

### **3. ÖPNV Innovationskongress**

## **Mobilitätskonzepte für Bus und Bahn**

Freiburg, 13. – 14. März 2007

### **Bericht aus dem Workshop 2: Betrieb**

### **von Manfred Hovenjürgen,**

### **Geschäftsführer Regional Bus Stuttgart GmbH**

#### **1. Flexible ÖPNV-Angebote als eine Antwort auf den demographischen Wandel und die zunehmende Individualisierung**

**Prof. Dr. Frank Fichert**

**Fakultät Wirtschaft und Verkehr an der Hochschule Heilbronn**

Herr Prof. Fichert gab zunächst einen Gesamtüberblick über die Bevölkerungsentwicklung in der Bundesrepublik Deutschland. Diese ist, wie wir alle wissen, gekennzeichnet durch sinkende Geburtenzahlen und eine stetig alternde Bevölkerung. Regional ist ein Wachstum der Bevölkerung durch Wanderungsgewinne nach wie vor möglich.

Wir werden in Zukunft nicht nur mehr alte Menschen haben, sondern wir werden mehr alte Menschen mit Führerschein und einem Pkw haben. Dies bedeutet für den ÖPNV, im Zusammenhang mit dem Rückgang der Schülerzahlen, einen zu erwartenden Rückgang der „Zwangskunden“ und damit eine geringere Nachfrage nach Verkehrsleistungen im ÖPNV.

Für den ländlichen Raum sagt Herr Prof. Fichert einen Trend zurück in die Stadt, insbesondere bei der älteren Bevölkerung, voraus. Damit wird die ohnehin schon geringe Einwohnerdichte im ländlichen Raum weiter abnehmen, was auf mittelfristige Sicht zu einer Zentralisierung der öffentlichen Einrichtungen führen wird. Diese Zentralisierung der öffentlichen Einrichtungen wird begleitet werden von einem Rückzug der privaten Dienstleister aus der Fläche. In Verbindung mit dem anhaltenden Trend zu Individualisierung und der damit einhergehenden Schwächung der sozialen Netzwerke, entsteht ein veränderter Mobilitätsbedarf im ländlichen Raum.

Die Kundenanforderungen an den ÖPNV hinsichtlich Flexibilität, Komfort und Reisezeit werden entsprechend zunehmen. Diese Entwicklung trifft auf zunehmend knapper werdende öffentliche Finanzen und wird die Bedeutung der flexiblen Bedienung im ländlichen Raum deutlich erhöhen. In dieser Entwicklung sieht Herr Fichert allerdings auch die Möglichkeit, bei erhöhter Zahlungsbereitschaft der Kundschaft, andere Tarifstrukturen als wir sie heute kennen, einzuführen. Hier können die Verkehrsunternehmen bei individualisierten Mobilitätsangeboten auch höhere Fahrgelderlöse bei ihren Kunden realisieren.

## **Fazit**

Bei der sich abzeichnenden Entwicklung im ländlichen Raum wird zunehmend die Innovationskraft der Verkehrsunternehmen gefordert sein. Wir werden verstärkt optimale räumlich, zeitlich und tariflich abgestimmte Konzepte für eine Mobilität im ländlichen Raum benötigen.

## **2. Bedarfsgesteuerte Busangebote im Spannungsfeld zwischen Kundenwünschen und Wirtschaftlichkeit**

**Dr.-Ing. Eberhard Christ**

**Geschäftsführer Westfälische Verkehrsgesellschaft mbH, Münster**

Dieser Vortrag zeigte uns auf, wie bei der Westfälischen Verkehrsgesellschaft heute bereits das Thema bedarfsgesteuerte Angebote gehandhabt wird. Die WVG verfügt über ca. 180 Taxibuslinien als bedarfsgesteuerte Angebote. Alle Linien zeichnet aus, dass sie nur nach vorheriger Anmeldung und nur linienbezogen nach Fahrplan fahren. Die WVG bietet ihren Kunden sehr viele verschiedene Varianten von bedarfsgesteuerten Angeboten an, die von einer eigenständigen Linie bis hin zur Verdichtung ausschließlich in Schwachlastzeiten reicht.

Voraussetzung für den Erfolg von bedarfsgesteuerten Angeboten ist nach Aussage von Herrn Christ ein einheitliches Marketing mit einem hohen Wiedererkennungswert. Daher laufen bei der WVG alle bedarfsgesteuerten Angebote unter der Marke Taxibus und mit einer einheitlichen, landesweit gleichen Rufnummer. Um eine hohe Qualität gewährleisten zu können, werden die Angebote bei der WVG EDV-gestützt abgewickelt.

Grundsätzlich erforderlich ist nach den Erfahrungen der WVG das Vorhandensein eines örtlichen Taxiunternehmens, das die Verkehre durchführt. Trotz einer wirtschaftlichen Abwicklung über das örtliche Taxigewerbe und der erfolgreichen Vermarktung der Angebote bleiben nach Aussage von Herrn Christ alle bedarfsgesteuerten Verkehre zuschussbedürftig. Nach den schlechten Erfahrungen mit flächenhaften AST-Systemen sind für die WVG die Taxibuslinien die beste Angebotsform.

## **Fazit**

Die bedarfsgesteuerten Angebote der WVG stellen in der Regel eine qualitativ hochwertige Abrundung des bestehenden Linienbusangebotes dar. Sie können ausdrücklich nicht zur Daseinsvorsorge dienen und stellen auch keine Lösung für alle Mobilitätsprobleme im ländlichen Raum dar.

### **3. Der ÖPNV auf dem Weg zum umfassenden Mobilitätsdienstleister**

**Martin Röhrleef**

**Projektleiter HANNNOVERmobil, Üstra Hannoversche Verkehrsbetriebe**

**Matthias-M. Lübke**

**Geschäftsleitung Car-Sharing Südbaden – Freiburg**

Die Referenten stellten für Freiburg und Hannover einen neuen, multimodalen Mobilitätsansatz vor. Hier erhält der Kunde zu seiner ÖPNV-Jahreskarte noch diverse andere Mobilitätsdienstleistungen vergünstigt hinzu. Hierbei handelt es sich unter anderem um die Mitgliedschaft bei Car-Sharing, günstigere Taxifahrten, Fahrradvermietung, bessere Konditionen bei Autovermietungen und, in Hannover, eine Bahncard 25. Dem Kunden soll damit die Möglichkeit geboten werden, vollständig auf einen eigenen Pkw zu verzichten.

Die Erfahrungen in Hannover und in Freiburg zeigen, dass neben einem hohen persönlichen Einsatz ein gutes Marketing zwingend erforderlich ist. Trotz des sehr breit gefächerten Angebotes haben z. B. in Hannover bislang erst 700 Kunden dieses Angebot angenommen. Es handelt sich hier aus Sicht der Anbieter um langfristig angelegte Projekte, die auf ein verändertes Verkehrsnachfrageverhalten der Kunden orientiert sind.

Voraussetzung für ein solches Angebot ist zunächst einmal, dass ein gutes ÖPNV-Angebot vorhanden ist. Daher können solche Projekte nur in städtischen Bereichen mit einer guten ÖPNV-Infrastruktur ins Leben gerufen werden.

## **Fazit**

Der vorgestellte Ansatz verhilft dem ÖPNV zu einer neuen Qualität, die über den bisherigen Mobilitätsansatz weit hinausgeht. Durch die Vernetzung verschiedenster Verkehrsangebote können die Kunden vollständig auf einen eigenen Pkw verzichten und ein umweltfreundlicheres Mobilitätsverhalten realisieren. Für den ländlichen Raum stellt dieser Ansatz allerdings keine Alternative dar.

## **4. Öffentlicher Nahverkehr in China: Einschätzungen und Denkanstöße**

**Peter Breuer, Yong Cui**

**Wissenschaftliche Mitarbeiter am Verkehrswissenschaftlichen Institut an der Universität Stuttgart e. V.**

Dieser Vortrag führte uns dann über die Erfahrungen eines Projektes der Uni Stuttgart in Xuzhou, einer Stadt in China mit rund 9 Mio. Einwohnern, in die Welt des Öffentlichen Personennahverkehrs in China.

Das Rückgrat des ÖPNV in China ist der Bus. Es gibt sehr wenige Systeme des Schienennahverkehrs, diese befinden sich in einigen Großstädten. Der ÖPNV in China zeichnet sich durch eine unklare Finanzierungsstruktur ohne eine nachvollziehbare Verteilung oder Priorisierung der Mittelvergabe aus. Es entscheiden sehr viele verschiedene Ebenen über Investitionen in den ÖPNV.

Es gibt weder beim Tarif noch im Angebotsbereich in der Regel eine Abstimmung zwischen den verschiedenen ÖPNV-Unternehmen. In dem Projekt in Xuzhou wurde ein komplettes neues, schienengebundenes Nahverkehrssystem in unterschiedlichen Alternativen geplant und finanziell bewertet. Ob und wie jedoch die Planungen umgesetzt werden, liegt nicht in der Entscheidung der Verwaltung in Xuzhou.

Generell hat im Moment in China der Ausbau des motorisierten Individualverkehrs klare Priorität. Gebaut werden in erster Linie Straßen und erst in zweiter Linie wird an die Entwicklung des ÖPNV

gedacht. Hier macht China die gleiche Entwicklung wie Deutschland nach dem 2. Weltkrieg durch, der motorisierte Individualverkehr wird so lange gefördert, bis die Probleme nur noch über den Ausbau des ÖPNV gelöst werden können.

### **Fazit**

Wir in Deutschland können im Moment in China nichts lernen. Die Chinesen wollen von uns im Moment nichts lernen und ihre eigenen Fehler machen.