

Tagung

# „Zukunft des ÖPNV im ländlichen Raum“

IHK Trier 7.Juli 2009

Dr. Lothar Kaufmann

Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau Rheinland-Pfalz



# Traditioneller ÖPNV im ländlichen Raum: Ein Auslaufmodell?

Die Herausforderungen sind:

- Der traditionelle ÖPNV ist mit Fahrzeugen und Infrastruktur auf große (Spitzen-)Belastungen ausgelegt
- Der ländliche Raum ist aber durch geringe und teilweise sehr disperse Nachfragestruktur gekennzeichnet
- Der demographische Wandel verschärft diesen Grundkonflikt

# Demographische Entwicklung

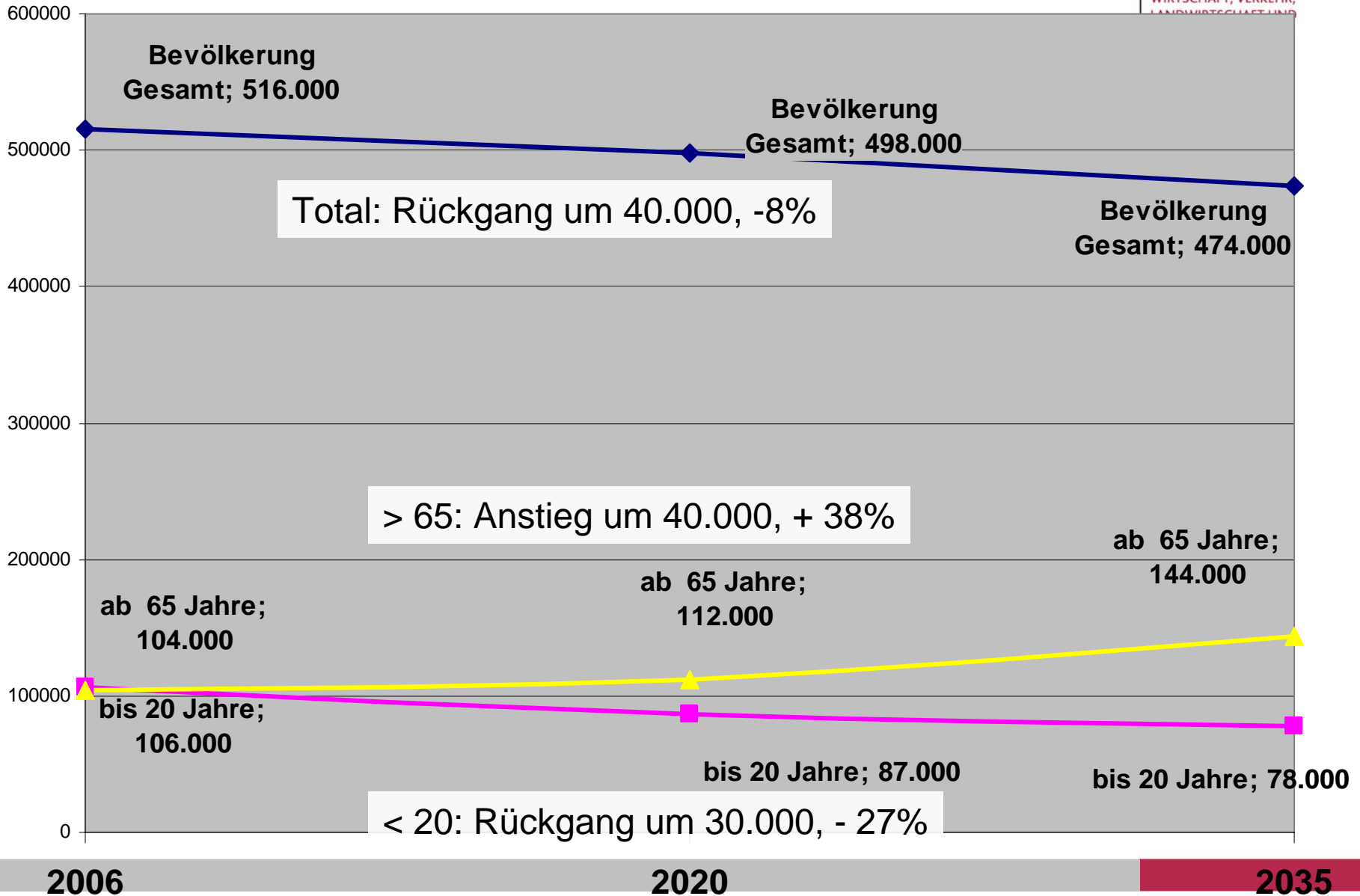
- Schülerzahlen nehmen ab – sie sind aber das Rückgrat des ÖPNV gerade im ländlichen Raum
- Schulstandorte werden stärkeren Veränderungen unterliegen
- Zahl der Senioren steigt an
- Versorgung mit sozialen und Gesundheitsleistungen in der Fläche wird zunehmend schwieriger

# Bevölkerungsentwicklung in der Region Trier



Rheinland-Pfalz

MINISTERIUM FÜR  
WIRTSCHAFT, VERKEHR,  
LANDWIRTSCHAFT UND  
REISEREISEREI





# Wie kann der öffentliche Personennahverkehr angesichts dieser Rahmenbedingungen stabilisiert werden?

## Drei zentrale Ansatzpunkte

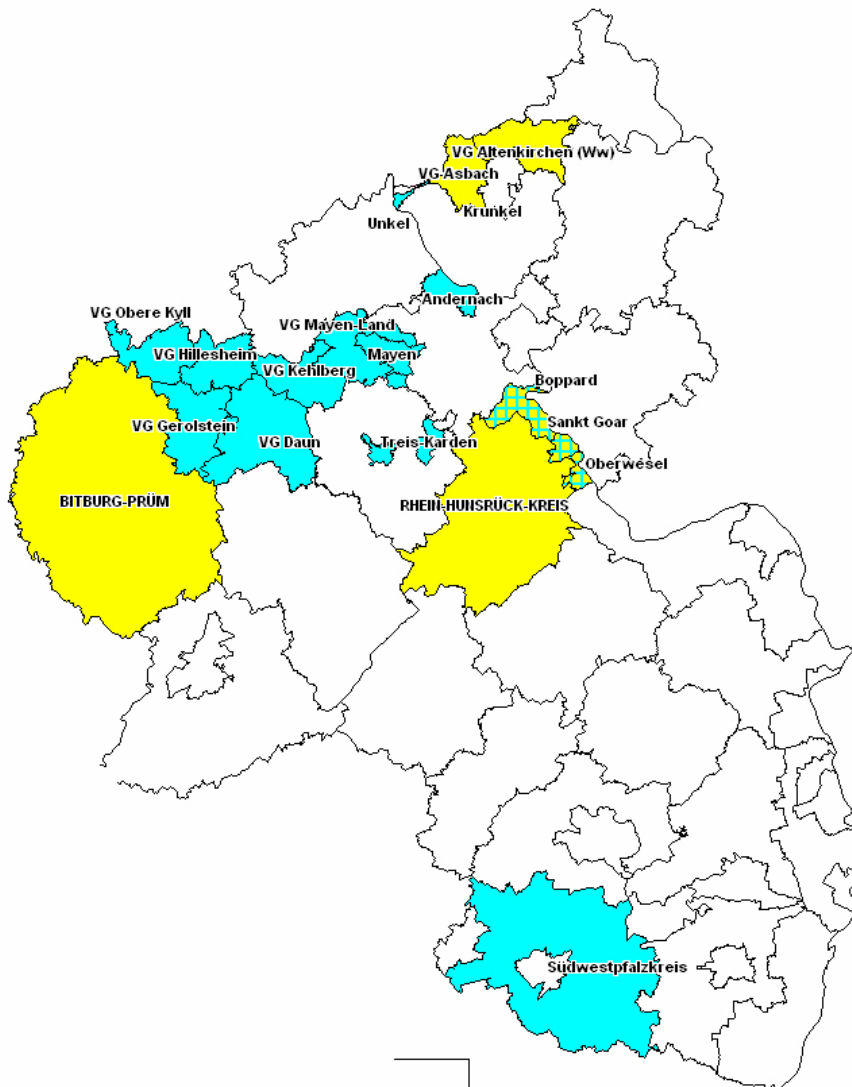
- Noch stärkere Bündelung der Nachfrage auf zentralen Achsen: LEP IV sieht grundsätzliche Ausrichtung der weiteren Raumentwicklung auf die SPNV-Achsen vor
- Weiterer Ausbau differenzierter und flexibler Angebotsformen wie Anruf-Sammeltaxen, Ruf-Busverkehr
- Nutzung von Gemeinschafts-Verkehren wie beispielsweise Bürgerbusse, Vereinsbusse

# Wir stehen nicht am Anfang!




Das gibt es bereits:

- Andi
- Ruf-Sammeltaxen
- Bürgerbusse und Freizeitdienste
- Beispiel: Ruf-Taxis Landkreis Kusel

# Geförderte alternative Bedienformen in Rheinland-Pfalz



**Aktuelle Situation in Rheinland-Pfalz**

-  Anruf-Sammeltaxi, Bürgerbusse etc.
-  Jugend-Taxi
-  Jugend-Taxi, Anruf-Sammeltaxi, Bürgerbusse etc.



## Wie werden solche Vorhaben unterstützt?

- VV ÖPNV/SPNV
- Förderung alternativer Verkehrsdienste (Ruf-Taxen, -Mietwagen oder -Kleinbusse) in verkehrsschwachen Räumen

Voraussetzung:

Verkehrsangebote sind zur Sicherstellung einer verkehrlichen Grundversorgung geboten und eine entsprechende Verkehrsbedienung im Bus- oder Schienenverkehr ist zu wirtschaftlich vertretbaren Konditionen nicht möglich

Höhe der Förderung:

- im ersten und zweiten Jahr bis zu 50 %
- im dritten Jahr bis zu 40 %
- nachfolgend bis zu 30 %

der jährlichen Kostenunterdeckung.



## Welche weiteren Ansatzpunkte gibt es:

- Mehr Bürgerbusse
- Mobilitätszentralen für den ländlichen Raum?
- Schatten-ÖPNV: Touristische Linien, Hotel-Zubringer, Theater-Fahrten
- Gemeinschafts-Verkehre  
Fahrten von Kirchen, Vereinen, sozialen Einrichtungen

### Ziel:

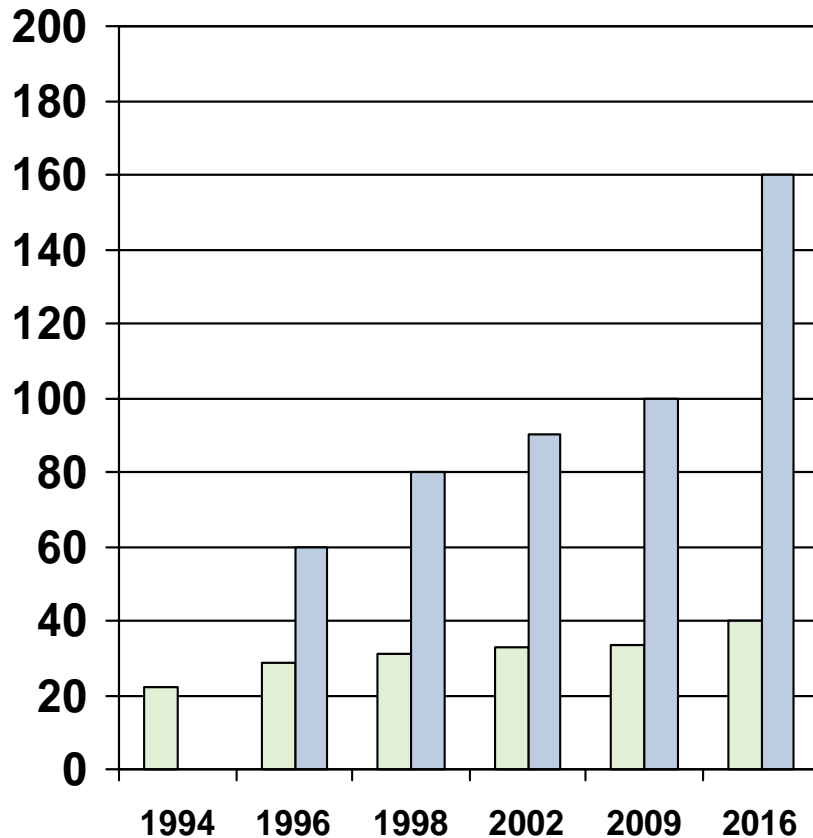
- Lokale Initiativen anstoßen – Potentiale erschließen
- Verknüpfung mit vorhandenen Angeboten
- Neue Technologien nutzen

# Maßnahmen im traditionellen ÖV: Projekt Rheinland-Pfalz-Takt 2015

- gemeinsames Projekt von RLP, SPNV-Nord und Süd, Saarland
- Schwachstellenanalyse (Anschlüsse, Fahrzeiten etc.)
- Festlegung der notwendigen Infrastrukturmaßnahmen
- Durchführung von Wirtschaftlichkeitsrechnungen für die einzelnen Teilnetze
- Politischer Beschluss am 18.6.08 im Rahmen der 1. gemeinsamen Verbandsversammlung beider Zweckverbände unter Beteiligung von Minister Hering



## Erwartungen RPT 2015



■ Angebot Zugkm in Mio.

■ Nachfragesteigerung (Rkm) in %

- Steigerung der Zugkilometerleistung von 33,5 auf ca. 40 Mio.
- 20 % Steigerung ggü. 2009 - 80 % Steigerung ggü. 1994
- Nachfrage soll ggü. 1994 um min. 160 % steigen
- Schaffung eines landesweiten RE-Netzes
- Reaktivierung von weiteren Strecken mit 180 km Länge, insb. Hunsrückbahn
- Dichteres Angebot, neue Linien, mehr Direktverbindungen und neue Stationen im RB-Bereich

# RPT 2015 in der Region Trier



- Neuer ITF-Knoten Trier zur Minute 30
- stündliche RE-Verbindungen nach Koblenz, Köln (SE) Saarbrücken, Kaiserslautern und Luxembourg
- zweistündlicher RE nach Mannheim
- Reaktivierung Weststrecke Trier
- Verbesserung des grenzüberschreitenden Verkehrs nach Luxembourg und Frankreich
- mehr Angebot und neue Stationen im Zulauf auf Trier
- Anpassung des RegioLinien-Konzeptes auf RPT 2015
- generell verstärkte Verknüpfung von Bus und RPT 2015

# Busse: Ein gut ausgebautes Straßennetz ist Grundvoraussetzung für leistungsfähigen straßengebundenen ÖPNV



- Autobahnen: rd. 880 km
- Bundesstraßen: rd. 3000 km
- Landesstraßen: rd. 7300 km
- Kreisstraßen: rd. 7400 km (inkl. kreisfreie Städte)
  - Eifelkreis Bitburg-Prüm 765 km Kreisstraßen
  - Bernkastel-Wittlich 488 km Kreisstraßen
  - Trier-Saarburg 456 km Kreisstraßen
  - Vulkaneifel 354 km Kreisstraßen



## Beispiel: Kreisstraßen

- Bindeglied zwischen Bundes- und Landesstraßen sowie Gemeindestraßen
- Eine akzeptable Verkehrsanbindung des ländlichen Raumes ohne das Kreisstraßennetz nicht denkbar
- Der Kreisstraßenbau ist ein Schwerpunkt im Rahmen der Straßenbauförderung des Landes
- Über 50 % der Fördermittel des Kommunalen Straßenbaus gehen im langjährigen Durchschnitt in den Kreisstraßenbau
- In 2009: geplante Fördermittel: etwa 34,5 Mio. €  
→ Gesamtinvestition: geschätzt > 50 Mio. €
- Förderbedingungen für die freie Strecke: Zuschlag 10 %

# Barrierefreiheit im umfassenden Sinn wird bei alternder Gesellschaft immer wichtiger

Ziel: Barrierefreiheit auch im ländlichen Raum verwirklichen

Barrierefreiheit heißt:

- mobilitätsgerechter Zugang zu Bahnhöfen und Fahrzeugen

Barrierefreiheit heißt aber auch:

- barrierefreie und kundenfreundliche Internet-Abfragen
- Auffindbare, lesbare und verständliche Hinweisschilder
- Verständliche Fahrpläne
- Serviceorientierte, bedienerfreundliche Fahrkartenautomaten



# Kundenfreundlichkeit im ländlichen Raum verbessern

Neue Technologien für besseren Service nutzen

Beispiele:

- Echtzeitinitiative der Landesregierung
- DSA – Dynamische Schriftanzeiger

# Abschlussthesen

- **These 1:**  
**Sollte es bei rückläufiger Bevölkerungsentwicklung nicht gelingen, durch zielgerichtete Mobilitätsangebote angemessene Erreichbarkeiten der Arbeitsplätze und sozialen Infrastruktur- sowie Versorgungseinrichtungen auch in der Fläche zu sichern, drohen weitere Entleerungstendenzen. Wirksames Gegensteuern ist daher auch mit Mitteln des ÖPNV notwendig.**

# Abschlussthesen

- **These 2:**  
**Auf absehbare Zeit werden noch die bisherigen Formen des ÖV auch im ländlichen Raum dominant sein.**  
**Daraus folgt: Eingeleitete Verbesserungen (RPT 2015) durch Optimierung der ergänzenden Busangebote nutzen und die Vorteile in die Fläche tragen.**

# Abschlussthesen

- **These 3:**  
**Mittelfristig wird es insbesondere wegen der rückläufigen Schülerzahlen notwendig werden, mehr flexible Angebotsformen zu entwickeln, bürgerschaftliches Engagement verstärkt zu fördern und die verschiedenen Formen vorhandener Schattenverkehre zu nutzen.**

# Abschlussthesen

- **These 4:**  
**Der ÖPNV muss in der Fläche zielgruppengenauer werden. Mit wachsendem Anteil der älteren Bevölkerung gilt es gerade dort vorhandene Potentiale zu heben.**  
**Dem Thema Barrierefreiheit kommt dabei in umfassendem Sinn eine wachsende Bedeutung zu.**

# Abschlussthesen

- **These 5:**  
**ÖPNV mit Bus und Schiene sind auch im ländlichen Raum Aufgaben der Daseinsvorsorge. Gerade in der Fläche ist ein gutes ÖPNV-Angebot nicht zum Nulltarif zu haben. Über die Gestaltung und den Umfang der Angebote insbesondere im Busverkehr entscheiden damit letztlich die gesetzlichen kommunalen Aufgabenträger im Rahmen ihrer jeweiligen politischen Gewichtung dieser Aufgabe.**