

Die Folgen des demographischen Wandels für den Nahverkehr und die Nahverkehrsplanung

Dr. Markus Haller
MVV GmbH, Bereichsleiter Konzeption / Leiter Consulting

18. Mai 2011

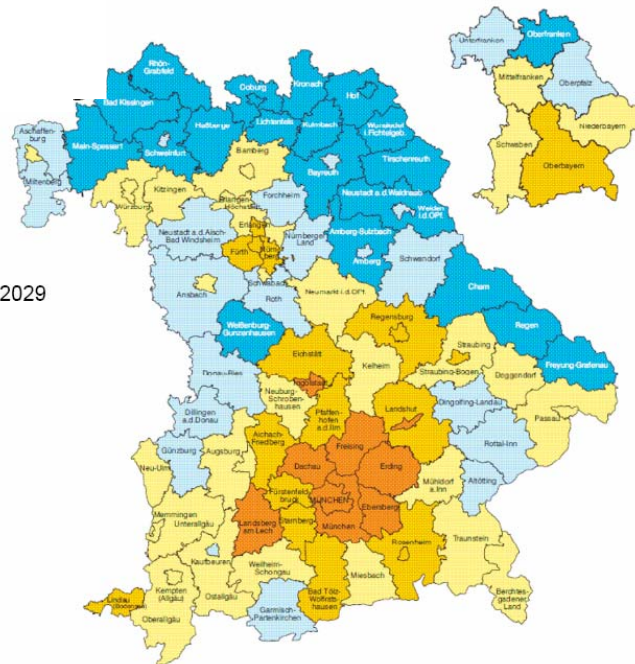
Übersicht:

1. **Entwicklungen und Prognosen**
2. **Folgen des demografischen Wandels**
3. **Anforderungen an die Nahverkehrsplanung**
4. **Konsequenzen für die Aufgabenträger**

Die Folgen des demographischen Wandels für den Nahverkehr und die Nahverkehrsplanung



1 Entwicklungen und Prognosen



Bevölkerungsvorausberechnung bis 2029
Veränderung 2009 bis 2029 in %
- Bevölkerung insgesamt -

Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung und eigene Berechnungen



Veränderung 2009 gegenüber 2009 in Prozent	Häufigkeit	Minimum: Lkr Wunsiedel i. Fichtelgebirge -20,9 %	Maximum: Lkr Erding 12,5 %
bis unter -7,5 „stark abnehmend“	21		
-7,5 bis unter -2,5 „abnehmend“	20		
-2,5 bis unter 2,5 „stabil“	29		
2,5 bis unter 7,5 „zunehmend“	17		
7,5 oder mehr „stark zunehmend“	9		

Bevölkerungsentwicklung Bayern

- Wachstum von 2009 bis 2029 um rund 0,3%
- Scheitelpunkt jedoch bereits 2020 erreicht
- in darauf folgenden Jahren muss mit langfristiger Abnahme gerechnet werden
- deutliche regionale Unterschiede

Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung



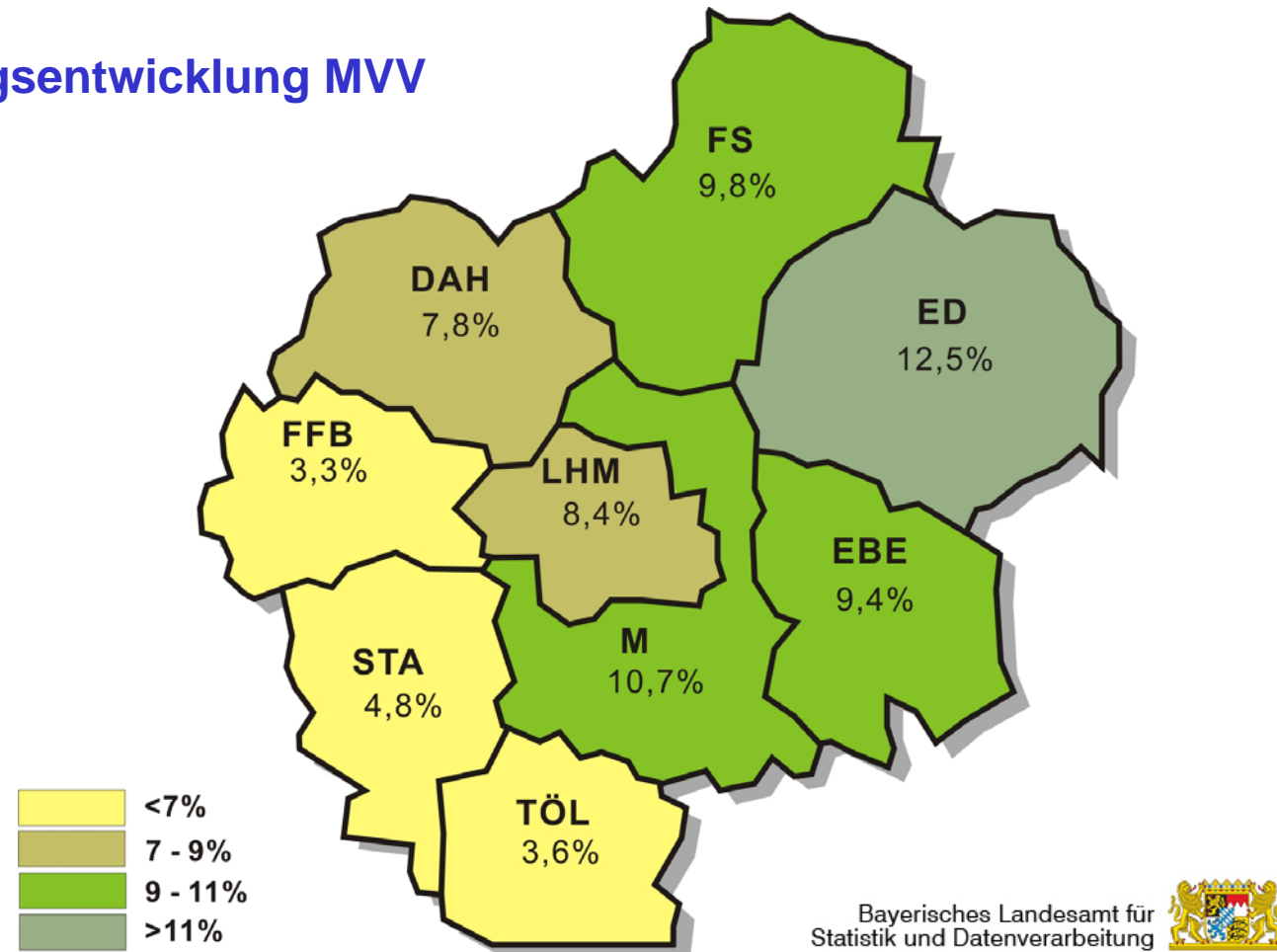
Darstellung: Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum München, 2011



1 Entwicklungen und Prognosen

Bevölkerungsentwicklung MVV

2009 bis 2029



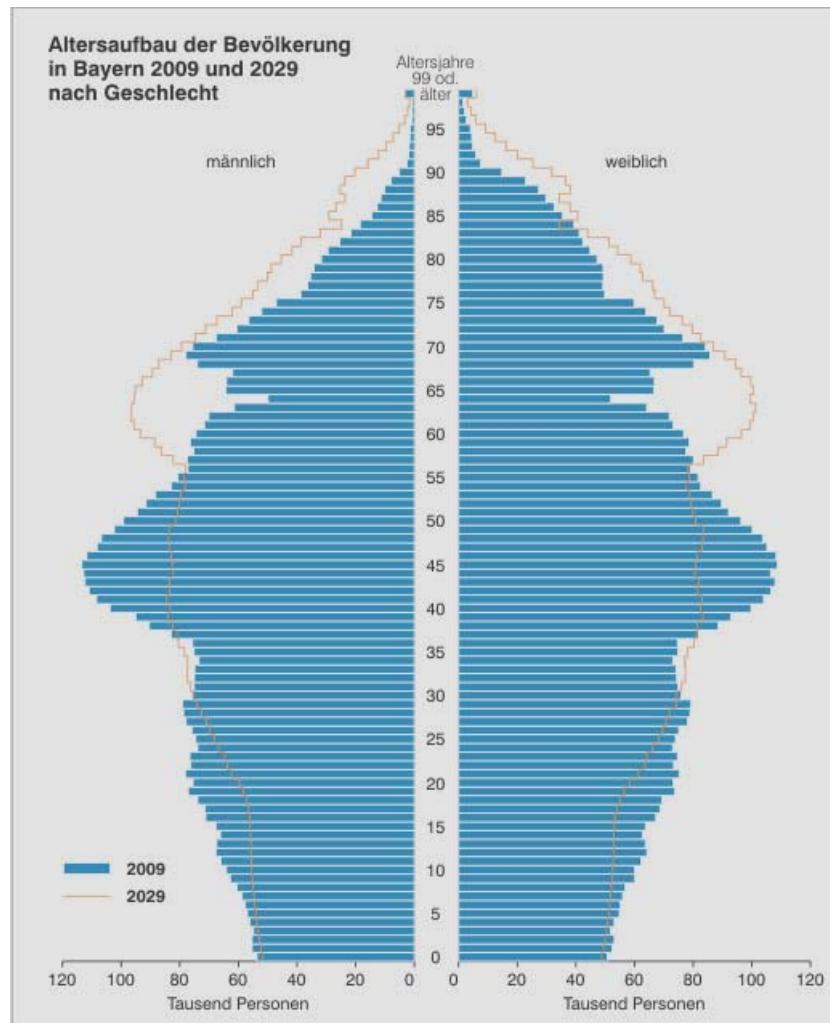
Bayerisches Landesamt für
Statistik und Datenverarbeitung



Darstellung: MVV, 2011



1 Entwicklungen und Prognosen



Demographische Entwicklung Bayern

von 2009 bis 2029

Bevölkerung unter 18 Jahre - 12 %

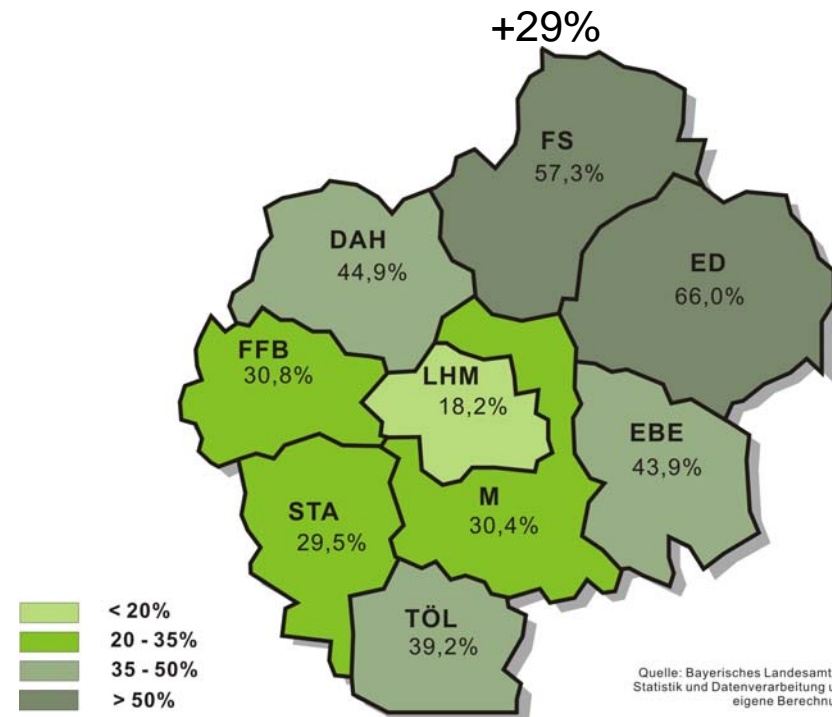
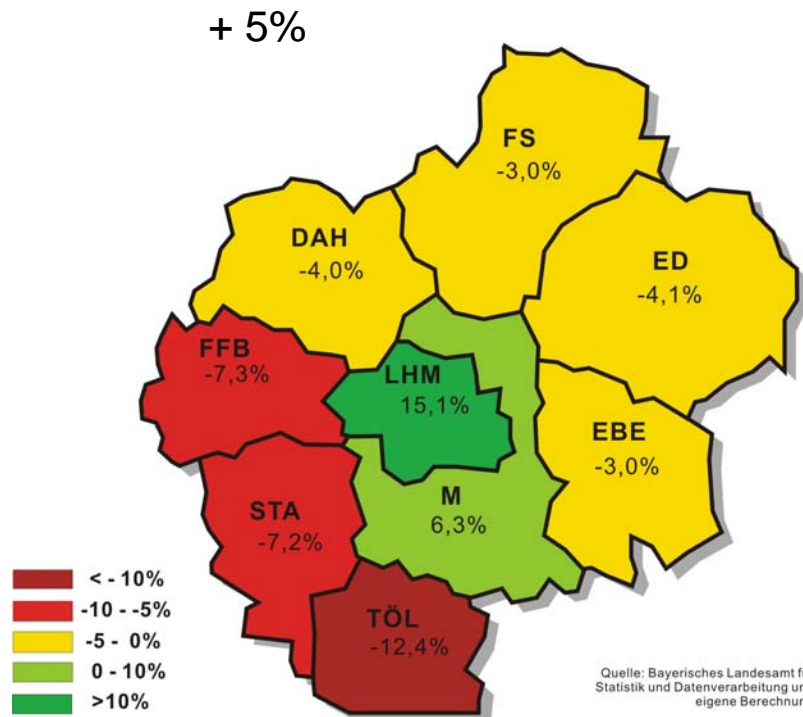
Bevölkerung über 65 Jahre + 35 %

1 Entwicklungen und Prognosen

Demographische Entwicklung MVV von 2009 bis 2029

Bevölkerung unter 18 Jahre

Bevölkerung über 65 Jahre



1 Entwicklungen und Prognosen

Parallele Trends

- Zentralisierung der Schulstandorte aufgrund geringerer Schülerzahlen
- Starke Tendenz zu Ganztageschulen
- Steigende Motorisierung und PKW-Nutzung der Senioren
- Geringerer Führerscheinbesitz und geringere Pkw-Nutzung der 20 – 29 jährigen (MID 2008)
- Kontinuierliche Steigerung der intermodalen Verkehrsmittelwahl (P+R, B+R, Car Sharing, auch Einfluss von E-Mobilität erwartet)

1 Entwicklungen und Prognosen

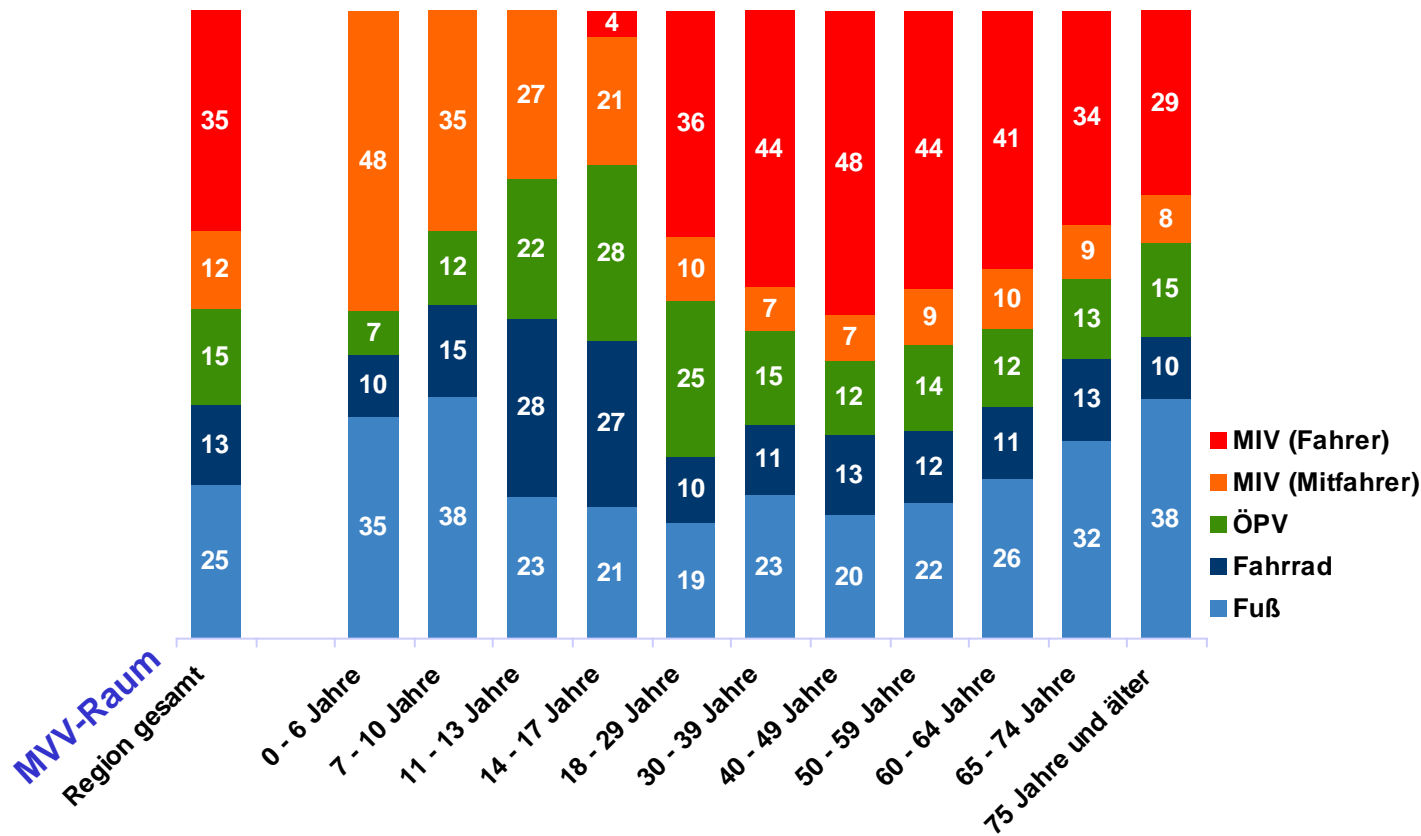


Zusammenfassung der Entwicklungen

- Stagnation/Rückgang der Einwohnerzahl
- Abnahme der Bevölkerung unter 18 Jahre bzw. der Schüler
- Zunahme der Bevölkerung über 65 Jahre
- Veränderung der Schullandschaft
- Steigende Motorisierung der Senioren
- Trend zur Intermodalität

2. Folgen des demografischen Wandels

Verkehrsmittelanteile nach Altersgruppen:



MiD 2008

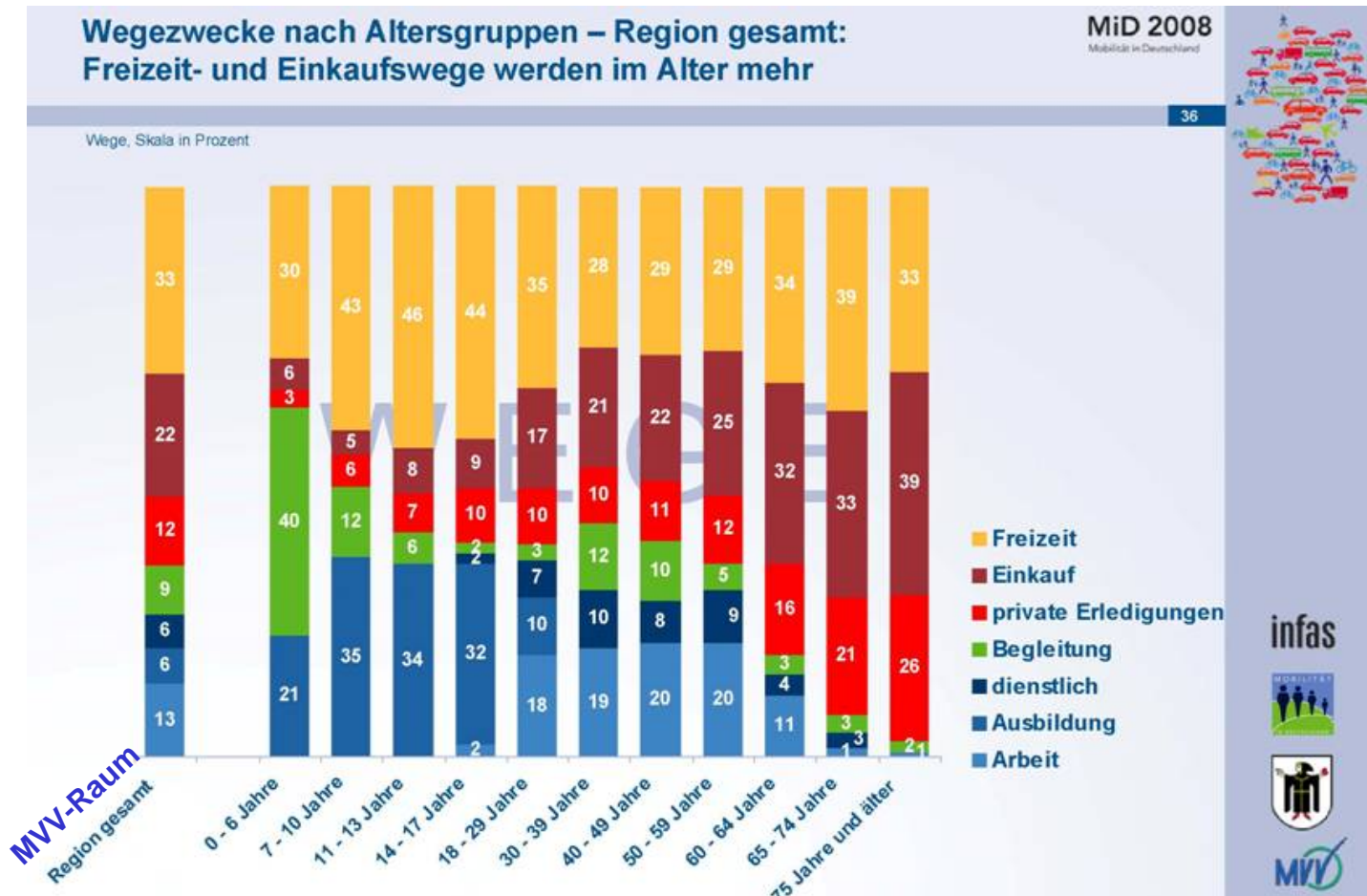
infas

Senioren zeigen bereits (mittlerweile) nur durchschnittliche ÖPNV-Nutzung!

Die Folgen des demographischen Wandels für den Nahverkehr und die Nahverkehrsplanung



2. Folgen des demografischen Wandels



Änderungen der Demographie bewirken Veränderungen der Wegezieckanteile



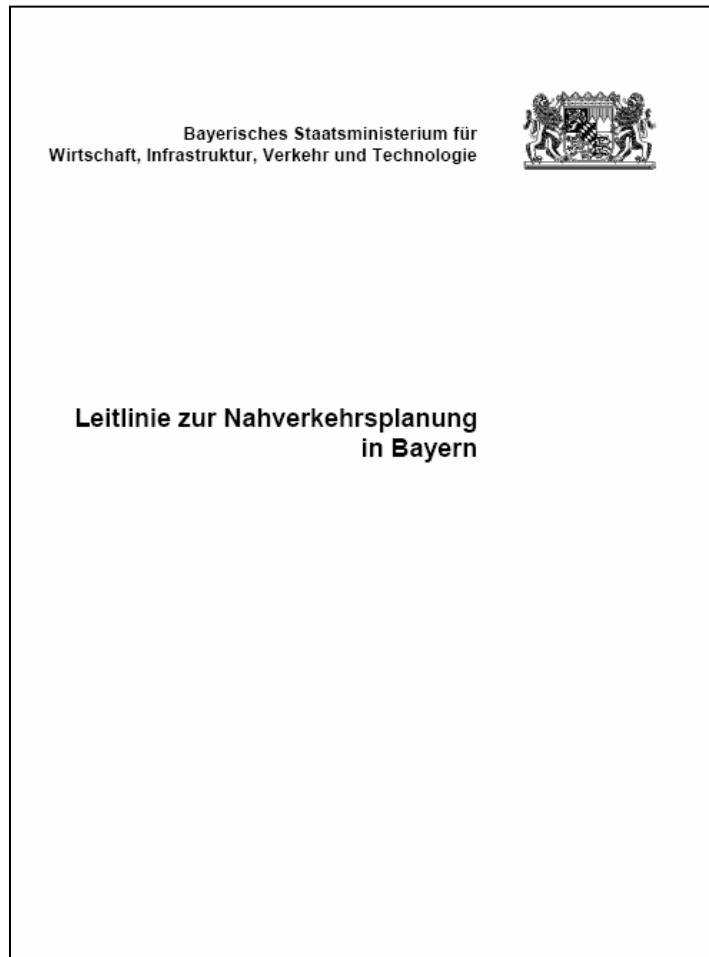
2. Folgen des demografischen Wandels



Besondere ÖPNV-Ansprüche der Senioren im Unterschied zu anderen Fahrgästen

- Barrierefreiheit
- Kurze Fußwege zur Haltestelle
- Sitzplatzverfügbarkeit
- Umsteigefreie Verbindungen, wenn Umstieg, dann ausreichend Übergangszeit
- Einfaches Ticketing (günstiger Fahrpreis)
- Lesbarkeit / Verständlichkeit der Fahrgast- / Fahrplaninformation
- Höheres Sicherheitsbedürfnis

3. Anforderungen an die Nahverkehrsplanung



Anpassung der Grenz- und Richtwerte insbesondere

- Einzugsbereiche von Haltestellen
- Erreichbarkeit übergeordneter Orte
- Beförderungskomfort (Sitzplatzverfügbarkeit)
- Fahrzeugstandards
- Haltestellenausstattung

3. Anforderungen an die Nahverkehrsplanung



(Neue) Standards für die Infrastruktur

- Fahrzeuge (Busse & Bahnen)
-> ebenerdiger Einstieg, Sitzplatzanteil, Platz für Rollator
- Haltestellen / Stationen
-> Erkennbarkeit, Wetterschutz, Sitzmöglichkeiten
- Zugangswege zu den Haltestellen
-> sichere Fußwege, abgesenkte Bordsteinkanten

**Barrierefreiheit ist Pflicht –
muss aber auch gelebt werden!**

Die Folgen des demographischen Wandels für den Nahverkehr und die Nahverkehrsplanung



3. Anforderungen an die Nahverkehrsplanung

Bedienung an Samstagen,
Sonntagen und an Feiertagen

MVV
1 Netz, 1 Fahrplan, 1 Tarif.

MVV-Rufbus

im Landkreis Ebersberg Süd

Ab dem 12. Dezember 2004 wird im Südwesten des Landkreises Ebersberg ein neues bedarfsgesteuertes Bedienungssystem in Betrieb genommen.

Die Rufbuslinie 414 bietet an Samstagen, Son- und Feiertagen direkte Verbindungen zwischen **Höhenkirchen-Siegertsbrunn (S)**, den Gemeinden **Beleus, Bruck, Egnesting, Glonn, Oberframingen** und **Grafing Bahnhof** und umgekehrt und ersetzt die bisherige Wochenendbedienung der Linien 413 und 440.

Besonderheit dabei ist, dass die Rufbuslinie 414 bestimmte sog. **BedarfsHaltestellen**, die nicht an der Hauptroute liegen, nur dann anfährt, wenn telefonisch ein Fahrwunsch unter Tel: 0171/8 88 30 15 angemeldet wurde. Bei Fahrwünschen von den fest bedienten Haltestellen zu einzelnen BedarfsHaltestellen reicht es aus, diese beim Einstieg dem Fahrer mitzuteilen.

Genauere Informationen, Fahrplan und Anmeldezahlen finden Sie in den MVV-Fahrplanbroschüren des Landkreises oder im Internet unter www.lra-eba.de.

Rufbuslinie 414: 0171/8 88 30 15

Verstärkte Einbeziehung von alternativen Bedienungsformen in das ÖPNV-System

- Bedarfsverkehre: Rufbus, AST, ALT
 - Bürgerbusse, Seniorenbusse, Nachtverkehre
 - Generell ÖPNV bei Veranstaltungen
- > bessere räumliche Erschließung,
z.B. Zwischenhalte in Wohnungsnähe
- > bessere Anpassung des Angebots an
Freizeit- und Gelegenheitsverkehr
- > gezielte Information erforderlich

Anrufsammeltaxi

Ideal für den Abend und das Wochenende!



Herausgeber:
Büro Landrat, Presse- und Öffentlichkeitsarbeit
Münchner Straße 32, 82295 Fürstenfeldbruck
Internet: www.lra-fb.de

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Das Landratsamt Fürstenfeldbruck informiert

3. Anforderungen an die Nahverkehrsplanung



Angepasste Fahrgastinformation

➤ Fahrgastinfo als fester Bestandteil des NVP

- Schriftgrößen bei Fahrplänen
- Ansagen an Haltestellen / im Fahrzeug
- Wegeleitung in Stationen
- Klare / einheitliche Informationen an Ticketautomaten
- Persönliche Ansprechpartner
- Verstärkte Nutzung neuer Medien

Die Folgen des demographischen Wandels für den Nahverkehr und die Nahverkehrsplanung



3. Anforderungen an die Nahverkehrsplanung

Fahrkartenangebot des MVV



Für Menschen ab 60:
Lebenserfahrung zahlt sich aus

IsarCard60
Die Karte für Menschen ab 60 Jahren. Die IsarCard60 ist eine übertragbare Monatskarte. Das heißt, sie kann abwechselnd von unterschiedlichen Personen genutzt werden. Allerdings muss jeder Fahrgast das Alter von 60 erreicht haben. Nur von Montag bis Freitag zwischen 6 und 9 Uhr gilt die IsarCard60 nicht. An Feiertagen und in den Schulferien entfällt auch diese Sperrzeit.

Das Ticket gilt für den Innenraum, den Außenraum oder das Gesamtnetz. Eine Karte für den Innen- oder Außenraum können Sie bei Bedarf mit einer Erweiterungskarte jeweils für einen Kalendermonat auf das Gesamtnetz ausdehnen. Und wenn Sie im

gewählten Geltungsbereich einmal innerhalb der Sperrzeit fahren wollen, müssen Sie nur einen Schein pro Zone von der Straßenkarte erwerben.

IsarCard60 im Abo
Die IsarCard60 gibt es auch im Abonnement. Einmal bestellen, 12 Monate lang fahren. Und dabei noch Geld sparen: bei monatlicher Abbuchung zahlen Sie nur 10,- bei einmaliger Zahlweise nur 9,5 Monate. Der Einstieg ins Abo ist jederzeit möglich. Wählen Sie die übertragbare Karte, wenn auch andere Personen damit fahren wollen. Oder das persönliche Abonnement, das nur vom Abo-Inhaber genutzt werden kann. Dafür wird es Ihnen bei Verlust einmal ersetzt.

Die Preise

Die Preise der IsarCard60 mit und ohne Abo

Geltungsbereich	Monatskarte	Jahressumme	Abo 10 statt 12	Abo 9,5 statt 12
Innenraum	€ 37,00	€ 444,00	€ 370,00	€ 351,00
Außenraum	€ 37,00	€ 444,00	€ 370,00	€ 351,00
Gesamtnetz	€ 53,00	€ 636,00	€ 530,00	€ 501,00
Erweiterungskarte	€ 16,00			

Der Tarifplan (Ausschnitt)



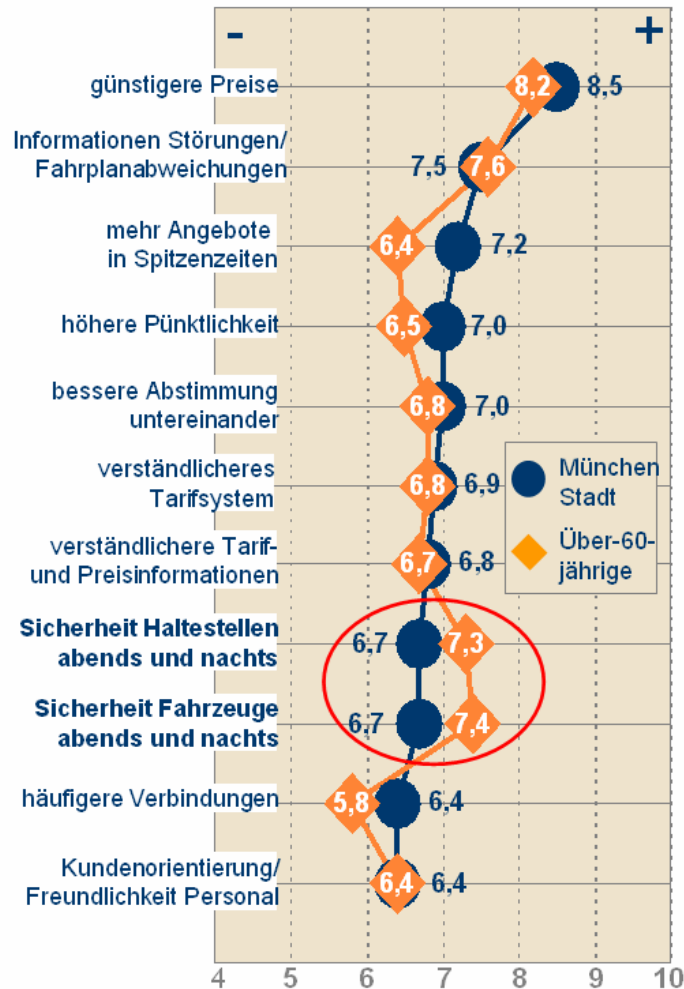
Weiterentwicklung Tickets & Tarife

- Seniorenticket
- Freizeittarife
- Angebote für Kinder & Jugendliche
- Flexibles Ticketing für Kunden im Gelegenheits- und Freizeitverkehr
-> Ausbau Online-Ticket u. Handy-Ticket

Die Folgen des demographischen Wandels für den Nahverkehr und die Nahverkehrsplanung



3. Anforderungen an die Nahverkehrsplanung



Weitere Themen, die in den Fokus rücken

- **Sicherheit – (nicht nur) ein Bedürfnis der Senioren**

Relevanz von Verbesserungsmaßnahmen

MVV-Kundenbarometer-Tracking 01/2008-07/2008



Die Folgen des demographischen Wandels für den Nahverkehr und die Nahverkehrsplanung



3. Anforderungen an die Nahverkehrsplanung

fairkehr VCD-Magazin für Umwelt, Verkehr, Freizeit und Reisen

Niebuhrstraße 16b | 53113 Bonn | Telefon (0228) 9 85 85-85 | www.fairkehr-magazin.de

Politik 2/2009

„ÖPNV muss man lernen“

Wer erst im hohen Alter auf Bus und Bahn umsteigt, findet sich nicht mehr zurecht, sagt Verkehrsforscherin Birgit Kasper. Projekte wie das Kölner Patenticket erleichtern den Wechsel.



Foto: Birgit Kasper

Die persönliche Beratung durch ihre Paten kam bei den Patenkindern gut an: Etwa 30 Prozent abonnierten nach Projektende das Seniorenticket der KVB.

Frau Kasper, beim Projekt Patenticket bekamen erfahrene ÖPNV-Kunden über 60 Jahre eine drei Monate gültige Netzkarte von den Kölner Verkehrs-Betrieben KVB. Dieses Ticket sollten sie Gleichaltrigen mit wenig ÖPNV-Erfahrung schenken und sie beim Bus- und Bahnfahren unter ihre Fittiche nehmen. Warum haben Sie auf solche Tandems gesetzt?

Bus- und Bahnfahren muss ebenso gelernt werden wie Autofahren. Und Menschen lernen am besten durch persönliche Ansprache, erst recht von Personen, denen sie vertrauen. Viele Paten haben großes Engagement entwickelt, ihre Patenkinder zum Ausprobieren zu bewegen und sie bestmöglich zu beraten.

Hat das Projekt denn bei den Patenkindern wirklich zum Umdenken geführt?

Bei sehr vielen hat sich die Einstellung zum ÖPNV geändert, weil sie mit der Zeit Sicherheit gewonnen haben. Einige PloV-Besitzer haben danach gesagt: „Das war unser letztes Auto, wir behalten es nur noch, bis der TÜV uns scheidet.“ Unter ihnen war ein ehemaliger Ford-Mitarbeiter. Er ist sein Leben lang nur Auto gefahren und war begeistert, wie mobil man mit Bus und Bahn sein kann. Viele Patenkinder merken: Das Ticket in der Tasche animiert zu Aktivitäten. Man trifft sich spontan in der Stadt oder fährt zu einer Veranstaltung, bei der man vorher wegen Parkplatzsuche oder Spritkosten

Weitere Themen, die in den Fokus rücken

- Sicherheit – (nicht nur) ein Bedürfnis der Senioren
- **Schulungs- und Begleitangebote**
Beispiel „Patenticket“



3. Anforderungen an die Nahverkehrsplanung



Weitere Themen, die in den Fokus rücken

- Sicherheit – (nicht nur) ein Bedürfnis der Senioren
- Schulungs- und Begleitangebote
Beispiel „Patenticket“
- **Höherer Bedarf an Mobilitätszentralen**

4. Konsequenzen für die Aufgabenträger

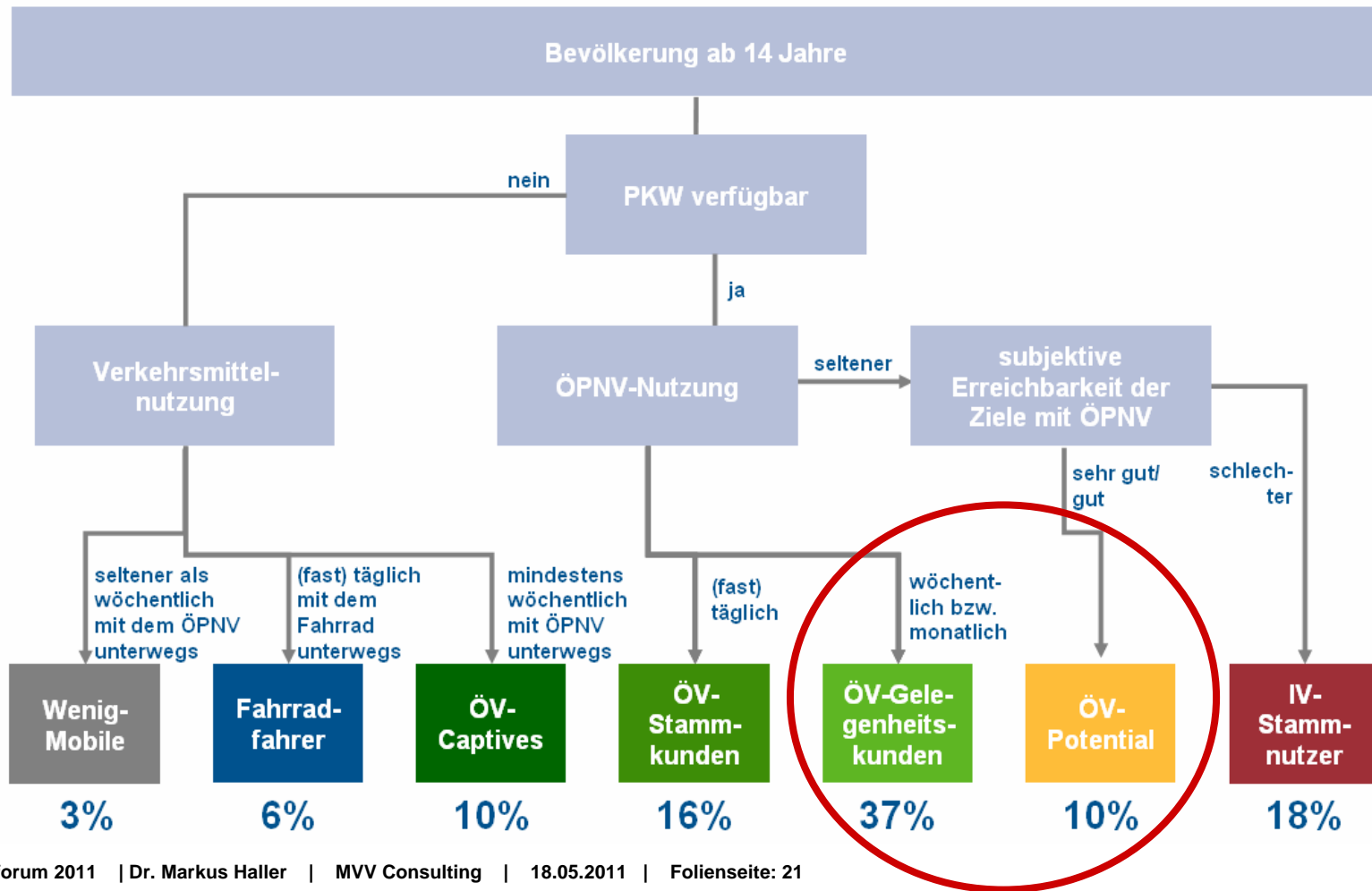
Finanzierung des ÖPNV



- Gefahr: Schülerverkehr als Finanzierungssäule des ÖPNV bröckelt
- Gefahr: Senioren als „sichere“ Kunden gehen verloren
- (kleine) Chance: Abbau von teuren Verkehrsspitzen im Schülerverkehr
- **Ziel: Mögliche Fahrgastpotenziale müssen aktiviert werden**

4. Konsequenzen für die Aufgabenträger

Analyse der Kundenpotenziale



MiD 2008



infas



MVV



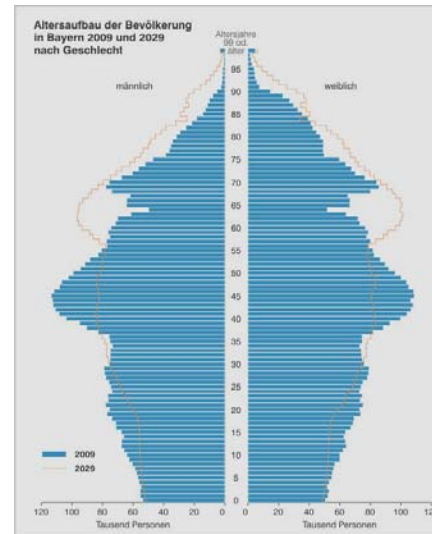
4. Konsequenzen für die Aufgabenträger

Abkehr von klassischer ÖPNV Planung



- Abkehr vom durch Schüler- und Berufsverkehr geprägten ÖPNV – hin zum „ÖPNV für alle Verkehrszwecke“
 - Anreize für Jugendliche nicht mit 18 Jahren zum Pkw zu wechseln
 - Senioren als klassische Klientel des ÖPNV müssen umworben werden
 - Intermodalität noch stärker in den Fokus rücken
 - Flexibilität als „Muss“ bei Angebotsplanung
- > Immer unter kontinuierlicher Beobachtung der landkreisspezifischen Entwicklungen!*

Die Folgen des demographischen Wandels für den Nahverkehr und die Nahverkehrsplanung



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

