



Forschungsprojekt „MoLa.opt – Mobilität auf dem Land optimieren“

**Welche Ergebnisse wurden
bei der Analyse gewonnen?**

Ein Verbundvorhaben
der Frankfurt UAS und
der Hochschule RheinMain
mit dem Praxispartner
Rhein-Main-Verkehrsverbund



Quelle: RMV



Einführung

Ziele des Projektes MoLa.opt

- Beitrag zur Verbesserung der Mobilität im ländlichen Raum
 - Mobilität sichern
 - Effizient steigern
- Analyse des Status quo, z. B.
 - Angebote
 - Rahmenbedingungen
 - Planungsverfahren
- Ergebnisse
 - Handlungserfordernisse → Empfehlungen
 - Übergreifendes Planungsverfahren zur Auswahl geeigneter Angebotsformen



Quelle: eigene Aufnahme Becker, 9.3.2017



Einführung

Struktur des Projektes MoLa.opt

AP	AP-Titel	Mai 16	Jun 16	Jul 16	Aug 16	Sep 16	Okt 16	Nov 16	Dez 16	Jan 17	Feb 17	Mrz 17	Apr 17
1	Charakteristika der Mobilität im ländlichen Raum			MS1									
2	Analyse und Evaluation Angebotsformen										MS2		
	- Vorbereitung der Experteninterviews			MS2.1									
	- Durchführung der Experteninterviews						MS2.2						
	- Auswertung der Experteninterviews										MS2.3		
3	Verfahrensentwicklung für Angebotsformen												MS3
4	Wissenstransfer und Dokumentation			W1					W2				T/MS4

W: Workshop; T: Tagung

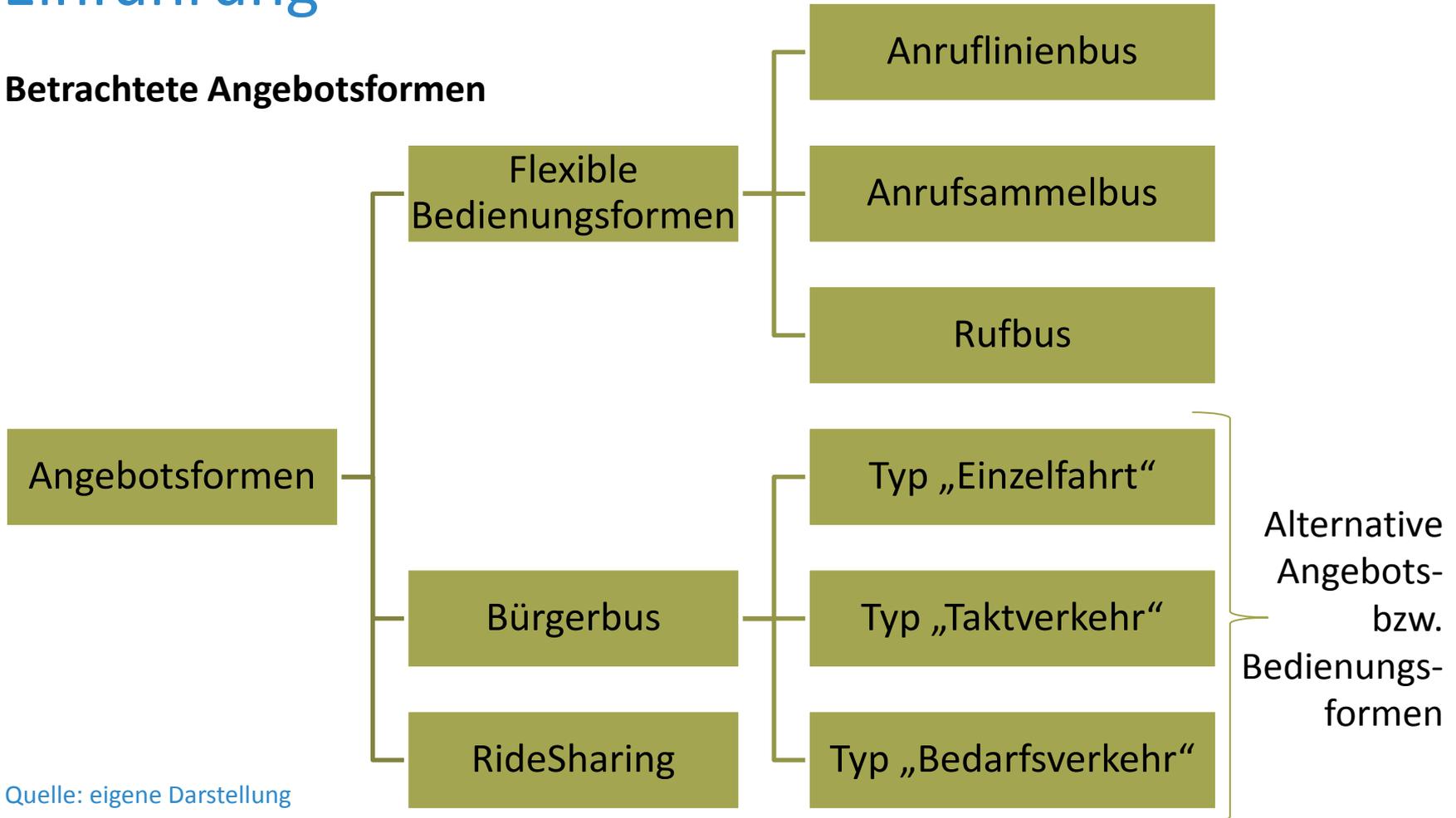
MS1	Ausarbeitung von spezifischen Anforderungen an das ÖPNV-Angebot im ländlichen Raum
MS2	Verschneidende Analyse der Experteninterviews mit den relevanten Datengrundlagen
MS2.1	Auflistung von relevanten Interviewpartnern sowie ausgearbeiteter Interviewleitfaden
MS2.2	Abgeschlossene Durchführung aller Experteninterviews
MS2.3	Fertigstellung der Analysen bzgl. der Experteninterviews
MS3	Die arbeitspaketübergreifende Literaturrecherche wurde abgeschlossen, Fertigstellung des Verfahrens zur integrierten Planung des ÖPNV im ländlichen Raum
MS4	Die Workshops wurden durchgeführt und analysiert, die Tagung ist abgeschlossen

Quelle: eigene Darstellung



Einführung

Betrachtete Angebotsformen



Quelle: eigene Darstellung



Einführung

Definition flexibler Angebotsformen

gemäß verbundweitem Nahverkehrsplan des RMV

	Bedarfslinienbetrieb	Richtungsbandbetrieb	Flächenbetrieb
Bezeichnung	Anruflinienbus	Anrufsammelbus	Rufbus
Erschließung	Enger Korridor/Linie	Breiter Korridor	Fläche
Fahrplan	Ja	Ja	Rahmenfahrplan
Anmeldung	Ja	Ja	Ja
Haustürbedienung	Nein	Ja	Ja
Zuschlag	Nein	Ja	Ja

Quelle: eigene Darstellung nach Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH, Regionaler Nahverkehrsplan 2014



Einführung

Definition Bürgerbusse

Kriterien	Bürgerbus – Typ Einzelfahrt	Bürgerbus – Typ Taktverkehr	Bürgerbus – Typ Bedarfsverkehr
Betriebsweise	Linienverkehr	Linienverkehr	Bedarfsverkehr, zum Beispiel Flächenbetrieb
Dispositionszentrale	nein	nein	ja
Bedienungstage	In der Regel 1 bis 3 Tage pro Woche	Werktäglich, evtl. auch am Wochenende	In der Regel 1 bis 3 Tage pro Woche
Anzahl der Fahrten/Takt	Insgesamt 2 bis 4 pro Tag	1-Stunden oder 2-Stundentakt	Nach Bedarf
Bedienungszeitraum	Vormittag/früher Nachmittag	Von 7/8 bis 16/17 Uhr	Vormittag/früher Nachmittag
Fahrzeuge	Einfache Kleinbusse	Kleinbusse mit Sonderausstattung	Einfache Kleinbusse, evtl. Pkw
Anzahl FahrerInnen	Etwa 5 bis 10	Etwa 20	Etwa 10 bis 20

Quelle: eigene Darstellung

Einführung

Definition von RideSharing

- Mitnahme von Fahrgästen im privaten Pkw
- Zu unterscheiden sind
 - **RideSharing mit Integration in den ÖPNV**
 - z. B. Mobilfalt und Garantiert mobil! im Odenwaldkreis
 - Umfangreiche Integration, insbesondere bzgl. der Fahrgastinformation und des Tarifs
 - **RideSharing ohne (oder mit geringer) Integration in den ÖPNV**
 - z. B. flinc, Anhalterbank
 - Keine oder allenfalls partielle Integration, zum Beispiel in die Fahrgastinformation

Gegenstand
von Analyse
und
Planungs-
verfahren

Im Weiteren
nicht näher
betrachtet



Ergebnisse der Analyse

1. Die Mobilitätsbedürfnisse in ländliche Räumen unterscheiden sich kaum von denen verdichteter Räume oder Kernstädte.

Viele individuelle Mobilitätskennwerte sind ähnlich, zum Beispiel:

- Anteil mobiler Menschen: etwa 90 %
- Anzahl der Wege pro Tag und Person: 3,4
- Wegzwecke ähnlich

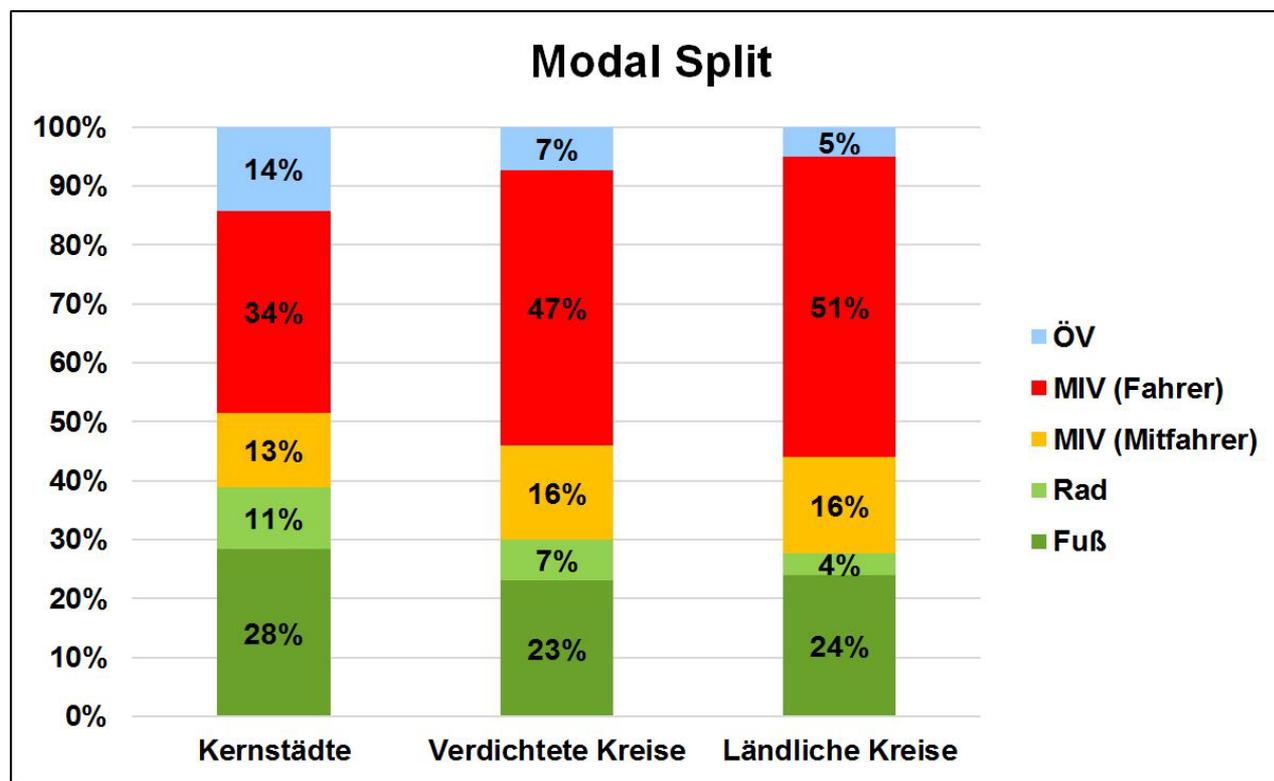


Quelle: eigene Aufnahme Becker, 21.8.2016



Ergebnisse der Analyse

2. Die Nachfrage wird in ländlichen Räumen aber anders realisiert als in verdichteten Räumen und Kernstädten.



Quelle: eigene Darstellung nach Daten der MiD für Hessen



Ergebnisse der Analyse

2. Die Nachfrage wird in ländlichen Räumen aber anders realisiert als in verdichteten Räumen und Kernstädten.

Auch einige Kennwerte unterscheiden sich. So sind in ländlichen Kreisen...

Kriterien	Ländlicher Raum	Kernstädte
...die Tagesstrecken länger.	37 km	33 km
...die Unterwegszeit kürzer.	73 min	81 min
...die Wegegeschwindigkeit höher.	21 km/h	17 km/h
...die Pkw-Verfügbarkeit höher.	80 %	68 %

Quelle: eigene Darstellung nach Daten der MiD für Hessen



Quelle: eigene Aufnahme Becker, 21.8.2016



Ergebnisse der Analyse

3. Die Erreichbarkeit von Arbeits- und Ausbildungsplatz sowie Läden des täglichen Bedarfs ist in ländlichen Räumen schlechter.

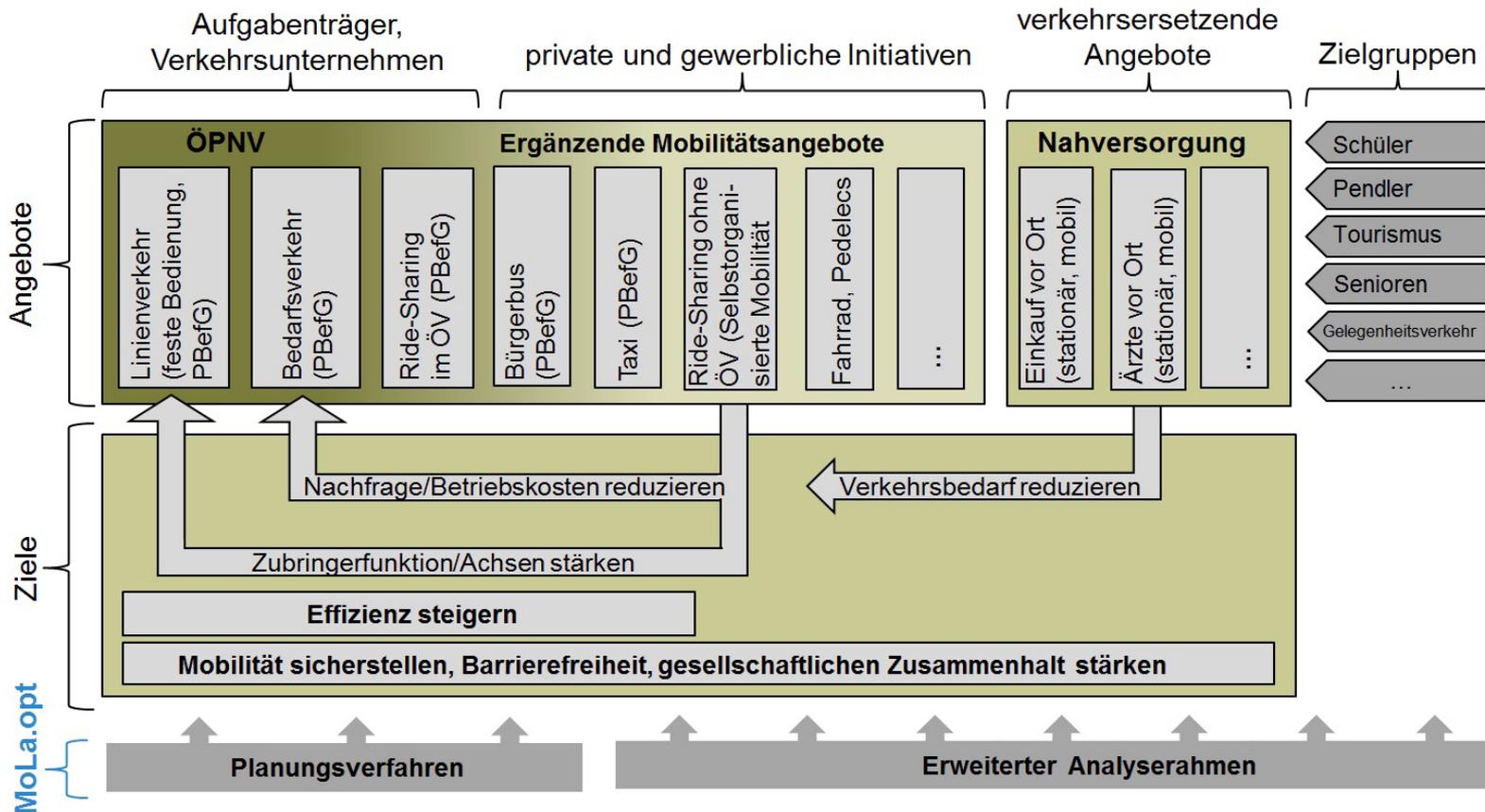
		Kreistypen		
		Kernstädte	Verdichtete Kreise	Ländliche Kreise
positive Einschätzung der Erreichbarkeit („gut“, „sehr gut“ oder „einigermaßen“) verschiedener Ziele		%		
ÖV	Schule	88	87	94
	Ausbildungsplatz	89	70	53
	Arbeitsplatz	68	43	25
	Läden des täglichen Bedarfs	68	50	46

Quelle: eigene Darstellung nach Daten der MiD für Hessen



Ergebnisse der Analyse

4. Mobilität in ländlichen Räumen ist ein Resultat komplexer Zusammenhänge.



Quelle: eigene Darstellung



Ergebnisse der Analyse

5. Initiativen zur Sicherung der Mobilität kommen von ganz unterschiedlichen Stellen. Dementsprechend ist auch die Motivation sehr unterschiedlich.

Flexible Bedienung	Bürgerbus	RideSharing	Übergeordnet/ Sonstige
ATO, Politik • Kosten senken, • Schließen von Lücken im ÖV-Angebot.	Politik, lokale Initiatoren • Schließen von Lücken im ÖV-Angebot, • starke soziale Komponente, • bürger-schaftliches Engagement.	ATO, Politik • Kosten senken, • Schließen von Lücken im ÖV-Angebot, • Förderung bürger-schaftlichen Engagements.	+ Differenzierung des ÖV-Angebots

ATO: Aufgabenträgerorganisation



Ergebnisse der Analyse

6. Die Verantwortlichkeiten von Organisations- und Betriebsprozessen sind uneinheitlich.

	"Kümmerer" ATO*	"Kümmerer" Sonstige
PBefG	<ul style="list-style-type: none"> • Linienverkehre** • Flexible Bedienungsformen (Bedarfslinienverkehr, Richtungsbandbetrieb, Sektorbetrieb, Flächenbetrieb) 	<ul style="list-style-type: none"> • Bürgerbus • (Flexible Bedienungsformen)
Außerhalb PBefG	<ul style="list-style-type: none"> • RideSharing im ÖV (Mobilfah, Garantiert mobil) 	<ul style="list-style-type: none"> • RideSharing ohne ÖV (flinc, Anhalterbank, ...) • CarSharing und ÖFVS** • Soziale Fahrdienste**

* ATO: Aufgabenträgerorganisation

** in MoLa.opt nicht betrachtet



Ergebnisse der Analyse

6. Die Verantwortlichkeiten von Organisations- und Betriebsprozessen sind uneinheitlich.

Flexible Bedienung	Bürgerbus	RideSharing	Übergeordnet/ Sonstige
<ul style="list-style-type: none"> • Überwiegend einheitliche Strukturen; ATO ist in der Regel "Kümmerer" • Zentrale verbundweite Disposition erwünscht • Problem Taxi-unternehmen 	<ul style="list-style-type: none"> • Ehrenamtliche (evtl. fragile) Strukturen, • Betreuung durch VU sehr hilfreich • Hohe Bedeutung von lokalem Marketing und Unterstützung durch örtliche Politik 	<ul style="list-style-type: none"> • ATO als "Kümmerer" (mit hohem Aufwand) • Zentrale verbundweite Disposition erwünscht • Hohe Bedeutung lokaler Multiplikatoren 	<p>Empfehlung:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Koordination bei ATOs, zentrale Disposition, Verankerung auch bei Multiplikatoren vor Ort

ATO: Aufgabenträgerorganisation



Ergebnisse der Analyse

7. Bei den Aufgabenträgerorganisationen gibt es mit dem Nahverkehrsplan eine Planungsgrundlage. Bei kommunalen Initiativen gibt es oft keine formale Planungsgrundlage.

Flexible Bedienung	Bürgerbus	RideSharing	Übergeordnet/ Sonstige
Planungsgrundlage Nahverkehrsplan	Keine formelle Planungsgrundlage	Planungsgrundlage Nahverkehrsplan	
Good Practice-Beispiele hilfreich (aber nicht immer genutzt)		Keine Good Practice- Beispiele vorhanden	
Verkehrsplanerische Verfahren (für jede Angebotsform einzeln) im Wesentlichen ausreichend Herausforderungen bei der Definition und Etablierung der Prozesse und Zuständigkeiten/Rollen			
Rechtlicher Rahmen z. T. problematisch/unpassend; uneinheitliche Behandlung durch Genehmigungsbehörden			



Ergebnisse der Analyse

8. Beteiligung und Abstimmung wird als wichtiger Erfolgsfaktor angesehen, in der Praxis aber oft vernachlässigt.

Flexible Bedienung	Bürgerbus	RideSharing	Übergeordnet/ Sonstige
Integration in ÖV-Angebot	zum Teil Abstimmung mit ÖV	Integration in ÖV-Angebot	
Bürgerbeteiligung spielt nur eine untergeordnete bis keine Rolle			Bürgerbeteiligung bei lokalen Aktivitäten empfehlenswert
Sehr heterogenes Bild der Einbindung der kommunalen Ebene ("Kommune ist wichtigster Akteur" vs. "Kommune ist kein ÖPNV-Aufgabenträger und hat daher nichts zu sagen")			



Ergebnisse der Analyse

9. Fragen der Finanzierung und der Wirtschaftlichkeit sind oft entscheidend bei der Einführung flexibler und alternativer Angebotsformen. Die erwarteten wirtschaftlichen Vorteile werden aber nicht immer realisiert.

Flexible Bedienung	Bürgerbus	RideSharing	Übergeordnet/ Sonstige
<ul style="list-style-type: none"> • Hoher Aufwand für Fahrzeuge und Disposition. • Kostenvorteil gegenüber Linienverkehr nicht selbstverständlich 	<ul style="list-style-type: none"> • NRW: Förderung durch Land, Beteiligung der Kommunen, Fahrgeldeinnahmen • Sponsoring • Kofinanzierung lokaler Akteure (z. B. Einzelhandel) 	<ul style="list-style-type: none"> • Keine einheitliche Finanzierungsstruktur • Derzeit Pilotprojekte mit entsprechender Förderung 	<ul style="list-style-type: none"> • Aspekt Mobilitäts-sicherung zu selten eingewichtet • Projektförderung nicht tragfähig • Förderung durch Land wünschenswert



Ergebnisse der Analyse

10. Standardisierende Vorgaben sind notwendig. Sie müssen aber auch den Besonderheiten des Einzelfalls gerecht werden.

Wenn Standards, dann:

- Kein zu starres Gerüst, das eine Berücksichtigung des Einfalls verhindert
- Flexibilität für sich (im Laufe der Zeit) ändernde Rahmenbedingungen
- Standards im Dialog und niemals von einer Stelle aus entwickeln

Standardisierte Vorgaben sind notwendig und sinnvoll, weil:

- Garantie für Mindeststandards Qualität und Sicherheit
- Voraussetzung für dauerhafte und verlässliche finanzielle Förderung
- Einheitliches Erscheinungsbild und Orientierungshilfe für den Nutzer
- senkt Kosten und sichert Qualität

→ Kontroverse Diskussion z. B. in den MoLa.opt-Workshops.



Fazit

Schlussfolgerungen → Handlungserfordernisse

- Zuständigkeiten unterschiedlich → Klärung der Zuordnung von Aufgaben und Zuständigkeiten (Land – Verbünde – ATOs/Kreise – Kommunen)
- Einbindung der BürgerInnen und der Kommunen wichtiger, aber oft vernachlässigten Erfolgsfaktor → systematisch anwenden
- Angebote von Genehmigungsbehörden unterschiedlich gehandhabt → Modifikation der bundes- und landesgesetzlichen Rahmen (PBefG, HessÖPNVG)
- Potentiale alternativer Angebots (in Hessen) nicht ausgeschöpft → Schaffung von verlässlichen Finanzierungsinstrumenten für Planung, Infrastruktur und Betrieb
- Qualifizierung und Unterstützung der örtlichen Akteure → Fachzentrum erforderlich
- Übergreifendes Planungsverfahren fehlt → MoLa.opt-Verfahren (nächster Vortrag)



Forschungsprojekt „MoLa.opt – Mobilität auf dem Land optimieren“

**Welche Ergebnisse wurden
bei der Analyse gewonnen?**

Ein Verbundvorhaben
der Frankfurt UAS und
der Hochschule RheinMain
mit dem Praxispartner
Rhein-Main-Verkehrsverbund



Quelle: RMV