

Erfahrungen mit Verbundraumausweitungen



Univ.-Prof. Dr.-Ing. Carsten Gertz
Technische Universität Hamburg-Harburg
Institut für Verkehrsplanung und Logistik

Was bringt eine Verbundraumausweitung dem Kunden?

Das Grundprinzip eines Verkehrsverbundes:

- Ein Tarif**
- Ein Fahrschein**
- Ein integriertes Verkehrsangebot**

führt zu einer vereinfachten Nutzung des öffentlichen Verkehrs und damit zu einer Attraktivitätssteigerung.

Wie groß ist die Region?

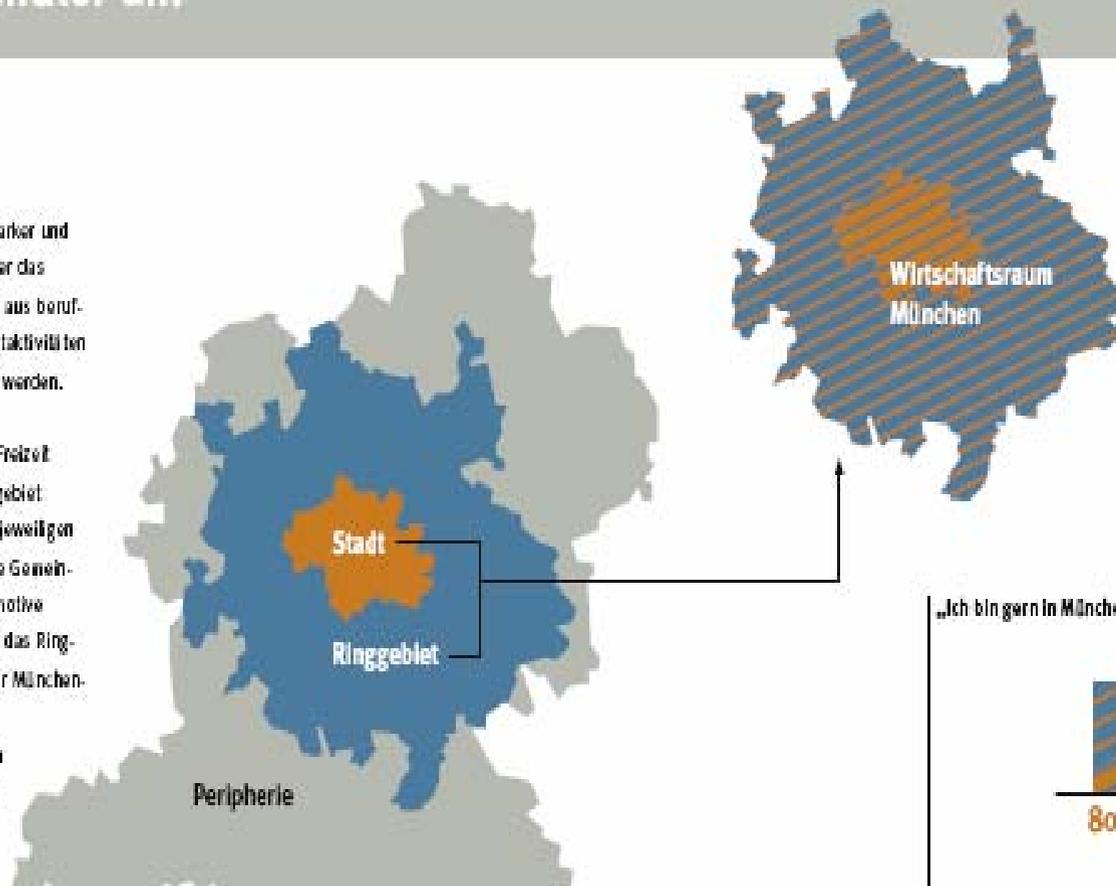
Beruf, Einkaufen, Freizeit:
München zieht Pendler an.

DEFINITION WIRTSCHAFTSRAUM

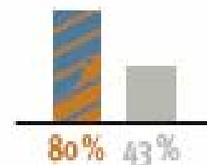
In der Münchner Region gibt es Gebiete mit starker und mit weniger starker München-Orientierung. Über das Pendelverhalten in die Stadt München – sei es aus beruflichen Gründen, zum Einkaufen oder für Freizeitaktivitäten – kann diese München-Orientierung gemessen werden.

Für die drei Pendelmotive Beruf, Konsum und Freizeit wurde jeweils ein Durchschnitt im Befragungsgebiet (ohne Stadt München) gebildet und damit die jeweiligen Werte der einzelnen Gemeinden verglichen. Die Gemeinden, die in mindestens einem der drei Pendelmotive überdurchschnittliche Werte aufweisen, bilden das Ringgebiet München (blau) – das Gebiet mit starker München-Orientierung.

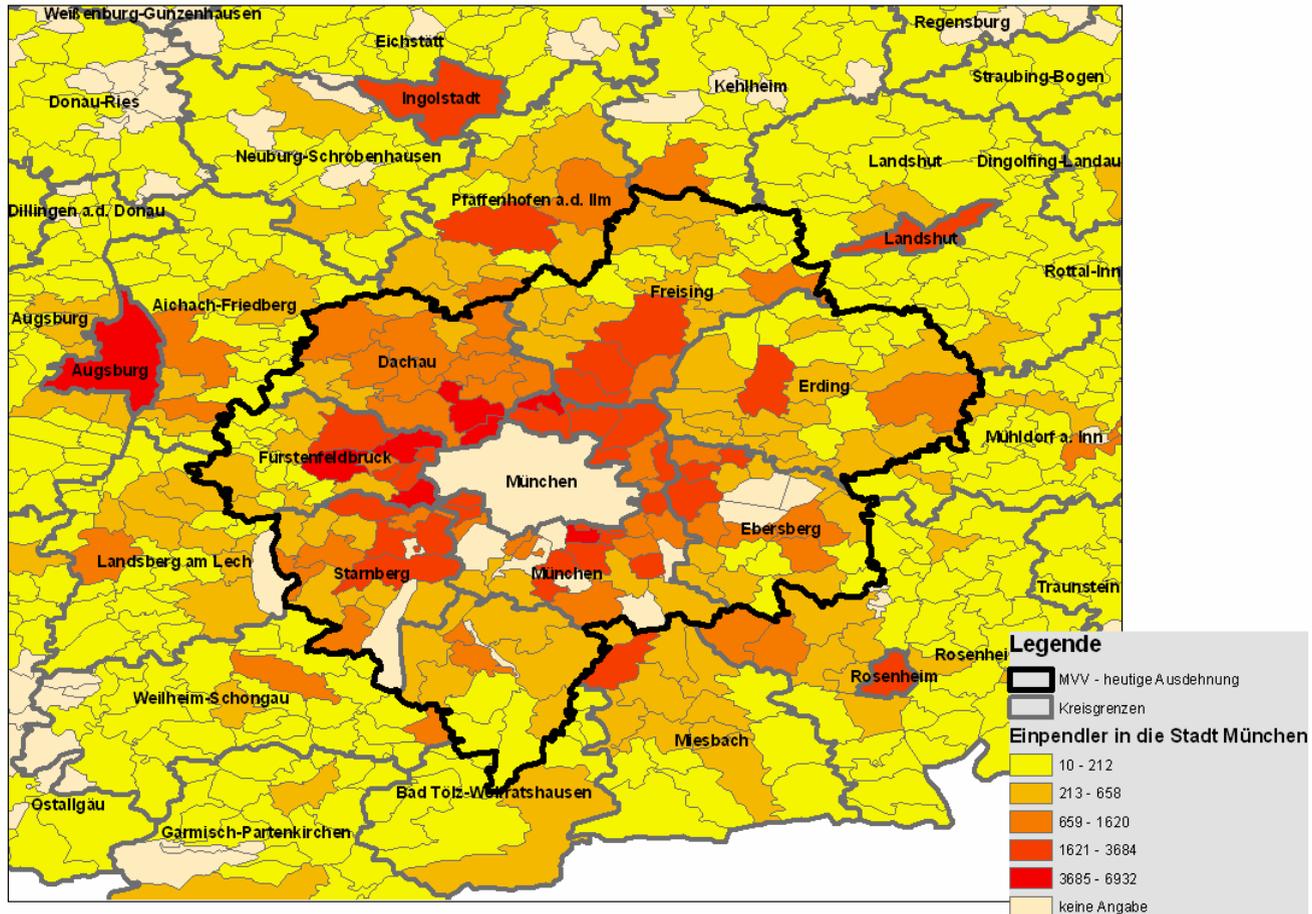
Damit setzt sich der Wirtschaftsraum München (gestreift) aus dem Stadtgebiet (orange) und Ringgebiet (blau) zusammen.



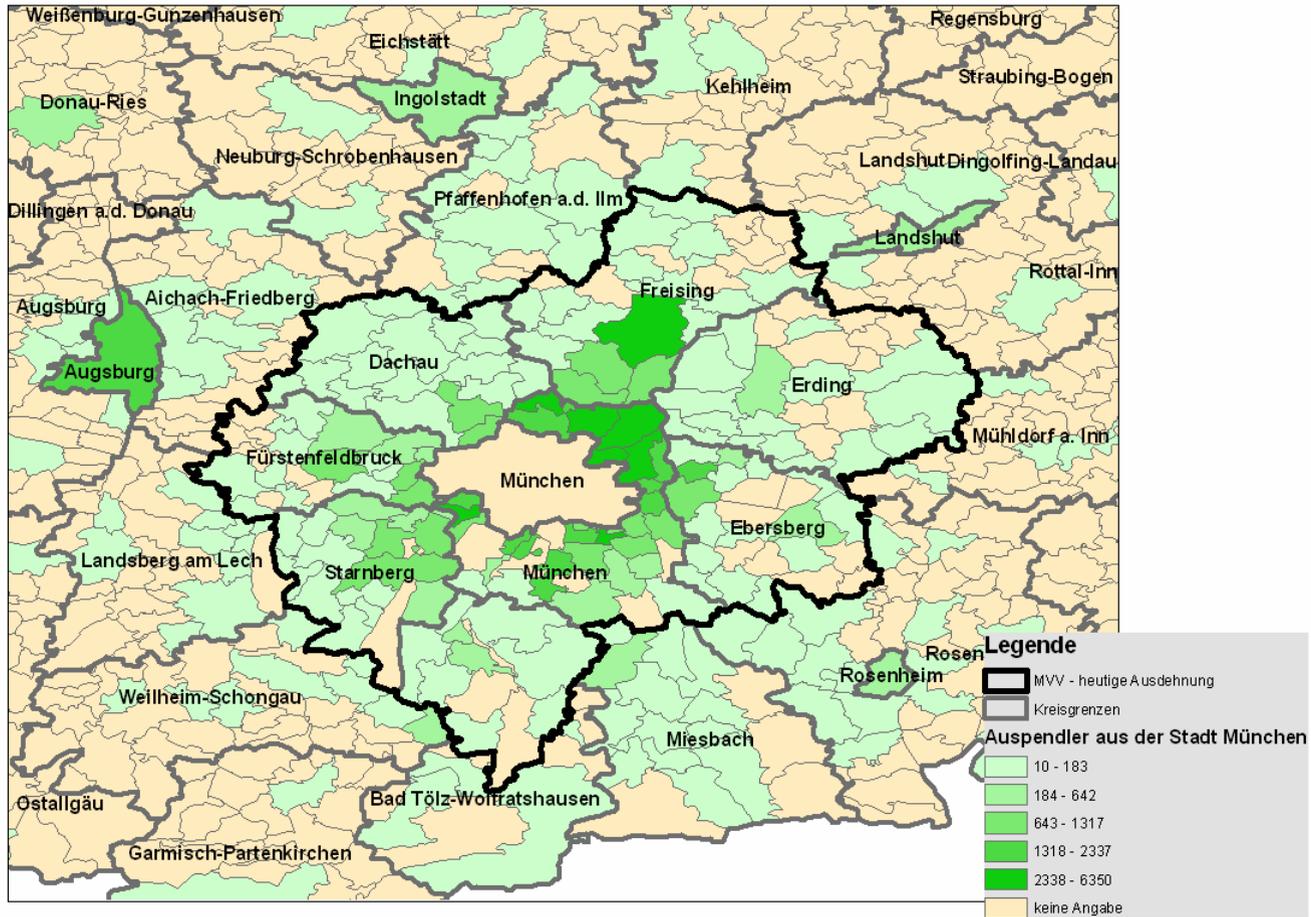
„Ich bin gern in München, hier fühle ich mich wohl.“¹⁴

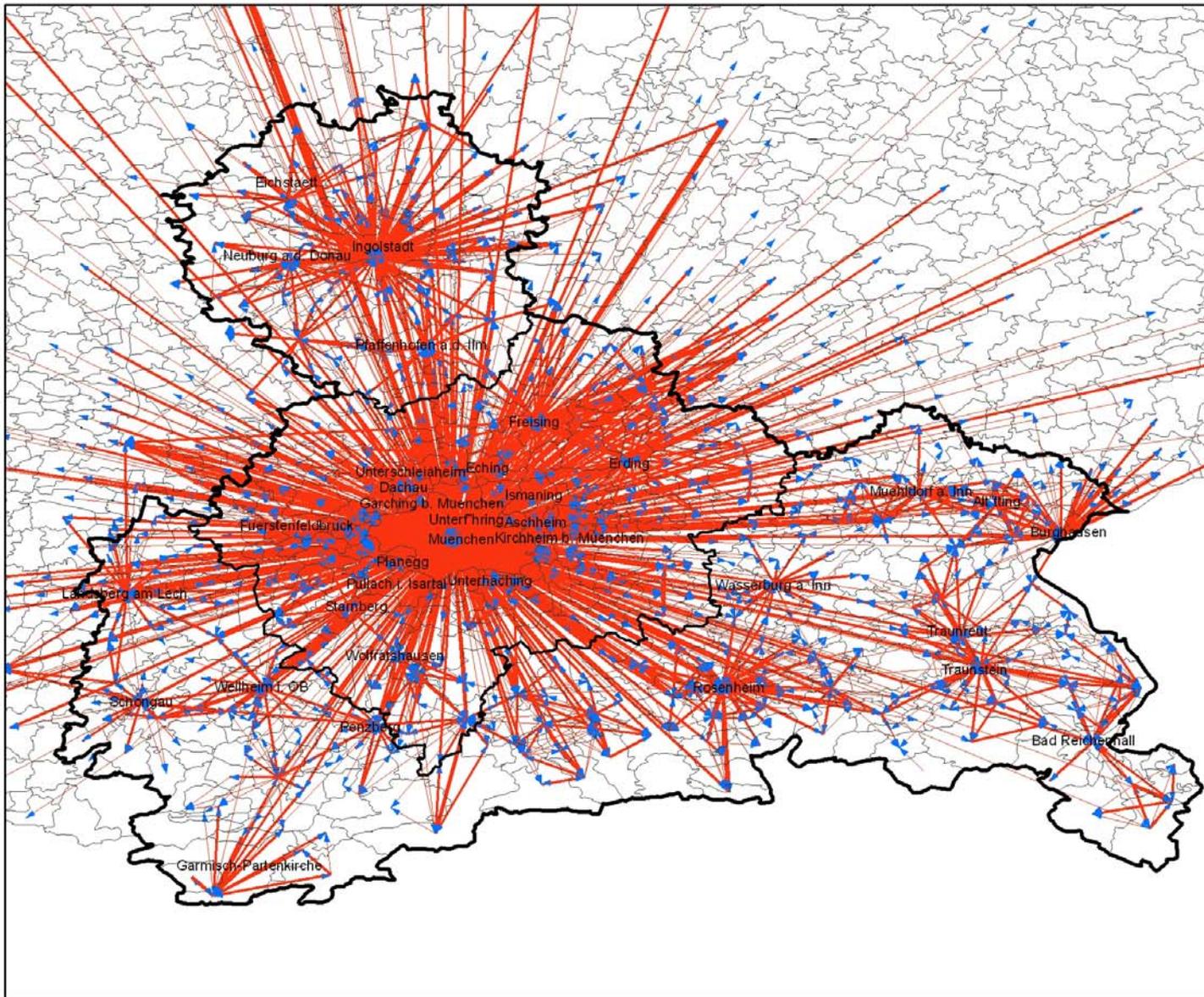


Einpendler in die Kernstadt



Auspendler aus der Kernstadt





Einpender nach Gemeinden für den Regierungsbezirk Oberbayern

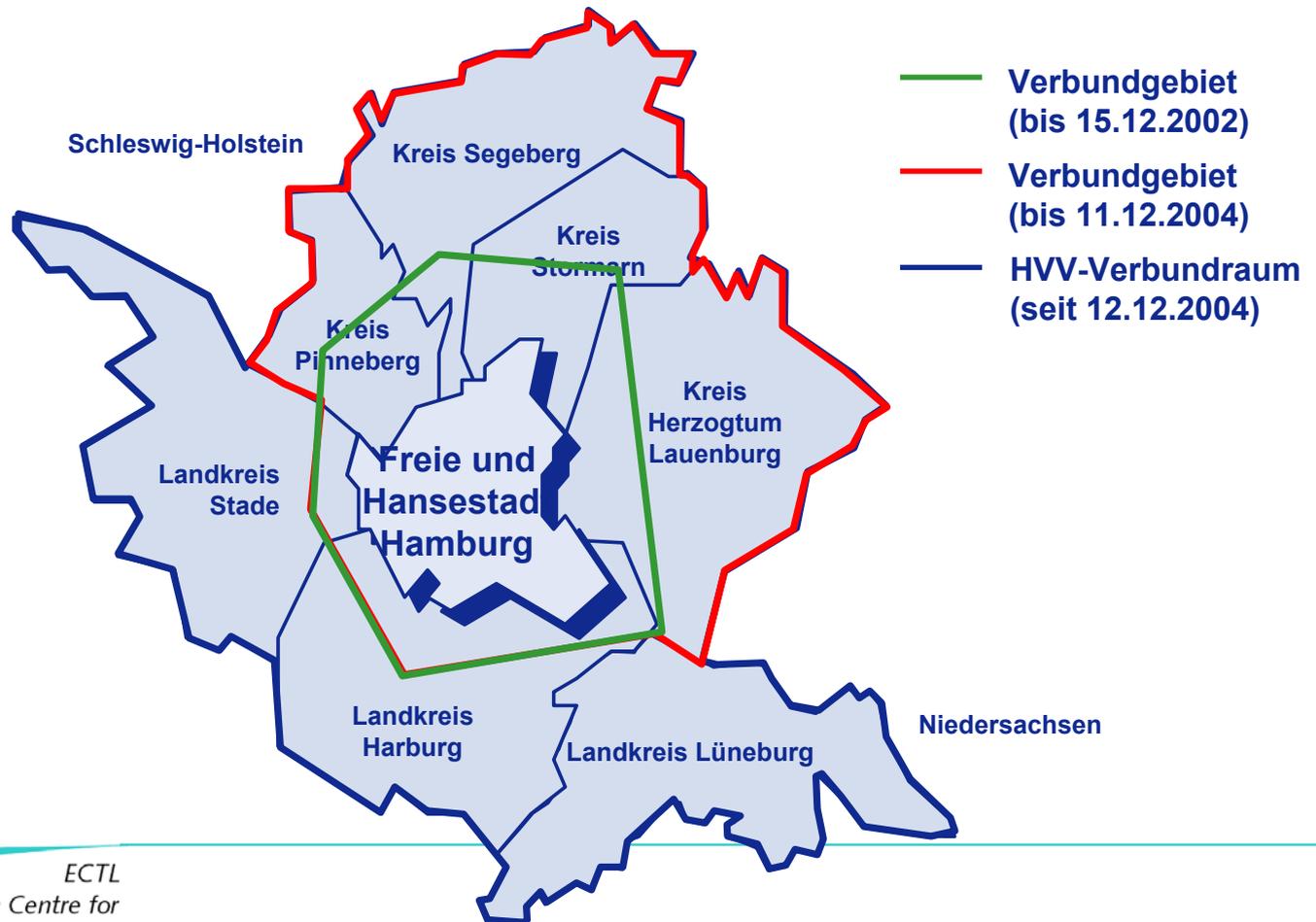
Legende

Einpenderzahl

- 0 - 100
- 100 - 500
- 500 - 1000
- 1000 - 3000
- 3000 - 6932

- Gemeindegrenzen
- Heutiges MVV-Gebiet
- Regierungsbezirk Oberbayern

Verbundraumausweitung HVV - Hamburg



Verbundraumausweitung HVV - Hamburg

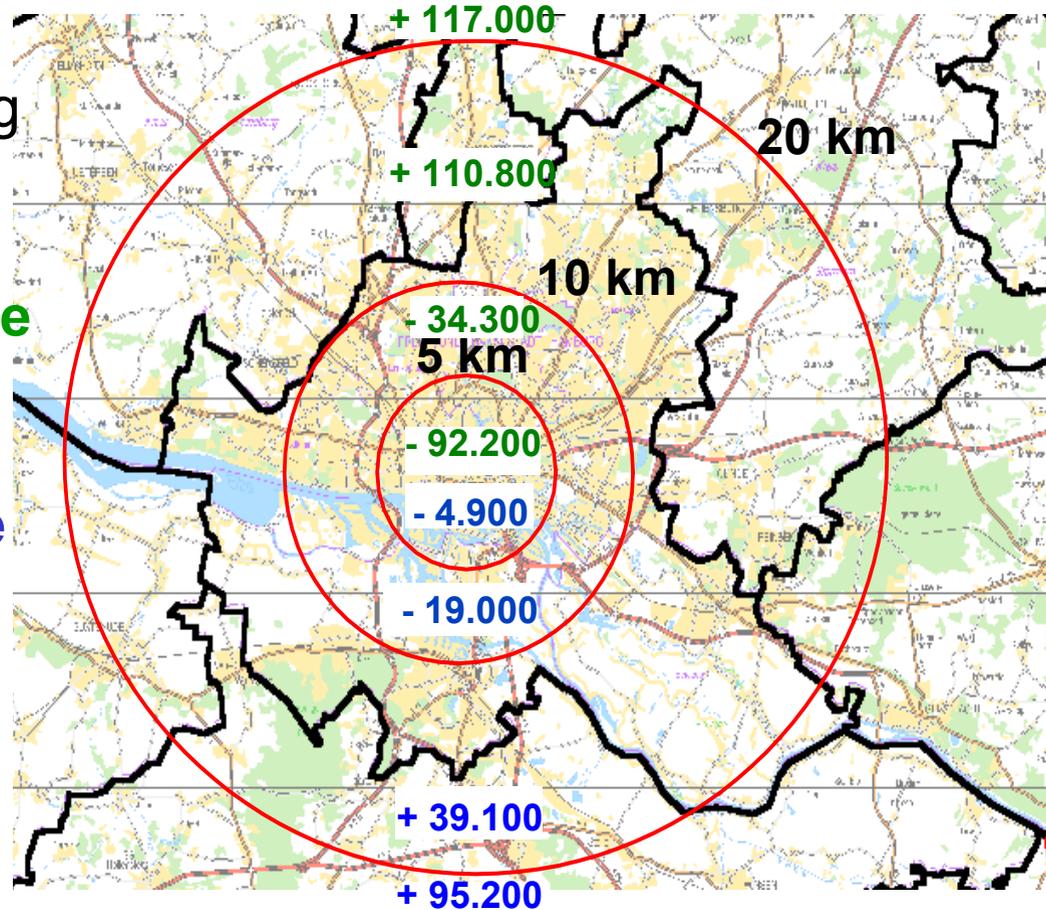
■ Strukturdaten (2002) vor 2002	NORD +	SÜD +	Gesamt
■ Verkehrsgebiet 2.000 km ²	3.100 km ²	3.600 km ²	8.700 km ²
■ Einwohner 2,4 Mio.	390.000	530.000	3,32 Mio.
■ Verkehrsangebot			
- Linien 288	165	187	640
- Haltestellen 3.500	2.900	2.300	8.700
■ Unternehmen 11	17	10	38

Verbundraumausweitung HVV - Hamburg

Entwicklung der
Wohnbevölkerung
von 1970-1997

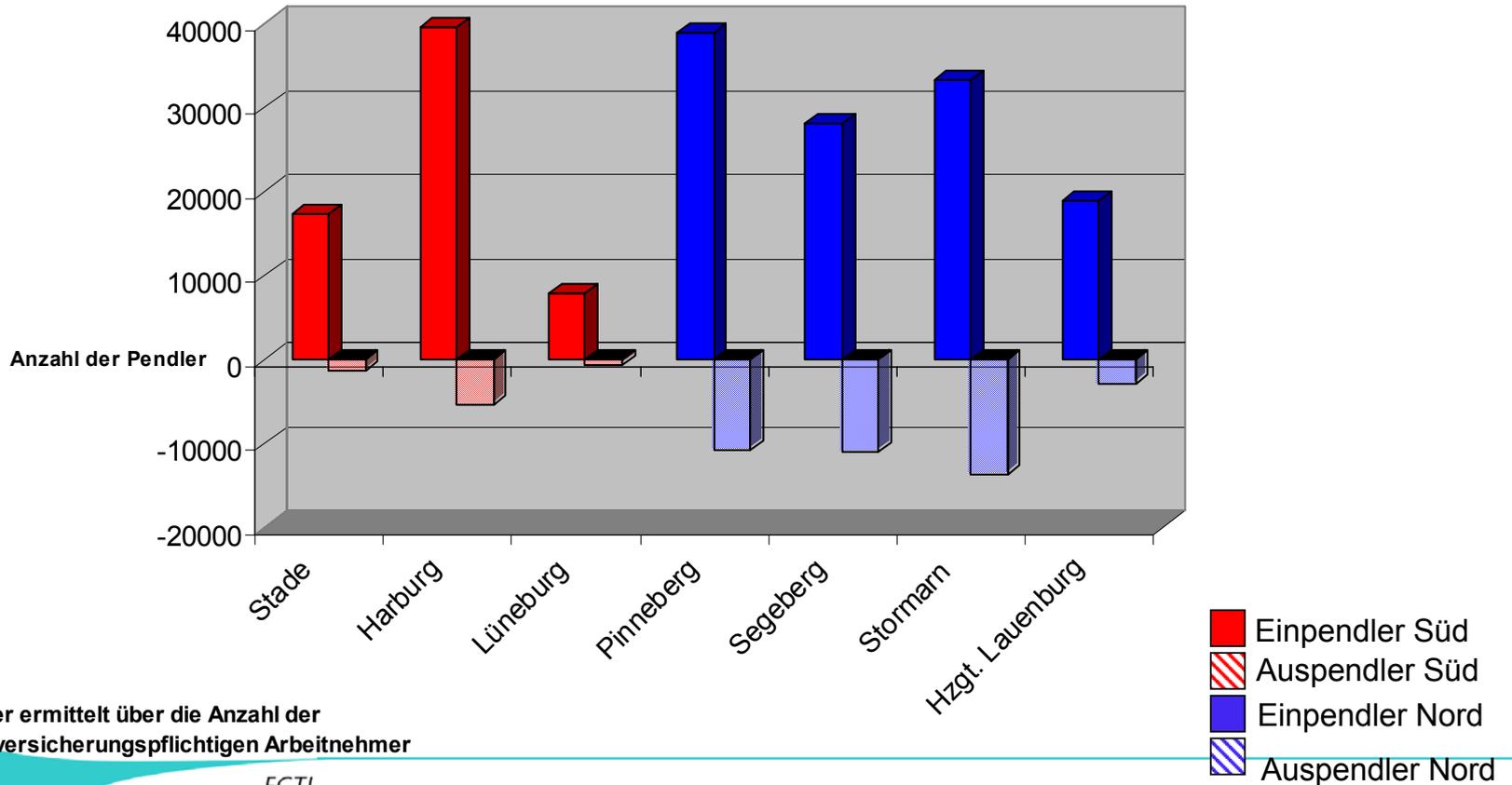
Nördlich der Elbe

Südlich der Elbe



Verbundraumausweitung HVV - Hamburg

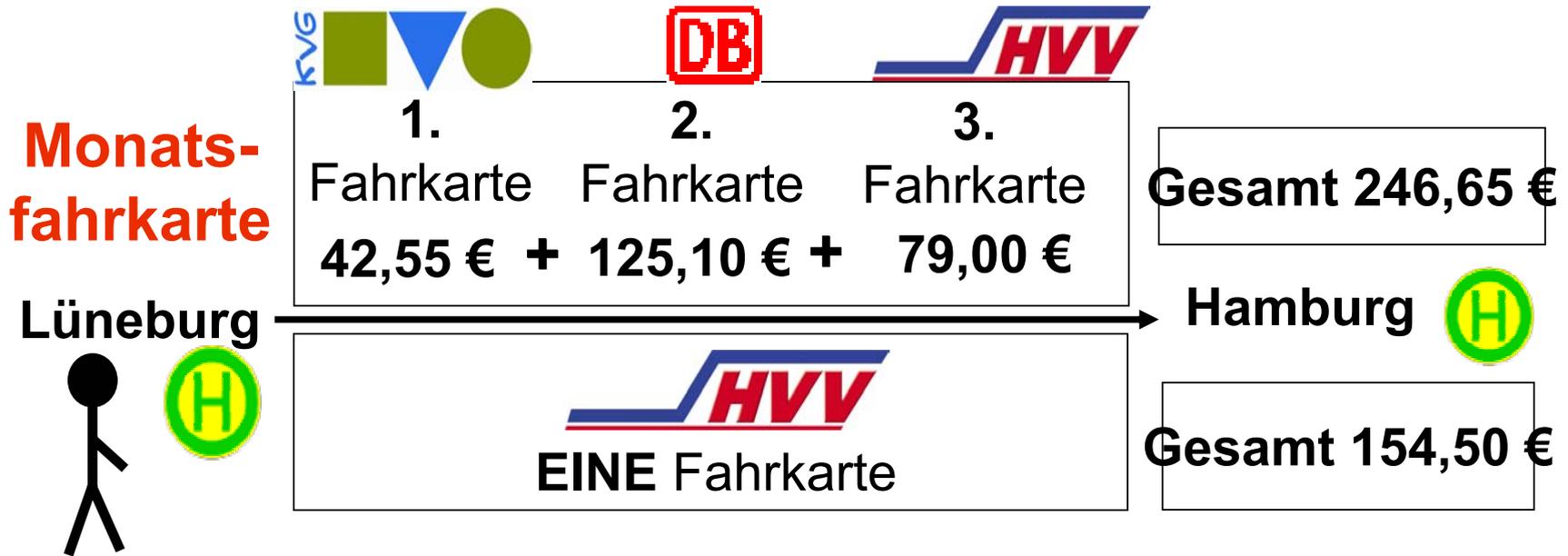
Aus- und Einpendler von und nach Hamburg 2002



Pendler ermittelt über die Anzahl der sozialversicherungspflichtigen Arbeitnehmer

Verbundraumausweitung HVV - Hamburg

Umsteiger nach einer Verbundraumerweiterung benutzen
anstelle von **mehreren Fahrkarten** nur noch **EINE**.

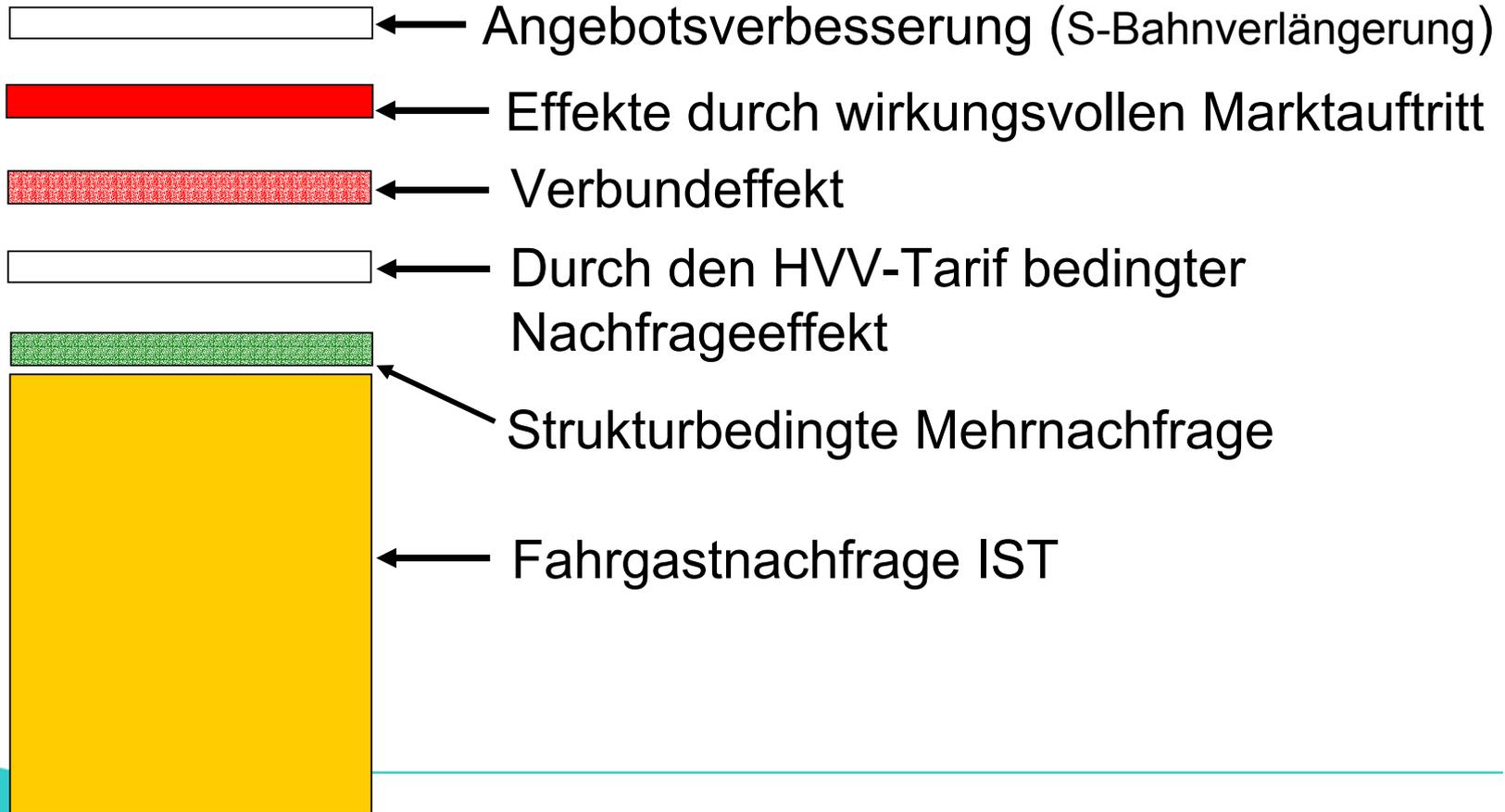


Verbundraumausweitung HVV - Hamburg

Durchtarifizierungsverluste:

- **Die EINE Fahrkarte ist preiswerter als die bisherige Summe der bisherigen Fahrkarten.**
- **Durchtarifizierungsverluste werden von den Aufgabenträgern nach dem Territorialprinzip getragen:**
 - **Land: SPNV**
 - **Landkreise: Busverkehr**

Erwartung des HVV zu den Effekten



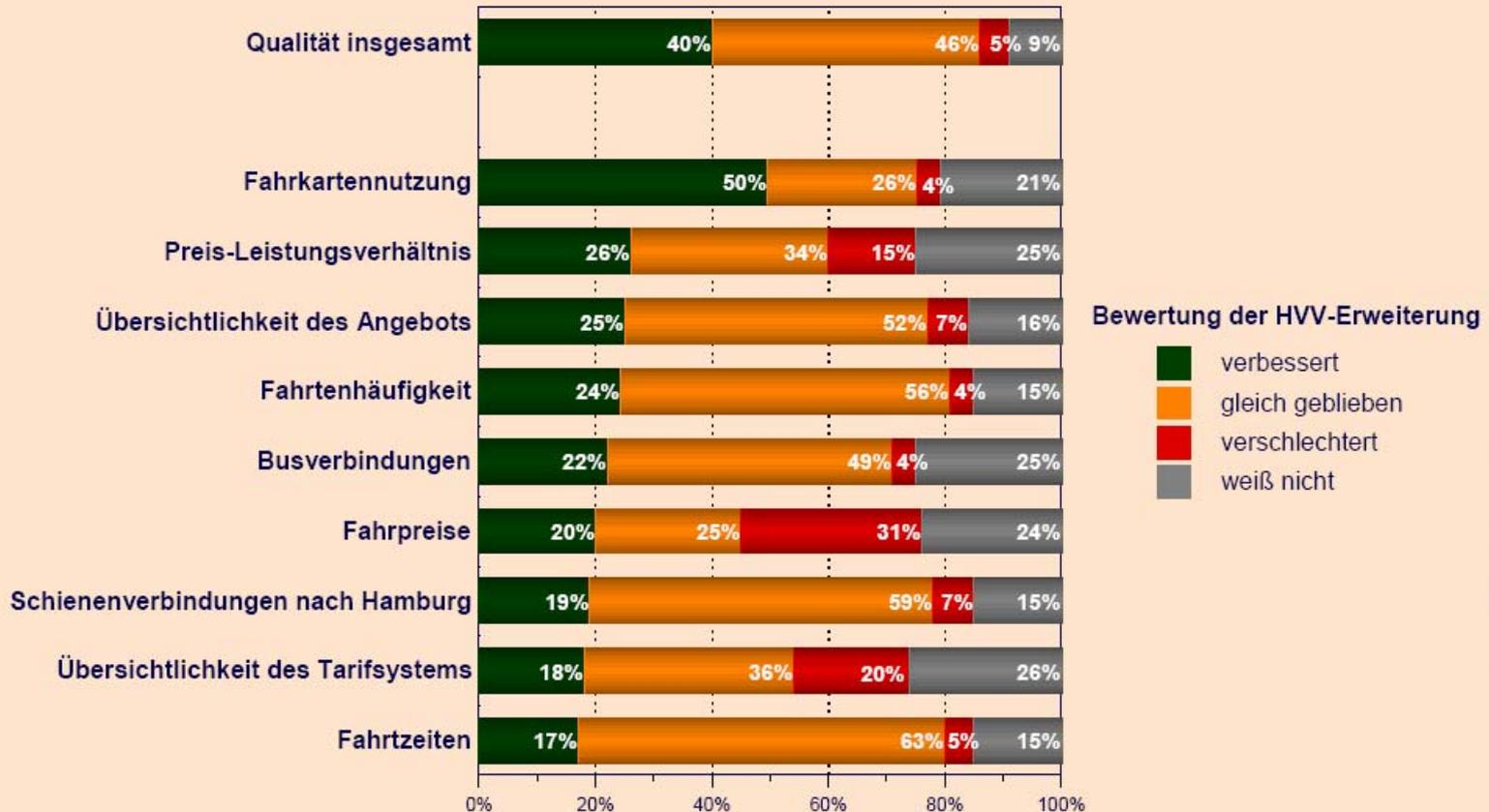
Was hat sich seit der Verbundraumausweitung verändert?

- **Hohe Kundenzufriedenheit**
- **Steigende Fahrgastzahlen**
- **Steigende Fahrgeldeinnahmen**

Generelles Problem: es ist nicht möglich, zu bestimmen, in welchem Umfang die Verbundraumausweitung Ursache ist.

Bilanz bei einzelnen Leistungsmerkmalen: weit mehr als ein Drittel der Nutzer im Neugebiet sieht Verbesserungen

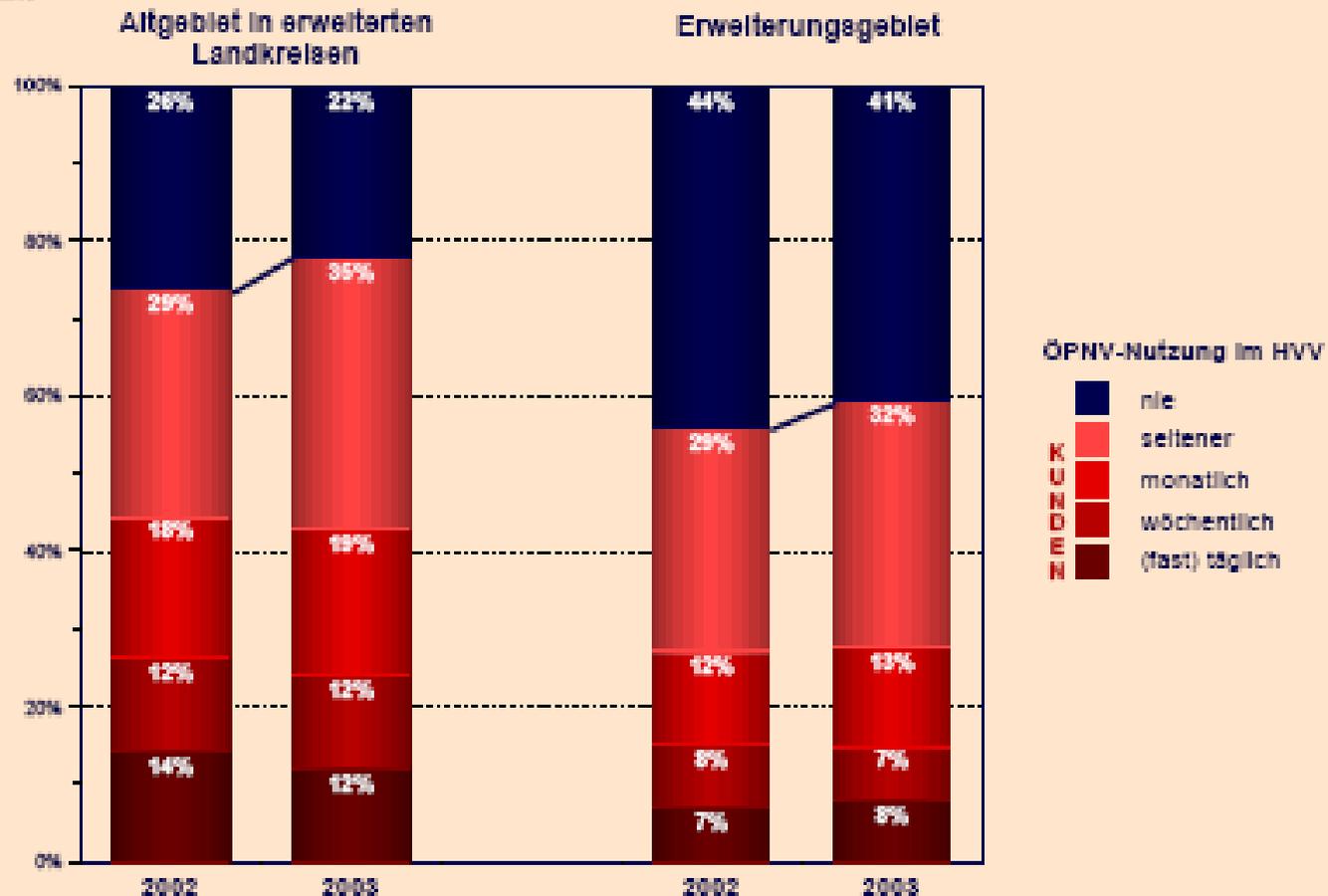
Personen ab 16 Jahre, die über die Verbunderweiterung informiert sind, nur Neugebiet



infas

Kundenentwicklung durch Verbunderweiterung: sieben Prozent Zuwachs im neuen Verbundgebiet

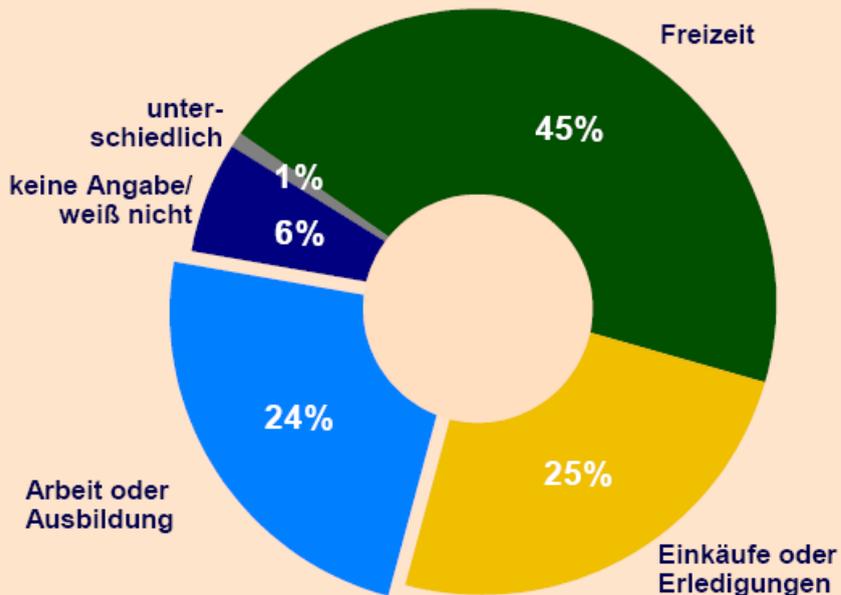
Personen ab 16 Jahre



Fahrtzwecke der Neukunden bei der HVV-Nutzung: immerhin fast jeder Vierte im Berufs- oder Ausbildungsverkehr

Personen ab 16 Jahre, nur Neukunden aus dem Neugebiet (6 Prozent)

Die geringe Nutzungsintensität bei den Neukunden spiegelt sich auch in den Fahrtzwecken wider. Überwiegend werden ÖPNV-Wege in der Freizeit unternommen. Davon entfällt ein Großteil auf Fahrten nach Hamburg. Jeder fünfte Neukunde jedoch fährt jetzt mit Bus oder Bahn zur Arbeit.



infas

Park-Chaos am Bahnhof Klecken

Ortsrat macht Druck: Park&Ride-Plätze sollen endlich her

Von Claudia Michaelis

Klecken. Die Parksituation am Bahnhof Klecken sorgt zunehmend für Unmut bei Bürgern und Ortspolitikern. Weil die Bahn die Gemeinde in den Verhandlungen um die dringend benötigten zusätzlichen 60 bis 90 Park&Ride-Plätze immer wieder vertröstet, fordert Kleckens Ortsbürgermeister Jürgen Grützmaier jetzt forcierte Anstrengungen, um die Bahn endlich zum Handeln zu bewegen. Ansonsten werde sich die schwierige bis chaotische Parkplatzsituation vor den Wohnhäusern, Grundstücken und Geschäften



Seit Einführung des HVV-Tarifs nutzen mehr Pendler Klecken zum Umstieg auf die Bahn. Seither herrscht akuter Parkplatzmangel. Foto: ein

be erkämpfen müssen, da Pendler die Zufahrten rücksichtslos zugeparkt hätten, weiß der Ex-Genosse, der jetzt für die CDU im Gemeinderat

bevor die Empfehlung des Ortsrats ergangen sei, die Bahn aufgefordert, aktiv zu werden, betont Alka. Bei der Bahn aber sei der bürokratische Aufwand

nen. Vor allem Pendler, die mit dem Bus bis zur Bahnstation

Chance zur Reduzierung der Fahrtweiten im motorisierten Verkehr bei P+R-Nutzung.

Beispiele für weitere Verbundraumausweitungen in Deutschland

- **Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (drittgrößter in Deutschland)**
- **Mitteldeutscher Verkehrsverbund (+6 Landkreise)**
- **DING Donau-Iller Nahverkehrsverbund (Integration Biberacher Verkehrsverbund)**
- **Verkehrsverbund Rhein Neckar (Integration Westpfalz Verkehrsverbund)**
- **...**

Daneben Beispiele für Tarifintegration einzelner Strecken / Bereiche (Osnabrück, Hannover)

Erfahrungen anderer Verbundraumausweitungen (I)

- **Bei Verbunderweiterungen werden die funktionsräumlichen Verflechtungen aufgenommen. Es ist eine nachholende Reaktion auf die Entwicklung der Verkehrsnachfrage.**
- **Die Initiative geht von den Landkreisen aus.**
- **Politische Aspekte sind immer bedeutsam. Entscheidend ist der politische Wille und das Bekenntnis der Aufgabenträger zu einem attraktiven ÖV.**

Erfahrungen anderer Verbundraumausweitungen (II)

- **Verbundtarife bauen i.d.R. auf den bereits bestehenden Tarifsystemen auf, die Altgebiete bleiben zumeist unangetastet.**
- **Verbundraumausweitungen gehen i.d.R. vom bestehenden Verkehrsangebot aus. Verbundraumausweitungen werden nicht mit Angebotsausweitungen überlagert.**

Erfahrungen anderer Verbundraumausweitungen (III)

- **Verbundraumausweitungen sind unabhängig von Themen wie Wettbewerb, Liberalisierung etc. zu sehen.**
- **Bei der Ausweitung wird die Flächenlösung entlang von Kreisgrenzen bevorzugt (Vorteile: Schülerverkehr, Abstimmung Bus-SPNV, Gestaltungsanspruch ÖPNV als Gesamtsystem,...)**

Erfahrungen anderer Verbundraumausweitungen (IV)

Idealtypisch 3 Phasen:

- **Konzeptionelle Vorarbeiten (vor allem Kostenprognosen)**
- **Phase der Verhandlungen und des Interessenausgleichs**
- **Operative Umsetzung**

Zwischenfazit

- **Zu den Wirkungen von Verbundraumausweitungen gibt es kaum systematische Untersuchungen. Beobachtet werden steigende Fahrgastzahlen. Die Beteiligten sehen keine Diskrepanz zwischen ihren ursprünglichen Erwartungen und den tatsächlich eingetretenen Wirkungen.**
- **Natürlich ist die Diskussion um die Finanzierung schwierig, ein gewichtiges Argument für eine Verbundraumausweitung sind jedoch auch die strategischen Aspekte für den ÖV.**

500 000 Pendler bringen den Dreck in die Stadt

OB Christian Ude ist gegen Straßensperrungen – Grüne fordern „Task Force“ gegen Feinstaubbelastung

Von Berthold Neff
und Kassian Stroh

München – Im Streit um die Feinstaub-Belastung in München lehnt OB Christian Ude die Sperrung einzelner Straßen ab. Stattdessen sollten die Länder den Einbau von Dieselruß-Filtern fördern und strengere Abgasnormen einführen, forderte Ude gestern. Die Grünen pochen indes auf Einschränkungen beim motorisierten Individualverkehr.

Wie gestern berichtet, überschritt München am Ostersonntag das Limit bei der neuen EU-Richtlinie für Feinstaub zum 36. Mal, obwohl dieser Grenzwert im ganzen Jahr nur an insgesamt 35 Tagen erreicht werden darf. Die vom Verein Deutsche Umwelthilfe angekündigte Klage gegen die Stadt sowie gegen die Regierung von Oberbayern wurde gestern beim Münchner Verwaltungsgericht eingereicht. Die Grünen, die zu dem Thema Feinstaub eine eigene Homepage eingerichtet haben, wollen bei ihrer Stadtver-

sammlung am 11. April über weitere Maßnahmen beraten. Dabei wollen sie nicht nur den Freistaat und die Regierung von Oberbayern, sondern auch die Stadtverwaltung unter Druck setzen. OB Christian Ude solle, so ihr Antrag, den Feinstaub zur Chefsache machen und im Rahmen einer „Task Force“ einen Aktionsplan erarbeiten, mit dem die Feinstaub-Belastung kurz- und mittelfristig gesenkt werden kann.

Tatsache ist, dass Ude bereits am 17. März zusammen mit Gesundheitsreferent Joachim Lorenz sowie Kreisverwaltungschef Wilfried Blume-Beyerle bei einem Chefgespräch mit Regierungspräsident Werner-Hans Böhm das weitere Vorgehen beraten hat. Gestern erklärte Ude, der in dieser Woche Urlaub macht, er habe Böhm „auf die Dringlichkeit wirksamer und unmittelbarer Maßnahmen“ zur Minderung der Feinstaub-Belastung hingewiesen. Die Regierung wolle nun „bis Mitte April definitiv entscheiden“. Einer Sperrung einzelner Straßenzüge erteilte

Ude eine Absage, „denn dann weicht der Verkehr nur in Nebenstraßen aus“.

Ude betonte, die Stadt habe der Regierung von Oberbayern, die für den Münchner Luftreinhalteplan zuständig sei, bereits voriges Jahr ein Maßnahmen-Paket vorgeschlagen. Aufgrund rechtlicher Bedenken habe die Regierung jedoch zwei davon – die Umleitung des Lkw-Durchgangsverkehrs auf die A 99 und Zufahrtsbeschränkungen für nicht schadstoffarme Lieferfahrzeuge in die Innenstadt – bisher nicht in den Plan aufgenommen. Ude möchte aber keine Alleingänge wagen: „Mit städtischen Aktionen, denen die Rechtsgrundlage fehlt und die deshalb sofort wieder von den Gerichten aufgehoben würden, wäre niemandem ernstlich gedient.“

OB Ude appellierte an Bund und Freistaat, das Problem gemeinsam anzugehen. Der Freistaat solle im Luftreinhalteplan berücksichtigen, dass täglich mehr als 500 000 Autos aus der Region in die Stadt fahren. Deshalb sollten auch die

MVV-Verbindungen in der Region verbessert werden.

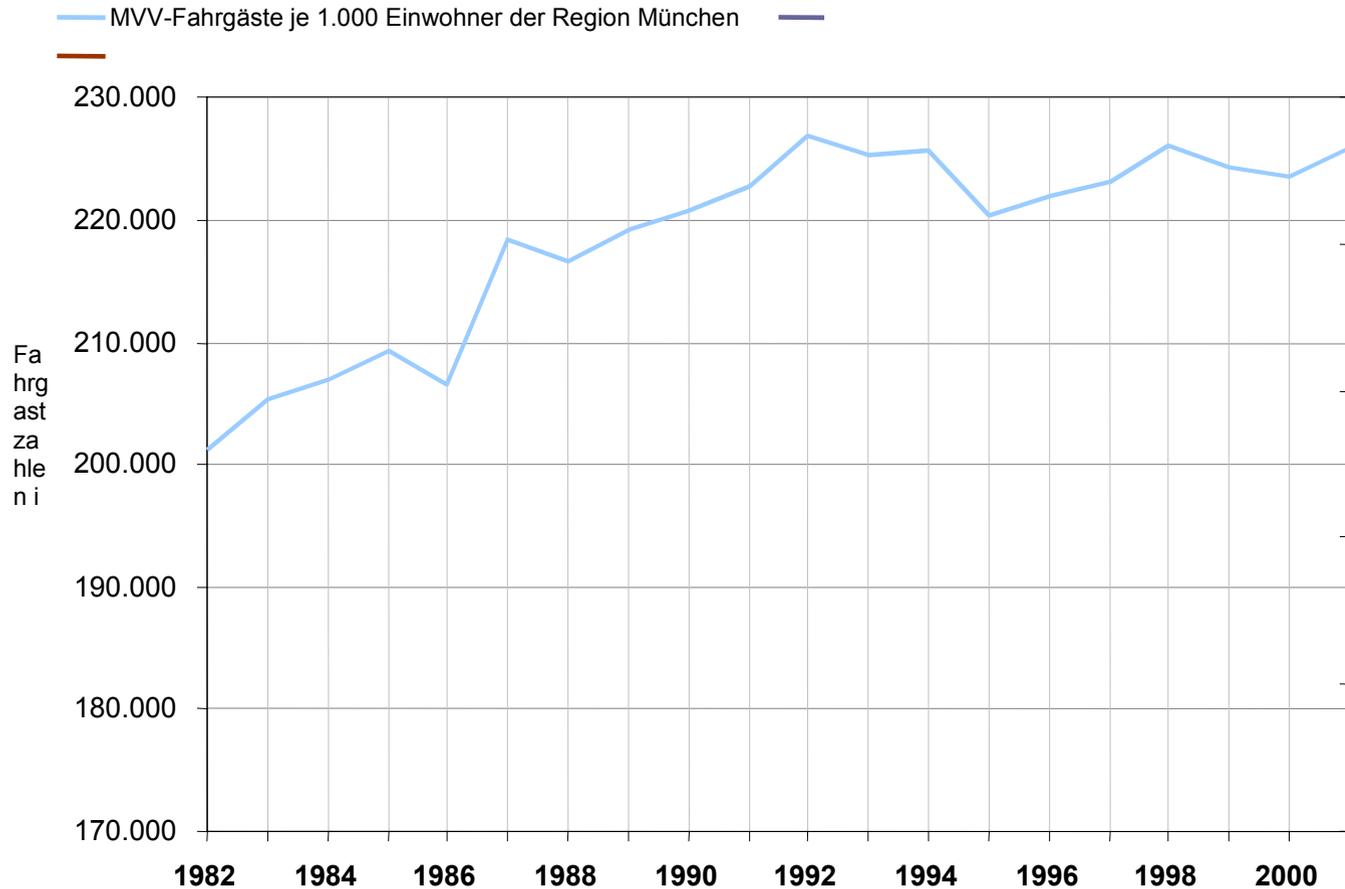
Ähnlich äußerte sich gestern auch der Münchner SPD-Landtagsabgeordnete Ludwig Wörner. Er forderte, den öffentlichen Nahverkehr stark auszubauen. So solle das Einzugsgebiet der S-Bahn bis nach Landshut, Ingolstadt, Augsburg, Garmisch, Rosenheim und Mühldorf erweitert werden. Wörner: „Dass die Leute nach draußen ziehen und dann täglich den Dreck reinfahren – das kann's auf Dauer nicht sein.“ Er kritisierte, dass die CSU die Straßenbahntangenten an der Fürstenrieder Straße, in Schwabing und durch den Englischen Garten blockiere. Auch bei den Autobahnen sieht Wörner Handlungsbedarf. So solle der Nordring der A 99 von der Lkw-Maut befreit werden, um die Stadt vom Lkw-Verkehr zu entlasten. Mautpflichtig sein sollte hingegen die künftige Verbindung von der Stuttgarter (A 8) zur Lindauer Autobahn (A 96) und darüber hinaus der Mittlere Ring bis zum Brunnaldreieck.

Es geht um die Zukunftsfähigkeit der Gesamtregion

- **Lärm- und Luftgrenzwerte**
- **Hohe Energiepreise**
- **Demographischer Wandel (> 65 Jahre: + 32% bis 2020)**
- **Standortqualität**
- **...**

sind einige Argumente für eine weitere Stärkung des ÖV.

Fahrgastzunahmen vor allem aufgrund wachsender Einwohnerzahl der Gesamtregion?



Fazit abgeleitet aus der Erfahrung anderer Verbundraumausweitungen

- **Die zahlreichen positiven Effekte von Verbundsystemen sind weithin unstrittig.**
- **Im Vordergrund aller Überlegungen zu Verbundraumausweitungen sollte deshalb nicht die Frage nach dem „ob“, sondern die nach dem „wie“ stehen.**
- **Wie kann man durch ein Verbundsystem die Attraktivität des ÖPNV steigern, ohne gleichzeitig die Kostenbelastung für die Aufgabenträger unangemessen zu erhöhen?**

