



ÖPNV Mobilität ländlicher Raum

Ausgangslage

- unzureichendes öffentliches Personennahverkehrs (ÖPNV) -Netz in Kleinstädten und auf dem Land
- Recherche basiert im Wesentlichen auf dem Nahverkehrsplan des Nordhessischen Verkehrsverbunds (NVV) 2018, ergänzt um Studien von Organisationen aus Umwelt, Verkehr, Politik sowie vergleichbaren Gemeinden
- Nahverkehrsplan beschreibt Anforderungen an ÖPNV sehr strukturiert und detailliert. Allerdings sind die beschriebenen Anforderungen vorrangig nachfrageorientiert. Basierend auf der Sicht des Weltklimarats (IPCC), der Wissenschaft sowie den Anforderungen der Weltklimakonferenz ist hier ein Paradigmenwechsel zu fossilfreiem Verkehr überfällig
- Betrachtet werden schwerpunktmässig die Verkehrsmittel, die in Mittelzentren (MZ) und umliegenden Landkreisen eine Rolle spielen. Dazu gehören der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) - ohne Tram - sowie Busse aller Grössenordnungen und öffentlich genutzte Pkw



Verkehrsmittelübergreifend 1



- Einführung Bürgerticket als Jahresticket, Jobticket für Mitarbeiter
 - Wien 365 €
 - Luxemburg 0 €



- Einführung Verbundtarif
Übergangstarif an Verbundgrenzen, Ticket für intermodalen Verkehr



- Integraler Taktfahrplan
kurze Umsteigemöglichkeit an Netzknoten



- Dynamisches Fahrgastinformationssystem (DFI)
DFI-Tafeln auch an Bushaltestellen, Internet



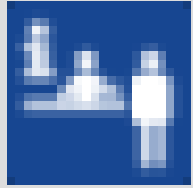
- Reduzierung Verbrenner-Pkw-Verkehr
Erhöhung Parkgebühr, City-Maut, Reformierung
Strassenverkehrsordnung, Kraftstoffbepreisung wg. CO2-
Umweltschadenskosten 180 € / t und Flächenverbrauch, Pkw-Besitz pro
Haushalt ländlicher Raum: 1 Pkw 53 %, 2 Pkw 30 %, 3 Pkw 6 %



Verkehrsmittelübergreifend 2



- Revision Verkehrswegeplanung
Mittel aus Fernstrassenneubau zugunsten Umweltverbund umwidmen
- Konzentration Siedlungsentwicklung an bestehenden Verkehrsknoten +
-achsen
- Infrastruktur Versorgung mit Behörden, Dienstleistern, medizinischer
Betreuung, Freizeit verbessern
Mehr Arbeitsplatzangebote im ländlichen Raum: Öffentliche Verwaltung
als Vorbild
- Gewährleistung flächendeckender ÖPNV
Verkehrsaufkommen heute: ÖPNV 5 %, Mobiler Individualverkehr (MIV)
69 %
- Gegenwirkung zur Landflucht, Erreichung Arbeitsplatz unter
zumutbarem Zeitaufwand



- Attraktive Ausgestaltung von Schienen-Haltestellen
Aktuelle Fahrplanauskunft, Info über Anschlussmöglichkeiten, gute Erreichbarkeit mit anderen Verkehrsmitteln



- Ausstattung Schienen-Haltestellen mit Aufzügen, Rampen, Schieberampen
Rampenneigung max. 6%, Barrierefreiheit



- Ausbau Park & Ride (P+R)- sowie Bike & Ride (B+R)-Plätze an Schienen-Haltestellen
Erhöhung Akzeptanz durch intermodale Nutzung



- Toiletten + Wickelräume an Haltestellen oder Fahrzeugen des SPNV
Bessere Akzeptanz bei Eltern mit Kleinkindern



- Steigerung Sicherheit SPNV durch
 - Notruffeinrichtungen an Haltestellen oder Fahrzeugen
 - systematischen Nachteinsatz von Service- oder Begleitpersonal



- Erschliessungsqualität SPNV-Haltestelle
Haltestelleneinzugsradius: MZ 1000 m, ländlicher Raum 1250 m
- E-Bike-Verleih an Bahnstationen
Erhöhung Akzeptanz durch intermodale Nutzung
- Car-Sharing-Stellplätze an Bahnstationen
Erhöhung Akzeptanz durch intermodale Nutzung
- Reaktivierung Bahnstrecken
3.000 km in Deutschland, Kosten 2 Mio. € / km, Bahnen sind Rückgrat des ÖPNV





Linienbus allgemein

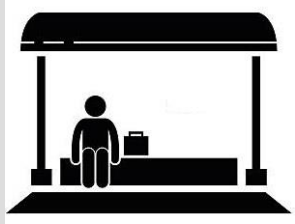


- Verbesserung Verbindungsqualität
Taktfrequenz zu gering, Wochenendbetrieb meist unzureichend
- Einrichtung neuer Verbindungen
- technische Maßnahmen zur Beschleunigung und Bevorrechtigung des Busverkehrs
- Einsatz von Elektrobussen





Linienbus Haltestelle



- Verbesserung Erschließungsqualität Haltestellen
Haltestelleneinzugsradius: MZ 500 m, MZ Innenstadt 300 m, Grundzentrum (GZ) 750 m, Verkehrsträger kalkulieren mit Umwegfaktor 1,2, Erschließungsgrad unzureichend, Entfernung zur Haltestelle teils erheblich über Haltestellenradius
- Ausbau Haltestellenmanagementsystem internetbasiert, Fahrgastinformation
- Haltestelle Barrierefreiheit
Ausbau mit Hochbord für Gehbehinderte, Rollstuhlfahrer, barrierefreie Zuwegung, taktiler Leitsystem für Sehbehinderte
- öffentliches Internet an Bushaltestellen





Linienbus Schule + Kombi



- Schulbus statt MIV
Anteil Schüler an Gesamtverkehrsleistung 40%, Entfernung zur Schule ca. 5 km höher als in städtischer Region, Mobilitätsnutzen gegenüber MIV
- Schulbus Effizienzsteigerung
Schulzeitstaffelung für verschiedene Jahrgangsstufen, zeitliche Entzerrung, weniger Personal, weniger Fahrzeuge, Einsatz Kleinbusse möglich
- Verwendung Kleinbusse
Verbesserte Naherschließung von Klein- und Mittelstädten, Verbrauchsarmut, Wendigkeit
- Kombination Personenbeförderung + Gütertransport
Kombibus, Zusätzliche Einnahmequelle, Ver- + Entladeknoten gewährleisten planbare Transportlogistik, Pünktlichkeit, für Gütertransport notwendige Hochflurbusse nicht barrierefrei, Mehrbelastung Fahrpersonal





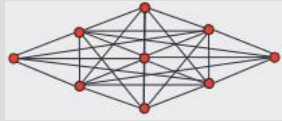
Bedarfsgesteuert (On demand) 1

- Etablierung Betriebsformen nach Bedarf
Bedarfslinienbetrieb, Richtungsbandbetrieb mit Ausprägung
Linienabweichung, Linienaufweitung, Korridor, Sektorbetrieb,
Flächenbetrieb
- Anrufbus (Bedarfslinienbetrieb)
am besten geeignet für linienhafte oder radiale Siedlungsstrukturen,
Umstieg vom konventionellen in Bedarfslinienbetrieb ist einfach, gute
Möglichkeit der Fahrtwunschbündelung, Betrieb von örtlichen
Verkehrsunternehmen, Fahrzeugeinsatz Minibus, Kleinbus, PKW,
Kapazität 3-14 Personen
- Anruf-Sammeltaxi (AST) (Richtungsbandbetrieb, Sektorbetrieb)
zu Zeiten geringer Nachfrage, gut für radiale Siedlungsstrukturen,
Fahrplanbindung, Fahrzeug PKW, Kleinbus, Kapazität 4-8 Personen,
auf Wunsch Haustürbedienung, verbessertes Sicherheitsempfinden





Bedarfsgesteuert (On demand) 2



- Bürgerbus, Rufbus (Flächenbetrieb)
Bürger übernehmen ehrenamtlich Fahrdienst, für Ortsteile mit aktuell geringem Angebot, Flexibilisierung durch Fahrtenhäufigkeit, Bündelung mit weiteren Verkehrsaufgaben, Bürgerbeteiligung, Vorteile in dünn besiedelten und dispers strukturierten Siedlungsgebieten, Fahrzeug Kleinbus, Minibus, Kapazität 8-19 Personen, sozialer Kontakt bei Senioren ("Gemeinschaftsverkehr"), hohes Sicherheitsgefühl durch Haustürbedienung, Umsteigefreiheit, Einkaufsmöglichkeit durch Fahrer



- EcoBus (Flächenbetrieb)
Betrieb durch professionelle Anbieter



Bedarfsgesteuert (On demand) 3



- Ridesharing (Flächenbetrieb)
Private Pkw-Fahrten für Mitfahrer ('Mobilfalt'), unterliegt nicht dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG), Pkw-Fahrer erhält öffentliche km-Vergütung, Mitfahrer zahlt pro Fahrt (internetgestützt, automatisch, bargeldlos), Einsatz auf regionalen und lokalen Buslinien, bürgerschaftliches Engagement
- Verbundweite Vermittlungszentrale für bedarfsgesteuerten Verkehr
Erfassung von Buchungen, Fahrten, Abrechnungen über einheitliches EDV-System, zentrale Koordination + Abwicklung der Buchungen, einheitliche Benutzeroberfläche und gleiche Kondition in allen teilnehmenden Verbundlandkreisen

