



Wie können Erreichbarkeit und Daseinsvorsorge gesichert werden

Die Perspektive des ÖPNV bzw. der ÖPNV-Planung

plan:mobil Verkehrskonzepte & Mobilitätsplanung

Dr.-Ing. Timo Barwisch

Ludwig-Erhard-Straße 8 D-34131 Kassel,
Tel. 0561 / 7 08 41 02 | Fax 0561 / 7 08 41 04
barwisch@plan-mobil.de
www.plan-mobil.de





Thesen

- Werden begrenzte Mittel ohne Fokussierung in der Fläche eingesetzt, führt dies zur schleichenden Destabilisierung des ÖPNV
- Die konsequente Stärkung der wichtigsten Relationen im Bestand ist vielerorts erfolgversprechender als die Etablierung neuer (alter) Direktverbindungen
- Ein streng hierarchisches ÖPNV-Netz mit exzellenten Verknüpfungsangeboten ist ein „alternativloser“ Planungsansatz für viele ländliche Regionen
- Neue und ergänzende ÖPNV-Angebote müssen „groß genug“ geplant und umgesetzt werden, damit das Scheitern nicht vorprogrammiert ist



Werden begrenzte Mittel ohne Fokussierung eingesetzt, führt dies zur schleichenden Destabilisierung des ÖPNV

Die Erfahrung zeigt:

- Nur ein verlässliches und gutes Angebot auf den bedeutenden ÖPNV-Korridoren führt zu einer „gesunden“ Fahrgastnachfrage
- Die Ausweitung der Bedienungszeiträume, bei gleichbleibender Fahrtenanzahl, führt fast immer zu einer verschlechterten Fahrgastnachfrage in Summe
 - Die Ausweitung des ÖPNV-Angebots zu Tagesrandzeiten und am Wochenende ist vielerorts gesellschaftliche Forderung und wird bei etwaiger Umsetzung als politischer Erfolg dargestellt
 - Finanzierung erfolgt oftmals durch Angebotseinsparungen im Kernnetz
 - Nicht selten bleibt die erwartete Nachfrage aus → Angebot wird nach gewisser Zeit wieder eingestellt
 - Die Einsparungen im Kernnetz werden jedoch nicht wieder eingeführt



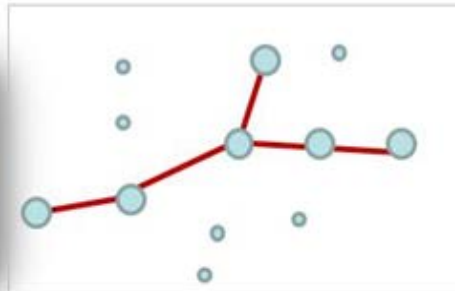
Die konsequente Stärkung der wichtigsten Relationen im Bestand ist vielerorts erfolgversprechender als die Etablierung neuer (alter) Direktverbindungen

Die Erfahrung zeigt:

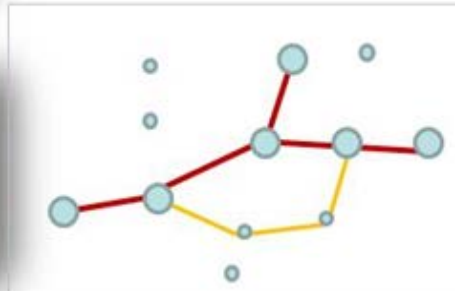
- Nur selten befriedigendes Angebot auf den bedeutenden Relationen im ländlichen Raum → 60-Minuten-Takt als „Premiumangebot“
- Nur sehr wenige (tangente) heute noch nicht realisierte Verbindungen zeigen ein Fahrgastpotenzial auf, die eine klassische ÖPNV-Linie rechtfertigen
- Die Fahrgastnachfrage von vielen Einrichtungen wird in der Regel überschätzt (→ Gewerbegebiete, Krankenhäuser, Schwimmbäder etc.), die zusätzliche Andienung dieser Einrichtungen mit den Bestandslinien ist selten möglich
- Von der Verbesserung der zentralen ÖPNV-Achsen können -durch verbesserte Verknüpfungen- auch die abseitsliegenden Raumeinheiten profitieren



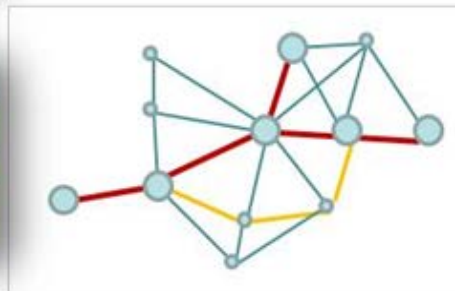
Streng hierarchische Netzplanung als „alternativloser“ Planungsansatz



Starkes Liniennetz



Untergeordnetes Liniennetz



Flächenerschließung



Multi- und intermodale Verknüpfung als „alternativloser“ Planungsansatz



- Angebot
- Information
- Verlässlichkeit
- Komfort
- Rückfallebenen
- Design



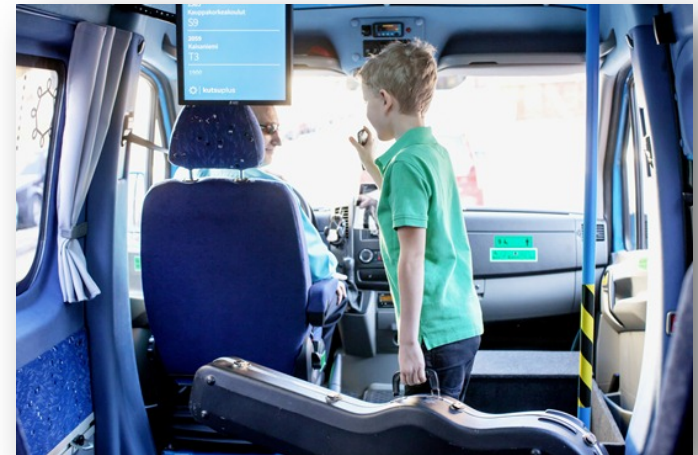
Neue und ergänzende ÖPNV-Angebote müssen groß genug geplant und umgesetzt werden, damit das Scheitern nicht vorprogrammiert ist

- Vielerorts ist der „Leidensdruck“ bezogen auf die Mobilität nicht hoch genug, sodass minimale Ergänzungsangebote im ÖPNV als tatsächliche Alternative erachtet werden
- Ergänzende ÖPNV-Angebote dürfen nicht das Image der „Resterrampe“ haben, deshalb:
 - Vernünftiges Fahrtenangebot (bspw.: besser viele Fahrten an wenigen Tagen, als wenige Fahrten an vielen Tagen, ...)
 - Konzipiert für alle
 - Ansprechendes Design
 - Durchhaltevermögen
 - Konsequente Vermarktung und Bewerbung



Nicht groß genug - Das Beispiel Kutsuplus (Helsinki)

- Neudenken von Fahrgemeinschaft im Algorithmus-Zeitalter / Uber für Busse
- Ergänzendes Angebot für schwächer nachgefragte Relationen
- Fahrtwunsch wird mittels Standort und Ziel im Vorfeld der Fahrt angemeldet
- System sammelt und bündelt Anfragen mit ähnlichen Routen
- Mitfahrende werden an den nächsten passenden Punkt auf der errechneten Busroute geschickt
- Bus fährt dort und dorthin wo benötigt



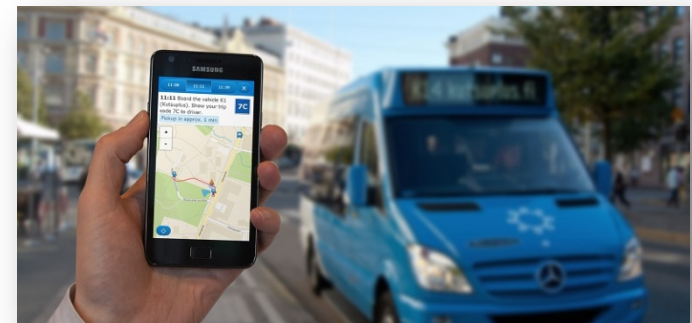


Nicht groß genug - Das Beispiel Kutsuplus (Helsinki)

- ca. zwei Jahre im Betrieb, 15 Fahrzeuge, 21.000 registrierte Nutzer
- Kontinuierliche Zunahme der Nutzer
- Übertragung des Ansatzes nach New York, Chicago, Boston und Kansas City

Aber:

- Zu wenig Busse um genügend zufriedenstellende Bündelungen zu erreichen
- Effizienz erst mit ca. 100 Fahrzeugen, dann auch wirtschaftlich tragbar
- Politik hatte nicht den Mut die notwendigen weiteren Mittel freizugeben, was zum Ende des Programms führte



Kutsuplus



From stop to stop without transfers,
when it suits you.
On weekdays 6am-12pm.

Order



Book a ride with your computer or mobile phone.

Pay



Pay your ride right away using the Trip Wallet.

Ride



Ride by minibus together with other passengers going in the same direction.



ÖPNV funktioniert dann gut, wenn das Bündeln der Fahrgastnachfrage funktioniert

Aber:

- Die zu beobachtende Siedlungsentwicklung steht noch immer im Widerspruch hierzu → bspw. Baulandausweisungen am Siedlungsrand, fernab des ÖPNV
- Insbesondere Schulpolitik und ÖPNV passen vielerorts nicht zusammen → Vielzahl von Schulformen mit unterschiedlichsten und tlw. sich sehr dynamisch ändernden Schulanfangs- und Schulendzeiten, freies Schulwahlrecht etc.
- Stärkere Ausdifferenzierung von Lebensstilen
- Stärkere Ausdifferenzierung der Arbeitswelt
- Alternative Mobilitätsangebote / Vielzahl an Wahlmöglichkeiten



Fazit

- Angebotsverbesserungen auf den wichtigsten ÖPNV-Korridoren vorsehen
- Umsteigen im ÖPNV muss salonfähig werden (Service, Infrastruktur, Komfort, Information, Verlässlichkeit etc.)
- Ergänzende ÖPNV-Angebote nicht als Minimallösung anbieten
 - Besser groß starten und im zeitlichen Verlauf Angebot nachjustieren oder ggf. reduzieren
 - Exit-Strategie von Anfang an mitdenken und offen kommunizieren
- Ergänzende Mobilitätsangebote im ländlichen Raum außerhalb des ÖPNV realisieren, aber eng mit dem ÖPNV verzahnen
- Auch Design sollte im ÖPNV zukünftig eine größere Rolle spielen, denn:



VS



Vielen Dank für Ihre
Aufmerksamkeit!