

1. Bus- und Bahnforum Rheinhessen
Stadecken-Elsheim, 20. April 2012

Fachliche Einführung: „ÖPNV im Kreis Mainz-Bingen“

Dipl. Verw.-Betriebswirt
Christian Siemer, Ober-Olm

GLiederung

1. Grundsätze
2. Verkehrsplanung
3. Kundenzufriedenheit / Kundenerwartung
4. Finanzierung
5. Entwicklungen/Ausblick

1. Grundsätze

Wer ist verantwortlich für den ÖPNV?

- ÖPNV als Aufgabe der Daseinsvorsorge
- Aufgabenstellung: „ausreichende Bedienung mit Verkehrsleistungen“
- Aufgabenträger sind Landkreise u. kreisfreie Städte
- Aufgabenwahrnehmung im Rahmen
 - freier Selbstverwaltung
 - finanziellen Leistungsfähigkeit

(Quelle: Nahverkehrsgesetz des Landes Rheinland-Pfalz 1995)

➤ **Landkreis Mainz-Bingen ist der verantwortliche Aufgabenträger**

1. Grundsätze

Wie erfolgt die Aufgabenwahrnehmung?

- Aufgabenträger (Landkreis) stellt einen Nahverkehrsplan auf.
- Nahverkehrsplan ist Rahmenplan und enthält/beschreibt u. a.
 - verkehrspolitische Ziele
 - ÖPNV-Netz
 - Fahrplangestaltung mit Bedienungshäufigkeit, Taktdichte, Anschlüsse
- Aufgaben der Verkehrsunternehmen
 - Unterstützung der Aufgabenträger bei Planung und Gestaltung
 - Durchführung der Verkehrsleistung

➤ Zusammenarbeit zwischen Aufgabenträger Landkreis Mainz-Bingen und Verkehrsunternehmen Rhein-Nahe-Bus (ORN) wird koordiniert im Rhein-Nahe Nahverkehrsverbund (RNN)

1. Grundsätze

Was versteht man unter „ausreichender Verkehrsbedienung“?

NVP Mainz-Bingen:

„Der Begriff der Grundversorgung oder einer ausreichenden Verkehrsbedienung ist allerdings in den maßgeblichen Gesetzen und Verordnungen inhaltlich nicht weiter festgelegt. Der jeweilige Kontext ergibt jedoch – und dies entspricht der vorherrschenden Gesetzesinterpretation – dass eine ausreichende Verkehrsbedienung nicht vom ÖPNV-Angebot, sondern von der ÖPNV-Nachfrage her zu interpretieren ist. Dies insbesondere, da nach den Vorgaben von Nahverkehrsgesetz und Personenbeförderungsgesetz Verkehrsleistungen möglichst eigenwirtschaftlich zu erbringen sind.“

EU-VO 1370/2007

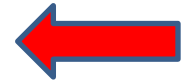
„...Sicherstellung von im allgemeinen Interesse liegenden Personenverkehrsdiensten...“

Thesen:

- Ohne Angebot keine Nachfrage
- ÖPNV kaum noch eigenwirtschaftlich – d. h. ohne öffentliche Mittel – darstellbar.

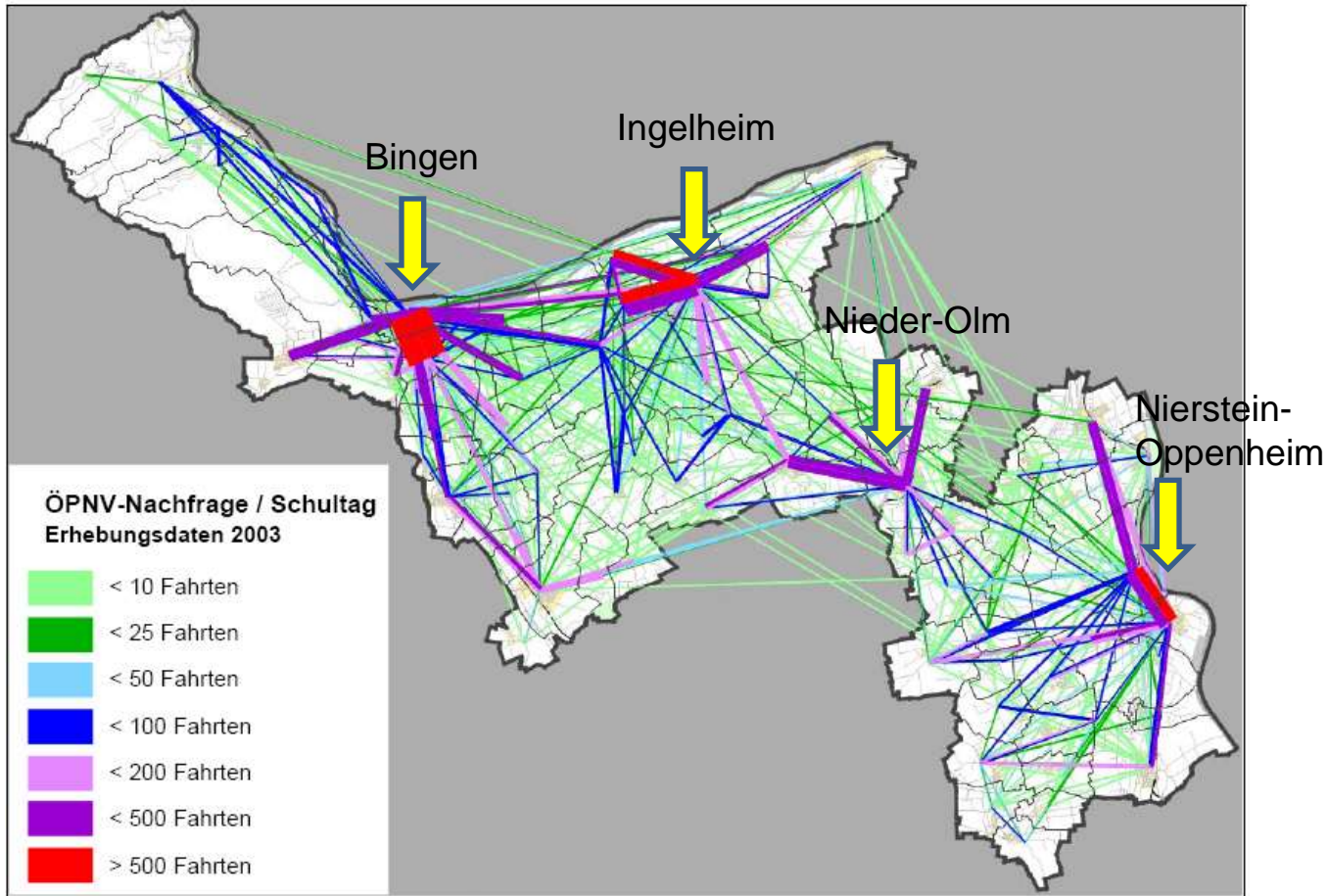
2. Verkehrsplanung - Ziele (Quelle: NVP Mainz-Bingen)

Verkehrspolitische Ziele	Gültigkeit weiterhin und Umsetzung
Sicherstellung einer Mindestbedienung in den defizitären Bereichen des Kreises	Ziel ist weiterhin gültig, im Rahmen der wirtschaftlichen Machbarkeit
Bedarfsgerechte Verbesserung des ÖPNV-Angebots im Rahmen eines Taktverkehrs	Partiell umgesetzt durch Einführung der Regio-Linien
ÖPNV-Verfügbarkeit auch in Neben- und Schwachlastverkehrszeiten	Ziel ist weiterhin gültig, im Rahmen der wirtschaftlichen Machbarkeit
Abstimmung und Verknüpfung zwischen Regionalbus und Bahn zur Schaffung abgestimmter Transportketten	Ziel ist weiterhin gültig, im Anforderungsprofil festgelegt
Festlegung einer Hierarchie des Busnetzes und der Verkehrsprodukte	Ziel ist weiterhin gültig, teilweise ist es bereits umgesetzt durch Einführung der RegioLinien und alternativer Bedienungsformen
Integration des freigestellten Schülerverkehrs in einem möglichst großen Umfang	Weitestgehend umgesetzt, es bestehen nur noch wenige freigestellte Schülerverkehre
Verbesserung von Qualität und Erscheinungsbild des ÖPNV bei Fahrzeugen und Haltestellen	Wird fortlaufend umgesetzt, als Ziel ist es weiter zu verfolgen und im Anforderungsprofil festgelegt
Darstellung des ÖPNV-Angebotes für die Bevölkerung (zum Beispiel kreisbezogener Fahrplan)	Fahrplanbuch des Verbundes sowie Internet-Fahrplanauskunft wurden eingeführt
Initiativen zur Vorbereitung eines Verkehrsverbundes RNN	Rhein-Nahe-Nahverkehrsverbund wurde eingeführt



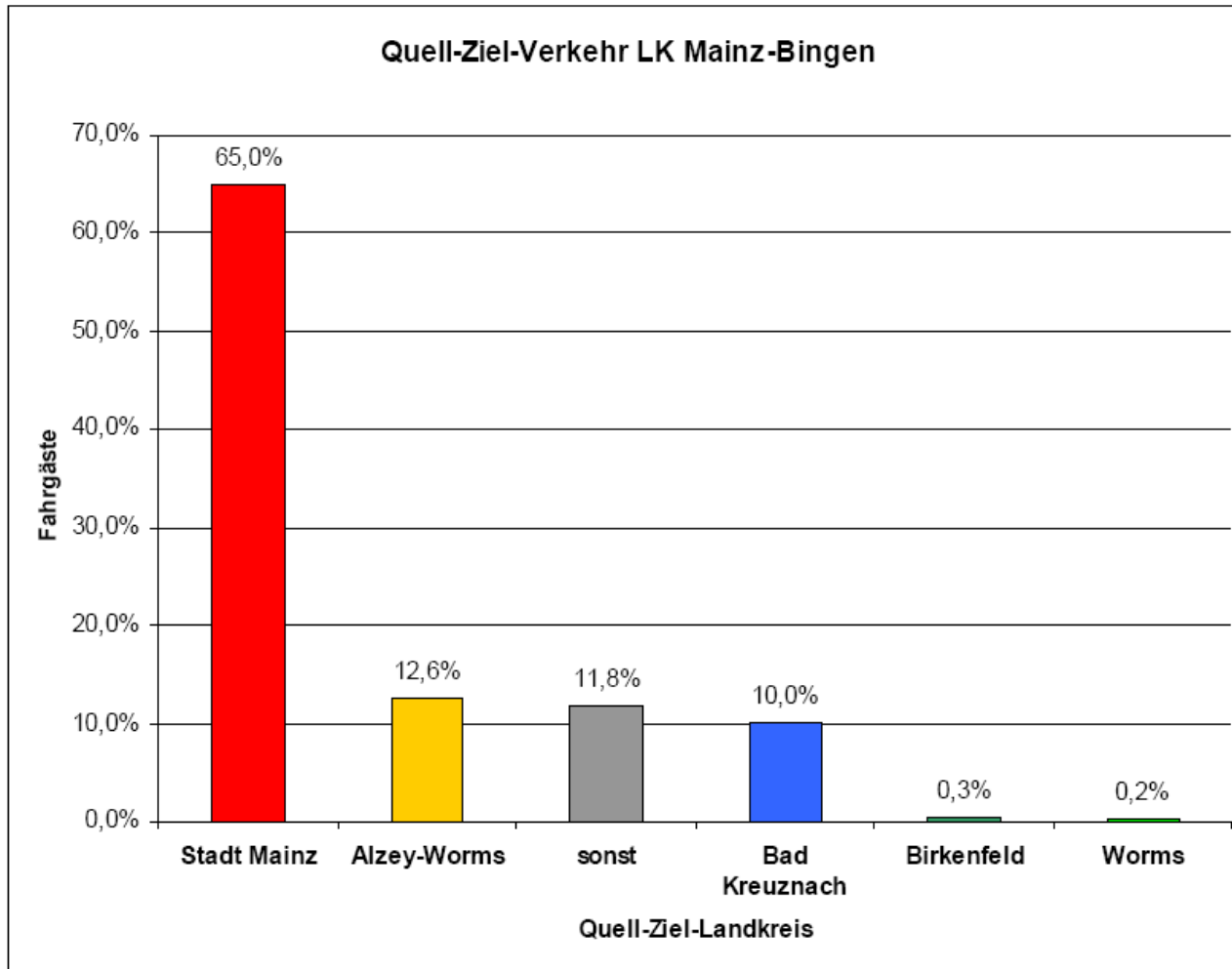
2. Verkehrsplanung - Nachfrage

Der **Binnenverkehr** im ÖPNV macht mit etwa 60 % des Gesamtverkehrsaufkommens den größten Teil der ÖPNV-Nachfrage aus.



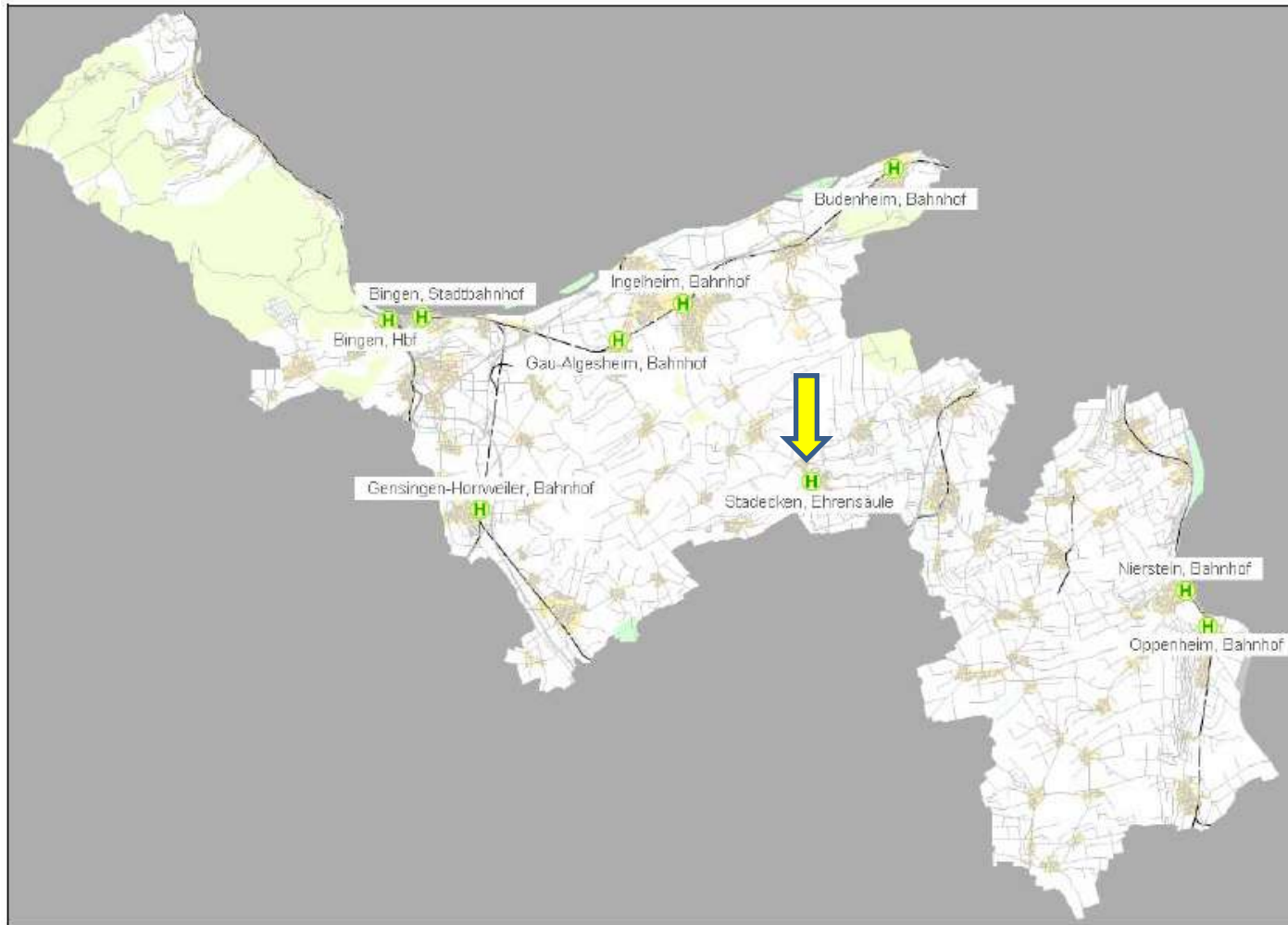
(Quelle: NVP Mainz-Bingen; Binnenverkehr)

2. Verkehrsplanung - Nachfrage



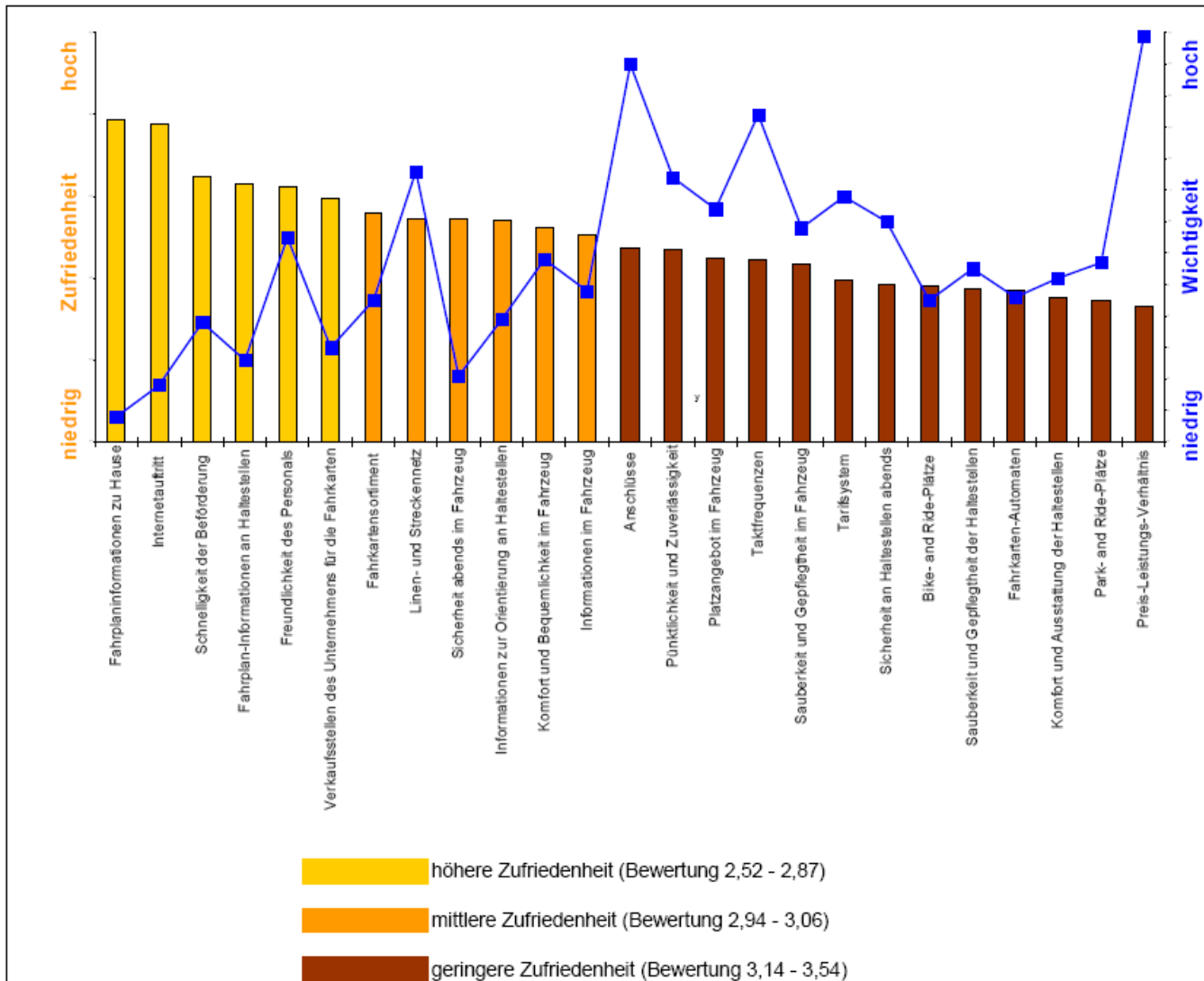
(Quelle: NVP Mainz-Bingen; ein- u. ausbrechender Verkehr)

2. Verkehrsplanung - Umsteigen



(Quelle: NVP Mainz-Bingen; Wichtige Umsteigehaltestellen)

3. Kundenzufriedenheit/Kundenerwartung



Quelle: TNS-infratest Kundenbarometer 2007; eigene Darstellung der Ergebnisse (PTV)

3. Kundenzufriedenheit/Kundenerwartung

Anregungen der Gemeinden :

Gemeinde	Anregung	Anmerkung
Stadt Nieder-Olm	Vorschlag für neue Verbindung : Mainz-Lerchenberg - Klein-Winternheim - Ober-Olm - Baugebiet Weinberg II - Nieder-Olm	Baugebiet „Weinberg“ weitestgehend erschlossen, nur Randbereich nicht. Vorläufig wird keine Maßnahme verfolgt
	Verbindung Nieder-Olm - Zornheim - Mainz (ggf. Mainz-Ebersheim) zur Anbindung von Nieder-Olm an die Gewerbegebiete in Mainz-Hechtsheim und -Ebersheim	Siehe Teil A Kap. 6.2 Potenzial- und Kostenabschätzung für Verlängerung der Linie 66 von Zornheim nach Nieder-Olm. (Auch im Nahverkehrsplan Mainz angedacht)

Quelle: NVP Mainz-Bingen, Auszug für Bereich VG Nieder-Olm

4. Wie wird der ÖPNV finanziert? (1)

„Der ÖPNV soll seine Aufwendungen so weit als möglich selbst erwirtschaften. Im Übrigen sichern die Aufgabenträger die finanziellen Grundlagen des ÖPNV unter Berücksichtigung der Finanzierungsleistungen des Bundes und des Landes nach Maßgabe ihrer finanziellen Leistungsfähigkeit ab“

(Quelle: § 9 Nahverkehrsgesetz)

„Vor dem Hintergrund der derzeitigen finanziellen Lage der Gemeinden und Kreise, streben die Aufgabenträger im Nahverkehrsplan an, keine Defizite entstehen zu lassen bzw. vorhandene Defizite nicht zu erhöhen.“

(Quelle: Nahverkehrsplan Zweckverband RNN)

4. Wie wird der ÖPNV finanziert? (2)

Finanzierungsquellen:

- Einnahmen aus Fahrkartenverkäufen (= Nutzerfinanzierung)
- Ausgleichleistungen des Landes für ermäßigte Fahrkarte der Schüler- und Auszubildenden (§ 45a PBefG) sowie für unentgeltliche Schwerbehindertenbeförderung (SGB IX)
- Ausgleichsleistungen (Land, Landkreise, Städte) für des gemeinsamen Tarif des Rhein-Nahe Nahverkehrsverbundes
- Betriebskostenzuschüsse (nur in wenigen Einzelfällen, z. B. Verlängerung Linie 66)

4. Wie wird der ÖPNV finanziert? (3)

Finanzierungsprobleme:

- Erhebliche Kostensteigerungen bei Dieselkraftstoffen (7-15%/Jahr) und bei den Personalkosten (ca. 2 %/Jahr)
- Kürzung/Reduzierung von Ausgleichsleistungen infolge der Haushaltskonsolidierung des Landes u. der Kommunen
- Nur moderate Steigerung der Fahrgastzahlen und Einnahmen (Nutzerfinanzierung) möglich.

Herausforderungen

- Erhalt der bestehenden ÖPNV-Angebote
Gleicher ÖPNV für weniger Geld möglich?
- Angebotsverbesserung nur im Rahmen einer Optimierung realisierbar
Mehr ÖPNV für`s gleiche Geld möglich?

5. Entwicklungen / Ausblick (1)

Rahmenbedingungen:

- Steigende Einwohnerzahlen im Landkreis Mainz-Bingen
- Mobilitätsbedürfnisse steigen weiter trotz flexibler Arbeits(zeit)modelle u. neuer Medien (besonders im Freizeitverkehr)
- Schülerzahlen mittel/langfristig stagnierend/sinkend
- höhere Fahrtenhäufigkeit im Schulverkehr (Ganztagsschule), längere Fahrwege (neue Schulstandorte)
- Hohe Anzahl von Studenten im Einzugsbereich von Mainz
- Bevölkerung altert – Ältere sind sehr mobil
- Hohe Erwartungshaltung an Pünktlichkeit u. Zuverlässigkeit des ÖPNV

5. Entwicklungen / Ausblick (2)

Handlungsbedarf:

- Sicherung der Finanzierung des ÖPNV - guten ÖPNV gibt es nicht zum Nulltarif
- Barrierefreiheit im Bus / an den Haltestellen / beim Informationsangebot
- Angebote im Versorgungs- und Freizeitverkehr
- ÖPNV-Beschleunigung / punktuelle Vorrangmaßnahmen zur Erhöhung Pünktlichkeit u. Zuverlässigkeit
- Umsteigen im ÖPNV ist systembedingt unausweichlich
 - Umsteigen muss zuverlässig funktionieren (Infrastruktur, Kommunikation)
 - Umsteigen ist eine Komforteinschränkung und bei Störungen des Stundentaktes auf kurzen Strecken problematisch

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

