

Mobilität für Menschen

Infrastrukturkonferenz

Herausforderungen eines attraktiven ÖPNV im Ländlichen Raum

Vortrag Prof. Dr. Andreas Kagermeier, VCD Landesverband Bayern
beim Klimaentscheid Deggendorf am 12. April 2024

1

Vorbemerkung zur ÖPNV-Strategie 2030

**„Ziel ist es, die Fahrgastzahlen im ÖPNV gegen-
über 2019 bis zum Jahr 2030 zu verdoppeln.“**

ÖPNV-Strategie 2030 für den Freistaat Bayern, 2022, S. 1



Quelle Abbildung: <https://www.stmb.bayern.de/med/aktuell/archiv/2022/221208oepnvstrategie/>

Vorbemerkung zur ÖPNV-Strategie 2030

**„Ziel ist es, die Fahrgastzahlen im ÖPNV gegen-
über 2019 bis zum Jahr 2030 zu verdoppeln.“**

ÖPNV-Strategie 2030 für den Freistaat Bayern, 2022, S. 1

Fast ein déjà vue :

**„Wir wollen erreichen, dass bis zum Jahr 2025 der
Radverkehrsanteil am Gesamt-verkehr von rund 11 %
auf 20 % der Zahl der Wege steigt.“**

Für ein bürgernahes Bayern. Koalitionsvertrag für die Legislaturperiode 2018-2023, S. 50

12. April 2024

Herausforderungen eines attraktiven ÖPNV im Ländlichen Raum

- Ausgangssituation: ÖPNV im Ländlichen Raum
- Status Quo Nachfrageseite
- ÖPNV-Gesetz als Handlungsrahmen für NVPs der Aufgabenträger
- Good Practise (*bei entsprechendem politischen Willen*)
- Flexible Bedienformen: was können sie und was nicht
- Bürgerbusse
- Synergien mit Freizeitverkehren
- Herausforderungen

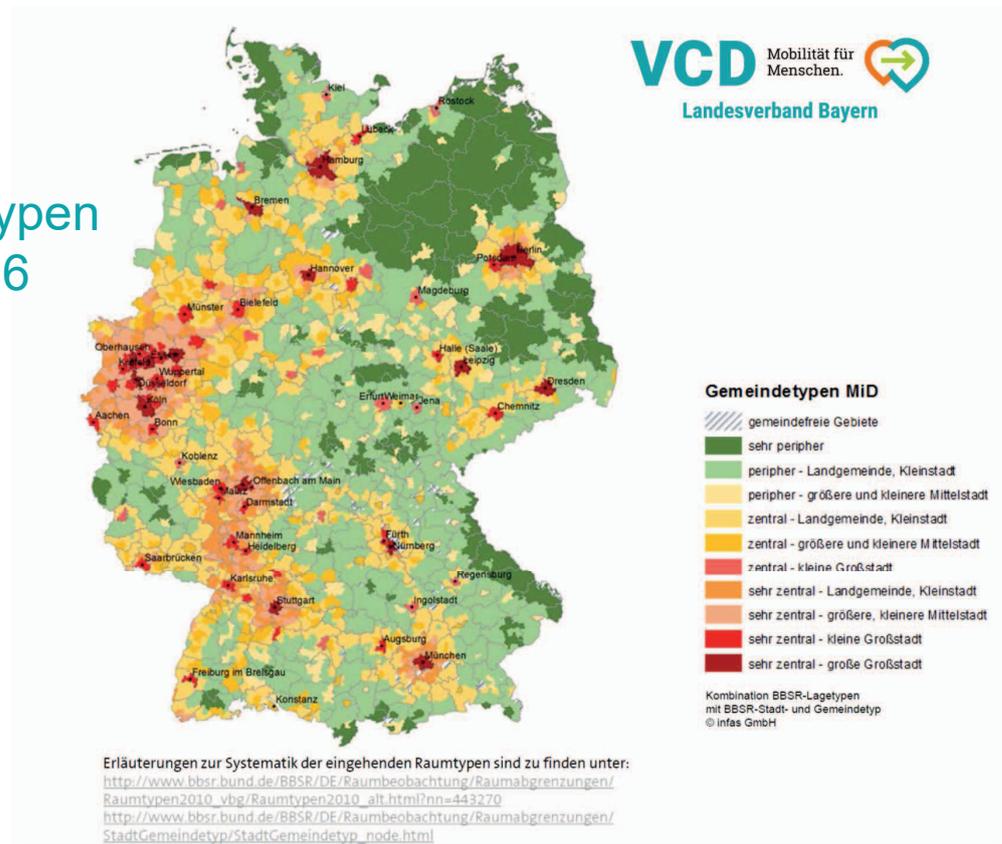
„Ländlicher Raum“

- Niedrige Bevölkerungsdichte / große Flächen
- Heterogenität sog. „Ländlicher Räume“
- Spezifische Lösungen
- Privates Auto hat in den letzten 100 Jahren zentrale Stellung für das Leben im ländlichen Raum erobert
Aktuelle Lebensstile oftmals autoabhängig (Berufspendler, Versorgung, Freizeit)
- Auto auch als kulturelles Symbol:
Diskussion über die Rolle des privaten Pkws wird oftmals emotional begegnet, als Angriff auf privaten Lebensstil verstanden

12. April 2024

5

Gemeindetypen MiD 2016



Quelle: MID 2016 (2017)

12. April 2024

6

„Ländlicher Raum“

- Ausdünnungen der traditionellen Versorgungsnetze (Einzelhandel, private Dienstleistungen, Schulen) in den letzten Jahrzehnten => Notwendigkeit zur Überwindung größerer Distanzen
- Erreichbarkeit für nicht MIV-Bevölkerungsgruppen sichern:
 - Demographischer Wandel
 - Jüngere Bewohner:innen
- ÖPNV als Daseinsvorsorge, kaum Ansätze für Angebotsorientierung

Rahmenbedingungen ÖPNV im ländlichen Raum (außerhalb Verdichtungsräume)

- Niedrige Bevölkerungsdichten
- Geringe Verkehrsspannung
- nur ansatzweise punkt-axial, diffuse Orientierungen

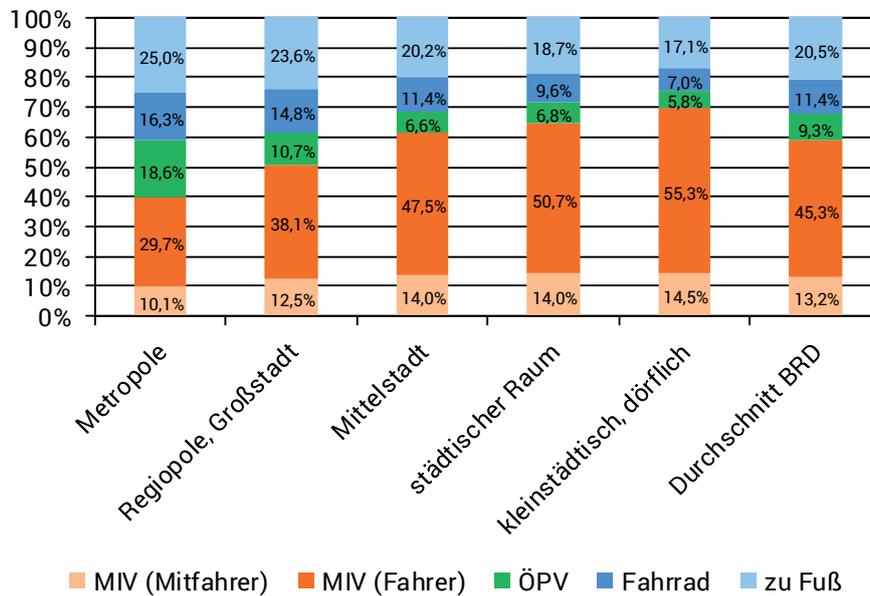
Nachfrage diametral zu Stärken des ÖPNV

überproportionale Pkw-Dichte

⇒ Hohe MIV-Affinität

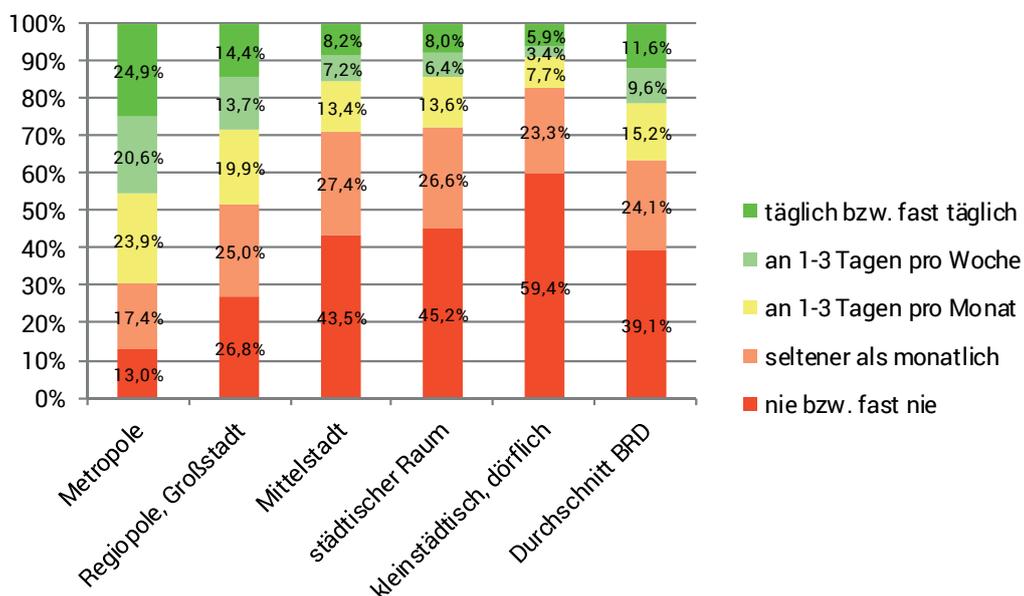
⇒ ÖPNV Kunden: Captives

Privater Pkw im Ländlichen Raum dominant



Quelle: eigene Auswertung: Mobilität in Deutschland – MiD 2017

ÖPNV als Option Ländlichen Raum wenig präsent

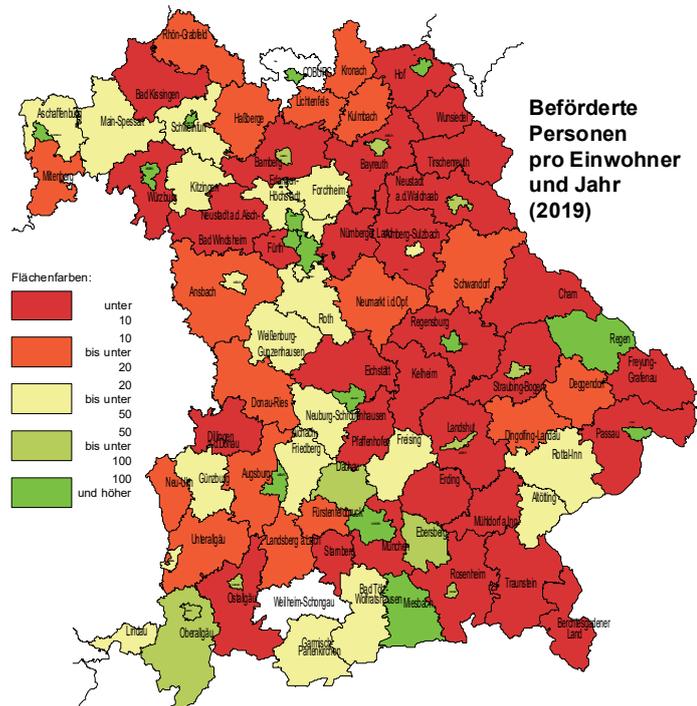


Quelle: eigene Auswertung: Mobilität in Deutschland – MiD 2017

Geringe ÖPNV- Nachfrage im Ländlichen Raum

Kreisfreie Städte: 295
Landkreise: 19

Deggendorf: 12
Straubing-Bogen: 4
Freyung-Grafenau: 5
Passau (Lkr): 9



Quelle: eigene Darstellung nach Daten des Bayerischen Statistisches Landesamtes (2024)

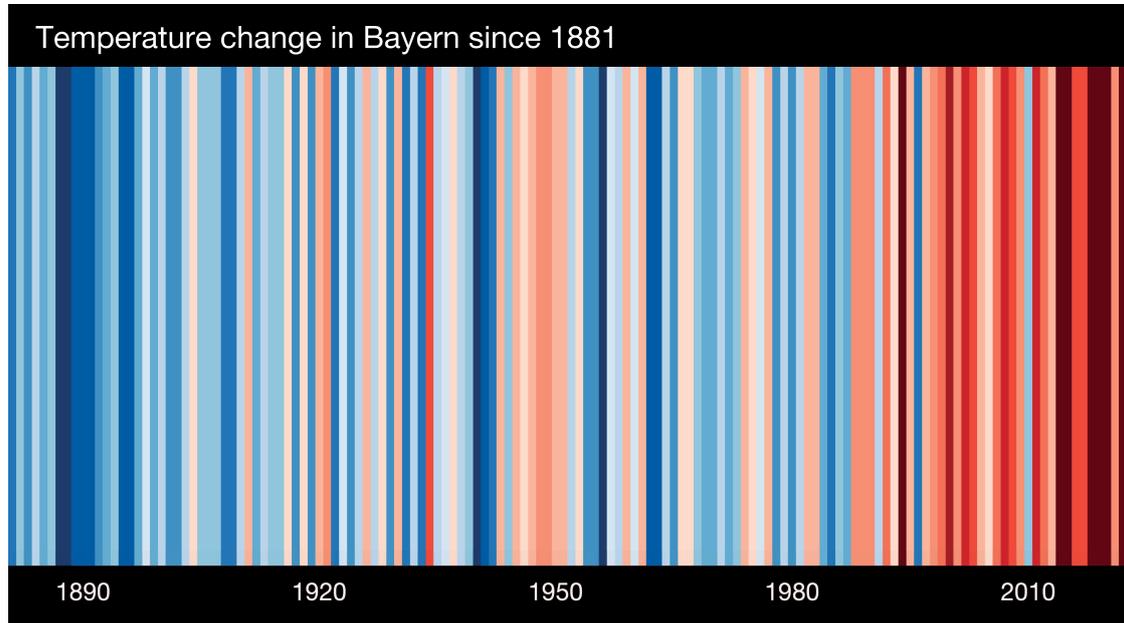
Rahmenbedingungen ÖPNV im städtischen Raum

- + MIV Überlastungsphänomene
- + Hohe ÖPNV-Angebotsqualität
- + ÖPNV als Verkehrs-mittelalternative präsent

ÖPNV als Vorrangsystem

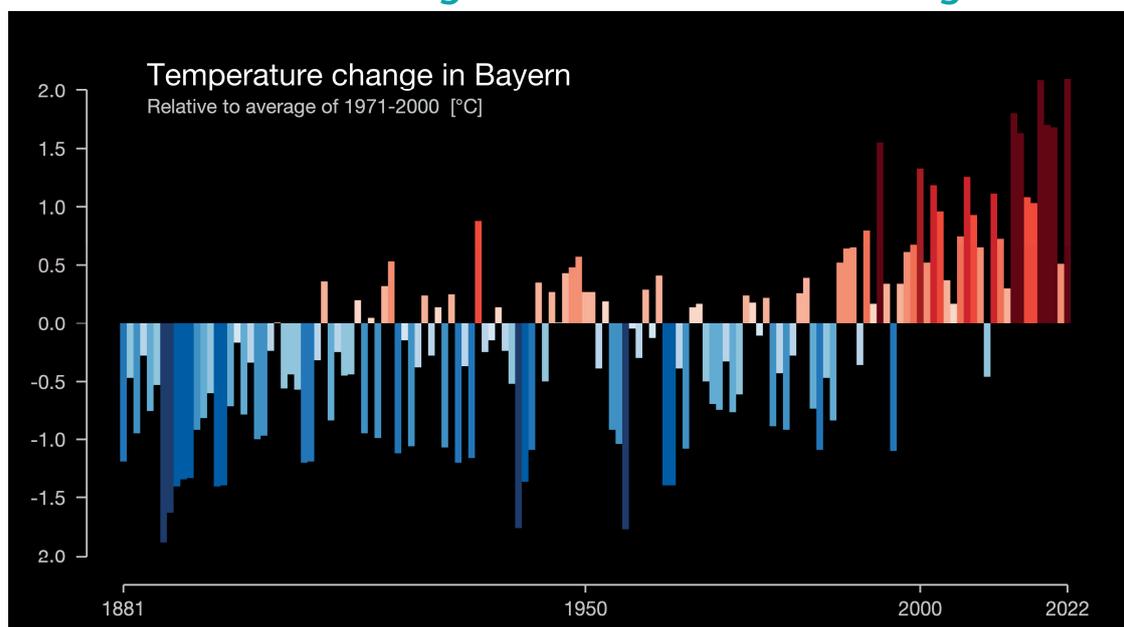
- Gewährleistung Funktionalität
- Umweltaspekte
- Klimaschutz

Globale Erwärmung als Herausforderung



Quelle: <https://showyourstripes.info/europe/germany/bayern>

Globale Erwärmung als Herausforderung



Quelle: <https://showyourstripes.info/europe/germany/bayern>

ÖPNV-Gesetze als Rahmen für Nahverkehrspläne

ÖPNVG-BAYERN



Art 8 Aufgabenträger

(1) Die Planung, Organisation und Sicherstellung des allgemeinen öffentlichen Personennahverkehrs ist eine **freiwillige** Aufgabe der Landkreise und kreisfreien Gemeinden im eigenen Wirkungskreis.

Art 12 Durchführung der Aufgabe

Die Aufgabenträger des allgemeinen öffentlichen Personennahverkehrs **können**, soweit es Landkreise und kreisfreie Gemeinden betrifft, für ihr Gebiet Pläne über

1. die Ordnung der Nahverkehrsbeziehungen und den Bedarf an Nahverkehrsleistungen (Nahverkehrsplan),
2. den Bedarf an Nahverkehrsinvestitionen (ÖPNV-Investitionsplan) einschließlich der Kosten aufstellen.

ÖPNV-Gesetze als Rahmen für Nahverkehrspläne

ÖPNVG BADEN-WÜRTTEMBERG



§ 6 Aufgabenträger

Träger der freiwilligen Aufgabe nach § 5 sind ... die Stadt- und Landkreise in eigener Verantwortung.

§ 11 Nahverkehrsplan

1) Die Aufgabenträger nach § 6 Abs. 1 Satz 1 **haben** für ihr Gebiet zur Sicherung und zur Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs einen Nahverkehrsplan im Sinne des § 8 Abs. 3 PBefG aufzustellen (weisungsfreie Pflichtaufgabe). Benachbarte Aufgabenträger können einen gemeinsamen Nahverkehrsplan aufstellen.

ÖPNV-Gesetze als Rahmen für Nahverkehrspläne

ÖPNVG-HESSEN



§ 5 Aufgabenträger

(1) Aufgabenträger sind die Landkreise sowie die kreisfreien Städte und die Sonderstatus-Städte nach § 4a der Hessischen Gemeindeordnung. Sie nehmen die Aufgabe des öffentlichen Personennahverkehrs als Selbstverwaltungsaufgabe wahr.

(2) Die Aufgabenträger stellen eine ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr im Rahmen des betreffenden Nahverkehrsplanes nach § 14 sicher. Sie sind zuständig für die Planung, Organisation und Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs.

§ 14 Nahverkehrspläne

(1) Zur **Sicherung und Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs werden** durch die Verkehrsverbände verbundweite Nahverkehrspläne für den Schienenpersonennahverkehr, den Verbundbusverkehr und den regionalen Busnahverkehr erstellt.

ÖPNV-Gesetze als Rahmen für Nahverkehrspläne

ÖPNVG NORDRHEIN-WESTFALEN



§ 3 Aufgabenträger

(1) Die Planung, Organisation und Ausgestaltung des ÖPNV **ist eine Aufgabe** der Kreise und kreisfreien Städte, sowie - mit Ausnahme des SPNV - von mittleren und großen kreisangehörigen Städten die ein eigenes ÖPNV-Unternehmen betreiben oder an einem solchen wesentlich beteiligt sind.

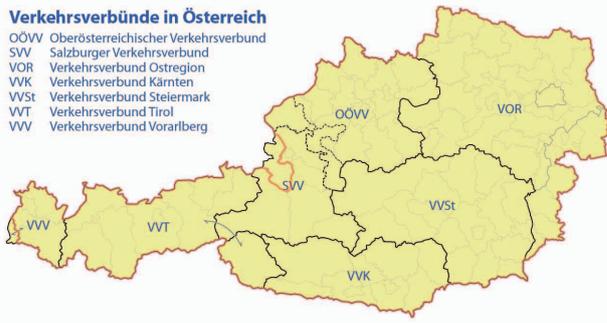
§ 8 Nahverkehrsplan

(1) Die Kreise, kreisfreien Städte und Zweckverbände stellen zur Sicherung und zur Verbesserung des ÖPNV jeweils einen Nahverkehrsplan auf. **Dieser soll die öffentlichen Verkehrsinteressen des Nahverkehrs konkretisieren und den mittel- bis langfristig angestrebten Anteil des ÖPNV am Gesamtverkehr (modal split) benennen. Bei der Aufstellung sind vorhandene Verkehrsstrukturen und die Ziele der Raumordnung und Landesplanung sowie das SPNV-Netz ... zu beachten; die Belange des Klima- und Umweltschutzes, des Rad- und Fußverkehrs, der Barrierefreiheit ..., des Städtebaus und der Quartiersentwicklung sowie die Vorgaben des ÖPNV-Bedarfsplans und des ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplans sind zu berücksichtigen.**

Verkehrsverbünde als Handlungsrahmen

Verkehrsverbünde in Österreich

- OÖVV Oberösterreichischer Verkehrsverbund
- SWV Salzburger Verkehrsverbund
- VOR Verkehrsverbund Ostregion
- VVK Verkehrsverbund Kärnten
- WVSt Verkehrsverbund Steiermark
- WVT Verkehrsverbund Tirol
- VVW Verkehrsverbund Vorarlberg



Verkehrs- und Tarifverbünde in Deutschland



Legende

	SPNV-Integration	SPNV-Tarif	SPNV-Koordination	verbundfreie Gebiete	Landes-Verbund	Landes-Verbund	Dach- oder sonstiger Gemeinschaftsverband
SPNV-Integration	✓	X	X				
SPNV-Tarif	✓	✓	✓				
SPNV-Koordination	✓	✓	✓				

Ausgewählte Gebiete mit Übergangstarifen oder gemischten Zuständigkeiten sind durch gestrichelte Linien abgegrenzt

Quelle: https://de.wikipedia.org/wiki/Liste_deutscher_Tarif-_und_Verkehrsverbünde

Verkehrsverbünde als Handlungsrahmen

Verkehrs- und Tarifverbünde in Bayern



Legende

	SPNV-Integration	SPNV-Tarif	SPNV-Koordination	verbundfreie Gebiete
SPNV-Integration	✓	X	X	
SPNV-Tarif	✓	✓	✓	
SPNV-Koordination	✓	✓	✓	

Gebiete mit Übergangstarifen oder gemischten Zuständigkeiten sind durch gestrichelte Linien gekennzeichnet
Quelle: modifiziert nach: Maximilian Dörbecker (<https://upload.wikimedia.org/>)

Verkehrs- und Tarifverbünde in Deutschland



Legende

	SPNV-Integration	SPNV-Tarif	SPNV-Koordination	verbundfreie Gebiete	Landes-Verbund	Landes-Verbund	Dach- oder sonstiger Gemeinschaftsverband
SPNV-Integration	✓	X	X				
SPNV-Tarif	✓	✓	✓				
SPNV-Koordination	✓	✓	✓				

Ausgewählte Gebiete mit Übergangstarifen oder gemischten Zuständigkeiten sind durch gestrichelte Linien abgegrenzt

Quelle: https://de.wikipedia.org/wiki/Liste_deutscher_Tarif-_und_Verkehrsverbünde

ÖPNV-Qualitätsindikatoren aus Nutzersicht

Um neue Fahrgäste zu akquirieren und bestehende Fahrgäste zu halten, müssen die wichtigsten Leistungsmerkmale des ÖPNV erfüllt und vor allem kommuniziert werden:

- *Regelmäßige Bedienung*
- *Möglichst kurze Reisezeiten*
- *Anschluss- und Übergangssicherheit*
- *Pünktlichkeit*
- *Sicherheit*
- *Sauberkeit*
- *Aktuelle Fahrgastinformationen*
- *Leicht zugängliches und transparentes Fahrpreis- und Vertriebssystem*
- *Ausreichende Kapazitäten*

Implikationen für Angebotsgestaltung

Bei der Ausgestaltung des ÖPNV-Systems bedeutet die ausdrückliche Berücksichtigung der Belange aller Nutzergruppen angesichts ihres unterschiedlichen Verkehrs- und Mobilitätsverhaltens die Formulierung einer Reihe konkreter operativer Anforderungen an bauliche Anlagen, laufenden Betrieb und Kundenkommunikation:

- ✓ *Bereitstellung von Verkehrsangeboten für alle Nutzergruppen und für alle Fahrtzwecke der Daseinsgrundfunktionen im Nahbereich (innergemeindlich, zwischenörtlich), auch in verkehrsschwachen Zeiten (ggf. durch Einführung alternativer Betriebsformen)*
- ✓ *Gewährleistung der räumlichen und zeitlichen Erreichbarkeit von Dienstleistungs- und Einkaufszentren, medizinischen Einrichtungen, Kinderbetreuungseinrichtungen, Bildungseinrichtungen, Sport- und Freizeiteinrichtungen sowie Arbeitsplatzschwerpunkten.*

Minimalvorgaben

Indikator	Grenzwert			Richtwert		
Bedienungshäufigkeiten	Anzahl der Fahrtenpaare/Werktag					
Ländlicher Raum:	als Summe über die jeweilige Verkehrszeit					
	HVZ	NVZ	SVZ	HVZ	NVZ	SVZ
über 3.000 Einwohner	7-8	3-4	1-2	12	6	3
1.000-3.000 Einwohner	3-4	2	1	6	4	2
bis 1.000 Einwohner	2	1-2	0-1	4	2	1
In ländlichen Räumen hat der Aufgabenträger eigene Vorgaben über das Angebot an Samstagen, Sonntagen und in der Ferienzeit festzulegen.						

Quelle: BayStMWIVT (1998): Leitfaden zur Nahverkehrsplanung in Bayern, Anhang C

Ambitioniertere Angebotsgestaltung (PAF)

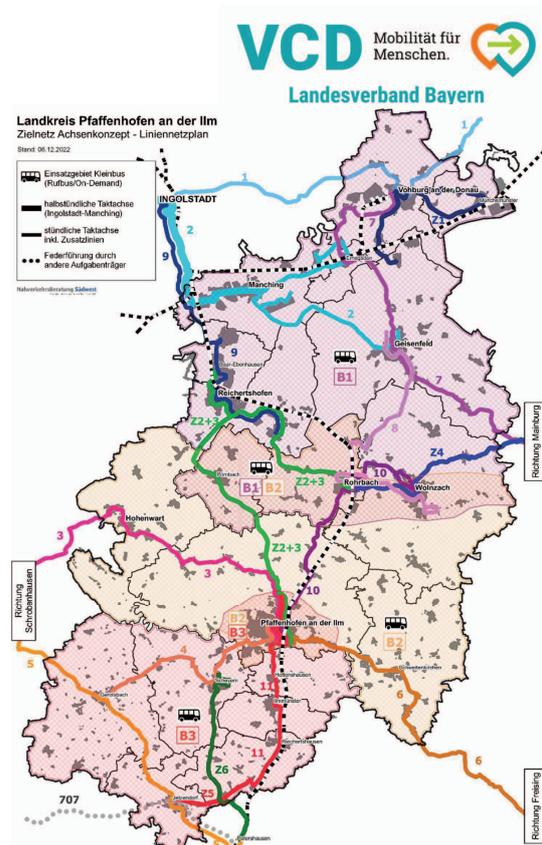
Als Mindestangebot im Sinne einer kreisweiten Mobilitätsgarantie sind dabei folgende Bedienungszeiträume vorgesehen:

- ❖ *Montag-Freitag: 06:00-20:00 Uhr Stundentakt*
- ❖ *Samstag: 06:00-20:00 Uhr Zweistundentakt*
- ❖ *Sonn- und Feiertage: 06:00-20:00 Uhr Zweistundentakt*

Quelle: Nahverkehrsberatung Südwest / Landkreis Pfaffenhofen (2022): Nahverkehrsplan für den Landkreis Pfaffenhofen a.d. Ilm, S. 60

Taktnetz Pfaffenhofen

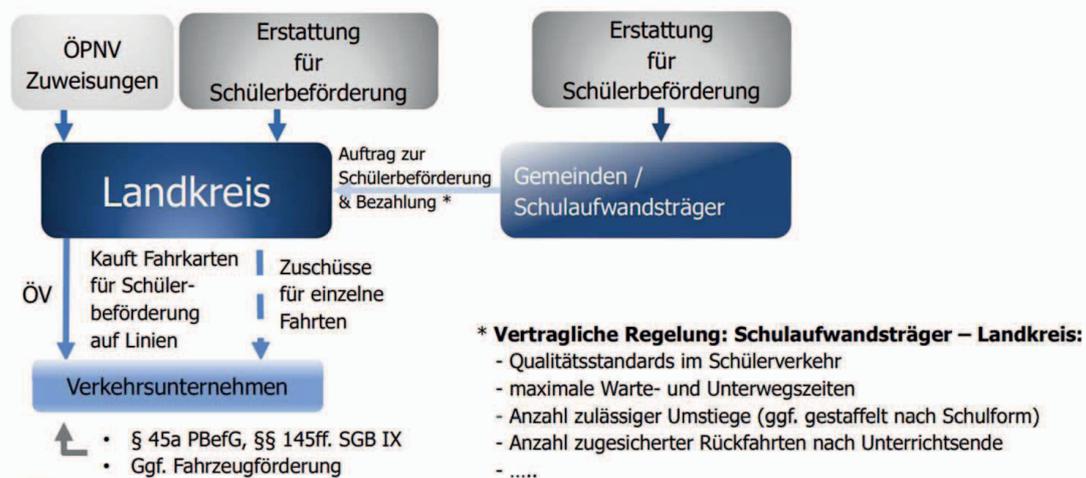
Landkreis Pfaffenhofen a.d.Ilm: Erschließung Zielnetz
(Ortschaften >100 Einwohner; ohne Kernstadt Pfaffenhofen)



Quelle:Nahverkehrsberatung Südwest / Landkreis Pfaffenhofen (2022): Nahverkehrsplan für den Landkreis Pfaffenhofen a.d.Ilm, S. 66/68

Integration Freigestellter Schülerverkehr

Finanzierungsmodell mit ÖPNV-Integration



Quelle:Nahverkehrsberatung Südwest / Landkreis Pfaffenhofen (2022): Nahverkehrsplan für den Landkreis Pfaffenhofen a.d.Ilm, S. 78

Retardierendes Moment: Konzessionen (nach §42 PBefG)

Landkreis Deggendorf - Linienverkehre § 42 PBefG

von	nach	über	Gen.befr. bis
Deggendorf, Zentrum	Deggendorf, Zentrum	Deggenu und Stadt Au (Linie 4)	30.04.2024
Stadtgebiet Deggendorf			31.03.2024
Deggendorf, Hirzau	Deggendorf, Rörerstraße	Zentrum (Linie 2)	30.04.2024
Deggendorf, Himmelreich	Deggendorf, Scheuering/Klinikum	Zentrum (Linie 1)	30.04.2024
Deggendorf, Aletsberg	Deggendorf, Mietraching	Zentrum (Linie 3)	30.04.2024
Bernried	Deggendorf	Offenberg, Metten	31.10.2024
Grafling	Deggendorf		31.10.2024

Greising	Deggendorf	Rohrmünz	02.12.2029
Daxstein	Schöllnach		08.01.2030
Hasling	Schöllnach		08.01.2030
Wulreicing	Schöllnach		08.01.2030
Frohnstetten	Schöllnach		08.01.2030
Plattling	Metten		10.09.2030
Deggendorf	Plattling		15.09.2030
Metten	Deggendorf		22.11.2030
Hengersberg/Schöllnstein	Schöllnach		31.12.2031
Freundorf/Grattersdorf	Deggendorf		20.04.2033

Quelle:Regierung von Niederbayern: Verzeichnis der Genehmigungen im Linienverkehr der Regierung von Niederbayern, Stand 1.1.24
12. April 2024 27

Flexible Bedienformen als ERGÄNZUNG

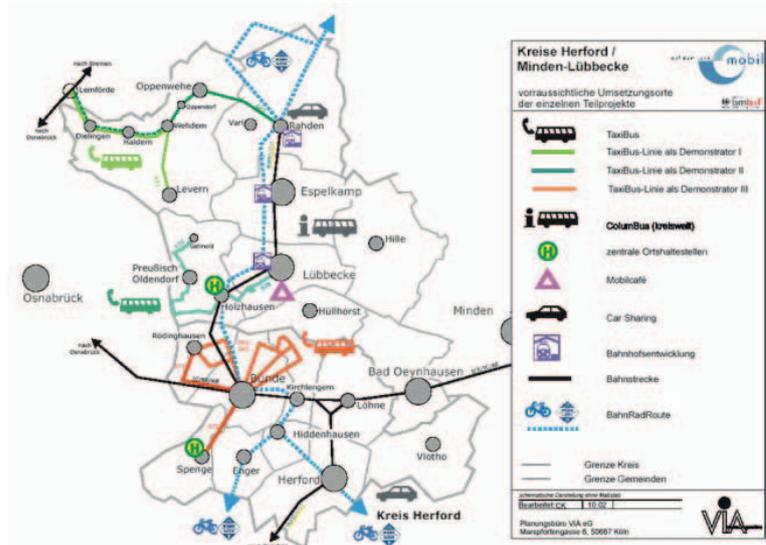
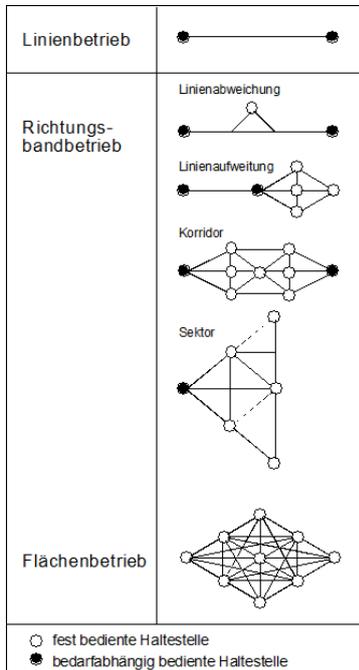
Einen weiteren Konzeptbaustein stellt daher die Einführung eines flächendeckenden Rufbus-Systems im Landkreis mit Rufbussen dar, mit der sich Fahrtwünsche der Bevölkerung bündeln lassen.

*Der Einsatz von Rufbussen soll mindestens allen Ortschaften mit **mehr als 50 Einwohnern** dienen, die keinen unmittelbaren Zugang zu den geplanten Taktachsen haben und eine ganztägige regelmäßige Anbindung an die umliegenden Gemeinden und Städte ermöglichen. ...*

*Basis der Rufbusbedienung ist eine Zu- und Abbringerfunktion: Indem die **Bedarfsangebote auf die neuen Taktachsen** ausgerichtet sind, lässt sich eine Kannibalisierung mit dem Linien-ÖPNV vermeiden. So sollen die Rufbusse neben ihrer innergemeindlichen Direktversorgung auch an die bestehenden und geplanten ÖPNV-Hauptlinien im Bus- und Schienenverkehr anschließen, um eine Anschlussmobilität an das vorgesehene integrale Taktliniennetz zu den umliegenden Großstädten, Mittelzentren und in andere Gemeinden zu ermöglichen.*

Quelle:NahverkehrsBeratung Südwest / Landkreis Pfaffenhofen (2022): Nahverkehrsplan für den Landkreis Pfaffenhofen a.d.Illm, S. 75
12. April 2024 28

Flexible Bedienformen: Grundprinzip



Quelle:Prinzip: eigener Entwurf nach Haller 1993 , Herford: Theiomann-Linden 2002

Flexible Bedienformen: Grundprinzip

TaxiBus Kreis Minden-Herford

RegioBus →

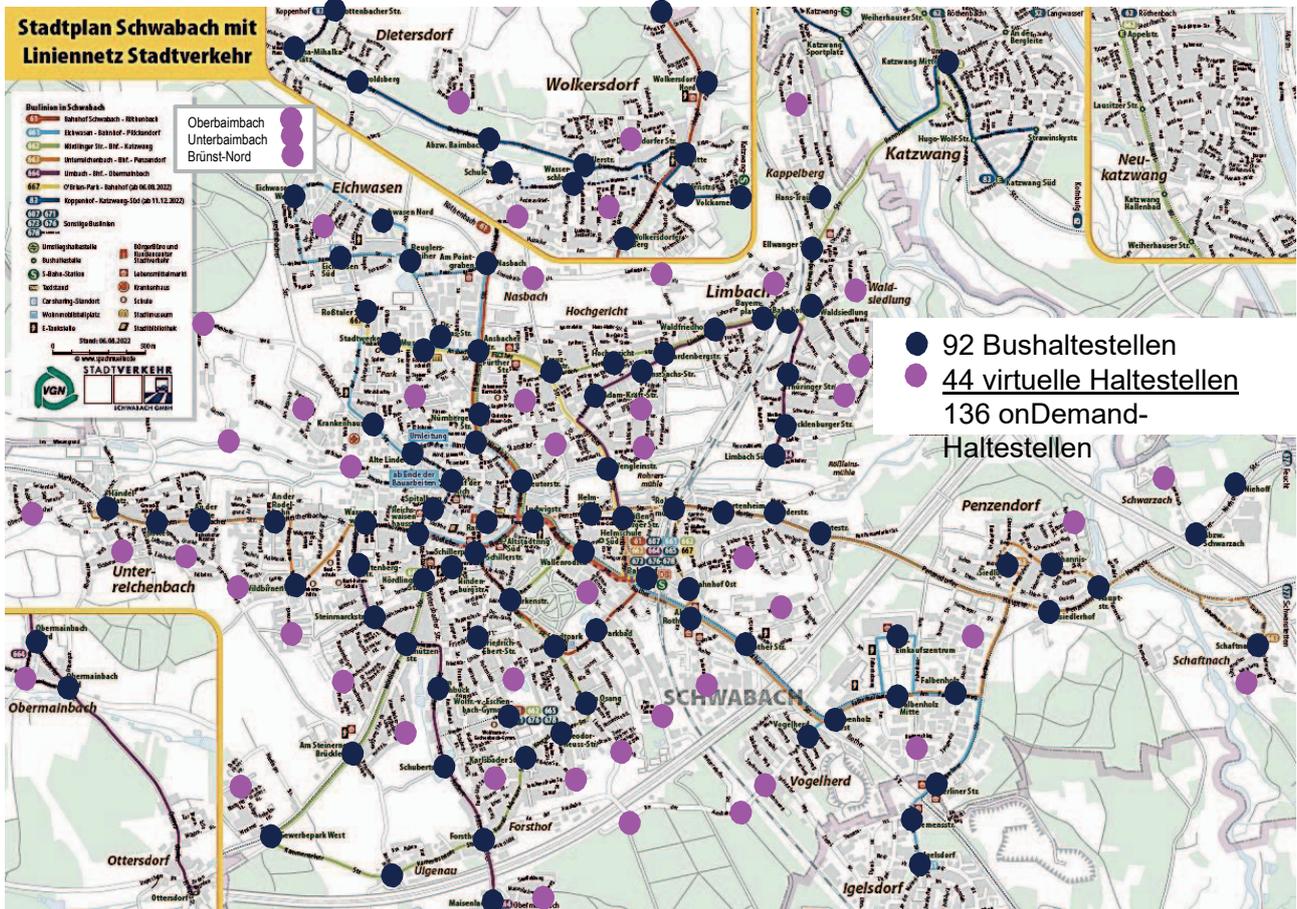
StadtBus ←

TaxiBus



- Systematische Verknüpfung
- Rendezvous-Prinzip
- Innovative Marketingansätze

Quelle: mhv



Quelle: Tobias Mayr (2022): OnDemand-Verkehr für Schwabach – eine gute Idee?



Flexible Bedienformen: VGI-Flexi



Fahrzeiten ab 21. August 2023

Montag – Donnerstag: 05:30 Uhr bis 23:00 Uhr

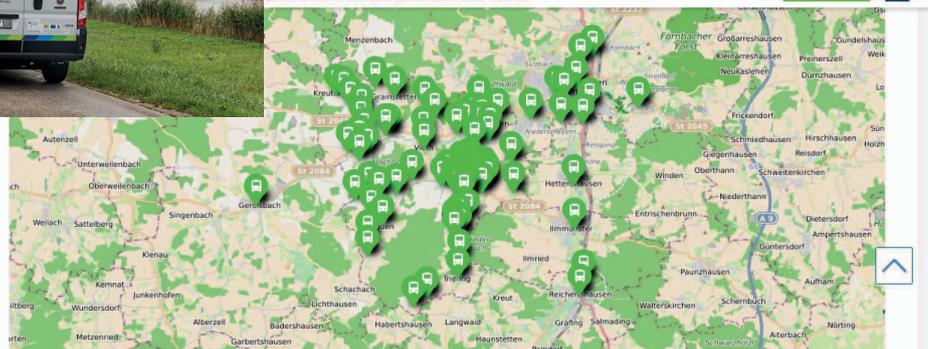
Freitag: 05:30 Uhr bis 02:00 Uhr

Samstag: 07:00 Uhr bis 02:00 Uhr

Sonn- und Feiertag: 09:00 Uhr bis 23:00 Uhr

onenTicketsDeutschlandticketServiceInfosDer Verbund

Fahrt planen EN



Quelle: https://www.invg.de/vgi-flexi_scheyern

Flexible Bedienformen: Rufbusse DEG



8230 * → 8230
Grattersdorf - Auerbach - Deggendorf

Verbandstarif DonauWald VDW
RBO Regionalbus Ostbayern GmbH, Niederlassung S01, Außenstelle Deggendorf, Stadtfeldstr. 6, 94469 Deggendorf
Internet: www.vdw-mobil.de, ☎ 0991/371965, e-Mail: rbo.deggendorf@deutscherbahn.de

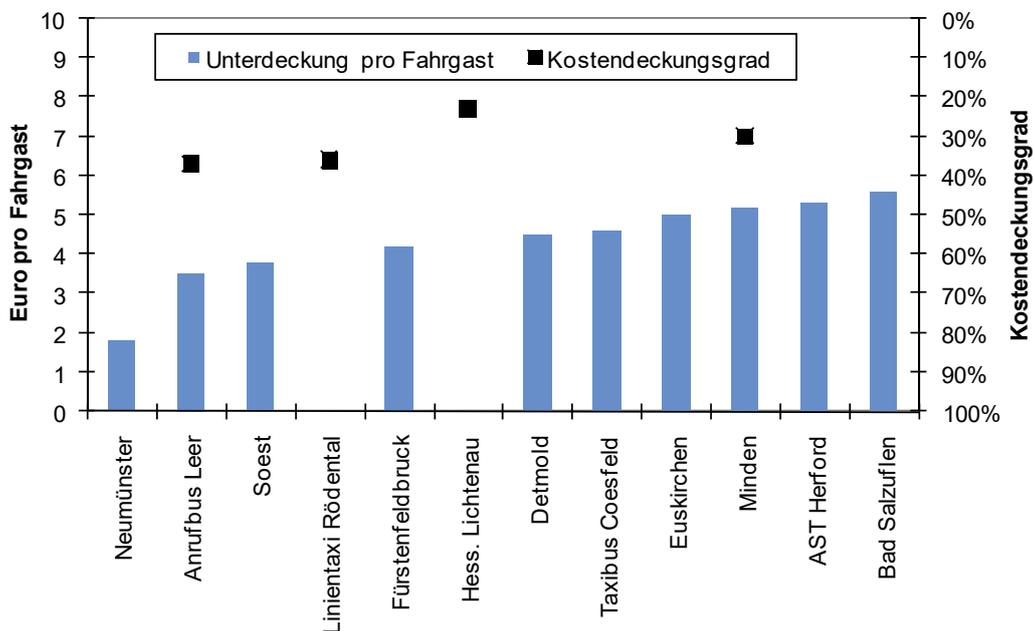
Buchung Rufbus unter 0991 28093095 oder auf www.fahrtwunschzentrale.de gültig ab: 01.09.2021

Bus verkehrt nur nach vorheriger Anmeldung. An Heiligabend und Silvester Verkehr wie für reguläre Linienbusse siehe Linie 4120, 4127, 6199.

Fahrtnummer	Montag - Freitag											Samstag					Sonnt- und Feiertage						
	BUS	BUS	BUS	001 Ruf	003 Ruf	005 Ruf	BUS	007 Ruf	009 Ruf	011 Ruf	BUS	013 Ruf	015 Ruf	BUS	BUS	017 Ruf	019 Ruf	021 Ruf	023 Ruf	025 Ruf	027 Ruf	029 Ruf	
Anmerkung																							
Verkehrsbeschränkungen																							
Anmeldeschluss				07:53	08:53	09:53		12:53	13:53	14:53		16:53	17:53			09:53	11:53	13:53	15:53	17:53	09:53	11:53	
Renzline. Hst.				08:53	09:53	10:53		13:53	14:53	15:53		17:53	18:53			10:53	12:53	14:53	16:53	18:53	10:53	12:53	

Quelle: <https://www.vdw-mobil.de/angebote/rufbusse#group-43-1>

Flexible Bedienformen: Wirtschaftlichkeit



Quelle: Kagermeier 2008

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 Verkehrsverbänden 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 ausgebaut.

03.03.2010
In der
Raiffeisenregion

www.buergerbus-rlp.de

12. April 2024

Der Bürgerbus: Idee

- Leitmotto
„Bürger fahren für Bürger“
- Ein Kleinbus für 8 Fahrgäste
- Ehrenamtliche Fahrer/-innen
- gemeinsames Interesse verbindet
- Motivation: Engagement für bessere Lebensbedingungen
- **lokale Organisation als Stärke!**
- Fährt in schwächer nachgefragten Räumen und Zeiten
- Zielgruppen:
Ältere Menschen, Touristen,
weitere je nach regionaler Lage



Der Bürgerbus: Angebotskonzepte

Stadt-Land-Verbindung

- Anbindung kleiner Gemeinden an den Hauptort oder ein regionales Zentrum
- Schließen von Lücken im Regionalbusverkehr
- eigene Strecken oder Integration in bestehendes Angebot



Der Bürgerbus: Randbedingungen

Organisation

- NRW: Verein als Träger in enger Kooperation mit dem örtlichen Nahverkehrsunternehmen (Konzessionsinhaber)
- Bayern: Gemeinde als Träger
- Mischmodelle zwischen Verein, Gemeinde und/oder Landkreis sind möglich
- Ein Träger mit Rechtsform ist für den Bürgerbusbetrieb notwendig!



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

- Deutschlandweit ca. 500 Bürgerbusse, davon etwa die Hälfte in NRW und BW (Rahmenbedingungen der Förderung auf Landesebene als zentraler Enabler)



12. April 2024

Synergien mit Freizeitverkehren: Touristiklinie Kreis Lippe

- zahlreiche kleinere touristische Sehenswürdigkeiten im Kreis
- geringes ÖPNV-Angebot im Regelverkehr am Wochenende
- schlechte Erreichbarkeit der Sehenswürdigkeiten mit dem ÖPNV

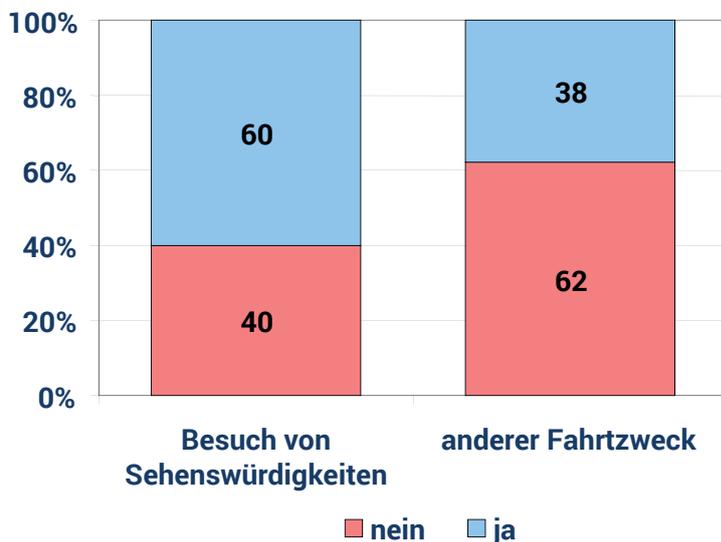
➔ Touristiklinie 792



12. April 2024

Synergien mit Freizeitverkehren: Touristiklinie Kreis Lippe

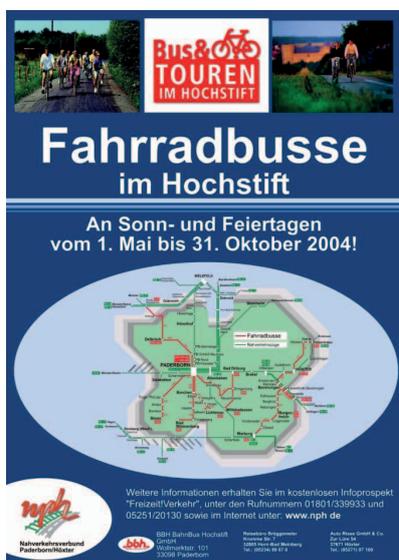
Führerscheinbesitz



Quelle: Eigene Erhebungen / Photo KVG Lippe

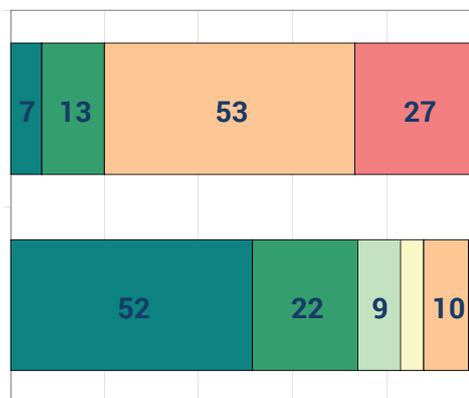
12. April 2024

Synergien mit Freizeitverkehren: Fahrradbusse Hochstift



ÖPNV-Nutzung

Fahrradmitnahme



0% 20% 40% 60% 80% 100%

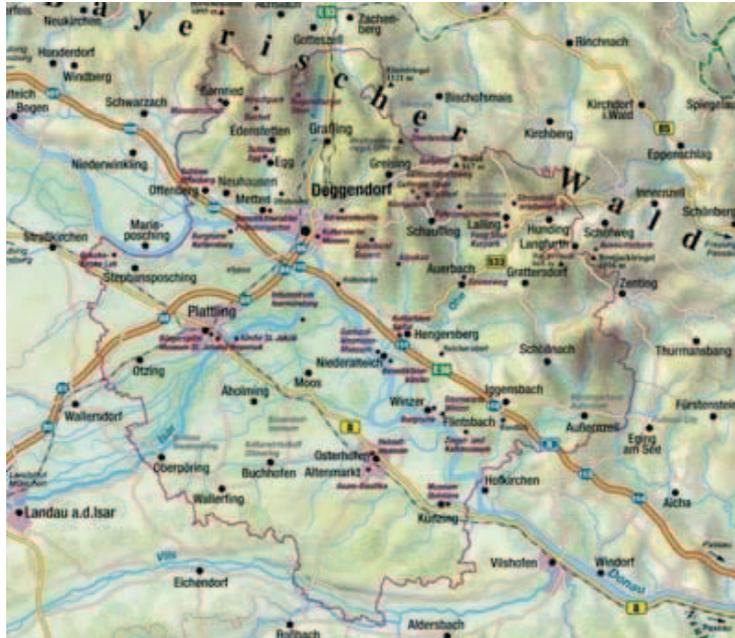
- (fast) täglich
- mehrmals pro Woche
- einmal in der Woche
- 1-3mal im Monat
- seltener
- nie

Fahrradbusse in den Kreisen
Paderborn und Höxter

Quelle: Eigene Erhebungen

12. April 2024

Synergien mit Freizeitverkehren: Option auch für DEG?



Quelle: https://www.landkreis-deggendorf.de/media/1119/landkreiskarte_venus.jpg

12. April 2024

Der mühsame und lange Weg zu attraktivem ÖPNV im Ländlichen Raum: Lessons learned

- Ausgangssituation nachfrageseitig suboptimal
- Angebotsqualität (Netzabdeckung, Takt ...) für Induzierung von Nachfrage
- Systematisches und abgestuftes Angebot notwendig:
Klares Basisnetz, ergänzt um flexible Bedienformen, ggf. auch mit Unterstützung zivilgesellschaftlichem Engagement
- Persistenzmomente durch Konzessionen (sog. eigenwirtschaftliche Verkehre)
- Sensibilisierung Bevölkerung/Politik (auf allen Ebenen)
- Langer Atem notwendig, aber nur mit entsprechendem politischen Willen erfolgversprechend



Danke
für Ihre Aufmerksamkeit!



... und bin gespannt auf Ihre
Fragen und die Diskussion