
ÖPNV in ländlichen Räumen – vom Stiefkind zur Schlüsselinfrastruktur

12. Deutscher Nahverkehrstag in Koblenz | 25. April 2018

Dipl.-Ing. Meinhard Zistel

Fachbereich ÖPNV-Finanzierung, Demografie und ländliche Räume

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV)

Der VDV vertritt als Branchenverband die Interessen von über 600 Mitgliedsunternehmen des **Öffentlichen Personenverkehrs** und **Schienengüterverkehrs** in Deutschland. Die VDV-Mitglieder im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) bewegen **täglich 30 Millionen Fahrgäste** und entlasten Deutschlands Straßen von **18 Millionen Autofahrten**.

Unter www.mobi-wissen.de stellt der VDV ein **Informationsportal** für alle bereit, die sich privat oder beruflich für Busse und Bahnen interessieren.

The screenshot shows the VDV MOBI-WISSEN website. At the top left is the VDV logo and the text 'Die Verkehrsunternehmen'. To the right is the title 'MOBI-WISSEN BUSSE UND BAHNEN VON A BIS Z' and navigation links: 'Über Mobi-Wissen', 'Fragen und Antworten', and 'Kontakt'. Below this is a dark navigation bar with 'THEMEN' and 'INDEXSUCHE'. Under 'THEMEN' are links for 'Finanzierung', 'Wirtschaft', 'Arbeit', 'Verkehr', 'Bildung', 'Familie und Senioren', 'Nachhaltigkeit und Umweltschutz', 'Soziales', and 'Technik und Innovation'. The 'INDEXSUCHE' section has an alphabetical index 'A B C D E F G H I J K L M N O P Q R S T U V W X Y Z Ä Ö Ü' and a search input field with the placeholder 'Begriff eingeben ...' and a blue 'SUCHEN' button.

Sie sind hier: [Startseite](#)



Nachhaltigkeit und Umweltschutz

Ohne Busse und Bahnen müsste Deutschland jeden Tag über 18 Millionen Autofahrten mehr verkraften – und damit 15 Millionen Tonnen Kohlendioxid. Erfahren Sie mehr über den Beitrag des Öffentlichen Personennahverkehrs und des Schienengüterverkehrs zum Umwelt- und Klimaschutz.



THEMA NACHHALTIGKEIT UND UMWELTSCHUTZ

Ausgangslage

„Ländlicher Raum“ – eine vielfältige und facettenreiche Raumkategorie

Lagegünstige
Regionen

Regionen in
peripherer Lage

Prosperierende
Klein- und Mittelstädte

Siedlungsstrukturelle Kreistypen

Spezialisierte
Regionen

Stabile Zentren im
ländlichen Raum

Wohngemeinden

Schrumpfende
Städte und Regionen

Regionen mit
altersselektiver
Abwanderung

Stabile
Regionen

Regionale
Bildungsstandorte

Regionen mit
touristischem Potenzial

Agrarische
Produktionsstandorte

Wachsende
Regionen

Regionen mit
„hidden champions“

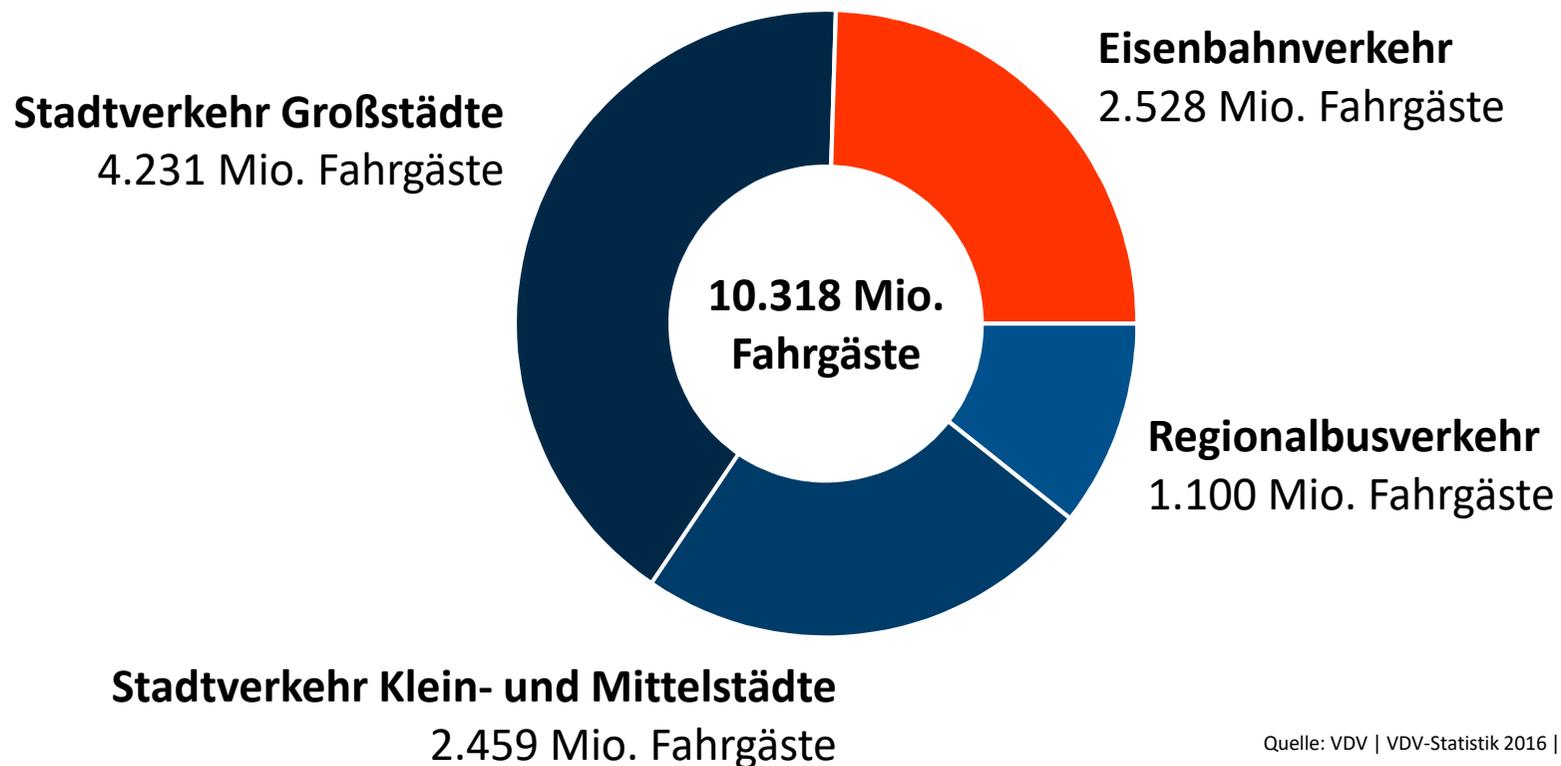
Regionale Disparitäten werden sich
vstl. bundesweit weiter verschärfen



Quelle: BBSR Bonn 2015

Fahrgäste im öffentlichen Personenverkehr 2016

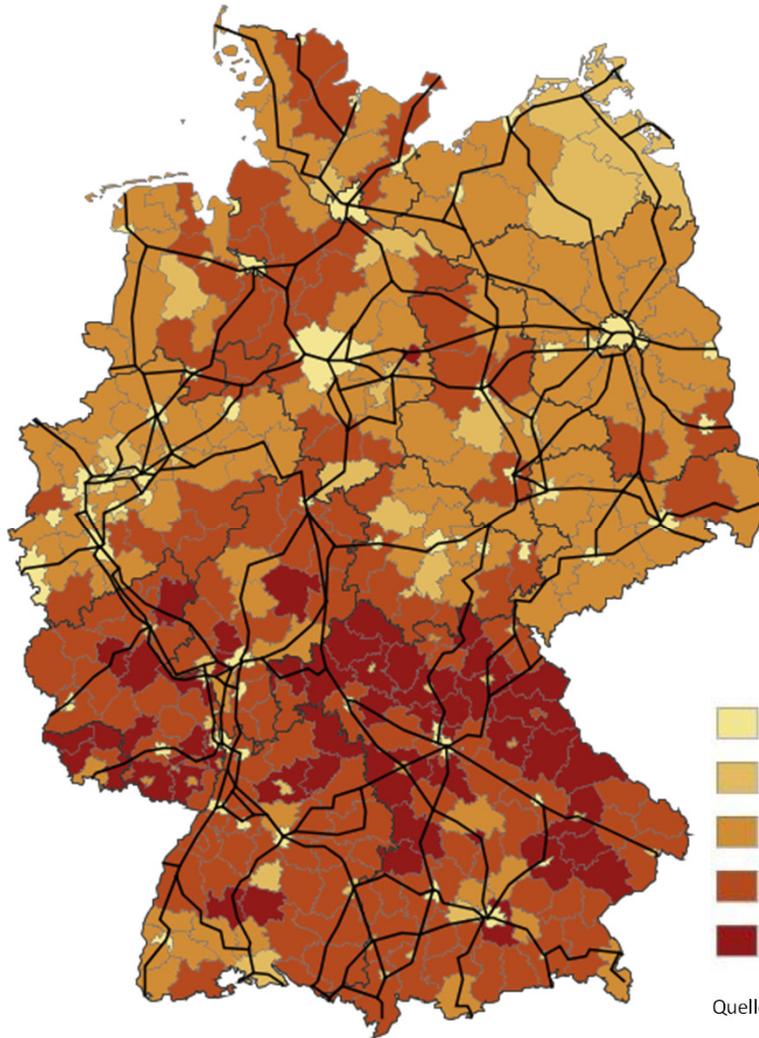
- Die **Mehrzahl der Fahrgäste** ist im **Stadtverkehr** unterwegs
- 60 % der Arbeitnehmer pendeln → **Große Bedeutung der Stadt-Umland-Verkehre**
- Der SPNV stößt im Zulauf der Ballungsräume an Kapazitätsgrenzen
- Schienennetz meist radial ausgerichtet, fehlende Quer- und Tangentialverbindungen



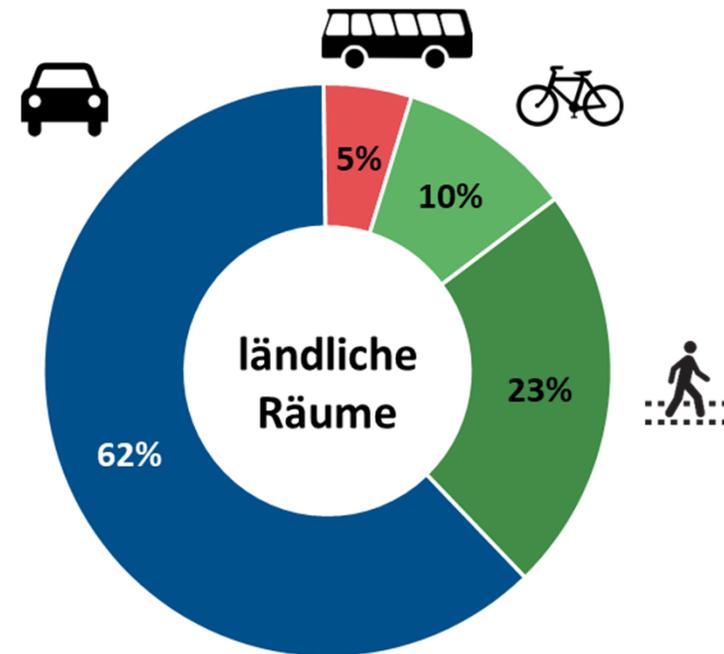
Quelle: VDV | VDV-Statistik 2016 | Abbildung 27

Verkehrswende – sehr viel Potenzial für den ländlichen ÖV

Pkw-Bestand je 1.000 Einwohner



- Das Auto ist in ländlichen Räumen das wichtigste Verkehrsmittel
- Hoher Pkw-Anteil und weite Entfernungen bieten insbesondere im Stadt-Umland-Verkehr **großes CO₂-Minderungspotenzial**



Demografischer Wandel wirkt auf ÖV-Angebot (und -Nachfrage) in Schrumpfungsräumen

Typische Schwächen des ÖV-Angebots:

- Ausrichtung des Angebots auf den Schülerverkehr, dadurch Unregelmäßigkeit und Unübersichtlichkeit des Angebots
- Kein Angebot in den Ferien und am Wochenende
- Zur Flächenerschließung sind häufig viele Stich- und Rundfahrten erforderlich
- Geringer Verknüpfungsgrad mit dem Schienenpersonennahverkehr (SPNV)
- Touristische Belange werden kaum adäquat berücksichtigt
- Kaum Anwendung flexibler und alternativer Bedienungsformen
- Grenzüberschreitende Verkehrsangebote nur in Einzelfällen (Staats-, Bundesland-, Landkreis-, Verbund-, Tarifgrenzen wirken)



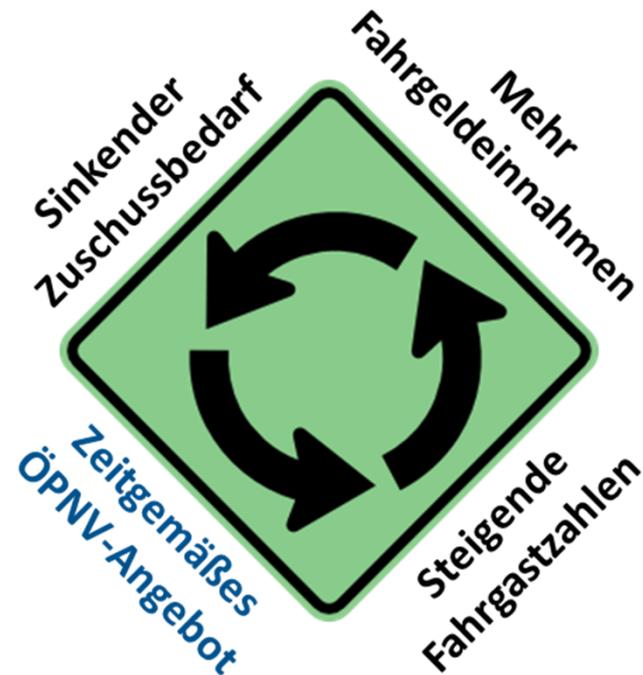
		Montag-Freitag			
		S	S	S	S
Vehlen	ab	6.25	7.40		
Altbensdorf		6.29	7.44		
Neubensdorf, Herrenhölzer Weg		6.31	7.46		
Herrenhölzer		6.33	7.48	14.50	15.42
Neubensdorf		6.36	7.51	14.53	15.45
Woltersdorf, Dorf		6.38	7.53	14.55	15.47
Woltersdorf, Alter Kanal		6.39	7.54	14.56	15.48
Wusterwitz, Bahnhof		6.42	7.57	14.59	15.51
Wusterwitz, Grundschule			7.59	15.01	

S = nur an Schultagen

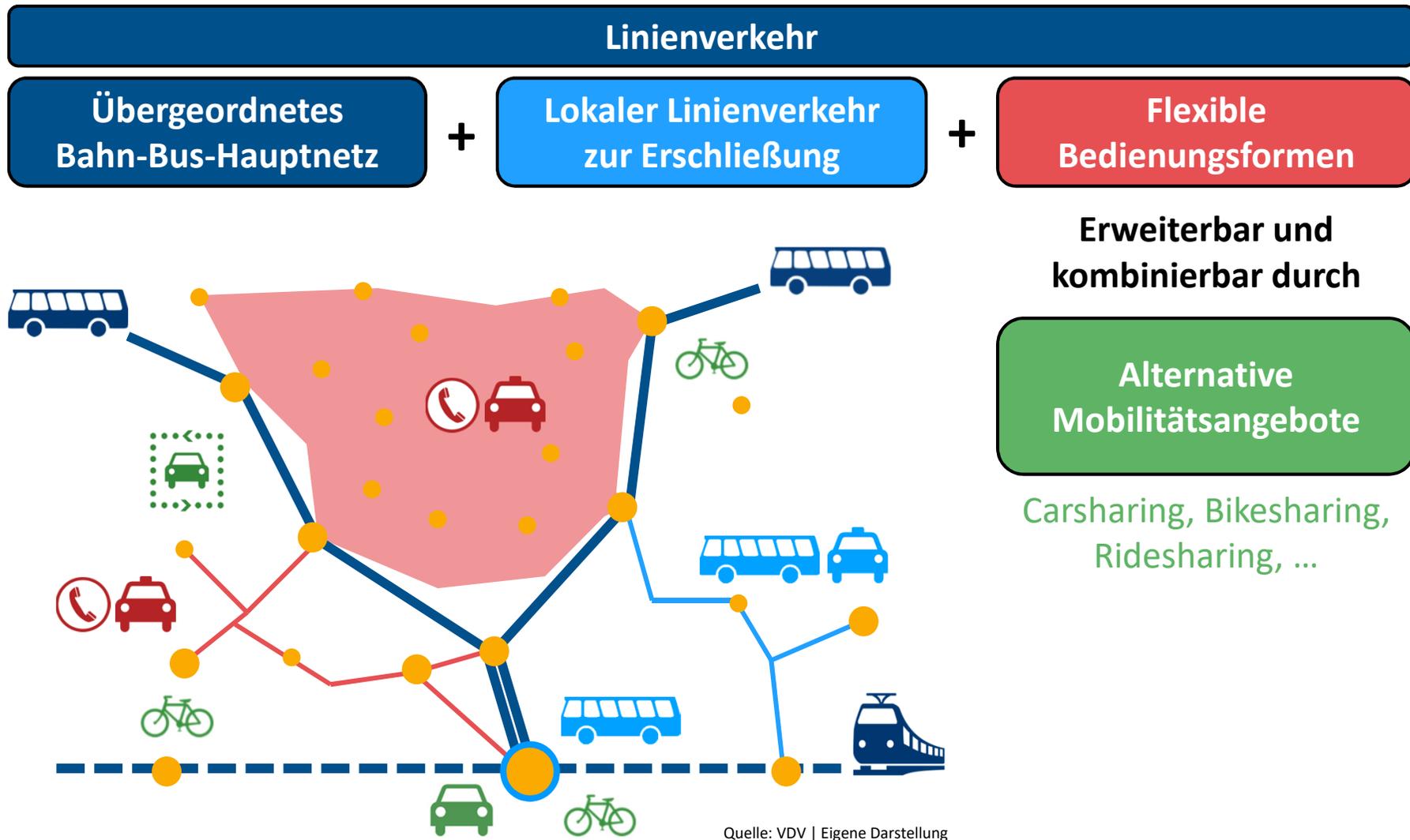
Vorwärts-Strategie mit einer differenzierten Bedienung im ÖPNV

Die Abwärtsspirale in ländlichen Regionen mit einer zielgerichteten Vorwärts-Strategie umkehren

- Abwärtsspirale stoppen und mit einer zielgerichteten **Vorwärts-Strategie** umkehren
- **Passgenaue Mobilitätsangebote** für alle Kundengruppen
- **Mobilität wird** zunehmend zum **Standortfaktor**
- **Differenzierte Bedienkonzepte** tragen dazu bei die zentralörtliche Konzentration zu relativieren und bieten eine Mobilitätsoption zum eigenen Auto



Differenzierte Bedienung über ein mehrstufiges Modell

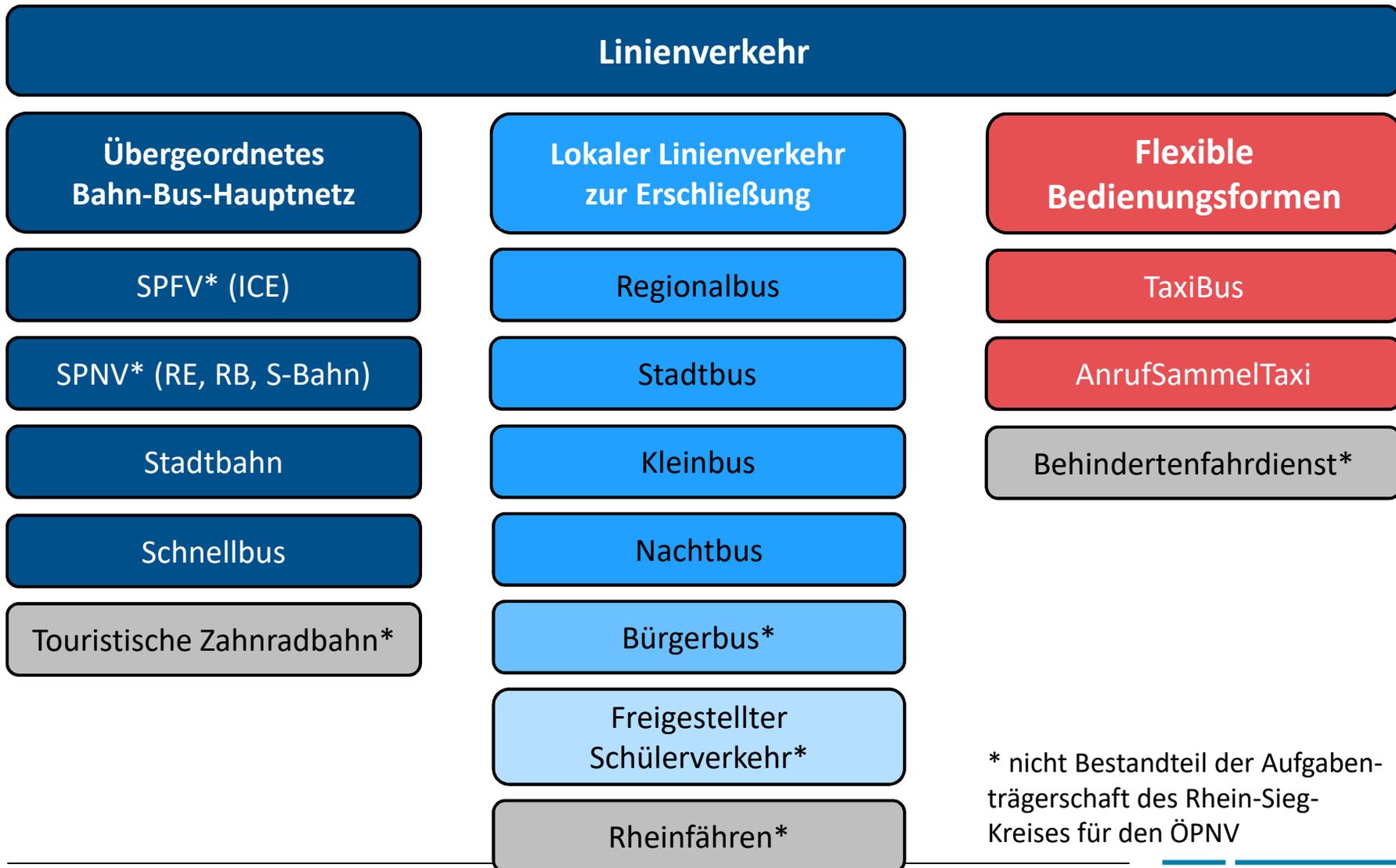


Differenzierte Bedienung über ein mehrstufiges Modell



Taktverkehr erschließt weitere Potenziale für **Güterbeförderung** und **touristische Angebote**

Differenzierte Bedienung im Rhein-Sieg-Kreis



* nicht Bestandteil der Aufgabenträgerschaft des Rhein-Sieg-Kreises für den ÖPNV

Beschreibungsraster differenzierter Bedienungsformen

Merkmal	Linienverkehr	Flexible Bedienungsformen		
		Bedarfslinienbetrieb	Richtungsbandbetrieb	Sektorbetrieb
Bedienung	Bedarfs <u>un</u> abhängig	nur bei Bedarfsanmeldung		
Fahrplan	vorab veröffentlicht			<u>nicht</u> vorab veröffentlicht
Fahrtweg	vorab festgelegt	<u>nicht</u> vorab festgelegt		
Bediengebiet	linienförmig	Korridor	flächenhaft Sektor	Fläche
Einstieg	an festgelegten Haltestellen			<u>nicht</u> vorab festgelegt
Ausstieg	an festgelegten Haltestellen		<u>nicht</u> vorab festgelegt	
Bedienprinzip	<p>Der Ausstieg ist im Einzelfall auch zwischen Haltestellen möglich</p> <p> ● fest bediente Haltestelle ○ Bedarfshaltestelle → Fahrtrichtung </p>			
Fahrzeuge	Standard(gelenk)bus, Midi- oder Kleinbus	Vorrangig Kleinbusse oder PKW		
Betreiber	Verkehrsunternehmen	unterschiedliche Betreiberformen möglich		
Tarif	Verbundtarif, ggf. mit Zuschlag			

Vom Modellvorhaben in die Fläche

Produktdifferenzierung und Vermarktung des Angebots

- Gezielte Ausrichtung des ÖPNV-Angebots auf verschiedene Kundengruppen
- Qualifizierung der ÖPNV-Angebote als eigenständige Produkte mit Angebotsmerkmalen (Takt, Anschlüsse, Komfort, ...)
- Gezielte Kundenansprache und Vermarktung, vereinfacht den Zugang zum ÖPNV



- **Bahn-Bus-Landesnetz Sachsen-Anhalt**
Einheitliche Marke für alle landesbedeutsamen Bahn- und Busverbindungen verschiedener Unternehmen
- **Markenfamilie Bus** im Mitteldeutschen Verkehrsverbund
Strukturierung der Busangebote mit konkreten Angebots- und Qualitätsmerkmalen

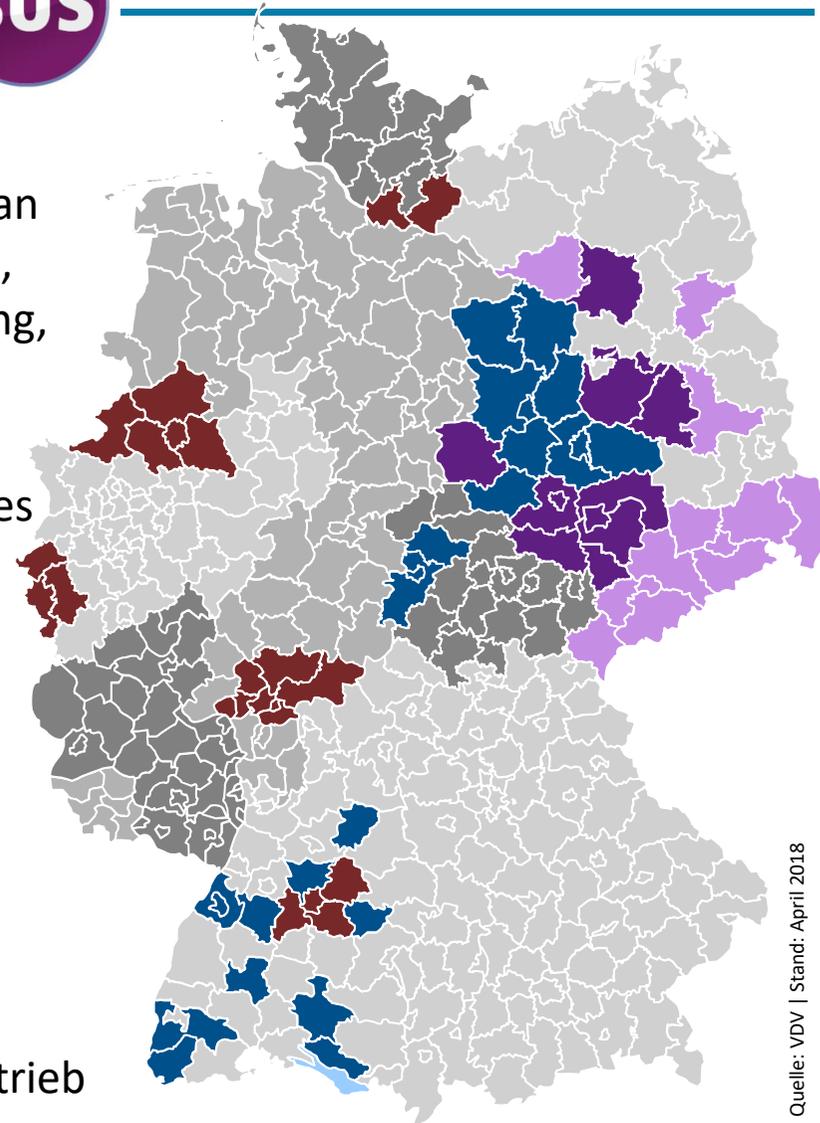


Qualifizierte Bedienung auf regionalen Hauptachsen – mit Schnellbus und PlusBus



- **Wesentliche Angebotsmerkmale** | Starke zentralörtliche Verkehrsbeziehungen, an allen Verkehrstagen, einheitliches Angebot an Schul- und Ferientagen, langer Bedienzeitraum, konsequenter Taktverkehr, direkte Linienführung, Reizeitverhältnis ÖPNV/MIV möglichst Stufe B
- **Schnellbus** | in Ballungsräumen und auf Stadt-Umland-Verbindungen, hohe v_{Bef} , differenziertes Haltekonzept, Auslassen von Haltestellen
- **PlusBus** | Integriertes Bahn-Bus-Angebot, bedient wichtige Verknüpfungspunkte, max. 10 min t_w beim Umsteigen, einheitliches Marketing,  Wort-Bild-Marke

-  Schnellbus – in Betrieb
-  PlusBus – in Betrieb
-  PlusBus – in Planung
-  Bahn-Bus-Konzept – in Betrieb



Quelle: VDV | Stand: April 2018

Ergebnisse nach zwei Jahren Praxisbetrieb:

- Durchschnittlich 10 % Fahrgastzuwachs auf ca. 732.000 Fahrgäste im Jahr 2016
- Im Zulauf zu Bahnhöfen bis zu 37 % Zuwachs
- Verdopplung der Umsteigerzahl zum SPNV, vor allem durch umsteigende Berufspendler
- Deutlicher Fahrgastzuwachs am Tagesrand, im „Vormittagsloch“ und neuen Abendfahrten, in der Altersgruppe der 30 – 40 Jährigen sowie im Berufs- und Freizeitverkehr



- Konkurrenzfähige Reisezeit zum MIV
- LSA-Bevorrechtigung und Nutzung der Busspuren im Potsdamer Stadtgebiet
- Hoher Beförderungskomfort für die Kunden
- Einheitliche Fahrgastinformation: Logo an Haltestellen, Bussen, Online

Verknüpfung der Verkehrsträger in Mobilstationen



- **Mobilstation** in Altenbeken mit Bahn, Bus, Fahrrädern, CarSharing
- **Zielgruppenspezifische CarSharing-Produkte** in Osnabrück
 - **stat>k** stationäres CarSharing inkl. Elektroautos mit bundesweiter „Quernutzung“
 - **flow>k** free floating CarSharing erstmalig in Deutschland aus kommunaler Hand
 - **corporate>k** Flotten CarSharing für Unternehmen
 - **Regio>k** CarSharing für Gemeinden

Differenzierung der Fahrzeugflotte

Differenzierung der Flotte vom Klein- bis zum Gelenkbus erhöht die Wirtschaftlichkeit und sichert einen bedarfsgerechten Fahrzeugeinsatz



Nahräumlicher Busverkehr in Klein- und Mittelstädten

- **Verlässliches Angebot** | Linienverkehr ohne Anmeldung mind. im 30 min-Takt, Systematisierung der Linienwege, zeitliche und örtliche Angebotsausweitung
- **Barrierefreiheit** | Hohe Haltestellendichte senkt Zugangshürden z. B. für Senioren
- **Ökologisches Fahrzeugkonzept** | Wendige Kleinbusse fahren in die Wohngebiete hinein

Ergebnisse aus dem Praxisbetrieb:

- **Stadtlinie Bad Belzig** | 34 % Fahrgastzuwachs nach zwei Betriebsjahren, verbesserte Kostendeckung auf 90 %, spezifischer Kraftstoffverbrauch je Fahrgast sinkt um 63 %
- **Hangbus Alfter** | dicht besiedelte Hanglage, steile und schmale Straßen, vorher flexibles Angebot mit RufBus und AST mit täglich ca. 7 Fahrgästen, Kleinbuslinie im 30 min-Takt, Anschluss zu SPNV und Stadtbahn, täglich ca. 450/600 Fahrgäste (je Linie, Mo-Fr) nach nur einem halben Betriebsjahr

Das gute neue Angebot erzeugt die Notwendigkeit eines noch besseren Angebots.



Kooperationen von Verkehrsunternehmen mit Tourismus und lokaler Wirtschaft

- **KombiBus** = Güterbeförderung im Linienbus
 - Fördert regionale Wertschöpfung und Synergien
 - Zusätzlicher Deckungsbeitrag für den ÖPNV
- **Integration touristischer Angebote in den ÖPNV**
 - Wandern & Radfahren ohne Gepäck – das Gepäck fährt im **KombiBus** von Hotel zu Hotel
 - Touristische Vermarktung vorhandener Buslinien als Ausgangspunkt für Wanderungen und Radtouren
 - Saisonaler Einsatz von Fahrrad- und Skianhängern



MultiBus im Kreis Heinsberg

Flexible
Bedienungsform

Flächenbetrieb



Der MultiBus ist seit Dezember 2003 in Betrieb:

- Die **Bedienung** erfolgt nur bei vorheriger Bedarfsanmeldung
- Drei **Bedienflächen** mit unterschiedlichen Bedienzeiten
- **Fahrplan** und **Fahrtweg** sind vorab nicht festgelegt
- Die **Einstiegshaltestelle** ist vorab festgelegt, beim **Ausstieg** keine festgelegten Haltestellen
- Als **Fahrzeuge** kommen Kleinbusse der WestVerkehr GmbH und von Taxiunternehmen zum Einsatz
- Einbindung in den **Verbundtarif**, kein Zuschlag
- **Integrierte Fahrradbeförderung** für bis zu 16 Fahrräder
- Softwaregestützte Bündelung der Fahrtwünsche

1. *Mind. 60 Min. vorher anrufen...*
2. *Abholzeit vereinbaren...*
3. *Einsteigen und losfahren!*

Erfahrungen aus dem Praxisbetrieb:

- Ca. 120.000 MultiBus-Fahrgäste pro Jahr
- **Regelmäßige Überprüfung MultiBus vs. herkömmlicher Linienverkehr erforderlich**



Vorhandene und bewährte Lösungsansätze vor Ort umsetzen!

- Differenzierte Bedienkonzepte, Bürgerbusse und flexible Bedienungsformen sind **seit 40 Jahren erfolgreich im Einsatz** – nicht nur in Deutschland
- Lösungsansätze sind hinreichend vorhanden und können vor Ort umgesetzt werden
- Für den „kommunalen ÖPNV-Maßanzug“ vor Ort gibt es kein Patentrezept, jedoch liefern zahlreiche Leitfäden Hilfestellung

Download unter
<https://www.vdv.de/experteninformationen-personenverkehr.aspx>
„Umwelt, Betrieb & Technik“



**Viel Erfolg bei der Umsetzung und
Danke für Ihre Aufmerksamkeit**

Dipl.-Ing. Meinhard Zistel
Fachbereichsleiter ÖPNV-Finanzierung, Demografie und ländliche Räume
E zistel@vdv.de | T 0221 57979-143
