

# Innovative ÖPNV-Angebote im ländlichen Raum – Good Practices aus europäischen Nachbarstaaten

# Workshop Dokumentation



**Dokumentation des Workshops**  
**„Innovative ÖPNV-Angebote im ländlichen Raum –**  
**Good Practices aus europäischen Nachbarstaaten“**  
**am 29.09.2003 am Wuppertal Institut**

Im Auftrag des Bundesministeriums für Bildung und Forschung  
im Rahmen des Projektes IMAGO (Innovative Marketing- und Angebotskonzepte für  
Gemeinden mit Ortsbussystemen)

**Bearbeitung**

Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie GmbH  
Forschungsgruppe II Energie-, Verkehrs- und Klimapolitik  
Döppersberg 19  
42103 Wuppertal Institut  
Telefon: 0202/2492-184  
Fax: 0202/2492-263  
Internet: [www.wupperinst.org](http://www.wupperinst.org)

**Projektleitung**

Dipl.-Ing. Susanne Böhler  
[susanne.boehler@wupperinst.org](mailto:susanne.boehler@wupperinst.org)  
Dipl.-Geogr. Holger Dalkmann  
[holger.dalkmann@wupperinst.org](mailto:holger.dalkmann@wupperinst.org)

**unter Mitarbeit von**

MA.-Geogr. Petra Bernhardt  
Dipl.-Ing. Dorjee Hegel

Wuppertal, Januar 2004

## Inhaltsverzeichnis

1. Ziel und Aufgabenstellung der Veranstaltung .....	3
2. Kurzfassungen.....	7
3. Abschlussdiskussion.....	27
4. Präsentationen .....	31
4.1. IMAGO – Innovative Marketing und Angebotskonzepte für Gemeinden mit Ortsbussystemen, Prof. Dr. Andreas Kagermeier .....	31
4.2. Innovative ÖPNV-Angebote im ländlichen Raum – “Good Practices” aus europäischen Nachbarstaaten, Susanne Böhler.....	33
4.3. Innovative ÖPNV-Angebote im ländlichen Raum – Finanzierungsmodelle europäischer ÖV-Projekte im ländlichen Raum, Holger Dalkmann .....	35
4.4. ARTS – ein EU-Projekt zur Untersuchung von Verkehrslösungen in dünn besiedelten Regionen im Überblick, Evelin Unger-Azadi .....	38
4.5. Challenges of public transport in low demand areas, Tony Dufays.....	43
4.6. Individualverkehr mit dem ÖPNV: Grenzen der Finanzierbarkeit Öffentlicher Verkehrsangebote, Dr. Christoph Walther .....	48
4.7. Burgess Hill Bus Services, Derek Jones .....	51
4.8. Das Dorfmobil, Evelin Unger-Azadi.....	54
4.9. CARLOS, Paul Dominik Hasler.....	56

## 1. Ziel und Aufgabenstellung der Veranstaltung

Eine solide Finanzierung und der wirtschaftliche Betrieb von Verkehrsangeboten stellen vor dem Hintergrund des steigenden Kostendrucks und knapper werdender öffentlicher Fördermittel die Grundlage für die Vorhaltung von öffentlichen Verkehrsangeboten dar. In ländlichen Regionen und Klein- und Mittelstädten sind die Handlungsspielräume für die Verkehrsunternehmen und die Besteller von Verkehrsleistungen noch enger als in den Ballungsräumen, so dass nur wirtschaftlich verträgliche Lösungen langfristig erfolgreich sein werden. Neue Angebotsformen - z.B. im Schwachlastverkehr - müssen daraufhin geprüft werden, ob sie die erhofften Fahrgastzahlen erzielen und ein wirtschaftlicher Betrieb möglich ist. Der Blick auf in diesem Bereich verfolgte Lösungsansätze kann für Unternehmen und Besteller hilfreich für die Entwicklung vergleichbarer Angebote sein.

Der Workshop zum Thema „Innovative ÖPNV-Angebote im ländlichen Raum – Good Practices aus europäischen Nachbarstaaten“, der am 29. September 2003 am Wuppertal Institut stattgefunden hat, hatte das Ziel ausgewählte innovative ÖPNV-Angebote und deren Finanzierungsmodelle – so genannte „Good Practices“ – in ländlich geprägten Regionen aus dem europäischen Ausland in den Mittelpunkt zu stellen. Die Fragestellung des Workshops lautete: Inwieweit können die Angebotsvarianten und die verfolgten Finanzierungsmodelle Vorbildcharakter für den ÖPNV in deutschen Regionen haben?

Dazu wurden die „Good Practices“, deren Entstehungs- und Rahmenbedingungen und die ökonomische Situation von den Projektträgern und Unternehmen vorgestellt. Die Diskussion mit nationalen und internationalen Experten sollte bestehende Hemmnisse identifizieren und für deutsche Regionen angepasste Lösungsmöglichkeiten benennen.

Der Workshop fand im Rahmen des Projektes „IMAGO - Innovative Marketing- und Angebotskonzepte für Gemeinden mit Ortsbussystem“ statt. In diesem Projekt des Forschungsprogramms „pnr-region - Personennahverkehr für die Region“ des Bundesministeriums für Bildung und Forschung untersucht das Wuppertal Institut die wirtschaftliche Tragfähigkeit von ÖPNV-Angeboten im ländlichen Raum.

Insgesamt haben 40 Personen aus unterschiedlichen Akteurbereichen an dem Workshop teilgenommen. Der Großteil der Teilnehmer kam aus dem Projektumfeld des BMBF-Förderschwerpunktes „Personennahverkehr in der Region“.

Die Dokumentation umfasst die Kurzfassungen der Präsentationen sowie die Zusammenfassung der Ergebnisse aus den Diskussionen. Am Ende dieser Dokumentation befinden sich die Präsentationsvorlagen zu den Vorträgen.

## Programm der Veranstaltung

09.30	<b>Begrüßung und Einführung in das Thema</b> Susanne Böhler, Wuppertal Institut  <b>Vorstellung von „pnv-region“ und „IMAGO“</b> Prof. Dr. Andreas Kagermeier, Universität Paderborn
10.00	<b>Challenges for regional public transport</b> Tony Dufays, UITP, Brüssel
11.00	<b>Kaffeepause</b>
11.30	<b>ARTS – ein EU-Projekt zur Untersuchung von Verkehrslösungen in dünn besiedelten Regionen im Überblick</b> Evelin Unger-Azadi, Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung und Bauwesen des Landes NRW, Dortmund
12.00	<b>Finanzierungsmodelle europäischer ÖV-Projekte im ländlichen Raum</b> Holger Dalkmann, Wuppertal Institut
12.30	<b>Mittagspause</b>
13.30	<b>Individualverkehr mit dem ÖPNV - Grenzen der Finanzierbarkeit öffentlicher Verkehrsangebote</b> Dr. Christoph Walther, PTV AG Karlsruhe
14:00	<b>Vorstellung von Good Practices:</b> <b>Burgess Hill Bus Service (Großbritannien)</b> Derek Jones, West Sussex County Council, Großbritannien
14:20	<b>CARLOS (Schweiz)</b> Paul Dominik Hasler, Büro für Utopien, Burgdorf, Schweiz
14:40	<b>Das Dorfmobil (Österreich)</b> Evelin Unger-Azadi, Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes NRW, Dortmund
15.00	<b>Kaffeepause</b>
15.30	<b>Diskussion: Übertragbarkeit von Good Practices auf den deutschen ÖPNV</b>
	<b>Moderation des Workshops</b> Jörg Faltin, FSW Düsseldorf GmbH

Der erste Teil des Workshops am Vormittag beschäftigte sich mit der thematischen Einführung in die Fragestellung des Workshops zur Situation des ÖPNV in den ländlichen Regionen Europas. Erste Ergebnisse der Forschung des Wuppertal Instituts zu Finanzierungsmodellen des ÖV in verschiedenen europäischen Ländern wurden präsentiert.

Der Nachmittag hatte die Vorstellung ausgewählter Good Practices aus der Schweiz, Großbritannien und Österreich zum Schwerpunkt.

Andreas Kagermeier von der Universität Paderborn gab einleitend einen Überblick über das Projekt IMAGO (Innovative Marketing- und Angebotskonzepte für Gemeinden mit Ortsbussystem) und seine Einordnung in das Forschungsprogramm „Personennahverkehr für die Region“ des Bundesministeriums für Bildung und Forschung.

Susanne Böhler vom Wuppertal Institut stellte den inhaltlichen Hintergrund der Veranstaltung vor. In diesem Zusammenhang wurden die Aufgabenstellung des Wuppertal Instituts im Forschungsvorhaben IMAGO (Innovative Marketing- und Angebotskonzepte in Gemeinden mit Ortsbussystemen) und die Evaluation der wirtschaftlichen Tragfähigkeit von einzelnen ÖV-Angeboten im ländlichen Raum Europas kurz umrissen. Diese Aufgabenstellung beinhaltet auch die Untersuchung der wirtschaftlichen Tragfähigkeit von Schwachlastverkehren insbesondere von alternativen Bedienformen in der Fläche. Untersuchungsergebnisse sind Handlungsansätze zur Verbesserung der wirtschaftlichen Tragfähigkeit von alternativen Bedienformen unter den besonderen Rahmenbedingungen des ländlichen ÖPNV, die in diesem Workshop vorgestellt werden sollen. Frau Böhler wies in diesem Zusammenhang auf den Projektbericht „Rahmenbedingungen und Finanzierungsmodelle flexibler Angebotsformen in europäischen Regionen“ der Untersuchung hin, der Anfang 2004 erscheinen wird.

Holger Dalkmann vom Wuppertal Institut behandelte in seinem Vortrag den Arbeitsschwerpunkt zur Identifikation von Good Practices aus europäischen Nachbarstaaten. Dazu wurden die europäischen Ansätze und Rahmenbedingungen bei der ÖPNV-Finanzierung im ländlichen Raum recherchiert und analysiert. Aus dieser Recherche ergaben sich unterschiedliche Finanzierungsmodelle, die in einer Good Practice-Sammlung zusammengefasst wurden. Vier Beispiele aus dieser Sammlung wurden hier vorgestellt. Mit den sich daraus ergebenden Schlussfolgerungen und zukünftige Perspektiven für den ländlichen ÖV in Europa wurde der Vortrag abgeschlossen.

Die Darstellung des EU-Forschungsprojektes „ARTS“ (Actions on the Integration of Rural Transport Services) als eine Fördermöglichkeit von innovativen ÖV-Angeboten im ländlichen Raum Europas war Schwerpunkt des Vortrags von Evelin Unger-Azadi vom Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung NRW. Zunächst gab sie einen kurzen Einblick in Inhalt und Aufbau von ARTS und stellte anschließend die an dem Projekt beteiligten Demonstrationsvorhaben vor. Im Anschluss daran ging sie auf die verschiedenen Barrieren ((sozio-)ökonomische, legal/administrative, organisatorische, kulturelle & politische sowie physische) und Hemmnisse bei der Umsetzung der Vorhaben ein.

Tony Dufays von der UITP Brüssel stellte einleitend die Aufgabenstellung der UITP, ihre Standorte, Mitglieder, Aktivitäten, Abteilungen und Kommissionen vor. Im Weiteren thematisierte er die Gründe, Grenzen und Möglichkeiten für einen öffentlichen Verkehr in Regionen mit einer geringen Nachfrage. Abschließend gab Herr Dufays einen Überblick über die aktuellen Diskussionsschwerpunkte der regionalen Verkehrsabteilung der UITP, wie z.B. Finanzierung, Preissysteme und Organisation des ÖV, nachfragebasierte Lösungen oder Integration in den ÖV.

Prof. Dr. Andreas Kagermeier nahm aufgrund der Erkrankung von Dr. Christoph Walther von der PTV-AG in Karlsruhe eine Interpretation der vorliegenden Präsentation von Herrn Walther vor. Diese stellt unterschiedliche Definitionsansätze zum ÖPNV in der Region und einen Systematisierungsversuch alternativer Bedienformen und deren Finanzierungsbesonderheiten vor. Den Abschluss bildeten potenzielle Handlungsansätze zur Daseinsfürsorge, die über die derzeitigen alternativen Bedienformen hinausgehen.

Den Anfang bei der Vorstellung einiger ausgewählter Good Practices machte das britische Projekt „Burgess Hill Bus Service“, welches von Derek Jones, einem Mitarbeiter des West Sussex County Councils präsentiert wurde. Dabei befasste er sich zunächst mit den Ergebnissen und Barrieren für den ländlichen Verkehr. Anschließend wurden konkrete Aspekte des Projekts, wie Hintergrund, Steuerung und Finanzierung, Bestandteile des Angebots, Nachfrageentwicklung, zukünftige Finanzierung, zukünftiges Angebotsdesign und Gründe für den Erfolg betrachtet.

Das „Dorfmobil“, ein Beispiel aus Österreich, wurde von Evelin Unger-Azadi vorgestellt. Inhaltlich bezog sich der Beitrag auf Idee, Konzept, Betrieb, Zeitplan, Verwendung, Kosten und Finanzierung des Dorfmobils.

Zuletzt wurde das Beispiel „CARLOS“ aus der Schweiz präsentiert. Paul Dominik Hasler vom Büro für Utopien in Burgdorf beschrieb zunächst kurz die Ausgangslage für den ÖV in der Beispielregion, bevor er näher auf das Gesamtkonzept einging. Die Darstellung des Konzepts von CARLOS gliederte sich in folgende Punkte: verschiedene Aspekte des Betriebs, wissenschaftliche Begleitung, Nutzung und Wartezeiten sowie Kosten und Finanzierung des Angebots.

## 2. Kurzfassungen

### IMAGO

#### Innovative Marketing- und Angebotskonzepte für Gemeinden mit Ortsbussystem

Prof. Dr. Andreas Kagermeier, Universität Paderborn

Das Forschungs- und Demonstrationsvorhaben IMAGO baut inhaltlich auf den in den letzten Jahren in vielen Klein- und Mittelstädten erfolgreich eingeführten Stadt- und Ortsbussystemen auf.

Die Ausgangsfrage ist, ob und wie die in den Großstädten etablierten Mobilitätsdienstleistungen auf die verkehrsstrukturelle Situation in Klein- und Mittelstädten übertragen werden können und welche Veränderungen notwendig sind, um eine optimierte Arbeitsverteilung der einzelnen Verkehrsmittel zu erreichen.

IMAGO ist eines von zehn bundesweit laufenden Projekten, die sich zum Ziel gesetzt haben, Konzepte für den ÖPNV in ländlichen Regionen zu entwickeln. Alle diese Projekte sind Teil des Förderschwerpunktes „Personennahverkehr für die Region“ vom Bundesministerium für Bildung und Forschung (bmb+f).

Die Hauptziele von IMAGO:

- Weiterentwicklung der Stadt- und Ortsbussysteme zu integrierten Mobilitätsdienstleistungsangeboten in den Stadtbusstädten
- Voranbringen des flächenhaften Ausbaus zu ÖPNV-Konzepten in der Region

Im Mittelpunkt von IMAGO stehen verschiedene Demonstrationsvorhaben der Praxispartner, die mit wissenschaftlich vorbereitenden und evaluierenden Begleituntersuchungen vernetzt sind. Die Entwicklung innovativer Angebotelemente für den ländlichen Raum sowie die damit verknüpften marktkommunikativen Maßnahmen bilden zwei wesentliche Bestandteile.

Ein wichtiges Element ist der vergleichende Ansatz von IMAGO. So soll anhand zweier Beispielregionen die Bandbreite siedlungsstruktureller Gegebenheiten berücksichtigt werden. Als Beispielregionen wurden zwei ländlich strukturierte Teilräume Nordrhein-Westfalens ausgewählt: Ostwestfalen und das südliche Rheinland.

Im Rahmen von IMAGO sind folgende Vorgehensschritte und Teilaufgaben vorgesehen:

1. Angebots- und nachfrageseitige Aufarbeitung der aktuellen Situation existierender Stadt- und Ortsbussysteme sowie des flächenhaften ÖPNV-Angebots
2. Entwicklung von adaptierten Modulen der Angebotsverbreiterung, -ergänzung oder -optimierung
3. Umsetzung von Modellvorhaben zur Exploration der Marktkonformität von Angebotelementen
4. Evaluierung und Modellierung der Maßnahmenwirkungen

Kontakt:

Prof. Dr. Andreas Kagermeier, Universität Paderborn

Tel.: 05251/60-3970

email: andreas.kagermeier@uni-paderborn.de



## **Zukunft des ÖPNV im ländlichen Raum – Finanzierungsmodelle aus europäischen Staaten**

Susanne Böhler, Holger Dalkmann  
Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie GmbH, Abteilung Verkehr

Finanzierung des Öffentlichen Nahverkehrs – ein lang diskutiertes Thema von hoher Aktualität: Der Europäische Gerichtshof zum so genannten „Magdeburger Urteil“ (Rechtssache C-280/00 – Altmark Trans) schaffte am 14. Juli 2003 Klarheit für die zukünftigen nationalen Handlungsspielräume der Gebietskörperschaften für die ÖPNV-Finanzierung.

Auch wenn das Gerichtsurteil nicht dem staatsanwaltlichen Antrag folgte, zukünftig alle Leistungen für Straßen-/Stadt- und U-Bahnen auszuschreiben, wurden die zukünftigen Rahmenbedingungen enger gesteckt:

Zukünftig werden alle kommunalen Gebietskörperschaften für alle ÖPNV-Leistungen, die nicht kostendeckend sind, Verkehrsverträge mit den ÖPNV-Unternehmen abschließen. Damit wird ein klares Besteller-Ersteller-Prinzip festgeschrieben. Ein pauschaler Defizitausgleich, wie bspw. durch einen nachträglichen Ausgleich im Querverbund, ist demnach zukünftig unzulässig. Damit wurden Voraussetzungen für eine zunehmende Transparenz und die Möglichkeit, Qualitätskriterien in den Wettbewerb zu integrieren unterstützt.

Bereits durch die EWG VO 1191/69 wurden im Jahr 1992 durch die Öffnung des ÖPNV-Markts und deren Änderungen im PbfG die allgemeinen Ziele der EU nach Deregulierung und Liberalisierung angegangen. Damit erhoffte man sich eine erhöhte Effizienz und eine nachfragewirksame Verbesserung des Angebots bei gleichzeitiger Verringerung der staatlichen Zuschüsse.

Die europäischen Vorgaben wurden auf nationaler Ebene sehr unterschiedlich umgesetzt. Finanzierungs- und Ausschreibungspraxis liegen nach dem Richterspruch in ziemlicher Spannbreite vor.

Zugleich unterstreicht auch das aktuelle Urteil die Notwendigkeit staatlicher Beihilfen zur Finanzierung von Dienstleistungen. Erst mit dem kürzlich erschienenen Entwurf des Grünbuches wurde die Notwendigkeit der Daseinsvorsorge nochmals unterstrichen. (Grünbuch der EU-Kommission zu „Dienstleistungen von allgemeinem Interesse“ KOM (2003)270 endg.; Europäische Kommission (2000): Mitteilung der Kommission vom 20. September 2000 zu Leistungen der Daseinsvorsorge in Europa, KOM (2000) 580 endg.).

Die Notwendigkeit des Erhalts einer ÖPNV-Grundversorgung ist insbesondere außerhalb der Ballungsräume gegeben, wo ein kostendeckendes Angebot kaum zu realisieren ist. Die Rahmenbedingungen im ländlichen Raum durch den abnehmenden Systemvorteil des ÖPNV aufgrund der geringen Bevölkerungsdichte und die zunehmende Individualisierung der Verkehrsnachfrage lassen eine herkömmliche Kostendeckung nicht zu. Die Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen reagierten in den vergangenen Jahren auf die knapper werdenden Mitteln und versuchten mit Angebotsformen (AST, Rufbusse, Taxibus etc.) das Angebot aufrecht zu erhalten und zugleich Kosten

zu reduzieren. Trotz der Effizienzsteigerung besteht auch bei diesen neuen Angebotsformen ein Zuschussbedarf.

Weiterhin werden Angebotsmodelle, die zu geringen Kosten bei gleichbleibendem oder sogar verbessertem Qualitätsniveau erbracht werden können, für die Besteller und Anbieter von Verkehrsleistungen von größtem Interesse sein.

Vor diesem Hintergrund betrachtete das Wuppertal Institut die Möglichkeiten und Grenzen der Finanzierung des ÖPNV im ländlichen Raum in neun verschiedenen europäischen Ländern. Anhand von Interviews mit internationalen Experten wurden die Rahmenbedingungen für den ÖPNV im ländlichen Raum sowie die Erfahrungen der Experten mit Privatisierung und Wettbewerb erhoben und bewertet.

Unabhängig von den Rahmenbedingungen in den verschiedenen Ländern ist nach Expertenmeinung eine eigenwirtschaftliche Erbringung der Leistung nicht gegeben. Der Bedarf an Zuschüssen für den ländlichen Raum ist gleichbleibend hoch und mit dem Ziel einer Angebotswahrung kaum durch Privatisierung reduzierbar. Zur Effizienzsteigerung wurden vielerorts Leistungen gekürzt oder gestrichen. Zugleich nahm die Bedeutung neuer, flexibler und an die Nachfrage angepasster Systeme zu.

Mit Unterstützung der Experten wurde eine „Good Practice“-Sammlung zu diesen neuen Angebotsformen angelegt. Aus 22 internationalen Beispielen wurden 17 zur detaillierten Untersuchung ausgewählt (siehe Tabelle).

Im Zentrum standen die Finanzierung der Systeme und - wenn vorhanden - erste betriebswirtschaftliche Ergebnisse.

**Tabelle: Beispielzusammenstellung alternativer Bedienungsformen in den europäischen Nachbarstaaten.**

Nr	Projekttitel	Land	Stadt/Region
1	Amserol	UK	County of Gwynedd, Wales
2	Beeline Community Cars	UK	Rund um Atherstone, North Warwickshire
3	Belbus	BEL	Meetjesland (Gem. Eeklo Kaprijke, St.Laureins, Assenede)
4	Burgess Hill bus service	UK	Burgess Hill (Central Sussex)
5	CARLOS	CH	Burgdorf
6	Clitheroe Interchange	UK	Clitheroe
7	Dorfmobil	AUT	Klaus, Steyerling, Kniewas; Gemeinde Klaus
8	Kuxabussarna	SWE	Gemeinde Ockelbo
9	Leppävirta service lines	FIN	Leppävirta
10	Lisdoonvarna Mail Feeder Service Postbus	IRE	Bei Ennis, Clare County, Westküste
11	Metro Rural Parcel Bus	UK	West Yorkshire
12	PubliCar	CH	Schweiz
13	Regiotaxi Achterhoek	NL	Rund um Achterhoek, Provinz Gelderland
14	Siilinjärvi Service Line	FIN	Rund um Siilinjärvi
15	Tandridge Taxi Vouchers	UK	Tandridge, Surrey
16	Taxitub	FRA	Rund um Douai
17	TCC (Transport Coordination Centre)	UK	Devon
18	The Lingfield Primary School Project	UK	Lingfield, Surrey County
19	The Peniston-Line Partnership	UK	Yorkshire
20	Village Link	UK	Gloustershire
21	Wasti	AUT	Stadtgemeinde Weiz
22	X-Bus	DEN	Jütland

Die grau unterlegten Felder markieren die zur vertiefenden Untersuchung ausgewählten Beispiele.

Nach folgenden Kriterien wurden die zu untersuchenden Beispiele ausgewählt:

- über einen längeren Zeitraum bereits in Betrieb
- messbare Ergebnisse vorhanden
- Innovationscharakter
- Wiederholbarkeit, ggf. mit geringen Änderungen möglich
- Größe des Einsatzbereiches
- nicht durch (regionale oder andere) Besonderheiten bedingt

Die Auswertung der Beispiele ergab fünf Finanzierungsmodelle, die zumeist in unterschiedlicher Kombination angewendet werden: öffentliche Förderung, Stiftungsförderung, Sponsoring, Ehrenamt und Spenden und Erlöse aus Veranstaltungen etc.

Auch die ausgewählten Good Practices benötigen für ihre Entwicklung und den Betrieb öffentliche Zuschüsse; in fünf Beispielen ermöglichten Förderprogramme der Europäischen Union (ARTS, VIRGIL) eine Verlagerung der Zuschüsse und die Realisierung neuer Angebotsformen. Zwei weitere Formen der Angebotsfinanzierung waren in Großbritannien und Österreich zu finden:

Mit Beteiligung einer großen Supermarktkette (TESCO) bzw. Post und Bank wurden Mittel an die Verkehrsunternehmen abgeführt. Damit konnte das Angebot im ländlichen Raum erheblich verbessert werden.

Eine weitere Möglichkeit der Kostenreduzierung ist der Einsatz ehrenamtlicher FahrzeugführerInnen. Die so genannten Bürgerbusmodelle erfreuen sich in England und Österreich großer Beliebtheit. Bei den ausgewählten Beispielen werden über Mitgliedsbeiträge und andere Förderungen, wie Spenden oder Erträge aus Veranstaltungen und Events, zusätzliche Mittel eingeworben.

Schließlich ergab die Recherche eine weitere Möglichkeit der Finanzierung durch spezielle Stiftungsförderungen, die jedoch eher eine maßgeschneiderte Einzelfalllösung als ein übertragbares Konzept darstellen.

Zusammenfassend bleibt festzuhalten, dass durchaus ein hohes Effizienzpotenzial des ÖV-Angebots im ländlichen Raum besteht. In vielen Fällen führen flexible Angebotsformen und die Rücknahme von Linienverkehren zu Kostenreduzierungen. Allerdings sind Zuschüsse unumgänglich. Der Kostendeckungsgrad in den untersuchten Fällen lag zwischen 10 und 30 Prozent. Schließlich bedarf es für die Einführung von neuen Angeboten eines entsprechenden Kommunikations- und Marketingkonzepts, dessen Kosten erst bei einer langen Laufzeit durch Einnahmen gedeckt werden können. Hier schließt sich das Problem auslaufender Fördermaßnahmen an, deren zeitliche Fristen zum Teil recht kurz gesetzt werden und nach Ablauf der Förderung umgehend wieder eingestellt werden.

Das Magdeburger Urteil unterstützt den Ansatz, auch zukünftig gerade gemeinwirtschaftliche Verkehre im ländlichen Raum zu subventionieren und kann gleichzeitig durch die zunehmende Transparenz in einigen Fällen sicherlich zu einer Effizienzsteigerung beitragen. Die zunehmende Diskrepanz zwischen dem Anspruch der öffentlichen Daseinsvorsorge und der Abnahme der Bereitstellung von Mitteln bedarf einerseits der Kreativität der Akteure vor Ort, andererseits aber besonders der politischen Bereitschaft zur zukünftigen Subventionierung.

*Der Bericht „Rahmenbedingungen und Finanzierungsmodelle flexibler Angebotsformen in europäischen Regionen“ erscheint im Januar 2004.*

Kontakt:

Susanne Böhler

Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie GmbH

Tel.: 0202/2492-259

email: susanne.boehler@wupperinst.org

Holger Dalkmann

Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie GmbH

Tel.: 0202/2492-233

email: holger.dalkmann@wupperinst.org

## **ARTS – ein EU-Projekt zur Untersuchung von Verkehrslösungen in dünn besiedelten Regionen im Überblick**

Evelin Unger-Azadi, Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung und Bauwesen des Landes Nordrhein-Westfalen (ILS NRW)

**ARTS** (Actions on the integration of Rural Transport Services) ist ein Projekt aus dem fünften EU-Forschungsrahmenprogramm. ARTS startete bereits im Dezember 2001 und wird im November 2004 abgeschlossen. Die 18 europäischen Projektpartner kommen aus neun verschiedenen Staaten. Ziel des Projektes ist es, durch die beispielhafte Einführung von innovativen Verkehrsangeboten in acht Beispielregionen Europas die Versorgung mit Mobilitätsdienstleistungen im ländlichen Raum zu verbessern. Der ländliche Raum innerhalb dieses Projektes wurde definiert als Siedlungsraum mit einer Bevölkerungsdichte mit weniger als 50 Einwohnern pro Quadratkilometer.

Das Projekt gliedert sich in vier Projektbausteine:

- die Durchführungsphase für acht Demonstrationsvorhaben in sieben verschiedenen Staaten,
- die Evaluierungsphase, die nach Abschluss der Demonstrationsvorhaben im August und September 2003 erfolgt,
- die Analyse von Problemen und Hemmnissen, die bei der Einführung der neuen Verkehrsangebote auftraten und
- die Untersuchung der Übertragbarkeit der Ergebnisse auf andere ländliche Regionen.

Derzeit sind die Demonstrationsvorhaben überwiegend abgeschlossen und werden nun im Anschluss evaluiert. Dabei geht es zum einen um die Einschätzung der Verbesserung der Mobilitätsangebote für einzelne Bevölkerungsgruppen, zum anderen um die Auswirkungen der Angebote auf die Verkehrsmittelwahl. Ebenso werden Effizienz und Effektivität bewertet. Zuvor hatte bereits eine Analyse der möglichen oder zu erwartenden Probleme und Hemmnisse in den entsprechenden Staaten stattgefunden, mit denen bei der Einführung neuer Verkehrsangebote möglicherweise zu rechnen sei. Dieser Projektbaustein wurde unter der Federführung des ILS NRW bearbeitet. Auch die Probleme und Hemmnisse, die während der Laufzeit der Demonstrationsvorhaben auftraten, werden durch das ILS erhoben.

Die Ergebnisse des Projektes werden laufend auf der Internetseite [www.rural-transport.net](http://www.rural-transport.net) dargestellt. Darüber hinaus werden sie im Herbst 2004 auf einem internationalen Seminar in Gwynedd Wales, vorgestellt und darüber hinaus Ende 2004 in einem Handbuch veröffentlicht.

### ***Die Demonstrationsvorhaben und Beispielregionen***

#### **Österreich – ALMA: Das „Dorfmobil“**

In der Region um Klaus an der Pyhrnbahn in Oberösterreich wird seit Dezember 2002 ein bedarfsgesteuerter Tür-zu-Tür-Service in einer festen Betriebszeit (von 6:30 bis 19:00 Uhr täglich) angeboten. Das einzige Fahrzeug („Dorfmobil“), ein geleaster 9-Sitzer, bedient die drei Ortschaften Klaus, Steyrling und Kniewas und wird von einer gemeinnützigen Gesellschaft

bereitgestellt. Täglich werden im Durchschnitt elf Passagiere von freiwilligen Fahrern befördert. Zusätzlich zu der Fahrt von Tür zu Tür ist auch ein Zustieg an festgelegten Haltepunkten des Dorfmobils möglich.

### **Finnland – Leppavirta service lines**

Ein integriertes Verkehrsangebot im Osten Finnlands um die Mittelstadt Leppavirta wird seit dem Sommer 2002 mit einem bedarfsgerechten, allgemein zugänglichen Service bereitgestellt. Die Region um die Stadt wurde in elf Bedienregionen eingeteilt, wobei die fünf dichter besiedelten Räume sowie die Stadt selbst von Minibussen mit 14 Sitzplätzen, die auch für Rollstühle zugänglich sind, und die sechs dünn besiedelten Räume von Taxibussen mit 8 Sitzplätzen bedient werden. Die Fahrtwünsche der Fahrgäste werden telefonisch von einer Dispositionszentrale (Travel Dispatch Centre) in Kuopio entgegengenommen und an die entsprechenden Fahrzeuge als GSM-Mitteilung vermittelt. Die Fahrt für den Fahrgast erfolgt überwiegend als Tür-zu-Tür-Service oder von festen Haltepunkten aus.

### **Schweden – SAMKOM: “Plustrafik“**

Auf der Insel Gotland, die vor der Ostküste Schwedens liegt, wurde ein verbessertes ÖPNV-Angebot dadurch geschaffen, dass eine Integration bereits bestehender und zum Teil parallel operierender Verkehrsangebote für spezielle Zwecke – wie z.B. Krankentransporte, Fahrten für ältere Menschen – vollzogen wurde. Als wesentlicher Bestandteil wurde ein bedarfsorientiertes Verkehrssystem eingeführt, bei dem vier Taxen und drei Minibusse – teils von Tür-zu-Tür, teils auf festen Routen mit Haltestellen – eingesetzt werden. Eine telefonische Vorreservierung durch den Fahrgast ist notwendig. Um eine effektive Integration der Verkehrsangebote zu erreichen, wurden die Zuständigkeiten und Budgetierungen in der Gemeinde in einer Stelle zusammengefasst und Vorschriften für die Verkehrsarten vereinheitlicht.

### **Spanien – RUTO**

Das Demonstrationsvorhaben im östlichen Teil der Provinz Ourense in Galizien basiert auf der Integration von Fahrten regulärer Fahrgäste mit Schülerverkehren. Die freie Sitzplatzkapazität, die in den bereits bestehenden Schulbussen vorhanden war und bisher ungenutzt blieb, wird seit Anfang 2003 allen Fahrgästen zur Verfügung gestellt. Die Fahrzeiten der Schulbusse wurden beibehalten, d. h. eine Fahrt früh morgens in den Ort zum Schulzentrum und eine Fahrt zurück in die kleineren Ortschaften am Nachmittag nach Schulschluss. An Wochenenden und Ferientagen operiert der Schulbus nicht.

### **Griechenland – Messara Valley**

Von der Gemeinde Rouva im Messaratal im Süden Kretas wird seit Ende 2002 ein Verkehrsangebot für Schüler und reguläre Fahrgäste bereitgestellt. Dies ist insofern bemerkenswert, als dass es bisher nicht erlaubt war, in Konkurrenz zu dem einzigen ÖPNV-Anbieter KTEL zu treten. Durch eine Gesetzesänderung Ende 2001 ist es nun den Gemeinden

möglich, eigene Personenverkehre anzubieten. Das Angebot umfasst Schulfahrten, Fahrten in bisher nicht durch ÖPNV erschlossene Ortschaften und zum Gesundheitszentrum nach einem festen Fahrplan, dem Bedarf entsprechend angepasst.

### **Ungarn – UPGRADE**

Seit September 2002 werden in der Region um Kecskemét zwei neue Schulbusse eingesetzt, die Schülerinnen und Schüler jeweils aus den Orten Matkó und Szarkás zu den Schulen in Kecskemét fahren. Die Busse fahren morgens zur Schule und am Nachmittag wieder zurück, wobei sie zwischendurch jeweils an drei Haltestellen anhalten.

### **Irland – BEALACH**

Ein wesentlicher Bestandteil des Projektes in Galway Conamara ist die verbesserte Koordination bereits existierender und neuer Buslinien sowie lokaler Taxiservices durch die Unterstützung einer Mobilitätszentrale (Travel Demand Centre). Einbezogen werden Spezial-Verkehre – z. B. Tagespflege für ältere oder behinderte Menschen – durch die Zusammenarbeit mit dem Western Health Board. Die Fahrten müssen jeweils vom Fahrgast vorher telefonisch gebucht werden. Der Verkehrsservice wird mit zur Zeit insgesamt sieben rollstuhlgänglichen Minibussen geleistet, der – sofern möglich – als Tür-zu-Tür-Service erfolgt. Umsteigehaltestellen werden zu festen Zeiten angefahren. Die Informationen über das Angebot stehen in Irisch und in Englisch zur Verfügung.

### **Großbritannien – CYMRU**

Hintergrund des Demonstrationsvorhabens in Gwynedd Wales ist keine Angebotserweiterung, sondern ein verbesserter Informationszugang für die Nutzer des ländlichen ÖPNV. Seit Beginn des Jahres 2003 ist es möglich, über Internet oder Mobiltelefone (per SMS), Echtzeitinformationen über die Fahrzeiten der Busse zu erhalten. Die Informationen sind in Walisisch und in Englisch vorhanden.

### ***Barrieren und Hemmnisse bei der Einführung innovativer Verkehrsangebote***

Die Analyse der Barrieren und Hemmnisse, die die Einführung innovativer Verkehrsangebote behindern oder eventuell sogar verhindern können, zeigte, dass neben gesetzlichen/ordnungspolitischen und organisatorischen Problemen insbesondere ökonomische Gründe dazu führen können, dass ein neuer Service scheitert. Fehlende Fördermittel sind ein wesentliches Problem, da insbesondere neue Verkehrsangebote auf finanzielle Unterstützung angewiesen sind. Oftmals sind Förderprogramme für den öffentlichen Nahverkehr jedoch auf die konventionellen Verkehrsarten „liniengebundene Busverkehre“ und „Taxiverkehre“ zugeschnitten, so dass für bedarfsgerechte, flexible Formen keine Zugangsmöglichkeiten bestehen. Ein weiteres Problem ist die zeitliche Befristung von finanzieller Förderung, die den Betrieb der Modellprojekte über eine Demonstrationsphase hinaus erschwert oder verhindert.

Kontakt:  
Evelin Unger-Azadi  
Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung und Bauwesen des Landes NRW (ILS  
NRW)  
Tel.: 0231/9051-223  
email: evelin.unger-azadi@ils.nrw.de



## Public transport in areas with low demand

Tony Dufays, UITP Brüssel

In the European Union countries, in thirty years from 1970 to 2000 the modal share of the car has increased by 4,5 % from 73,8 % to 78,3 % while the public transport modal share has decreased by 8,7 % from 24,6 % to 15,9 %<sup>1</sup>.

*This relative reduction of public transport ridership is the result of major sociological and politico-economic changes. It corresponds to changes in lifestyles, characterised by a new relationship towards time and more flexible schedules, an increasing share of leisure activities. It is also the consequence of urban sprawl with the dispersion of the origins and destinations of the journeys, a high increase of journeys from suburb to suburb, and on longer distances.*

The increasing use of cars has been also strengthened by political decisions in favour of private modes, which led to an increasing pressure on public budgets and insufficient financial investment for public transport.

The management of mobility has never been as difficult as today. The demand for mobility has become more complex and can not be satisfied by traditional modes of public transport. Against this background, mobility actors and stakeholders have started to provide flexible solutions. They constitute an essential link in the whole mobility chain, either as a complement or as a substitute of traditional public transport. The challenge is therefore to implement innovative solutions to meet the needs for public transport when demand is low. In this context Demand Responsive Transport plays a fundamental role.

### The Challenges of public transport by low demand

Most of the discussion of public transport, and the benefits it brings to society and modern living, concerns the problems which occur in urban areas – congestion, pollution, access, economic well being of the central business district and so on. Also well covered is the role of public transport for inter-urban travel, where good train services can compete very effectively with the private car, both in terms of comfort and speed.

*In some countries the provision of transport in urban areas or between urban centres is a market led activity, with the operator providing the service doing so on the basis that income from passengers and remuneration for social services (such as concessionary fares) will exceed the cost and therefore a profit will be achieved. There is no doubt that the discipline of the market has been beneficial, within the right framework, and operators who have adopted a consumer led approach have been successful.*

---

<sup>1</sup> EU Energy and Transport in figures, Statistical pocketbook 2002, European Commission  
Absolute figures:

- Cars: increase from 1582 million person kilometers to 3789 million person kilometers  
- Public transport: increase from 527 million person kilometers to 769 million person kilometers

However, there is one area of provision where the market is unlikely to be able to provide traditional public transport, without the intervention and financial backing of the organising authorities. This is where demand is low, because the market available is sparse.

### 1. The increasing needs for public transport by low demand

Often considered for reason of location, notably in rural areas, increasing needs for public transport by low demand exist for reasons of time or category of passenger.

Although most of the population lives in urban areas, a significant proportion does not. According to United Nations studies<sup>2</sup>, the rural population is 26,4 % in Europe, with important differences between the Netherlands 10,4 %, United Kingdom 10,5 %, Germany 12,4 %, Spain 22,2 %, France 24,5 %, Italy 32,9 %, Poland 37,5 % and Finland 41,5 %. Other categories of population who constitute a small market are those with a mobility disability – often thought of as wheelchair users but in reality comprising a much wider range of the population, those who might be sight impaired, have difficulty walking, or who need some form of ‘carer’ whilst travelling.

In the UK and in France there have been large demonstrations by people in these categories, protesting at what they feel is a lack of government action to address their particular problems, and whilst these demonstrations have covered a wide range of issues, the lack or unsuitability of transport is included.

In addition, in a modern society, it is recognised that there has to be some attempt at providing equality for all sections of the community, accepting that this is not always possible or even desirable. Consequently, the person who is in one of the categories above – a rural dweller, a person living in a small town, or someone with reduced mobility, or traveller during off peak hours or at night – has the same rights of access to services as those who live in urban areas. These people pay the same taxes – indeed in some rural areas, the level of taxation is even higher – and therefore increasingly demand better services and access to them.

Although in rural areas the quality of life, in terms of cleaner environment and tranquillity, is usually greater, so too are the living costs, almost always transport related, be it the cost of travel to a town, or the cost of having goods and services delivered.

### 2. Cross sector benefits

Research in the UK has shown that good public transport can bring wide social benefits to those who would otherwise depend much more on public financing to maintain an acceptable lifestyle.

For example, if an elderly person can travel into the town to visit friends, social activities, a doctor or just for recreation to meet with others, then they are much less likely to need the help in their own home from social care agencies. It means too that for much longer they will be able to remain in their own home, which is important because this adds to the feeling of being a valuable part of society. For

all these reasons, the cost of providing these people with good public transport is more than recouped by the benefits, which accrue not only to the individual but to public expenditure in general.

### 3. Synergies

If demand for public transport is low then it is often the case that demand for other activities is low, and the cost of providing those services is disproportionately high. In rural areas, deliveries of post etc... is high cost. With increasing use of e-shopping, deliveries to rural areas cost more and often the rural dweller has to pay an additional charge to reflect his isolation.

Those who live in small towns, or people who are disabled and find it less easy to move around, can also be penalised by the cost of transporting things to them. Someone living in a large urban area who cannot for reasons of disability carry their shopping with them has to have it delivered, and delivery is often charged by the supplier.

For these reasons, when considering public transport to meet low demand, it is worth keeping in mind that many of the problems, which the low demand produces, apply also to movement of goods. A solution to the public transport demand problem may be found by combining with the movement of goods.

Clearly there are a number of possible solutions, and these must be tailored to local circumstances and legislative frameworks.

#### *1. Insufficient provision of passenger transport to serve low demand.*

Traditionally, areas of low demand have been served by conventional public transport, where they have been served at all. Usually this has been the conventional bus service, running at low frequency – maybe as little as one return journey each day or even each week, which is only suitable to meet the most basic of demands to go shopping in the nearest town. Such services are of no value for travel to work, for training, for education, for medical, social or recreational journeys. Consequently, people either have to be provided with special services (for travel to a hospital, a special vehicle, at very high cost to the public sector), or they simply do not make the journey at all and become excluded from mainstream society.

In some states, the use of minibuses has reduced the cost of providing transport for low demand, but even so, with most of the cost being that of paying the driver, the cost per passenger is still high.

Taxis can be used to deal with low demand, and in many ways they are the ultimate in public transport, providing a door to door service integrated with the regular network, on demand, 24 hours a day. However, the cost of a taxi journey is high, especially if distances are significant, and in rural areas, taxis are unlikely to be found unless there is positive action by organising

---

<sup>2</sup> United Nations, Economic and Social Affairs, World Urbanization Prospects, The 2001 Revision

authorities. In sustainable terms, conventional taxis are not efficient, for it is almost always the case that they make one leg of a journey empty.

There are instances of self-help schemes being set up to provide transport for low demand, and these are usually very highly valued by the users. The drawback is that they often depend on a degree of voluntary work, and therefore cannot be totally relied upon to give the continuity of service, which is required. Furthermore, they are only sustainable when there is commitment by the local community, and this is not always possible.

## 2. *The high potential of development of public transport by low demand*

Against the increased needs and the lack of provision of services by low demand, the potential of developing adapted services is very high.

The challenge facing organising authorities and operators therefore is to find a way of providing good quality, affordable, accessible and relevant public transport at times and in places when demand is low.

This is especially important when questions about value for money, and the cost of transport have to be answered.

### ***Better understanding leading to better action***

If authorities and operators want to contain the pre-eminence of the car, they need to consider the whole chain of mobility and reposition public transport to fill in the gaps left by conventional services. The request is for door-to-door seamless travel by providing the market with one public transport offer that integrates different products from conventional public transport to demand responsive solutions, regardless of the type of providers.

It is to be stressed that the implementation of Demand Responsive Transport is highly facilitated by the development of new information and communication technologies, which enable a greater flexibility of operation.

I strongly recommend the reading of this volume to mobility actors concerned with the improvement of public transport services. The thorough state of the art drawn by the authors and their conclusions, enable us to have a better knowledge of advanced public transport systems and a good understanding of successful implementation of Demand Responsive Transport.

Kontakt:  
Tony Dufays  
UITP Brüssel  
Tel.: 0032/2-6736100  
email: [tony.dufays@uitp.com](mailto:tony.dufays@uitp.com)

## **Individualverkehr mit dem ÖPNV: Grenzen der Finanzierbarkeit Öffentlicher Verkehrssysteme**

Dr. Christoph Walther, PTV Planung Transport Verkehr AG

Der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) i.S. des PBefG ist die allgemein zugängliche Beförderung von Personen mit Verkehrsmitteln im Linienverkehr, die überwiegend dazu bestimmt ist, die Verkehrsnachfrage im Stadt, Vorort- und Regionalverkehr zu befriedigen. Die Geschichte des ÖPNV der Nachkriegszeit ist seine nicht enden wollende Bezahlbarkeitskrise, die auch dadurch nicht zu meistern scheint, dass er als Mitglied des Umweltverbundes eine hohe Wertschätzung genießt.

Da im Stadt- und Vorortverkehr erhebliche Nachfragepotentiale für den ÖPNV bestehen und Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in der Fläche nur dort betrieben wird, wo die Verbindung entsprechender Zentren eine relevante Nachfrage sichert, bildet der straßengebundene ÖPNV im ländlichen Raum, der mit Busverkehren oder „Alternativen Bedienungsformen“ erbracht wird, das Segment mit dem niedrigsten Deckungsbeitrag bzw. dem höchsten Zuschussbedarf.

Ausgesprochen "en vogue" sind hier die alternativen oder flexiblen Bedienungsformen, von denen erheblich günstigere Betriebskosten erwartet werden als beim Einsatz von Linienverkehren. Bei schlüssiger Auslegung des PBefG ergibt sich, dass Alternative Bedienungsformen nur dann dem ÖPNV zugerechnet werden können, wenn sie zumindest „als einer Linie ähnlich“ genehmigt werden. Dies bedeutet eine definierte Abfahrthaltestelle am Linienbeginn und einen festen Fahrplan. Gerade aber die am meisten favorisierte Alternative Bedienungsform, der Anrufbus von Haustür zu Haustür, erfüllt diese Anforderungen nicht. Hierfür können entsprechend auch keine Ausgleichszahlungen z.B. nach § 45a PBefG (Schülerverkehre) gezahlt werden.

Eine Literaturanalyse zu Projekten mit Alternativen Bedienungsformen (BMB+F-Forschungsprojekt AMABILE, Arbeitspapier 2: Alternative Bedienungsformen in der Praxis) zeigt, dass in vielen Fällen der Besetzungsgrad der - wenn auch kleinen - Fahrzeuge unter zwei Personen pro Fahrt liegt und somit deutlich unter dem Besetzungsgrad eines Pkw im Freizeitverkehr. Hier ist der Individualverkehr mit dem ÖPNV erreicht. Eine auf Alternative Bedienungsformen im Rahmen des Forschungsprojektes AMABILE angepasste Linienleistungs- und Linienenerfolgsrechnung weist nach, dass selbst bei einer (im Rahmen des genannten Projektes) optimierten Bedienungskonzeption für den Süden des sehr dünn besiedelten Altmarkkreises der Kostendeckungsbeitrag ca. 20 % nicht übersteigen würde.

Auch wenn sich eine Subvention des ÖPNV in gewissem Umfang vielleicht schon daraus ableiten lässt, dass im MIV keine Kostenwahrheit herrscht (Anlastung der Infrastrukturkosten und Externalitäten), so sind jedoch Grenzen der Subvention erreicht, wenn die Benutzung eines Pkw auch ökologisch günstiger bzw. die öffentliche Bezahlung eines Taxis billiger wird als die Aufrechterhaltung eines zumindest linienähnlichen ÖPNV (vgl. Cerwenka, Internationales Verkehrswesen, 6/1996).

§ 1 des Gesetzes zur Regionalisierung des Öffentlichen Personennahverkehrs verankert die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr als eine Aufgabe der Daseinsfürsorge und begründet damit das Engagement der öffentlichen Haushalte für den ÖPNV in der Fläche. Hier schließen die öffentlichen Haushalte also eine Lücke, wo privates Kapital sich nicht rentiert.

Da die Mobilitätssicherung als Daseinsfürsorge den öffentlichen Haushalten mit allen finanziellen Konsequenzen aufgebürdet ist, müssen diese aktiv werden, um diese Kosten möglichst niedrig zu halten. In diesem Zusammenhang wird immer wieder auf den künftigen Wettbewerb im ÖPNV hingewiesen, der die entsprechenden Einsparpotentiale mit sich bringen soll. Wenn man aber bedenkt, dass bereits heute große Teile der öffentlichen Verkehrsangebote im ländlichen Raum nicht mehr direkt von den konzessionierten Unternehmen, sondern von deren Subunternehmern (Familienbetriebe ohne Overheadkosten) und lokalen Taxibetrieben erbracht wird, so dürfen diese Einsparpotentiale nicht überschätzt werden.

Es ist daher in Zeiten leerer Kassen geboten, auch über eine Alternative Ausgestaltung der Verpflichtung zur Daseinsfürsorge im ländlichen Raum nachzudenken und die Vollkasko-Mentalität in Sachen Mobilität einmal auf den Prüfstand zu stellen, wobei hiervon die Schülerverkehre sicher auszunehmen sind. Mögliche Ansätze hierzu sind:

- Wieviel selbst-organisierte Mobilität, d.h. Fahrgemeinschaften und private Mitnahmen, kann man organisieren ?
- Wie kann das Angebot zur Nachfrage kommen: Mobile Bürgerbüros, Bibliotheken, Lebensmittelläden etc.? Für Internetnutzer auch über E-Commerce-Angebote?
- Ist Subjektförderung statt Objektförderung möglich? D.h. es wird kein ÖPNV mehr „bis in den letzten Winkel“ angeboten, aber Personen ohne eigenen Mobilitätszugang erhalten Zuwendungen für Fahrten mit dem Taxi zum nächsten ÖPNV-Anschluss.

In allen Fällen und Regionen, in denen öffentlicher Personennahverkehr eine vielgelobte, aber kaum genutzte „zweite Mobilitätschance“ ist, sind also - wie angedeutet - neue Wege zu beschreiten, um der Daseinsfürsorge in einer für die öffentlichen Haushalte finanzierbaren Form gerecht zu werden.

Kontakt:  
Dr. Christoph Walther  
PTV AG Karlsruhe  
Tel.: 0721/9651-164  
email: Christoph.Walther@ptv.de

## **Burgess Hill Bus Services**

Derek Jones, West Sussex County Council, Großbritannien

With Gatwick Airport on its doorstep, the area of central Sussex containing the towns of Crawley, Haywards Heath, East Grinstead, Horsham and Burgess Hill is one of the most economically buoyant areas of south east England. The villages which surround these towns are prosperous and car ownership is high. But for those without access to a car, travelling to towns such as Burgess Hill or to its main Tesco superstore a mile from the town centre can be a major problem.

In May 1998, shortly after the British Government announced a new funding programme for rural bus services known as Rural Bus Subsidy Grant, West Sussex County Council arranged a meeting about improving bus services in the Burgess Hill area. At the time, the local planning authority (Mid Sussex District Council) was opening a new leisure centre and wanted to make sure that it would be accessible by public transport. Also, a major employer – Ericsson – was moving its local base from Brighton to Burgess Hill.

Ericsson had approached the County Council about providing shuttle buses from Burgess Hill railway station to the new site on the western edge of the town, so that the existing workforce could commute by rail. The County Council also invited Tesco, who were already running courtesy buses to their local superstore; Sussex Enterprise (as the local business forum) and Burgess Hill Town Council.

A steering group was formed to develop an integrated package of services for the Burgess Hill area, with the County Council playing a central role as a broker. Funding was contributed by Ericssons with smaller sums from Tesco, Sussex Enterprise, Burgess Hill Town Council and Mid Sussex District Council, but the major part of the cost of the services was met by central Government in the form of Rural Bus Subsidy Grant, and by the County Council itself.

Low floor single deck buses were used from the outset, encouraging use by elderly and disabled people, and also families with young children in buggies. In some newer residential areas buses use the "hail and ride" principle, stopping wherever it is safe to do so.

The services include local routes within Burgess Hill, as well as less frequent links to the surrounding villages. The Tesco sponsored services operate on three routes, providing one return journey twice a week for each of twelve villages. Passengers travelling to Tesco go free on production of their Tesco Clubcard.

From 1999 to 2001 the services were operated by Brighton & Hove Bus and Coach Company, a subsidiary of the GoAhead group, whose main operations centre on the coastal city a few miles to the south. In March 2001 Brighton & Hove, who had been experiencing shortages of driving staff in common with many bus operators in south-east England, relinquished the contract and after re-tendering it was awarded to Compass Travel, a local bus operator based in Worthing.

A further network was developed around a north-south corridor, parallel to the main railway line between Haywards Heath, Wivelsfield, Burgess Hill and Hassocks, continuing westwards to Hurstpierpoint, with an hourly service adapted to provide for commuter and school travel, shopping journeys, rail interchange and a link to the principal local hospital at Haywards Heath. This has since changed hands twice, with Connex Bus taking over from Brighton & Hove in September 2000, but handing over to local company RDH Services in December 2001 following the closure of Connex's bus operations in Sussex.

**Burgess Hill** – population of 25,000; also 12 local villages of populations between 500 & 5000.

Situated on main London-Brighton rail and road routes with high commuter traffic both north and south.

### **Key reasons for success of Burgess Hill network**

- The County Council's role as broker
- Integration with services provided by superstore and a major employer
- Opportunities for interchange, especially with rail

**Passenger growth:** from 2000 per week in 1999 to 3500 per week in 2003

**Revenue growth:** from £50,000 pa in 1999 to £125,000 pa in 2003 (due to passenger growth and fare increases to meet rising costs). About **one-third** of costs now recovered from revenue, by integrating the operation of rural and urban services in a single network.

### **Future challenges**

- Simplification of route network to improve public awareness, make journeys more direct and reduce journey times
- Ericssons closed Burgess Hill site in September 2003 (some staff made redundant and others relocated to Guildford) so significant stakeholder lost
- Increase in costs from £200,000 pa in 1999 to £275,000 pa in 2003
- Existing contract to continue until 2006 as a result of extension of RBSG by Government
- Reliance on outside funding means services are vulnerable if these sources unable to continue – so need for constant review and attempts to secure new funding
- Demand-responsive services for villages
- Improvements to evening & Sunday services in response to demand
- New school being built adjacent to Triangle leisure centre – to open in September 2004 and will generate new travel demands from Haywards Heath and Burgess Hill area.

Kontakt:

Derek Jones

West Sussex County Council

Tel.: 0044/1243-777391

email: [Derek.jones@westsussex.gov.uk](mailto:Derek.jones@westsussex.gov.uk)



# CARLOS

## Das spontane Mitnahmesystem

### Erste Erfahrungen aus dem Pilotbetrieb

Paul Dominik Hasler, Carlos GmbH, Burgdorf, Schweiz

*„Der öffentliche Verkehr ist nur so gut wie sein schwächstes Glied.“*

Was als Transportkette konzipiert ist, muss Mobilität vom Anfangs- zum Zielort bieten. Fehlt ein Element, versagt das Ganze.

CARLOS ermöglicht das Schliessen von Mobilitätslücken mit einfachen Mitteln. Es nutzt die vorhandenen freien Plätze in Personenwagen und bietet eine sichere und komfortable Plattform für die spontane Mitfahrt.

Bislang fehlte der privaten Mitnahme in Mitteleuropa die soziale Akzeptanz. „Autostopp“ galt als unfein, gefährlich und mühsam. Dass Menschen einander im Auto mitnehmen können, war aber nie bestritten.

#### Wie funktioniert CARLOS?

- Als mitfahrwillige Personen suchen Sie den nächsten CARLOS-Startpunkt auf.
- Sie wählen Ihr Fahrziel am Automaten und zahlen einen Benutzungsbeitrag von Fr. 2.-
- Als Quittung erhalten Sie einen Gutschein.
- Jeder Lenker, jede Lenkerin ist berechtigt anzuhalten und Personen mitzunehmen.
- Als Dankeschön übergeben Sie den Gutschein der Fahrerin/dem Fahrer.

#### Warum funktioniert CARLOS?

- CARLOS ist ein offenes System, das allen Mitfahrwilligen, aber auch allen Lenkern zur Verfügung steht. Es braucht keine Mitgliedschaft, keine Voranmeldung und keine Ausweise. Das Potential möglicher Mitnehmer ist optimal gross.
- Die Fahrvermittlung findet nicht am Straßenrand, sondern via einer Zielanzeige über der Straße statt.
- Für Fahrzeugführer bleibt Zeit, sich zu entscheiden.
- Ein Sicherheitssystem mit Video-Überwachung verhindert Missbrauch und schafft Vertrauen.
- Jede Fahrt ist automatisch versichert. Durch die Mitnahme entstehen dem Lenker bei Unfällen keine Kostenfolgen.
- Frauen können auf Wunsch ausschliesslich von Frauen mitgenommen werden (Symbol in der Anzeige). Fahrerinnen können auf diese Weise bevorzugt Frauen mitnehmen.
- Die Zielanzeige kann bis zu drei unterschiedliche Destinationen aufnehmen.
- Säulen an wenig befahrenen Straßen bedienen mit zwei Zielanzeigen beide Fahrtrichtungen.

## Was zeichnet CARLOS aus?

- CARLOS ist ein konzessioniertes ÖV-System und wird vom regionalen Busunternehmen betrieben. Die lokale Verankerung und Einbindung ins bestehende ÖV-System ist so sichergestellt.
- CARLOS funktioniert rund um die Uhr, 7 Tage in der Woche.
- Man kann sich auf CARLOS verlassen, denn jeder CARLOS-Startpunkt ist ausgestattet mit einer Sprechverbindung. Es kann ein Taxi oder die Leitstelle angerufen werden.

*„CARLOS ist Teil des Öffentlichen Verkehrs.“*

Erst im Zusammenspiel macht CARLOS wirklich Sinn. Als Nahverkehrsmittel mit einer Reichweite von maximal 20 Kilometern braucht CARLOS den ÖV-Knoten als Zielpunkt. Und umgekehrt ebenso: Dort, wo der Öffentliche Verkehr seine Leistungsfähigkeit einbüßt, benötigt er die Unterstützung durch CARLOS als Feinverteiler.

CARLOS ist deshalb kein neues, konkurrenzierendes Mobilitätsangebot, sondern ein Werkzeug für ÖV-Betreiber, um ihr Angebot zu stärken und zu optimieren. Ziel ist es, mit CARLOS eine umweltfreundliche, günstige und attraktive Mobilität zu ermöglichen und den Öffentlichen Verkehr insgesamt zu stärken.

## Pilotbetrieb CARLOS

Seit Frühling 2002 wird CARLOS in der Region Burgdorf - Fraubrunnen getestet. Es ist dies das erste Mal in Europa, dass ein spontanes Mitnahmesystem auf diese Art zum Einsatz kommt.

Um vielseitige Erfahrungen mit CARLOS sammeln zu können, werden im Pilotbetrieb unterschiedliche Strecken- und Betriebstypen beleuchtet:



- stark und wenig befahrene Straßen
- Ländliche, stadtnahe Verbindungen und Verbindungen zu Agglomerationen/Fachmärkten
- Parallelbetriebe zum bestehenden Bus (z. T. mit Sperrzeiten) sowie eigenständige Verbindungen
- spezielle Aufgaben wie Nachtverbindungen

Der dreijährige Pilotbetrieb soll zeigen, ob CARLOS als ÖV-Element überzeugen kann und wo seine Einsatzgebiete liegen. Für den Pilotbetrieb konnte der lokale ÖV-Betreiber, die Regionalverkehr Mittelland AG (RM), mit dem Betrieb betraut werden. Damit bietet sich die optimale Möglichkeit, das Zusammenspiel von klassischen ÖV-Formen und CARLOS vor Ort zu testen.

## Erste Resultate der Forschung

Die Nutzungsanalysen nach einem ersten CARLOS Jahr zeigen folgende Charakteristika:

- Es wurden mit CARLOS ca. 3.000 Fahrten unternommen.

- Trotzdem wird CARLOS noch selten benützt: Die durchschnittliche Anzahl an Mitfahrten beträgt rund 9 Personen pro Tag.
- Die Wartezeiten sind erstaunlich kurz: Rund 80 % der Mitfahrenden warten weniger als 10 Minuten. 50 % gar weniger als 4 Minuten. Die Wartezeiten sind nachts nicht wesentlich höher als am Tag.
- CARLOS wird gegenüber den üblichen Tagesganglinien azyklisch benutzt: Während der Rushhour sind die Nutzungsfrequenzen gering, jedoch jeweils in der Mitte des Morgens und Nachmittags wie auch abends relativ hoch. Zusätzlich wird CARLOS recht oft in der Nacht benützt.
- CARLOS wird relativ oft für die Benützung von Nebenstrecken und Querverbindung benutzt.

CARLOS trifft also auf eine grosse Akzeptanz, aber auf eine noch geringe Beteiligung. Grundsätzlich sind viele Personen bereit, andere Personen in ihrem Privatfahrzeug mitzunehmen. Es scheint sogar, dass dies in annähernd gleichem Mass für Frauen als auch Männer gilt. Diese Einschätzung deckt sich mit Umfragen, wonach das Vertrauen in CARLOS recht hoch ist und der Aspekt Sicherheit als gewährleistet betrachtet wird.

Die noch geringen Nutzungszahlen lassen sich zum Teil auf einen zu tiefen Marketing- und Kommunikationsaufwand aufgrund beschränkter Mittel zurückführen. Befragungen zeigen auch hier, dass das Interesse grundsätzlich vorhanden ist, eine gewisse soziale Dynamik aber noch vermisst wird. Man möchte Teil einer gemeinsamen Mitfahrkultur sein und nicht exponiert als Einzelner.

### **Ausblick**

Berechnungen zeigen, dass bei einer durchschnittlichen täglichen Benutzung von 10 Mitfahrenden pro Säule ein Kostendeckungsgrad des Systems von 60 bis 80 % zu erwarten ist. Bei 4 - 5 Nutzern pro Säule wären es immer noch 30 – 40 %. Dies ist ein guter Wert für ein Transportsystem im ländlichen Raum, welcher von vergleichbaren Angeboten des öffentlichen Verkehrs (Rufbus) bei weitem nicht erreicht wird.

Der Pilotbetrieb dauert noch bis Ende 2004. Weitere Ergebnisse sind von den anlaufenden Marketingmaßnahmen zu erwarten.

Weitere Informationen finden Sie auf dem Internet: [www.carlos.ch](http://www.carlos.ch)

### **Kontakt:**

Paul Dominik Hasler  
Büro für Utopien, Burgdorf  
Tel.: 0041/34-4240809  
email: [mai@utopien.com](mailto:mai@utopien.com)

### 3. Abschlussdiskussion

Im Rahmen des Workshops wurden Problemstellungen von (nachfragegesteuerten) ÖV-Angeboten im ländlichen Raum aus unterschiedlichsten Perspektiven diskutiert. In Ergänzung zu den Kurzfassungen der einzelnen Vorträge werden im Folgenden die bei Rückfragen und während der Diskussion angesprochenen Punkte unter rechtlichen, raumstrukturellen, finanziellen und psycho-sozialen Aspekten zusammenfassend dargestellt.

#### Rechtliche Rahmenbedingungen

- Der rechtliche Rahmen für den deutschen Nahverkehr wird in einem nicht unerheblichen Maß von den Deregulierungs- und Liberalisierungstendenzen in der EU zum einen und den kommunalen Verpflichtungen zur Daseinsvorsorge zum anderen getragen. Insbesondere der neue bzw. verstärkte Wettbewerb zwischen Verkehrsunternehmen prägt den deutschen und europäischen Verkehrsmarkt. In diesem Zusammenhang wurden auf dem Workshop auch die Auswirkungen des EuGH-Urteils auf den ÖPNV diskutiert. So wurde von den Teilnehmern (mit Erleichterung) festgestellt, dass die Richter grundsätzlich eine öffentliche Finanzierung des ÖV weiterhin billigen. Zugleich stellen sie jedoch erhöhte Anforderungen an die Transparenz von Genehmigungsverfahren und ermöglichen somit einen verstärkten Wettbewerb, ohne auf formale (europaweite) Ausschreibungen von Verkehrsdienstleistungen zu bestehen. Ob dies jedoch ausreicht, um einen echten Wettbewerb zwischen ÖV-Angeboten zu erzwingen, bleibt für die Workshopteilnehmer fraglich. Neben einem reinen Preiswettbewerb sei die Frage nach der Qualität von Verkehrsdienstleistungen sehr wichtig. Eine deutlichere Festlegung von Leistungsstandards wird für notwendig erachtet.
- Für den ländlichen ÖV werden die Perspektiven der Privatisierung eher als gering eingeschätzt. Zwar bilden private Vereine in einigen der dargestellten Fallbeispiele (z.B. Dorfmobil) eine Alternative zum öffentlichen Betreiber, jedoch handelt es sich hierbei eher um ein ehrenamtliches Engagement von Bürgern und nicht um ein privatwirtschaftliches (Verkehrs-)Unternehmen. Selbst privatwirtschaftliche Betreiber wie z.B. das RegioTaxi in den Niederlanden sind in hohem Maße abhängig von finanziellen Ausgleichszahlungen durch die öffentlichen Aufgabenträger. Aufgrund der Allokation der betriebswirtschaftlichen Risiken kann auch hier nicht von echten privaten Anbietern die Rede sein.
- Klärungsbedarf besteht in dem rechtlichen und wirtschaftlichen Verhältnis von nachfrageorientierten ÖV-Systemen zum regulären Taxi-Betrieb. So liegen in Deutschland Konfliktsituationen vor, da das Taxigewerbe vielerorts die Angebotsformen als Konkurrenz ansieht. Andererseits nehmen Anrufsammeltaxi oder Taxibus die Leistungen der Taxiunternehmer in Anspruch und fördern das lokale Taxigewerbe. In anderen europäischen Ländern scheint dieser Widerspruch, aufgrund der geringeren Taxibedienung in ländlichen Regionen, nicht so stark ausgeprägt zu sein. Im Modellprojekt CARLOS z.B. werden Taxis in das Angebot integriert, indem

sie als Alternative zur Mitfahrgelegenheit angeboten werden und diese wiederum den Passagieren 10 % Rabatt gewähren.

### **Raumstrukturelle Rahmenbedingungen**

- Bereits an den unterschiedlichen Präsentationen im Rahmen des Workshops zeigte sich die Schwierigkeit der klaren Abgrenzung des Begriffs "ländlicher Raum". So wurde festgehalten, dass ein solcher je nach Ausgangssituation unterschiedlich operationalisiert wird, dies wurde am Vergleich zwischen Deutschland und Finnland deutlich: Ländliche Räume sind hierzulande um ein Vielfaches dichter besiedelt als in Finnland. Während in dem finnischen Fallbeispiel Angebote für 1 bis 2 mal pro Woche entwickelt wurden und dies als Verkehrsangebot bezeichnet werden, werden z.B. in ländlichen Regionen von NRW Studentaktive angeboten. Eine Definition des ländlichen Raums nahm das europäische Projekt ARTS vor, der hier festgelegte Schwellenwert lag bei weniger als 50 Einwohnern pro Quadratkilometer; daher wurde auch keine Region in Mitteleuropa in die Untersuchung aufgenommen.
- Neben der begrifflichen Konkretisierung wurden insbesondere die sozio-ökonomischen und strukturellen Aspekte des ländlichen Raums diskutiert. So wurde von mehreren Seiten betont, dass es sich bei den Nutzern des ÖV fast ausschließlich um Schüler und Senioren handle, die keinen Zugang zu einem eigenen PKW haben und deren Mobilitätsbedürfnisse dennoch befriedigt werden müssten. Neben der bereits schwierigen Ausgangslage verstärken sich insbesondere durch den Zuzug von nicht-automobilen Bevölkerungsgruppen (z.B. Senioren oder Familien mit Kindern) die Mobilitätsprobleme im ländlichen Raum. Den Kommunen bereitet diese Entwicklung erhebliche Probleme. So wurde z.B. die Erhebung einer „Zuzugsabgabe“ vorgeschlagen. Das Beispiel des Konzeptes zur Abfallentsorgung in der Siedlung Leipzig-Grünau<sup>3</sup> zeigt die Vorteile von stark konzentrierten Siedlungsformen. Eine ähnliche „Konzentrationsdividende“ wurde auch für die Verkehrsanbindung angenommen.

### **Finanzielle Rahmenbedingungen**

- Ein zentrales Problem des ÖV im ländlichen Verkehr ergibt sich aus der niedrigen Kostendeckung. So wurde anhand der dargestellten Beispiele festgestellt, dass finanzielle Zuschüsse bei allen bedarfsorientierten ÖV-Systemen notwendig sind. Z.B. liegt im Kreis Höxter trotz des großen Erfolges der Zuschussbedarf bei 16 Euro pro Fahrgast. Da solche Verkehrsangebote anscheinend unter keinen Umständen einen positiven Deckungsbeitrag erwirtschaften, führt gerade deren Erfolg (gemessen an Fahrgastzahlen) zu finanziellen Mehrbelastungen für die öffentlichen Aufgabenträger. Als Konsequenz ergibt sich die Notwendigkeit, bei allen erfolgreichen Bedarfssystemen eine Über- bzw. Rückführung zum Linienverkehr anzustreben.
- Gerade diese Defizitfalle des ländlichen ÖV führt immer häufiger zu großen Schwierigkeiten, kommunale Entscheidungsträger auf dem Land davon zu überzeugen, den ÖV finanziell zu

---

<sup>3</sup> Bei dem Stadtteil Leipzig-Grünau handelt es sich um eine der größten Plattenbausiedlungen der ehemaligen DDR. Aufgrund der hohen Siedlungsdichte sind die spezifischen Kosten der Müllentsorgung sehr gering. Dieser Kostenvorteil wird durch einen entsprechend verbesserten Service (wöchentliche statt 14-tägige Entleerung) an die Bewohner weitergegeben.

fördern. Während in den Städten bis zu 300 Euro/Jahr und Einwohner (München) für den ÖPNV ausgegeben werden, liegen in vielen Gemeinden die öffentlichen Zuschüsse für den Nahverkehr oft deutlich niedriger. Eine Erklärung bietet die Betrachtung der jeweiligen Nutzerkreise. Während in den Städten der ÖV von einem breiten Spektrum der Bevölkerung genutzt wird, kommt ein öffentliches Verkehrsangebot im ländlichen Raum scheinbar nur wenigen (Schülern, Menschen mit Behinderung, Senioren etc.) direkt zugute.

- Von den Workshopteilnehmern wurde jedoch betont, dass der Staat bzw. die Kommunen zur Daseinsvorsorge verpflichtet sind (siehe Entwurf Grünbuch der EU-Kommission). Der ÖV müsse daher eine Rückfallebene darstellen, damit allen Personenkreisen ein Mindestmaß an Mobilität garantiert werde. Außerdem sollten die kommunalen Aufgabenträger bei ihren Abwägungen den positiven sozialen Nutzen bzw. andere *cross-benefits* vom ÖV stärker berücksichtigen. So sei gerade der verbesserte Zugang zu Versorgungseinrichtungen wie z.B. zu Schulen, Gesundheitseinrichtungen oder Geschäften nicht nur von privatem, sondern auch von volkswirtschaftlichem Nutzen.
- Abgesehen von der Feststellung eines grundsätzlichen Förderungsbedarfs erhebt sich die Frage: Wer oder was soll gefördert werden? So diskutierten die Workshopteilnehmer die Umstellung der bisher dominierenden Objektförderung zu Gunsten einer Subjektförderung. Anstelle von hochsubventionierten ÖV-Angeboten (z.B. Anrufsammeltaxi oder auch wenig ausgelastete Linienbusse) könnten Mobilitätsbedürftige Taxigutscheine beziehen. Im direkten Vergleich ist dies sicherlich eine kostengünstigere Variante als die Vorhaltung der Systeme. Andererseits würde dies in den meisten Fällen zu einem Erliegen des ländlichen ÖV-Angebots führen, da dieser sich maßgeblich über die Ausgleichszahlungen für durchgeführte Schüler- und Behindertenverkehre finanziert.
- Angesichts der oben dargestellten Probleme beim ÖV im ländlichen Raum wird in Deutschland seit einiger Zeit immer wieder die Einführung von Nahverkehrsabgaben für Unternehmen diskutiert. In Frankreich z.B. zahlen alle größeren Betriebe mit mehr als acht Beschäftigten eine Nahverkehrsabgabe in Höhe von 1 bis 1,5 % der Lohnsumme. Jedoch ergeben sich auch dort im ländlichen Raum Finanzierungsprobleme, da oftmals eine geringere Gewerbedichte vorliegt und somit häufig nur geringe Nahverkehrsabgaben eingenommen werden.
- Ein anderer Umgang mit den finanziellen Restriktionen bei der öffentlichen Förderung des ÖV könnte das private Engagement sowohl von Unternehmen als auch von Einzelpersonen sein. Private Vereine können anstelle der Kommunen als Betreiber (z.B. Dorfmobil) eines ländlichen ÖV fungieren; private Unternehmen können diesen im Gegensatz zur Nahverkehrsabgabe freiwillig finanziell unterstützen. So zeigt das Beispiel Dorfmobil, wie Sponsoren (lokale Banken, Geschäfte und Unternehmen) nicht nur einen Anteil an den Kosten des ÖV-Angebots übernehmen, sondern durch ihr Engagement profitieren. In ländlichen Regionen hat Sponsoring neben den steuerlichen Vorteilen das Ziel, die Identifikation der Unternehmen mit der Region und den dort lebenden Menschen zu verbessern, was sich zu Gunsten der Unternehmen auswirken kann.

## Psycho-soziale Rahmenbedingungen

- Nicht zuletzt ergeben sich beim ländlichen ÖV auch eine Vielzahl von Problemen aus der mangelnden Akzeptanz des ÖV generell und speziell neuerer Angebotsformen. So wird z.B. die Nutzung von Anrufsammeltaxen durch Personen mit geringem Einkommen ohne Auto oft von diesen selbst abgelehnt, da sie sich nicht dem Vorwurf aussetzen möchten, dass sie sich zwar kein eigenes Auto, aber die Taxinutzung leisten können. Am Beispiel des Schweizer Modellprojekts CARLOS zur Vermittlung von Mitfahrgelegenheiten im Nahverkehr wurde das Problem der Stigmatisierung der Nutzer durch die Offenlegung kein Auto zu besitzen diskutiert. Befunde zu den wesentlichen Hemmnissen des Mitfahrens liegen auch aus deutschen Studien vor.
- Neben diesen sozialpsychologischen Mitfahrhemmnissen ergeben sich bei der Konzeption von innovativen Angeboten des ländlichen ÖV institutionelle Konflikte. So wird häufig ein System außerhalb der Region entwickelt und ersetzt dabei informelle Lösungen (wie z.B. private Fahrgemeinschaften), die unter Umständen besser funktioniert haben. Aus diesem Grund sollten auch im ÖPNV die Lösungen möglichst von „innen“ - also unter Beteiligung der zukünftigen Nutzer - entwickelt werden. Es wird festgehalten, dass den Rahmenbedingungen und der Verbesserung der Akzeptanz ein stärkeres Gewicht beigemessen werden muss, um die Erfolgsbedingungen von neuen Systemen zu verbessern.

## Übertragbarkeit von Good-Practices

- Im Rahmen des Workshops sind eine Vielzahl von Einzelbeispielen erfolgreicher Modelle eines ländlichen ÖPNV dargestellt worden. Dabei ergaben sich bei den Teilnehmern insbesondere Fragen zur Übertragbarkeit dieser Einzelsituationen auf Deutschland. So wurde zunächst festgestellt, dass europaweit eine vergleichbare Problemlage beim Angebot von ländlichem ÖV besteht. Dies gilt insbesondere bei den Finanzierungsstrukturen und -möglichkeiten.
- Die lokalen und regionalen Gegebenheiten unterscheiden sich jedoch erheblich hinsichtlich der Siedlungsstruktur und der physischen Umwelt. Dies erschwert die Übertragbarkeit der dargestellten *Good-Practices* beträchtlich. Ebenfalls entscheidend sind die sozio-kulturellen Unterschiede; die Akzeptanzpotenziale neuer Angebote sind bei der Bevölkerung recht unterschiedlich.
- Auch in Bezug auf die Wettbewerbssituation zu anderen Mobilitätsangeboten ergeben sich im europaweiten Vergleich Unterschiede. So sind in Deutschland die Taxiunternehmen oft einflussreiche „Gegner“ des ländlichen ÖV, während in anderen Ländern deren Interessen entweder ignoriert oder ihre Leistungen in die Angebote integriert werden.
- Bei den dargestellten Fällen handelt es sich zumeist um Pilotprojekte, die sich in der Alltagspraxis erst beweisen müssen. Insbesondere bei der Finanzierung ergeben sich große Herausforderungen, da derartige Projekte zwar in der Anfangsphase von zusätzlichen Fördermitteln profitieren können, aber langfristig auf die konventionellen Finanzquellen angewiesen sind.



## 4. Präsentationen

### 4.1. IMAGO – Innovative Marketing- und Angebotskonzepte mit Gemeinden mit Ortsbussystemen, Prof. Dr. Andreas Kagermeier

5. Juli Treffen  
vom 13./14. Mai 2002 in Hildt

Das Projekt

# IMAGO

Prof. Dr. Andreas Kagermeier  
Lehrstuhl für Verkehrsgeographie und Verkehrsrecht

Die IMAGO-Regionen

Prof. Dr. Andreas Kagermeier  
Lehrstuhl für Verkehrsgeographie und Verkehrsrecht

TaxiBus im Kreis Euskirchen

- 1000 Taxis
- fährt nach Planplan oder mit Bestellung zu Haltestellen
- Busse mit Taxis-Beschriftung
- (OO-Mitglied werden)
- PKW- oder Kleinbusse
- auf 21 Linien

seit Januar 2002

Prof. Dr. Andreas Kagermeier  
Lehrstuhl für Verkehrsgeographie und Verkehrsrecht

Expressbus im Kreis Lippe (Lemgo-Detmold)

Maßnahmen

- Vorkaufsticket
- Kopfmillion
- Angebotsverknüpfung
- Tarifverbund
- Fahrpläne
- Service

Prof. Dr. Andreas Kagermeier  
Lehrstuhl für Verkehrsgeographie und Verkehrsrecht

Sonderverkehre: Touristiklinie

Prof. Dr. Andreas Kagermeier  
Lehrstuhl für Verkehrsgeographie und Verkehrsrecht

Individualisierte Marketingformen

Hausbesuche bei „Interessierten Nutzern“

30 Minuten Vorstellung des ÖPNV-Angebotes und Ausgabe Testticket

(kostenlose Nutzung der Jahreskarte LemGoCard für einen Monat)

Prof. Dr. Andreas Kagermeier  
Lehrstuhl für Verkehrsgeographie und Verkehrsrecht





## 4.2. Innovative ÖPNV-Angebote im ländlichen Raum - „Good Practices“ aus europäischen Nachbarstaaten, Susanne Böhler



**Innovative ÖPNV-Angebote im ländlichen Raum**

**„Good Practices“ aus europäischen Nachbarstaaten**

**29. September 2003**  
**Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie GmbH**

**Aufgabenstellung des Wuppertal Instituts im Projekt IMAGO**

- Evaluation der wirtschaftlichen Tragfähigkeit von ergänzenden ÖV-Angeboten im ländlich geprägten Regionen, Klein- und Mittelstädten
- Zu untersuchende Angebote und Maßnahmen:
  - Car Sharing
  - Mobilitätszentralen
  - Individualisiertes Marketing
  - **Schwachlastverkehr / alternative Bedienungsformen**

• Quelle: SBÖ/Abt. Verkehr 2 | Wuppertal Institut

**Situation des ÖPNV in der Fläche**

Schwierige Rahmenbedingungen für die traditionellen Verkehrsangebote im ländlichen Raum:

- hohe Motorisierung, geringe Dichte

Wettbewerbssituation des ÖPNV mit dem Pkw:

- Verlust von Markt- und Kundenanteilen an den Individualverkehr

Modernisierungsanforderungen an den ÖPNV durch:

- Geltendes EU-Recht: mehr Wettbewerb in den europäischen Mitgliedstaaten

Belastung der öffentlichen Haushalte:

- Finanzierungsprobleme

Gesellschaftliche Entwicklung:

- Individualisierung, Flexibilisierung

• Quelle: SBÖ/Abt. Verkehr 3 | Wuppertal Institut

**Bedeutung wirtschaftlicher Tragfähigkeit unter den gegebenen Rahmenbedingungen**

- Finanzierungssystem und -praxis im Einklang mit geltendem EU-Recht
- Kostendeckungsgrade der Angebote verbessern und den Zuschussbedarf senken
- Nutzung des ÖPNV durch Qualitätsverbesserung auch bei den Wahlfreien erhöhen

• Quelle: SBÖ/Abt. Verkehr 4 | Wuppertal Institut

**Handlungsansätze zur Verbesserung der wirtschaftlichen Tragfähigkeit**

- Kürzung und Streichung von ineffizienten Angeboten
- Betriebswirtschaftliche Optimierung bestehender Angebote
- Entwicklung alternativer Bedienungsformen

• Quelle: SBÖ/Abt. Verkehr 5 | Wuppertal Institut

**Ergebnisse zur Wirtschaftlichkeit alternativer Bedienungsformen**

- Keine Eigenwirtschaftlichkeit aber Effizienzsteigerung
- Sinkender Zuschussbedarf im Vergleich zum traditionellen Linienverkehr
- Gute Kundenakzeptanz


• Quelle: SBÖ/Abt. Verkehr 6 | Wuppertal Institut

Wissenschaftszentrum  
Machstein-Werkstätten  
Technik, Umwelt und Verkehr

Wuppertal Institut für  
Risiko, Umwelt, Energie

## Bericht

- zum Stand der Modernisierung des ÖPNV-Systems in den europäischen Nachbarstaaten
- zu Finanzierungsmodellen alternativer Angebotsformen: Ergebnisse einer „Good Practice“-Sammlung



Quelle: SBÖ/Abz, Verkehr

7 Wuppertal Institut

### 4.3. Innovative ÖPNV-Angebote im ländlichen Raum – Finanzierungsmodelle europäischer ÖV-Projekte im ländlichen Raum, Holger Dalkmann



**Innovative ÖPNV-Angebote im ländlichen Raum**

**Finanzierungsmodelle europäischer ÖV Projekte im ländlichen Raum**

**29. September 2003**  
**Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie GmbH**

#### Gliederung

- 1. Ziel & Forschungsansatz
- 2. Europäische Ansätze zur ÖV-Finanzierung
- 3. Europäische „Good Practices“
- 4. Finanzierungsmodelle im ländlichen Raum
- 5. Zukünftige Herausforderungen für den ÖV im ländlichen Raum

• Holger Dalkmann | 2 | Wuppertal Institut

#### Ziel & Hintergrund der Untersuchung

Evaluation der wissenschaftlichen Tragfähigkeit von ergänzenden ÖV-Angeboten im ländlich geprägten Regionen, Klein- und Mittelstädten.

**Rahmenbedingungen des ÖV in europäischen Nachbarstaaten**

- politisch
- administrativ
- finanziell
- unternehmerisch
- organisatorisch

Auswirkungen auf den ländlichen ÖV

**Identifikation von Good Practices in anderen europäischen Ländern**

Möglichkeiten der Finanzierung von innovativen ÖV-Angeboten

**Workshop**  
 Innovative ÖPNV-Angebote im ländlichen Raum  
 Good Practices aus europäischen Nachbarstaaten

• Holger Dalkmann | 3 | Wuppertal Institut

#### Das EuGH-Urteil - Neue Dynamik des ÖPNV in Richtung Wettbewerbsmarkt

**Änderung rechtlicher Rahmen:**

- Novellierung EU-VO 1191/69
- „Magdeburger Urteil“
- EuGH Entscheidung

**Eigentümerhaushalte in Finanznot**

- Wegfall Querverbund
- Steigende Defizite durch hohe Steuerausfälle
- Anpassung kommunaler Haushalte

**Ausdifferenzierung Bestellerverhalten**

- Bestellerverhalten variiert bzgl. Timing und Umfang der Ausschreibung
- Unternehmerischer Freiheitsgrad
- steigende Qualitätsanforderungen

**Änderung Finanzierungssystematik**

- Rückgang Finanzierungsmittel (§45a GVFG)
- Einzelne Finanzierungselemente werden zu Bestellertentgelten


**Änderung rechtlicher Rahmen:**

- Internationale Player
- Erste kommunale Anbieter

• Holger Dalkmann | 4 | Wuppertal Institut

#### Europäische Ansätze zur ÖPNV-Finanzierung

- 9 Länderanalysen
- 12 Expertengespräche
- Betrachtungshorizont:
  - politisch-administrativ
  - finanziell
  - unternehmerisch
  - organisatorisch



■ untersuchte Länder

• Holger Dalkmann | 5 | Wuppertal Institut

#### ÖV-Rahmenbedingungen in europäischen Ländern

- Breites Spektrum auf dem Weg zur Privatisierung

Grenzen des Wettbewerbs:

- Verpflichtung aller Staaten zur Daseinsvorsorge
- Besteller-Ersteller-Prinzip - insbesondere auf kommunaler Ebene!
- Ausschreibungspraxis differenziert:
  - keine (direkte Verträge mit kommunalen Unternehmen)
  - Netze
  - Linien

• Holger Dalkmann | 6 | Wuppertal Institut

## „Good Practices“ aus europäischen Nachbarstaaten

**Vorgehen:**

Identifikation: Medienrecherche, Expertenauswahl

Vertiefung: Materialanalyse, Stakeholder-Interviews

Schlussfolgerungen

• Holger Dalkmann 7 Wuppertal Institut

## Finanzierungsmodelle

Beispiele	Finanzierungsformen	öffentliche Förderung	Spenden / Erlöse aus Veranstaltungen	Stiftungs-förderung	Sponsoring	Ehrenamt	Kosten-deckung
Dorfmobil (AUT)	•	•	•				30%
CARLOS (CH)	•						9%
Stijnlart Service Line (FIN)	•						
Bolbus (BEL)	•						
Regiotaxi Achterhoek (NL)	•						
Wastl (AUT)	•						30%
Amserol (UK)	•						
Burgess Hill Bus Service (UK)	•				•		30%
Tandridge Taxi Vouchers (UK)	•						
Beeline CommunityCars (UK)	•			•			75%
The PenistoneLine Partnership (UK)	•		•	•			Bus: 26% Car Sharing: 20%
PubliCar (CH)	•						20-25%

Quelle: eigene Erhebung

• Holger Dalkmann 8 Wuppertal Institut

### Dorfmobil (Österreich)

**Angebot und Betrieb**

- Dorfmobil ist ein vom Verein KSK betriebenes bedarfsgesteuertes Verkehrs-
- Tür-zu-Tür-Service, verkehrt an Werktagen zwischen 9 und 16 Uhr
- Erfolg als Pilotprojekt Übergang in Dauerbetrieb

**Standort**

- Bedienungsgebiet umfasst die Gemeinde Klaus mit den drei Ortsteilen und ist vollkommen ländlich geprägt (11 EW/qkm)
- ÖV nur gering ausgeprägt

• Holger Dalkmann 9 Wuppertal Institut

### Nachfrage und Wirkung

- Dorfmobil fährt durchschnittlich 12,5 Fahrten pro Tag, Tendenz steigend
- Angebot wird vorrangig älteren Menschen und Schülern genutzt
- hohe Akzeptanz bei der Bölkung

**Wirtschaftlichkeit**

- kosten~~günstiger~~ Betrieb durch gutes Engagement der Vereinsmitglieder
- Kosten werden durch Mitgliedsbäge, Veranstaltungen, Spenden, Fahrkostenbeträge, Subventionen und Sponsorengelder (Post, Bank, Baufirmen) gedeckt
- Unterstützung im 1. Betriebsjahr durch das EU-Projekt ARistions on integration oRural TransporServices)
- Hälfte der Kostenübernimmt die Landesregierung

• Holger Dalkmann 10 Wuppertal Institut

### Beeline Community Cars (Großbritannien)

**Angebot und Betrieb**

- Einwohnern werden notwendige Fahrten zu den Kliniken eröglicht
- 22 Fahrer nutzen uf medizinische Versorgungszwecke ihren eigenen Wagen

**Standort**

- Bedienungsgebiet umfasst North Warwickshire und angrenzende Regionen mit einer Einwohnerzahl von 61.000
- Gebiet ist ländlich geprägt

• Holger Dalkmann 11 Wuppertal Institut

### Nachfrage und Wirkung

- 93% empfinden das Angebot als hervorragend
- Nachfrage besteht besonders unter älteren Menschen

**Wirtschaftlichkeit**

- Förderung durch öffentliche Mittel und Stiftungsgelder
- Fahrer arbeiten ehrenamtlichen und erhalten lediglich ein Fahrtenentgelt von 0,56 Euro pro Meile

• Holger Dalkmann 12 Wuppertal Institut

### The Penistone Line Partnership (Großbritannien)

**Angebot und Betrieb**

- Hauptanliegen der Kooperaion ist es, durch lokale Aktivmehr Leute zum Zug fahren zu bewegen und damit Stilllegung der Bahnstrecke zu verhindern
- Aktivitäten sind bspw. Musikveranstaltungen im Zug, Schulunterricht im Zug oder Wanderungen entlang der Bahnlinie zu den Bahnhöfen
- Penistone Line wurde durch ihre Jazzuge behütet
- Seit zwei Jahren wird zudem ein Bus betrieben, der an den Zugfahrplan gekoppelt ist; seit einigen Monaten existiert der Car Club, ein Car Sharing Angebot mit vier Fahrzeugen
- Projekt äuft seit zehn Jahren und wird nach derzeitigem Planungsstand unbegrenzt fortgesetzt

• Holger Dalkmann 13 Wuppertal Institut

### Standort

- Bedienungsgebiet befindet sich granzschreitend in South-Yorkshire und West-Yorkshire


**Nachfrage und Wirkung**

- Nach offiziellen Angaben ist die Bahnnutzung seit 1998 um ca. 10% gestiegen


**Wirtschaftlichkeit**

- in den ersten unf Jahren geleistete ehrenamtliche Arbeit hat marktkompatible Produkte geschaffen
- Wichtigste Finanzierungsquelle ist eine Stiftung, dazu kommen öffentlere Events und öffentliche Zuwendungen
- Z.Zt. bestehen Beruhungen eine Bahnbeteiligung zu erlangen

• Holger Dalkmann 14 Wuppertal Institut



## Regiotaxi Achterhoek (Niederlande)



**Angebot und Betrieb**

- Nachfragebasiertes System mit behindertengerechten Minibussen
- Regiotaxi ist komplett flexibel in Bezug auf Routen, Haltestellen und **Zeit**!
- 17,5 Stunden Servicezeit pro Tag mit Voranmeldung
- Auftrag für diese Fahrdienste hat ein regionaler Verband diverser Taxibetriebe


**Standort**

- Region Achterhoek ist e*in*ländlicher Raum mit 17 Gemeinden

**Wirtschaftlichkeit**

- staatliche Zuschüsse werden in Relation zu Fahrschei*n*en gezahlt
- beteiligte Gemeinden zahlen **a**hngig von der Einwohnerzahl


• Holger Daikmann | 15 | Wuppertal Institut



## Schlussfolgerungen aus den „Good Practices“ für ÖV im ländlichen Raum

- Zuschüsse zwingend erforderlich
- Effizienzsteigerung möglich
- Qualitätsstandards festschreiben
- Netzcharakter beibehalten
- Soziale Funktion berücksichtigen
- **Kreativität in der Finanzierung !**

• Holger Daikmann | 16 | Wuppertal Institut



## Zukünftige Perspektiven für den ÖV im ländlichen Raum

- Das EuGH-Urteil lässt Spielraum für ÖV im ländlichen Raum: Subventionierung von gemeinwirtschaftlichen Verkehren
- ÖV besitzt Effizienzpotenziale durch innovative Angebote & höhere Ausschreibungstransparenz
- Zusätzliche (finanzielle) Quellen bestehen durch öffentliche Förderung, Spenden/Erlöse aus Veranstaltungen, Stiftungen, Sponsoring und ehrenamtlichen Tätigkeiten

- **Daseinsvorsorge des ÖV im ländlichen Raum bedarf der Subventionierung**
- **politische und gesellschaftliche Entscheidung über deren zukünftige Höhe**

• Holger Daikmann | 17 | Wuppertal Institut

## 4.4. ARTS – ein EU-Projekt zur Untersuchung von Verkehrslösungen in dünn besiedelten Regionen im Überblick, Evelin Unger-Azadi

ARTS - ein EU-Projekt zur Untersuchung von Verkehrslösungen in dünn besiedelten Regionen im Überblick

„Innovative ÖPNV-Angebote im ländlichen Raum - ‚Good Practices‘ aus europäischen Nachbarstaaten“

Workshop des Wuppertal Instituts für Klima, Umwelt, Energie GmbH am 13. September 2002

**ARTS - ein EU-Projekt zur Untersuchung von Verkehrslösungen in dünn besiedelten Regionen im Überblick**


Dipl.-Ing. Evelin Unger-Azadi



ARTS - ein EU-Projekt zur Untersuchung von Verkehrslösungen in dünn besiedelten Regionen im Überblick

**Inhalte des Vortrags:**


1. Einführung und Aufbau des Projektes „ARTS“
2. Vorstellung der beteiligten Demonstrationsvorhaben
3. Vorstellung verschiedener Barrieren und Hemmnisse bei der Umsetzung



ARTS - ein EU-Projekt zur Untersuchung von Verkehrslösungen in dünn besiedelten Regionen im Überblick

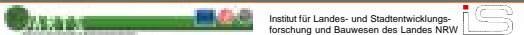
**Das EU-Forschungsprojekt ARTS**

- „ARTS“ = Actions on the Integration of Rural Transport Services
- 5. EU-Forschungsprogramm (GD Energie u. Verkehr)
- Laufzeit des Projekts: Dez. 2001 - Nov. 2004
- Projektziel: Einführung und Testen von effektiven Verkehrsangeboten in ländlichen Räumen Europas



ARTS - ein EU-Projekt zur Untersuchung von Verkehrslösungen in dünn besiedelten Regionen im Überblick



Phase I Barrieren- und Problemanalyse	Phase II Demonstrationsvorhaben	Phase III Evaluierung der Demos	Phase IV Untersuchung der Übertragbarkeit	Projektabschluss
WP 3: Barrieren Analyse von potentiellen Barrieren in den beteiligten Ländern (ökonomische, legale, etc.)	WP 4: Demosvorhaben Vorbereitung und Ausgestaltung	WP 3: Barrieren Analyse der Demoinmanenten Hemmnisse	WP 6: Untersuchung der Übertragbarkeit	WP 7: Handlungsempfehlung WP 8: Marktdiffusion der Mobilitätskonzepte
WP 2: Methodik, Wissenschaftliche Evaluierung, Qualitätskontrolle				
WP 1: Projektmanagement und Qualitätskontrolle				



ARTS - ein EU-Projekt zur Untersuchung von Verkehrslösungen in dünn besiedelten Regionen im Überblick

**2. Die ARTS - Demonstrationsvorhaben**

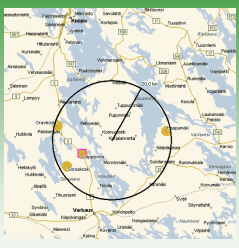
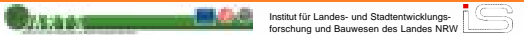
- » Bedarfsorientierte Verkehrsdiens (on-demand rural transport system)
- » Mehrzweck-Verkehr
- » Taxi-basierte Verkehrsdienste
- » auf Freiwilligkeit basierte Verkehrsdienste
- » durch Telematik unterstützte Verkehrssysteme

ARTS - ein EU-Projekt zur Untersuchung von Verkehrslösungen in dünn besiedelten Regionen im Überblick

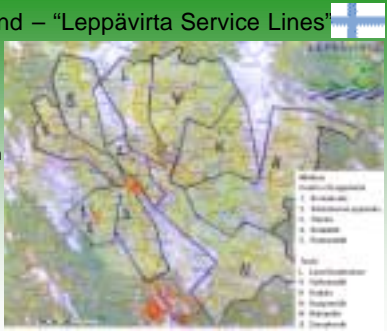
**2.1 Finnland – „Leppävirta Service Lines“**

- Integriertes Verkehrsangebot im Osten Finnlands im Einzugsbereich der Mittelstadt Leppävirta
- bedarfsorientierte Verkehrsangebote mit Minibussen und Taxis (Tür-zu-Tür-Service & feste Haltestellen)

## 2.1 Finnland – "Leppävirta Service Lines"

- Minibusse (14 Sitzplätze) Mo. - Fr., 7-16h
- Taxibusse (8 Sitzplätze) 2x pro Woche



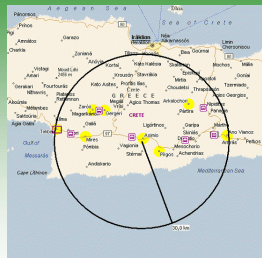
## 2.1 Finnland – "Leppävirta Service Lines"

### Erste Ergebnisse

- Fahrgastaufkommen der Minibusse nach Größe der Nutzergruppe: 56% Schulkinder, 33% weitere zahlende Passagiere, 11% spezielle Seniorenfahrten
- Kostendeckungsraten des Minibusdienstes: 14% Fahrkartenverkauf, 14% kommunale Zuschüsse, 72% anderweitige Subventionen
- Durchschnittliche Taxi-Auslastung: 8 Pers./Hin- u. Rückfahrt
- Kostendeckungsraten d. Taxibusse: 57% Fahrkartenverkauf, 43% Zuschüsse

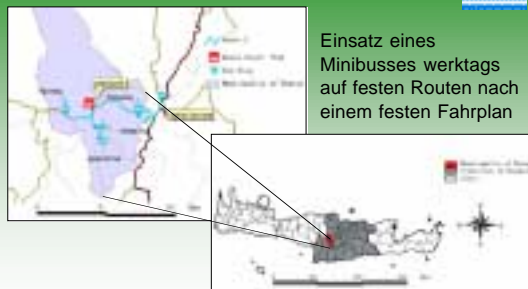
## 2.2 Griechenland – Messara Tal (Kreta)

- Kombiniertes ÖPNV-Angebot im Schul- und Linienverkehr
- Angebot durch Gemeinde Rouva neu eingerichtet



## 2.2 Griechenland – Messara Tal (Kreta)

Einsatz eines Minibusses werktags auf festen Routen nach einem festen Fahrplan



## 2.2 Griechenland – Messara Tal (Kreta)

### Erste Ergebnisse

- Gute Annahme des Angebots im Schulverkehr
- Senioren mit Verkehrsanbindungen (Gergeri, Gesundheitszentrum) zufrieden
- Bessere Abstimmung auf die Bedürfnisse der Fahrgäste als das herkömmliche Angebot
- Merkschwierigkeiten der Fahrtauglichkeiten einziger genannter Schwachpunkt

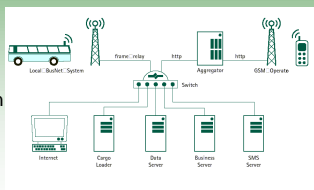
## 2.3 Großbritannien – CYMRU (Wales)

- Einführung eines Echtzeit-Informationssystem im regionalen ÖPNV
- zusätzlich: Einführung von Niederflerbussen
- Taktverbesserung



Echtzeit-Informationen über Fahrzeiten der bereits existierenden Buslinien in Englisch und in Walisisch:

- Internet
- Mobiltelefon als SMS
- Telefon
- an 26 Bushaltestellen per Display
- in 53 Bussen auf Bildschirmen



## 2.3 Großbritannien – CYMRU (Wales)

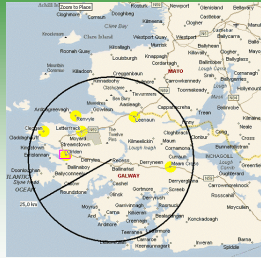
### Erste Ergebnisse

- Umsetzungsschwierigkeiten bei Einführung des Echt-Zeit Informationssystems
- Informations- und Kommunikationsprobleme nach der Einführung selten
- Informationsmangel auf einer neuen Fahrtstrecke



## 2.4 Irland – BEALACH

- Verbesserte Koordination von regulären und speziellen Verkehrs-diensten in der Region Connamara
- Einrichtung einer Dispositionszentrale
- Tür-zu-Tür-Service sowie fester Linienvkehr mit Minibussen



## 2.4 Irland – BEALACH

- Verknüpfung von Umsteigemöglichkeiten zum Überlandbus
- Einbezug von Fahrten eines Gesundheitszentrums
- **Einheitliches und simples Tarifsystem:**
  - » gültig für alle Verkehrsangebote in der Region Connamara
  - » zu beziehen über Mobilitätszentrale oder lokalen Geschäften/Postämtern
  - » Einzelfahrten 1 €, 2 €, 3 €, mit Rückfahrt 4 € oder 5 €

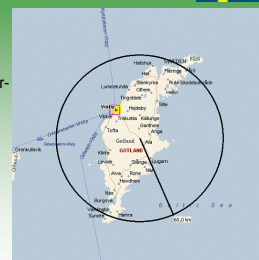
## 2.4 Irland – BEALACH

### Erste Ergebnisse

- Mehrheit der Nutzer ist über 65 Jahre alt
- hauptsächliche Fahrtzwecke: Sozial- u. Gesundheitsverkehr sowie Einkaufsverkehr;
- generelle Zufriedenheit;
- Verbesserungsvorschläge betreffend:
  - » Fahrzeit
  - » Taktung
  - » Erweiterung der räumlichen Abdeckung

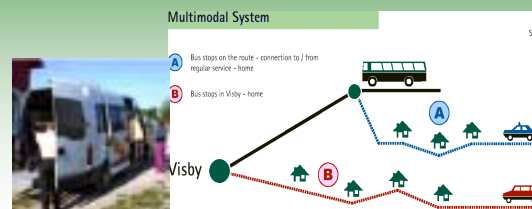
## 2.5 Schweden – „Plustrafik“

- bedarfsorientiertes Verkehrssystem teils im Linienverkehr mit festen Haltepunkten, teils Tür-zu-Tür-Service
- Vorreservierung per Telefon in Dispositions-zentrale notwendig



## 2.5 Schweden – „Plustrafik“

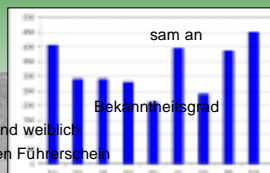
- Bedienung mit Minibussen und Taxis
- In Hauptorten: „Plustrafik“ hält nur an Bushaltestellen
- In ländlichen Distrikten: Tür-zu-Tür-Service



## 2.5 Schweden – „Plustrafik“

### Erste Ergebnisse

- Zahl der Fahrgäste steigt seit Einführung nur lang-
- große Zufriedenheit unter den Passagieren
- kein besonders hoher Bekanntheitsgrad
- größter Anteil der Passagiere sind weiblich
- 70% der Fahrgäste besitzt keinen Führerschein



## 2.6 Spanien – RUTO

- Verkehrskonzept basiert auf der Integration von Schul- und Linienbus-verkehren im östlichen Galizien (Ourense)
- Fahrzeiten der Buslinien richten sich nach Schulbeginn und -ende
- Kein Angebot am Wochenende und in Schulferien



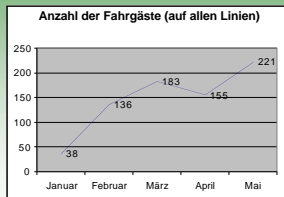
## 2.6 Spanien – RUTO

- Integration regulärer Fahrgäste in Schulbusse auf insgesamt 14 Linien verteilt auf 4 Gemeinden
- Zwei Verkehrsbetreiber
- Fahrtkosten pro Fahrt: für Schüler/innen frei für andere Fahrgäste 1 €



## 2.6 Spanien – RUTO

### Erste Ergebnisse

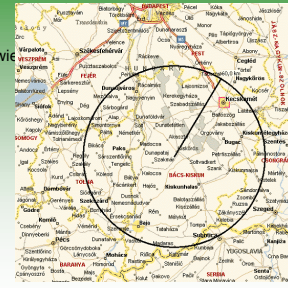


- 90% der regulären Fahrgäste 40+ Jahre alt
- 55% 65+ Jahre
- 13% 80+ Jahre
- mehrheitlich Rentner und Hausfrauen ohne Führerschein

## 2.7 Ungarn – DEVELOPMENT



- Aufbau eines geregelten Schulverkehrs zwischen Matkó und Kecskemét sowie zwischen Szarkás und Kecskemét
- Fahrzeiten der Buslinien richten sich nach Schulbeginn und -ende



## 2.7 Ungarn – DEVELOPMENT

- Schulbusse (mit je 45 Sitzplätzen) fahren morgens von **Matkó** (3 Haltestellen), von **Szarkás** (1 Halt) nach **Kecskemét** (Halt nur an Grundschulen); nachmittags wieder zurück



## 2.7 Ungarn – DEVELOPMENT

### Erste Ergebnisse

- Durchschnittliche Passagierzahl pro Tag: 168
- Gesamtzahl der Fahrgäste pro Monat: 3.280
- Benutzerszufriedenheit überaus groß, da:
  - » Schulbusverkehr komfortabel und sicheren anbietet
  - » Schulbusse meist pünktlich ankommen
  - » Anzahl und Lage der Haltepunkte sich an Schülerzahlen orientiert
- Aufgrund des großen Erfolges ist eine Weiterführung nach ARTS auf 1-2 Jahre wahrscheinlich



## 3. Barrieren

- Barrieren= Potenzielle Hindernisse bei der Implementierung innovativer Verkehrskonzepte in ländlichen Räumen
  - » (Sozio)-Ökonomische Barrieren
    - ~ Finanzierung/Förderung/Subventionen, Kostendeckung, Besteuerung und Versicherung
  - » Rechtliche und verwaltungsbedingte Barrieren
    - ~ Verwaltung und Recht, Betriebslizenzen und Konzessionen
  - » Organisatorische Barrieren
    - ~ Öffentliche Einrichtungen, Verkehrsbetreiber, IuK, Technik
  - » Kulturelle und politische Barrieren
    - ~ Kultur, Politik,
  - » Physische Barrieren
    - ~ Naturraum, Infrastruktur, Besiedlungsstruktur,

## 3.1 (Sozio-) Ökonomische Barrieren



- Vielfach keine Fördermittel explizit für innovative ÖV-Konzepte
- Zeitliche Beschränkung von Fördermaßnahmen
- geringe Kostendeckung des ÖPNV im ländlichen Raum
- Besteuerungsrichtlinien und Versicherungsverhältnisse starr auf herkömmlichen ÖV ausgerichtet

## 3.2 Legale/administrative Barrieren



- Restriktive Gesetzgebung
- hinderliches System der Betreiberlizenzen und Konzessionen
- Ausschreibungsmodalitäten bevorzugen bereits bestehende Angebote und Anbieter

## 3.3 Organisatorische Barrieren



- Mangel an Kooperation zwischen verschiedenen öffentlichen Behörden und privaten Gesellschaften
- Integrierte Betriebs- und Tarifgestaltung aufgrund von Wettbewerb schwierig
- Mangel an erfahrenem Personal & kompetenten Verkehrsplanern

### 3.4 Kulturelle & Politische Barrieren



- Sozialer/kultureller Widerstand gegenüber Veränderungen
- hohe Auto-Orientierung im ländlichen Raum
- schlechtes Image, unerfüllte Qualitätsanforderungen des ÖPNV
- fehlender politischer Wille zur Unterstützung von Innovationen
- geringes Bestreben/Wille nach privaten und freiwilligen Initiativen zur Verbesserung des ländlichen ÖPNV



### 3.5 Physische Barrieren



- Naturräumliche Hindernisse
- disperse Siedlungsstruktur
- Benachteiligung des ländlichen ÖPNV durch schlechtere Straßen- und Schieneninfrastruktur




### Weitere Infos über ARTS

- Newsletter (zu beziehen von der ARTS-Homepage)
- ARTS-Homepage: [www.rural-transport.net](http://www.rural-transport.net)
- Internationales Seminar im September 2004
- Handbuch Ende 2004

[evelin.unger-azadi@ils.nrw.de](mailto:evelin.unger-azadi@ils.nrw.de)




#### 4.5. Challenges of public transport in low demand areas, Tony Dufays



## Challenges of public transport in low demand areas

**Tony Dufays**  
International Association of Public Transport (UITP)  
Regional Transport Division


Better mobility for people worldwide



## Presentation Content

1. What is UITP?
2. Public transport in areas with low demand
3. Actual discussion topics of the UITP regional transport division


Better mobility for people worldwide



## Presentation Content

1. **What is UITP?**
2. Public transport in areas with low demand
3. Actual discussion topics of the UITP regional transport division

Better mobility for people worldwide

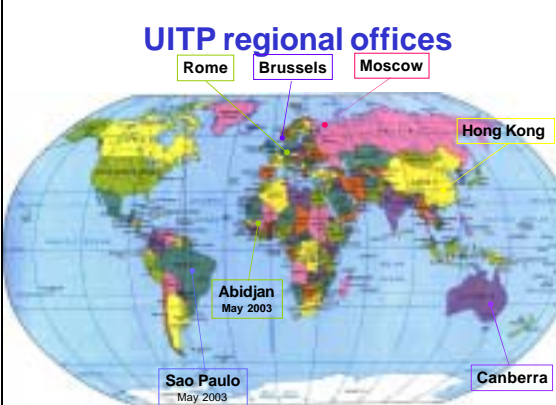


## UITP: its mission

- The worldwide NETWORK of public transport professionals
- The point of REFERENCE for the industry
- The international FORUM for transport policy
- The ADVOCATE for public transport

Better mobility for people worldwide

## UITP regional offices



Better mobility for people worldwide



## Who are our members?

UITP has over 2,500 members in 80 countries representing all the major mobility actors on a regional and local level, such as:

- Those responsible for ensuring the operation of services
- Authorities and bodies responsible for organising public transport
- The service and supply industry
- Research institutes, consultants and academics
- National and other transport related associations

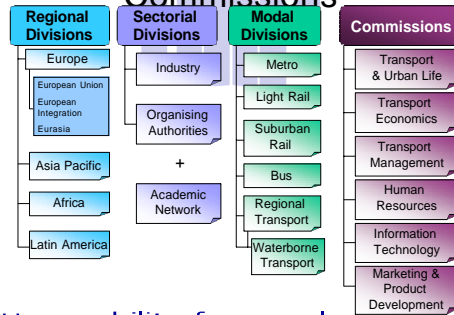
Better mobility for people worldwide

## UITP activities

- Relations with other international organisations
- Biennial World Congress & Mobility and City Transport Exhibition
- Regional & thematic focused events world-wide
- Studies, Reports and Publications (Public Transport International)
- Official Positions and Fact Sheets
- Research
- Electronic Documentation service and Library (Mobi +)
- Training Programme

Better mobility for people worldwide

## UITP Divisions and Commissions



Better mobility for people worldwide

## Presentation Content

1. What is UITP?
2. Public transport in areas with low demand
3. Actual discussion topics of the UITP regional transport division

Better mobility for people worldwide

## Public transport in areas with low demand

The challenges of public transport by low demand

- The increasing needs for public transport by low demand
- Cross sector benefits
- Insufficient provision of passenger transport to serve low demand
- Synergies?
- The high potential of development of public transport by low demand

Better understanding leading to better action

Better mobility for people worldwide

## Public transport in areas with low demand

The challenges of public transport by low demand

- The increasing needs for public transport by low demand
- Cross sector benefits
- Insufficient provision of passenger transport to serve low demand
- Synergies?
- The high potential of development of public transport by low demand

Better understanding leading to better action

Better mobility for people worldwide

## The challenges of public transport by low demand (1)

From 1970 to 2000:

- modal share of public transport has decreased by 8,7% from 24,6% to 15,9%
- corresponds to changes in lifestyles, more flexible schedules, leisure activities, urban sprawl
- increasing use of cars strengthened by political decisions
- demand for mobility has become more complex and can not be satisfied by traditional modes of public transport.

Discussion about benefits of public transport for society and politics:

- urban areas like congestion, pollution, economic well being of the central business district, ...
- inter-urban travel: good train services can compete with the private car

Better mobility for people worldwide

## The challenges of public transport by low demand (2)

In some cases: market led activity:

- income covers costs
- consumer led approach has been beneficial in certain situations

Area where demand is low, because the market available is sparse:

- market is unlikely to be able to provide traditional public transport without intervention and financial backing of the organising authorities
- budgets of organising authorities are more and more under pressure

Better mobility for people worldwide

## The challenges of public transport by low demand (3)

Traditionally served by conventional public transport (bus service at low frequency)

- only suitable to meet the most basic of demands to go shopping in the nearest town.
- of no value for travel to work, for training, for education, for medical, social or recreational journeys.
- people either have to be provided with special services (for travel to a hospital, a special vehicle, at very high cost to the public sector), or they simply do not make the journey at all and become excluded from mainstream society.

Better mobility for people worldwide

## Public transport in areas with low demand

### The challenges of public transport by low demand

- The increasing needs for public transport by low demand
- Cross sector benefits
- Insufficient provision of passenger transport to serve low demand
- Synergies?
- The high potential of development of public transport by low demand

Better understanding leading to better action

Better mobility for people worldwide

## The increasing needs for public transport by low demand (1)

Significant proportion of the population lives in rural areas:

- 26.4% in Europe
- the Netherlands 10.4 %,
- United Kingdom 10.5%,
- Germany 12.4%,
- Spain 22.2%,
- France 24.5%,
- Italy 32.9%,
- Poland 37.5%
- Finland 41.5%.

Better mobility for people worldwide

## The increasing needs for public transport by low demand (2)

Travellers with a mobility disability are another part of the population who constitute a small market:

- wheelchair users
- sight impaired,
- difficulty walking
- need of some form of 'carer' whilst travelling

Better mobility for people worldwide

## The increasing needs for public transport by low demand (3)

In a modern society, equality for all sections of the community is recognised:

- has to be some attempt at providing services, accepting that this is not always possible or even desirable.

A rural dweller, a person living in a small town, or someone with reduced mobility:

- has same rights of access to services as those who live in urban areas.
- pay the same taxes (sometimes higher)

Better mobility for people worldwide

## Public transport in areas with low demand

### The challenges of public transport by low demand

- The increasing needs for public transport by low demand
- Cross sector benefits
- Insufficient provision of passenger transport to serve low demand
- Synergies?
- The high potential of development of public transport by low demand

Better understanding leading to better action

Better mobility for people worldwide

## Cross sector benefits

Research in the UK has shown that good public transport can bring wide social benefits to those who would otherwise depend much more on public financing to maintain an acceptable lifestyle.

For example:

- elderly person travel into town to visit friends, social activities, a doctor or just for recreation to meet with others, then less need help in their own home from social care agencies.

The cost of providing these people with good public transport is more than recouped by the benefits, which accrue not only to the individual but to public expenditure in general.

Better mobility for people worldwide

## Public transport in areas with low demand

### The challenges of public transport by low demand

- The increasing needs for public transport by low demand
- Cross sector benefits
- Insufficient provision of passenger transport to serve low demand
- Synergies?
- The high potential of development of public transport by low demand

Better understanding leading to better action

Better mobility for people worldwide

## Insufficient provision of passenger transport to serve low demand (1)

Mobility actors and stakeholders have started to implement innovative solutions flexible solutions:

- essential link in the whole mobility chain, as a complement or as a substitute of traditional public transport.
- In this context Demand Responsive Transport plays a fundamental role.

Taxis can be used to deal with low demand:

- however, cost of a taxi journey is high too, especially if distances are significant, and in rural areas, taxis are unlikely to be found unless there is positive action by organising authorities.
- conventional taxis are not efficient, often they make one leg of a journey empty.

Better mobility for people worldwide



## Insufficient provision of passenger transport to serve low demand

In some cases, the use of minibuses and flexible routing has reduced the cost of providing transport for low demand, but cost per passenger is still high.

Self-help schemes:

- usually very highly valued by the users.
- often depend on a degree of voluntary work (reliability, continuity of service, only sustainable with commitment by the local community)

New technologies:

- Demand Responsive Transport is highly facilitated by new information and communication technologies, which enable a greater flexibility of operation.

Better mobility for people worldwide

## Public transport in areas with low demand

The challenges of public transport by low demand

- The increasing needs for public transport by low demand
- Cross sector benefits
- Insufficient provision of passenger transport to serve low demand
- Synergies?
- The high potential of development of public transport by low demand

Better understanding leading to better action

Better mobility for people worldwide

## Synergies?

Demand for transport and other services often go together.

- cost of providing other services are as well disproportionately high in low demand areas

Those who live in small towns, or people who find it less easy to move around, can also be penalised by the cost of transporting things to them and delivery is often charged by the supplier.

A solution to the public transport demand problem may be found by combining with the movement of goods.

- There are a number of possible solutions, and these must be tailored to local circumstances and legislative frameworks.

Better mobility for people worldwide

## Public transport in areas with low demand

The challenges of public transport by low demand

- The increasing needs for public transport by low demand
- Cross sector benefits
- Insufficient provision of passenger transport to serve low demand
- Synergies?
- The high potential of development of public transport by low demand

Better understanding leading to better action

Better mobility for people worldwide

## The high potential of development of public transport by low demand

High potential for developing adapted services to answer the increasing needs.

The challenge for organising authorities and operators is:

- providing good quality, affordable, accessible and relevant public transport at times and in places when demand is low
- taking into account the questions about value for money, and the cost of transport, which is increasingly the case these last years

Better mobility for people worldwide

## Public transport in areas with low demand

The challenges of public transport by low demand

- The increasing needs for public transport by low demand
- Cross sector benefits
- Insufficient provision of passenger transport to serve low demand
- Synergies?
- The high potential of development of public transport by low demand

Better understanding leading to better action

Better mobility for people worldwide

## Better understanding leading to better action

Integration is important in public transport and even more when filling the gaps left by conventional services:

- door-to-door seamless travel by providing the market with one public transport offer that integrates different products from conventional public transport to demand responsive solutions, regardless of the type of providers.

Good practice cases:

- Workshop in Florence and (free) book

Better mobility for people worldwide

## Presentation Content

1. What is UITP?
2. Public transport in areas with low demand
3. Actual discussion topics of the UITP regional transport division

Better mobility for people worldwide

## Discussion topics in the UITP Regional Transport division (1)

- Financing of public transport:
  - budgets of organising authorities under pressure
  - Public transport as a political tool (Flanders, London)
- Pricing in regional public transport
  - A way to finance the operations
  - A way to attract more customers
  - "100 Euro" per inhabitant per year in urban areas
- Organisation of regional transport:
  - Changing European legislation
  - Decentralisation of organisation
  - Privatisation and globalisation of the operations

Better mobility for people worldwide

## Discussion topics in the UITP Regional Transport division (2)

- Demand responsive transport solutions
  - Good practice catalogue, workshop & book
- Cooperation with the taxi sector
  - Discussions about a common position and possible cooperation practices between both modes
- Integration in Public transport
  - A one-stop solution

Better mobility for people worldwide

## Discussion topics in the UITP Regional Transport division (3)

- Leisure & tourism transport
  - Increasing importance, also in rural areas (e.g. BVG).
- Cross-border transport
  - Networks tend to end at borders

Better mobility for people worldwide



## 4.6. Individualverkehr mit dem ÖPNV: Grenzen der Finanzierbarkeit Öffentlicher Verkehrsangebote, Dr. Christoph Walther

**Individualverkehr mit dem ÖPNV:  
Grenzen der Finanzierbarkeit  
Öffentlicher Verkehrsangebote**

Innovative ÖPNV-Angebote im ländlichen Raum:  
Good Practices aus Europäischen Nachbarstaaten

Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie GmbH  
29. September 2003

Dr. Christoph Walther  
FTV/Planung Transport Verkehr AG, Karlsruhe

**Gliederung**

1. Definitionen und Grundlagen
2. Was kostet der ÖPNV in der Region ?
3. Daseinsfürsorge bei "leeren Kassen"



**Definition ÖPNV in der Region - 1. Versuch**




„Der Weg ist das Ziel...“

**Definition - 2. Versuch**

Der öffentliche Personennahverkehr i.S. des PBefG (§8, Abs.1) ist die allgemein zugängliche Beförderung von Personen mit Verkehrsmitteln **im Linienverkehr**, die überwiegend dazu bestimmt ist, die Verkehrsfrage zu befriedigen, und zwar im:

- Stadtverkehr
- Vorortverkehr
- **Regionalverkehr**



**Systematisierung Alternativer Bedienungsformen**

Betriebsform	Fahrplan	Anzahl-Bürger	Zu- und Abgang			
			Haltestelle		Hausdoor	
			Einstieg	Ausstieg	Einstieg	Ausstieg
Linien	mit	ohne	Linien-Bus			
Gebirgsbus	mit	mit	1-Bus*			
Richtungsbus	mit	mit	1-Bus*		R-AST	
			R-AST		F-Bus**	
Fläche	ohne	mit			Taxis	

\* in Einzelfällen auch: Behindertengerechte Angebote  
\*\* Betriebsform in Sonderlagen: Abfertigung an Haltestelle  
RST = Rapid Service Taxi

**Besonderheiten beim F-Bus**

- Keine Genehmigung "als einer Linie ähnlich":  
Es fehlen Anfangs-/Endhaltestelle und Fahrplan  
 Keine Integration in Linienbündel  
 Ausgleichszahlung nach §45a PBefG ?
- De facto kaum Fahrtenbündelungen (Besetzungsgrade < 2)

Individualverkehr mit dem ÖPNV

Was bedeutet LPE in der Praxis?

### ÖPNV - die Geschichte (s)einer Bezahlbarkeitskrise

- Monopol-Phase (bis Mitte der 60-er)**  
Kein Bewusstsein für die neue Konkurrenz durch das Auto
- Sozialphase (bis Mitte der 70-er)**  
Mindestbedienstungsstandard für MiBürger ohne Auto
- Öko-Phase (bis heute)**  
Mitglied des Umweltverbundes  
Ausweg aus dem Stau

Quelle: Prof. Dr. Cornelia Wien  
Hörsaal für Betriebswirtschaftslehre, 07.09.

Was bedeutet LPE in der Praxis?

### Alternative Bedienungsformen in der Praxis

Was bedeutet LPE in der Praxis?

### Besonderheiten der LLE bei ABFI (Fixe Kosten)

Fahrzeugkosten für Fahrzeugvorhaltung

Infrastrukturkosten für ~~Strecken~~ Haltestellen Betriebshof ~~Dispozentrale~~

Kosten für Verwaltung und Vertrieb (Overheadkosten)

}

Kosten pro Jahr

Was bedeutet LPE in der Praxis?

### Besonderheiten der LLE bei ABFI (Variable Kosten)

Kenngrößen der Betriebsleistung

Zahl der Fahrten

Fahrzeugkilometer

~~Sitzplatzkilometer~~

Netto-Einsatzzeit

Brutto-Einsatzzeit

Zahl der Fahrzeuge

}

Maximale Leistung (ML) berechnet aus Fahrgast, Netzplan, Umlaufzeitung  
 Prognostizierte Leistung (PL) aus Tourenbildung  
 Bereitschaftsleistung (ML-PL)

Was bedeutet LPE in der Praxis?

### F-Bus vs. Taxi - eine Beispielerrechnung (II)

	Typ 1		Typ 2	
	Arbeitszeit in 1000 h	Fahrk	Arbeitszeit in 1000 h	Fahrk
Personen / Tag	1000	200	800	400
Strecken / Tag	20	20	40,52	40,52
<b>Durchschnittlicher Tag</b>	<b>200</b>	<b>200</b>	<b>401</b>	<b>401</b>
Strecken / Jahr	200.000	200.000	401.000	401.000
Arbeitszeit / Jahr	1000.000	200.000	800.000	400.000
Fahrkilometer	20%	20%	40%	40%
Personen / Fahrgast	10%	10%	20%	20%
Personen / km (Streckenleistung)	50%	50%	25%	25%
Durchschnittlicher Tag	200	200	401	401
Strecken / Jahr	200.000	200.000	401.000	401.000
<b>Durchschnittlicher Tag</b>	<b>200</b>	<b>200</b>	<b>401</b>	<b>401</b>

Was bedeutet LPE in der Praxis?

### F-Bus vs. Taxi - eine Beispielerrechnung (I)

	Typ 1		Typ 2	
	Arbeitszeit in 1000 h	Fahrk	Arbeitszeit in 1000 h	Fahrk
Personen / Tag	1000	200	800	400
Strecken / Tag	20	20	40,52	40,52
<b>Durchschnittlicher Tag</b>	<b>200</b>	<b>200</b>	<b>401</b>	<b>401</b>
Strecken / Jahr	200.000	200.000	401.000	401.000
Arbeitszeit / Jahr	1000.000	200.000	800.000	400.000
Fahrkilometer	20%	20%	40%	40%
Personen / Fahrgast	10%	10%	20%	20%
Personen / km (Streckenleistung)	50%	50%	25%	25%
Durchschnittlicher Tag	200	200	401	401
Strecken / Jahr	200.000	200.000	401.000	401.000
<b>Durchschnittlicher Tag</b>	<b>200</b>	<b>200</b>	<b>401</b>	<b>401</b>

Überlegungen im "Trenn-Konzept"

### Konsequenzen der Daseinsfürsorge

**Daseinsfürsorge**

Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im ÖPNV (Regionalisierungsgesetz)

- Engagement der öffentlichen Haushalte für den ÖPNV in der Region
- Agieren müssen, wo privates Kapital sich nicht rentiert
- Minimierung der Aufwendungen bei leeren Kassen

Überlegungen im "Trenn-Konzept"

### Handlungsmöglichkeiten

- Integrierte Planungen mit Alternativen Bedienungsformen
- Mehr Wettbewerb?
  - Umsetzungsprobleme in der Region
  - Kostenstruktur der „Platzhirsche“
  - Interpretation des EuGH-Urteils
- Bandbreiten der Daseinsfürsorge





Einblicke in "Team Cases"  
**Integrierte Planung mit Alternativen Bedienungsformen**








Einblicke in "Team Cases"  
**Alternative Ausgestaltung der Daseinsfürsorge**

- Motivation zur selbst-organisierten Mobilität
- Das Angebot kommt zur Nachfrage
  - Mobile Bürgerbüros
  - Mobile Lebensmitteläden
  - E-Commerce
- Subjektförderung statt Objektförderung



**Abschied von der Volkswirtschafts-Mentalität in Sachen Mobilität**

## 4.7. Burgess Hill Bus Services, Derek Jones



### Issues for Rural Passenger Transport

- Increased demand for transport
- Increased demand for housing
- Accessibility to services and economies
- Social Inclusion (or Exclusion)

### Barriers to improving Rural Passenger Transport

- Lack of resources (Vehicles...Drivers...Financial)
- Increased car ownership
- Culture / image
- Population and housing densities
- Diverse nature of needs

### Burgess Hill Bus Network

#### Background

- Rural Bus Subsidy Grant (RBSG) introduced
- New leisure centre opened in Burgess Hill
- Ericsson relocating from Brighton
- Tesco providing courtesy bus links

### Burgess Hill Bus Network

#### Steering Group led by West Sussex County Council:

- Mid Sussex District Council
- Burgess Hill Town Council
- Ericsson
- Tesco
- Sussex Enterprise

### Burgess Hill Bus Network

#### Funding:

- Central Government (RBSG) 50%
- West Sussex County Council 25%
- Mid Sussex District Council )
- Burgess Hill Town Council )
- Ericsson ) 25%
- Tesco )
- Sussex Enterprise )

## Burgess Hill Bus Network

### Network included:

- Local routes within Burgess Hill town
- Rural services to 12 villages
- Shopping services to Tesco superstore
- Hourly link to the Triangle leisure centre
- Commuter services for Ericsson

## Burgess Hill Bus Network

### Operation:

- Low-floor accessible buses to encourage use by elderly, disabled & families with young children

## Burgess Hill Bus Network

### Passenger growth

- 2000 per week in 1999
- to 3500 per week in 2003

### Revenue growth

- £50,000 pa in 1999
- to £125,000 pa in 2003

About 30% of costs now recovered from revenue, by integrating the operation of rural and urban services in a single network.

## Burgess Hill Bus Network

### Future Challenges Funding

- Increase in costs from £200,000 pa in 1999 to £275,000 pa in 2003
- Existing contract to continue until 2006 as a result of extension of RBSG by Government
- Ericssons closed Burgess Hill site in September 2003 (some staff made redundant and others relocated to Guildford) so significant stakeholder lost

## Burgess Hill Bus Network

### Future Challenges Funding

- Reliance on outside funding means services are vulnerable if these sources unable to continue – so need for constant review and work to secure new funding
- New sources – e.g. Health Authorities?

## Burgess Hill Bus Network

### Future Challenges Network Design

- Simplification of route network to improve public awareness, make journeys more direct and reduce journey times
- Demand-responsive services for villages?

## Burgess Hill Bus Network

### Future Challenges Network Design

- Simplification of route network to improve public awareness, make journeys more direct and reduce journey times
- Demand-responsive services for villages?
- Improvements to evening & Sunday services

## Burgess Hill Bus Network

### Future Challenges Network Design

- New school being built adjacent to Triangle leisure centre – to open in September 2004 and will generate new travel demands from Haywards Heath and Burgess Hill area

## Burgess Hill Bus Network

### *Key Reasons for Success*

- The County Council's role as broker
- Integration with services provided by superstore and a major employer
- Opportunities for interchange, especially with rail





## 4.8. Das Dorfmobil, Evelin Unger-Azadi

Das „Dorfmobil“



# DAS „DORFMOBIL“

Dorfmobil  
Dipl.-Ing. Evelin Unger-Azadi



Klaus-Steyring-Kriess




Lehrstuhl für Landbau- und Gartenbauingenieurwesen  
Ernährung und Ressourcen des Landes NRW




Das „Dorfmobil“

## Idee „Dorfmobil“

- Sicherstellung der Mobilität für Personen, die über keinen PKW verfügen bzw. in ihrer Mobilität eingeschränkt sind
- Reduktion von Bring- und Holdkosten und damit Förderung der Selbständigkeit von Personen, die über keinen PKW verfügen

⇒ öffentliches Verkehrsangebot innerhalb einer Gemeinde

- **bedarfsorientierter Verkehr:** telefonische Voranmeldung
- **Tür-zu-Tür - Bedienung**

Lehrstuhl für Landbau- und Gartenbauingenieurwesen  
Ernährung und Ressourcen des Landes NRW

Das „Dorfmobil“

## Vorstellung des Konzeptes



- Dorfmobil = öffentliches Verkehrsangebot innerhalb der Orte Klaus, Steyring, Kriess
- Aufbau eines bedarfsorientierten Verkehrssystems mit Tür-zu-Tür-Service
- Betrieb durch einen gemeinnützigen Verein (Dorfmobil KSK)





Lehrstuhl für Landbau- und Gartenbauingenieurwesen  
Ernährung und Ressourcen des Landes NRW

Das „Dorfmobil“

## Betrieb des „Dorfmobils“

- **Bedienungsgebiet**
  - Siedlungsgebiet der Gemeinde Klaus
  - unmittelbare Siedlungen der Nachbargemeinden
- **Betriebszeiten**
  - Montag - Freitag, 6.00 - 19.00 Uhr
  - keine Parallelfahrten zum bestehenden ÖV
- **Fahrzeug**
  - Leasing-Fahrzeug (6-Sitzer)
- **Fahrer**
  - 12 Freiwillige (geringe Entschädigung: 1,50 €/Stunde)
- **Fahrtkostenbeitrag: 1,50 € pro Fahrt/Person**





Lehrstuhl für Landbau- und Gartenbauingenieurwesen  
Ernährung und Ressourcen des Landes NRW

Das „Dorfmobil“

## Inanspruchnahme des Dorfmobils

**Telefonische Voranmeldung**  
bis spätestens eine halbe Stunde vor der gewünschten Beförderungszeit



**Abholen des Fahrgastes**  
am vereinbarten Ort (Wohnung, Haltestelle,...)



Bei mehreren Fahrtwünschen zur selben Zeit: **Sammelfahrten**




Lehrstuhl für Landbau- und Gartenbauingenieurwesen  
Ernährung und Ressourcen des Landes NRW

Das „Dorfmobil“

## Umsetzung - Zeitplan I

- **Juli 2001:**
  - Interessensbekundung durch politische Gemeinde
- **Januar - Mai 2002:**
  - Umsetzungskonzept
  - Klärung der Rahmenbedingungen (v.a. rechtlich)
- **Juni 2002:**
  - Gründung des Vereins Dorfmobil KSK
- **Juli 2002:**
  - Genehmigung des Vereins





Lehrstuhl für Landbau- und Gartenbauingenieurwesen  
Ernährung und Ressourcen des Landes NRW

Das Dorfmobil

### Umsetzung - Zeitplan II

- Oktober 2002:**
  - Festlegen des Bedienungskonzeptes
  - Festlegen der Betriebszeiten
  - Kauf eines Leasing-Fahrzeuges
  - Werben von Fahrern
- November 2002:**
  - Schulung von Fahrern
  - Öffentlichkeitsarbeit
- Dezember 2002:**
  - Pilotversuch
  - Start des „Dorfmobils“ am 15.12.2002



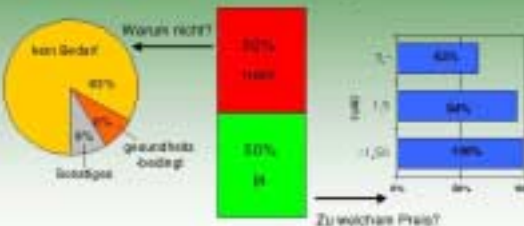



 Institut für Landbau- und Tiererkrankungslehre und Biologie des Landes Württemberg

Das Dorfmobil




### Verwendung des Dorfmobils

Personen ohne PKW-Verfügbarkeit



80% kann Geld  
 10% braucht nicht  
 8% braucht aber nicht  
 2% braucht und kann

Zu welchem Preis?







 Institut für Landbau- und Tiererkrankungslehre und Biologie des Landes Württemberg

Das Dorfmobil

### Kosten & Finanzierung 1. Betriebsjahr

Mitglieder 500, Sponsoren 655

Kosten	Einnahmen
Variable Kosten (Basis 1000 Fahrten/Jahr): Fahrer 1.500,- PKW 3.800,- Leasing 1.500,- Ökostrom 1.500,- Telefon 1.500,-	Fahrges 2.250,- Land 00 14.530,- EU 7.765,-
Fixkosten: PKW 13.200,-	
<b>Gesamt: 26.700,-</b>	




 Institut für Landbau- und Tiererkrankungslehre und Biologie des Landes Württemberg

Das Dorfmobil

### Kosten & Finanzierung Folgejahre

Mitglieder 600

Kosten	Einnahmen
Unvorhanden gezeichnetes 2.000,- Variable Kosten (Basis 1000 Fahrten/Jahr): Fahrer 1.500,- PKW 3.800,- Leasing 1.500,- Ökostrom 1.500,- Telefon 1.500,-	Sponsoren 7.937,- Fahrges 2.250,- Land 00 7.938,-
Fixkosten: PKW 5.725,-	
<b>Gesamt: 18.825,-</b>	




 Institut für Landbau- und Tiererkrankungslehre und Biologie des Landes Württemberg



#### 4.9. CARLOS, Paul Dominik Hasler

(Es darf keine Wiedergabe ohne die schriftliche Genehmigung des Verfassers erfolgen)

**CARLOS**

**« Der Öffentliche Verkehr ist nur so gut wie sein schwächstes Glied. »**

**CARLOS**

### Ausgangslage



- Wohnen „im Grünen“
- Klassischer ÖV überfordert
- Komfortansprüche der Kunden wachsen

**CARLOS**


### Was ist CARLOS?



- Spontane Mitnahme
- Kurze Distanzen (<20km)
- Spezifische Startpunkte
- Keine Registration
- Keine Reservation

**CARLOS**

### Wie funktioniert CARLOS?



- Gehen Sie zum nächsten CARLOS-Startpunkt
- Wählen Sie Ihr Fahrziel
- Bezahlen Sie Fr. 2.- (bar/CASH)
- Entnehmen Sie das Ticket
- Fahren Sie mit
- Übergeben Sie das Ticket dem Fahrer / der Fahrerin

**CARLOS**


### Warum funktioniert CARLOS?



- Fahrziel ist gut sichtbar
- Klare Entscheidung für Mitnahme
- Bis zu drei Fahrziele gleichzeitig

**CARLOS**

### Ist CARLOS sicher?



- Passagier und Fahrzeug werden per Video aufgezeichnet
- Jede Mitfahrt ist versichert
- Frauen können wählen, nur von Frauen mitgenommen zu werden.

### Was bekommt der Fahrer?



- Der Fahrer bekommt das Ticket vom Mitfahrer
- 10 Tickets ergeben einen REKA-Check von Fr. 10.-
- Ergo: Pro Mitfahrt „Benzin für Fr. 1.“

### Was sonst bietet CARLOS?



- Bus- und Bahnfahrpläne abrufen
- Ein Taxi rufen
- Die Leitstelle anrufen
- Werbung, Kinoprogramm ansehen

### Warum stärkt CARLOS den ÖV?



- CARLOS wirkt als Zubringer zum ÖV
- CARLOS ergänzt den ÖV in Schwachlastzeiten
- CARLOS macht den ÖV insgesamt zugänglich

« CARLOS ist Teil des Öffentlichen Verkehrs. »

### Der CARLOS Pilotversuch



- Seit April 2002
- Region Burgdorf
- Ländlich bis suburban
- Diverse Typen von Strassen

### Wissenschaftliche Begleitung



- Sozialpsychologie (Uni Zürich)
- Ökologie, Energie (Uni Bern)
- Systembetrachtung (Interface Luzern)
- Ökonomie (Dr. Greuter)

### Erste Resultate



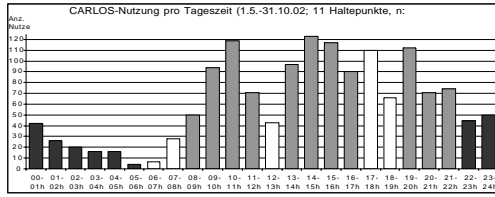
- Positive Reaktionen
- Hohe Akzeptanz
- Hohes Vertrauen
- Geringe Benutzung

### Nutzung und Wartezeiten



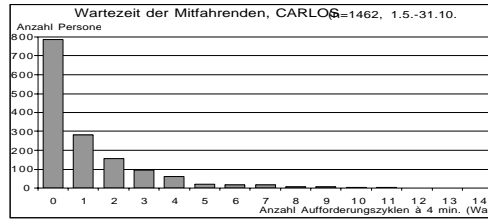
- 3000 Fahrten in 12 Monaten
- Durchschnittliche Wartezeit 7 Minuten
- 50% aller Mitfahrer warten weniger als 4 Minuten
- Praktisch gleiche Wartezeiten Tag und Nacht

## Tagesgang



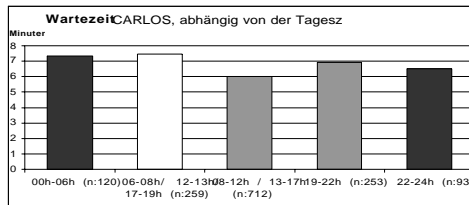
- Weiss = Stosszeiten Pendlerverkehr

## Wartezeit



- 54% unter 4 Minuten Wartezeit
- 84% unter 12 Minuten Wartezeit

## Tag & Nacht



- Praktisch gleiche Wartezeiten tags und nachts

## Folgerungen



- Spontane Mitnahme wird akzeptiert und kann funktionieren
- Die soziale Dynamik ist kritisch
- Das Marketing ist essentiell

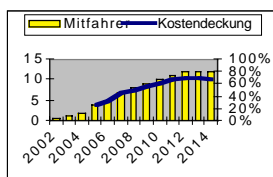
« Mit CARLOS entsteht eine Mitfahrkultur. »

## Was kostet CARLOS?



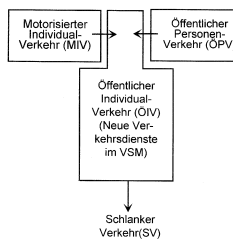
- Säule heutige Technik: ca. Fr. 40000 inkl. Installation
- Serie: ca. Fr. 25000
- CARLOS light: ???

## Was bringt CARLOS?



- Bei 8 Abfahrten pro Tag und 500 Mitfahrern 70% Kostendeckung
- Bei 5 Fahrten 40% Kostendeckung

## Ausblick ÖV



- Schaffen einer Vertrauensbasis: sicheres Mitfahren = CARLOS
- Klare Kooperationsstrukturen
- Vernetzte Mobilität
- ÖIV

« Mitfahrssysteme  
sind eine Chance  
für ÖV und MIV. »