

# ***Der Nahverkehrsplan im VRN***

*Garantiert eine  
mobile Region*



# Mit dem Nahverkehrsplan in die Zukunft



Nie waren die Chancen für die Weiterentwicklung des Umweltverbundes größer als heute. Multi- und Intermodalität, Elektromobilität, Bedeutungsverlust des PKW bei den Jüngeren sind die großen Schlagworte. Nicht mehr das Verkehrsmittel als solches, sondern die Frage „Wie komme ich am besten von A nach B“ steht im Mittelpunkt. Damit diesem Bedürfnis jenseits des eigenen PKWs Rechnung getragen werden kann, müssen attraktive, verlässliche und preiswerte Alternativen bereitstehen. Hierfür ist ein leistungsfähiger öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) als Massenverkehrsmittel unabdingbar. Doch er kann nicht alle Mobilitätsbedürfnisse befriedigen. Neue Mobilitätsangebote wie Car-Sharing oder Fahrradverleihsysteme ergänzen den ÖPNV. Der Kunde möchte sein Mobilitätsverhalten aus einem Guss gestalten.

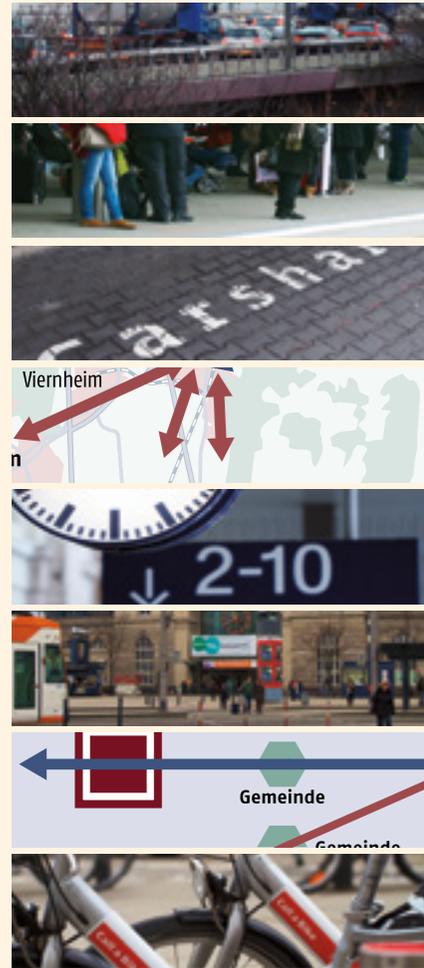
Die heutigen Nahverkehrspläne beschreiben entsprechend den gesetzlichen Anforderungen die künftige Entwicklung des ÖPNVs. Diese Beschränkung auf den ÖPNV greift allerdings zu kurz. Der Blick der Verkehrsplaner auf den Mobilitätsmarkt muss sich ausweiten.

Stellt sich die Frage, wie diese neue Generation der Nahverkehrspläne künftig aussehen soll. Kernelement werden weiterhin die Aussagen zum ÖPNV sein. So will es das Gesetz. Diese „klassischen Inhalte“ können aber je nach den örtlichen Anforderungen und Zielstellungen ergänzt werden. Bei einem Aufgabenträger ist das Thema Mobilitätsmanagement von großer Bedeutung, bei einem anderen kann es das Thema Car-Sharing oder Bürgerbus sein. Die neue Generation der Nahverkehrspläne geht damit weit über den gesetzlich vorgeschriebenen Rahmen hinaus. Sie bildet die planerische Grundlage für die Entwicklung des Mobilitätsverbundes.

Die vorliegende Broschüre beschreibt unter dem Motto „Garantiert eine mobile Region – der neue Nahverkehrsplan im VRN“ die Themenfelder der Zukunft.

Volkhard Malik  
Geschäftsführer

## Inhalt



<b>Mobilität</b> .....	<b>4</b>
<b>Wandel</b> .....	<b>6</b>
<b>Multimodalität</b> .....	<b>8</b>
<b>Nahverkehrsplan</b> .....	<b>10</b>
• Vom Nahverkehrsplan zum Mobilitätsplan .....	10
• Angebot und Nachfrage .....	11
• Bedienungsstandards .....	13
• Verknüpfungspunkte .....	17

• Barrierefreiheit .....	17
• Mobilitätsmanagement .....	18
• Flexible Angebote .....	21
• Bürgerbus .....	22
• Mit Muskelkraft .....	23
• Elektrisierend .....	24
• Qualität .....	25
• Umsetzung .....	26
<b>Quellen und Impressum</b> .....	<b>28</b>





# Mobilität

Ein schillernder Begriff - doch was

bedeutet Mobilität wirklich?

Bewegung und Beweglichkeit, Flexibilität, Wahlfreiheit sind spontane Interpretationen.

Räumliche und soziale Mobilität sind in aller Munde und kennzeichnen unsere moderne Gesellschaft: Ortsveränderung zu jedem Zeitpunkt und zu jedem Ziel – und das für jeden.

Jede Ortsveränderung hat ihre Ursache in einem Wunsch – zum Beispiel darin, sich mit Freunden auf ein Bier zu verabreden. Der Weg dorthin erzeugt Verkehr. Mobilität befriedigt also die Bedürfnisse des Menschen – sie ist Mittel zum Zweck. Untersucht wird die deutsche Mobilität alle fünf Jahre in der Studie „Mobilität in Deutschland“.

Kenngrößen des Mobilitätsverhaltens sind die Anzahl der Wege, die Verkehrsmittelwahl und die Reiseweite (s. Abb. 1). Die durchschnittliche Zeit, die eine Person pro Tag unterwegs ist, beträgt rund 80 Minuten. Überraschend: Dieser Wert ist in fast allen Gesellschaften zu finden – vom afrikanischen Dorf bis zur chinesischen Metropole. Konstant ist dabei auch die Anzahl durchschnittlich zurückgelegter Wege: 3,5 pro Tag.

Bei den Wegezwecken dominiert mit über 50% der Freizeit- und Einkaufsverkehr. Die Wegelänge liegt bei knapp 40 km pro Person und Tag. 80% aller Kilometer werden mit dem Auto zurückgelegt.

In Kernstädten mit hoher Wohndichte und gutem Verkehrsnetz ist der Anteil von ÖPNV und nichtmotorisiertem Verkehr deutlich höher als in anderen Räumen.

Rad- und Fußgängerverkehr haben zwar einen Anteil von 33% an allen Wegen, aber wegen der geringen Geschwindigkeit nur einen Anteil von 6% an den zurückgelegten Kilometern.

Raumstruktur, Verkehrsangebot und Verkehrsverhalten bedingen sich gegenseitig. Einkaufszentren auf der „Grünen Wiese“ wurden zum Beispiel erst durch die Massenmotorisierung möglich – motivierten durch ihre Existenz dann wiederum weitere Menschen zum Kauf eines PKW.

„Wenn Sie ein Dach gegen Schneelast verstärken, schneit es deshalb nicht mehr.“ Im Verkehr gilt das nicht: Das Angebot an Straßen und im Öffentlichen Verkehr beeinflusst das Verhalten der Verkehrsteilnehmer! Logische Folge: Die Planer suchen nach Wegen, die Verkehrsnachfrage zu beeinflussen.

Eine intelligente Verkehrsplanung ist deshalb viel mehr als nur Ingenieurtechnik.

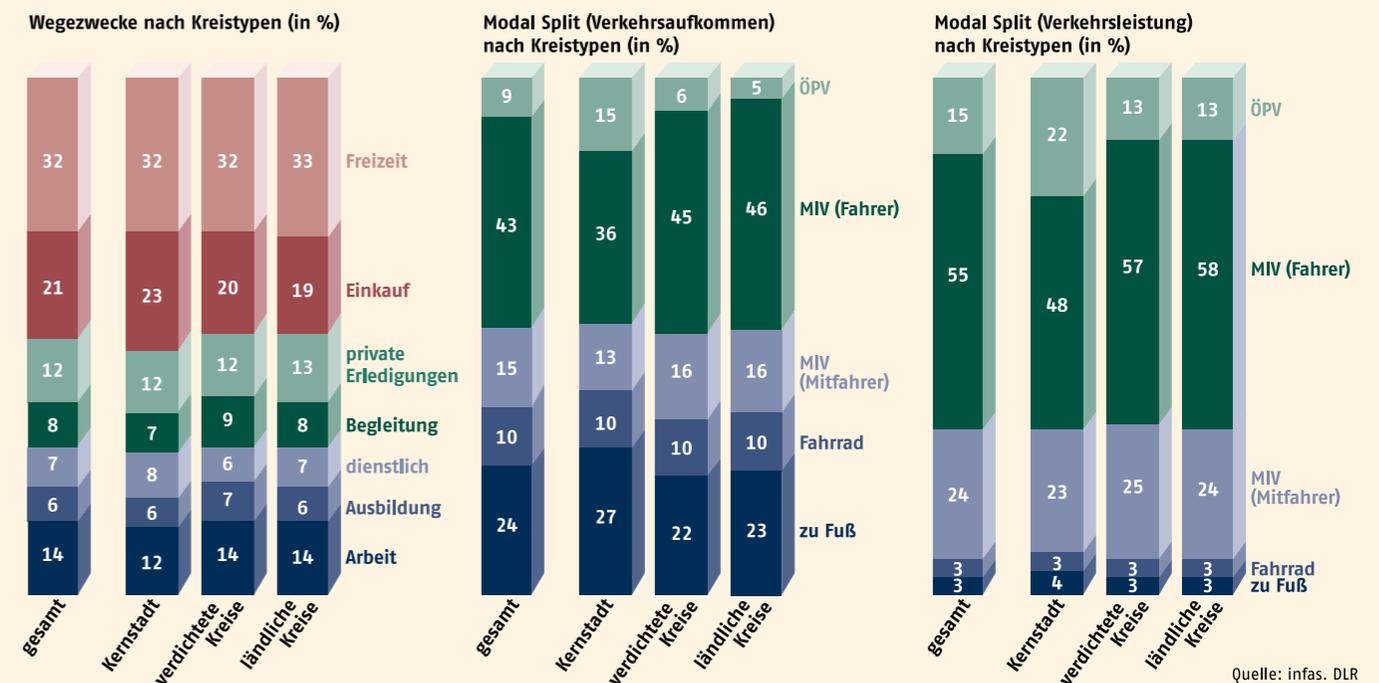


Abb. 1: Wegezwecke sowie Verkehrsaufkommen und -leistung nach Verkehrsarten (MiD 2008)

Quelle: infas. DLR

**Zukünftig werden Treibstoffe auf Erdölbasis eine immer geringere Rolle spielen.** Erdgas, Wasserstoff und Elektrizität – auch als Hybridvariante – werden immer bedeutender. Schon seit Jahrzehnten spielt der elektrische Antrieb bei Straßenbahnen, U-Bahnen und in großen Teilen des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) eine zentrale Rolle. Beim Auto beginnt diese Entwicklung gerade.

Im Busverkehr kommen insbesondere in Städten zunehmend alternative Antriebe zum Einsatz: Elektrobusse in Osnabrück oder Hybridbusse in Hamburg und Dresden. Nur im Regionalverkehr wird auf absehbare Zeit der Dieselantrieb der Standard bleiben.

## Wandel

*Energie, Siedlungsstruktur und Demografie bestimmen das Verkehrsverhalten. In diesen Bereichen vollzieht sich momentan ein bedeutender Wandel.*

**Nach der Phase der Suburbanisierung erleben wir derzeit eine Renaissance der Stadt.** Die Menschen drängen in die Städte und großen Agglomerationen. Kurze Wege sparen Mobilitätskosten und Zeit. Die Stadt bietet eine Vielfalt an Unterhaltung und Bildung. Es stehen attraktive Wohnformen für unterschiedlichste Ansprüche zur Verfügung. Wohnen in der Stadt wird wieder für alle Lebensphasen attraktiv. Letztlich steht Stadt für eine Vielfalt von Lebensmöglichkeiten.

Diese Re-Urbanisierung spiegelt sich in der Stadtentwicklung wider. Ehemals vernachlässigte innenstädtische Quartiere werden plötzlich attraktiv. Ungenutzte Areale, wie ehemalige Bahnflächen und aufgelassene Kasernengelände, bieten neue Entwicklungspotenziale.

Für eine echte Nachhaltigkeit ist auch eine mutigere Siedlungsplanung erforderlich. Das Einfamilienhaus am Ortsrand ist nicht mehr der Traum ganzer Generationen. Der Trend geht zu verdichteten Gebieten, die unterschiedliche Wohnformen bieten und gut mit dem ÖPNV sowie Rad- und Fußwegen erschlossen sind. Die absolute Avantgarde ist das immer noch seltene autofreie Quartier.

Aber: Im Gegenzug geht die Einwohnerzahl im ländlichen Raum zurück bei gleichzeitig ungünstiger Entwicklung der Altersstruktur.

**Der demografische Wandel nimmt regional höchst unterschiedliche Ausprägungen an.** So wird die Bevölkerung in Deutschland bis 2050 um rund sieben Millionen schrumpfen. Durch die Wanderungen von Arbeitsplätzen und Bevölkerung verstärken sich die regionalen Unterschiede bei Wirtschaftskraft und Steueraufkommen. Der Wettbewerbsdruck zwischen den Standorten wird zunehmen.

Generell weisen die Bundesländer Baden-Württemberg, Rheinland-Pfalz und Hessen positive Wirtschafts- und Bevölkerungsperspektiven auf. Wichtig für das künftige Verkehrsgeschehen im VRN-Gebiet: Die heutige Einwohnerzahl von 3 Mio. nimmt bis 2030 um ca. 5% ab. Diese Entwicklung vollzieht sich räumlich differenziert. Während die Bevölkerung im Kernraum weitgehend konstant bleibt, ist an den Rändern des Verbundes mit einem starken Bevölkerungsrückgang zu rechnen.

Nicht nur die Bevölkerungszahl, auch die Bevölkerungsstruktur verändert sich: Für das VRN-Gebiet wird eine deutliche Zunahme der Hochbetagten vorhergesagt.

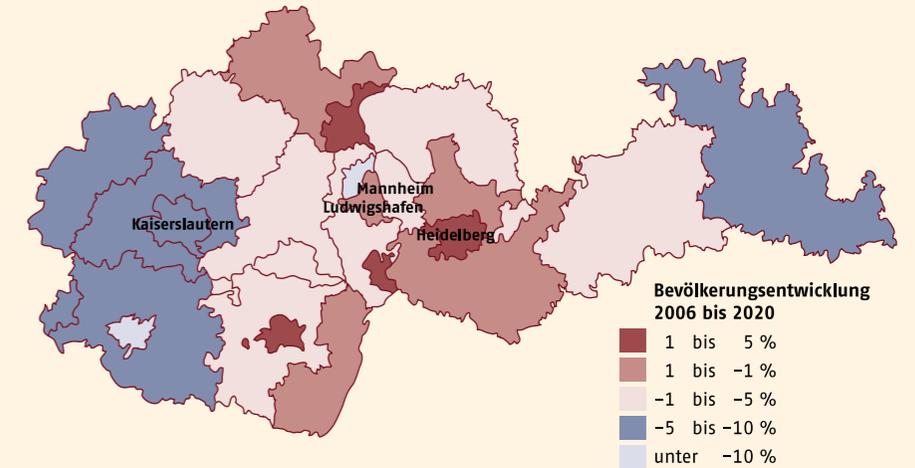


Abb. 2: Bevölkerungsentwicklung im VRN



# Multimodalität

*Im ländlichen Raum hat die starke räumliche Trennung von Wohnen, Arbeiten und Freizeit zur Zersiedelung der Landschaft geführt und damit die Nutzung des flexiblen Pkw gefördert.*

Hier wird auch künftig der Individualverkehr das Mittel der Wahl sein – ob als Benziner oder elektrisch angetrieben.

In städtischen Räumen geht hingegen die PKW-Nutzung zurück. Dies ist schon heute bei den unter 30-Jährigen zu beobachten. Das Mobilitätsverhalten in Deutschland verändert sich und die emotionale Bindung an den PKW nimmt ab. Man will möglichst schnell und preisgünstig unterwegs sein. Dafür ist jedes Verkehrsmittel recht.

Doch nicht nur bei den Jüngeren, auch bei Älteren vollzieht sich eine Änderung des Verkehrsverhaltens. So nimmt die PKW-Nutzung der über 60-Jährigen zu. Diese sind hochgradig mit dem eigenen Auto sozialisiert und nutzen es auch in der ruhigeren Lebensphase intensiv.

Multimodalität und Intermodalität sind die neuen Schlagworte. Benutze ich heute das Auto und morgen die Bahn, bin ich multimodal. Kombiniere ich verschiedene Verkehrsmittel wie Fahrrad mit Bahn und Car-Sharing innerhalb meiner Wegekette, dann bin ich intermodal unterwegs (s. Abb. 3).

Der Markt bringt derzeit eine Vielzahl neuer Verkehrsangebote hervor, die nicht den Besitz, sondern die Nutzung des Verkehrsmittels in den Vordergrund stellen. Über Car-Sharing Einrichtungen bucht man Autos für wenige Minuten oder Stunden, Fahrradverleihsysteme bieten Pedelecs und „konventionelle“ Fahrräder. Eine neue Generation von Mitfahrzentralen vermittelt Mitfahrer per Smartphone.

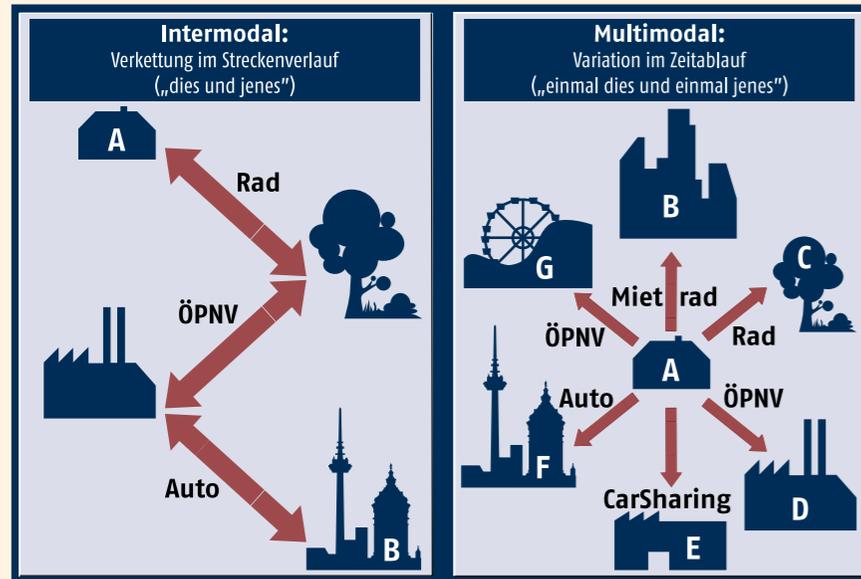


Abb. 3: Intermodalität – Multimodalität (nach Röhrlief)



## Vom Nahverkehrsplan zum Mobilitätsplan

Der Nahverkehrsplan (NVP) bildet den Rahmen für die Entwicklung des ÖPNV – so will es das Personenbeförderungsgesetz (PBefG). Dafür verantwortlich sind die Kreise und kreisfreien Städte als Aufgabenträger. Der Nahverkehrsplan enthält die Zielvorstellungen, wie sich der ÖPNV in den nächsten fünf Jahren entwickeln soll.

# Der Nahverkehrsplan

Busse und Straßenbahnen benötigen eine behördliche Genehmigung für den Betrieb. Der klassische Nahverkehrsplan trifft die erforderlichen Festlegungen.

Die „ausreichende Verkehrsbedienungs“ bildet eine wesentliche Grundlage bei der Genehmigungserteilung. Der Nahverkehrsplan ist damit ein rechtlich verbindlicher Fachplan. Ausreichende Verkehrsbedienungs heißt, dass alle Teile eines Kreises oder einer Stadt vom ÖPNV erschlossen sind und über eine Mindestbedienungs verfügen.

Diese Mindestbedienungs muss die jeweiligen örtlichen Verhältnisse berücksichtigen. Sie variiert nicht nur zwischen verschiedenen Aufgabenträgern, sondern auch innerhalb eines Aufgabenträgers.

Einige Beispiele:

- Der Schülerverkehr kennt andere Ansprüche und Verbindungen als der Berufs-, Einkaufs- oder Freizeitverkehr.
- Auf nachfragestarken Strecken muss ein attraktives Angebot vorhanden sein, damit der ÖPNV eine Alternative zum motorisierten Individualverkehr bietet.
- In Großstädten wird ein dichtes Fahrplanangebot gefordert, während in Landkreisen die Geschwindigkeit von großer Bedeutung ist.
- Für die Bewohner in peripherer Lage wiederum muss das Verkehrsangebot so gestaltet sein, dass ein Mindestmaß an gesellschaftlicher Teilhabe möglich ist.

Der Nahverkehrsplan muss sich zu einem Mobilitätsplan weiterentwickeln. Er bildet die Grundlage für ein nachhaltiges Mobilitätsangebot aus einem Guss. Der klassische Nahverkehrsplan ist ausschließlich auf den ÖPNV ausgerichtet. In seinem bishe-

rigen Umfang kann er auf die aktuellen Entwicklungen nicht adäquat reagieren. Um als Grundlage für eine nachhaltige Mobilität zu dienen, müssen die neuen Themen Eingang in den Nahverkehrsplan finden (s. Abb. 4).

Der Mobilitätsplan ergänzt den klassischen Nahverkehrsplan um weitere fakultative Bausteine. Diese neuen Bausteine bieten Antworten auf die aktuellen Entwicklungen. Nicht jeder denkbare Baustein wird für jeden Aufgabenträger von Bedeutung sein. Die örtliche Relevanz ist entscheidend.

Die folgenden Kapitel erläutern Aufbau und Inhalt der Nahverkehrspläne. Besonderen Schwerpunkt bilden die neuen, fakultativen Bausteine und deren Relevanz für die Zukunft unserer Region. Die Bausteine stellen eine Auswahl der wichtigsten Themen dar und sollen bei Bedarf durch die Aufgabenträger ergänzt werden.

## Angebot und Nachfrage

Die Basis des Nahverkehrsplans ist eine Analyse des gesamten Verkehrsgeschehens und eine daraus resultierende Potenzialabschätzung. Von wo nach wo wollen die Menschen reisen?

Da Busse und Bahnen entsprechend den Nahverkehrsgesetzen der Länder als Alternative zum PKW zur Verfügung stehen sollen, ist diese Untersuchung der Anfang aller weiteren Betrachtungen.

Diese Nachfrageanalyse fokussiert sich auf zwei Fragen:

### 1. Welche Bedingungen müssen für die Akzeptanz des ÖPNV erfüllt sein?

Das Ergebnis lässt sich kurz zusammenfassen:

- Wenn der ÖPNV gegenüber dem Motorisierten Individualverkehr (MIV) bestehen will, ist mindestens ein durchgehender 30-Minuten-Takt erforderlich.
- Busse müssen auf möglichst direkten Linienwegen ohne Umwege verkehren.
- Reise- und Umsteigezeiten sind kurz zu halten.
- Auch am Wochenende und im Spätverkehr muss ein verlässliches Angebot vorhanden sein.

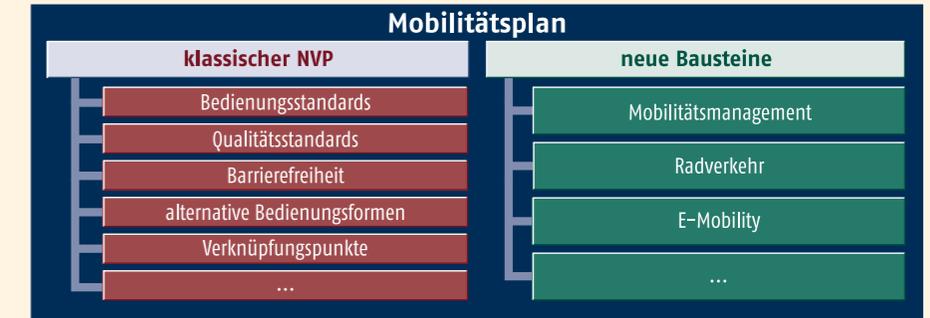


Abb. 4: Aufbau des Mobilitätsplans

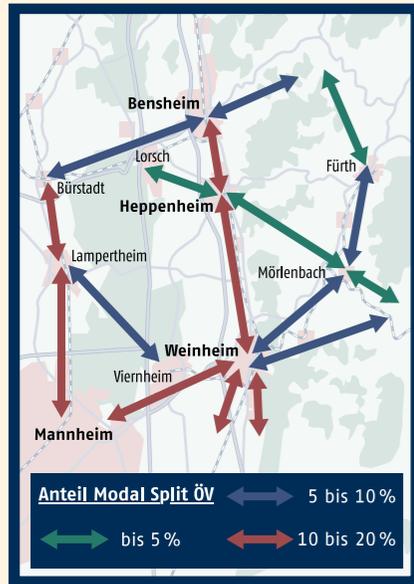


Abb. 5: Analyse des Jedermannverkehrs im Bereich Bergstraße

Nur unter diesen Bedingungen kann der ÖPNV relevante Verkehrsanteile hinzugewinnen und zugleich den Menschen, denen kein PKW zur Verfügung steht, die gesellschaftliche Teilhabe sichern.

## 2. Auf welchen Relationen hat der ÖPNV noch Wachstumspotentiale?

Der Nahverkehrsplan hat die Aufgabe, diese Relationen zu identifizieren und Vorschläge zur Ausschöpfung der vorhandenen Potentiale zu entwickeln. Vereinfacht gesagt werden Verbindungen mit hohem Verkehrsaufkommen hinsichtlich der Anteile von ÖPNV und MIV analysiert. Für den östlichen Teil des Kreises Bergstraße (s. Abb. 5) zeigt sich exemplarisch folgendes Bild:

- Auf den Schienenstrecken Richtung Mannheim und Heidelberg erreicht der ÖPNV hohe Nachfrageanteile im Jedermannverkehr.
- Auf der Weschnitzalbahn (Weinheim – Fürth) und der Nibelungenbahn

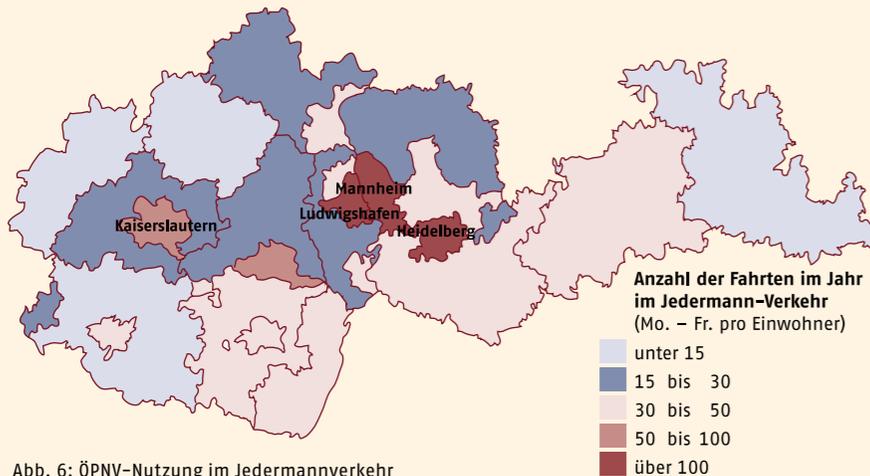


Abb. 6: ÖPNV-Nutzung im Jedermannverkehr

(Worms – Bensheim) ist der Anteil für Schienenstrecken akzeptabel.

- Im Busverkehr ist der Anteil des Jedermannverkehrs in der Regel geringer als auf der Schiene. Auf einigen Strecken wie z.B. im Lautertal und Gorchheimertal werden vergleichsweise gute Werte erreicht. Auf anderen Strecken ist der Anteil gering.

Im Nahverkehrsplan werden die lokalen Verhältnisse analysiert und Vorschläge erarbeitet, wie der ÖPNV-Anteil gesteigert werden kann.

Seit der Gründung des VRN ist die Nachfrage im ÖPNV stetig gewachsen. Im VRN-Kernraum stiegen die Fahrgastzahlen von 1996 bis 2011 um ca. 40%, im Schienenpersonenverkehr gar um 75%. Der Anteil des Schienenpersonenverkehrs betrug 2011 knapp 30% des Fahrgastaufkommens. Auf den Zulaufstrecken zu den Oberzentren und in den Oberzentren selbst haben Busse und Bahnen einen Marktanteil von bis zu 20%.

Bei den Reisezwecken hat der Freizeitverkehr stark zugenommen, während der Einkaufsverkehr abgenommen hat. Gründe hierfür liegen im Wegfall zentral gelegener Einkaufsmöglichkeiten bei gleichzeitigem Bedeutungsgewinn der Shoppingcenter am Stadtrand, der „Grünen Wiese“.

Die ÖPNV-Nutzung im VRN ist räumlich betrachtet sehr unterschiedlich (Abb. 6

und 7). Das Nutzungsverhalten der prinzipiell „wahlfreien“ Personen – Fahrgäste außerhalb des Ausbildungsverkehrs – zeigt folgendes Bild (s. Abb. 9):

- In den Oberzentren ist die ÖPNV-Nutzung sehr hoch.
- Mit deutlichem Abstand folgen die Mittelzentren wie Speyer und Worms mit eigenen Stadtbussystemen.
- In den Landkreisen ist die ÖPNV-Nutzung generell niedrig. Hier spielt der Ausbildungsverkehr die dominierende Rolle. Der Anteil des Jedermannverkehrs ist entsprechend gering.

## Bedienungsstandards

Anhand der verbundweiten Gesamtverkehrsanalyse werden Mindestkriterien für einen erfolgreichen ÖPNV bestimmt. Abbildung 8 zeigt die Hierarchie der Bedienungsstandards.

Hierarchisierung heißt: Durch Verdichtung einzelner Linien oder durch Linienüberlagerung auf zentralen Achsen werden nachfragestarke Relationen durch konkurrenzfähige Reisezeiten und ein dichtes Fahrtenangebot gestärkt. Die Grundzentren werden durch ein stündliches Grundangebot bedient und an das „Premiumnetz“ angeschlossen. Diese Grundlinien können sich auf zentralen Achsen überlagern und bieten so umsteigefreie Verbindungen zu den Mittelzentren und Verdichtungsräumen. Damit kann der ÖPNV weiter gestärkt, die Mobilitätsbedürfnisse der Region besser befriedigt und neue Potenziale erschlossen werden.

Der ÖPNV muss als Teil der Daseinsvorsorge die Grundmobilität der Bevölkerung sichern. Auch in strukturschwachen Räumen müssen Personen ohne PKW die Möglichkeit zur gesellschaftlichen Teilhabe haben.

Neben dieser Funktion muss er aber auch mehr und mehr eine vollwertige Alternative zum PKW bieten.

Angesichts der finanziellen Rahmenbedingungen kann die Lösung aber kein Vollausbau des ÖPNV sein. Zukünftig werden daher in strukturschwachen Räumen vielmehr flexible ÖPNV-Systeme weiter an Bedeutung gewinnen. Es wird auch zu diskutieren sein, ob ein tägliches Mindestangebot erforderlich ist. Alternativ könnte es durchaus sinnvoll sein, das Angebot auf einzelne Tage zu konzentrieren und gleichzeitig die Fahrtenhäufigkeit zu erhöhen.

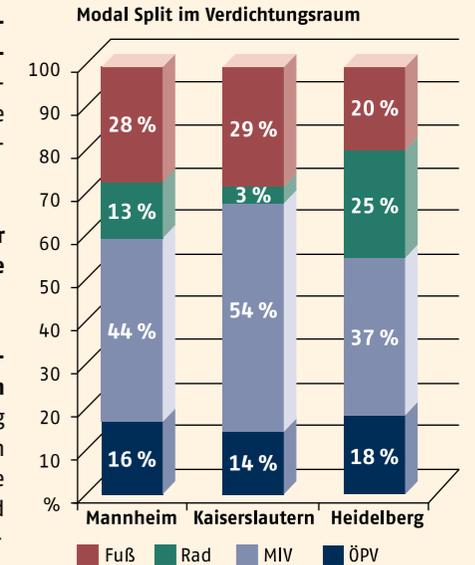


Abb. 7: Modal Split im Verdichtungsraum

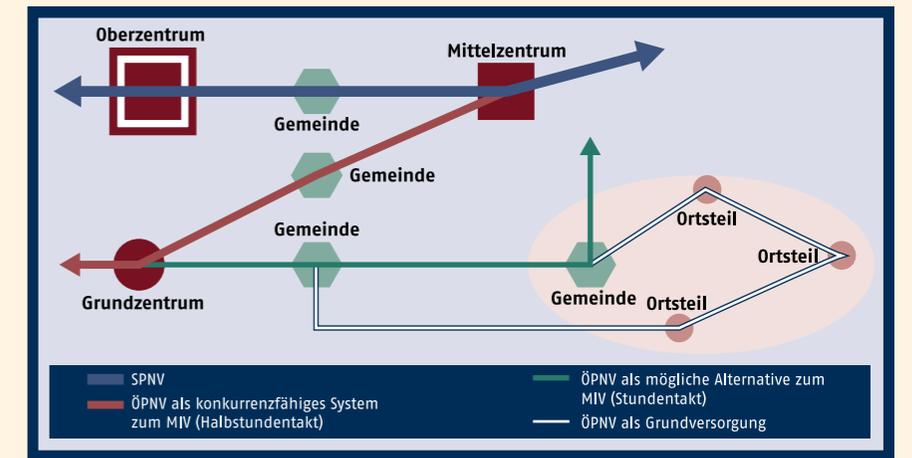


Abb. 8: Bedienungsstandards

# Frau Müllers multimodaler Tag

Ein Beispiel aus dem  
Mobilitätsverbund der Zukunft

Frau Müller wohnt in Heidelberg Ziegelhausen. Morgens nutzt sie ihr VRN-Pedelec, um zur S-Bahn in Schlierbach-Ziegelhausen zu gelangen. In Echtzeit erhält sie dort Informationen über die

Pünktlichkeit ihres Zuges. Nach Abgabe des Pedelecs an der Radstation fährt sie mit der S-Bahn nach Mannheim zur Arbeit. Vormittags hat Frau Müller einen Termin im Hafengebiet. Da die ÖPNV-Verbindung dorthin nicht optimal ist, nimmt sie sich am Paradeplatz ein Leihfahrrad. Nachmittags geht es wieder zurück nach Ziegelhausen. Mit dem Pedelec kommt sie auch ohne Anstrengung den Berg hoch.

Um Getränke zu holen, bucht sie sich noch schnell ein Car-Sharing-Auto.

Einmal pro Woche singt Frau Müller im Chor. Der Stadtbus bringt sie zur Probe. Die Sänger lassen den Abend gerne bei einem Glas Wein ausklingen. Spätabends möchte Frau Müller dann auch nicht mehr ihr Pedelec benutzen. Also bestellt sie ein Ruftaxi, das sie bequem nach Hause bringt.

Als Inhaberin der VRN-Mobilitätskarte kann sie alle Angebote zentral über den VRN buchen. Am Ende des Monats erhält sie vom VRN ihre Mobilitätsrechnung. Mit der VRN Best-Price-Garantie erhält sie auch immer den günstigsten Tarif.





## Verknüpfungspunkte

**Verknüpfungspunkte müssen gut erreichbar, sicher und sauber sein.** An großen Verknüpfungspunkten gehören ein effizientes Leitsystem oder Anzeigetafeln zur Echtzeitinformation im öffentlichen Verkehr künftig zum Standard.

**Die überwiegende Zahl der ÖPNV-Kunden kommt zu Fuß zur Haltestelle.** Täglich nutzen aber auch weit über 50.000 Kunden im VRN PKW oder Fahrrad für die Fahrt zum Umsteigepunkt, insbesondere im SPNV. Attraktive Park-and-Ride-(P+R) und Bike-and-Ride-Anlagen (B+R) sind die Voraussetzung, dass die Kunden möglichst wohnortnah auf den ÖPNV umsteigen und staufrei sowie pünktlich zu ihren Zielen gelangen können.

**Zahlreiche Studien belegen, dass der Erfolg von P+R im Wesentlichen auf einem Mangel an Stellplätzen im Zielgebiet beruht.** Lokale Maßnahmen zur Förderung von P+R und B+R müssen daher Teil einer Gesamtstrategie sein, welche auch die konsequente Parkraumbewirtschaftung in den Zielgebieten einschließt. Dies betrifft nicht nur die Innenstädte, sondern in hohem Maße auch große Industrie- und Gewerbegebiete.

**Dabei gilt: P+R-Anlagen gibt es nicht zum Nulltarif.** Sie sind teuer und benötigen in der Regel große Flächen in zentraler Lage. Die mit dem PKW zurückgelegten Entfernungen sind zudem oft so kurz, dass auch problemlos das Rad genutzt werden könnte.

**Dies spricht für eine Förderung von B+R-Konzepten.** Wichtig für die Akzeptanz von B+R sind:

- Ein geeigneter Standort, der aus dem Verkehrsnetz günstig erreichbar sein muss. Umwege und Zeitverluste beim Bahnsteigzugang müssen unbedingt vermieden werden.
- Eine ausreichende Kapazität, die auch Nachfrageschwankungen ausgleicht und Gelegenheitskunden gewinnen hilft.
- Eine gute Ausstattung mit überdachten Stellplätzen, geeigneten Fahrradständern, einer guten Beleuchtung und nicht zuletzt einer ausreichenden Zahl an Fahrradboxen.

## Barrierefreiheit

**In Deutschland leben mehr als 7 Millionen Menschen mit Behinderung.** Die Verbesserung der Mobilitätschancen dieser Menschen ist wichtiges gesellschaftspolitisches Ziel. Im novellierten PBefG steht die verbindliche Vorgabe, den ÖPNV bis zum Jahr 2022 weitestgehend barrierefrei zu gestalten. In den Nahverkehrsplänen sind „die Belange von in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen“ zu berücksichtigen.

**Barrierefreiheit soll als ganzheitlicher Planungsansatz die Qualität des ÖPNV-Systems verbessern und allen Fahrgästen dienen.** Die komplette Wegekette muss verlässlich barrierefrei gestaltet sein. Voraussetzung dafür ist neben dem Einsatz behindertengerechter Fahrzeuge

Mobilitätseingeschränkte Menschen	
mobilitätseingeschränkt im engeren Sinne	mobilitätseingeschränkt im weiteren Sinne
Körperbehinderte Menschen	Gehbehinderte Menschen
	Rollstuhlnutzende Menschen
	Arm- und handbehinderte Menschen
Sehgeschädigte Menschen	Sehbehinderte Menschen
	Blinde Menschen
Hörbehinderte Menschen	Schwerhörige Menschen
	Gehörlose Menschen
Sprachbehinderte Menschen	
Menschen mit kognitiven Entwicklungsbeeintr.	Lernbehinderte Menschen
	Geistig behinderte Menschen
Psychisch behinderte Menschen	
	reisepbedingt
	Fahrgäste mit Gepäck
	Fahrgäste mit Kinderwagen
	Fahrgäste mit Fahrrädern
	Fahrgäste mit Einkaufs-/Gepäckwagen
	Fahrgäste mit Hunden
	Werdende Mütter
	Übergewichtige Menschen
	Ortsunkundige Menschen
	Menschen mit temporären Einschränkungen
	Menschen mit Allergien
	Sprachunkundige Menschen
	altersbedingt
	Ältere Menschen
	Kleinkinder

Abb. 9: Formen der Mobilitätseinschränkung

auch der konsequente Ausbau von Haltestellen und Verknüpfungspunkten. Zur Vermeidung von barrierefreien Inseln ist eine Einbindung der Haltestellen in das öffentliche Wegenetz notwendig.

**Die gesellschaftliche Betroffenheit ist deutlich größer als der Begriff „Barrierefreiheit“ vermuten lässt.** Barrierefreiheit betrifft nicht nur Rollstuhlfahrer, sondern auch Personen mit nur vorü-

bergehender oder altersbedingter Einschränkung der Mobilität. Da der Anteil älterer Menschen deutlich ansteigt, sind gerade deren Belange stärker zu berücksichtigen. Mobilitätseingeschränkt sind auch Gehörlose, Blinde oder Eltern mit Kinderwagen (a. Abb. 9).

**Jede Gruppe stellt jeweils eigene Anforderungen an das Thema Barrierefreiheit.** Für eine echte Barrierefreiheit hat sich das „Zwei-Sinne-System“ als Standard etabliert. Informationen werden in visueller und akustischer Form bereitgestellt. Barrierefreiheit bedeutet daher mehr als eine entsprechende bauliche Ausgestaltung.

**Seit über 10 Jahren arbeitet der VRN an einer barrierefreien Gestaltung des ÖPNV.** Die S-Bahn sowie zahlreiche Straßenbahn- und Buslinien sind barrierefrei nutzbar. Dieser Weg muss konsequent fortgesetzt werden. Es liegt in der Verantwortung von Städten und Gemeinden, die infrastrukturellen Voraussetzungen an den Haltestellen und bei der Verbindung zum öffentlichen Wegenetz zu schaffen.

## Mobilitätsmanagement

**Das moderne Gesicht der Verkehrsplanung: Mobilitätsmanagement konzentriert sich auf „weiche“ Maßnahmen** wie Information, Kommunikation, Motivation, Koordination und Service. Ziel ist es, die Mobilitätseinstellung der Menschen langfristig zu verändern.

**Beratung, z.B. in Mobilitätszentralen, steht dabei im Vordergrund,** um Alternativen zum Auto, wie Bus und Bahn, Fuß- und Radverkehr, Radverleihsysteme, Fahrgemeinschaften oder Car-Sharing vorzustellen.

**Das Mobilitätsmanagement nimmt in den neuen Nahverkehrsplänen eine wichtige Rolle ein.** Es zielt auf nachhaltige Beeinflussung der Verkehrsnachfrage und des Verkehrsverhaltens ab. Mobilitätsmanagement hat übergreifend zum Ziel, den Personenverkehr effizienter, umwelt- und sozialverträglicher zu gestalten. Die Aufgabenträger wählen die für sie passenden Maßnahmen, um eine nachhaltige Mobilität zu fördern. **Die Maßnahmen sind Teil einer Gesamtstrategie, die alle Akteure maßnahmenbezogen und auf lokaler Ebene zusammenbringt.** Die Akteure, z.B. Unternehmen und deren Mitarbeiter, werden direkt eingebunden und können somit Planungsverantwortung für den von ihnen verursachten Verkehr übernehmen.

**Die Wirkungen von Mobilitätsmanagement wurden im Rahmen des bundesweiten Aktionsprogramms „effizient mobil“ ermittelt:** Bei vollständiger Umsetzung aller Maßnahmen in 100 untersuchten Unternehmen und Behörden könnte der Anteil der PKW-Fahrer und damit die CO<sub>2</sub>-Emission um zehn Prozentpunkte gesenkt werden – das sind 23.500 Tonnen CO<sub>2</sub> bzw. 133 Mio. PKW-Km.

**Ein weiteres Ergebnis: Weiche Maßnahmen sind viel günstiger als Anpassungen der Infrastruktur!** Elemente einer umfassenden Mobilitätsstrategie sind daher:

- Reduzierung der Budgetmittel im Straßenbau durch nicht notwendige Baumaßnahmen.
- Entlastung der Straßen durch weniger Verkehr infolge einer Verlagerung auf andere Verkehrsmittel.
- Mehreinnahmen im ÖPNV durch mehr Fahrgäste, die wiederum dem Ausbau des ÖPNV zu Gute kommen.
- Erhöhung der Lebensqualität durch saubere Luft und geringere Lärmbelastung.
- verbesserte Erreichbarkeit der Zentren
- Reduzierung des Parkdrucks in den Innenstädten
- Standortentwicklung oder -sicherung, verbunden mit positiven Auswirkungen für Arbeitsplätze.

**Adressaten sind Kommunen, Betriebe, Schulen, auch Senioren oder Migranten.** Für diese Zielgruppen werden ein Informations- und Erfahrungsaustausch organisiert, Qualifizierungsmaßnahmen und Beratungen durchgeführt, Angebote koordiniert und Kooperationen initiiert.

**Förderlich für den Erfolg ist das koordinierte Vorgehen im Rahmen einer Marketingstrategie.** Eine Schlüsselrolle haben dabei öffentlich sichtbare Institutionen. Diese können im Rahmen ihrer Aufgaben z.B. als Straßenverkehrsbehörde oder ÖPNV-Aufgabenträger

die Ansätze des Mobilitätsmanagement glaubhaft kommunizieren.

**Mobilitätszentralen sind Anlaufstellen für alle Fragen rund um die Mobilität,** sie bieten Informationen und Dienstleistungen und bündeln diese verkehrsmittelübergreifend. Neben dem Kerngeschäft Information und Ticketverkauf dient der Dialog mit den Kunden dazu, Kundenzufriedenheit und Bindung an den ÖPNV zu erhöhen oder Alternativen zum PKW aufzuzeigen.

**Die Verknüpfung mit Informationen für Freizeit, Kultur und Touristik nutzt Synergieeffekte.** Träger der Mobilitätszentralen sind Verkehrsunternehmen/verbünde, Gebietskörperschaften oder weitere Partner. Bundesweit bekannte Beispiele sind die „Verkehrinsel“ in Frankfurt am Main, die Mobilitätszentralen in Wuppertal, Münster und Freiburg.

**Im VRN wurde Mitte 2011 die Mobilitätszentrale „Hin und Weg“ in Kusel eröffnet,** getragen von Saarpfalzbus und der Touristinformation des Landkreises Kusel. Direkt am Bahnhof gelegen umfasst das Service-Angebot Auskunft und Beratung zum öffentlichen Nah- und Fernverkehr, Verkauf von Fahrkarten sowie touristische Informationen. Für das Gebiet des VRN ist die Errichtung weiterer Mobilitätszentralen an wichtigen Umsteigepunkten und Innenstädten geplant.

**Schulisches Mobilitätsmanagement wird seit Jahren im VRN als „Mobilitätsberatung für Schulen“ angeboten,** denn frühzeitige Mobilitätserziehung an Schulen prägt langfristige Einstellungen zur Verkehrsmittelwahl. Der VRN bietet Unterstützung durch die „BusSchule“, Unterrichtsmaterialien und die Ausbildung von Schulwegbegleitern an.

**Mit Bewusstseinsbildung und weiteren Maßnahmen wird der Kreislauf unterbrochen, dass immer mehr Eltern ihre Kinder mit dem Auto zur Schule bringen.** Bekannt ist z.B. die Frankfurter Aktion „Wir laufen zur Schule“: Grundschüler werden animiert, mindestens einmal pro Woche den Schulweg zu Fuß – am besten gemeinsam – zurückzulegen. Über 3.000 Grundschüler haben sich in den letzten Jahren an dieser Aktion beteiligt.

**Betriebliches Mobilitätsmanagement beeinflusst das Verkehrsverhalten der Beschäftigten.** In unserer Region hat sich die Lincoln GmbH – weltweit führender Hersteller von Zentralschmieranlagen mit 300 Mitarbeitern – einen bundesweiten Namen gemacht. Die Firma aus Walldorf setzt seit 1997 folgende Maßnahmen um:

- Jobtickets für alle Mitarbeiter bei voller Kostenübernahme durch das Unternehmen,
- neue überdachte Haltestelle vor dem Firmensitz,
- Engagement für Veranstaltungen zum Mobilitätsmanagement,

- Beratungen zum Jobticket für neue Mitarbeiter,
- Evaluation der Dienstreisen und des Warenverkehrs.

Ergebnis: Über 25 Prozent der Mitarbeiter nutzen das Jobticket. Der CO<sub>2</sub>-Ausstoß wurde verringert und es konnten Einsparungen, z.B. durch geringere Kosten für die Bereithaltung von Parkplätzen, erzielt werden. Reduziert werden auch die staubedingten Verspätungen der Mitarbeiter und damit "Pendlerstress".

**Mobilitätsmanagement kombiniert Kostenreduzierungen mit Vorteilen für die Beschäftigten und die Umwelt – hat aber immer einen qualitativ hochwertigen ÖPNV als Voraussetzung.**

## Flexible Angebote

**Alternative oder flexible Angebote ergänzen den konventionellen ÖPNV räumlich und zeitlich.** Der ÖPNV, wie ihn jeder kennt, verkehrt auf einem festgelegten Linienweg nach festem Fahrplan. Bei geringer Nachfrage, z.B. in den Abendstunden, kann dieser durch flexible Bedienungsformen sinnvoll ergänzt werden. Die Flexibilisierung kann in zweierlei Hinsicht erfolgen: Die Fahrten verkehren nur dann, wenn sie tatsächlich nachgefragt werden. Der Linienweg kann zum einem Richtungsband aufgeweitet werden, um das Bedienungsgebiet zu vergrößern (s. Abb. 10).

**Flexible Bedienformen erfahren derzeit steigende Beachtung.** Ursache dafür ist

u.a. der steigende Zuschussbedarf für Linienverkehre. Eine Grundversorgung im ÖPNV ist Voraussetzung für die Erhaltung der Strukturen ländlicher Gemeinden. Ohne ÖPNV sind viele Dörfer für junge Familien und Senioren als Wohnort unattraktiv. Abhängig von der örtlichen Siedlungsstruktur, der konkreten Problemlage und den finanziellen Möglichkeiten kommen verschiedene flexible Bedienformen zum Tragen.

**Im VRN sind seit seiner Gründung Ruftaxis als alternative Bedienungsform im Einsatz.** Sie befördern aktuell auf 220 Linien jährlich ca. 300.000 Fahrgäste. Ruftaxis ergänzen den konventionellen ÖPNV in Räumen und Zeiten schwacher Nachfrage. Die VRN-Ruftaxis fahren als Linienverkehr, für die ein besonderer Tarif gilt. Beim Umstieg vom/zum ÖPNV ist ein weiterer Fahrschein zu lösen. Inhaber der VRN (Halb-) Jahreskarten fahren kostenlos. Ein Fahrtwunsch muss 30 bis 60 Minuten vor Fahrtbeginn angemeldet werden.

Fahrten finden nur auf Bestellung statt und werden meist im Rahmen des laufenden Geschäfts abgewickelt. So entstehen keine Fixkosten und es werden nur die tatsächlichen Fahrten vergütet. Daher sind auch in dünn besiedelten Räumen attraktive Fahrpläne möglich. Die Palette reicht von der Minimal- bis zur Rundumversorgung auch in den Schwachverkehrszeiten.

**Auch reguläre Linienbusse können bedarfsorientiert fahren:** Bei Rückfahrten aus den Zentren oder von Schulen

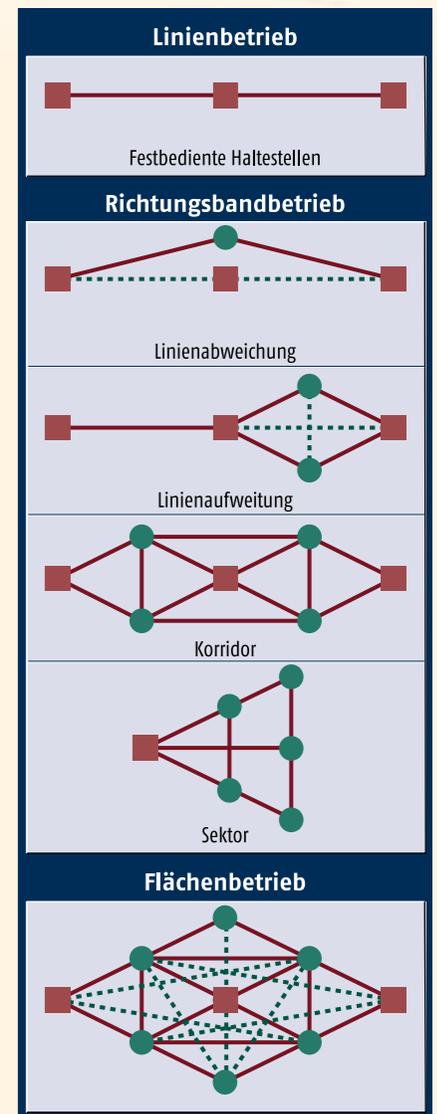


Abb. 10: Möglichkeiten räumlicher Flexibilisierung



## Bürgerbus

werden bestimmte Bereiche nur dann angefahren, wenn ein Fahrgast dort aussteigen will. Soll der Bus auch bei Fahrten in die Zentren zumindest teilweise bedarfsorientiert fahren, ist eine Voranmeldung erforderlich.

Bei diesen Systemen beschränkt sich die Flexibilisierung auf Teile der Fahrt bzw. der Linie. Die Busse verkehren in den Zentren nach festem Fahrplan, in der Fläche aber flexibel.

**Für Bus- oder Taxi-basierte Systeme gilt: Je nach Grad der Flexibilisierung sind mehr oder weniger umfangreiche Aufgaben der Disposition zu erledigen.** Hier können zusätzliche Kosten entstehen. Darüber hinaus ist in vielen Fällen die entsprechende Infrastruktur (noch) nicht vorhanden.

**Bundesweit gibt es mehr als zweihundert Bürgerbusse.** Bürgerbusse sind zivilgesellschaftliches Engagement pur. Ehrenamtliche übernehmen die Aufgabe der Busfahrer. Die Busse verkehren nach einem festen Fahrplan auf einem festgelegten Linienweg.

Die Kosten eines Bürgerbusses beschränken sich auf die Beschaffung und den Betrieb eines Fahrzeugs.

**Bürgerbusse werden hauptsächlich innerhalb des Wohnorts für private Zwecke genutzt.** Entsprechend besteht der Bedarf hauptsächlich montags bis freitags und auch „nur“ tagsüber. Sie richten sich in erster Linie an alle, die über kein eigenes Auto verfügen oder keinen Führerschein haben. Durch die zuneh-

mende Verlagerung von Einzelhandel und Ärzten an die Ortsränder können Bürgerbusse helfen, eine selbstbestimmte Mobilität zu sichern.

**Bürgerbusse sind kein Allheilmittel, um Kosten für den ÖPNV zu reduzieren.** Für einen verlässlichen Betrieb ist eine ausreichend große Zahl engagierter Personen notwendig. Und Engagement lässt sich nicht erzwingen.

Durch die Verankerung der Fahrer vor Ort entsteht aber oft eine enge Beziehung zu den Fahrgästen, die u.a. eine kundenorientierte Entwicklung der Fahrpläne ermöglicht.

Im VRN verkehren bereits mehrere Bürgerbusse. 2013 sollen im Main-Tauber-Kreis in Niederstätten und in Creglingen zwei weitere Bürgerbusse in Betrieb gehen.

## Mit Muskelkraft

**Etwa 60 % aller Wege liegen unter 5 km, daher legen die Bundesbürger gut ein Drittel aller Wege zu Fuß oder mit dem Rad zurück.** Der Radverkehr erlebt in den letzten Jahren eine Renaissance und macht im Bundesdurchschnitt etwa 10% aller Wege aus. Zwischen 2002 und 2008 ist der Radverkehr um ca. 17% gewachsen.

**Im Nahverkehrsplan wird für wichtige Haltestellen und Verknüpfungspunkte die Einbindung ins öffentliche Straßen- und Wegenetz betrachtet.** Nur wenn

diese gut in das Verkehrsnetz integriert sind, werden sie auch von den Kunden angenommen. Da Haltepunkte des SPNV oft am Rande der Siedlungen liegen, ist hier am frühen Morgen und am Abend die soziale Kontrolle recht gering. Fehlende Beleuchtung oder schlechter Zustand von Wegen und Stationen machen die ÖPNV-Nutzung unattraktiv.

**Radfahrer und Fußgänger sind empfindlich gegenüber Umwegen und Querungen von Hauptverkehrsstraßen,** die durch hohe Verkehrsmengen und hohe Geschwindigkeiten eine Gefahr darstellen. Lange Wartezeiten an Ampeln sind ebenfalls unattraktiv.

**Das Zusammenspiel von ÖPNV und Fahrrad gewinnt weiter an Bedeutung.** E-Bikes erweitern die Einzugsbereiche der Haltestellen. Diese teuren Räder benötigen sichere Abstellmöglichkeiten.

**Einen weiteren Baustein im Gesamtsystem bilden die Fahrradverleihsysteme in den Städten** (bundesweit z.B. Call a Bike oder NextBike). Heidelberg, Mannheim und Ludwigshafen haben beschlossen, ein gemeinsames Fahrradverleihsystem einzuführen.

**Aus Sicht der Radfahrer wäre eine unbeschränkte kostenlose Mitnahmemöglichkeit in den Fahrzeugen optimal.** In Bussen und Straßenbahnen ist dies aus Kapazitätsgründen in der morgendlichen Hauptverkehrszeit aber ausgeschlossen und im SPNV zur Kapazitätssteuerung nur mit einem eigenen Fahrausweis mög-





## Elektrisierend

**Der Erfolg des Verbrennungsmotors und damit auch des PKWs fußt auf seinem Treibstoff:** Eine vergleichsweise einfache Handhabung, ein – noch – moderater Preis und eine extrem hohe Energiedichte. Bei gleichem Gewicht ist die Leistung etwa 100mal höher als die eines Li-Ionen-Akkus.

**Die Verbrennung der fossilen Energieträger trägt jedoch in erheblichem Umfang zur Erderwärmung bei.** Des Weiteren ist mit deutlich steigenden Spritpreisen zu rechnen.

**Die Elektromobilität gilt als eine Lösung zur CO<sub>2</sub>-Reduktion, ist aber aus Sicht des ÖPNV ein „alter Hut“.** Insbesondere die leistungsfähigen Schienenverkehrsmittel wie Eisenbahnen, S-/U-Bahnen und Straßenbahnen fahren größtenteils elektrisch. Auch Oberleitungsbusse, die mittelfristig ein Comeback feiern könnten, nutzen Strom als Antriebsenergie. Alle diese Systeme sind jedoch auf eine permanente Stromzufuhr angewiesen.

**In gedanklicher Fortsetzung des bestehenden Verkehrsverhaltens fixiert sich die Elektromobilität auf den MIV – und hier auf den uns gewohnten langstreckentauglichen Komfort-PKW.** Aus Umweltgesichtspunkten sind die angestrebten Fortschritte nur zu erzielen, wenn die Elektrizität weitgehend aus erneuerbaren Energien stammt. Und zahlreiche Probleme, die mit dem MIV verbunden sind, wie z.B. der Verlust der Straße als öffentlicher

lich. Einen interessanten Weg gehen der Münchner Verkehrsverbund – ähnlich auch der VVS Stuttgart. Er hat in Kooperation mit dem ADFC ein eigenes Klapprad hergestellt und verkauft es an seine Kunden. Für Pendler ist dies eine ideale Lösung, sie müssen ihr Rad nicht mehr an der Haltestelle stehen lassen.

**Der Umweltverbund ist ein Zusammenspiel aus Bus, Bahn, Fahrrad und Fußverkehr. Nur wenn diese Verkehrsmittel naht- und reibungslos ineinandergreifen, wird ein Verkehrsangebot jenseits des MIV akzeptiert werden.**

Raum oder Parkplatznot, kann auch der Elektro-PKW nicht lösen.

**Das Thema Elektromobilität sollte also Anlass bieten, Mobilität und Verkehr neu zu denken.** Neue Technologien ersetzen nicht einfach bisher vorhandene, sondern bringen neue Welten hervor. So konnte sich die Eisenbahn als Transportmittel nur durchsetzen, indem die schwerfällige Dampfkutsche des Herr Cugnot auf Schienen gesetzt wurde.

**Zweifelsohne wird die Nutzung elektrischer Antriebe ein wichtiges Element künftiger Mobilität sein.** Die Elektrofahräder (Pedelects) gehören inzwischen zum Straßenbild und halten Eingang in Fahrradflotten. So tauscht die BASF derzeit am Standort Ludwigshafen ihre Mo-fas gegen Elektrofahräder aus. Pedelects können ebenfalls die Einzugsbereiche von Bahnhöfen vervielfachen und neue Kundenpotenziale erschließen.

Auch andere Elektrofahrzeuge stehen bereit: Energieversorger leihen E-Scooter aus, Car-Sharing-Flotten halten Elektrofahrzeuge bereit (Multicity in Berlin). Die EDAG-Designstudie Light Car (Bild) ist speziell für Car-Sharing-Flotten mit ihren spezifischen Anforderungen konzipiert worden.

**Im Flottenbetrieb werden im Moment die größten Fortschritte erzielt.** Gerade bei kurzen Distanzen im städtischen Verkehr kann der Elektroantrieb seine Vorteile ausspielen. Elektrofahrzeuge halten z.B. bei Post DHL, UPS und

3M Deutschland Einzug. Die Pizzakette Joey's setzt in Hamburg auf Elektroroller. Dies soll sich auch in barer Münze auszahlen: Durch die vergleichsweise preiswerten Stromkosten werden sich die höheren Anschaffungspreise der Roller innerhalb von 20 Monaten amortisieren.

**Im VRN werden im ÖPNV auch technisch innovative Wege begangen.** Die Rhein Neckar Verkehr GmbH (RNV) rüstet einem Teil ihrer Stadtbahnen mit sog. SuperCaps aus. Diese Hochleistungskondensatoren ermöglichen beim Bremsen gewonnene Energie beim Fahren wieder abzugeben. Gleichzeitig ist damit auf kurzen Distanzen ein fahrleitungsloser Betrieb möglich. Einen völlig neuen Weg beschreitet das Pilotprojekt PRIMOVE der RNV. Hierbei werden zwei vollelektrische Busse der Fa. Bombardier im Testbetrieb eingesetzt, die mittels drahtloser induktiver Stromübertragung während der Standzeiten an ausgewählten Haltestellen nachgeladen werden.

## Qualität

**Sowohl Quantität als auch Qualität des Angebots müssen stimmen. Nur so kann der ÖPNV eine Alternative zum MIV bieten.** Die Aufgabenträger müssen daher neben der Quantität, die sich durch Fahrtenhäufigkeit, Taktfrequenz und Geschwindigkeit definiert, auch für eine ausreichende Qualität sorgen.

**Die Qualität wird durch die Festlegung geeigneter Standards und durch deren Überwachung sichergestellt.**





Qualitätsanforderungen sind Teil des Gemeinsamen Nahverkehrsplans Rhein-Neckar. Sie bilden die Grundlage der Vergabe von ÖPNV-Leistungen im Wettbewerb. Die Qualitätsanforderungen umfassen Aussagen zu Haltestellen, Fahrzeugen, zur Fahrgastinformation und zum Betriebsablauf.

Bei den Haltestellen zum Beispiel ist eine Mindestausstattung mit Haltestellenschild und aktuellen Fahrplänen obligatorisch. Diese kann je nach Bedeutung und vorhandenen Finanzmitteln um Wartehäuschen, Papierkörbe und Anzeigen zur Echtzeitinformation ergänzt werden.

Bei der Fahrzeugqualität sind Niederflurfahrzeuge mit ausreichendem Mehrzweckbereich, Innenanzeigen, Klimatisierung und guter Beleuchtung Standard. Über die technische Ausstattung hinaus ist ein gleichbleibend guter Zustand der Fahrzeuge gefordert.

**Standards alleine sichern noch keine Qualität. Regelmäßige Kontrollen und ein festgelegtes Sanktionssystem sind hierzu geeignete Mittel.** Der VRN verfügt über ein gut funktionierendes System zur Qualitätssicherung. Kern bildet ein umfangreicher Katalog von Vertragsstrafen. So schlägt beispielsweise eine ausgefallene Fahrt eines Linienbusses mit 500,- Euro zu Buche. Die Leistungskontrolle erfolgt auf dreierlei Art und Weise: Der VRN kontrolliert die Qualität mit eigenem Personal. Die Unternehmen haben auch die Möglichkeit,

Mängel selbst zu melden. Anreiz dafür bietet eine deutliche Verringerung der Vertragsstrafen. Vertragsstrafen werden auch dann fällig, wenn mindestens zwei unabhängige Fahrgastbeschwerden zum gleichen Sachverhalt eingehen.

**Die Mobilitätsgarantie für VRN-Kunden ergänzt die Regelungen zur Qualitätssicherung.** Verspätet sich die Ankunft um mehr als 30 Minuten, so übernimmt der VRN Taxikosten bis zu 50,- Euro<sup>1</sup>.

## Umsetzung

**Der Mobilitätsplan enthält die Ziele der Aufgabenträger und beschreibt die zur Umsetzung notwendigen Maßnahmen.** Ob Taktverdichtung, behindertengerechter Ausbau von Haltestellen oder die Installation von Fahrradboxen. Aber: Ein Plan alleine zeigt noch keine Wirkung.

**Damit der Mobilitätsplan ernst genommen wird, müssen ihn die Aufgabenträger als eindeutige Selbstverpflichtung betrachten** und dies auch entsprechend kommunizieren. Dies gelingt nur, wenn der Plan ein Konzept zur Umsetzung beinhaltet, das Zuständigkeiten, voraussichtliche Kosten und Realisierungszeiträume klar benennt. Dazu gehört auch eine regelmäßige Evaluierung der Umsetzung.

**Die Zweiteilung des Mobilitätsplans in „klassischen Nahverkehrsplan“ und ergänzende Bausteine findet sich bei der Umsetzung wieder.** Für die Vergabe von Verkehrsleistungen sind die ÖP-

NV-Aufgabenträger zuständig. Weitere Maßnahmen fallen in die Zuständigkeit der Kommunen oder betreffen private Institutionen wie z.B. beim Mobilitätsmanagement. Hier ist es Aufgabe der Landkreise bzw. Kommunen, Initiativen anzustoßen und beratend zur Seite zu stehen.

**Regelungen der EU schreiben vor, dass die Aufgabenträger Verkehrsleistungen bei Bus und Schiene in der Regel in wettbewerblichen Verfahren vergeben müssen.** Im VRN wird dies schon seit etlichen Jahren praktiziert. In diesen Verfahren erfolgt die Umsetzung und Konkretisierung des Nahverkehrsplans. Zur Bildung verkehrlich und wirtschaftlich sinnvoller Einheiten erfolgte eine Bündelung der einzelnen Linien. Im VRN existieren 75 Linienbündel unterschiedlichster Größe im Busverkehr, rund 25 sog. Leistungseinheiten im SPNV sowie im Meterspurnetz der RNV.

**Gewinner des Wettbewerbs ist der Mittelstand.** Das Schreckensszenario, das den Einbruch großer ausländischer Konzerne in den Verbundverkehr und damit das Ende des örtlichen Busgewerbes voraussagte, ist nicht eingetreten. Die Bundesbusgesellschaften haben zahlreiche Verkehre verloren. Im Kreis Bergstraße fahren mittlerweile nur noch private Busunternehmen. Kleinunternehmen haben sich zusammengeschlossen (z.B. in der Verkehrsgemeinschaft Gersprenztal VGG im Kreis Bergstraße) und agieren als selbstbewusste Wettbewerbsteilnehmer.

**Der Wettbewerb hat aber auch seine Schattenseiten.** Insbesondere können in der Anfangsphase Schwierigkeiten bei einem Wechsel des Verkehrsunternehmens auf treten oder der bisherige Betreiber und Verlierer der Ausschreibung muss Personal freisetzen.

**In den allermeisten Fällen haben Aufgabenträger und Kunden vom Wettbewerb profitiert.** Nur genau definierte Anforderungen sichern eine hohe Qualität. Der Leistungsumfang wurde vielfach ausgeweitet und es konnten häufig Einsparungen für die öffentliche Hand erzielt werden. Fahrgasterhebungen nach Inbetriebnahme der Bündel zeigen in vielen Fällen einen Anstieg der Nachfrage.

<sup>1</sup>Gilt aktuell für Zeitkarten außerhalb des Ausbildungsverkehrs.



**Impressum:** VERKEHRSVERBUND RHEIN-NECKAR

**Herausgeber:** Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH  
Geschäftsführer Volkhard Malik  
B1 3-5, 68159 Mannheim

**Redaktion:** team red Deutschland GmbH,  
Dr. Bodo Schwieger, Dr. Johannes Theißen

**Beiträge:** Markus Heeren, Martin Holler, Dietmar Maier,  
Prof. Dr. Volker Stöltzing, Dr. Johannes Theißen,  
Jörg Thiemann-Linden, Christian Wühl,  
Frieder Zappe

**Fotos:** Steffen Hein, Alexander von Harnier

**Gestaltung:** Skip G. Langkafel

**Druck:** koronamedien

Mannheim, November 2013



Sebastian-Münster-Brunnen,  
in Heidelberg auf dem Karlsplatz,  
von Michael Schoenholtz, 1978



**VRN**

VERKEHRSVERBUND RHEIN-NECKAR