschussbedarf / Fahrt	29,50 €	12,50 €	18,50 €	11,50 €
Deckungsbeitrag	4,8%	10,7%	7,5%	11,5%

Quelle: Walter 2005

Bus vs. Taxi - eine Beispielrechnung (II)

	Tag 1		Tag 2	
	Anrufbus im Flächenbetrieb	Taxi	Anrufbus im Flächenbetrieb	Taxi
Kosten / Tag	620 €	280 €	660 €	429 €
Erlöse / Tag	30 €	30 €	49,50 €	49,50 €
Zuschussbedarf / Tag	590 €	250 €	611 €	380 €
Kosten / Jahr	226.300 €	102.200 €	240.900 €	156.585 €
davon:				
Fixe Kosten	4 %		4 %	
Variable Fahrzeugkosten	13 %		16 %	
Personalkosten (inkl. Dispozentrale)	74 %		72 %	
Overheadkosten	9 %		9 %	
Erlöse / Jahr	10.950 €	10.950 €	18.068 €	18.068 €
Zuschussbedarf / Jahr	215.350 €	91.250 €	222.833 €	138.518 €

Quelle: Walter 2005

Alternativen zur Objektförderung

- > Motivation zur selbst-organisierten Mobilität
- > Das Angebot kommt zur Nachfrage
 - > Mobile Bürgerbüros
 - > Mobile Lebensmittelläden
 - > E-Commerce
- > **Subjektförderung**
 - > Kein ÖPNV bis in den letzten Winkel

Quelle: Walter 2005

Definition der Subjektförderung

- > Subjektförderung
 - > Unmittelbare Förderung
 - > Objektförderung
 - > Mittelbare Förderung
- > **Subjekt**
 - > Person mit Wunsch nach Ortsveränderung ohne Auto und mit eingeschränktem ÖPNV-Angebot



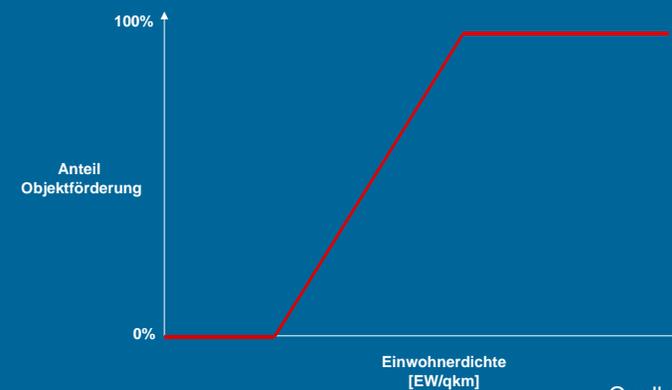
Quelle: Walter 2005

Erwartungen an die Subjektförderung

- > Niedrigere Kosten der öffentlichen Hand
- > Gezielte Förderung der Anspruchsberechtigten
- > Autarkie der Geförderten
- > Einhaltung einer Verteilungsgerechtigkeit

Quelle: Walter 2005

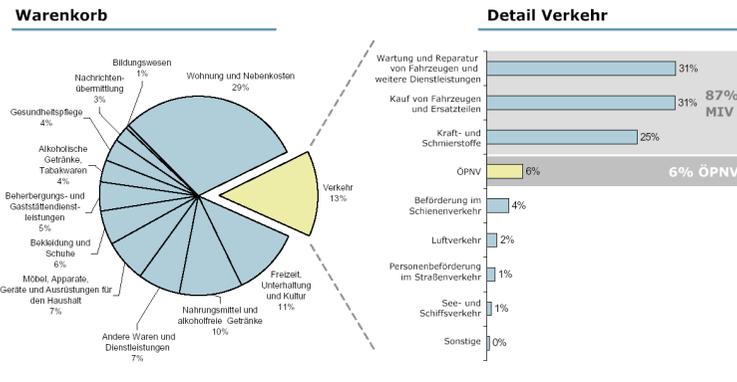
Raumstruktur und Subjektförderung (Schema)



Quelle: Walter 2005

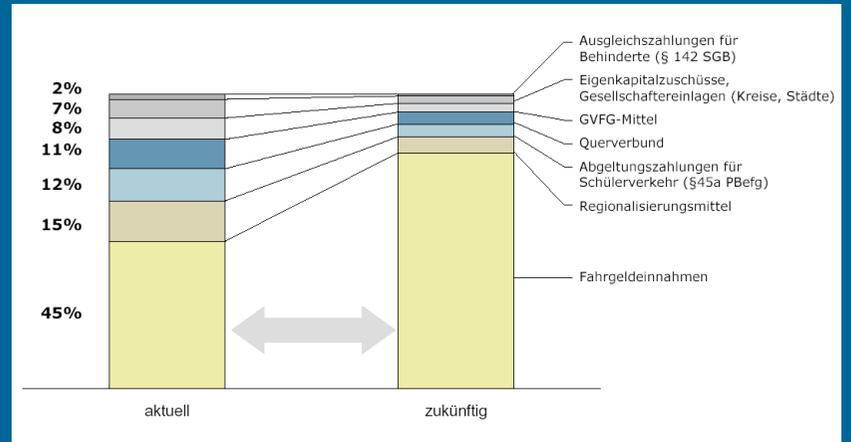
Potential verstärkte Nutzerfinanzierung ?

Ein privater Haushalt gibt ca. nur 0,8% seines verfügbaren Einkommens für ÖPNV-Leistungen aus



Quelle: Weigele 2005

Mögliche Entwicklung der Finanzierung



Quelle: Weigele 2005

Perspektiven für das Arbeitsfeld

Mobilität und Verkehr im ländlichen Raum

- ✓ Durch Regionalisierung in 90er Jahren: dezentrale Zuständigkeiten im LR
- ✓ Geringerer Spezialisierungsgrad / Querschnittsaufgaben
- ✓ Schwerpunkt nicht auf technischen Lösungen, sondern Aufgabenträger und Regieebene => Soft-Skills & organisatorische Fähigkeiten
- ✓ Angepasste, weniger standardisierbare Lösungen
- ✓ Herausforderung Finanzierung: Kreativität & Moderation
- ✓ Herausforderung Demographie: Prognose und Abstimmung
- ↓ „Einzelkämpfer“
- ↓ MIV-affines Umfeld

Bei solider fachlicher Grundlage: gute Perspektiven

Ich danke für Ihre Aufmerksamkeit ...



... und freue mich auf eine angeregte Diskussion