



Mobilitätsangebote im ländlichen Raum für den Alltags- und Freizeitverkehr: Aus Sicht der Verkehrsforschung

Prof. Dr. Andreas Kagermeier (Trier)

Jahresverkehrskongress 2013:

Verkehr und Tourismus

– Herausforderungen und Perspektiven einer nachhaltigen Allianz

6./7. Juni 2013, Hotel Steigenberger Conti Hansa Kiel

Verkehr und Tourismus

– Herausforderungen und Perspektiven einer nachhaltigen Allianz

- Verkehr und Tourismus eng verflochten, Vielzahl von Wechselbeziehungen
 - Tourismus:
 - externe und interne Erreichbarkeit von Destinationen
 - Nachhaltigkeitsgesichtspunkte bei Gestaltung der touristischen Mobilität teilweise sekundär.
 - Zusammenspiel der Akteure: Freizeitmobilitätsangeboten
 - Erstellung
 - Marktkommunikation
 - intermodalen und sparsamer Ressourcenverbrauch
- = Voraussetzung für dauerhaften wirtschaftlichen Erfolg und ökologische Wirksamkeit.

Jahrestagung 2013 der DVWG: Ziel, Akteure aus dem Bereich des Verkehrs und des Tourismus zu einem Dialog zusammen zu führen.

Verkehr und Tourismus

– Herausforderungen und Perspektiven einer nachhaltigen Allianz

Thematisierung:

- ☐ übereinstimmende & tw. divergierenden Zielsetzungen und Handlungsmaximen
- ☐ Potentiale und Optionen für eine intensivere Kooperation.

Drei Themenfelder im Mittelpunkt

- 1) Mobilitätsangebote im ländlichen Raum für den Alltags- und Freizeitverkehr
- 2) Paradigma der Nähe als verkehrsrelevante Dimension,
- 3) Kommunikative Herausforderungen für touristisches Mobilitätsmanagement

Verkehr und Tourismus

– Herausforderungen und Perspektiven einer nachhaltigen Allianz

Mobilitätsangebote im ländlichen Raum für den Alltags- und Freizeitverkehr

- 1) Metropolen: äußere und innere Erreichbarkeit für Städtetourismus nutzbar
- 2) Ländliche Räume (Mittelgebirge, Küstenregionen): wichtige Destinationen des Deutschlandtourismus (Wandern, Fahrrad, Wellness, Sport)
- 3) Touristische Inwertsetzung weitgehend durch motorisierten Individualverkehr
- 4) Öffentliche Verkehrsangebote im ländlichen Raum oftmals an der Grenze der (volks-) wirtschaftlichen Tragfähigkeit
- 5) Hintergrund demographischer Wandels: Zunehmende Bedeutung von intermodalen Mobilitätsangeboten für die touristische Erreichbarkeit von Destinationen
- 6) Aber: isolierte Verkehrsangebote für Touristen erreichen oftmals nicht Tragfähigkeitsschwelle
- 7) Herausforderung: Mobilitätsangebote für autochthone Mobilitätsbedürfnisse und allochthone touristische Besucher
- 8) Erreichbarkeit auch zur Stärkung der tourismuswirtschaftlichen Funktion

Verkehr und Tourismus

– Herausforderungen und Perspektiven einer nachhaltigen Allianz

:

Das Paradigma der Nähe als verkehrsrelevante Dimension

1) Verkehrswissenschaften: „Vermeidung“

- Reduzierung von Distanzen zur Befriedigung von Mobilitätsbedürfnissen
- Förderung von regionalen Wirtschaftskreisläufen
- Schaffung von Angeboten im Nahraum
- Beitrag zur Klimadiskussion

2) Tourismus: bislang erst ansatzweise

3) Touristische Trends

- Selbstfindung, Kontemplation, Downshifting
- „Destination Ich“: Urlaubsort verliert im Vergleich zu Erlebnissen an Relevanz.

4) Traditionelle Steuerungsansätze: negative Stimuli (insbesondere Preise) zur Senkung verkehrsbedingter Emissionen

5) Indirekte Beeinflussung freizeitverkehrsbedingter Emissionen durch Stärkung von in der Nähe liegenden Urlaubsangeboten nur unsystematisch exploriert.

5

Verkehr und Tourismus

– Herausforderungen und Perspektiven einer nachhaltigen Allianz

:

Kommunikative Herausforderungen eines touristischen Mobilitätsmanagements

1) Mobilitätsmanagementkonzepte: Alltagsverkehr => verstärkte Orientierung auf kommunikative Maßnahmen

2) Ansprache Kunden im Alltagsverkehr: hohe Anforderungen an Marktkommunikation

3) Anforderungen noch höher bei Ansprache von Besuchern einer Destination

4) Touristische Reisekette:

- Entscheidung für eine Urlaubsdestination
- Beginn des Aufenthalts

5) Umfassende Kommunikation der Mobilitätsoptionen notwendig

6) Einbeziehung aller touristischen Leistungsträger (Reiseveranstalter, Tourismusorganisationen, Beherbergungsbetriebe, Aktivitätsdienstleister) “

6

Verkehr und Tourismus

– Herausforderungen und Perspektiven einer nachhaltigen Allianz

:

Zielsetzungen der Veranstaltung

1) Potentiale einer zukünftigen Zusammenarbeit von Verkehr und Tourismus ausloten

2) Diskussionsplattform für Vertreter aus Verkehr und Tourismus bieten

3) Berücksichtigung übergreifender Trends (Nachhaltigkeit, Energie- und Verkehrswandel, neue Mobilitätsmuster, Klimawandel, demographischer Wandel)

4) Chancen & Herausforderungen für ökonomischen Ressourcenumgang ausloten

5) Auseinandersetzung mit divergierenden Zielsystemen zwischen Wirtschafts- und Verkehrswachstum, Umweltbelastungen und Klimaveränderungen

6) Handlungsoptionen und Perspektiven für gemeinsame Konzepte und ihre nachhaltige Umsetzung aufzeigen

7) Koordinierung des Zusammenwirkens von Vertretern aus Wissenschaft, Politik und Wirtschaft

8) Formulierung von Empfehlungen für die Politik zur Schaffung von notwendigen Rahmenbedingungen

7

Mobilitätsangebote im ländlichen Raum für den Alltags- und Freizeitverkehr: Aus Sicht der Verkehrsforschung

Das erwartet Sie noch im Weiteren

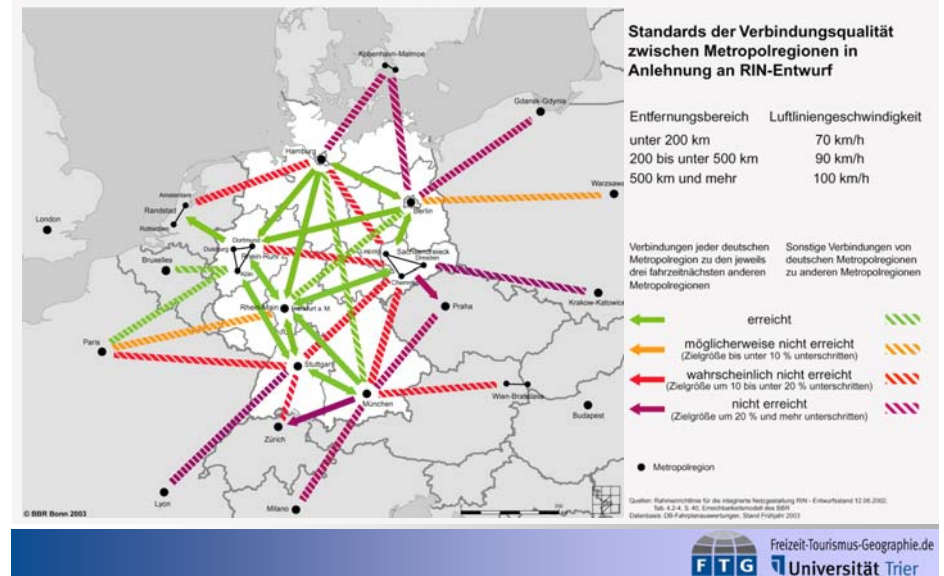
I Aktuelle Situation und künftige Rahmenbedingungen des PV im ländlichen Raum

- Ausgangssituation
- Demographische Entwicklung
- Finanzierungsperspektiven

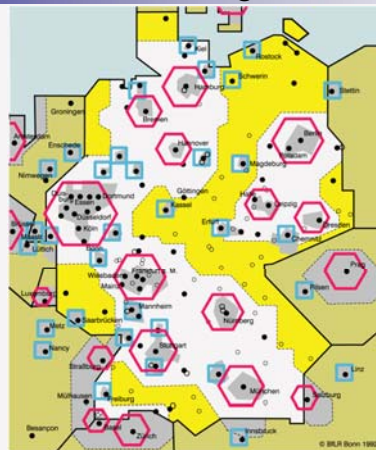
II Lösungsansätze für eine nachhaltige Gestaltung

- Qualitätsoffensive mit Stadtbussystem
- Bedarfsgesteuerte Systeme
- Bürgerschaftliches Engagement
- Kooperationsoptionen (Tourismus)

Verbindungen zwischen Metropolregionen im Fokus

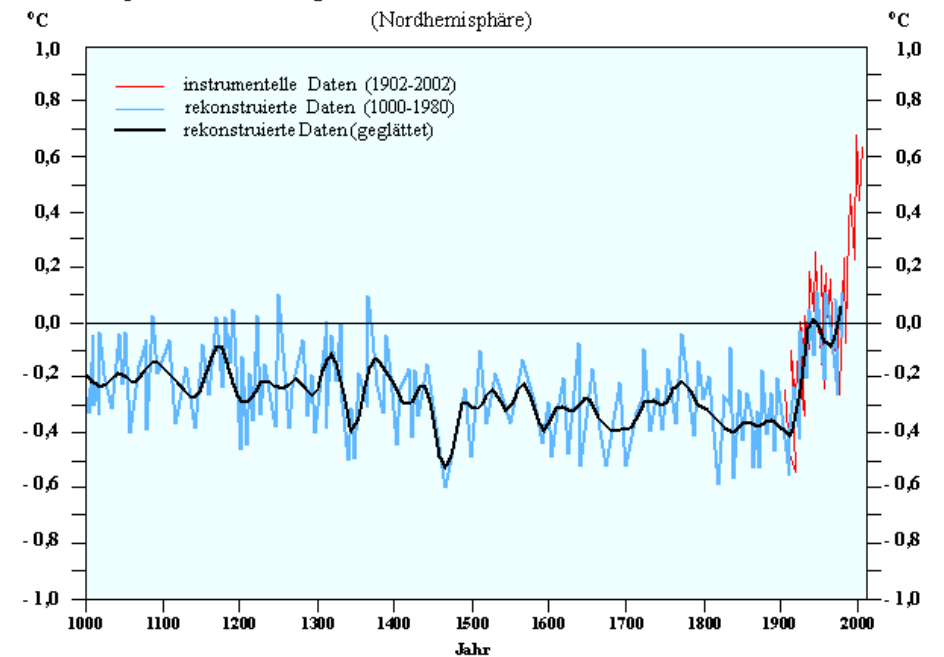


Konzentration auf Bewältigung der Probleme in Verdichtungsräumen

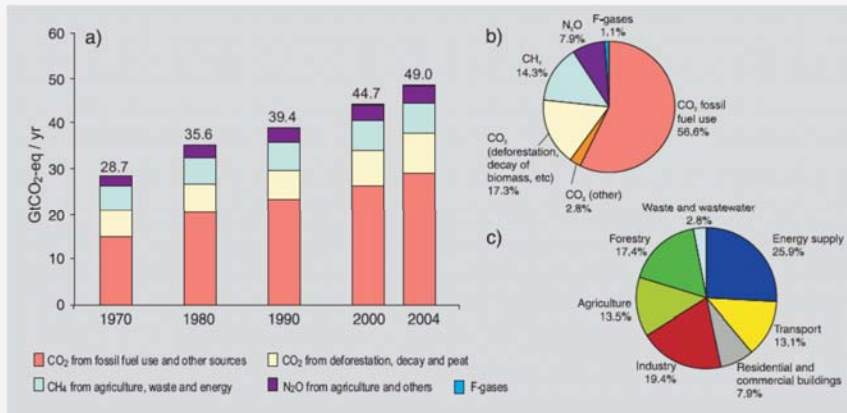


Raumordnungspolitische Orientierungsrahmen 2004

Temperaturveränderung der letzten 1000 Jahre relativ zum Mittel 1961-1990



Die Rolle des Verkehrssektors



Quelle: IPCC 2007 (Synthesis Report), p. 36

Rahmenbedingungen ÖPNV im städtischen Raum

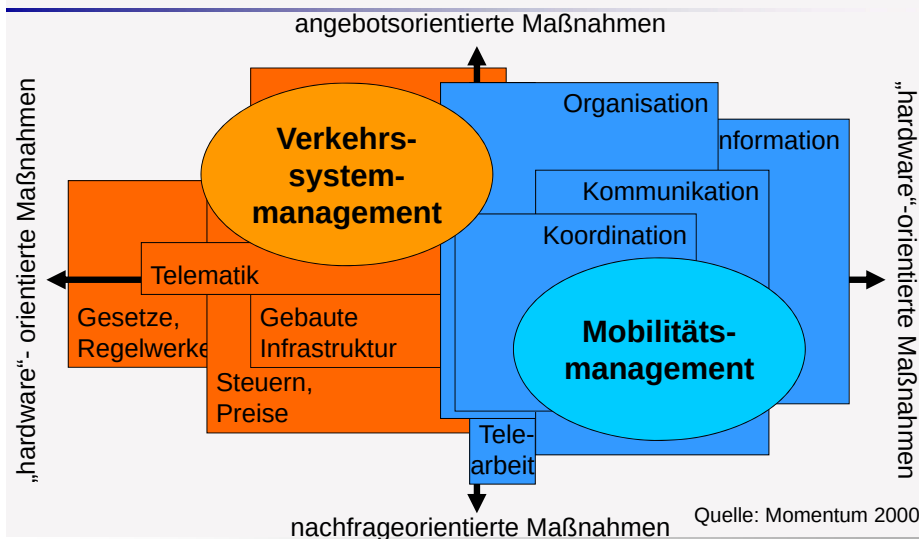
STADT

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

ÖPNV als Vorrangsystem

- Gewährleistung Funktionalität
- Umweltaspekte

Basisansätze zur Verkehrsgestaltung



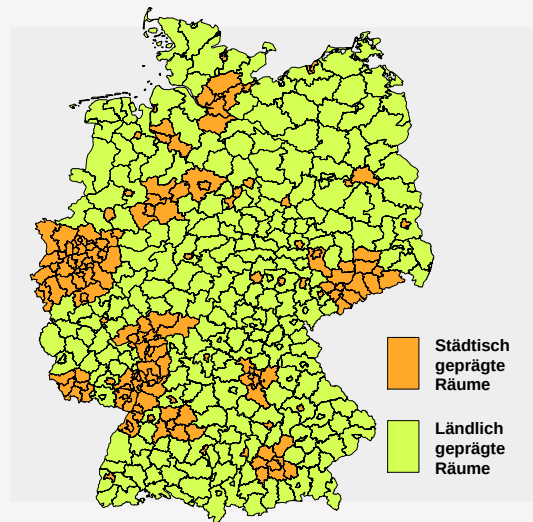
Quelle: Momentum 2000

Mobilität im ländlichen Raum

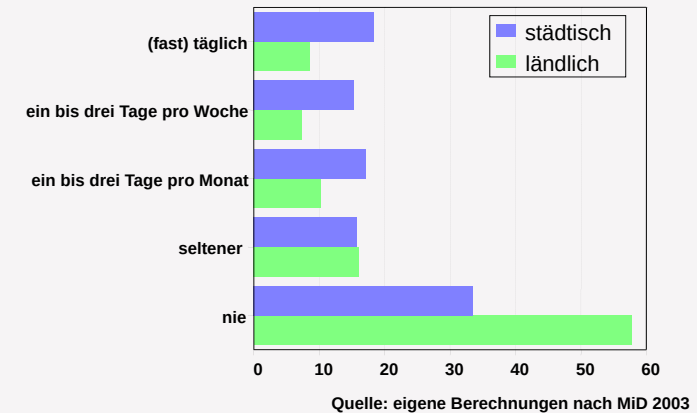
Klassisches Bild außerhalb der Verdichtungsräume:

- Niedrige Bevölkerungsdichten
- Geringe Verkehrsspannung
- nur ansatzweise punkt-axial, diffuse Orientierungen
- Nachfrage diametral zu Stärken des ÖPNV
- überproportionale Pkw-Dichte
- ⇒ Hohe MIV-Affinität
- ⇒ ÖPNV Kunden: Captives

Ländlich geprägte Räume in der BRD



ÖPNV-Nutzung in städtisch und ländlich geprägten Kreisen



Teufelskreis des ÖPNV im ländlichen Raum

Geringe Nachfrage
= geringe Auslastung
=> niedrige Kostendeckung
=> niedrige Angebotsqualität



Rahmenbedingungen ÖPNV in der Region

STADT

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

ÖPNV als Vorrangsystem

- Gewährleistung Funktionalität
- Umweltaspekte

LAND

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

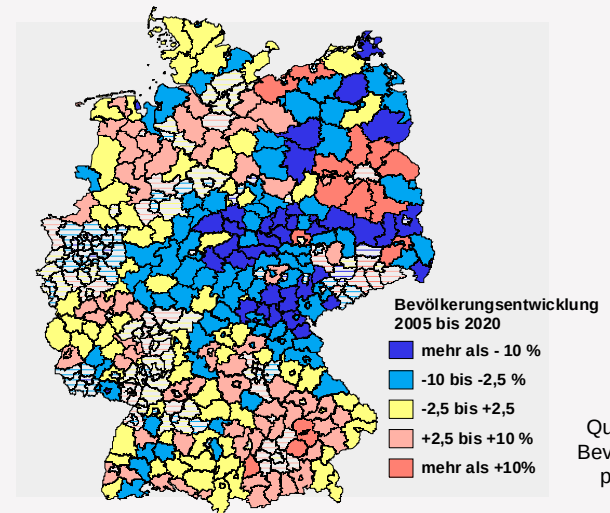
ÖPNV als Auffangsystem

- Gewährleistung Mobilitätsbedürfnisse

Entwicklungsperspektiven

- Demographische Entwicklung
- Finanzielle Entwicklung

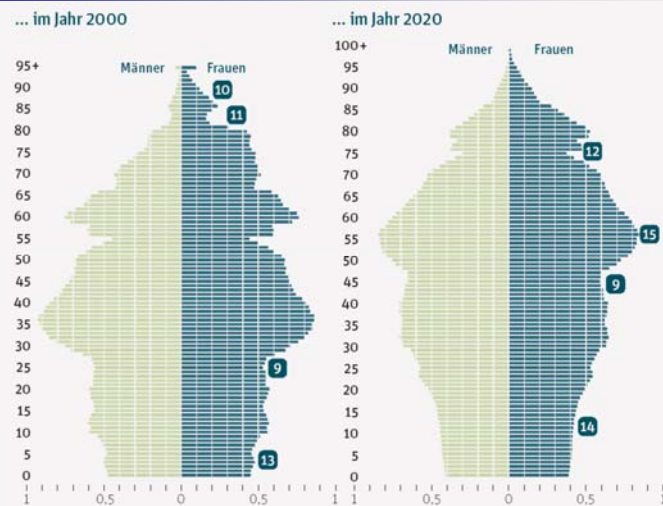
Bevölkerungsentwicklung 2005 bis 2020



Quelle: BBR
Bevölkerungs-
prognose

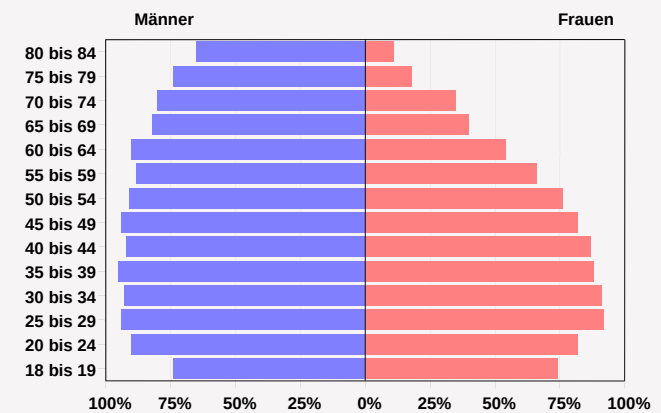
2000

2020



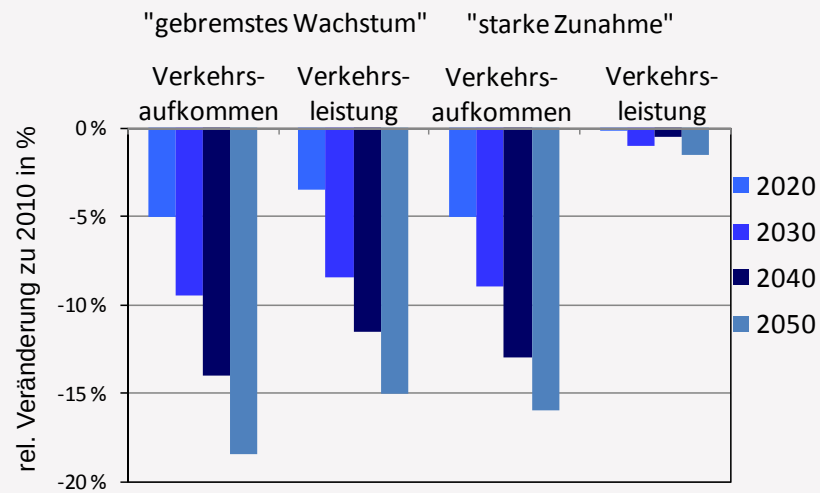
Quelle:
Berlin
Institut

Anteile Führerscheinbesitzer nach Alterklassen



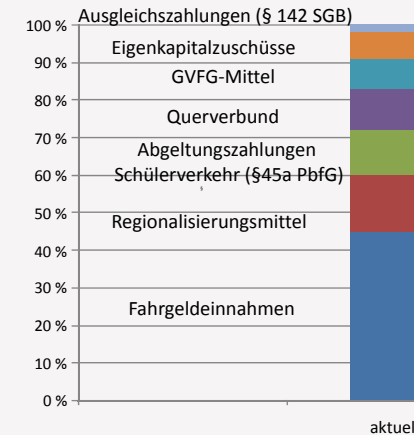
Quelle: Verkehr in Zahlen 2004

Prognose Verkehrsentwicklung ÖPNV nach Szenarien



Quelle: eigene Berechnungen auf der Basis von Sommer 2005

Finanzierung des ÖPNV



Quelle: Weigele 2005

Innovative Ansätze für Mobilitätsangebote im Ländlichen Raum



Erfolgsfaktoren (Stadtbusse)

➤ BASISELEMENTE

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



➤ ERGÄNZENDE ELEMENTE

- ✓ Kommunikation
- ✓ Wahrnehmung der Qualität

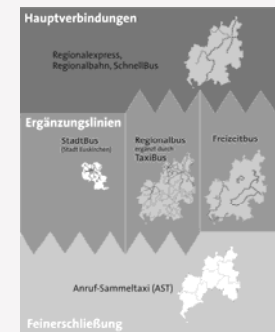


Bedarfsgesteuerte Systeme *Flexible Bedienformen*

- 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

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 →←

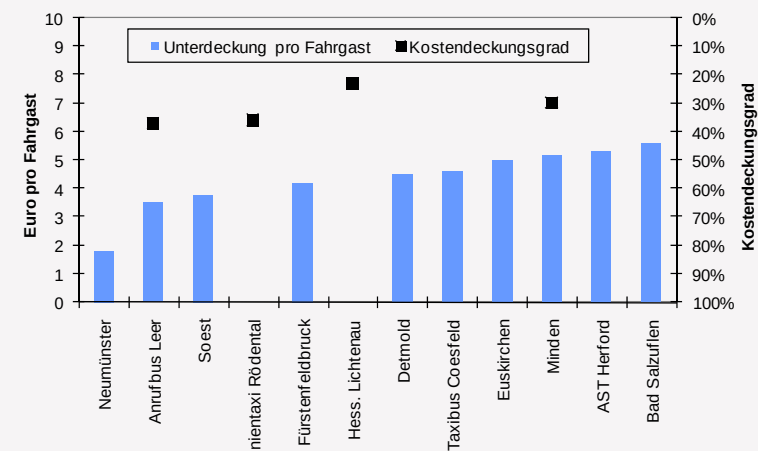
TaxiBus



- Systematische Verknüpfung
- Rendezvous-Prinzip
- Innovative Marketingansätze

Quelle: mhv

Wirtschaftlichkeit von flexiblen Bedienformen



Quelle: Kagermeier 2008

Alternativen zur Objektförderung

- Das Angebot kommt zur Nachfrage
 - Mobile Bürgerbüros
 - Mobile Lebensmittelläden
 - E-Commerce
- Subjektförderung (Kein ÖPNV bis in den letzten Winkel)
- Motivation zur selbst-organisierten Mobilität
 - => Förderung von bürgerschaftlichem Engagement

Bürgerbusse als Alternative ?



PROJEKT BÜRGERBUSSE

Willkommen beim Projekt Bürgerbusse!

Rheinland-Pfalz hat in der Vergangenheit den öffentlichen Verkehr gestärkt. Der "Rheinland-Pfalz-Takt" im Nahverkehr auf der Schiene und die Regiobuslinien sowie die Einrichtung von Verkehrsverbünden verbesserten das Angebot deutlich. Mit dem Projekt "Bürgerbusse Rheinland-Pfalz" soll der öffentliche Verkehr in der Region weiter gestärkt werden. Es geht vor allem darum, bürgerschaftliches Engagement mit dem bestehenden Angebot im öffentlichen Verkehr zu verknüpfen.

Bürgerbusse können vor allem dort eine Ergänzung sein, wo regelmäßiger Linienverkehr in dünn besiedelten Regionen nicht mehr wirtschaftlich betrieben werden kann. Im ländlichen Raum sind Schüler wichtige Kunden bei Bus und Bahn, doch deren Zahl ist rückläufig. Zunehmend ist dagegen der Anteil älterer Menschen. Sie möchten oder müssen auch ohne Auto mobil bleiben. Der öffentliche Verkehr muss sich auf die veränderten Bedingungen einstellen.

Aktuell

02.04.2010
Am 20. April 2010 präsentiert Martin Schiefelbusch bei einer Schulungsveranstaltung in Wittlich. Motto: "Beziehungen zwischen Bürgerbus - Kommune - ÖPNV". Veranstalter ist die Akademie Ländliche Raum Rheinland-Pfalz.

...mehr (pdf)
Nachtrag: Die Veranstaltung ist ausgeschrieben.

03.03.2010
In der Raiffeisenregion

www.buergerbus-rlp.de

Der Bürgerbus: Merkmale

- ehrenamtliches Fahrpersonal und örtliche Ressourcen
- keine Konkurrenz zum ÖPNV oder Taxi, sondern Ergänzung.
- Zielgruppen: Ältere Menschen, Kindergartenfahrten, Touristen, weitere je nach Situation

Kooperation von

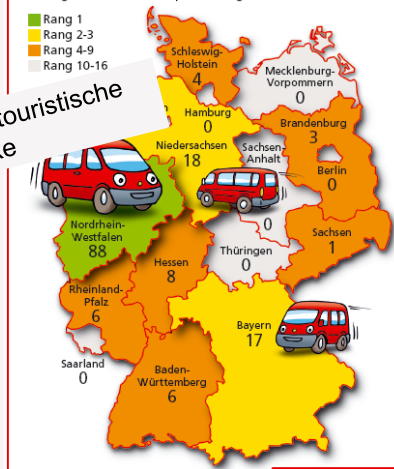
- engagierten Bürgern
- zivilgesellschaftlichen Organisationen
- Verkehrsunternehmen
- Behörden
- Mobilität in dünnbesiedelten Räumen
- gemeinschaftliche Organisation und Bedienung („Planung von unten“)
- ergänzt den klassischen öffentlichen Verkehr („Planung von oben“)



Bürgerbusse in Deutschland

Mehr Bürgerbusse braucht das Land

Vor 25 Jahren: In NRW startet der erste Bürgerbus. Heute sorgen bundesweit 151 solcher Busse für Mobilität. Getragen wird das Konzept von Bürgervereinen vor Ort.



Quelle: ACE

© 2009 ACE

Kooperation als Lösungsansatz ?

Beispiel Mobilitätsinformation

Kooperation Stadtverkehr Euskirchen
und Kreisverkehrsgesellschaft



Stadtverkehr Hürth und Sparkasse



Tourismus-Service
Bürgerbahnhof Neuruppin



Mobilitäts-
informationen in
Tourist Infos



Freizeit-Tourismus-Geographie.de
Universität Trier

Synergien durch Zielgruppenkombination

Alltags-Freizeit-Verkehr ?

Das Beispiel Freizeitlinie Kreis Lippe

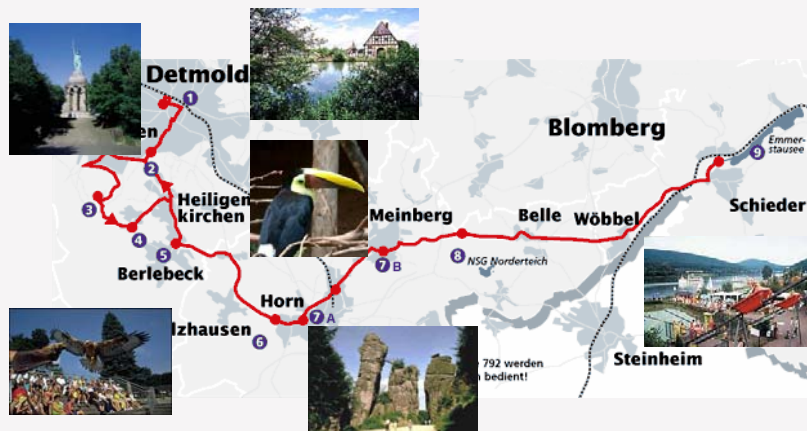
- Teutoburger Wald = klassische Urlaubsregion im LR
- zahlreiche touristische Sehenswürdigkeiten im Kreis Lippe
- geringes ÖPNV-Angebot im Regelverkehr am Wochenende
- schlechte Erreichbarkeit der Sehenswürdigkeiten mit dem ÖPNV

→ Touristiklinie 792



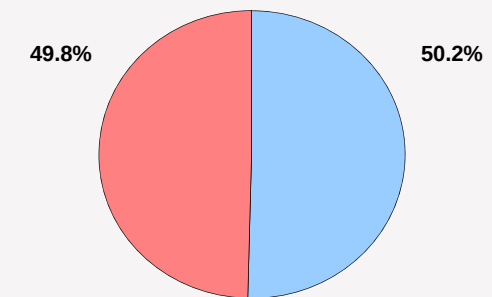
Freizeit-Tourismus-Geographie.de
Universität Trier

Touristiklinie im Kreis Lippe



Freizeit-Tourismus-Geographie.de
Universität Trier

Touristiklinie Lippe: Fahrtzweck



■ Besuch von Sehenswürdigkeiten

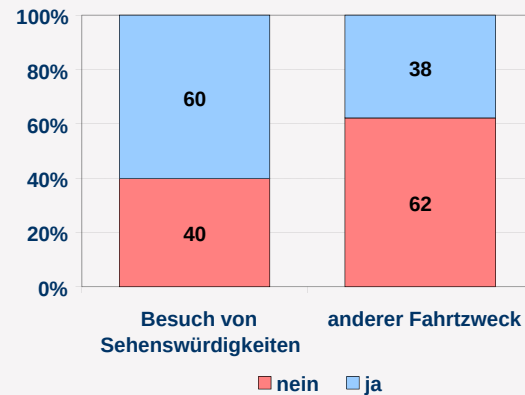
■ anderer Fahrtzweck

Quelle: eigene Erhebung (BMBF-Projekt Imago)



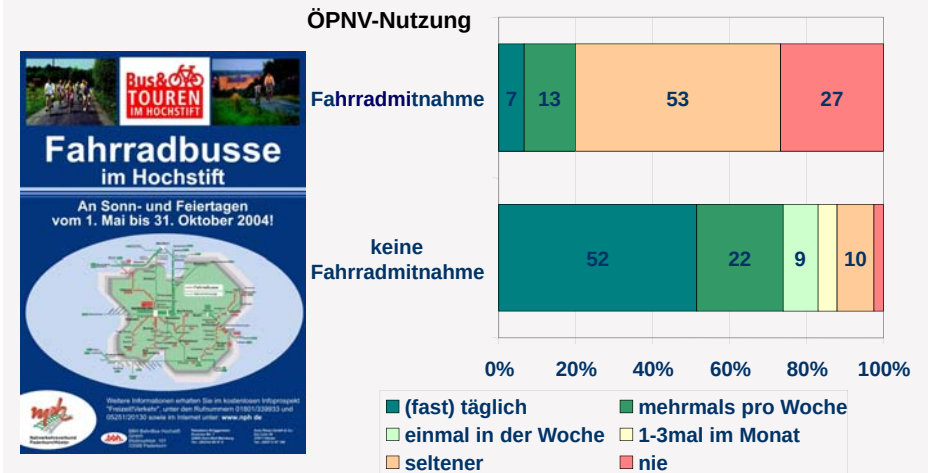
Freizeit-Tourismus-Geographie.de
Universität Trier

Touristiklinie Lippe: Führerscheinbesitz



Quelle: eigene Erhebung (BMBF-Projekt Imago)

Fahrradbusse in den Kreisen Paderborn und Höxter



Quelle: eigene Erhebung (BMBF-Projekt Imago)

Zusammenfassung

Schwierige Rahmenbedingungen für ÖV im LR => Herausforderung

- Spezifische Lösungsansätze
- Ausloten der Optionen (No One Fits All)
- Kostenoptimierte flexible Bedienformen als Komfortstandard in der Fläche
- Bürgerschaftliches Engagement zur Absicherung von Mobilitätsgrundversorgung
- Kooperationen mit freizeitorientierter Nachfrage zur Verbesserung der Tragfähigkeit ?

=> Vortrag Gronau

Ich danke für Ihre
Aufmerksamkeit ...

