

Untersuchung von Alternativen zur Einbindung des Ortsteils Niederwetter in das Netz des ÖPNV

Kurzfassung der Vertieferarbeit von Josef Becker

Räume und Zeiten schwacher Verkehrsnachfrage stellen die Planer, Betreiber und Kunden des Öffentlichen Personennahverkehrs vor besondere Schwierigkeiten. Es hat sich ein Teufelskreis aus sinkender Nachfrage, steigendem betriebswirtschaftlichem Defizit, Angebotsreduzierung und dadurch weiter sinkender Nachfrage gebildet, den es zu durchbrechen gilt.

Ein optimierter Einsatz verschiedener neuer und bewährter Bedienungsformen ist Voraussetzung dafür, dass bei beschränkten finanziellen Mitteln vertretbare Mindeststandards bei der Bedienungshäufigkeit, aber auch bei der Bedienungsqualität gewährleistet werden können.

Diese Mindestversorgung ist trotz des betriebswirtschaftlichen Defizits als Daseinsvorsorge wahrzunehmen, weil auch heute noch ein erheblicher Teil der Bevölkerung - etwa ein Drittel in ländlichen Gebieten - auf den ÖPNV angewiesen sind, da sie nicht auf den MIV zurückgreifen können.

Die Bedienungsformen Bahn, Linienbus, Anruf- Sammeltaxi und Rufbus können sich gegenseitig ergänzen und so durch ihre Stärken die Schwächen anderer Bedienungsformen ausgleichen. Die vorzustellenden Bedienungsformen unterscheiden sich erheblich in der für einen wirtschaftlichen Betrieb notwendigen Stärke und Bündelung der Verkehrsströme.

Die *Bahn* kann wirtschaftlich sinnvoll betrieben werden, wenn starke und gebündelte Verkehrsströme vorliegen. Dies ist in Räumen und Zeiten schwacher Verkehrsnachfrage häufig nicht der Fall. Trotzdem gibt es dort Bahnlinien, oft mit überregionaler Bedeutung. In der Vergangenheit wurde zur Senkung des Defizits häufig das Angebot eingeschränkt, teilweise wurde der Betrieb ganz eingestellt. Mittlerweile versucht man verbreitet durch eine Ausrichtung des ÖPNV auf die Bahn, z.B. durch eine Umgestaltung des Busverkehrs vom Parallel- zum Zubringerverkehr, die Züge besser auszulasten. Die Auslastung der Züge kann auch verbessert werden, in dem an den Strecken neue Haltepunkte eingerichtet oder alte Haltepunkte reaktiviert werden. Dies ist sinnvoll, wenn ein ausreichendes Potential vorhanden ist oder dadurch Einsparungen an anderer Stelle, z.B. beim Busverkehr möglich sind.

An einigen Strecken sind in den letzten Jahren Systemhalte in *Bedarfshalte* umgewandelt worden. Bedarfshalte werden in der Regel an Haltepunkten eingerichtet, nicht aber in Bahnhöfen, wenn die Züge dort aus betrieblichen Gründen regelmäßig halten müssen. Sinnvoll ist eine Einrichtung mehrerer Bedarfshalte an der gleichen Strecke, da die Handhabung für die Fahrgäste dann schneller bekannt und akzeptiert wird. Bedarfshalte bringen Vorteile bei der Fahrplangestaltung, wenn an den Haltepunkten ein geringes oder stark schwankendes Fahrgastaufkommen zu verzeichnen ist und die Züge häufig nicht halten müssen. Dann kann die Haltezeit eingespart und die Brems- und Anfahrzeit reduziert werden. Diese Einsparungen können als Verspätungspuffer oder zur Fahrzeitverkürzung, z.B. auch - als Spezialfall - zur Kompensation der Fahrzeitverlängerung bei der Einrichtung weiterer Haltepunkte verwendet werden.

Es gibt technische und nicht- technische Bedarfshalte. Bei technischen Bedarfshalten wird der Haltewunsch des Fahrgastes im Fahrzeug oder am Bahnsteig dem Triebwagenführer durch

technische Hilfsmittel übermittelt. Zu diesem Zwecke wurden von einigen Verkehrsunternehmen Haltewunschanlagen, die den Haltewunsch mittels Bedarfshaltanzeigern dem Triebfahrzeugführer zu erkennen geben, entwickelt. Diese werden auf Strecken mit höheren Geschwindigkeiten eingesetzt. Auf vielen Nebenstrecken erfolgt die Haltewunschübermittlung im Zug mündlich und am Bahnsteig auf Sicht, also nicht-technisch.

Für Bedarfshalte müssen die gleichen Stationsgebühren wie bei Systemhalten bezahlt werden.

Der an einen Fahrplan und Linienweg gebundene straßenseitige Verkehr, also der Verkehr mit *Linienbussen*, ist das Rückgrat des ÖPNV in Räumen schwacher Verkehrsnachfrage. Voraussetzung für den Linienverkehr ist eine Planung der Linien, die sich an der Verkehrsströmen orientiert und die Vernetzung der Linien untereinander. Es gibt verschiedene Grundformen der Linienführung, wobei die Standardlinie, also die Fahrt auf einem Linienweg in beiden Fahrtrichtungen, für die Betriebsabwicklung und die Fahrgastinformation am unproblematischsten ist und deshalb bevorzugt werden sollte.

In den letzten Jahren haben differenzierte Bedienungsweisen im Linienverkehr an Bedeutung gewonnen. Die Variation der Fahrzeuggrößen bietet die Möglichkeit, die Betriebskosten zu reduzieren, ist aber nur dann wirtschaftlich günstig, wenn dafür keine besonderen Fahrzeuge angeschafft werden müssen, sondern vorhandene große und kleine Busse bis hin zu Taxis dem sich verändernden Fahrgastaufkommen angepaßt zum Einsatz kommen. Ein differenzierter Einsatz von Omnibussen liegt auch vor, wenn entsprechend dem Verkehrsaufkommen neben den "normalen" Bussen auch Schnell-, Eil-, Orts- oder Quartierbusse zum Einsatz kommen.

Eine räumliche Differenzierung liegt vor, wenn vom Linienweg abgewichen werden kann. Diese Bedienung kann bis zum Flächenbetrieb flexibilisiert werden. Diese auch "teil- bis ungebunden" genannten Formen des ÖPNV sind als Anruf- Sammeltaxis und Rufbusse auf dem Vormarsch und haben in Deutschland in mehreren hundert Fällen Anwendung gefunden. Ein weiteres Element dieser Flexibilisierung ist die Bedarfsabhängigkeit. Das bedeutet, dass die Fahrzeuge nur dann und soweit fahren, wie tatsächlich Fahrgäste vorhanden sind. Dafür ist eine in der Regel telefonische Anmeldung notwendig. In der konkreten Ausformung der Angebote gibt es in den Anwendungsfällen zum Teil erhebliche Abweichungen.

Beim *Anruf- Sammeltaxi* werden Taxis oder Mietwagen eingesetzt. Diese fahren bei Vorliegen einer Anmeldung nach einem Fahrplan und entlang einer festgelegten Route, von der es zum Aussteigen jedoch Abweichungen gibt.

Der *Rufbus* fährt im Beförderungsgebiet auch entlang bestimmter Richtungsbänder und bedient die dortigen Haltestellen in einer nachfrageorientierten Reihenfolge. Beim AnrufBus, einer neueren Form des Rufbusses, werden die Fahrgäste direkt von Haus zu Haus gefahren.

Die bedarfsgesteuerten Bedienungsformen machen eine Zentrale notwendig, die die Beförderungswünsche entgegennimmt, koordiniert und den Fahrern übermittelt. Diese Zentrale verursacht Kosten, die die wirtschaftlichen Vorteile der Bedarfsorientierung zum Teil aufzehrt und zu einem Defizit führen kann, welches den Fortbestand der Systeme bedroht.

Der rechtliche Rahmen des ÖPNV hat sich in diesem Jahrzehnt tiefgreifend verändert. Die Deutsche Bundesbahn wurde privatisiert und umstrukturiert. Viele einschlägige Gesetze, z.B.

das Personenbeförderungsgesetz wurden novelliert. Ein wichtiges neues Element zur Ordnung des ÖPNV ist der Nahverkehrsplan, der einen Rahmen für die Entwicklung des ÖPNV absteckt.

Alle Bedienungsformen im ÖPNV bedürfen einer Genehmigung. Bei der Bahn (§ 6 AEG) und im Linienverkehr (§ 42 PBefG) ist die *Rechtslage* klar. Bei den bedarfsabhängigen Bedienungsformen war lange Zeit unklar, ob sie dem Linie- oder dem Gelegenheitsverkehr zuzuordnen sind, da sie Merkmale beider Verkehre aufweisen. Das novellierte Personenbeförderungsgesetz sieht beim AST eine Zuordnung zum Linienverkehr vor. Rufbusse sind teilweise nach § 49 PBefG als Mietwagenverkehre genehmigt worden.

Das Marketing hat in den letzten Jahren im ÖPNV enorm an Bedeutung gewonnen. Zum Marketing gehören Marktforschung, Produktentwicklung, Preisbildung, Verkauf, Qualitätssicherung und Erfolgskontrolle. Zielgruppe sind die (potentiellen) Kunden und die Entscheidungsträger.

Neben dem theoretischen Teil beschäftigt sich diese Arbeit auch mit einem konkreten Anwendungsfall aus der Praxis: Niederwetter, ein Stadtteil von Wetter, liegt im Landkreis Marburg- Biedenkopf (Nordhessen) und hat etwa 350 Einwohner. Bisher besteht eine "überschaubare" Menge an Verbindungen in das Zentrum von Wetter und ins Oberzentrum Marburg. Es wurden drei Varianten zur Einbindung von Niederwetter in das Netz des ÖPNV erarbeitet. Diese bestehen jeweils aus zwei Elementen: Einer lokalen Komponente, die Niederwetter mit Wetter verbindet und eine regionale Komponente, die die Verbindung nach Marburg herstellt.

Variante 1 orientiert sich an den Vorgaben des Nahverkehrsplans und sieht eine Bedienung mit zwei Regionalbuslinien und einen Ortsbus als lokaler Komponente vor.

Variante 2 sieht vor, einen Haltepunkt an der Burgwaldbahn einzurichten, die nach Marburg und Wetter führt. Als lokale Komponente ist der AnrufBus vorgesehen. Diese Variante bietet eine hohe Bedienungsqualität, verursacht aber auch erhebliche Kosten.

Variante 3 sieht einen Bahnhof und eine Ortsbuslinie vor. Sie ermöglicht eine gute Bedienungsqualität bei geringen Kosten.

Der Bearbeiter empfiehlt die Realisierung von Variante 3.