

Orts- und Stadtverkehre in ländlichen Regionen – effizient, innovativ, wettbewerbsfähig

mhv
Klosterstraße 1
32545 Bad Oeynhausen

Telefon 05731.842 04-0
Telefax 05731.842 04-44

www.mhv-info.de
kontakt@mhv-info.de



Vorwort

*Lieselore Curländer, Bürgermeisterin der Stadt Vlotho:
"Probieren Sie es! Man muss es tun wollen ... Dann finden Sie
sicher Partner!"*

Besser als mit diesen ermutigenden Worten hätte die Tagung der mhv zum Thema "Orts- und Stadtverkehre in ländlichen Regionen – effizient, innovativ, wettbewerbsfähig" kaum eingeleitet werden können. Denn die Repräsentantin der gastgebenden Stadt wusste sehr genau, wovon sie in ihrer kurzen Begrüßungsrede sprach. Hier vor Ort wird eben das praktiziert, was Gegenstand der zweitägigen Informations- und Diskussionsveranstaltung war: Formen alternativer Nahverkehrs-Angebote in einwohnerschwachen Gebieten. In der Weserstadt fährt seit über einem Jahr der Vlotho-Bus, ein auf der Kombination aus Bedarfs- und Festbedienung basierendes Stadtverkehrs-System.

Der zukünftige europäische Wettbewerb und die allorts begrenzten finanziellen Mittel für den öffentlichen Personen-Nahverkehr verlangen nach neuen, kreativen Wegen, damit das zur Verfügung stehende Potential so effektiv wie möglich genutzt wird und die Fahrgäste ein attraktives maßgeschneidertes Angebot erhalten können. Die bisherigen klassischen Verkehrs- und Betriebskonzepte werden in Zukunft nicht mehr unverändert aufrecht zu erhalten sein. Neue Ideen sind in der gegenwärtigen Situation unverzichtbar.

Auf der Fachtagung der mhv am 10. und 11. Oktober 2002 in Vlotho wurden deshalb von den Experten und Expertinnen sowohl die sich wandelnden gesetzlichen Rahmenbedingungen erläutert, wie Landesförderung, Qualitätsvorgaben oder Ausschreibungsmodalitäten, als auch Erfahrungsberichte von Verkehrsunternehmen in der Schweiz und Österreich sowie aus dem heimischen Raum mit alternativen Verkehrsangeboten vom Stadt- bis zum Taxibus gegeben. Wie bedeutungsvoll die Erschließung des ländlichen Raumes ist, zeigen zudem die Forschungsprojekte AMABILE, aufdemland.mobil und IMAGO. Nicht zuletzt stellt sich die Frage: Wie und mit welchen Modellen kann es weitergehen?

Das vorliegende sechste Themenheft der mhv fasst die Ergebnisse der vielbeachteten Tagung zusammen. Das rund hundertköpfige Gremium, bestehend aus Fachleuten der Aufgabenträger, der Verkehrsunternehmen und der Kommunen als Besteller der Verkehre im ÖPNV, erhielt wertvolle Informationen und Diskussionsgrundlagen aus erster Hand und nahm sie mit großem Interesse auf.





Themenblock 1 – Stimmen die Rahmenbedingungen?

Weniger Geld und mehr Aufgaben

Rahmenbedingungen und Perspektiven für Aufgabenträger nach der Novellierung des Regionalisierungsgesetzes NRW

4



Dipl.-Ing. Achim Oberwöhrmeier,
Geschäftsführer der Kommunalen
Verkehrsgesellschaft Lippe mbH (KVG)

Allenthalben leere Kassen in den Haushalten – beim Land, bei den Landkreisen, in den Städten und Gemeinden. Die lokalen Aufgabenträger im ÖPNV müssen einerseits mit reduzierten Förderprogrammen zurecht kommen, sie erhalten andererseits durch das neue ÖPNV-Gesetz und die Novellierung des Regionalisierungsgesetzes NRW neue Aufgaben. Daraus erhebt sich als Frage für die Zukunft: Aufgaben an die Zweckverbände abtreten oder die Zusammenarbeit auf lokaler Ebene intensivieren?

Selbst in Nordrhein-Westfalen, dem von den Nachbarländern stets beneideten "Schlaraffenland der ÖPNV-Fördertöpfe", werden aufgrund der angespannten Finanzlage erfolgreiche Programme gestrichen oder reduziert:

- Das Förderprogramm "Stadtverkehr" ist auf Eis gelegt worden. Seit 2001 laufen so gut wie keine Projekte mehr.
- Ebenso das Programm "Sicherheit und Service".
- Die Fahrzeugförderung wurde um ein Drittel herabgesetzt. Die vom Land quotierte und den Aufgabenträgern zur Verfügung gestellten Mittel sind von 300 Millionen Mark (2000 und 2001) auf 200 Millionen Mark gekürzt worden. Damit ging die Fahrzeugförderung beispielsweise in Lippe von 40 auf 29 Prozent zurück. In der Folge wurden Ersatzbeschaffungen bei den Unternehmen zurückgestellt. Es ist zu befürchten, dass aufgrund der Zurückhaltung die derzeit hohe Fahrzeugqualität in Zukunft nicht gehalten werden kann.
- Die beim SPNV angewandte Betriebskostenförderung hat es im Busbereich nie gegeben. Vor dem derzeitigen finanziellen Hintergrund ist diese Ungleichbehandlung ausdrücklich zu betonen.

Achim Oberwöhrmeier
Kommunale Verkehrsgesellschaft
Lippe mbH (KVG)
Telefon: 05231/62 79-50
Telefax: 05231/62 79-56
E-mail: kvg@lippe.de
www.kvg-lippe.de
www.imago-mobil.de

- Die "Programmförderung" Schülerverkehr wird schon seit vielen Jahren kontinuierlich gedeckelt. Davon ist besonders der ländliche Raum betroffen.
- Lediglich die Pauschale für die Aufgabenträger bleibt von Kürzungen weitgehend unberührt.

Dem stehen in Zukunft nicht nur die bekannten Aufgaben "Fort-schreibung der Nahverkehrspläne" und "Fahrzeugförderung", sondern als neue Aktivitäten Ausschreibungen, Controlling, stärkere Beteiligung am Tarifgeschehen, Beobachten des diskriminierungsfreien Marktzugangs, Gestaltung der Verknüpfungspunkte und Produktgestaltung gegenüber.

Das Problem "weniger Geld – mehr Aufgaben" ist entweder durch Übertragung von Aufgaben an die Zweckverbände zu lösen, was dann eine entsprechende Refinanzierung mit sich bringt. Dagegen sprechen aber die speziellen lokalen Interessen, die nicht mehr von den Aufgabenträgern vor Ort vertreten werden könnten. Oder es muss die Zusammenarbeit der lokalen Aufgabenträger intensiviert werden, um Synergie-Effekte zu nutzen und gemeinsam zu handeln. So etwa in den Bereichen Nahverkehrsplanung, Ausschreibungen oder Produktgestaltung. Unter einem Dach koordinieren sich bereits die KVE, KVGM, KVG Lippe, mhv sowie der Städte- und Gemeindebund Nordrhein-Westfalen und der Landkreistag NW.

Mehr Qualität durch mehr Kreativität

5

Welche Rahmenvorgaben wünschen sich die Unternehmen?



Dipl.-Kfm. Rainer Hüttebräcker,
Geschäftsführer Verkehrsbetrieb
Hüttebräcker GmbH und Vorstands-
mitglied im Verband Nordrhein-
Westfälischer Omnibusunternehmer e.V.
(NWO)

Der Individualverkehr macht es vor und auch die Privaten, obwohl sie nur einen Marktanteil von fünf Prozent in Deutschland haben, 95 Prozent entfallen auf zirka 360 kommunale Verkehrsunternehmen im ÖPNV. Das Gebot der Stunde im europaweiten Wettbewerb des ÖPNV heißt "Marktforschung". Gesellen sich dazu Freiräume für unternehmerische Kreativität, ist der Weg für mehr Qualität und eine positive Beeinflussung des Modal-Splits zugunsten des ÖPNV frei. Aus einem Preiswettbewerb wird dann ein Qualitätswettbewerb.

Das Wettbewerbssystem im ÖPNV ist bislang noch kaum ausgeprägt. Die privaten Verkehrsunternehmen sind mit nur fünf Prozent in der absoluten Minderheit und haben mit Problemen zu kämpfen, die sich für sie aus den bestehenden Verbandsstrukturen ergeben. Die meisten privaten Busunternehmen werden als Subunternehmen beschäftigt.

Geht es um die Stärkung des ÖPNV insgesamt, dürften zukünftig folgende Kriterien entscheidend sein:

- eine marktwirtschaftliche Nahverkehrsplanung,
- Freiräume für unternehmerische Kreativität,
- die konsequente Anwendung der Qualitätsnorm und

- Qualitätsanreize in Verkehrsverträgen (Mittel gegen einen reinen Preiswettbewerb)

Der Nahverkehrsplan sollte wie ein Marketingplan aussehen und als Grundlage strategischer Angebotsplanung für alle Orts- und Stadtverkehre dienen. Das setzt eine solide regionale Marktforschung voraus, mit deren Hilfe die konkreten Kundenwünsche zu Quantität und Qualität des ÖPNV ermittelt werden, und zwar durch die konsequente Erhebung von Marketingdaten während des Betriebes. Ziel muss es sein, planwirtschaftliche Methoden durch marktwirtschaftliche zu ersetzen.

Deshalb sollte für jede vorgeschlagene Maßnahme eine Erfolgsrechnung im Hinblick auf den Zuschussbedarf und auf den Modal-Split aufgemacht werden. Der Wettbewerb ist durchaus in der Lage, den Modal-Split schrittweise zugunsten des ÖPNV zu beeinflussen. Dafür sorgen seine Antriebs-, Steuerungs-, Kontroll-, Auslese- und Verteilungsfunktionen.

Zentrale Bedeutung in der marktwirtschaftlichen Nahverkehrsplanung kommt der Strategie zu, auch Leitbild genannt. Bevor es weit ist, muss die Zielsetzung abgeklärt sein und eine Situationsanalyse erfolgen. Daran schließen sich die Prognose und die strategische Frühaufklärung an. Anhand des Leitbildes werden Detail- und Maßnahmenplanung vorgenommen, die schließlich zur Realisierung führen.

Realisierung, nachdem Zeitplan, Zuständigkeit und Finanzierung klar sind, Binnenmarketing und Beratung stehen und die Ausschreibung erfolgt ist, und zwar als weitestgehend funktionelles Ausschreibungsverfahren, um der Kreativität der Verkehrsunternehmen nützlichen Spielraum zu lassen für mehr Qualität. Deren Kriterien sind: Verfügbarkeit, Zugänglichkeit, Information, Zeit, Kundenbetreuung, Komfort, Sicherheit und Umwelteinflüsse.

Aufgabenträger und Unternehmen müssen auf der Basis der neuen EU-Norm zusammenarbeiten und zu Qualitätsvereinbarungen kommen. Dazu sind gemeinsame Ziele für die am ÖPNV-System beteiligten Parteien einschließlich Qualitätszielen festzulegen, zu überprüfen und den Erwartungen der Kunden anzupassen.

Die gewünschten Freiräume für unternehmerische Kreativität zur Verbesserung des ÖPNV-Dienstleistungsdesign lassen sich schaffen, indem ihnen eine permanente verantwortliche Mitwirkung bei der Qualitätsverbesserung der Verkehre eingeräumt wird, zeitnah die Nutzungs- und Einnahmedaten als Basis für Netto- oder Bruttoverträge mit Erfolgsbeteiligung verfügbar gemacht werden und es ein festes Bewertungs- und Kalkulationssystem für Qualitätsverbesserungen und andere Produktveränderungen gibt.

Rainer Hüttebräucker
Verkehrsbetrieb Hüttebräucker GmbH
OKUNA GmbH
Telefon: 02175/89 92-0
Telefax: 02175/89 92-21
Email: shuettebraeucker@aol.com
www.okuna.de
www.treffpunkt-bus.de

Europaweite Ausschreibungen im ÖPNV

Linienbündelung sowie gemeinsame Ausschreibung von traditionellen und alternativen Verkehren



Rechtsanwältin Daniela Dennig,
Sozietät Barth Baumeister Griem,
Bremen, Forschungsprojekt AMABILE

Mit den bevorstehenden europaweiten Ausschreibungen im ÖPNV haben die Aufgabenträger ein bislang wenig bekanntes Terrain zu betreten. Unter planerischen, ökonomischen und rechtlichen Gesichtspunkten können im Vorfeld einer Ausschreibung Linienbündelungen auch von alternativen und traditionellen Verkehren angebracht sein.

Die Möglichkeit der gebündelten Genehmigung mehrerer Linien ist in § 9 Abs. 2 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) verankert. Bei einer Linienbündelung hat die Genehmigungsbehörde nicht eine einzelne Linie, sondern ein ganzes Linienbündel unter gesamtwirtschaftlichen Aspekten unter Ausgleich guter und schlechter Risiken zu beurteilen. Die Frage der Eigen- oder Gemeinwirtschaftlichkeit wird also nicht für jede einzelne Linie, sondern für das gesamte Bündel beantwortet.

Für die Verkehrsunternehmen bedeutet die Linienbündelung:

- Rechte und Pflichten für das gesamte Bündel zu übernehmen,
- sich auf das ganze Linienbündel und nicht auf die einzelnen Linien zu bewerben,
- keine "Rosinen" – also rentable Linien – herauspicken zu können.

Eine Bündelung von Linien ist allerdings nur dann möglich, wenn die Zielsetzungen des PBefG (§ 8 Abs. 3) eine Linienbündelung erfordern. § 8 Abs. 3 zielt auf eine wirtschaftliche Verkehrsgestaltung sowie integrierte Verkehrsbedienung ab. Die Linienbündelung setzt daher verkehrlich und wirtschaftlich verbundene Verkehre voraus. Dies ist u.a. der Fall, wenn durch die Zusammenfassung der Linien betriebliche Synergien erzeugt werden können.

Zu empfehlen ist die Linienbündelung bei Verkehren mit Umsteigebeziehungen, da bei solchen eine verkehrliche Integration in Form von abgestimmten Fahrplänen und Tarifen, einheitlichem Marktauftritt und der Herstellung von Anschluss-Sicherung erzielt werden kann. Abzuraten ist mangels verkehrlicher Integration von einer Linienbündelung isolierter Verkehre.

Auch die Bündelung von traditionellen und alternativen Verkehren muss die oben genannten Zielsetzungen des § 8 Abs. 3 PBefG fördern. Für diese Bündelung sprechen daher:

- geringere Haushaltsbelastung durch Querausgleich,
- Verhinderung von Rosinen-Pickerei,
- Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV durch einen einheitlichen Marktauftritt und ein durchgehendes Verkehrsangebot von traditionellen und alternativen Verkehren in einer Hand.

Dagegen zu halten ist allerdings Folgendes:

- Alternativen Verkehren, die zumeist in nur schwach erschlossenen Gebieten durchgeführt werden, fehlen häufiger die Umsteigebeziehungen zu anderen (traditionellen) Verkehren und damit die verkehrliche Integration.
- Alternative und traditionelle Verkehre haben eine unterschiedliche Betriebsinfrastruktur, was die Herstellung betrieblicher Synergien erschwert.
- Größere Unternehmen könnten u. U. begünstigt werden, da sie eher als kleinere in der Lage sind, verschiedene Betriebsinfrastrukturen in einer Hand anzubieten.

Es muss der Einzelfall geprüft werden. Grundsätzlich gilt, dass eine Ausschreibung nur bei gemeinwirtschaftlichen Verkehren erfolgen muss. Dabei ist die Ausschreibung einzelner Linien wegen hoher Kosten nicht zu empfehlen. Die Leistung kann entweder als Gesamtleistung oder (falls möglich) in Form von Linienbündeln ausgeschrieben werden. In beiden Fällen heißt das: Bewerben nur auf beide Verkehrsarten gemeinsam.

How to do im Lernfeld Wettbewerb?

Diskussionsrunde zum ersten Themenblock: "Stimmen die Rahmenbedingungen?" mit den Referenten Achim Oberwörmeier und Rainer Hüttebräucker sowie der Referentin Daniela Dennig

"How to do im Lernfeld Wettbewerb?" fragten sich die Teilnehmerinnen und Teilnehmer der mhv-Tagung zum Thema Orts- und Stadtverkehre in ländlichen Regionen und haken in der Diskussion um die Rahmenbedingungen nach. Sie wollten Genaueres wissen: Wo wirken sich die Kürzungen von Fördermitteln hauptsächlich aus? Welche Folgen hat das für die Qualität der Fahrzeuge? Wie ist mit den bestehenden Strukturen im ÖPNV umzugehen? Wie arbeiten Aufgabenträger und Service-Gesellschaften zusammen? Gibt es Erfahrungen mit Ausschreibungen und Linienbündelung? Wer nimmt sie vor?

Da der Wettbewerb im ÖPNV noch in seinen Kinderschuhen steckt, ist die Unsicherheit groß und die Erfahrung gering. Bisher gibt es in Deutschland noch keine konkrete gesetzliche Grundlage zur Ausschreibungspraxis. Das erwartete Urteil des EuGH zum "Magdeburger Verfahren" wird richtungsweisend sein. Es dürfte aller Voraussicht nach dem europaweiten Wettbewerb auf die Beine helfen, sprich ihn verbindlich machen. Rechtsanwältin Dennig auf die Fragen aus dem Publikum: Linienbündelungen nehmen im Prinzip Aufgabenträger vor, aber auch die Genehmigungsbehörde sei dazu berechtigt. Ausschreibungen erfolgten bislang nur auf freiwilliger Basis und äußerst selten.

Daniela Dennig mahnte allerdings: Man solle nicht warten. Es sei jetzt an der Zeit, sich auf den Wettbewerb vorzubereiten. Der Wettbewerb werde kommen. Davon ist nach Aussage von Vorstandsmitglied Rainer Hüttebräucker auch der Verband Nordrhein-

Westfälischer Omnibusunternehmer e.V. (NWO) überzeugt und berät seine Mitglieder entsprechend.

KVG-Geschäftsführer Achim Oberwörmeier erläuterte auf Nachfrage, dass die Reduzierung von Fördermitteln durch das Land insbesondere den investiven Bereich treffe, also Haltestellen und Fahrzeuge. Zusammen mit Hüttebräucker befürchtet er, dass geringere Zuschüsse zu weniger Qualität bei den Bussen und Haltestellen und mittelfristig sogar zu Kundenverlusten führten. Moderne Niederflurbusse seien bei Haltestellenabständen bis zu einem halben Kilometer unverzichtbar.

Wird von Wettbewerb gesprochen, stehen Strukturen auf dem Prüfstand: Können kommunale und private Verkehrsunternehmen überhaupt in einen fairen Wettbewerb eintreten? Beispiele konnten Tagungsteilnehmer sowohl für die eine als auch die andere Unternehmensform beibringen und auch für eine gelungene Symbiose, um die Kosten in den Griff zu bekommen. Dennoch schien insgesamt die Sorge durch, eine allen Seiten gerecht werdende Ausgangsbasis zu finden.



*"Stimmen die Rahmenbedingungen?"
Die Referenten/innen diskutieren mit dem Plenum*

Hüttebräucker ist davon überzeugt, dass eine sehr stabile Verkrustung der Strukturen zugunsten der Kommunalen bestehe und Private sich nur schwer entfalten könnten: "Der Markt ist verteilt!" Gleichzeitig warnt er vor einer Scheinprivatisierung, um Einfluss auf den kostenträchtigen Personalfaktor zu nehmen.

Auf der anderen Seite war aus der Zuhörerschaft aber auch die Forderung zu vernehmen: "Kommunale Träger dürfen nicht benachteiligt werden." Grundsätzlich sei die Unternehmensform – ob kommunal oder privat – unerheblich, erhob sich eine weitere Stimme aus der Tagungsrunde. Entscheidend für die Zukunft und dafür, im Wettbewerb zu überleben, sei kreatives Denken und Handeln.

In der lebhaften Diskussion wurde auch nach den bisherigen Erfahrungen mit Service-Gesellschaften gefragt und in diesem Zusammenhang die Frage nach diskriminierungsfreien Zugängen aufgeworfen. Achim Overath gab als mhv-Geschäftsführer bereitwillig Auskunft über die Zusammenarbeit von mhv und MHS, der Minden-Herforder-Verkehrs-Service-Gesellschaft, und bewertete sie positiv: Nach anfänglichen Schwierigkeiten seien seit gut zwei Jahren die Zuständigkeiten genau definiert. Es würden Gespräche über die Rahmenbedingungen für den Wettbewerb und den diskriminierungsfreien Zugang geführt.

Abschließend betonte Oberwörmeier noch einmal, wie notwendig es sei, sich dem Thema Wettbewerb zu stellen und den Lernprozess auf allen Ebenen ernst zu nehmen. Manche Spitzenverbände und Unternehmen müssten allerdings wohl noch aufgeweckt werden.



Themenblock 2 – Wie sind die aktuellen Erfahrungen? Beispiele aus der Schweiz und Österreich

Rufbus-System PubliCar

Das PostAuto Schweiz fährt auf Erfolgskurs



Daniel Landolf, Mitglied der Konzernleitung der Schweizerischen Post, Leiter Personenverkehr

Dünn besiedelte Gebiete sind überall das Sorgenkind des ÖPNV. In der Schweiz hat PostAuto ein Erfolgsrezept entwickelt, dieses Mobilitätspotential zu erfassen: PubliCar – ein preisgünstiges Rufbus-system ohne fixen Fahrplan und ohne fixe Streckenführung. Es eignet sich ausgezeichnet als sinnvolle Ergänzung zum traditionellen Linienbetrieb oder als dessen Alternative. Ebenso bietet es sich im kleinstädtischen Raum oder während Schwachlastzeiten an.

Waren es 1995, im Anfangsstadium dieses Rufbus-Systems, nicht mehr als zwei Gebiete in der Schweiz und im Jahr 2000 bereits 12 Regionen, werden es 2003 sogar 31 Regionen sein, in denen PubliCar seinen erfolgreichen Weg fortsetzt.

Die herausragenden Qualitäten dieses Rufbusses, die ihn für den Fahrgast attraktiv machen, sind

- seine hohe Verfügbarkeit: Er verkehrt in der Regel zwischen 6 und 19 Uhr; am Wochenende als Nachtangebot sogar bis in die frühen Morgenstunden.
- sein besonderer Service: Die Tür-zu-Tür-Erschließung sorgt für Sicherheit (insbesondere von Frauen geschätzt), Komfort und Zuverlässigkeit.
- sein günstiger Preis: Es gilt der normale Beförderungstarif plus Zuschlag für die Abholung. Es werden vergünstigend sämtliche Fahrausweise des öffentlichen Verkehrs in der Schweiz akzeptiert, wie das Halbp reis- oder General-Abonnement.
- die Anbindung an das übergeordnete Verkehrssystem Bahn.

Auf der anderen Seite präsentiert sich das PubliCar für die Besteller dieses Rufbusses als Teil des Öffentlichen Verkehrs-Systems mit folgenden Hauptnutzen:

Urs Luginbühl
Roberto Lanfranchi
Die Schweizerische Post
PostAuto
Telefon: +41/31/338 47 86
Telefon: +41/31/338 22 53
Telefax: +41/31/338 71 37
E-mail: luginbuehu@post.ch
E-mail: lanfranchi@post.ch
www.postauto.ch
www.publicar.ch

- Es ergibt sich eine sehr hohe Erschließungsqualität, sowohl räumlich als auch zeitlich.
- Es fallen keine Mehrausgaben durch PubliCar im direkten Vergleich zum Linienbetrieb an.
- Das PubliCar kann den jeweiligen lokalen Bedürfnissen angepasst werden.

Zur Finanzierung des PubliCar ist festzuhalten, dass Rufbusangebote in der Schweiz gleich behandelt werden wie der traditionelle Linienverkehr. Sie sind Teil des Öffentlichen Verkehrs-Systems und damit gemeinwirtschaftliche Leistungen, die zwingend mit öffentlichen Geldern finanziert werden.

Die Bestellung der kleinen, wendigen Kleinbusse durch den Fahrgast erfolgt über eine kostenlose Telefonnummer. Per Software wird die Nachfrage gebündelt und eine optimierte Route erarbeitet. Es gibt keine fixen Streckenvorgaben. Die dynamische Disposition erlaubt eine kurzfristige Auftragsannahme. Die Auftragsübermittlung an den Fahrer erfolgt per SMS. Die Hauptnutzer des PubliCar sind weiblich (75 Prozent) und zwischen 26 und 62 Jahre alt (66 Prozent).

Die Kundenzufriedenheit mit dem PubliCar ist enorm: 88 von 100 möglichen Punkten. So ist die sehr hohe Kundenbindung nicht verwunderlich: 30 bis 50 Prozent der Nutzer sind Stammkunden (einschließlich Schüler). Die allgemein positive Einstellung zum ÖPNV in der Schweiz ist ebenso unverkennbar wie die Akzeptanz von PubliCars in ihrer Zubringer- und zugleich Sogfunktion. Der Einsatz von PubliCars wird äußerst flexibel gehandhabt. Der Rufbus fährt in Kombination mit dem Linienverkehr, so dass jederzeit je nach Bedarf von dem einen auf das andere System umgestellt werden kann. Es wird laufend überprüft, welche Betriebsform gerade ideal ist. Ermöglicht wird der Wechsel, indem die zuständigen Körperschaften bereit sind, genügend Fahrzeugkapazitäten zu finanzieren.

ÖPNV als Gesamtangebot

Ortsverkehre im Burgenland und Vorarlberg

Beispiele eines geradezu mustergültig erschaffenen ÖPNV liefern seit längerem das österreichische Vorarlberg und seit neuestem das Burgenland. Der intensive Aufbau begann vor gut zehn Jahren. Mobilitätspreise 2001 und 2002 waren die Folge – und der Versuch, mit einem Fünf-Minuten-Takt (!) in Zukunft noch mehr Fahrgäste in die Busse zu locken: Omnibus – für alle.

Seit 1991 wird in Vorarlberg der Öffentliche Personen-Nahverkehr kontinuierlich ausgebaut. Mittlerweile gibt es kaum noch weiße Flecken auf der Landkarte. Exemplarisch der Stadtbus Dornbirn (1991), der Landbus Unterlech (1996) und der Ortsbus Lech (1997). Ein konsequent modernes Angebot zahlt sich aus, so dass sich die Fahrgäste einfach zurechtfinden und mit dem ÖPNV identifizieren können:



ÖPNV-Koordinator Karl-Heinz Winkler,
Stadtbus Dornbirn

- Einfaches, verständliches Liniennetz
- Klarer, konsequenter Taktfahrplan (der dem Fahrgast den Umgang mit dem Fahrplan vereinfacht, beziehungsweise überflüssig macht)
- Umsteige-Möglichkeiten zwischen Bahn und Bus sowie sämtlicher Buslinien. Pünktlicher, zuverlässiger (Rendezvous-) Betrieb
- Komfortable Fahrzeuge (ausschließlich Niederflur, Busse für jede Stadt in einer einheitlichen Farbgebung)

Am Beispiel Stadtbus Dornbirn mit seinem 212 Kilometer langen Liniennetz, 18 Bussen und 280 Haltestellen wird deutlich, dass eine konstante Verbesserung des ÖPNV-Angebotes auch eine stetige Steigerung der Fahrgastzahlen mit sich bringt: von gut zweieinhalb Millionen Personen im Jahr 1992 fast eine Verdoppelung auf knapp fünf Millionen 2001. Seit einem Jahr verkehrt der Stadtbus Dornbirn im Viertelstundentakt. 2003 soll ein Versuch starten, den Takt noch weiter zu reduzieren: auf den Hauptverkehrsachsen wird ein 5-min-Takt angeboten, um noch mehr Fahrgäste zu erreichen.



Fährt im Viertelstundentakt: der
Stadtbus im österreichischen Dornbirn

Der ÖPNV in Vorarlberg baut darauf: Wer bezahlt bestimmt. Die Gemeinden haben die Konzessionen erworben, bei gemeindeübergreifenden Systemen ein neugegründeter Gemeindeverband. Sie übernahmen zunächst selbst sämtliche damit verbundenen Aufgaben. Heute wird ausgeschrieben.

Die Fahrgastentwicklung im Landbus Unterland (580 Kilometer Liniennetz, 43 Busse und 720 Haltestellen) zwischen September 1999 und Februar 2002 weist nahezu 30 Prozent Zuwachs aus. Der Ortsbus Lech befördert mit

zehn Bussen auf 112 Kilometern 1,3 Millionen Personen per annum, nachdem in den vergangenen Jahren mit einem enormen technischen Aufwand in den Fahrzeugen insbesondere die Anschlüsse an die Schiene gesichert worden sind. Mit dieser Technik wurde der Landbus Unterland beim Mobilitätspreis 2001 des VCÖ Verkehrsclub Österreich "future mobility, today!" Sieger in der Kategorie "Verkehrsunternehmen und Verkehrsbetriebe".

Auch im äußerst dünn besiedelten Burgenland ist es gelungen, einen ÖPNV auf die Beine zu stellen, der zum Gesamtsieger des Mobilitätspreises 2002 von VCÖ, ÖBB und bmvit erklärt wurde. Ziel war die deutliche Verbesserung des bestehenden Angebotes und einen Beitrag zu leisten für eine positive Entwicklung der Region. Der Fahrpreis – nach Zeit statt Entfernung berechnet – ist konkurrenzlos billig: einen Euro je Zone. Es werden auf einem Liniennetz von 99 Kilometern Länge 68 Haltestellen nach einem Taktfahrplan angefahren. Eingesetzt werden moderne, mit Rapsöl betriebene Niederflurbusse.

Der Bus ist in dem Bewusstsein der Burgenländer nicht nur ein Mobilitätsfaktor, sondern auch ein Treffpunkt zum Kommunizieren und vor allem ein Zubringer zur Hauptachse des Verkehrs. Umsteigen spielt keine Rolle. Verlässlichkeit ist entscheidend.

Karl-Heinz Winkler
Winkler Incoming
Telefon: +43/5572/277 83-0
Telefax: +43/5572/277 83-9
E-mail: khwinkler@busoffice.at
www.busoffice.at
www.dornbirn.at

Verkehre in der Praxis – ÖPNV in Österreich und der Schweiz

Diskussionsrunde 1 zum zweiten Themenblock: "Wie sind die aktuellen Erfahrungen?" mit den Referenten Daniel Landolf und Karl-Heinz Winkler

In der Diskussion wurde deutlich, dass Verkehrsangebote des ÖPNV bei entsprechender Akzeptanz und politischem Willen durchaus dazu geeignet sind, Verkehrsprobleme mit dem Individualverkehr gar nicht erst aufkommen zu lassen.

Angesichts der erfolgreichen Beispiele aus Österreich und der Schweiz, drängte sich der Runde der Tagungsmitglieder als erstes die Frage auf, wie derart gut funktionierende ÖPNV-Systeme wie der Stadtbus Dornbirn oder PubliCar von PostAuto Schweiz zu installieren sind. Grundvoraussetzung dafür sei – so Winkler –, dass trotz erheblicher Kosten die Finanzierung stehe, ermöglicht durch eine entsprechend lohnende Förderung. Für Dornbirn (und Österreich) heißt das: Der ÖPNV darf durchaus etwas kosten. Das Gleiche gilt für die Schweiz. Landolf: Durch eine Änderung des Finanzierungsgesetzes Mitte der 90-er Jahre ist die Förderung auch von Rufbus-Systemen möglich geworden, gerade zur rechten Zeit für PubliCar. Eine Untersuchung hat ergeben, dass sein Einsatz die Bürger auf dem Lande tatsächlich vom Kauf eines Zweitwagens abhält. In der Schweiz wird anstelle von Bahnhöfen oder Fahrzeugen, wie es bei uns in Deutschland üblich ist, der laufende Betrieb gefördert.

Zur Praxis im Umgang mit den ortansässigen Taxiunternehmen befragt, konnte Landolf etwaige Befürchtungen entkräften: Wird das Taxi-Gewerbe in das Rufbus-System integriert, entfällt die erschweringe Konkurrenz-Situation. Es gäbe dann keine Probleme mehr, Konzessionen zu erhalten.

Interessiert zeigte sich das Publikum selbstverständlich auch an dem Kostendeckungsgrad beim Rufbus-System. Er liegt nach Auskunft des Vertreters der Schweizerischen Post und von ÖPNV-Koordinator Winkler zwischen 20 und 40 Prozent, sei aber sehr unterschiedlich. Steigende Fahrgastzahlen führten folgerichtig zu sinkenden Fixkosten.

Und wie sieht der tägliche Betrieb aus? Wartezeiten, Anmeldezeiten, Ticketing? Die PostAuto Schweiz hat die Erfahrung gemacht, dass die Akzeptanz von Wartezeiten auf den Rufbus, dem kein Fahrplan zugrunde liegt, regional recht unterschiedlich ist. Grundsätzlich kommt das PubliCar höchstens zwei Minuten früher als angekündigt bis zehn Minuten später. Die Vermittlung erfolgt über Dispositions-Zentralen mit entsprechender Software.

Angefordert werden soll der Wagen mindestens eine halbe Stunde vor Fahrtantritt. Bei entsprechend günstigen Voraussetzungen sind auch sehr kurzfristige (fünf Minuten) Aufträge möglich.

Stammkunden erteilen Daueraufträge. Die Kosten liegen durch die Anerkennung von Fahrpreis-Vergünstigungen (das Halb-Preis-Ticket hat in der Schweiz fast jeder Bürger) für den Nutzer sehr günstig. Sie errechnen sich aus einem virtuellen Streckentarif und einem (unter Umständen subventionierten) Zuschlag. Einzeltickets kassiert der Fahrer. Anschlussverbindungen werden gewährleistet. Wie weit und ob ein Rufbus-System immer die Lösung bei ÖPNV-Problemen in dünn besiedelten Gebieten sei, vermochte Karl-Heinz Winkler nicht zu sagen. Das Anruf-Sammeltaxi sei zwar billiger als ein Linienbus. Ein anderer Weg sei aber, nicht bedarfsgesteuert, sondern Linienverkehr als Anbindung an die Hauptachse des ÖPNV anzubieten. (Winkler hat in seinem Land nicht die Sparschraube wie in Deutschland im Nacken). Ein Versuch läuft seit kurzem im Burgenland. Die Ergebnisse müssen abgewartet werden.



Neue Angebote im ländlichen Raum

TaxiBus-Verkehre in Stemwede und Pr. Oldendorf – ein Bericht aus der Praxis



Jörg Hohlfeld, Leiter Geschäftsbereich Bus Lübbecke der BVO Busverkehr Ostwestfalen GmbH

Die Gemeinde Stemwede und die Stadt Preußisch Oldendorf im ländlich strukturierten Westen des Kreises Minden-Lübbecke bieten sich geradezu an, Referenzobjekte für die Entwicklung eines differenzierten ÖPNV-Angebotes "Auf dem Land mobil" zu sein. Diese ländliche Strukturierung spiegelt sich in der Bevölkerungsdichte wider. In Stemwede kommen nur 90 Einwohner auf den Quadratkilometer, in Preußisch Oldendorf gerade doppelt so viele, nämlich 186.

Das Angebot heißt "TaxiBus". Den Anfang machte die Gemeinde Stemwede, in der vor der Projekteinführung von der BVO Busverkehr Ostwestfalen GmbH zwei Regionalbuslinien gefahren wurden: 621 von Lübbecke und 623 von Rahden über Stemwede nach Lemförde. Beide blieben außerhalb des Schülerverkehrs wenig genutzt und verlangten geradezu nach bedarfsorientierter Bedienung.

Schritt 1 im Juni 2001: Verstärkung der Hauptlinie von Lübbecke nach Levern als Gemeinde-Hauptort. Hier erfolgte die Einrichtung des Verknüpfungspunktes zum TaxiBus, der im leicht zu merken Takt jeweils zur vollen Stunde nach telefonischer Anmeldung zu den Bahnhöfen Rahden und Lemförde fährt. Die Aufnahme des Verkehres erfolgte zunächst mit einem Fahrzeug, die Voranmeldezeit betrug 60 Minuten.

Schritt 2 im Mai 2002 brachte folgende Angebotsverbesserungen: Bessere Anbindung des Bf. Rahden einschließlich Krankenhaus und des Stemweder Innergemeindeverkehres mit Linie 623, Lückenschluss zwischen den Bahnhöfen Lemförde und Rahden,



Reduzierung der Voranmeldezeit auf 30 Minuten, Qualitätssteigerung durch Niederflur-Kleinbus. Nach anfänglichem Zögern konnte eine zunehmende Akzeptanz des Taxibusses und damit steigende Fahrgastzahlen (einschließlich Dauerbuchern) festgestellt werden.

Das zweite TaxiBus-Projekt startete kurz vor Weihnachten 2001 in der Stadt Preußisch Oldendorf. Auch hier war die Regionalbuslinie 626 Lübbecke – Preußisch Oldendorf mit alternierenden Verläufen über Obermehnen und Börninghausen ausgerichtet auf den Schülerverkehr, ohne Takt und ohne Anbindung des Bf. Holzhausen-Heddinghausen (eurobahn). Diese Linie wird mit Einführung des Taxibusses in eine Direktverbindung zwischen Preußisch Oldendorf und Lübbecke verwandelt und führt nur noch bei Schülerbeförderung über die Ortsteile.

Schritt 1 im Dezember 2001: Einrichtung der TaxiBus-Linie 628 im Stundentakt, ausgerichtet auf die Anschlusszeiten der eurobahn mit alternierenden Routen über Börninghausen nach Preuß. Oldendorf und über Obermehnen nach Lübbecke, Voranmeldezeit von vornherein 30 Minuten.

Schritt 2: Zeitgleich konnte die Anbindung weiterer Ortsteile (Schrottinghausen und Getmold) durchgeführt werden.

Schritt 3: Mit Fahrplanwechsel im Dezember 2002 wird die zusätzliche Haltestelle "Wiehengebirgsklinik" eingerichtet. Der Einsatz eines Niederflur-Kleinbusses ermöglicht die Bedienung von Siedlungsgebieten mit engen Straßen.

Diese TaxiBus-Linie ist von Anfang an gut angenommen worden und zeigt steigende Tendenz. Wichtig für alle Projekte dieser Art ist eine sehr gute Öffentlichkeitsarbeit, die nicht nur im Vorfeld das neue Produkt einführt, sondern auch danach noch kontinuierlich für den TaxiBus wirbt. Diese Aufgabe muss langfristig angelegt sein – grundsätzlich mobil sind alle. TaxiBus-Linien sind als Verkehrsangebot gedacht, um auf dem Lande auf das Zweit- oder Drittauto verzichten zu können.

Der Weg zum VlothoBus

Entwicklungsgeschichte, planerische Grundsätze und Ausblick

Je geschlossener Bürgermeister, Politiker und Bürger hinter einem ÖPNV-Konzept stehen, umso erfolgreicher verspricht dieses zu werden. Bestes Beispiel dafür ist der VlothoBus, der als "kleiner" Ortsverkehr eine ganz neue kommunalpolitische Bedeutung des ÖPNV erlangt.

Die Ausgangssituation in Vlotho gegen Ende der 90-er Jahre mit wenigen starken Regionalbus-Achsen, einer defizitären Linie in Richtung Bad Oeynhausen, ohne Ortsverkehr, mit umfangreichem Schülerspezialverkehr und großen Erschließungslücken zwang zum Umdenken: Es wurde eine Machbarkeitsstudie *Stadtbus* in Auftrag gegeben, Arbeitsbeginn 1998. Auch der Einzelhandel hoffte auf neue Impulse.



Mathias Schmechtig, Abteilungsleiter
ÖPNV, Planungsgruppe Nord, Kassel

Der in Gang gesetzte Prozess, der im Sommer 1999 bis zur Stellung von Förderanträgen gedieh, war zunächst vielversprechend, erwies sich letztlich aber nicht als finanzierbar. Nur ein neues Konzept konnte den ÖPNV hier noch voranbringen: Im Winter 2000 wurde die Idee geboren, ein TaxiBus-System-Dachmarke zu entwickeln. Der VlothoBus entstand. Unter dieser Dachmarke verkehrt der TaxiBus, ergänzt durch einen stündlichen Stadtbus sowie abends, samstags und sonntags durch ein Anruf-Sammel-Taxi (AST). Eine Kernidee des Taxibus-Systems ist der Einsatz eines Kleinbusses im System, der das Angebot im Stadtbild sichtbar macht.

Mit politischem Rückenwind und unterstützt vom Stadtmarketing-Prozess ging es schnell voran. Von der Detailplanung über die Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen, Auswahl des Betreibers und Ausschreibung für Taxiunternehmen verging nur ein gutes Jahr: am 15. September 2001 startete der VlothoBus nach einer vorausgegangenen zweimonatigen gründlichen Werbekampagne.

Das TaxiBus-System wurde nach folgenden Planungsgrundsätzen aufgebaut:

- Liniennetz-Struktur mit Orientierung am ursprünglichen Stadtbus-Konzept
- Rendezvous-Prinzip
- Führung aller Linien zum Bahnhof

Daraus ergibt sich die Option, bei Bedarf auf einfache Weise auf Linienbetrieb umstellen zu können. Für kostenintensive "Querfahrten" wurde mit dem Rendezvous-Prinzip eine Hemmschwelle eingebaut. Außerdem wird die optimale Systemverknüpfung von Straße und Schiene (TaxiBus und DB) hergestellt. Der TaxiBus bindet bisher nicht erschlossene Bereiche, wie das Gewerbegebiet, das Freizeitgelände an der Weser und einige Siedlungsbereiche an. Im Süden fungiert er als Ersatz für eine nachfrageschwache Buslinie. Seine insgesamt acht Linien werden in "Betriebsbereichen" gebündelt, so dass eine Optimierung des Fahrzeugeinsatzes erreicht werden kann.

Durch seinen bedarfsgerechten Einsatz deckt der TaxiBus zwar nur die Grundversorgung ab, während ein Stadtbus-System eine konkurrenzfähige Alternative zum Individualverkehr wäre. Dennoch hat der VlothoBus eine hohe kommunale Bedeutung für die Stadt. Er ist derart in dem Bewusstsein verankert, dass eine spürbare Identitätsausbildung als örtliches ÖPNV-Projekt stattfindet. Zahlen sprechen für sich: Der PGN-Prognose (Planungsgruppe Nord) nach sollten nach der erforderlichen System-Etablierung von drei Jahren pro Monat 4.700 Fahrgäste das Angebot TaxiBus annehmen. Im ersten Jahr sind es bereits 3.500 Personen pro Monat. Auch die Zahl der AST-Benutzer liegt im Bereich der Prognose.

Die Statistik verdeutlicht die recht gute Akzeptanz des VlothoBusses: Mit vier Fahrten pro Einwohner und Jahr liegt er im Bereich von anderen Kleinstädten, die über Stadtlinienerkehre mit stündlicher Bedienung verfügen. Die Nutzungsintensität dieses AST entspricht der in anderen westfälischen Mittelstädten. Angesichts die-

Mathias Schmechtig
PGN Planungsgruppe Nord
Abt. ÖPNV
Telefon: 0561/807 58 0
Telefax: 0561/807 58-58
E-mail: oepnv@pgn-kassel.de
www.pgn-kassel.de

Jörg Hohlfeld
BVO Busverkehr Ostwestfalen GmbH
Telefon: 05741/31 91 32
Telefax: 05741/31 91 50
E-mail: joerg.hohlfeld@bvo-bielefeld.de
www.bvo-bielefeld.de

Weitere Ansprechpartner/innen zu
diesem Thema im Rahmen des
Forschungsprojektes aufdemland.mobil:

Jörg Thiemann-Linden (VIA Köln)
Telefon: 0221/257 10 76
E-mail: viakoeln@viakoeln.de

Iris Horstmann (mhv)
Telefon: 05731/842 04-12
E-mail: iris.horstmann@mhv-info.de

ser Nachfrage scheinen die Optionen für den Ausbau gar nicht so weit hergeholt:

- 30-Minuten-Takt,
- Umstellung auf Festbedienung einzelner Haltestellen (Bahnhof, Innenstadt),
- Umstellung auf Linienverkehr in Teilbereichen und
- Erschließung weiterer Bereiche (Streusiedlungen).

Wer nutzt den VlothoBus?

Ergebnisse des Forschungsprojektes AMABILE



Tanja Schäfer, PTV AG und Forschungsprojekt AMABILE

Wenn Erfahrungen fehlen, müssen andere Wege beschritten werden, um ein praxisnahes Konzept für den Wettbewerb zu entwickeln. Für die Alternativen Bedienformen, die immer mehr an Bedeutung im ÖPNV gewinnen, heißt das: AMABILE schafft als Forschungsprojekt die Grundlagen zur Planung und Ausschreibung von Verkehrsleistungen und wird sie anschließend an einem Beispiel pilothaft umsetzen. Dazu liefert unter anderem der VlothoBus als bedarfsgesteuerter Verkehr seine Daten.

Vier Wochen lang sind die Fahrgäste zwischen Mitte Januar und Mitte Februar 2002 befragt worden. Etwa ein Fünftel von ihnen hat sich bereit erklärt, die umfangreichen Fragebögen auszufüllen, und unterstützt von Interviewern bereitwillig Antwort gegeben auf die üblichen Fragen nach Alter und Geschlecht, Beruf und Fahrausweisen, aber darüber hinaus auch nach Ziel und Zweck der angetretenen Fahrt, nach Anschlüssen, woher sie kommen, wohin sie gehen – so dass ein reiches Datenmaterial erstellt werden konnte. Einschränkend natürlich nur für das Potenzial von rund 20 Prozent der VlothoBus-Nutzer.

Und wer nutzt nun den VlothoBus? Es ist keine Überraschung, dass auch dieses Verkehrsmittel genau im Trend des ÖPNV liegt: Die Hauptnutzer sind Frauen mit einem Anteil von rund zwei Drittel an dem Gesamtaufkommen. 67 Prozent aller Fahrgäste sind weiblich, nur 33 Prozent Männer setzen sich in den TaxiBus. Die gleichen Erfahrungen haben auch andere Verkehrsträger gemacht, unter anderem PostAuto in der Schweiz für das PubliCar. Einzelfahrer und Abonnenten halten sich nahezu die Waage. 52 Prozent der Fahrgäste lösen einen Einzelfahrschein, fahren also zu unterschiedlichen Zeiten und unterschiedlichen Zwecken mit dem ÖPNV. 48 Prozent dagegen haben ein Abo, nutzen den TaxiBus also regelmäßig.

Vertreten sind zwar alle Altersklassen. Den Löwenanteil haben aber die 19- bis 64-Jährigen. 36 Prozent aller Nutzer sind Rentner, 19 Prozent Vollzeit- und 14 Prozent Teilzeitbeschäftigte, 18 Prozent Schüler und Studenten. Beschäftigte, Schüler und Studenten machen einen wesentlichen Teil der Abo-Kunden aus. Überwiegend nutzen die Fahrgäste den TaxiBus, um von der Wohnung aus ihr Ziel zu erreichen (59 Prozent). Die meisten kehren auch dorthin per ÖPNV zurück. 16 Prozent kommen von der Arbeit, ledig-



Die Teilnehmer/innen starten zur Besichtigung des VlothoBusses

Tanja Schäfer
PTV Planung Transport Verkehr AG
Telefon: 0721/96 51-168
Telefax: 0721/96 51- 692
E-mail: tanja.schaefer@ptv.de
www.ptv.de
www.pnvregion.de

lich zwei Prozent fahren von der Arbeit noch mit dem TaxiBus zum Einkaufen. Ein Viertel der Fahrgäste steigt um. Sie sind auf eine Verknüpfung angewiesen. 12 Prozent kommen aus einem anderen Verkehrsmittel und nutzen dann den TaxiBus, 18 Prozent benutzen im Anschluss an den TaxiBus einen anderen Bus oder die Bahn. Nur ein Prozent der Nutzer ist sowohl vorher als auch nachher mit einem anderen öffentlichen Verkehrsmittel unterwegs.

AMABILE, das vom Bundesministerium für Bildung und Forschung unterstützt wird, will mit

Hilfe dieser und zahlreicher weiterer Daten ein rechnergestütztes Planungswerkzeug entwickeln, das die Aufgabenträger bei der Abschätzung von Angebot und Nachfrage Alternativer Bedienformen unterstützen kann. Dieses bedarfsgesteuerte Angebot im ländlichen Raum kann zur Senkung der Kosten im ÖPNV beitragen, wie sie im Zusammenhang mit der Liberalisierung des Verkehrsmarktes angestrebt werden. Ferner besteht Klärungsbedarf im Zusammenhang mit der gemeinsamen Ausschreibung Alternativer Bedienungsformen mit traditionellen Linien.

Da die Zusammenfassung mit dem konventionellen Linienverkehr in Form von Linienbündeln oder Teilnetzen eine höhere Kostendeckung ermöglicht, soll in einer zweiten Projektphase ein solches Teilnetz in einer Partnerregion ausgeschrieben werden, verkehrswissenschaftlich und juristisch begleitet. Abschließend wird der neue ÖPNV-Betrieb wirtschaftlich bewertet.

In der Region auf einem guten Weg: TaxiBusse in Stemwede, Preußisch Oldendorf und Vlotho

Diskussionsrunde 2 zum zweiten Themenblock: "Wie sind die aktuellen Erfahrungen?" mit den Referenten Jörg Hohlfeld und Mathias Schmechtig sowie der Referentin Tanja Schäfer

In den ländlichen Gebieten von Stemwede und Preußisch Oldendorf verkehrt der TaxiBus, in dem Weserstädtchen Vlotho trägt der VlothoBus mit seinen Angebots-Bausteinen StadtBus, TaxiBus und Anruf-Sammeltaxi den Verkehr. Beide sind erfolgreiche Angebote des ÖPNV, aber unterschiedlich in ihrer Konzeption. "Wann ist welches Produkt das Richtige?" wollten die Zuhörer wissen.

Am Beispiel Stemwede und Pr. Oldendorf wird deutlich, dass es sinnvoll sein kann, Taxibusse zu festen Zeiten (Takt) und an Haltestellen gebunden fahren zu lassen, wenn die Fahrgäste dort zuvor an Linienverkehr gewöhnt waren, so Hohlfeld, und danach auf alternativen Verkehr umsteigen sollen. Andersherum kann es aber auch gehen: Mathias Schmechtig verwies für den VlothoBus auf die Option, eventuell später in einen Linienverkehr umzuwandeln.

Das Taxibus-System sei dazu geeignet, bedarfsgerecht zu wachsen: über den Kleinbus im Linienverkehr zu immer größeren Angeboten.

Mit einem Taxibus-Konzept lassen sich Leistungen kostengünstiger erbringen als mit dem Standardbus-Einsatz. Das jeweils nachgefragte Zeit-Segment kann beim Taxiunternehmen eingekauft werden, so dass beim Verkehrsunternehmen keine eigenen Personal- und Fahrzeugkosten entstehen.

Interessant ist auch die Frage für die Diskussionsrunde "Wer nutzt eigentlich den TaxiBus und wie wirkt sich dieses Rufbus-System auf den Modal-Split aus?" Tanja Schäfer und Mathias Schmechtig bekräftigen, dass im Wesentlichen Frauen mit dem Bus fahren. Männer seien im ÖPNV nur zu einem Viertel bis zu einem Drittel vertreten. Sie sind die traditionellen Autofahrer.

Zur Veränderung des Modal-Splits kann der Taxibus mit seinem geringen Anteil am ÖPNV kaum beitragen. Der ÖPNV insgesamt macht in ländlichen Regionen ohnehin nur 3 bis 6 Prozent aller Wege aus. Ein Stadtbussystem könne aber – so ein Beispiel aus den Reihen der Tagungsteilnehmer – in Städten für eine deutlich bessere Verteilung der Verkehre sorgen, ausgerichtet auf Dienstleistungen und den Einzelhandel. Die Spitze des Individualverkehrs ließe sich durch den Taxibus nicht reduzieren, dazu ist ein qualitativ hochwertiges System wie der Stadtbuss erforderlich.



Kommt auf Anruf: der TaxiBus in Stemwede und Preußisch Oldendorf

Aus der Zuhörerschaft geäußerte Bedenken, dass ein bedarfsgesteuerter Verkehr als Ersatz für einen vorausgegangenen Linienverkehr zu Fahrgastverlusten führe, konnte Hohlfeld für Stemwede und Preußisch Oldendorf nur widersprechen. Außerhalb der Schülerverkehre habe sich das Aufkommen nicht verschoben oder reduziert, sondern es wurden durch das TaxiBus-Angebot sogar zusätzliche Fahrgäste gewonnen.

Die lebhaften Reaktionen aus dem Publikum zeigten ein reges Interesse an den Erfahrungen aus der Praxis. Sie ließen auf der einen Seite deutliche Zustimmung erkennen, auf der anderen Seite aber auch eine gewisse Skepsis gegenüber dem neuen Produkt durchblicken. Als Erfahrung aus dem Schwarzwald wurde laut: "Es braucht sehr viel Mut, Stehvermögen und Geld!"



Themenblock 3 – Wie kommen wir weiter voran?

TaxiBus verspricht Erfolgs-Story

Welche Bedienung ist bei welcher Siedlungsstruktur angemessen? Zwischenstand im BMBF-Forschungsprojekt aufdemland.mobil



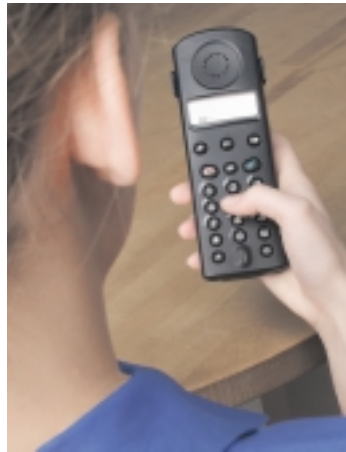
Jörg Thiemann-Linden,
Planungsbüro VIA eG und Forschungsprojekt aufdemland.mobil

Der TaxiBus ist auf dem besten Weg zu einer Erfolgs-Story in ländlichen Regionen zu werden, zur zentralen Neuerung für den ländlichen ÖPNV: starke, vertaktete Linien im SPNV und Regionalbus, Stadtbussysteme in den Zentren, TaxiBus-Angebote in der Fläche, dazu angepasste Schülerverkehre. So sieht der Zwischenstand im Forschungsprojekt "aufdemland.mobil" aus, das vom Bundesministerium für Bildung und Forschung gefördert wird.

Unter die Lupe genommen werden in den Kreisen Minden-Lübbecke und Herford der Raum Stemwede, das Siedlungsband Lübbecke/Preußisch Oldendorf und der Nordraum von Bünde, also die Fläche und ihre Bedienung. Stemwede ist dünn besiedelt, mit wenig Verflechtung nach außen und hat einen hohen Anteil an Streusiedlungen. Das Lübbecke Siedlungsband hat relativ kompakte Siedlungskörper und zieht sich wie Perlen an der Kette am Wiehengebirge entlang. Der Nordraum Bünde wird zunehmend zersiedelt und zeigt starke Verflechtungen in die Oberzentren. Beide verfügen über einen Bahnanschluss.

Alle drei TaxiBus-Systeme erfreuen sich starker kommunalpolitischer Unterstützung. In Stemwede gibt es große Unterschiede zwischen der radialen Linie zum Regionalbus nach Lübbecke und der tangentialen Linie nach Rahden. Der TaxiBus Bünde pendelte sich nach einem Dreivierteljahr auf einem hohen Niveau ein: etwa 1000 Fahrgäste im Monat.

Ein neues ÖPNV-Angebot braucht seine Zeit, um zum Erfolg zu werden. Zumal die Nachfrage nach dem TaxiBus in vielen Fällen



Einfach anrufen! Der TaxiBus erfreut sich großer Beliebtheit

einem unfreiwilligen Mobilitätsbedürfnis entspringt, beispielweise beim Teilzeitjob, wenn kein zweites Auto vorhanden ist. Die bisherigen Ansätze sind aber vielversprechend. Demzufolge muss die Perspektive heißen: konsequent fortsetzen.

Das Planungsbüro VIA hat in Stewede und Preußisch Oldendorf Nutzer und Nichtnutzer befragt: Der TaxiBus der BVO kann sich gute "Schulnoten" abholen für Nutzerkriterien wie Service und Kompetenz des Fahrers oder die Qualität der Fahrzeuge. Wie sieht die akzeptable Zeitspanne zwischen Anmeldung und Ankunft des Taxibusses aus? Gut die Hälfte aller Fahrgäste halten einen Zeitraum von maximal einer halben Stunde für angemessen. Die Erwartungen schwanken allerdings stark – je nach Alter und Ortschaft. Am ungeduldigsten sind Schüler, die zu 43 Prozent nicht länger als eine Viertelstunde warten möchten. Für sie erhalten auch die Fahrpreise weniger gute Noten.

Die Hemmschwelle des Telefonierens vor Antritt der Fahrt, der noch vor Jahren eine enorme Bedeutung beigemessen wurde, verliert zunehmend an Gewicht, wie das Bündler Beispiel eindrücklich demonstriert. Der Griff zum Mobiltelefon oder herkömmlichem Telefonhörer wird akzeptiert, um das Mobilitätsproblem auf dem Lande zu lösen. Wer selbst kein Auto hat, ist auf andere angewiesen – eine außerordentliche Belastung für einen Teil der ländlichen Bevölkerung. An dieser Stelle setzt der TaxiBus ein. In Zukunft auch dort, wo sich allein aus Kostengründen eines Tages die Frage nach dem Zweit- oder Drittauto verbietet.

Die Begleitforschung zum TaxiBus-Ansatz hat als Zwischenstand ergeben, dass die drei wesentlichen Ziele zur Effizienzsteigerung offensichtlich erreichbar sind:

- deutlich mehr Fahrtenangebote für die Bevölkerung
- etwas mehr Fahrgäste und Fahrgeldeinnahmen
- weniger Aufwand

Der Erfolg scheint programmiert.

Der "Zwei-Takter"

Ein duales fahrgastorientiertes Fahrplanmodell

Wenn ein privates Verkehrsunternehmen ohne Quersubvention sowohl Regionalbuslinien mit starkem Schülerverkehr, ansonsten aber geringem Fahrgastaufkommen befährt und zudem einen Taxibus-Verkehr aufgebaut hat, bietet es sich angesichts der tagsüber enorm schwankenden Fahrgastzahlen an, zur deutlichen Einsparung von Ressourcen beide Verkehre in einem einzigen Fahrplan mit zwei Takten zu verbinden. Damit ist der Zwei-Takter geboren!

Zum Fahrplanwechsel 2002/03 führt die OVG Bollmeyer GmbH & Co. KG dieses Modell in ihrem Verbreitungsgebiet in und um Bünde ein. Der Taxibus-Verkehr startete bereits am 1. Januar 2000 als



Eduard Bollmeyer, Geschäftsführer Bollmeyer GmbH & Co. KG, Omnibus-Verkehrsgesellschaft in Bünde:

Pilotprojekt am Samstag. Daraufhin verdoppelte sich die Anzahl der Fahrgäste an diesem Wochentag auf 30 Personen. Statt vier Regionallinien mit vier 12-Meter-Wagen und fünf Fahrern zu bedienen, besorgt das jetzt ein einziger Taxibus mit nur einem Fahrer.

Der Schülerverkehr erhält in Zukunft einen 45-Minuten-Takt, ausgerichtet auf die Schulstunde, verkehrt also bedarfsorientiert auf den vier Regionalbuslinien zum Schulbeginn und nach Ende des Unterrichts mit den jeweils erforderlichen großen 12- bis 18-Meter-Fahrzeugen. Der Jedermann-Verkehr wird mit dem Sechsmeter-Taxibus angebotsorientiert im Stunden-Takt gefahren, und zwar als ganztägiger Schwachlastverkehr nach telefonischer Bestellung.

Während der Schulbus nur zu Schulzeiten und nicht in den Ferien montags bis freitags von der 1. bis zur 8. Unterrichtsstunde verkehrt, läuft der TaxiBus ganzjährig montags bis freitags von 8 bis 19 Uhr, samstags von 8 bis 14 Uhr. Eventuell wird es auch ein Angebot sonn- und feiertags geben und/oder einen Nachtbus. Die TaxiBus-Route ist variabel und führt von der gewünschten Einstiegs- zur Zielhaltestelle. Das Fahrzeug kann bis zu zwölf Personen befördern und nähert sich dem Charakter des Individualverkehrs an.

Gezahlt wird nach dem Gemeinschaftstarif *Der Sechser*. Auch dem Schülerverkehr als "Großveranstaltung" liegt *Der Sechser* zu Grunde, aber mit hoher Rabattierung und Ausgleich durch 45a. Betriebswirtschaftliches Ergebnis: ausgeglichen mit Ertragspotential, das zum Abdecken des defizitären TaxiBus-Betriebes herangezogen werden kann.

Fazit:

- Wenn Regionallinien sich zu Schwachlastverkehren entwickeln, dann sollten die Aufgabenträger den Schulverkehr als Grundlage auf die Linie übertragen.
- Mit dem Zwei-Takter könnte dann ganztags ein attraktiver Taktverkehr der Allgemeinheit angeboten werden. Bei ausreichenden Schülerzahlen finanziert er sich durch den Schulbus.

Der erste TaxiBus in Bünde

Diskussionsrunde 1 zum Themenblock "Wie kommen wir weiter voran?" mit dem Referenten Eduard Bollmeyer

Als Eduard Bollmeyer seinen ersten TaxiBus einführte, ging alles ziemlich schnell. Der Geschäftsführer hatte sich aber sehr wohl überlegt, was er tat. Vorausgegangene Fahrgastzählungen hatten ergeben, dass den ganzen Tag über nicht mehr als fünf Personen im großen 12-Meter-Bus saßen. Dafür reichte auch ein Kleinbus, ausgestattet mit Niederflur und Stehhöhe, als vollwertiger Ersatz.

Auf die Frage aus dem Zuhörerkreis, ob nicht Pendler in die Busse zu holen wären, stellte Bollmeyer fest, dass es angesichts der

ungeheuren Fahrzeugdichte (Herford liegt deutlich an der Spitze in der Region) wohl beim "Mann im Auto" bleiben werde. Ganz ausschließen wollte er allerdings nicht, dass grundsätzlich auch Berufstätige auf einzelnen Linien für das Busfahren zu gewinnen wären. Erfahrungen aus dem Publikum bestätigten Bollmeyers Einschätzung.

Dennoch der Tipp eines Tagungsteilnehmers zum gegenläufigen Trend: Wenn die Kosten für Parkplätze so hoch werden, dass sie von den Unternehmen nicht mehr zu verantworten sind, dann sollte das Geld besser in einen Busverkehr für die Beschäftigten gesteckt werden. Die Bausparkasse Schwäbisch Hall habe damit einen Erfolg zu verbuchen.

Interessant war für die Zuhörer auch die Frage: Was wurde aus dem Fahrzeugpark von Bollmeyer? Durch den Einsatz seines Taxi-busses wurden vier 12-Meter-Wagen überflüssig, die entweder verkauft oder anderweitig eingesetzt worden sind. Auswirkungen auf das Personal durch den TaxiBus? Herunterfahren von Überstunden, Schaffen von Ersatzmöglichkeiten. Ein Fahrzeug stehe immer als Reserve bereit, um flexibel auf Nachfrage reagieren zu können, ergänzte Bollmeyer.

Und die Fahrzeugförderung? mHV-Geschäftsführer Achim Overath konnte darauf hinweisen, dass die Forschungsprojekte, die der Bund unterstützt, hilfreich waren: Auch die Förderung von Taxi-bussen durch das Land Nordrhein-Westfalen mit 40 Prozent der Anschaffungskosten wurde möglich.

Ganz oder gar nicht!

Erfolgsfaktoren und limitierende Parameter für Stadt- und Ortsbusangebote. Die Beispiele Lemgo und Höxter



Prof. Dr. Andreas Kagermeier, Universität Paderborn, Angewandte Anthropogeographie und Geoinformatik sowie Forschungsprojekt IMAGO

Eine Erhebung im Rahmen des Forschungsprojektes IMAGO brachte es an den Tag: zwei in etwa vergleichbare Städte, zwei Stadtbussysteme und ein deutlich unterschiedliches Nachfrageverhalten der Bürgerinnen und Bürger. Dabei können kleine Stadtbussysteme eine echte Konkurrenz für den Individualverkehr sein, wenn die zur Verfügung stehenden Mittel dort konzentriert werden, wo Fahrgastpotentiale vorhanden sind. Ansonsten gilt das Gebot der Daseinsvorsorge.

Die Stadt Lemgo hat 41 000 Einwohner, Höxter 35 000. In Lemgo ist der Stadtbuss seit vielen Jahren bekannt und ist statistisch betrachtet von jedem Einwohner an jedem Tag ein Viertel mal benutzt worden. Gut die Hälfte der Lemgoer ist also schon mal mit dem Bus gefahren. In Höxter wurde der Stadtbuss dagegen erst vor drei Jahren als Versuch eingeführt und ist noch immer ziemlich unbeachtet. Nur etwa 30 Prozent der Haushalte gibt an, ihn überhaupt zu kennen. Noch weniger – nur etwas mehr als zehn Prozent – nutzen ihn auch.

Die Vorteile für Lemgo liegen auf der Hand: Es gibt ein klares Corporate Design der Busse und Haltestellen. Basis des Fahrplans ist

ein 30-Minuten-Takt. Die Busse verkehren zwischen 6 und 19 Uhr. Zudem hat jeder sechste Haushalt die so genannte LemGo-Card, eine übertragbare Montags- oder Jahreskarte. In Höxter gibt es das nicht. Hier wird auch nur im Stundentakt (8 und 20 Uhr) gefahren.

Befragt, wohin sie fahren (ohne Schüler), geben die Höxteraner zu 50 Prozent das klassische Ziel an: in die Innenstadt zum Einkaufen. In Lemgo sind das weit weniger: nur 27 Prozent. Dafür ist es hier aber gelungen, im Verhältnis sehr viel mehr Berufstätige in den Bus zu holen. Was nicht überall glückt: Der Stadtbuss in Lemgo ist als alternatives Verkehrsmittel zum Auto etabliert. In Höxter fahren nur gut 10 Prozent der Beschäftigten mit dem Bus zur Arbeit.

Die Altersstruktur entspricht genau diesem Bild: In Höxter ist mehr als die Hälfte der Fahrgäste über 65 Jahre alt, in Lemgo gibt es ein wesentlich ausgeglicheneres Altersspektrum. Hier binden sich die Kunden auf längere Sicht an das Stadtbuss-System: Zwei Drittel fahren im Abo mit der LemGo-Card.

Sollen die Bürgerinnen und Bürger den ÖPNV als echte Alternative zum Individualverkehr ansehen, müssen im politischen Raum Entscheidungen mit entsprechenden finanziellen Konsequenzen fallen. Denn Bus statt Auto bedeutet: Die Fahrgäste brauchen eine hohe Bedienfrequenz, um das öffentliche Verkehrsmittel zu akzeptieren. Es muss mindestens ein Halbstundentakt angeboten werden. Ein Stundentakt reicht nur für die Grundversorgung derjenigen, die keine andere Wahl, sprich gar kein Auto haben. Vorschlag zur Verbesserung: In Höxter könnte eine Linie auf Taxi-bus-Betrieb unter Einbeziehung der beiden Krankenhäuser umgestellt und die andere mit einem kürzeren Takt neu durch das Siedlungsgebiet geführt werden. Ganz wichtig ist es, den Stadtbuss vermehrt ins Bewusstsein der Einwohner zu rufen, ihm wie in Lemgo ein Corporate Design und eine klare Linienführung zu geben, Markt-Kommunikation zu betreiben und die Qualität richtig wahrzunehmen.

Ein erfolgreicher ÖPNV hängt nicht nur an den wissenschaftlich messbaren Angebots-Parametern, sondern am human factor, dem Willen, sich mit einzubringen und zu engagieren. Die Akteure vor Ort vom Aufgabenträger über die Politiker bis hin zu den Unternehmen und Verbänden müssen bekennen "Ja, wir stehen dahinter." Ohne Wille – kein Erfolg!

Situation nicht übertragbar

Prof. Dr. Andreas Kagermeier
Universität Paderborn
Angewandte Anthropogeographie
und Geoinformatik
Telefon: 05251/60 23 83
Telefax: 05251/60 39 70
Andreas.Kagermeier@uni-paderborn.de
<http://geo.uni-paderborn.de>
www.imago-mobil.de

Diskussionsrunde 2 zum Themenblock "Wie kommen wir weiter?" mit dem Referenten Prof. Dr. Andreas Kagermeier

"Die Stadt Lemgo hat viel Geld in die Hand genommen, um ein System zu schaffen, das sie sich jedes Jahr einen Millionenbetrag kosten lässt", meldete sich der Betreiber des Stadtbusses Höxter und Mitbetreiber des Stadtbusses Lemgo zu Wort. Diese Mittel habe Höxter nicht zur Verfügung. Was die Kosten angehe, die der öffentlichen Hand durch die beiden Systeme entstünden, sei der

Stadtbus Höxter in punkto Kostenunterdeckung erfolgreicher als der Stadtbus von Lemgo.

In der Diskussion räumte Prof. Kagermeier ein, dass der Vergleich der beiden Systeme schon ein "bisschen hinke", aber nicht besser machbar sei. Es sei auch nicht seine Schlussfolgerung, Höxter nun mit dem Netz aus Lemgo zu überziehen, dazu seien die Grundvoraussetzungen zu unterschiedlich. Er hob aber noch einmal hervor, dass es prinzipiell durchaus Sinn machen könne, eine schon gut laufende Linie noch zu verdichten und zu beschleunigen, um noch mehr Fahrgäste zu binden. Das müsste kein höherer Aufwand sein, könnte aber zu mehr Ertrag führen.

Zudem konnte er nicht umhin zuzugeben, dass in Lemgo nach der Aufbruchstimmung in den neunziger Jahren nun auch eine gewisse Stagnation und business as usual eingetreten sei. Die Akteure seien etwas müde geworden. Prof. Kagermeier unterstrich: Mit seinem Vergleich von Höxter und Lemgo habe er keine der beiden Städte an den Pranger stellen wollen!

Unter den Tagungsmitgliedern wurde die Frage nach flankierenden verkehrspolitischen Maßnahmen laut, die zu Entscheidungen im ÖPNV beitragen können. Beispiel Dornbirn mit der (bis heute nicht gebauten) Umgehungsstraße oder Bünde und Bad Salzuflen mit Parkraumbewirtschaftung, die allerdings zunächst eher bremsen als die Entscheidung für den Bus begünstigten. Im Moment ein heikles Thema!

Schlussbetrachtung

Die Tagung "Orts- und Stadtverkehre in ländlichen Regionen – effizient, innovativ, wettbewerbsfähig" ist auf ein derart starkes Interesse bei Aufgabenträgern, Verkehrsunternehmen und Kommunen aus allen Teilen Deutschlands gestoßen, dass während dieser Zusammenkunft eines unzweifelhaft deutlich wurde: Die Auseinandersetzung mit diesem Thema brennt heute schon in

vielen Regionen und bei vielen Beteiligten auf den Nägeln. Der ÖPNV verlangt nach neuen Wegen, um wirtschaftlich tragfähig zu sein und sein Image zu verbessern.

Während der anderthalbtägigen Zusammenkunft nahmen die Tagungsteilnehmer nicht nur die Informationen aus erster Hand entgegen: fast ein Dutzend Referate von Experten zu den Einzelthemen. Sie zeigten darüber hinaus lebhaftes Interesse an den verschiedenen Diskussionsrunden, in denen die Themen durch ihr breit gefächertes Fragenspektrum vertieft und ergänzt wurden.

Als Veranstalter kann die mindenerforder verkehrsgesellschaft – die selbst als Aufgabenträger für den Nahverkehr in den Kreisen Minden-Lübbecke und Herford schon frühzeitig gemeinsam mit den Kommunen und Verkehrsunternehmen begonnen hat, Stadt- und Ortsverkehre zu initiieren – nur zufrieden sein. Das Ziel der Tagung, aus verschiedenen Perspektiven Anregungen für einen zukunftsfähigen und marktgerechten ÖPNV zu geben, scheint gelungen.

Entsprechend lautet das abschließende Resümee von Achim Overath, mhv-Geschäftsführer: "Hier trafen sich viele Interessierte, die alle an einem Strang ziehen."



Fotos: Ingrid Schütte, Dr. Jürgen Brunsing, Thorsten Ellermann
 Texte: Ingrid Schütte
 Gestaltung: Thorsten Ellermann, Büro für Gestaltung, Bielefeld