

Dr. Ing. Eberhard Christ (li.) ist Geschäftsführer der Westfälischen Verkehrsgesellschaft mbH (WVG). Werner Linnenbrink (re.) ist Prokurist der Abteilung Verkehrsmanagement der Westfälischen Verkehrsgesellschaft mbH (WVG)



KURZ GEFASST

Mit innovativen Angeboten im Öffentlichen Nahverkehr sorgt die kommunale Westfälische Verkehrsgesellschaft mbH (WVG) im Münsterland, im Kreis Unna, im Hochsauerlandkreis und im Kreis Soest für Mobilität. Neben Regio-Bus- und SchnellBus-Linien, die den Schienenpersonennahverkehr in der Region ergänzen, stehen den 2,4 Millionen Menschen der Region verschiedene StadtBus-Angebote, TaxiBusse, Anrufsammeltaxis und NachtBusse zur Verfügung. Weitere neue Angebots- und Tarifformen wie RufBusse, Tele-Taxis, Bringdienste oder Ortsteiltickets sind möglich und werden diskutiert.

Vielfalt schafft mehr Mobilität

Innovative ÖPNV-Angebote im ländlichen Raum

Von Dr. Ing. Eberhard Christ und Werner Linnenbrink (WVG)

Der Verkehrsraum der kommunalen Westfälischen Verkehrsgesellschaft mbH (WVG) umfasst das Münsterland, den Kreis Unna, den Hochsauerlandkreis und den Kreis Soest. Die drei Busunternehmen in der WVG-Gruppe bedienen sieben Kreise, 87 Städte und Gemeinden, 2,4 Millionen Einwohner und eine Fläche von rund 8600 Quadratkilometer. Der regionale und städtische Verkehrsmarkt reicht vom dispersen ländlichen Raum bis hin zum städtischen Verdichtungsgebiet.

Das Verkehrsangebot

Das Verkehrsangebot unterliegt einer klaren Systematik: Die Grundlage bildet der Schülerverkehr. Er ist die wirtschaftliche Basis und wurde nahezu vollständig in den Linienverkehr integriert. Der Anteil des Schülerverkehrs bei der Regionalverkehr Münsterland GmbH (RVM)

und bei der Regionalverkehr Ruhr-Lippe GmbH (RLG) beträgt jeweils etwa 70 Prozent, bei der Verkehrsgesellschaft Kreis Unna (VKU) etwa 50 Prozent. Flächendeckend wurden bereits wirtschaftliche Erfolge mit der Staffelung der Schulzeiten erzielt. Ergänzend wurde in den vergangenen 18 Jahren für die sogenannten „wahlfreien“ Kunden das marktgerechte, differenzierte Bedienungsmodell (siehe Abbildung) entwickelt. Seit 1990 konnte dadurch im sogenannten Jedermannverkehr ein Zuwachs um 25 Prozent erreicht werden.

Das Rückgrat des Busangebotes bilden dabei die RegioBus- und SchnellBus-Linien. Sie ergänzen den Schienenpersonennahverkehr und übernehmen regionale Verbindungsaufgaben. StadtBus-Angebote erfüllen in Städten mit 50 000 bis 70 000 Einwohnern die lokale Erschließung.

In Zeiten und Räumen schwacher Nachfrage werden bedarfsgesteuerte Verkehre, zum Beispiel TaxiBus oder das Anrufsammeltaxi (AST) vorgehalten. Für die Nächte von Samstag auf Sonntag und vor bestimmten Feiertagen wird ein für die ländliche Region attraktives NachtBus-Angebot durch mittlerweile insgesamt 21 NachtBus-Linien bereitgestellt.

Umfangreiches Service- und Informationsangebot

Sämtliche Verkehre werden im Rahmen der integralen Bedienung weitgehend miteinander verknüpft und durch umfangreiche Service- und

Das Differenzierte Bedienungsmodell der WVG-Gruppe

Für unterschiedliche Mobilitätswünsche bieten wir marktgerechte Produkte

Produkt	Produktmerkmal
SchnellBus S	Schneller komfortabler Regionalverkehr im Takt <ul style="list-style-type: none"> • Musik- und Radioprogramme per Kopfhörer an jedem Sitzplatz • Lese-Service mit kostenlosen Zeitungen und Zeitschriften • Klimaanlage und Teppichboden
RegioBus R	Regionalverkehr im 60- oder 30-Minuten-RegioTakt mit Anschluss an Bus- und Bahn-Verbindungen an zentralen Verknüpfungspunkten
DirektBus D	Einzelne beschleunigte Fahrten <ul style="list-style-type: none"> • als Ergänzung zum RegioBus insbesondere für den Berufsverkehr oder • als Ergänzung zum SchnellBus
StadtBus C	Stadtverkehr mit modernen Standard- oder Midibusen in Niederflertechnik im 15-, 20- oder 30-Minuten-Takt mit Rendezvous-Anschluss, Umweltkarte und Stadtfahrplan



Produkt	Produktmerkmal
NachtBus N	Freizeitverkehr in den Abend- und Nachtstunden am Wochenende
TaxiBus T	Bedarfs-Linienverkehr mit Kleinbus oder Taxi <ul style="list-style-type: none"> • nach telefonischer Anmeldung als Tagesbedienung in der Fläche im 60-Minuten-Takt oder • als Anschlusslinie zum RegioBus, StadtBus oder NachtBus mit Anmeldung bei dem Busfahrer/der Busfahrerin
AnrufSammelTaxi AST	Ergänzung zum Bus in den Abend- und Nachtstunden, am Wochenende auch tagsüber <ul style="list-style-type: none"> • Einstieg an jeder Haltestelle nach Fahrplan – Ausstieg vor der Haustür • telefonische Anmeldung 30 Minuten vor der Abfahrtszeit
BürgerBus B	Linienverkehr im ländlichen Raum mit Kleinbussen und ehrenamtlichen Busfahrer/innen



Informationsangebote ergänzt. So wird an zahlreichen Umsteigepunkten eine Anschlussgarantie zwischen zwei Linien angeboten. Gerade in ländlichen Regionen bedeutet ein verpasster Anschluss nicht selten, dass die Reise frühestens in einer Stunde oder im Extremfall überhaupt nicht mehr fortgesetzt werden kann. WVG-weit werden 120 Umsteigerverbindungen garantiert. Im Verspätungsfall erfragt das Fahrpersonal, ob Fahrgäste umsteigen möchten. Bei Bedarf wird ein Taxi zur Anschlusshaltestelle bestellt. Der umsteigende Fahrgast erhält über den Borddrucker einen Gutschein zur kostenlosen Fahrt entlang des Linienweges bis zur Zielhaltestelle. Das Busunternehmen rechnet dann mit dem Taxenunternehmer ab.

Die Erfahrungen der WVG-Gruppe zeigen, dass die betrieblichen Abläufe keinen unverhältnismäßigen Mehraufwand für die Unternehmen darstellen. Die Taxikosten liegen im Durchschnitt im Verkehrsgebiet der WVG bei etwa 1 000 Euro pro Kreis und Jahr. Der Erfolg misst sich jedoch nicht allein an der Wirtschaftlichkeit sondern vielmehr darin,



FOTO: WVG/MBH

Der Busbahnhof am Bergkamener Rathaus ist ein bedeutender Verkehrsknoten im Kreis Unna

dass dem Kunden eine sorgenfreie Anschlussgarantie gegeben werden kann. Zudem ist feststellbar, dass auf Linien, die durch eine Anschlussgarantie verbunden werden, tendenzielle Zuwachsraten bei der Nachfrage zu verzeichnen sind. Die integrale Bedienung wird durch einen hoch entwickelten Gemeinschaftstarif Bus-Schiene ergänzt.

Einsatz von TaxiBussen

Stark ausgeweitet wurden in den letzten zehn Jahren bedarfsgesteuerte Bedienungsformen wie der TaxiBus. Im Gegensatz zum herkömm-

lichen Linienbus fährt der TaxiBus nur nach einer vorherigen Anmeldung durch den Kunden, in der Regel 30 Minuten vor der Abfahrt. Kleinfahrzeuge in Form von Taxen oder Kleinbussen übernehmen den Betrieb. Systembedingt handelt es sich dabei stets um Angebote für wenige Fahrgäste. Der Einsatzbereich der TaxiBusse reicht vom eigenständigen stündlichen Angebot in Stadt und Region über eine Teleskopverbindung im Anschluss an einen RegioBus oder SchnellBus zum Beispiel im Abendverkehr bis hin zum alternierenden Taktfüller für StadtBus, RegioBus und SchnellBus.

Mittlerweile werden mehr als 180 TaxiBus-Linien im Verkehrsgebiet der WVG eingesetzt. Die Erfahrungen haben gezeigt, dass der TaxiBus trotz Angebotsverbesserung zu einer Kostensenkung beitragen kann, wenn ein zuvor spärliches und überwiegend betrieblich orientiertes Buslinienangebot durch TaxiBus-Linien neu geordnet und ergänzt wird. Steht der Aufgabenträger vor der Wahl, ein immer schlechter werdendes Angebot komplett einzustellen oder umfangreich durch zusätzliche Busleistungen zu ergänzen, ist der TaxiBus ein geeignetes Instrument. Kommt er jedoch als Neuangebot zum Einsatz, wenn zuvor keinerlei ÖPNV-Angebot bestand, verursacht er selbstverständlich betriebliche Mehrkosten.

Für die wirtschaftliche Betrachtung ist der Vergleich zu einem konventionellen Busangebot maßgeblich. Beim TaxiBus sind die Aufwendungen gegenüber einem vergleichbaren Busangebot systembedingt deutlich geringer. Gleichwohl liegt bei einer isolierten Gegenüberstellung von Erlösen und betrieblichem Aufwand gegenüber dem klassischen Linienverkehr in der Regel eine vergleichsweise niedrige Kostendeckung vor.

5,2 Milliarden Fahrten im ersten Halbjahr

Im ersten Halbjahr 2008 nutzen rund 5,2 Milliarden Fahrgäste den Linienverkehr mit Bussen und Bahnen in Deutschland. Nach vorläufigen Ergebnissen des Statistischen Bundesamtes (Destatis) wurden dabei im Nahverkehr mit knapp 5,2 Milliarden Fahrgästen je Fahrt durchschnittlich 9,3 Kilometer und im Fernverkehr mit 60 Millionen Reisenden durchschnittlich 290 Kilometer zurückgelegt. Die Beförderungsleistung – als Produkt aus den beförderten Personen und der Fahrtweite – lag damit bei 65,7 Milliarden Personenkilometern.

Für Deutschland insgesamt war zwar ein Rückgang der Fahrgastzahlen um 0,4 Prozent im Liniennahverkehr zu verzeichnen; die Entwicklung des Bundesergebnisses im ersten Halbjahr 2008 wurde allerdings wesentlich durch Sonderfaktoren im Land Berlin beeinflusst, da rund zwölf Prozent aller Fahrgäste im Liniennahverkehr in Deutschland von Berliner Unternehmen befördert werden. Ein mehrere Wochen andauernder Streik führte hier zu zweistelligen prozentualen Rückgängen der Fahrgastzahlen und der Beförderungsleistungen im Nahverkehr mit Omnibussen und Straßenbahnen.

In den anderen 15 Bundesländern zusammen setzte sich dagegen der beständige leichte Zuwachs der letzten Jahre weiter fort. Hier war für den Liniennahverkehr insgesamt ein Anstieg der Fahrgäste um ein Prozent und der Beförderungsleistung um 0,5 Prozent gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum zu registrieren. Nach Verkehrsmitteln stieg die Fahrgastzahl im Eisenbahnverkehr um 2,9 Prozent, im Straßen-, Stadt- und U-Bahnverkehr um 0,8 Prozent und im Omnibusverkehr geringfügig um 0,1 Prozent.

Im nicht von den Streiks betroffenen Linienfernverkehr fuhren im ersten Halbjahr 2008 insgesamt 59 Millionen Reisende und damit 2,7 Prozent mehr mit Eisenbahnen und fast eine Million Reisende mit Omnibussen, was einem Rückgang von 0,2 Prozent entspricht.

Die Angaben stammen von den rund 910 größeren Unternehmen im Liniennahverkehr mit Bussen und Bahnen und im Linienfernverkehr mit Bussen, die mindestens 250 000 Fahrgäste im Jahr beförderten, sowie von allen Unternehmen mit Eisenbahnfernverkehr.

Bei einem durchgängig hohen Abrufungs- und Besetzungsgrad würde eine Bedienung mit einem herkömmlichen Linienbus wirtschaftlicher sein als der TaxiBus. Der Vergleichsfall für den TaxiBus ist jedoch nicht ein betrieblich gleichartiger klassischer Linienverkehr sondern ein spärliches Busangebot, das wie eine bittere Medizin – morgens, mittags und abends – angeboten würde.

Entwicklungen und Erwartungen

Die demografische Entwicklung in den Kreisen und Städten des Verkehrsraums weist bei der Bevölkerungsentwicklung bis zum Jahr 2020 für die Münsterlandkreise positive Tendenzen zwischen 0,8 Prozent für den Kreis Warendorf bis vier Prozent für den Kreis Borken aus.

Für den Kreis Soest sind stagnierende Entwicklungen, für den Hochsauerlandkreis minus 8,1 Prozent und für den Kreis Unna mit minus vier Prozent starke Rückgänge zu erwarten.

Betrachtet man die Entwicklung der Schülerzahlen in allen sieben Kreisen muss ein dramatischer Rückgang bis

zum Jahr 2020 um 25 Prozent festgestellt werden. Das über zahlreiche Jahre gewachsene und heute attraktive ÖPNV-Angebot läuft somit Gefahr, ein Viertel seiner Schüler zu verlieren. Dies wird dramatische Auswirkungen auf die finanziellen Ausgleichsleistungen (heutiger § 45a PBefG) haben. Diese Verluste schließen an empfindliche Kürzungen dieser Ausgleichsleistungen als Ergebnis von Bundes- und Landespolitik an. Bei etwa gleichen Schülerzahlen gingen für die WVG-Gruppe die Ausgleichsleistungen nach § 45a seit 2001 um 6,6 Millionen Euro zurück.

Weiter geht dem ÖPNV der Zukunft der zeitliche und räumliche Bündelungseffekt verloren. Gleichzeitig wird sich die produktive Lebenszeit der Älteren zukünftig verlängern. All dies wird Auswirkungen auf veränderte Mobilitätsmuster haben und die Anforderungen an den ÖPNV verändern. Die Forderungen nach individuellen und flexiblen Angeboten werden zunehmen. Die veränderte Mobilität wird nicht zu den Verkehrsspitzen des Berufsverkehrs

auftreten, sondern eher antizyklisch und auch verstärkt im Sektor des Versorgungs- und Freizeitverkehrs.

Handlungsoptionen

Im Zuge von erfolgreichen Restrukturierungsprogrammen der WVG-Busunternehmen, die bereits zu nachhaltigen Kostensenkungen für die Eigentümer geführt haben, wurde in den vergangenen Jahren zwangsläufig auch das Angebot angepasst. Takte wurden ausgedünnt, schwach nachgefragte Fahrten in Tagesrandlagen und am Wochenende sind entfallen. Angesichts der beschriebenen Entwicklungen sind keine weiteren, nennenswerten Freiräume einer Angebotsreduzierung zu empfehlen. Hierdurch würde eine Abwärtsspirale in Gang gesetzt, das heißt Einschränkungen beim Angebot führen zu weniger Fahrgästen und sinkenden Einnahmen, diese wiederum zur Notwendigkeit weiterer Angebotseinschränkung.

Damit sich der Busverkehr der Zukunft im ländlichen Raum nicht auf die Restgröße Schülerverkehr

ANZEIGE

Die LoB-Software für kühle Rechner.



Mit dem TVöD LeistungsRechner § 18 TVöD vollständig umsetzen.

- Top Flexibilität
- Top Service
- Top Preis-Leistung

Bereits in vielen Kommunen im Einsatz.

Jetzt live erleben: www.haufe.de/leistung



ab
€ 399,-

Infoline: 0180-50 50 172, 0,14 €/Min. aus dem dt. Festnetz, abw. Mobilfunkpreise. Ein Service von dtms.

Haufe

Fahrradkommunal- konferenz „Neue Wege für den Radverkehr“

Die Fahrradkommunal-konferenz ist ein bundesweites Treffen der kommunalen Radverkehrsbeauftragten im Rahmen der virtuellen Fahrradakademie und soll einen politischen und wissenschaftlichen Blick auf die Zukunft des Radverkehrs werfen sowie eine Reihe von praktischen Beispielen für die Förderung des Radverkehrs als System zur Sprache bringen.

Die nunmehr Zweite Fahrradkommunal-konferenz findet am 12. und 13. November 2008 in Frankfurt am Main statt. Die Tagung beginnt abends mit einem Vortrag aus wissenschaftlicher und kommunaler Perspektive. Am zweiten Tag wird das Programm der Fahrradakademie 2008/2009 vorgestellt und es werden praktische Beispiele für die Förderung des Radverkehrs auf kommunaler Ebene unter den Aspekten Kooperation, Kommunikation und Infrastruktur vorgestellt.

Die Fahrradkommunal-konferenz dient dem Erfahrungsaustausch im Rahmen der virtuellen Fahrradakademie, die vom Deutschen Institut für Urbanistik organisiert und vom Deutschen Städte- und Gemeindebund (DStGB) unterstützt wird. Die Fahrradakademie ist ein Weiterbildungsangebot für die mit dem Radverkehr in den Städten und Gemeinden beauftragten Personen. Die Zielgruppe geht weit über die Radverkehrsbeauftragten hinaus und richtet sich auch an Planer und Tiefbauverantwortliche. Zielgruppe der Fahrradkommunal-konferenz sind so auch die kommunalen Verwaltungsmitarbeiter, die mit der Umsetzung der Radverkehrspolitik der Kommunen befasst sind, jedoch auch Führungskräfte aus den Kommunen. Die Teilnahme an der Veranstaltung ist kostenlos.

Nähere Informationen zum Programm der Fahrradkommunal-konferenz gibt es auf der Internetseite www.fahrradakademie.de. Anmeldungen sind beim Deutschen Institut für Urbanistik unter der E-Mail-Adresse fahrradakademie@difu.de möglich.



reduziert, sind vielmehr innovative Maßnahmen zur Gegensteuerung der sich abzeichnenden Entwicklung notwendig. Gefragt sind maßgeschneiderte und finanzierbare Alternativen. Für den Hochsauerlandkreis und den Kreis Soest wird daher zurzeit an einer Konzeption gearbeitet, bei der durch Angebots-, Tarif-, Marketing- und Servicemaßnahmen innovative Handlungsansätze entwickelt werden, die insbesondere in verkehrsschwachen Gebieten und Räumen auch zukünftig ein attraktives ÖPNV-Angebot sichern. Ziel ist ein Katalog von lokal und regional maßgeschneiderten Maßnahmen, mit dem das ÖPNV-Angebot stabilisiert und zukunftsorientiert neu ausgerichtet werden kann. Dabei werden neue Angebots- und Tarifformen wie RufBus, Tele-Taxi, Bringdienste oder Ortsteilticket betrachtet.

Zu erwarten ist, dass flexible Bedienungsweisen die heute vorhandenen Angebote teilweise substituieren und in strukturschwachen und sich entleerenden Räumen neben den Schülerfahrten das zukünftige Grundangebot bilden werden. Nur so kann auch bei geringer Nachfrage ein ÖPNV wirtschaftlich erhalten bleiben. Sie sind jedoch kein Allheilmittel, da ihr Einsatzbereich sich auf Zeiten und Räume schwacher Nachfrage reduzieren sollte. Sie sind nur dann dem klassischen Linienverkehr überlegen, wenn eine sehr geringe Grundnachfrage vorhanden ist. Werden beispielsweise bei bedarfsgesteuerten Angeboten mehrere Kleinfahrzeuge wie Taxen notwendig, schlägt die Wirtschaftlichkeit schnell zugunsten des herkömmlichen Linienbetriebes um. Ebenfalls unwirtschaftlich wäre ein Einsatz von Taxen, wenn diese für den Busverkehr zu Unproduktivitäten, zum Beispiel zu Liegezeiten für den Bus, führen würden.

Ausblick

Ein attraktives Busangebot für den ländlichen Raum bedarf auch zukünftig einer klaren Strukturierung in Form eines Bussystems mit unterschiedlichen Fahrzeuggrößen und -typen, einer Infrastruktur mit Haltestellen, Buskaps und anderen. Dies in Verbindung mit einer Diversifizierung der Angebote in unterschiedliche Produkte. Sämtliche Bausteine sollten durch eine ausreichende Fahrgastinformation und ein Produktmarketing begleitet werden.

Aufgrund der demografischen Entwicklung, insbesondere der zukünftig stark rückläufigen Schülerzahlen, kann der ÖPNV nicht eigenwirtschaftlich betrieben werden. Zwingend notwendig sind weiterhin Ausgleichsleistungen des Landes für die Schülerbeförderung, um die Basis des ÖPNV im ländlichen Raum zu erhalten. Der Nahverkehr der Zukunft braucht eine verlässliche Finanzierung des Grundangebots durch Bund und Land. Dies gilt in besonderem Maße für das Angebot im ländlichen Raum.

Ohne den Busverkehr und seine ergänzenden flexiblen Bedienungsformen gäbe es zukünftig keine flächendeckende Versorgung mit ÖPNV im ländlichen Raum. Bedarfsgesteuerte Angebotsformen wie der TaxiBus oder das Anruf-SammelTaxi sind wichtige Ergänzungen, sollten jedoch nicht heutige Angebotsstrukturen komplett ersetzen oder gar als Alibi-Angebote erhalten. Ihr Einsatzzweck darf nicht überschätzt werden. So liegt bei der WVG-Gruppe trotz einer weiten Verbreitung der TaxiBus- und AST-Verkehre ihr Anteil am Gesamtfahrgastaufkommen lediglich bei durchschnittlich 0,8 Prozent. ■



Der Schülerverkehr bildet die wirtschaftliche Basis für die drei Busunternehmen der WVG-Gruppe