

**Neues integriertes Bahn-Bus-Netz im Kreis Düren - eine
Chance für ein wirtschaftliches Gesamtkonzept aus einer
Hand**

Bernd Böhnke, Dürener Kreisbahn

Dipl.-Ing. Bernd Böhnke
stellv. Betriebsleiter
Dürener Kreisbahn GmbH

Neues integriertes Bahn-Bus-Netz im Kreis Düren
- Eine Chance für ein wirtschaftliches Gesamtkonzept
aus einer Hand -

Einleitung

Der ÖPNV im ländlichen Raum braucht eine grundsätzliche Änderung der Organisationsinfrastruktur, d.h. eine Verlagerung der Fahrplan- und Tarifhoheit sowie der Angebotsverantwortung unter einem Dach.

Dies zieht die Finanzverantwortung für den gesamten ÖPNV mit sich, eine gesamtgesellschaftliche Verantwortung, die sich die Städte und Kreise durch die Regionalisierungsentscheidung der Bundesrepublik zunehmend als Pflichtaufgabe gegenüberstellt sehen.

Problemdarstellung

Immer wieder konkurrieren Wirtschaftlichkeitskriterien mit den Anspruch auf eine gesicherte, kontinuierliche Versorgung mit Verkehrsleistung für den ländlichen Raum.

Die Probleme der Fläche sollen an dem Beispiel "Kreis Düren" erläutert werden.

Verkehrsbetriebe

Derzeit betrieben drei Verkehrsträger unabhängig voneinander Verkehrspolitik. Jeder dieser drei Verkehrsbetriebe

Deutsche Bundesbahn (DB)
Busverkehr Rheinland (BVR)
Dürener Kreisbahn GmbH (DKB)

versucht, durch Optimierung der eigenen Umläufe, Linienführung und Taktfrequenzen die Defizite auf ein Minimum zu reduzieren. Daraus resultieren

- unangepasste Fahrplanlage
- verwirrende Linienführung sowie
- lange Wartezeiten an den Schnittstellen
zwischen den einzelnen Betreibern.

Besonders problematisch ist, daß die DB-Schiene nicht im Aachener Verkehrsverbund integriert ist, d.h. unterschiedliche Tarife Anwendung finden. Für den Fahrgast bedeutet diese Situation, bis zu zwei Fahrscheine zu lösen, um aus dem Kreis Düren z.B. nach Köln zu gelangen.

Lösungsansatz

Das Konzept lautet: Umsetzung eines integrierten Bahn-Bus-Netztes für den gesamten Kreis Düren. Gesamtverkehrsmanagement für den Kreis Düren aus einer Hand.

Voraussetzung

Mit Vertragsunterzeichnung am 12.09.1992 zwischen der DB, Kreis Düren und Dürener Kreisbahn ist der Kreis Düren die Verpflichtung eingegangen, einen attraktiven, leistungsfähigen aber auch wirtschaftlichen ÖPNV zu verwirklichen. Die Betriebsaufnahme wurde auf den 23. Mai 1993 festgelegt.

Weiterhin ist eine Vereinbarung zwischen den beiden übrigen Verkehrsbetrieben im Kreis Düren, der BVR (Busverkehr Rheinland GmbH) und der DKB (Dürener Kreisbahn GmbH), abgeschlossen worden.

Absicherung der Investition

Bereits frühzeitig ist die Dürener Kreisbahn an das Land Nordrhein-Westfalen herangetreten und hat eine Förderzusage erhalten. Diese Förderzusage in Höhe von 90 % für die Investitionskosten hat Minister Kniola bestätigt.

Erhöhung der Einnahmen

Das größere Angebot und die Vernetzung verschiedener Verkehrsmittel - Bahn, Bus, Taxe, Fahrrad, Pkw - sorgen dafür, daß sich die Mobilität nach Fahrplan einer großen Nachfrage erfreuen wird.

Voraussetzung für die Funktionsfähigkeit dieses Konzeptes ist, daß die Anschlüsse in jedem Falle gewährleistet sind.

Aus diesem Grunde werden alle im Kreis Düren verkehrenden Fahrzeuge auf der Schiene, auf der Straße (Linienbus und Rufbus) in ein Rechnergesteuertes Betriebsleitsystem (RBL) eingebunden.

Eine Teileinheit des RBL ist der Rufbus bzw. die flexible Betriebsweise durch Kleinbusse.

Minimierung der Kosten

Der Betrieb der Schienenstrecken der DKB erfolgt nach der Fahrdienstvorschrift nichtbundeseigener Eisenbahnen (FV-NE), so daß der Betrieb rationeller erfolgen kann.

Finanzverantwortung

Von besonderem Interesse sind die Auswirkungen dieses Verkehrskonzeptes auf den Kreis Düren. Durch die Regionalisierung wird die Verantwortung des Kreises Düren für den Nahverkehr empfindlich höher, weil die Finanzverantwortung sowohl für den Bahnbus wie für die Schiene bei den Kommunen liegen wird.

Aus diesem Grunde wurden Ingenieurbüros beauftragt, das Konzept der Dürener Kreisbahn planerisch zu begleiten.

- 1989 "Die Zukunft von Eisenbahnstrecken der DB im Kreis Düren",
- 1991 "Vorschläge zur Liniennetz- und Angebotsgestaltung im Kreis Düren",
- 1992 "Untersuchung zum Einsatz flexibler Betriebsweisen im Kreis Düren (Rufbus)".

Besonderer Wert wurde in diesem Gutachten auf Aussagen zu den Kosten wie aber auch zu den Einnahmen gelegt.

Investitionskosten und Betriebskosten

Bei den Schieneninvestitionen handelt es sich um ein Investitionsvolumen von 46.450 Mio. DM (Stand Juni 1992). Die DB stellt hierzu einen zweckgebundenen Zuschuß von 10. Mio DM zur Verfügung, der daraus resultiert, daß in den letzten zehn Jahren, in denen die Verhandlungen geführt wurden, keine Investitionen in den Oberbau getätigt wurden. Weiterhin werden 6 Mio. DM als Anschubfinanzierung, errechnet aus den kassenwirksamen Verlusten der DB, zur Verfügung gestellt.

Die Investitionskosten für die Busseite ergeben 4,814 Mio. DM (Stand Juni 1992) für das Rechnergesteuerte Betriebsleitsystem (RBL).

Durch die Schienenübernahme muß der Verkehrsbetrieb ein zusätzliches Defizit aus den Betriebskosten von jährlich 1,3 Mio. DM tragen.

Bei der Verwirklichung des Gesamtkonzeptes für den ÖPNV wird erwartet, daß sich das Defizit um ca. 40 % für den Kreis Düren reduziert.

Resümee

Die Überlegung zur Regionalisierung bietet die Chance für eine Gesamtkonzeption für den ÖPNV im Kreis Düren aus einer Hand und vor Ort. Zusätzlich soll mit der Regionalisierung nach Vorschlägen der Länder ein voller finanzieller Ausgleich der heute von Bund und DB für den SPNV aufgewendeten Mittel über die Länder der Kommunen zufließen, die diese Mittel zweckgebunden an die Verkehrsbetriebe weiterleiten.

Eines steht schon jetzt fest: Die kommenden Jahre werden die Entwicklung in Richtung "Regionalisierung" bringen. Es fragt sich nur, unter welchen Bedingungen.

Regionalisierung - neue Chance für den öffentlichen Personennahverkehr!

Jürg Sparmann, Hessisches Landesamt für Straßenbau, Wiesbaden

Gliederung

1. Einleitung
2. Regionalisierung
3. Bedeutung der Regionalisierung für die Allgemeinheit
4. Neuorientierung der Verkehrsunternehmen
5. Auswirkungen für den Fahrgast
6. Schlußbemerkungen