

Konrad-Adenauer-Stiftung

Fachkonferenz: Lust auf Land – Strategien für die Zukunft ländlicher Räume

Flexible Mobilität im ländlichen Raum

Der Kreis Euskirchen verfügt insgesamt über eine Einwohnerdichte von 153 Einwohnern pro Quadratkilometer. Allerdings ist die Einwohnerdichte sehr unterschiedlich. Sie reicht von 44 Einwohnern/km² in der Gemeinde Dahlem bis hin zu über 400 EW/km² in der Stadt Euskirchen. Insbesondere im Südkreis ist die Einwohnerdichte vergleichsweise gering. Hinzu kommt hier die Topographie der Eifel und die weiten Reisewege.

Ergebnisse der Haushaltsbefragung 2012

Gemäß Haushaltsbefragung 2012 besitzen fast alle Haushalte im Kreis Euskirchen mindestens einen PKW, im Durchschnitt verfügt jeder Haushalt sogar über 1,6 PKW. Fast 60 % aller Wege werden mit dem Auto zurückgelegt.

Der ÖPNV Anteil aller Wege liegt bei rd. 11 %. Vergleichbare Räume weisen durchschnittliche ÖV-Anteile von 7 – bis 8 % aus.

Flächendeckender Stundentakt in fast allen Orten durch Umstellung auf ein flexibles Bedienungssystem im ÖPNV

Wenn der ÖPNV eine Alternative zum Auto sein soll, muss eine ausreichende Fahrtenzahl über den Tag verteilt angeboten werden. Das Bedienungszeitfenster muss von morgens bis abends ausreichend groß sein. Insbesondere Berufspendler mit langen Reisewegen müssen die Möglichkeit haben sowohl den Hin- und Rückweg zur Arbeit mit dem ÖPNV zu absolvieren.

8 der 11 Kommunen des Kreises Euskirchen sind durch die Eifelstrecke und die Voreifelbahn im SPNV mindestens im Stundentakt sehr gut Richtung Köln und Bonn angebunden.

Das Bahnangebot ist in den letzten Jahren deutlich verbessert worden, insbesondere Spätverkehre und Wochenendverkehre, ein Frühzug aus Richtung Köln sowie Taktverbesserungen.

Die Bahninfrastruktur stößt inzwischen an ihre Grenzen. Daher werden derzeit Untersuchungen zur Elektrifizierung durchgeführt, um die Leistungsfähigkeit zu steigern.

Das ÖPNV Angebot des Kreises ist natürlich auf die Bahnverkehre ausgerichtet.

Bis zum Jahr 2001 war der Busverkehr in der Verantwortung des Kreises überwiegend auf den Schülerverkehr ausgerichtet. Es gab nur wenige Fahrten abseits der Schulzeiten.

Einige Kommunen hatten ergänzend zum Angebot des Kreises in den Abendstunden und am Wochenende noch eine Beförderung über das Anrufsammeltaxi eingerichtet. Wie in vielen anderen ländlichen Regionen gab es auch im Kreis Euskirchen Überlegungen, die neben dem Schülerverkehr schwach besetzten Busfahrten einzusparen.

Umstellung auf Taxibus

2002 wurde dann ein neues Konzept umgesetzt. Alle Busfahrten mit einer Besetzung von weniger als fünf Fahrgästen wurden auf die Taxibusbedienung umgestellt.

Die dadurch erzielten Einsparungen wurden aber nicht zur Haushaltsentlastung eingesetzt, sondern um das Angebot deutlich auszuweiten.

Das Fahrtenangebot wurde fast in allen Orten auf ein Stundenangebot verdichtet. Der Bedienungszeitraum wurde von 6 bis 19 Uhr in der Woche und samstags von 6 bis 14 Uhr festgelegt.

Auf vielen Linien wurde die Fahrtenzahl mehr als verdoppelt.

(Z.B. bestanden auf einer Linie im Bad Münstereifeler Höhegebiet nur 7 Fahrten pro Richtung montags bis freitags, samstags nur 2 Fahrten pro Richtung und sonntags gar kein Angebot.

2001 wurden in diesem Zeitfenster 14 Fahrten pro Richtung montags bis freitags, 8 Fahrten pro Richtung an Samstagen.

Ende 2016 wurde das Angebot inzwischen sogar bis nachts und an Sonntagen, so dass das Angebot mehr als verdoppelt wurde (insgesamt Linie 819 ca. 17 Fahrten Mo-Fr, 13 Sa, 7 SoFe jeweils pro Richtung.)

Der Bedienungszeitraum von 6 – 19 Uhr bzw. 6 bis 14 Uhr ist nicht ausreichend. Der Kreistag hat daher die Ausweitung beschlossen. Zum Ende des Jahres 2018 wird das Bedienungszeitfenster Mo- Sa. bis 21 Uhr ausgeweitet, sonntags wird ein Zweistundentakt von 9 – 20 Uhr eingerichtet.

In den letzten Jahren wurden zudem Frühfahrten zu den ersten Zügen eingerichtet und neue Fahrbeziehungen z.B. von Bad Münstereifel nach Mechernich, wo das Kreiskrankenhaus ansässig ist, oder aus dem Höhegebiet der Stadt Bad Münstereifel Richtung Rheinbach eingerichtet.

Funktionsweise des Taxibus

Für den Taxibus ist ein Fahrplan und Linienweg vorgegeben wie für den normalen Linienbus, also wie das jeder kennt. Der Fahrgast muss den Taxibus mindestens eine halbe Stunde vor Fahrtantritt telefonisch bestellen. Das erkennt er im Fahrplan an der Kennzeichnung der Fahrt mit einem Telefonhörer.

Der Taxibus holt den Fahrgast dann an der angegebenen Starthaltestelle ab und fährt ihn zu der angegebenen Zielhaltestelle. Es werden alle für die Fahrt bestellten Haltestellen bedient und alle Fahrgäste aufgenommen, die die jeweilige Fahrt gebucht haben.

Da der Taxibus zu Schwachlastzeiten fährt, reicht meistens ein normales Taxi aus, manchmal ist ein Kleinbus mit 8 Sitzen erforderlich.

Der Einspareffekt liegt darin, dass der Taxibus nur Kosten verursacht, wenn er fährt. Außerdem muss immer nur der angeforderte Linienabschnitt bedient werden.

So werden derzeit im Taxibus 3.106.500 Fahrplankilometer auf 33 Linien angeboten. Tatsächlich abgerufen wurden in 2016 aber nur 871.288 Kilometer, also 28 % des Angebotes. Hätte man dieses Fahrplanangebot mit dem normalen Bus bedient, wären 2,2 Mio km mehr zu finanzieren gewesen.

Im Kreis Euskirchen kann über die 33 TaxiBus-Linien (rd. 3,1 Mio Fahrplankilometer) sowie 37 weitere Regional- und Schülerverkehrslinien (rd. 3,8 Mio Fahrplankilometer) annähernd flächendeckend ein Stundentakt angeboten werden.

Dieses Angebot hat auch seinen Preis. Der Kreis wendet insgesamt rund 5 Mio. Euro für die Erbringung der Regional- und TaxiBus-Linien auf (3,8 Mio. Euro Linienverkehr, rund 1,2 Mio. Euro für TaxiBus-Verkehr in 2015). Aufgrund des bestehenden Querverbundes müssen die Kommunen einen Kostenanteil von rund 3,6 Mio. Euro im Jahr 2017 zahlen.

Taxibuszuschlag

Um die Finanzierung des Systems zu unterstützen, zahlen die Erwachsenen einen TaxiBus-Zuschlag in Höhe von 1,20 Euro pro Fahrt, Kinder 0,50 Euro. Schwerbehinderte zahlen den Zuschlag nicht.

Der Zuschlag wird neben dem eigentlichen ÖPNV – Ticket erhoben.

Insgesamt werden durch den Zuschlag Einnahmen von knapp 100.000 € und durch die übrigen Fahrgeldeinnahmen rd. 135.000 € generiert.

Der Zuschlag wird akzeptiert.

Für ständige Nutzer des Taxibusses(z.B. Berufspendler) ist der Zuschlag natürlich eine Belastung. Daher wird seit diesem Jahr auch ein Monatsticket zu einem Preis von 19,60 € angeboten.

Haltestellen

Vorteil des Taxibusses ist, dass keine besonderen Anforderungen an die Haltestellen zu stellen sind, da die Bedienung mit üblichen Taxifahrzeugen erfolgt. Die Haltestellen können somit einfacher an wichtige Zielpunkte wie Ärztehäuser oder Einkaufsmöglichkeiten oder an das Rathaus in Bad Münstereifel, wo der große Bus nicht hinkommt, gelegt werden.

Im Zuge der Integration des Anrufsammeltaxis wurden daher bürgerfreundlich zusätzliche Haltestellen in den TaxiBus-Verkehr aufgenommen. Zukünftig könnten hierüber auch Neubaugebiete oder für den normalen Bus schwer zugängliche Wohnbereiche erschlossen werden.

Telefonanruf als Zugangshemmnis

Der erforderliche Telefonanruf ist für ältere Menschen zunächst ein Zugangshemmnis. Auf den Anruf verzichten können wir aber nicht.

Die Erfahrung zeigt aber, dass die Senioren und Seniorinnen sehr wohl zurechtkommen, wenn sie das Bestellen des Taxibusses einmal probiert haben.

Dem wird mit Busschulungen für Senioren Rechnung getragen. Neben dem richtigen und sicheren Verhalten im Bus wird in den Schulungen auch das Bestellen des Taxibusses erklärt und kann ausprobiert werden.

Vereinheitlichung des ÖPNV-Systems

Bis Ende 2014 wurde das Regionalbus- und Taxibus-Angebot in den Abendstunden und am Wochenende durch ein drittes System – das Anrufsammeltaxi – ergänzt.

Das Anrufsammeltaxi (AST) muss ebenfalls vorbestellt werden, aber mit einer Vorlaufzeit von 60 Minuten. Einen vorgegebenen Linienweg gibt es nicht, sondern Bedienungsbereiche. Die Abfahrtszeiten können nicht für die einzelnen Haltestellen sondern nur für die Bereiche angegeben werden. Anders als im Taxibus kann man beim Anrufsammeltaxi mit wenigen Ausnahmen auch nicht zwischen den Ortsteilen, sondern nur zwischen Hauptort und Wohnort fahren. Die Bereichsfahrpläne des AST sind nur schwer nachzuvollziehen, während der Fahrplan für den Taxibus sich auf den ersten Blick erschließt.

Die Erfahrung hat gezeigt, dass ein Nebeneinander von zwei ähnlichen Systemen für nicht ständige ÖPNV Nutzer kaum verständlich ist.

Daher hat nach intensiver Abstimmung mit den kreisangehörigen Kommunen der Kreistag im Jahr 2014 entschieden, die AST – Fahrten sukzessive in das Taxibussystem zu überführen.

Damit haben wir dann flächendeckend ein einziges leicht verständliches System mit dem man seine Fahrten gut planen kann. Das stündliche Angebot ist für einen Landkreis vorbildlich.

Vom AST übernommen wurde die Haustürbedienung im Umfeld der Zielhaltestelle. Gerade für den älteren Fahrgast ist das ein guter Service.

Information muss den Bürger erreichen

Dialogmarketing

Die Bürger, die das ÖPNV – Angebot kennen, bestätigen, dass dies für den ländlichen Kreis Euskirchen gut ist.

Leider musste in der Vergangenheit aber oft festgestellt werden, dass das Angebot nicht bekannt ist. Mit dem Auslegen von Fahrplänen oder nur der Information über Internet kommt man, wenn man neue Kunden für den ÖPNV gewinnen möchte, nicht weit. Man muss andere Wege beschreiten, um die Bürger direkt oder auch Multiplikatoren zu gewinnen.

Der Verkehrsverbund Rhein-Sieg hat im Rahmen eines Forschungsprojektes „smartmove“ das Dialogmarketing getestet. Es wurden insgesamt 5.300 Anschreiben versandt. Über 500 Bürger erhielten daraufhin individuelle Informationen als Info-Paket oder telefonisch. Darüber hinaus beinhaltete das Projekt Bustrainings, Mobilitätschecks vor Ort, Infostände bei lokalen Veranstaltungen und die Aufbereitung der neuen Broschüre „mobil in...“

Als Ergebnis wurde in den Kommunen, in denen das Projekt durchgeführt wurde, eine Steigerung der TaxiBus- Nutzung von im Durchschnitt 15% erreicht. Im Vergleich dazu wurde in Kommunen ohne Smartmove-Aktionen ein Rückgang von 2% festgestellt.

Individuelle Informationen für touristische Betriebe

Um auch Touristen einen besseren Zugang zum ÖPNV-System zu ermöglichen wurden von uns aktuell ca. 500 touristische Betriebe mit individuell aufbereiteten Informationen zum ÖPNV vor deren Haustür angeschrieben.

In diesem Jahr soll ein neues Marketingkonzept erarbeitet werden.

Verbund weit gültiges ÖPNV-Ticket für Schüler der weiterführenden Schulen

Die Haushaltsbefragung im Jahr 2012 hat ergeben, dass der ÖPNV bei Kindern und Jugendlichen bis Jahre 17 das häufigste Verkehrsmittel ist. In der Altersklasse von 18 – 30 Jahren zeichnet sich ein Trend ab, dass die Selbstfahrer mit dem Auto abnehmen und die ÖPNV-Nutzung zunimmt.

Dieser Trend wird im Kreis Euskirchen dadurch unterstützt, dass alle Schüler der weiterführenden Schulen seit dem Schuljahreswechsel 2011/2012 mit einem Schülerticket ausgestattet sind, wenn sie mit dem Bus zur Schule fahren müssen.

Das Schülerticket ist ein ÖPNV-Ticket, das für den gesamten Verbundraum des Verkehrsverbundes Rhein-Sieg gültig ist. Die Schüler können mit diesem Ticket also mit Bus und Bahn bis Köln oder Bonn fahren.

Vorher hatten die Schüler nur einen Berechtigungsausweis zur Nutzung des ÖPNVs ausschließlich für den Schulweg, der allerdings kostenlos war.

Je nach Kommune zahlen die Eltern für das erste Kind einen Eigenanteil von 12 bzw. 6 €, für das zweite Kind 6 bzw 3 € im Monat.

Die Schüler sehen das Schülerticket als großen Vorteil an. Wer ein Ticket hat, nutzt dieses auch.

Die Schüler, die für den Schulweg nicht auf den Bus angewiesen sind, gibt es die Möglichkeit das Schülerticket zum Preis von 22,60 € mtl. zu erwerben.

Mit der Einführung des Schülertickets ist die Finanzierungs- und Organisationsverantwortung für die Schülerverkehre von den Kommunen auf den Kreis übergegangen.

Auch für die weiteren Zielgruppen bestehen attraktive Tickets, für Senioren bietet der VRS z.B. das Aktiv60Ticket an, für teilnehmende Arbeitgeber gibt es das Jobticket usw.

Thürne-Mobil - ehrenamtliches Bürgertaxi und Car-Sharing

Der ÖPNV kann nicht jede Fahrbeziehung abbilden.

Eine gute Ergänzung ist das ehrenamtlich betriebene Thürne-Mobil.

Die Thürne, das sind 7 Dörfer im Höhegebiet von Bad Münstereifel.

Den Bürgern dieser Dörfer steht ein Elektroauto zur Verfügung, welches diese entweder zum Selbstfahren oder mit Fahrer buchen können.

Die Verwaltung der Fahraufträge oder die Stellung von Fahrern erfolgt ehrenamtlich. Derzeit stehen 12 ehrenamtliche Fahrer zur Verfügung.

Mit diesem Angebot besteht die Möglichkeit im Rahmen der Reichweite des Fahrzeuges, die beschränkt ist, Ziele zu erreichen, die über den ÖPNV nicht erreichbar sind.

Buchen kann man das Thürne - Mobil per Mail oder Telefon.

Das Thürne Mobil ist zum einen ein Car-Sharing Angebot, welches auf wirtschaftlicher Basis im ländlichen Raum nicht zu realisieren wäre. Zum anderen ist es ein sehr persönliches Taxi, da Fahrer und Fahrgäste sich in der Regel kennen. Es ist daher auch eine gute Kommunikationsplattform.

20 Senioren nutzen das Auto als Stammkunden.

Wünschenswert wäre eine finanzielle Unterstützung dieses Konzeptes durch das Land ähnlich wie beim Bürgerbus. Leider hat das Ministerium bisher aber keinen Weg gefunden, diese Kombination aus Car-Sharing und Bürgertaxi zu fördern.