

Überblick über Untersuchungen zum Schienenpersonennahverkehr und erste Schlussfolgerungen

Dr.-Ing. Dietmar Bosserhoff

Hessisches Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen

Wilhelmstraße 10

65185 Wiesbaden

E-Mail: Dietmar.Bosserhoff@hsvv.hessen.de

Vortrag auf der Veranstaltung:

**“Bahnverkehr in der Region”
als Teil der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie
(15.3.2004)**

Veranstalter:

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Wohnungswesen

Invalidenstraße 44

10115 Berlin

Überblick über Untersuchungen zum Schienenpersonennahverkehr und erste Schlussfolgerungen

Gliederung

Eingrenzung des Themas

Vorgehen bei der Auswertung der Projekte

BMVBW-Forschungsprojekte

BMBF-Forschungsprojekte

Wichtige Projekte Dritter

Schlussfolgerungen

Handlungsbedarf

Forschungsbedarf

Eingrenzung des Themas

**Nur vom BMVBW und BMBF (mit-)finanzierte
Forschungsprojekte**

Nur aktuelle und wichtigste Projekte

**Auswertung nur in Bezug auf das vorliegende Thema
(z.B. keine Aussagen zum Schienengüterverkehr)**

Vorgehen bei der Auswertung der Projekte

Titel/Thema

Auftraggeber/Finanzier

Bearbeiter/Mitwirkende

Projektbeteiligte

Projektstand

Wichtigste Ziele/Arbeitsprogramm

**Untersuchte Strecken/Daten
(Absicherung der Ergebnisse)**

Wichtigste Ergebnisse/Erkenntnisse

Handlungs-/Forschungsbedarf

BMVBW-Forschungsprojekte

**Standardisierte Bewertung von Verkehrsweegeinvestitionen des
Öffentlichen Personennahverkehrs und Folgekostenrechnung;
*Intraplan/VWI Uni Stuttgart; 2000***

**Wirkung attraktivitätserhöhender Maßnahmen im
Schienennahverkehr und Empfehlungen für Einsatzfelder
*TransCare/HLSV; 2003***

**Einbindung von SPNV-Nebenstrecken in den regionalen ÖPNV
unter besonderer Berücksichtigung der Wirtschaftlichkeit -
Leitfaden mit Praxisbeispielen zur Renaissance von Nebenstrecken;
*Planungsbüro für Verkehr/KPMG Consulting; 2003***

**Strategien zur Erschließung der Marktpotenziale der Eisenbahnen;
*ICEMUS Kassel/VWI Uni Stuttgart/IWW Uni Karlsruhe, 2004***

**Schienengestützte Siedlungsentwicklung in ausgewählten
Gemeinden der Region Bremen – Oldenburg;
*Planungsgemeinschaft Theine/BPW Baumgart/raum+prozess; 2003***

**Modellvorhaben der Raumordnung: Bahnverkehr in der Region
*SCI Verkehr, 2004***

Überblick über SPNV-Untersuchungen und erste Schlussfolgerungen

Standardisierte Bewertung von Verkehrsweginvestitionen des Öffentlichen Personennahverkehrs und Folgekostenrechnung

kein mathematischer Zusammenhang Attraktivierungsmaßnahmen \Leftrightarrow Nachfragewirkung

Nachfragezuwächse i.d.R. Folge verschiedener Einflussgrößen

Einzeleffekte nur schwer isolierbar

für "vergleichbare Bewertungsergebnisse" pragmatische Formel zur Abschätzung

Eichung an Hand der Fallbeispiele

Dr.-Ing. Dietmar Bosserhoff

Überblick über SPNV-Untersuchungen und erste Schlussfolgerungen

Wirkung attraktivitätserhöhender Maßnahmen im Schienennahverkehr und Empfehlungen für Einsatzfelder

hoher Aufwand für vergleichende Analyse der Nachfragedaten erforderlich

kein mathematischer Zusammenhang Attraktivierungsmaßnahmen \Leftrightarrow Nachfragewirkung

Nachfragezuwächse i.d.R. Folge verschiedener Einflussgrößen

Betrachtung der Situation vor Ort und langfristige Betrachtung der Nachfragewirkung nötig

Nachfragezuwachs fast immer mind. proportional zum Zuwachs der Zug-km

pragmatisches Verfahren zur Abschätzung Attraktivierungsbedarf und Nachfragewirkung

Checkliste zum Vorgehen bei Attraktivierungsmaßnahmen

Dr.-Ing. Dietmar Bosserhoff

Überblick über SPNV-Untersuchungen und erste Schlussfolgerungen

Einbindung von SPNV-Nebenstrecken in den regionalen ÖPNV unter besonderer Berücksichtigung der Wirtschaftlichkeit – Leitfaden mit Praxisbeispielen zur Renaissance von Nebenstrecken

Vergleichbarkeit wegen differierender Datengrundlagen nicht immer möglich

prognostizierte Nachfrageerhöhungen werden oft übertroffen

Voraussetzung für Erfolg von Nebenstrecken ist Engagement der Kommunen/Landkreise

Ableitung eines Handlungskatalogs für die Attraktivierung

Leitfaden für kommunale Entscheidungsträger/Abgeordnete/interessierte Bürger

Dr.-Ing. Dietmar Bosserhoff

Überblick über SPNV-Untersuchungen und erste Schlussfolgerungen

Strategien zur Erschließung der Marktpotenziale der Eisenbahnen

großes Marktpotenzial für einen regionenverbindenden Verkehr vorhanden

wichtige Ergänzungsfunktion haben der

- SPNV im ländlichen Raum**
- städtisch-regionale SPNV**

Bahnanteil für diese Marktsegmente bei geeigneten Voraussetzungen steigerbar

Ableitung von Erfolgsfaktoren für die beiden SPNV-Marktsegmente

Dr.-Ing. Dietmar Bosserhoff

Überblick über SPNV-Untersuchungen und erste Schlussfolgerungen

Schienengestützte Siedlungsentwicklung in ausgewählten Gemeinden der Region Bremen – Oldenburg

Bahnhofsbezogener Rahmenplan als wesentliches Planungs- und Aktivierungsinstrument

Entwicklung von 5 Bausteinen des Rahmenplans

**Abstimmung der Siedlungsentwicklung auf die Lage des Bahnhofes erforderlich
→ Vergabe von Fördermitteln nach Beitrag zur schienengestützten Siedlungsentwicklung**

für hohes Fahrgastaufkommen sind geringe Zugangszeiten besonders effektiv

Abschätzung Nachfrageerhöhung durch Flächenpotenziale und weitere Maßnahmen

bessere Verfügbarmachung von Eisenbahnbrachflächen, Standards ÖPNV-Erschließung

Dr.-Ing. Dietmar Bosserhoff

Überblick über SPNV-Untersuchungen und erste Schlussfolgerungen

Modellvorhaben der Raumordnung: Bahnverkehr in der Region

Identifizierung von Hindernissen für Zunahme des Schienenverkehrs auf Nebenstrecken

Empfehlungen für Handlungsoptionen im Sinne der Nachhaltigkeit

Möglichkeiten für die Umsetzung von Lösungen

Anstöße für die Modellregionen, aber unterschiedliche Erfolge

Identifizierung von Erfolgsfaktoren für Nebenstrecken

Dr.-Ing. Dietmar Bosserhoff

BMBF-Forschungsprojekte

**Regionale Bedeutung von Eisenbahnstrecken –
Entwicklung und Erprobung eines Bewertungsverfahrens am
Beispiel Thüringen;**

FH Erfurt Fachbereich Verkehrs- und Transportwesen, 2003

**Betrieblich-infrastrukturelle Optimierung von Systemen
des Schienenpersonennahverkehrs im Übergang von
Ballungsräumen zur Region;**

***FH Gelsenkirchen Fachbereich Wirtschaftsingenieurwesen
laufendes Projekt***

**Bahn.Ville - Schienengestützte Siedlungsentwicklung und
Verkehrsverknüpfung in deutschen und französischen Regionen;**

***RWTH Aachen Institut für Stadtbauwesen/Institut für Landes- und
Stadtentwicklungsforschung und Bauwesen des Landes NRW,***

DB Imm (nur deutsche Institutionen)

laufendes Projekt

Überblick über SPNV-Untersuchungen und erste Schlussfolgerungen

Betrieblich-infrastrukturelle Optimierung von Systemen des Schienenpersonennahverkehrs im Übergang von Ballungsräumen zur Region

Analyse der nach Bahnreform/Regionalisierung erfolgten Optimierungen im SPNV

Ausmaß der Nachfragesteigerung und Kostensenkungsmöglichkeiten

breit gefächertes Spektrum an Maßnahmen (inkl. Raumplanung)

je nach Maßnahmenauswahl Chancen zur Kostensenkung

Handlungsempfehlungen

Anpassung ausgewählter Rechtsnormen erforderlich

Dr.-Ing. Dietmar Bosserhoff

Überblick über SPNV-Untersuchungen und erste Schlussfolgerungen

Bahn.Ville - Schienengestützte Siedlungsentwicklung und Verkehrsverknüpfung in deutschen und französischen Regionen

Wechselwirkungen zwischen Siedlungen/Verkehr und prozessuale Zusammenhänge:

- **Aufwertung eines regionalen Bahnangebotes**
- **Siedlungsentwicklung entlang der Schiene, städtebaul. Aufwertung der Bahnhofsumfelder**
- **Aufwertung der Bahnstationen als Verkehrsknoten und Standort**

Vor- und Nachteile unterschiedlicher Ansätze bei der Siedlungsentwicklung

Abschätzung der qualitativen und quantitativen Entwicklungen nach Maßnahmenumsetzung

Bündelung Siedlungsentwicklung längs Schiene möglich, aber Grenzen wegen Bodenpreise

Handbuch mit Empfehlungen für Kommunalvertreter/Planer/Aufgabenträger/Betreiber

Dr.-Ing. Dietmar Bosserhoff

Überblick über SPNV-Untersuchungen und erste Schlussfolgerungen

Regionale Bedeutung von Eisenbahnstrecken – Entwicklung und Erprobung eines Bewertungsverfahrens am Beispiel Thüringen

Rückbau von Schienenstrecken führte fast ausnahmslos zu schlechterem ÖPNV-Angebot

Stilllegung von Schienenstrecken i.d.R. ohne Beachtung ihrer regionalen Effekte

Entwicklung eines Bewertungsverfahrens → relevante Effekte/Indikatoren/Wertefunktionen

Verfahren liefert nachvollziehbare Ergebnisse für die Bedeutung regionaler Strecken

**Anerkennung der regionalen Schieneninfrastruktur als öffentliche Aufgabe erforderlich,
damit ihr volkswirtschaftlicher Nutzen bewertungsrelevant wird**

Dr.-Ing. Dietmar Bosserhoff

Wichtige Projekte Dritter

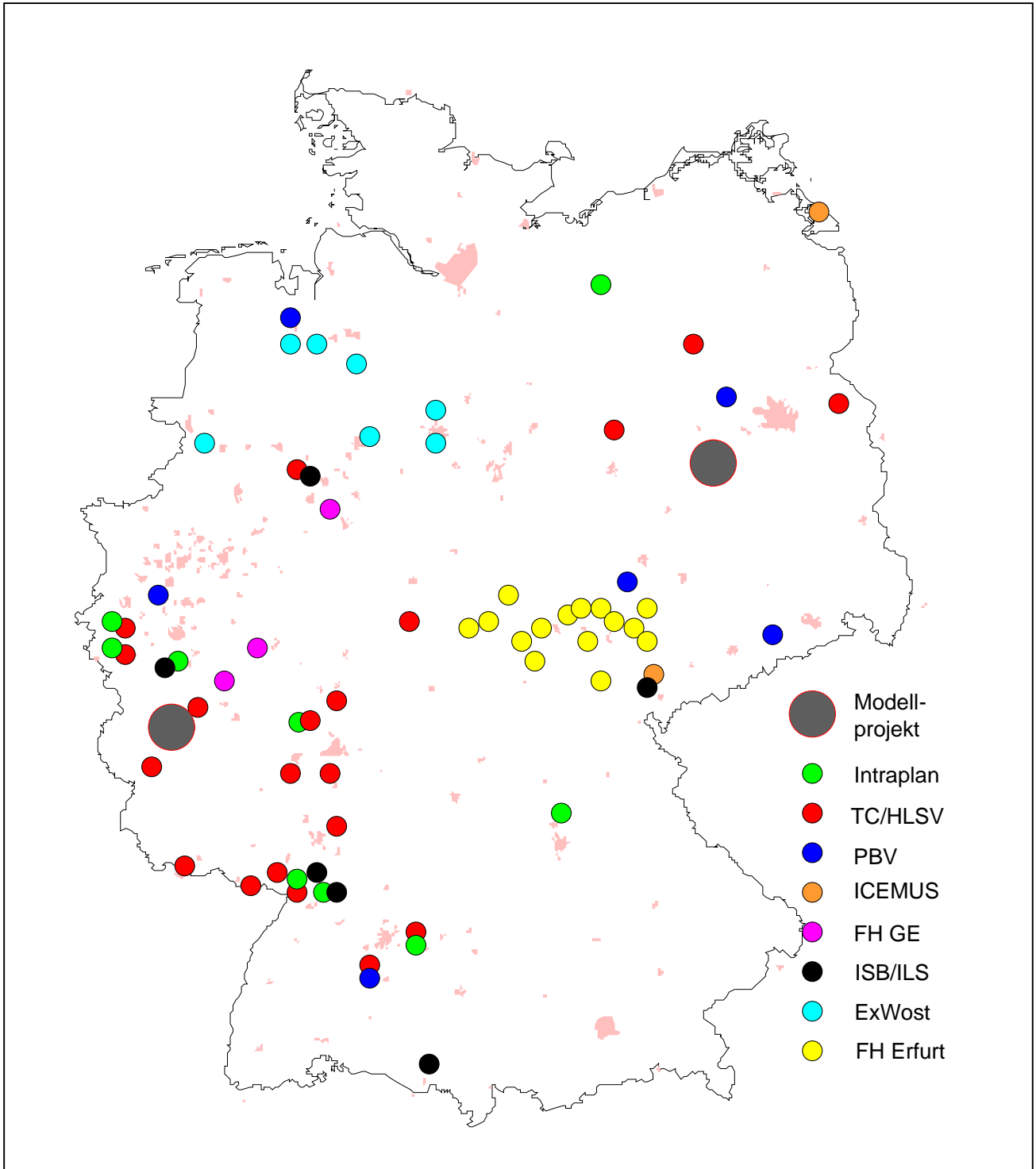
**Einsatzbereiche von Schienenregionalbahnen;
*Dissertation Zöllner/Uni Kassel Fachgebiet Verkehrssysteme
und Verkehrsplanung, 2002***

**Verfahren zur Abschätzung der Wirkungen und Ableitung einer
Reihung von Maßnahmen im ÖPNV;
*Untersuchung im Auftrag der Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH
Uni Kassel Fachgebiet Verkehrssysteme und Verkehrsplanung/
Verkehrsplanung Köhler und Taubmann, 2001***

**Abschätzung von Fahrgastpotenzialen an Hand ausgewählter
SPNV-Strecken – GIS-gestützter Vergleich zwischen best practice-
Strecken und Strecken der DB Regio AG
*Diplomarbeit Schuler/Uni Trier Angewandte Geographie und
Raumentwicklung, 2001***

Überblick über SPNV-Untersuchungen und erste Schlussfolgerungen

Fallbeispiele bei Projekten des BMVBW und BMBF



Schlussfolgerungen (1)

**zum Thema „Attraktivierung von SPNV-Strecken“
liegen viele Ergebnisse vor**

**→ für Erkenntnisgewinn sind zusätzlich zum Modellprojekt
andere Untersuchungen zu berücksichtigen, die auf
größerem Stichprobenumfang beruhen**

**bei kostenintensiven Attraktivierungsmaßnahmen
ist zusätzlich Nutzen-Kosten-Untersuchung wichtig**

Engagement von Personen vor Ort entscheidend für Erfolg

EVU: NE oder DB-Tochter nicht entscheidend, wenn vor Ort

EIU: falls NE-Standard geringere Infrastrukturkosten

Schlussfolgerungen (2)

Vergleichbarkeit von Nachfragedaten nicht ausreichend

z.T. viel größere Nachfragesteigerungen als prognostiziert

**Nachfragezuwächse i.d.R. Folge verschiedener Maßnahmen,
Einzeleffekte schwer isolierbar**

**kein mathematisches Verfahren zur Nachfrageschätzung
→ pragmatisches Vorgehen erforderlich und möglich**

für Nachfragesteigerung sind besonders wichtig:

- Maßnahmenbündel**
- schienenorientierte Siedlungsausweisung**
- Verknüpfung Eisenbahn-/städtische Schienenstrecken**

bei Maßnahmenauswahl sind Zusammenhänge beachten

**i.d.R. bei Fahrplanausweitungen Nachfrageerhöhung
mindestens proportional zur Erhöhung der Zug-km**

Schlussfolgerungen (3)

Kostensenkungspotential muss ausgenutzt werden

→ **Wettbewerb erforderlich**

→ **DB-Regelwerk überprüfen**

Bündelung der Siedlungsentwicklung längs der Schiene ist möglich, aber klare Grenzen wegen steigender Bodenpreise

Stillegungen haben fast ausnahmslos zu einer Verschlechterung des ÖPNV-Angebots geführt

bei Entscheidung über Erhalt/Stillegung von Nebenstrecken bisher keine systemat. Berücksichtigung regionaler Effekte

Verfahren zur Bewertung der regionalen Effekte von Eisenbahnstrecken als weitere Entscheidungsgrundlage für Stillegungen oder Reaktivierungen sollte genutzt werden

Handlungsbedarf

Auswertung der vorliegenden Ergebnisse mit Ziel „Leitfaden“

Einheitliche Vorgaben für Nachfragerhebungen mit Ziel „Vergleichbarkeit“

Maßnahmen für intensivere schienengestützte Siedlungsentwicklung (z.B. Änderung der Vergabe von Fördermitteln)

Anerkennung der regionalen Schieneninfrastruktur als öffentliche Aufgabe, damit ihr volkswirtschaftlicher Nutzen für eine Bewertung relevant wird

**Schaffung einer gesicherten Finanzierungsbasis für SPNV
→ insbesondere Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur:
(Sanierung, Gleisanschlüsse, BSchwAG für NE, Übernahme)**

Vereinheitlichung der Regelungen für Ausbau und Betrieb mit Ziel „Kostensenkung“

Einrichtung eines regionenverbindenden Verkehrs mit SPNV als Zubringer

Forschungsbedarf

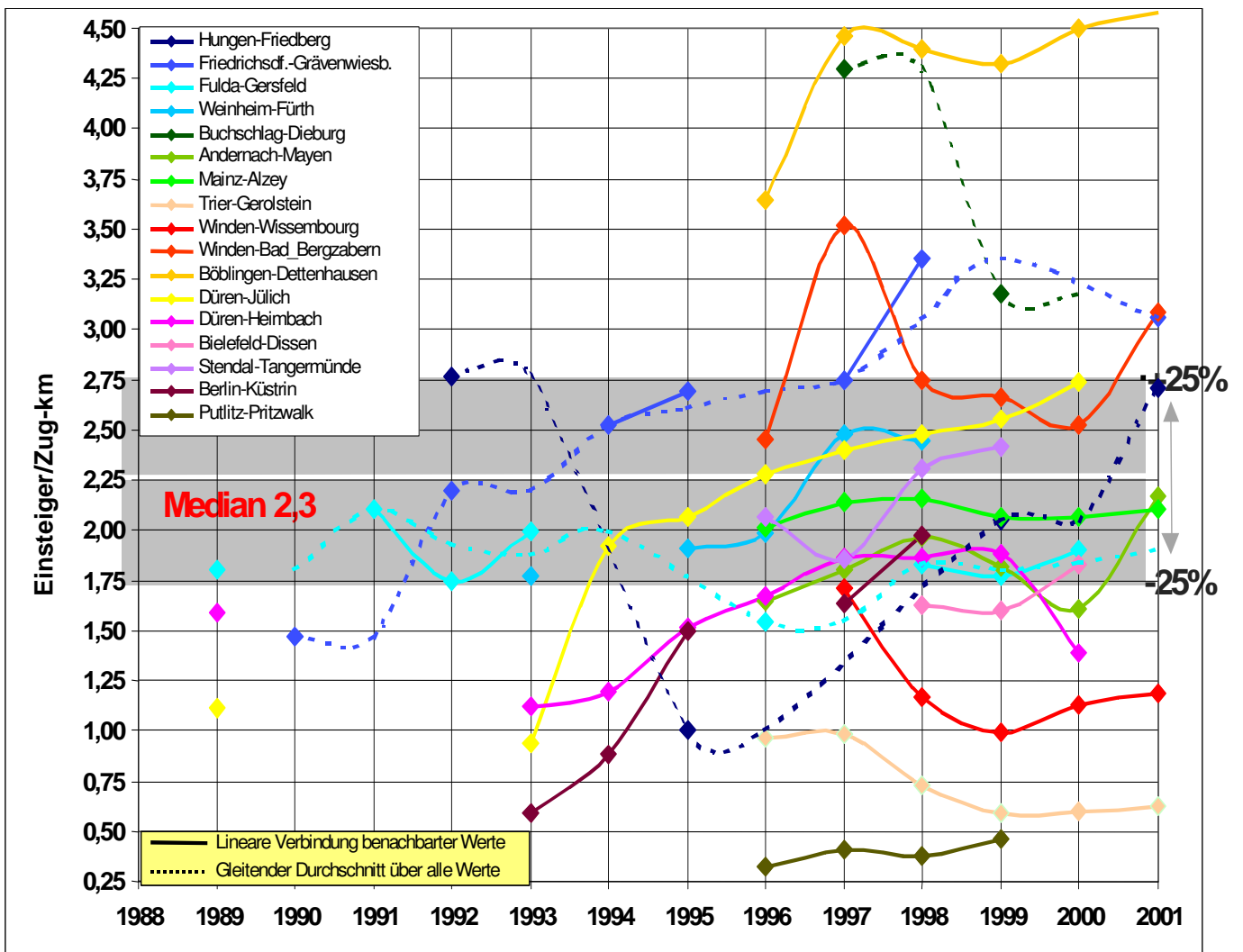
Wirkung der Verknüpfung Eisenbahn- und städtischer Schienenstrecken

Wirkung tariflicher Maßnahmen

Gemeinsame Finanzierung von SPNV und übrigem ÖPNV an Bahnstrecken

Überblick über SPNV-Untersuchungen und erste Schlussfolgerungen

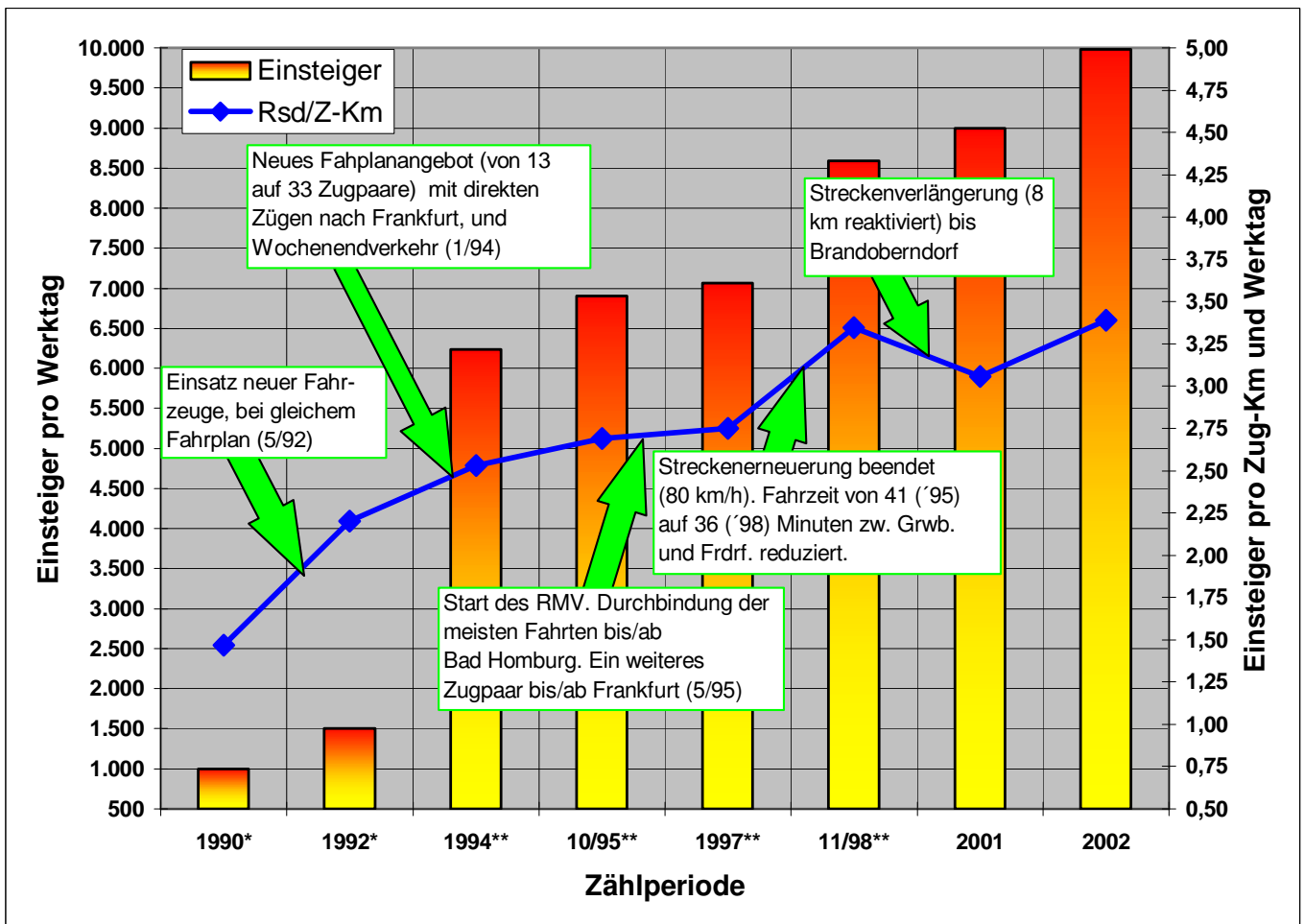
Entwicklung der Kenngröße „Einsteiger je Zug-km“



Quelle: TransCare-/HLSV-Projekt im Auftrag des BMVBW

Überblick über SPNV-Untersuchungen und erste Schlussfolgerungen

Zusammenhang zwischen Attraktivierungs-Maßnahmen und Nachfrageentwicklung



Quelle: TransCare-/HLSV-Projekt im Auftrag des BMVBW

Überblick über SPNV-Untersuchungen und erste Schlussfolgerungen


Auswertungen der vom BMVBW und BMBF (mit-)finanzierten Forschungsprojekte

- Standardisierte Bewertung von Verkehrsweginvestitionen des Öffentlichen Personennahverkehrs und Folgekostenrechnung
- Wirkung attraktivitätserhöhender Maßnahmen im Schienennahverkehr und Empfehlungen für Einsatzfelder
- Einbindung von SPNV-Nebenstrecken in den regionalen ÖPNV unter besonderer Berücksichtigung der Wirtschaftlichkeit – Leitfaden mit Praxisbeispielen zur Renaissance von Nebenstrecken
- Strategien zur Erschließung der Marktpotenziale der Eisenbahnen
- Schienengestützte Siedlungsentwicklung in ausgewählten Gemeinden der Region Bremen – Oldenburg
- Modellvorhaben der Raumordnung: Bahnverkehr in der Region
- Betrieblich-infrastrukturelle Optimierung von Systemen des Schienenpersonennahverkehrs im Übergang von Ballungsräumen zur Region
- Bahn.Ville - Schienengestützte Siedlungsentwicklung und Verkehrsverknüpfung in deutschen und französischen Regionen
- Regionale Bedeutung von Eisenbahnstrecken – Entwicklung und Erprobung eines Bewertungsverfahrens am Beispiel Thüringen

Überblick über SPNV-Untersuchungen und erste Schlussfolgerungen

Titel/Thema	Standardisierte Bewertung von Verkehrsweginvestitionen des Öffentlichen Personennahverkehrs und Folgekostenrechnung
Auftraggeber/Finanzier/ Bearbeiter Projektbeteiligte Projektstand	BMVBW Auftragnehmer: Intraplan München, Verkehrswissenschaftliches Institut der Universität Stuttgart Verkehrsministerien/Fachbehörden aus Baden-Württemberg, Bayern, Hamburg, Hessen, NRW, Sachsen Abschluss 2000
wichtigste Ziele/ Arbeitsprogramm	Fortschreibung der Standardisierten Bewertung mit Erweiterung auf regionale Schienenstrecken; Anpassung des Nachfragemodells an SPNV in der Fläche; Abschätzung des induzierten Verkehrs; aktualisierte Kosten- und Wertansätze; Einführung einer Folgekostenrechnung
untersuchte Strecken	bundesweit 10 Strecken, davon 2 mit Verknüpfung von Eisenbahn- und städtischem Schienenverkehr
wichtigste Ergebnisse/ Erkenntnisse	aus Beispielen kein analytisch-mathematischer Zusammenhang zwischen Attraktivierungsmaßnahmen und Nachfragewirkung ableitbar; für Zielsetzung "vergleichbare Bewertungsergebnisse" pragmatische Formel zur Abschätzung aufgeführt, die an Hand der Fallbeispiele geeicht wurde (Modellkalibrierung); Nachfragezuwächse i.d.R. Folge verschiedener Einflussgrößen, Einzeleffekte nur schwer isolierbar; modellhafte Abschätzung des induzierten Verkehrs; aktualisierte Kosten- und Wertansätze; Folgekostenrechnung
Handlungsbedarf	Sammlung von Erfahrungen bei der Anwendung


Dr.-Ing. Dietmar Bosserhoff


 Hessisches Landesamt für
 Straßen- und Verkehrswesen

Überblick über SPNV-Untersuchungen und erste Schlussfolgerungen

Titel/Thema	Wirkung attraktivitätserhöhender Maßnahmen im Schienennahverkehr (Personen- und Güterverkehr) und Empfehlungen für Einsatzfelder
Auftraggeber/Finanzierg Bearbeiter Projektbeteiligte Projektstand	BMVBW Auftragnehmer: TransCare Wiesbaden, Mitwirkung: Hessisches Landesamt für Straßen- u. Verkehrswesen Verkehrsministerien Rheinland-Pfalz und Hessen, Verband Deutscher Verkehrsunternehmen Abschluss 2003
wichtigste Ziele/ Arbeitsprogramm	Zusammenhang zwischen Attraktivierungsmaßnahmen und Nachfragewirkung für Beispielstrecken; Prüfung, ob mathem. Verfahren ableitbar; Aussagen zu Maßnahmen, Nachfragewirkung und Kosten; Empfehlungen für Aufgabenträger, wann Attraktivierung sinnvoll und worauf zu achten ist
untersuchte Strecken	bundesweit 20 Strecken, davon 2 mit Verknüpfung von Eisenbahn- und städtischem Schienenverkehr
wichtigste Ergebnisse/ Erkenntnisse	hoher Aufwand für vergleichende Analyse der Nachfragedaten erforderlich; kein mathemat. Zusammenhang zwischen Attraktivierungsmaßnahmen und Nachfragewirkung; Betrachtung der Situation vor Ort wichtig; Nachfragezuwächse i.d.R. Folge verschiedener Einflussgrößen pragmatisches Verfahren zur Abschätzung des Bedarfs einer Attraktivierung und der Nachfragewirkung; langfristige Betrachtung der Nachfragewirkung erforderlich; am günstigsten sind Maßnahmenbündel; bei Fahrplanausweitung Nachfrageerhöhung fast immer mindestens proportional zur Erhöhung Zug-km; höchste Werte "Einsteiger/Zug-km" bei Verknüpfung regionaler und städtischer Schienenstrecken; Checkliste für Aufgabenträger zum Vorgehen bei Attraktivierungsmaßnahmen (Konkurrenz zum MIV, Potenzialerschließung, Komfort/Sicherheit, Marketing/Information, Investitionen/Kosten)
Handlungsbedarf	"Richtlinie" zur Fahrgasterhebung mit dem Ziel vergleichbarer Ergebnisse; nach Vorliegen Fortschreibung der Auswertungen für regionale Strecken; intensivierte Forschung zur Wirkung einer Verknüpfung von Eisenbahn- und städt. Schienenstrecken; Forschung zur Wirkung tariflicher Maßnahmen

Dr.-Ing. Dietmar Bosserhoff


 Hessisches Landesamt für
 Straßen- und Verkehrswesen

Überblick über SPNV-Untersuchungen und erste Schlussfolgerungen

Titel/Thema	Einbindung von SPNV-Nebenstrecken in den regionalen ÖPNV unter besonderer Berücksichtigung der Wirtschaftlichkeit - Leitfaden mit Praxisbeispielen zur Renaissance von Nebenstrecken
Auftraggeber/Finanzierg Bearbeiter Projektbeteiligte Projektstand	BMVBW Auftragnehmer: Planungsbüro für Verkehr Berlin; KPMG Consulting Berlin Verkehrsministerium Niedersachsen; Region Hannover; DB Netz; DB Regio; Connex; TransTec; ZV BS Abschluss 2003
wichtigste Ziele/ Arbeitsprogramm	Möglichkeiten und Grenzen einer Steigerung der Attraktivität von Nebenstrecken; Analyse und Bewertung von Beispielstrecken; Identifizierung von regionalspezifischen sowie übertragbaren Rahmenbedingungen und Erfolgsfaktoren; Erstellung eines Leitfadens für Entscheidungsträger zur erfolgreichen Einbindung des SPNV in den ÖPNV Überprüfung auf Praxistauglichkeit
untersuchte Strecken	bundesweit 6 Strecken
wichtigste Ergebnisse/ Erkenntnisse	Vergleichbarkeit wegen differierender Datengrundlagen nicht immer möglich; prognostizierte Nachfrageerhöhungen werden oft übertroffen; Voraussetzung für Erfolg von Nebenstrecken ist Engagement der Kommunen/Landkreise; Ableitung eines Handlungskatalogs: Organisation/Konzeption/Infrastruktur/Wirtschaftlichkeit/Sonstiges; Erfolgsfaktoren für den Erfolg von Nebenstreckenprojekten; Leitfaden für kommunale Entscheidungsträger/Abgeordnete/interessierte Bürger
Handlungsbedarf	Veröffentlichung des Leitfadens; Balance zwischen zu starker Detaillierung von Ausschreibungen und unternehmerischen Konzepten; Forschung zu einer gemeinsamen Finanzierung von SPNV und übrigen ÖPNV im Nebenstreckenbereich


Dr.-Ing. Dietmar Bosserhoff


 Hessisches Landesamt für
 Straßen- und Verkehrswesen

Überblick über SPNV-Untersuchungen und erste Schlussfolgerungen

Titel/Thema	Strategien zur Erschließung der Marktpotenziale der Eisenbahnen (Regionenverbinder Schienenverkehr, Güterverkehr, Grenzüberschreitende Verkehre)
Auftraggeber/Finanzierg. Bearbeiter Projektbeteiligte Projektstand	BMVBW Auftragnehmer: ICEMUS Kassel; Verkehrswiss. Inst. Uni S; Inst. Wirtschaftspolitik und -forschung Uni KA Expertenrunde Roundtable Abschluss 2004
wichtigste Ziele/ Arbeitsprogramm	Ermittlung der Marktpotenziale im Schienenverkehr; Konzepte und Handlungsempfehlungen für Politik und Aufgabenträger
untersuchte Strecken	2 Beispiele in BRD: Usedomer Bäderbahn, Stadt- und Regionalbahn Zwickau
wichtigste Ergebnisse/ Erkenntnisse	großes Marktpotenzial für einen regionenverbindenden Verkehr (Reiseweite 50-150 km) vorhanden; wichtige Ergänzungsfunktion haben v.a. der SPNV im ländlichen Raum und der städtisch-regionale SPNV Schienenverkehrsanteil ist in diesen Marktsegmenten bei geeigneten Voraussetzungen steigerbar; Erfolgsfaktoren für die beiden SPNV-Marktsegmente (Fahrplan/Fahrzeuge/Infrastruktur/Verknüpfung/ Erschließung/Kostenreduzierung/regionale Zuständigkeit/Siedlungsentwicklung und Strukturpolitik
Handlungsbedarf	Einrichtung eines regionenverbindenden Verkehrs; Aufhebung der Trennung von Nah- und Fernverkehr; gemeinsame Agentur von Bund und Ländern bzw. Aufgabenträgern notwendig; (verkehrs-) politischer Willen zum Ausbau und Förderung der o.a. SPNV-Marktsegmente als Zubringer; Schaffung einer effektiven Finanzierungsbasis

Dr.-Ing. Dietmar Bosserhoff


 Hessisches Landesamt für
 Straßen- und Verkehrswesen

Überblick über SPNV-Untersuchungen und erste Schlussfolgerungen

Titel/Thema	Schienengestützte Siedlungsentwicklung in ausgewählten Gemeinden der Region Bremen - Oldenburg
Auftraggeber/Finanzierung Bearbeiter Projektbeteiligte Projektstand	Kommunalverbund Niedersachsen/Bremen; BMVBW Auftragnehmer: Planungsgemeinschaft Theine Hannover, BPW Baumgart Bremen, raum+prozess Hamburg Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung; Dritte (z.B. KV, Planungsämter, Wirtschaftsförderung, LNVG) Abschluss 2003
wichtigste Ziele/ Arbeitsprogramm	Überprüfung, ob derzeitige städtebauliche Instrumentarien zur Förderung von Siedlungsstandorten an ÖPNV-Achsen ausreichen bzw. welche Ergänzungen (Anreize/Förderungen) erforderlich sind; Ermittlung von für die Abstimmung von Siedlungs- und ÖPNV-Entwicklung positiven/negativen Faktoren; Abschätzung der Nachfragewirkungen von Maßnahmen an Bahnhöfen/Haltepunkten; Praxistest der entwickelten Strategien/Maßnahmen in Bezug auf praktische Umsetzbarkeit
untersuchte Strecken	6 Beispiele in Niedersachsen; Anwendung auf die Modellstrecke Oldenburg - Bremen
wichtigste Ergebnisse/ Erkenntnisse	Bahnhofsbezogener Rahmenplan als wesentliches Planungs- und Aktivierungsinstrument (Abstimmung der Siedlungsentwicklung auf die Lage des Bahnhofes --> Integration von Siedlungs-/Verkehrsplanung); Entwicklung von 5 Bausteinen des Rahmenplans (z.B. Funktionen von Bahnhöfen, Standortoptimierung); Erfolgsfaktoren für innovative und integrierte schienengestützte Siedlungsentwicklung; für hohes Fahrgastaufkommen sind geringe Zugangszeiten (gute Bus-/Radanbindung) besonders effektiv; Abschätzung der Nachfrageerhöhung durch Flächenpotenziale der Bahnhöfe und weitere Maßnahmen
Handlungsbedarf	Notwendigkeit des Planungsinstrumentariums "Bahnhofsbezogener Rahmenplan"; Eigeninitiative der Kommune, fachliche externe Beratung und Einbezug der Öffentlichkeit notwendig; Bund: bessere Verfügbarmachung von Eisenbahnbrachflächen, Mindest-Standards ÖPNV-Erschließung, stärkere Forderung nach interkommunaler Kooperation; Internalisierung externer Kosten im Verkehr; Vergabe von Fördermitteln abhängig vom Beitrag zu einer schienengestützten Siedlungsentwicklung


Dr.-Ing. Dietmar Bosserhoff


 Hessisches Landesamt für
 Straßen- und Verkehrswesen

Überblick über SPNV-Untersuchungen und erste Schlussfolgerungen

Titel/Thema	Modellvorhaben der Raumordnung: Bahnverkehr in der Region (Personen- und Güterverkehr)
Auftraggeber/Finanzierg. Bearbeiter Projektbeteiligte Projektstand	BMVBW Auftragnehmer: SCI Verkehr Köln Verkehrsministerien Rheinland-Pfalz, Brandenburg; Bundesamt für Bauw. u. RO, Dritte (z.B. Kommunen) Abschluss 2004
wichtigste Ziele/ Arbeitsprogramm	Aktivierung brach liegender Schienenverkehrspotenziale als Beitrag zu mehr Nachhaltigkeit im Verkehr; Identifizierung von Hindernissen für eine Zunahme des Schienenverkehrs auf Nebenstrecken; Aufzeigen von Lösungsmöglichkeiten zur Sicherung und Effizienzsteigerung des Bahnverkehrs in Zusammenarbeit mit regionalen Akteuren unter Berücksichtigung raumordnerischer Zielvorstellungen; Umsetzung und Erprobung umfassender Maßnahmenkonzepte in 2 verschied. ländlichen Modellregionen
untersuchte Strecken	2 Strecken: Eifelquerbahn (Andernach-Gerolstein), Brandenburg. Städtebahn (Neustadt-Jüterbog/Beelitz)
wichtigste Ergebnisse/ Erkenntnisse	Hemmnisse für eine Zunahme des Schienenpersonen/-güterverkehrs auf Nebenstrecken; Empfehlungen für Handlungsoptionen im Sinne der Nachhaltigkeit; Anstöße für die Modellregionen; Möglichkeiten für die Umsetzung von Lösungen, aber bei Modellregionen unterschiedliche Erfolge; Integration von Siedlung und Verkehr ist wesentlich für Schienenpersonen- und Schienengüterverkehr; Erfolgsfaktoren sind u.a. stärkere Berücksichtigung der Bahn als Standortfaktor in künftigen Planungen, begleitende Kompetenz und Agieren vor Ort, finanzielle Unterstützung, Integration des Busverkehrs; Finanzierung der Infrastruktur problematisch ohne regelmäßigen SPNV;
Handlungsbedarf	Ausweisung von Siedlungen orientiert auf die Bahn bzw. von Gewerbegebieten mit Gleisanschluss; Verbindung von Tourismusaktivitäten und ÖPNV; ggf. auch Schülerverkehr; Lösungen zur Finanzierung des regionalen Bahnverkehrs (v.a. Sanierung von Eisenbahn-Infrastruktur); Vereinheitlichung des Regelwerks für Eisenbahnbau/-betrieb mit Ziel einer Kostensenkung


Dr.-Ing. Dietmar Bosserhoff


 Hessisches Landesamt für
 Straßen- und Verkehrswesen

Überblick über SPNV-Untersuchungen und erste Schlussfolgerungen

Titel/Thema	Betriebliche und infrastrukturelle Optimierung von Systemen des Schienenpersonennahverkehrs im Übergang von Ballungsräumen zur Region
Auftraggeber/Finanzierung Bearbeiter Projektbeteiligte Projektstand	BMBF Fachhochschule Gelsenkirchen, Fachbereich Wirtschaftsingenieurwesen Verkehrsministerium NRW, Kommunalverband Ruhrgebiet, Zweckverb. Verkehrsverbund Ostwestf.-Lippe Schlussbericht noch nicht öffentlich zugänglich
wichtigste Ziele/Arbeitsprogramm	Recherche der seit Bahnreform/Regionalisierung im SPNV durchgeführten Optimierungsmaßnahmen; Analyse der Maßnahmen auf weitere Ausschöpfungsmöglichkeiten und gegenseitige Kombinierbarkeit; Prüfung der ganzheitlich angelegten Attraktivierung von Strecken; Ausmaß der Nachfragesteigerung und Kostensenkungsmöglichkeiten; nach Prüfung der Übertragbarkeit Ableitung von Handlungsempfehlungen
untersuchte Strecken	drei vertieft untersuchte Beispielstrecken
wichtigste Ergebnisse/Erkenntnisse	es gibt bundesweit viele Nebenstrecken, an denen Attraktivierungsmaßnahmen durchgeführt wurden; dazu steht in den Kategorien Fahrweg/Fahrzeug/Organisation/Betrieb/Raumentwicklung und -planung ein breit gefächertes Maßnahmenpektrum zur Verfügung; ein Großteil dieser Maßnahmen ist miteinander kombinierbar; untersuchte Beispielstrecken zeigen, dass eine ganzheitliche Aufwertung von SPNV-Strecken/Netzen möglich ist und dass dabei je nach Szenario Chancen zur Kostensenkung bestehen; allerdings gibt es Faktoren, die die Umsetzung bei weiteren Strecken hemmen
Handlungsbedarf	vertiefende Untersuchung der hemmenden Faktoren bei SPNV-Aufwertungen Anpassung ausgewählter Rechtsnormen

Dr.-Ing. Dietmar Bosserhoff


 Hessisches Landesamt für
 Straßen- und Verkehrswesen

Überblick über SPNV-Untersuchungen und erste Schlussfolgerungen

Titel/Thema	Bahn.Ville - Schienengestützte Siedlungsentwicklung und Verkehrsverknüpfung in deutschen und französischen Regionen
Auftraggeber/Finanzier Bearbeiter (in der BRD) Projektbeteiligte Projektstand	BMBF RWTH Aachen Inst. f. Stadtbauwesen/Institut f. Landes- und Stadtentwicklungsforschung NRW, DB Imm Forschungs- und Verkehrsministerien, Dritte laufendes Projekt
wichtigste Ziele/ Arbeitsprogramm	Analyse der Bedeutung/Vorgehensweisen/Potenziale einer integrierten Raum- und Verkehrsplanung zur Begrenzung einer großflächigen Verstädterung an Hand von best practice-Beispielen; inhaltliche Wechselwirkungen zwischen Siedlungen und Verkehr sowie prozessuale Zusammenhänge: * Aufwertung eines regionalen Bahnangebotes * Siedlungsentwicklung entlang der Schiene und städtebauliche Aufwertung der Bahnhofsumfelder * Aufwertung der Bahnstationen als Verkehrsknoten und Standort Darstellung der Wirkungszusammenhänge und Wechselwirkungen zwischen Siedlungen und Verkehr; Abschätzung der qualitativen und quantitativen Entwicklungen nach Maßnahmenumsetzung
untersuchte Strecken	bundesweit 6 Strecken, davon 2 mit Verknüpfung von Eisenbahn- und städtischem Schienenverkehr
wichtigste Ergebnisse/ Erkenntnisse	Vor- und Nachteile unterschiedlicher Ansätze bei der Siedlungsentwicklung; Potenziale attraktiverer und reaktiverer Bahnstrecken; Bündelung der Siedlungsentwicklung längs Schiene möglich, aber Grenzen wegen steigender Bodenpreise sinnvolle Vorgehensweisen bei Attraktivierung/Verbesserung der Integration von Siedlungs- und Verkehrsplanung/Organisation; Handbuch mit Empfehlungen für Kommunalvertreter/Planer/Aufgabenträger/Betreiber im Verkehrsbereich
Handlungsbedarf	Anwendung der Erkenntnisse zur Verbesserung der Siedlungs- und Schienenverkehrsentwicklung


Dr.-Ing. Dietmar Bosserhoff


 Hessisches Landesamt für
 Straßen- und Verkehrswesen

Überblick über SPNV-Untersuchungen und erste Schlussfolgerungen

Titel/Thema	Regionale Bedeutung von Eisenbahnstrecken - Entwicklung und Erprobung eines Bewertungsverfahrens am Beispiel Thüringen
Auftraggeber/Finanzierung Bearbeiter Projektbeteiligte Projektstand	BMBF Auftragnehmer: FH Erfurt Fachbereich Verkehrs- und Transportwesen Thüringer Staatskanzlei/Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Infrastruktur, BMVBW, DB AG, TRANSNET Abschluss 2003
wichtigste Ziele/Arbeitsprogramm	Literaturrecherche bzgl. Argumente für und wider Streckenstilllegungen; Sammlung der vorliegenden Erkenntnisse über die regionalen Effekte von Eisenbahnstrukturen; Entwicklung einer tragfähigen Methodik zur Abschätzung regionaler Effekte von Eisenbahnstrecken Praxistest der Anwendungsmöglichkeit der entwickelten Methodik an Beispielstrecken in Thüringen;
untersuchte Strecken	20 Strecken in Thüringen bzw. länderübergreifend
wichtigste Ergebnisse/Erkenntnisse	Rückbau von Schienenstrecken hatte fast ausnahmslos Verschlechterung des ÖPNV-Angebots zur Folge; Stilllegung von Schienenstrecken i.d.R. ohne Beachtung ihrer regionalen Effekte -> Verfahren fehlte bisher Ermittlung relevanter Effekte, Indikatoren und Wertefunktionen (Erschließungsfunktion/Regionalwirtschaft /Sicherheit/Reisezeit/Netzwerk/Umweltwirkung/Tourismus/Verbindungsfunktion/Denkmalschutz); Bewertungsverfahren liefert nachvollziehbare plausible Ergebnisse für die Bedeutung regionaler Strecken; z.T. aber unerwartete Rangreihungen: es gibt stillgelegte Strecken bzw. Strecken mit abbestellten SPNV, deren Strukturmerkmale höhere Werte haben als ohne Stilllegungsdiskussion weiterbetriebene Strecken; Verfahren ist sinnvolle Ergänzung zu den standardisierten Bewertungen im höherrangigen Streckennetz
Handlungsbedarf	vor Anwendung des Bewertungsverfahrens in Bundesländern mit anderen Bevölkerungs- und Besiedlungsdichten regionsspezifische Eichung der Wertefunktionen notwendig; Anerkennung der regionalen Schieneninfrastruktur als öffentliche Aufgabe erforderlich, damit ihr volkswirtschaftlicher Nutzen für Bewertung relevant wird (ansonsten wirken nur betriebswirtschaftliche Effekte)

Dr.-Ing. Dietmar Bosserhoff


 Hessisches Landesamt für
 Straßen- und Verkehrswesen