



ÖVG-Forum Öffentlicher Personenverkehr: entscheiden – bestellen – bezahlen

„Organisation des ÖPNV in Deutschland“

WIEN, 03.03.2016
THORSTEN FROMM

Organisation des ÖPNV in Deutschland

- 1. Organisation des SPNV in Deutschland**
2. Organisation des ÖPNV am Beispiel des Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV)

Aufgabenträger des SPNV

Regionalisierung des SPNV 1996







- Vor der Regionalisierung
 - SPNV ist in der Verantwortung des Bundes
 - schlechter Zustand, geringe Nachfrage, Nutzung nicht „in“
- Die Regionalisierung 1995/1996
 - Länder übernehmen die Verantwortung für den SPNV
 - Bund stellt Regionalisierungsmittel zur Finanzierung des SPNV zur Verfügung
 - Ausweitung des Angebots und Attraktivitätssteigerungen



Beginn der Erfolgsgeschichte des SPNV in Deutschland

Aufgabenträger des SPNV

Organisation des SPNV durch die Länder

- 1 bis 5 Aufgabenträger je Land
- Sehr unterschiedliche Größe der Aufgabenträger
 -  < 5 Mio. Zugkm/a
 -  5 - 10 Mio. Zugkm/a
 -  10 - 20 Mio. Zugkm/a
 -  20 - 40 Mio. Zugkm/a
 -  40 - 80 Mio. Zugkm/a
 -  > 80 Mio. Zugkm/a
- Bandbreite
von < 2 Mio. Zugkm (VRN)
bis > 120 Mio. Zugkm (BEG)



Aufgabenträger des SPNV

Aufgaben der Aufgabenträger

Organisation und Planung des SPNV

- Länderübergreifende Zusammenarbeit der AT
- Kontrolle von Leistungen bestehender Verkehrsverträge

Vergabe und Bestellung der SPNV-Leistungen

- Erstellen von Anforderungen für EU-weite Ausschreibungen
- Im Wettbewerb siegende EVU erhalten Zuschlag

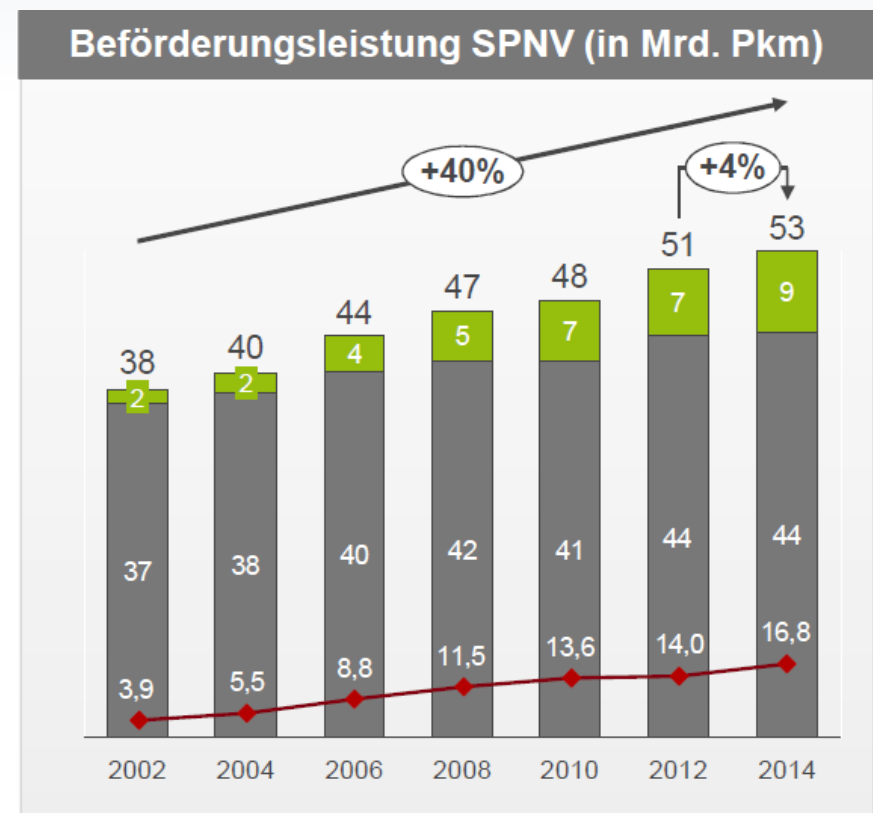
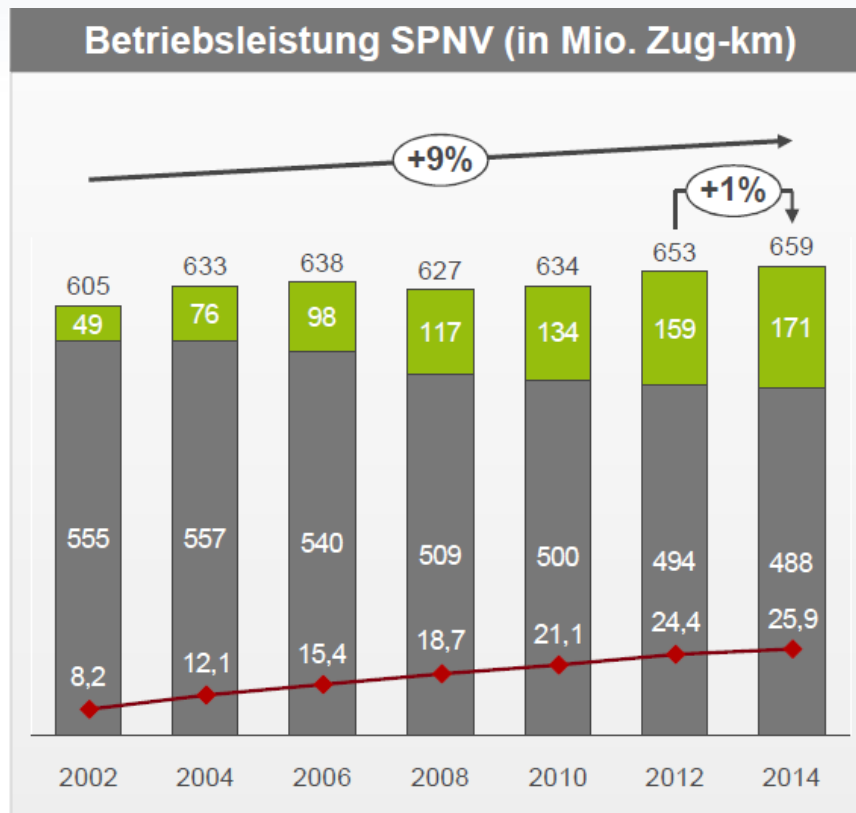
Investitionsförderung

- Infrastruktur
- Weitere Pilotprojekte

Gestiegene Leistungskennzahlen

– Wettbewerbsanteil erstmals über 25% der Zug-km

Betriebs und Beförderungsleistung



DB
 Wettbewerber
 Marktanteil Wettbewerber in %

ÖPNV in jeweiligen ÖPNV-Gesetzen der Länder geregelt

BEISPIEL HESSEN - HÖPNVG



Hessen

- „**allgemein zugängliche Beförderung** von Personen mit Eisenbahnen,...Straßenbahnen, Oberleitungsbussen oder Kraftfahrzeugen im Linienverkehr sowie in alternativen Bedienungsformen,...“
- „der öffentliche Personennahverkehr ist **Teil des Gesamtverkehrssystems**,...“
- „**wichtige Komponente** zur Bewältigung des Gesamtverkehrsaufkommens“
- „Eine im öffentlichen Verkehrsinteresse **ausreichende Verkehrsbedienung** ist als **Aufgabe der Daseinsvorsorge**...“

Hessisches ÖPNV Gesetz

NOVELLIERTES HESS. ÖPNVG AB 01.01.2013



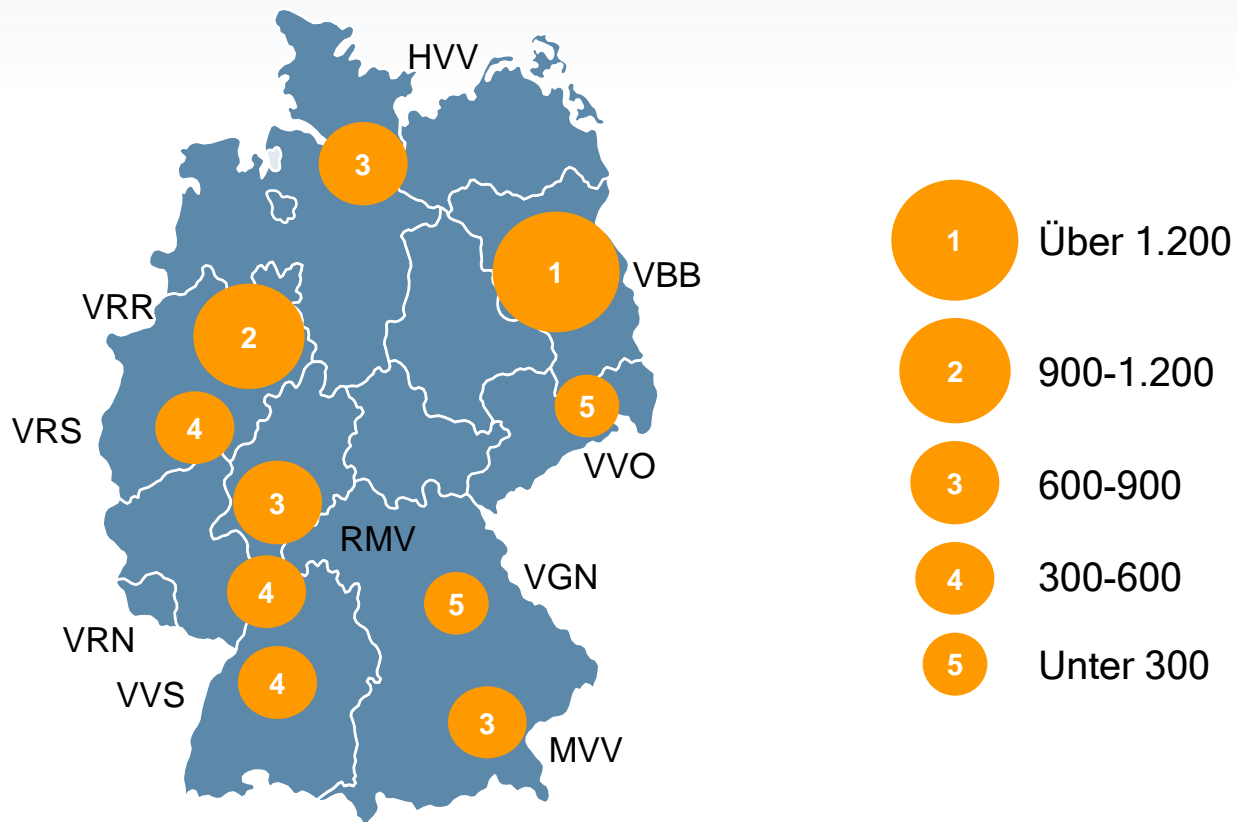
- **Nahverkehrspläne** = sind die **Grundlage** für verbindliche Leistungsbestellungen
- **ÖPNVG** enthält alle **organisatorischen Möglichkeiten der Zusammenarbeit** zur Hebung von Synergien

Organisation des ÖPNV in Deutschland

1. Organisation des SPNV in Deutschland
2. **Organisation des ÖPNV am Beispiel des Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV)**

Die größten Verkehrsverbünde in Deutschland

ANZAHL DER FAHRGÄSTE PRO JAHR (IN MIO.)



Verkehrsverbände in Hessen

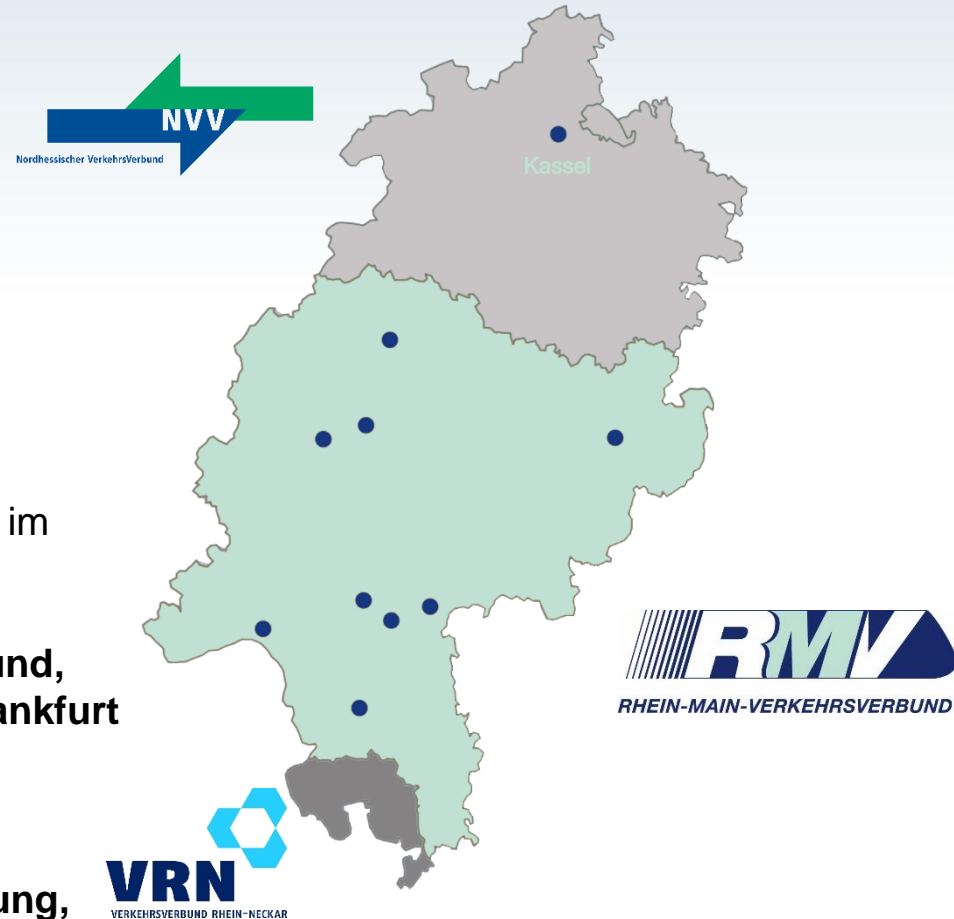
Der Rhein-Main-Verkehrsverbund ist ein Zusammenschluss von

15 Landkreisen,
11 Städten und
dem Land Hessen.

Jeder der 27 Gesellschafter hat nur eine Stimme im Aufsichtsrat

Der RMV ist ein polyzentrischer Flächenverbund, der monozentrisch auf die Metropolregion Frankfurt Rhein-Main ausgerichtet ist.

**Die Kernaufgaben des RMV sind:
Planung, Organisation, Finanzierung, Bestellung,
Marketing, Vertrieb des ÖPNV**



Drei-Ebenen-Modell



Politik-
Ebene

AUFGABENTRÄGER

Land
Hessen

Kreisfreie
Städte

Sonder-
status-
städte

Kreise

Regie-
Ebene

AUFGABENTRÄGERORGANISATIONEN

Regionaler
Verbund

Lokale Nahverkehrs-
organisationen

Ersteller-
Ebene

VERKEHRSUNTERNEHMEN

SPNV

BPNV

Stadtverkehre

Der RMV-Konzern



100 % Beteiligung



100 % Beteiligung



16,67 % Beteiligung



10,13 % Beteiligung



12,46 % Beteiligung

Ein Verbund

NUTZUNG DER LOKALEN UND REGIONALEN BUSSE UND BAHNEN NACH EINHEITLICHEN REGELN, D.H. ...

... ein Fahrplan



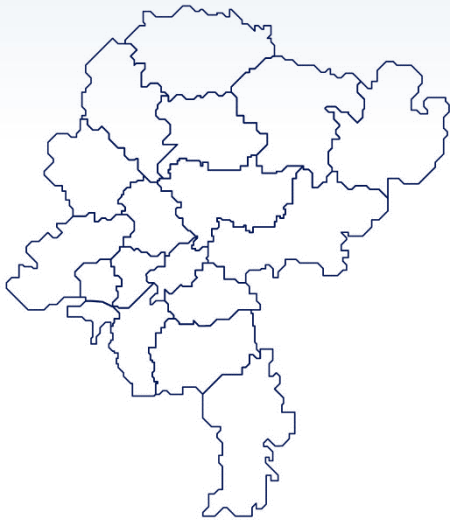
... ein Fahrschein



... ein Fahrpreis



Der Rhein-Main-Verkehrsverbund



Größe Verbundgebiet:

14.000 km²

Größe plus Übergangstarifgebiete: 20.000 km²

In Hessen wohnen ca.
6,1 Millionen



(82 Millionen – Deutschland ges.)

Im Verbundgebiet (inkl. Übergangstarifgebiet) wohnen ca.

7 Millionen



Mehr als **50%** der Bevölkerung im Verbundgebiet nutzen das Angebot des Öffentlichen Personennahverkehrs

DAS RVM-GEBIET

Gemeinden: 368
(mit 2.505 Ortsteilen)

Landkreise: 15

Kreisfreie Städte: 4

Städte mit Sonderstatus: 7

Bahnlinien: 42

Bahnhöfe u. Stationen: 390

Buslinien: 943

Bushaltestellen: 11.900

Entwicklung des RMV

160

Verkehrsunternehmen
(Busse und Bahnen)

190.000.000 km

pro Jahr

2,5 Mio.

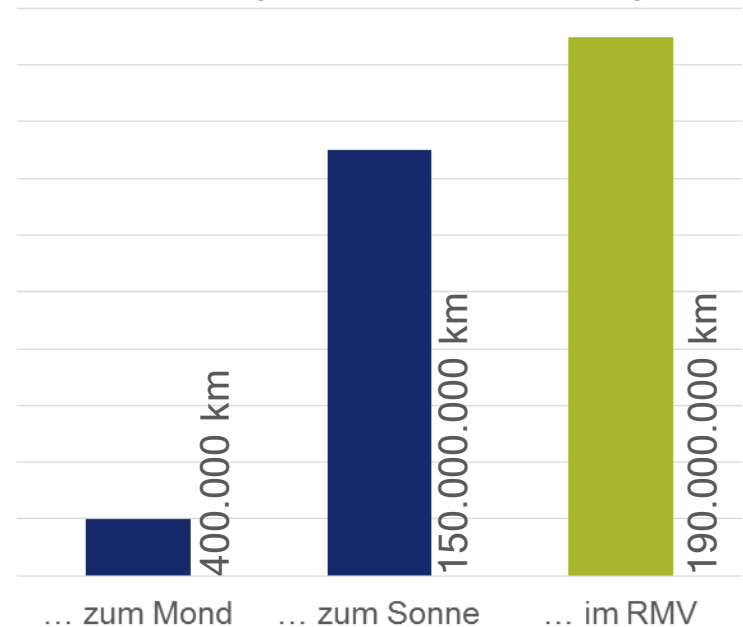
Fahrgäste pro durchschnittlichem Werktag

ca. 500.000

S-Bahn-Nutzer pro Tag

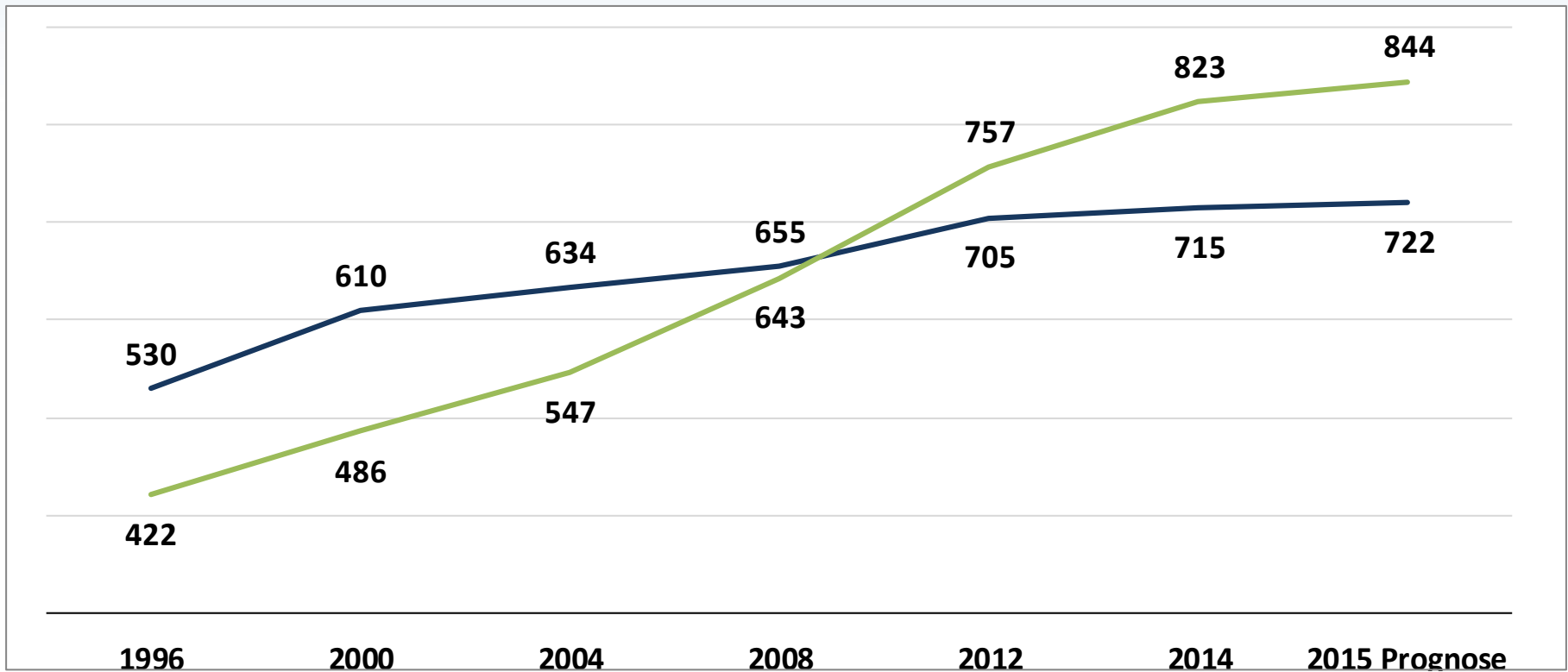


Im Vergleich die Entfernung ...



20 Jahre RMV – Entwicklung am Fahrgastmarkt weiterhin positiv

FAHRGASTZAHLEN RMV (MIO.) / EINNAHMEN (MIO.)



Kostendeckungsgrad im RMV: 56 %

Besonderheiten im RMV

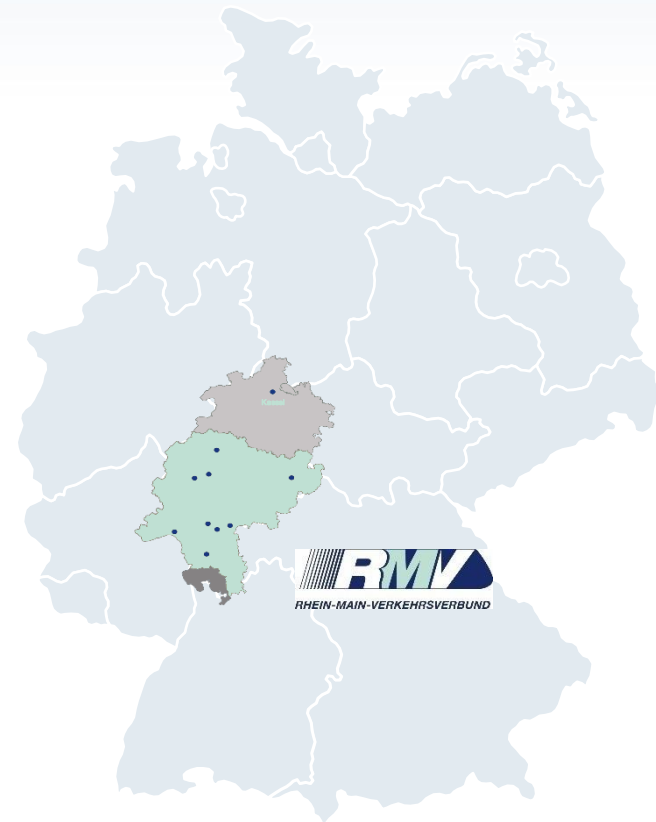
- Zentrale Lage im Herzen von Europa und europäischer Verkehrsknoten
- 2/3 des deutschlandweiten Eisenbahnverkehrs verläuft durch das RMV-Gebiet
- Verkehrsleistung wird zu 2/3 im Regionalverkehr erbracht (R-Bahn 32% und S-Bahn 29%)
- Eine um 50% höhere Auslastung im SPNV als im Bundesdurchschnitt



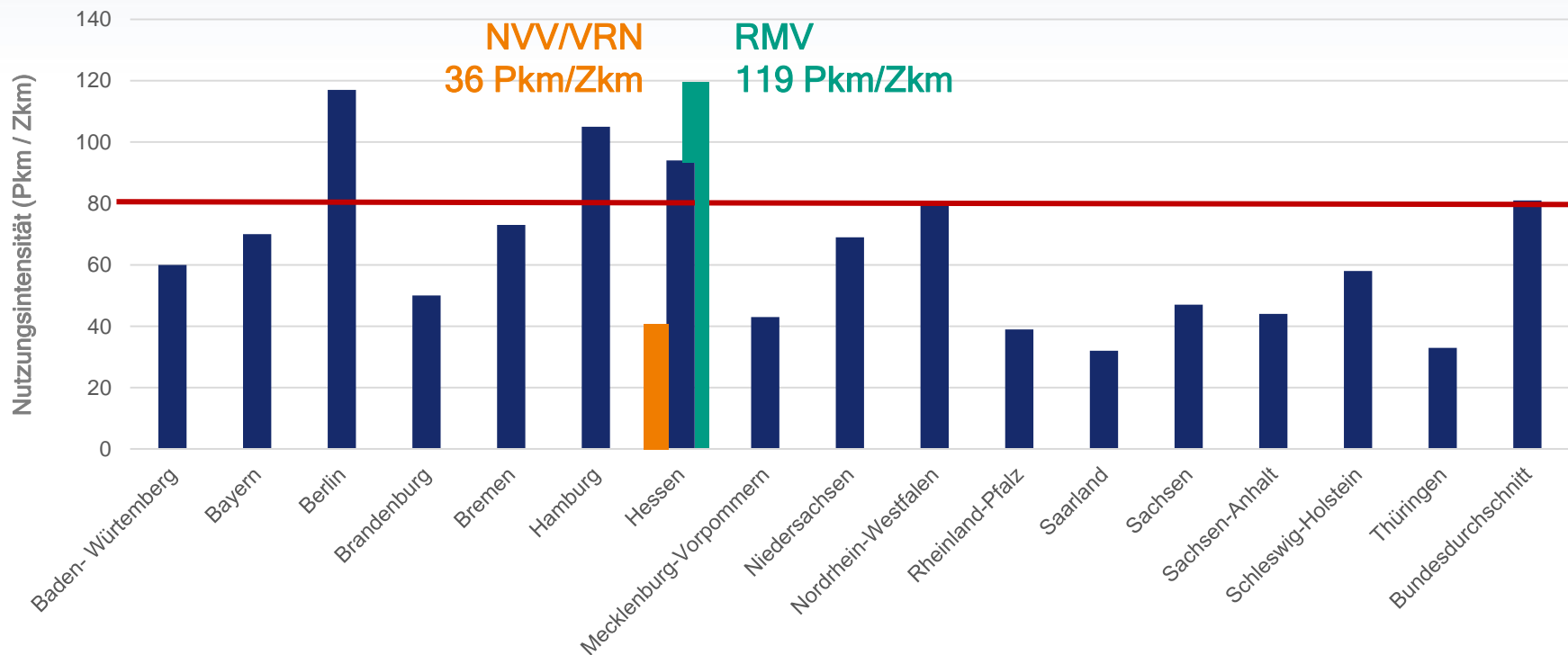
Auslastung Bundesdurchschnitt



Auslastung RMV



Nutzungsintensität SPNV im Bundesvergleich



Quelle: BAG-SPNV Marktreport 2013

Zukünftige Herausforderungen

AUSLASTUNGSGRENZE ERREICHT

Das System hat teilweise seine **Auslastungsgrenze** (zum Beispiel Trassen- und Zugkapazitäten) erreicht.

Optimierungspotenziale (Behängung, Fahrplan etc.) sind weitgehend **ausgeschöpft**.

Beispiel S-Bahn

(in Frankfurt im 2,5-Minuten-Takt und bis zu 1200 Reisende pro Zug)



Beispiel Odenwaldbahn

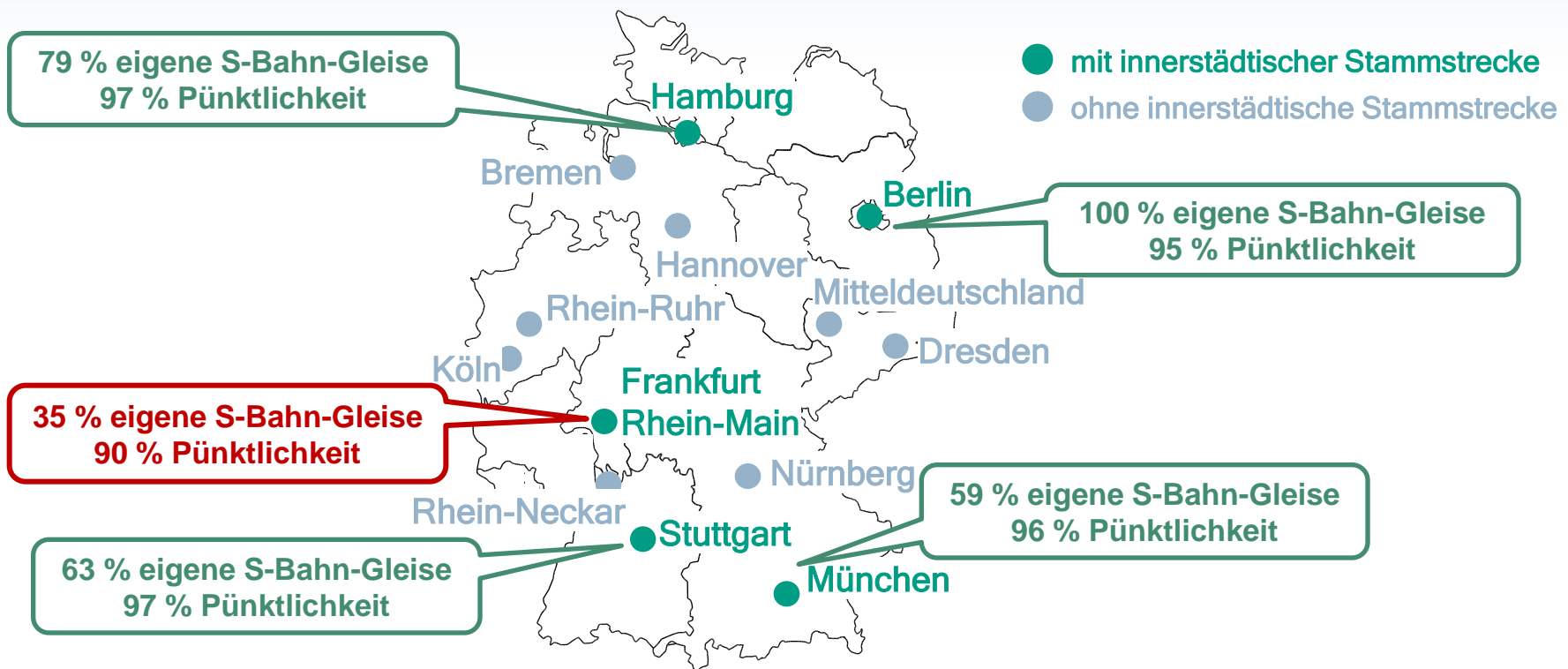
(hohe Auslastung, insbesondere in den Zügen nach Frankfurt)



Zukünftige Herausforderungen

PÜNKTLICHKEIT S-BAHN-SYSTEME

Frankfurt Rhein-Main ist der am höchsten belastete Bahnknoten der Republik

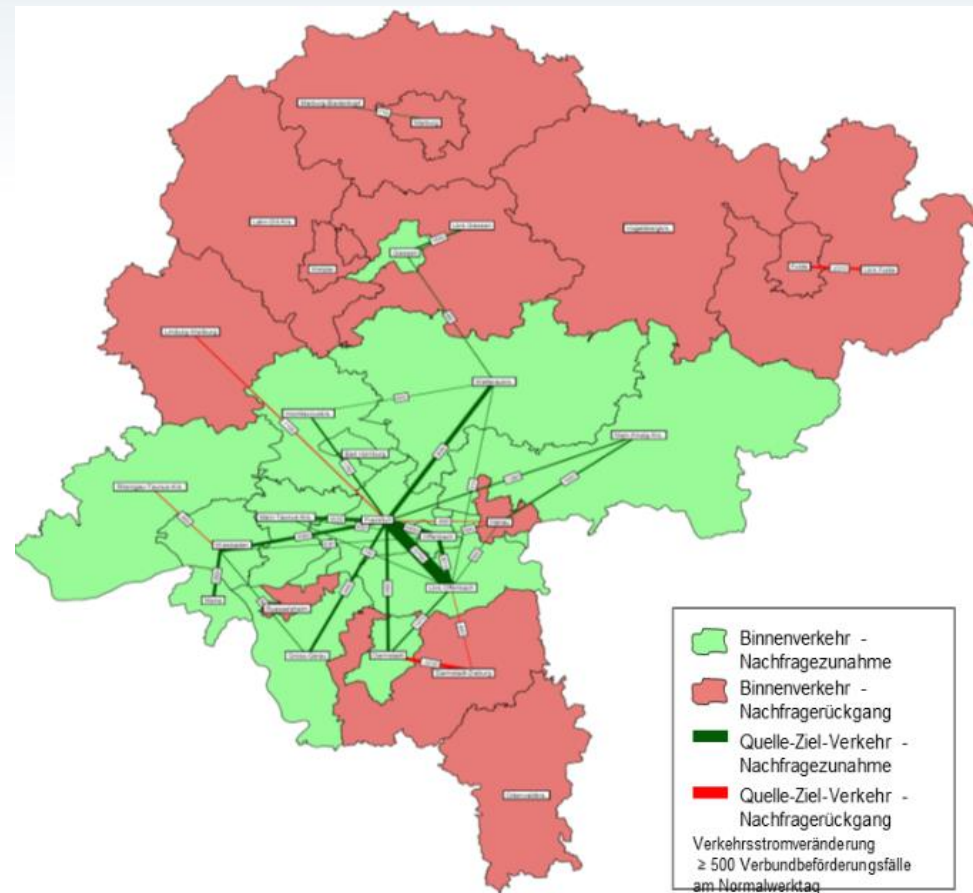


S-Bahn Rhein-Main: geringer Anteil systemeigener Gleise verursacht schlechte Pünktlichkeit

Zukünftige Herausforderungen

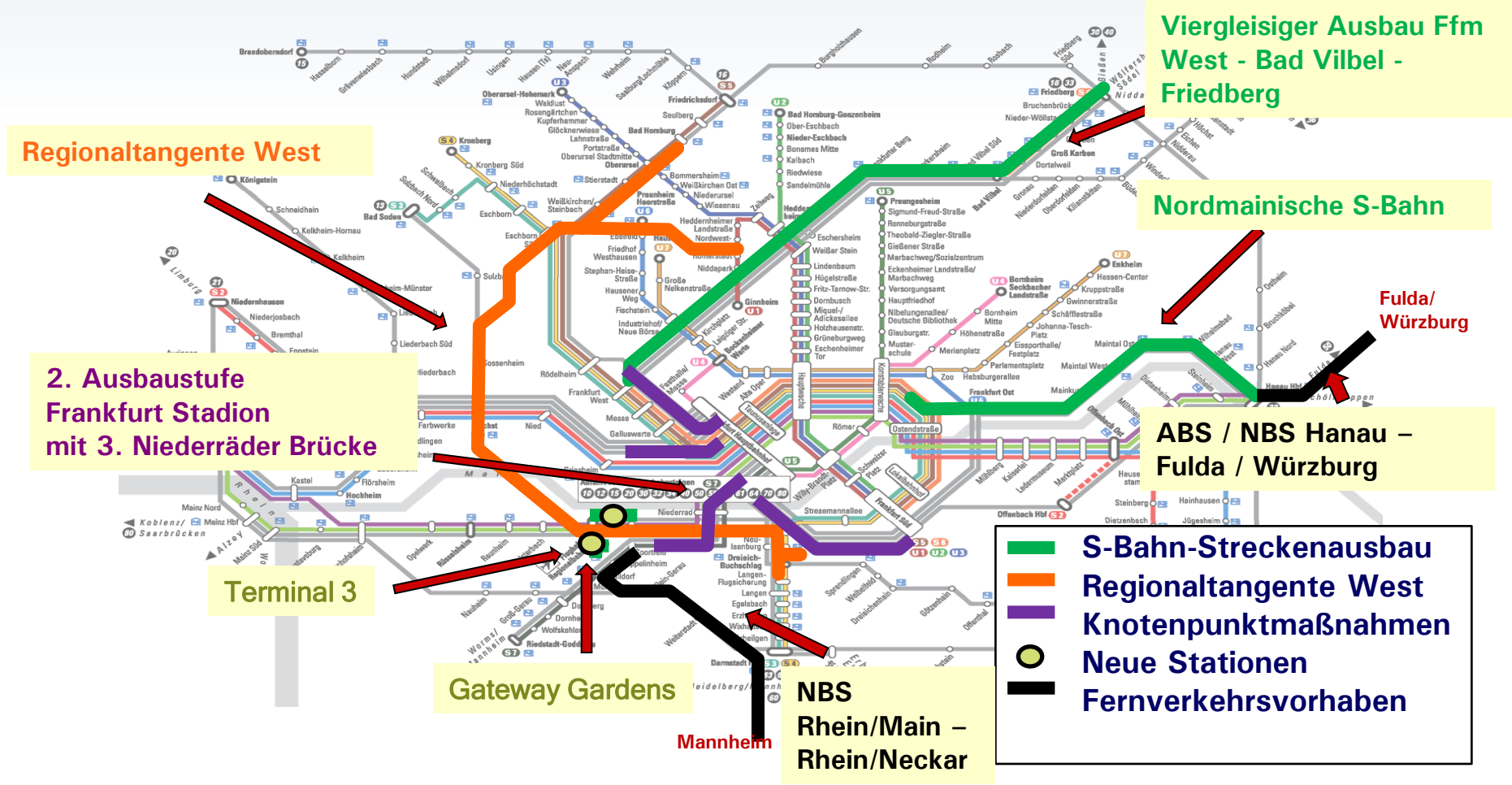
PROGNOSE FAHRGASTENTWICKLUNG BIS 2020 IM RMV

- **Prognose bis 2020**
 - Kernraum: + 7 %
 - Kernraum – Oberzentrum: + 7 %
 - Kernraum – Region: + 12 %
- Erhebliche Veränderungen in der Bevölkerungsstruktur
- **Zuwachs im Ballungsraum**
- **Erhebliche Rückgänge im ländlichen Raum**



Zukünftige Herausforderungen (FrankfurtRheinMain^{plus} – kein „Frankfurt21“)

ZUSAMMENFÜHRUNG DER INFRASTRUKTURMAßNAHMEN IM RAHMENPROJEKT FRANKFURT RHEINMAINPLUS



	S-Bahn-Streckenausbau
	Regionaltangente West
	Knotenpunktmaßnahmen
	Neue Stationen
	Fernverkehrsvorhaben



Vielen Dank für Ihre
Aufmerksamkeit