

Low-Cost-Konzepte für die innere ÖPNV-Erschließung kleiner Gemeinden

Kurzfassung der Diplomarbeit von Karina Runte

Die Situation im ländlichen Raum und innerhalb kleiner Gemeinden stellt sich äußerst ungünstig dar. Die zunehmende Motorisierung der Bevölkerung und die Abnahme der Schülerzahlen führen zu einem sinkenden Fahrgastaufkommen. Gleichzeitig zeigt die derzeitige demographische Entwicklung in Deutschland deutlich, daß die Bevölkerung immer älter wird, der Altersdurchschnitt steigt um 10 bis 15 Jahre gegenüber der vorherigen Generation. Die älteren Personen werden eine höhere Pkw-Verfügbarkeit verzeichnen können, da diese Generation bereits mit dem Pkw aufgewachsen ist und ihr Mobilitätsverhalten dementsprechend angepaßt hat. Dies hat zur Folge, daß ein erhöhter Anteil älterer Menschen in der Bevölkerung nicht zwangsläufig auch erhöhte Fahrgastmengen im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) bedeuten muß.

Insbesondere im ländlichen Raum und in kleinen Gemeinden gerät der ÖPNV durch die demographische Entwicklung in eine immer kritischere Lage. Infolge disperser Siedlungsstrukturen und zurückgehender Einwohnerzahlen kann ein wirtschaftliches ÖPNV-Angebot nur durch eine zeitliche oder räumliche Bündelung erzielt werden, d.h. die Busse fahren seltener und die Linienführung ist auf die Hauptachsen konzentriert. Damit kann häufig den Mobilitätswünschen und -bedürfnissen der Fahrgäste nicht befriedigend entsprochen werden. Schon heute ist die finanzielle Situation in den Gemeinden und Kommunen sehr schlecht und das Angebot im ÖPNV wird nur als Daseinsvorsorge betrieben, d.h. er ist für die Sicherung der Mobilität derer Menschen zuständig, welche über keinen eigenen Pkw verfügen, die so genannten "Capitve Riders". Um die Akzeptanz des ÖPNV in ländlichen Regionen zu fördern und gleichzeitig die Mobilität zu sichern ist es notwendig, alternative Systeme zu entwickeln und einzusetzen, welche sowohl wirtschaftlich tragbar sind, als auch bessere Nutzerstandards mit sich bringen und sich an dem Mobilitätsbedarf der Bürger orientieren.

Die aus dieser Anforderung entstandenen alternativen Bedienformen beinhalten eine Ausweitung der bisherigen Dienste des ÖPNV, indem die Bindung an Linien- und Fahrpläne aufgehoben wird. Hiermit soll sowohl eine Verbesserung der Angebotsqualität und damit eine Erhöhung der Fahrgastzahl, als auch eine dadurch bedingte Steigerung der Kostendeckung erreicht werden.

Alternative Systeme zeichnen sich im allgemeinen durch einen flexiblen bzw. bedarfsorientierten Betrieb aus. Die Fahrgäste müssen hierbei ihren Fahrtwunsch in der Regel vor der Fahrt in einer Dispositionszentrale anmelden, da die Fahrt nur bei Bedarf erfolgt. Auf diese Weise sollen Leerfahrten vermieden werden. In der Praxis werden vier verschiedene Bedienformen unterschieden. Diese unterscheiden sich in räumliche und zeitliche Kriterien. Zeitliche Kriterien bezeichnen die Bindung an einen Fahrplan, räumliche Kriterien beschreiben die räumliche Verteilung der Haltestellen und Bedienungsorte, deren Zu- und Abgänge sowie deren Verknüpfung untereinander.

Der Linienbetrieb bildet die Standardform, hier sind alle Haltestellen festgelegt, die Bedienung folgt nach Fahrplan. Eine Abwandlung ist der Bedarfslinienbetrieb, hierbei ist die Strecke, analog zum Linienbetrieb, festgelegt. Ein Teil der Haltestellen wird jedoch nur nach vorheriger Anmeldung bedient.

Der Richtungsbandbetrieb ist definiert durch feste Haltestellen, welche auf Grund hoher Nachfrage ständig bedient werden. Die dazwischen liegenden Haltestellen werden nur bei Bedarf und nach vorheriger Anmeldung angefahren. Auch beim Richtungsbandbetrieb erfolgt die Bedienung nach einem Fahrplan, der jedoch Schwankungen unterliegt, da der endgültige Fahrtverlauf variiert. Hierbei können Differenzen von bis zu zehn Minuten auftreten. Der Richtungsbandbetrieb läßt sich in die Ausprägungsformen Linienabweichung, Linienaufweitung, Korridor und Sektor unterscheiden.

Der Flächenbetrieb ist gekennzeichnet durch ausschließlich bedarfsorientierte Haltepunkte. Diese können sowohl Haltestellen als auch Haustüren sein. Die Reihenfolge der Bedienung ist somit zufällig und lediglich abhängig von der räumlichen und zeitlichen Verteilung der Fahrtwünsche.

Auf der Basis dieser flexiblen Betriebsformen wurden verschiedene Systeme entwickelt. Diese lassen sich in öffentlich und privat organisierte Systeme unterteilen, gemeinsam ist allen die Notwendigkeit einer vorherigen Anmeldung. Der Betrieb erfolgt zumeist mit kleineren Fahrzeugen, es kommen Klein- und Minibusse sowie Pkws zum Einsatz. Im Bereich der öffentlichen Systeme haben sich in Deutschland vor allem das Anrufsammeltaxi (AST) und der Rufbus durchgesetzt. Ein wesentlicher Unterschied der beiden Systeme liegt in der Wahl der Betreiber. Während der Rufbus zumeist durch Verkehrsunternehmen betrieben wird, kommen beim Anrufsammeltaxi Taxiunternehmen zum Einsatz. Das AST wird normalerweise auf Strecken und in Zeiten geringer Verkehrsnachfrage eingesetzt und ersetzt hier den Betrieb mit einem Linienbus. Der Begriff Rufbus beschreibt als Sammelbegriff unterschiedliche Betriebsweisen und Bedienungskonzepte. In Abhängigkeit der eingegangenen Fahrtwünsche werden die tatsächlichen Fahrtwege generiert und die jeweiligen Abfahrtszeiten an den Haltestellen festgelegt. Unterschiede liegen hauptsächlich in der Betriebsweise (Bedarfslinienbetrieb, Richtungsbandbetrieb oder Flächenbetrieb) sowie der Art der Haltepunkte (Haltestelle-Haltestelle, Haltestelle-Haustür oder Haustür-Haustür). Privat organisierte Systeme umfassen den Bürgerbus und Fahrgemeinschaften. Unter dem Begriff des Bürgerbusses wird ein System der Personenbeförderung durch ehrenamtliche Fahrer verstanden. Nach dem Prinzip "Bürger fahren Bürger" ist so eine Verkehrsbedienung ohne hohe Personalkosten möglich. In der Betriebsweise kann der Bürgerbus dem des Rufbusses durchaus entsprechen, jedoch wird der Bürgerbus im Gegensatz zum Rufbus auch im konventionellen Linienverkehr eingesetzt. Fahrgemeinschaften beschreiben ein System der privaten Mitnahme, diese kann nach vorheriger Absprache, vermittelt oder spontan erfolgen. Im vorhinein abgesprochene Mitnahmeverkehre beschränken sich zumeist auf einen bekannten Personenkreis. Vermittelte Fahrgemeinschaften zwischen einander unbekanntem Personen, wie im überregionalen Bereich, sind in kleinen Gemeinden nicht bekannt. Spontane Fahrgemeinschaften beschreiben das Trampen sowie das Zusteigen an dafür vorgesehenen Stellen.

Um die Attraktivität und Akzeptanz dieser alternativen Angebotsformen zu steigern, müssen die möglichen Nutzergruppen definiert sowie deren Anforderungen an bedarfsorientierte Systeme analysiert werden. Zu untersuchende Nutzergruppen sind Kinder und Jugendliche, Berufstätige, Hausfrauen/-männer, Senioren und Behinderte. Neben den nutzergruppenspezifischen Anforderungen müssen die Wegzwecke unterschieden werden, zu beachten sind hierbei der Ausbildungs- und Berufsverkehr, der Freizeitverkehr sowie der Erledigungs- und Einkaufsverkehr.

Um einen wirtschaftlichen Betrieb zu ermöglichen, sind die zu erwartenden Kosten und Erlöse zu ermitteln. Auf der Kostenseiten fallen sowohl Fahrzeugkosten als auch

Infrastrukturkosten und Personalkosten an. Fahrzeugkosten lassen sich in fixe Kosten für die Anschaffung und Unterhaltung sowie in variable Kosten für Kraftstoffe, Reifen und Instandsetzung unterteilen. Infrastrukturkosten umfassen die Kosten für Haltestelleneinrichtungen sowie diejenigen für die Vorhaltung einer Dispositionszentrale. Personalkosten setzen sich aus den Aufwendungen für das Fahrpersonal sowie die Disponenten zusammen.

Eine Kostenreduzierung ist bei alternativen Bedienformen durch den ausschließlich bei Bedarf durchgeführten Betrieb möglich, die fahrleistungsabhängigen Kosten können so minimiert werden. Auch der Einsatz von kleineren Fahrzeugen führt zu geringeren fixen Kosten. Desweiteren können in der Gemeinde vorhandene Fahrzeuge zeitweilig für den Busverkehr umgenutzt werden. Personalkosten lassen sich vor allem durch den Einsatz von ehrenamtlichem Personal reduzieren. Desweiteren ist die Einbindung von Taxiunternehmen von Vorteil, da auf diese Weise Personal nicht vorgehalten werden muss, sondern nur für die tatsächliche Fahrzeit angefordert wird.

Die Erlöse aus Fahrgeldeinnahmen sind bei bedarfsorientierten Bedienformen höher als im Standardlinienbetrieb, dies liegt in der Erhebung von Komfortzuschlägen begründet. Eine mögliche Fahrt bis zur Haustür sowie die fahrplanunabhängige Fahrdurchführung rechtfertigen ein erhöhtes Fahrtentgelt. Neben diesen Einnahmen können Erlöse durch Werbung, Sponsoring, Ausgleichszahlungen oder staatliche Fördermittel erzielt werden. Der Erhalt von Fördermitteln ist zumeist abhängig von der Art der Konzessionierung.

Die Genehmigung alternativer ÖPNV-Angebote ist bisher noch mit Problemen verbunden, da im Personenbeförderungsgesetz (PBefG) bis jetzt noch keine eindeutigen Festlegungen getroffen wurden. Generell kommen für die Zulassung nach dem PBefG vier verschiedenen Paragrafen in Betracht, welche unterschiedliche Möglichkeiten der Konzessionierung darstellen. Diese sind der Linienverkehr, Sonderformen des Linienverkehrs (Schulbus, Werkbus, Theaterbus, Marktbus), der Verkehr mit Taxen sowie mit Mietomnibussen und mit Mietwagen. Auch der Erhalt von Ausgleichszahlungen durch die Beförderung von Schülern und Schwerbehinderten ist an die Konzessionierung gekoppelt.

Besonders im Bereich der Konzessionierung sowie neuer Finanzierungsmodelle liegt ein erhöhter Forschungsbedarf, um ein kostengünstiges und gleichzeitig attraktives ÖPNV-Angebot auch außerhalb der Ballungsgebiete zu ermöglichen.