

Analyse und Vergleich der angestrebten Qualitätsniveaus der ÖPNV-Planung in deutschen Städten

Bachelor's Thesis von Michael Johannes Pritscher

Mentor(in/innen/en):

Dr.-Ing. Antonios Tsakarestos

Den Landkreisen und kreisfreien Gemeinden in Deutschland wurde die Aufgabenträgerschaft für den ÖPNV durch die Bundesländer übertragen. Dadurch tragen sie die Verantwortung für die Organisation und Finanzierung des ÖPNV.

Die Qualitätsziele für den ÖPNV werden in Nahverkehrsplänen durch die Aufgabenträger festgelegt.

Das angestrebte Qualitätsniveau passt sich den lokalen Gegebenheiten, wie die Bevölkerungsdichte an. Auch die lokalen politischen Entscheidungen und die lokale Relevanz des ÖPNV haben einen starken Einfluss auf die Entwicklung der Qualitätsziele.

Die Nahverkehrspläne unterscheiden sich nicht nur anhand der angestrebten Qualitätsniveaus, sondern auch in der Konkretisierung dieser und der zur Erreichung notwendigen Maßnahmen.

Grunderlagen der Nahverkehrsplanung in Gesetzen, Richtlinien und Normen:

Bundesebene: Allgemeines Eisenbahngesetz

Personenbeförderungsgesetz

Landesebene: ÖPNVG in Baden-Württemberg, Bayern, Hessen, Nordrhein-Westfalen

Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern

Mobilitätsgesetz in Berlin

keine Eigenständige ÖPNV Gesetzgebung in Hamburg

Norm: EN 13816 - Öffentlicher Personenverkehr - Definition, Festlegung von Leistungszielen und Messung der Servicequalität

Als ein weiteres Beispiel für ein Qualitätsmerkmal ist der Einzugsradius der Haltestellen.

Bei der Wahl des Einzugsradius von Haltestellen muss zwischen einer guten Erreichbarkeit durch eine hohe Dichte an Haltestellen und größeren Entfernungen zwischen den Haltepunkten für ein schnelles Überwinden von Entfernungen abgewogen werden.

Stuttgart, Düsseldorf und Frankfurt unterscheiden bei den Größen von Einzugsgebieten zwischen jedem Verkehrsmittel. Für Hamburg wurden keine Ziele festgelegt. In München wird festgelegt, dass innerhalb von 400 m ein Bus oder eine Tram und innerhalb von 1000 m ein Zug, S- oder U-Bahn erreicht werden sollte. In Berlin soll eine Haltestelle je nach Viertel und Tageszeit innerhalb von 300 m, 400 m oder 500 m, die tagsüber im 20 und nachts im 30 Minutentakt bedient wird, erreichbar sein.

Betrachtete Beispielstädte:

Stuttgart

München

Berlin

Hamburg

Frankfurt am Main

Düsseldorf

Betrachtete Merkmale:

Länge/Aufteilung der Bedienzeiträume

Takt zu verschiedenen Verkehrszeiten

Pünktlichkeit

Einzugsgebiet einer Haltestelle

Informationsdienste

Als ein Beispiel für ein Qualitätsmerkmal werden verschiedene Schnittstellen zwischen dem ÖPNV und Individualverkehr beschrieben.

Als erstes wird die Konzept der Städte für Park and Ride betrachtet. Für die Städte Berlin und Düsseldorf wird in den jeweiligen Nahverkehrsplänen kein größerer Platz eingeräumt. In den anderen Städten ist man von der Wichtigkeit von Park and Ride überzeugt und so soll dieser in größerem Ausmaß genutzt werden.

Für die Verknüpfung mit dem Fahrrad wird in allen Nahverkehrsplänen Bike and Ride und Bike-Sharing als sinnvoll erachtet. Bis auf die Münchner und Frankfurter Nahverkehrspläne wird die Fahrradmitnahme erwähnt und grundsätzlich erlaubt.

	Regionalverkehr	S-Bahn	U-Bahn	Straßenbahn	Bus
Stuttgart	1.000 bzw. 800	1.000	600	600	500
München		1.000		400	
Berlin		300 bzw. 400 bzw. 500			
Hamburg	-	-	-	-	-
Frankfurt	-	400	400	300	300
Düsseldorf	400	400	400	300	300

Größe der Einzugsradien der Haltestellen in Meter