

EINGEGANGEN

25. OKT. 2017

A 10 6-632

Erledigt Kleiber Versta

## Öffentliche Anhörung zum Entwurf des Landesnahverkehrsplanes 2018 - 2022

### Stellungnahme der Bundesarbeitsgemeinschaft Schienenpersonennahverkehr (BAG-SPNV)

Oktober 2017

Die Bundesarbeitsgemeinschaft Schienenpersonennahverkehr (BAG-SPNV) ist die Interessensvertretung der Bestellerorganisationen des Schienenpersonennahverkehrs: Sie organisiert den Informationsaustausch zwischen ihren Mitgliedern, erarbeitet Konzepte für die Weiterentwicklung des SPNV, vertritt die Interessen der Aufgabenträger des SPNV gegenüber Politik, Öffentlichkeit, Verkehrsunternehmen und Verbänden und berät den Bund, die Länder, Zweckverbände, Parlamente und Behörden zu allen Fragen des SPNV.

Die nachfolgende Positionierung zum Entwurf des LNVP beleuchtet zunächst – basierend auf der Erfahrung von über 20 Jahren Regionalisierung - allgemein die Anforderungen an einen guten und durch die Fahrgäste intensiv nachgefragten SPNV und verprobt diese anschließend mit dem vorliegenden Entwurf des LNVP des Landes Brandenburg.

### 1. Fläche mit SPNV erschließen

Die Erschließung der Fläche allein mit der Schiene ist nicht möglich, daher ist die Verknüpfung mit den Verkehrsmitteln des üÖPNV eine wichtige Voraussetzung, um mit entsprechenden Zubringerverkehren dem SPNV eine ausreichende Zahl an Fahrgästen zuzuführen.

Gerade im ländlichen Raum können weitere Maßnahmen wie die Einrichtung von B+R-Plätzen eine wichtige flankierende Maßnahme zur Unterstützung der Akzeptanz des SPNV darstellen. P+R-Anlagen sollten vorrangig dort in Erwägung gezogen werden, wo Stationen des SPNV weit außerhalb von Siedlungskernen liegen und aufgrund der stark dispersen Siedlungsstruktur auch auf absehbare Zeit nicht davon auszugehen ist, dass ein adäquater Zubringerverkehr mit öffentlichen Verkehrsmitteln angeboten werden kann. Innerhalb von Siedlungsflächen führen P+R-Plätze tendenziell eher zur weiteren Verödung des Stationsumfeldes und verhindern etwaige Bemühungen zur Belebung des Stationsumfeldes (Wohnen, Arbeiten).

Zur umweltfreundlichen Überwindung der „letzten Meile“ können auch kommunale Angebote beispielsweise mit Pedelecs die Nachfrage des SPNV fördern. Mittelfristig sollten zudem auch Verkehre des automatisierten ÖPNV als Zubringerverkehre zu den Stationen des Schienenverkehrs in die weiteren Überlegungen einbezogen werden (z.B. selbstfahrende flexible Bedienungsformen).

## **2. Infrastruktur**

### **Monitoring der bestehenden Infrastruktur**

Die pünktliche und fahrplanmäßige Durchführung der Fahrten im SPNV ist von großer Bedeutung für die Kundenzufriedenheit und die Stabilität des Systems. Daher ist es wichtig, den tatsächlichen Zustand der Infrastruktur regelmäßig zu überprüfen. Nur so hat der Aufgabenträger die Möglichkeit, bei den Infrastrukturbetreibern auf (Wieder-)Herstellung des störungsfreien Betriebs zu drängen.

### **Künftige Infrastrukturengpässe erkennen - Fahrplanbasierter Ausbau der Infrastruktur**

Der Ausbau der Infrastruktur ist ein sehr langfristiges Projekt. Daher ist es notwendig, anhand von Entwicklungsprognosen bereits frühzeitig zu erkennen, wo mittel- bis langfristig die bestehende Infrastruktur nicht ausreichen wird, um den künftigen Bedarf abzudecken. Daran anschließend werden konkrete Ausbauszenarien benötigt, um die optimale Lösung für den konkreten Ausbau der Infrastruktur finden zu können.

## **3. Stationen**

### **Attraktivität der Stationen erhöhen – emotionale Zugangsbarrieren reduzieren**

Gerade viele Nichtnutzer des SPNV haben bestimmte negative Assoziationen, die für sie die Nutzung des SPNV ausschließen. Diese emotionalen Zugangsbarrieren gilt es zu reduzieren, um den SPNV noch attraktiver zu gestalten. Durch die Nutzung der oft noch vorhandenen Stationsgebäude – verbunden mit einer hellen Beleuchtung für die Abendstunden - erfolgt eine deutliche Aufwertung des Bahnhofsumfeldes. Dadurch kann wiederum eine Steigerung des subjektiven Sicherheitsgefühls erreicht werden.

Darüber hinaus ist gerade im ländlichen Raum die Erreichbarkeit der Stationen von besonderer Bedeutung. Idealerweise sollte dies durch einen ebenso vertakteten und auf den SPNV ausgerichteten Anschlussverkehr mit dem üÖPNV erfolgen. Gut gesicherte Fahrradabstellmöglichkeiten (Fahrrad-Box) erleichtern es auch, bereits den Weg zur Station mit einem umweltfreundlichen Verkehrsmittel zurückzulegen.

### **Barrierefreiheit an Stationen**

Gerade auch vor dem Hintergrund der demographischen Veränderungen ist ein Konzept zur Herstellung der Barrierefreiheit nicht nur an Stationen, sondern auch mit Blick auf den Übergang vom Bahnsteig zum Fahrzeug zu entwickeln und möglichst streckenweise umzusetzen.

In diesem Zusammenhang ist mit dem Bund die von dessen Seite in 2017 aufgeworfene Diskussion über die künftige Regelbahnsteighöhe gerade auch unter Berücksichtigung der bereits auf 55 cm barrierefrei ausgebauten Stationen und der vorhandenen Fahrzeuge zu führen.

## **4. Fahrplan**

### **Klar strukturierter Takt-Fahrplan**

Zur Steigerung der Nachfrage sind einfach merkbare Fahrpläne im Taktverkehr von großer Bedeutung. Hinsichtlich der Taktdichte sind die jeweiligen räumlichen Gegebenheiten zu berücksichtigen.

Mindestanforderungen für die Taktung:

ländlicher Raum: 120 Minuten

im Zulauf auf/von Mittelzentren: 60 Minuten

im Zulauf auf/von Ballungszentren im Regionalverkehr: 30 Minuten

innerhalb des Ballungszentrums: <30 Minuten (S-Bahnen im Kernbereich deutlich darunter)

### **Deutschland-Takt**

Aktuell wird ein möglicher Ziel-Fahrplan für einen Deutschland-Takt im Auftrag des BMVI erstellt. Ziel ist es, sowohl Fern- als auch Nahverkehr auf der Schiene deutschlandweit so zu vertakten, dass gute und verlässliche Umsteigeverbindungen möglich werden. Für den Güterverkehr sollen zudem sogenannte Systemtrassen eingerichtet werden.

Der Deutschland-Takt wird in einem Zeithorizont bis 2030 sicher bei dem einen oder anderen Aufgabenträger Auswirkungen auf bestehende regionale Taktverkehre haben. Hier sollten in einem konstruktiven Diskurs passende Lösungen für das Gesamtsystem Schienenverkehr ermöglicht werden, damit – bezogen auf den Personenverkehr insgesamt – möglichst viele Fahrgäste die Vorteile des deutschlandweit vertakteten Schienenverkehrs „erfahren“ können.

## **5. Wettbewerb im SPNV**

Wettbewerbliche Vergaben führten in der Vergangenheit zu stark steigender Qualität bei gleichzeitig deutlich sinkenden Preisen. Da für die zweite Vergabewelle nun bereits Wettbewerbspreise die Grundlage bilden, ist hier nicht von weiteren Einsparungen auszugehen. Dennoch ist es weiterhin wichtig, dass für die Fahrgäste über einen Wettbewerb der Ideen optimale Lösungen für die vorhandenen Mittel im SPNV gefunden werden.

Aus wirtschaftlichen Notwendigkeiten heraus müssen die Verträge eine lange Laufzeit mit oft bis zu 15 Jahren aufweisen (bei hoher Investition in Fahrzeuge teilweise bis zu 22,5 Jahre). Deshalb ist es besonders wichtig, alle rechtlich zulässigen Spielräume für sowohl verkehrliche Anpassungen als auch die Adaption technischer Neuerungen auszuschöpfen.

Hierzu sind möglichst viele Freiheitsgrade in den Verträgen vorzusehen. Beispiele sind sowohl Anpassungen des Verkehrsvolumens mit/ohne Änderung der Fahrzeuganzahl als auch – sofern im Vertrag enthalten – eine grundlegende Änderung des Vertriebs, der sich immer stärker auf elektronische Kanäle verschieben wird. In die gleiche Richtung geht auch die Forderung nach möglichst flexiblen Fahrzeugausstattungen, bei denen mit wenig Aufwand beispielsweise jahreszeitenabhängig die Bestuhlung verändert werden kann. So könnten im Sommer mehr Fahrradstellplätze angeboten werden als im Winter.

## **6. Elektrifizierung und Alternative Antriebe**

Mittel- bis langfristig ist eine klare Strategie notwendig, auf welchen Strecken eine weitere Elektrifizierung erfolgt. Im Umkehrschluss müssen im Anschluss daran für die verbleibenden Strecken Alternativen zum Dieselantrieb in Erwägung gezogen werden. Da zwischen Zuschlag und Betriebsaufnahme für neu zu konzipierende Fahrzeuge ca. vier Jahre einzuplanen sind und von der ersten Vorbereitung bis zur Zuschlagserteilung schnell zwei Jahre vergehen, sollten alternative Antriebe bereits für die zeitnah in den Wettbewerb gehenden Vergabernetze als Option geprüft werden – auch wenn aktuell das Angebot seitens der Hersteller noch sehr eingeschränkt und ein echter Wettbewerb unter den Hersteller aktuell noch kaum möglich ist.

## **7. Qualität und Kundenzufriedenheit**

Über konkret formulierte Anforderungen ist in den Verkehrsverträgen die erwartete Qualität der Leistungserbringung zu definieren und über ein entsprechendes Qualitätssystem zu überprüfen. Dieses als „objektive“ Qualitätserhebung bezeichnete Monitoring sollte zusätzlich durch Kundenbefragungen verdichtet werden. Nur über die Entwicklung der Kundenzufriedenheit kann die bei den Nutzerinnen und Nutzern wahrgenommene Qualität, die als Basis für oder gegen eine Entscheidung den ÖPNV zu nutzen herangezogen wird, ermittelt und ggf. rechtzeitig gegengesteuert werden.

## **8. Gesamte Reisekette berücksichtigen, ergänzende Angebote schaffen**

Durch die fortschreitende Digitalisierung, die Einführung weiterer Sharing-Angebote und die aktuell größer werdende Gruppe der jungen Erwachsenen, die immer häufiger keinen eigenen Autobesitz anstreben, wird sich – verbunden mit mittelfristig hinzukommendem autonomen Fahren – auch das Nutzungsverhalten im öffentlichen Nah- und Fernverkehr verändern.

Diese Entwicklungen sind bereits heute zu erkennen und zumindest teilweise bereits zu adaptieren. Hierzu gehört u.a. die Einbeziehung der gesamten Reisekette in Beauskunftung und Vertrieb.

Darüber hinaus ist auch über solche Angebote nachzudenken, die den ÖPNV ergänzen – ggf. in Kooperation mit Dritten. Ein Beispiel hierfür sind Pedelecs zur Überwindung der „letzten Meile“.

## **9. Elektronische Fahrgastinformation und Buchungssysteme ausbauen**

Die immer weiter fortschreitende Digitalisierung zeigt, wie wichtig stets aktuelle und verlässliche elektronisch verfügbare Informationen für die Fahrgäste sind. Zudem erwerben immer mehr Fahrgäste – gerade auch im spontanen Freizeitverkehr – ihre Tickets online. Da zudem auch immer häufiger die Reiseketten durch Sharing-Angebote ergänzt werden, ist anzustreben, auch solche Vor-/Nachläufer in einem Buchungsvorgang mit abwickeln zu können.

## **10. Fazit**

Ausgehend von den o.g. allgemein formulierten Zielen und Maßnahmen zur Steigerung der Attraktivität des SPNV zeigt ein Vergleich mit dem Entwurf des LNVP Brandenburg, dass dieser alle vorstehend ausgeführten Sachverhalte eingehend beleuchtet. Zudem wurden in den weit überwiegenden Bereichen bereits in der Vergangenheit wichtige Maßnahmen ergriffen, um Qualität und Leistungsfähigkeit des SPNV zu erheben und aus den Ergebnissen die notwendigen Maßnahmen für die Zukunft abzuleiten. Künftige Vergaben werden weiterhin wettbewerblich erfolgen und berücksichtigen die Notwendigkeit einer möglichst großen vertraglichen Flexibilität.

Ein besonderes Augenmerk wird auf die künftigen Vorgaben des Bundes zum Ausbau der Stationen gelegt werden müssen. Hier ist mit Nachdruck für eine Lösung zu werben, die die bisherigen Investitionen und Errungenschaften des barrierefreien Ausbaus nicht konterkariert. Künftige Investitionen müssen in das bisherige Ausbaukonzept des Landes Brandenburg passen, das mit DB Station & Service 2011 abgestimmt wurde.

Die Strategie, die Fahrplaninformation als Open Data zur Verfügung zu stellen, erweitert die Auskunftsmöglichkeit über unterschiedliche Auskunftssysteme zum Vorteil der Fahrgäste. Es sollte geprüft werden, ob die bereits sehr gute Fahrgastinformation und Buchungsmöglichkeit über die VBB-App mittelfristig auf ergänzende Mobilitätsangebote ausgeweitet werden kann.

Abschließend ist positiv hervorzuheben, dass das Land Brandenburg in seiner Mobilitätsstrategie für das Jahr 2030 das Ziel formuliert hat, den Anteil des Umweltverbundes auf über 50% zu steigern. An diesem Ziel können die Maßnahmen u.a. für den SPNV ausgerichtet und ggf. auch nachjustiert werden.