

# „ÖPNV im ländlichen Raum“



Duale Hochschule Baden-  
Württemberg, 15.06.2015, Mosbach

**OVR**

**WEG**



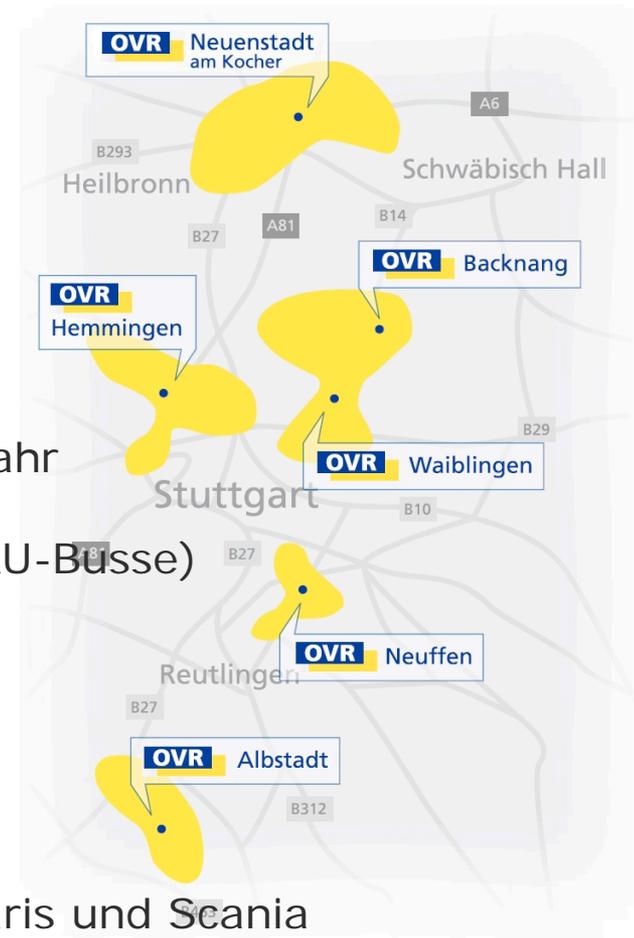
## Übersicht:

1. Vorstellung der Omnibus-Verkehr Ruoff GmbH (OVR)
2. Vorstellung der Württembergischen Eisenbahn-Gesellschaft mbH (WEG)
3. Rahmenbedingungen und Entwicklung
4. Veränderungen im ÖPNV
5. Zusammenfassung / Fazit



## OVR - Omnibus-Verkehr Ruoff GmbH

Größe des Streckennetzes:	702 km
Anzahl der Mitarbeiter:	225
Anzahl der Fahrgäste:	4,9 Millionen pro Jahr
Anzahl der Busse:	121 (zzgl. ca. 30 AU-Busse)
1 Oldtimer-Bus:	Baujahr 1948 Mercedes-Benz
Umsatz in 2014:	24,8 Mio. EUR
Hersteller der Busse:	EvoBus, MAN, Solaris und Scania





## **WEG · Württembergische Eisenbahn- Gesellschaft mbH**

Die WEG ist ein Eisenbahnverkehrsunternehmen und ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen in Baden-Württemberg, gegründet 1899. Sie ist Eigentümer und Dienstleister auf dem Eisenbahnmarkt mit einer über 100-jährigen Erfahrung.

Im Jahr 2014 betreute die WEG eine Infrastruktur mit 81 km Länge. Diese umfasst:

- 40 bediente Bahnhöfe und Haltepunkte
- 122 Bahnübergänge
- 73 Weichen
- 31 Brücken

... mit einem Umsatz als EVU und EIU von 14,82 Mio.€



# WEG · Württembergische Eisenbahn-Gesellschaft mbH

## Als EVU:

- Wieslaufalbahn
- Schönbuchbahn
- Strohgäubahn
- Tälesbahn

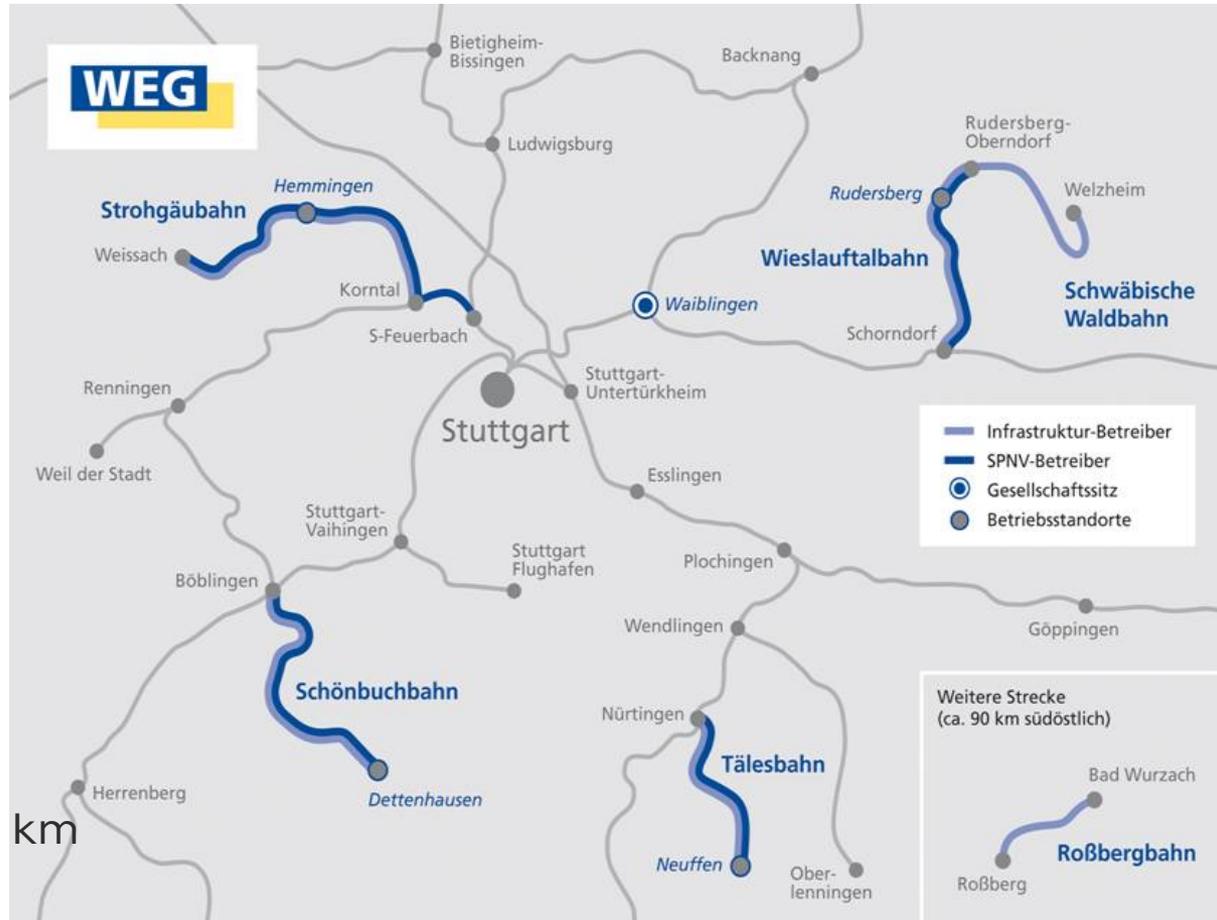
ca.: 82 Mitarbeiter

27 Fahrzeuge (Regio-Shuttle und NE 81)

Fahrzeugkilometer/Jahr:  
1.50 Mio. km

Zugkilometer/Jahr: 0,97 Mio. km

Fahrgäste/ Jahr: 4,9 Mio.





# WEG · Württembergische Eisenbahn-Gesellschaft mbH

Strecke	Schönbuchbahn Böblingen – Dettenhausen	Strohgäubahn Korntal – Weissach	Wieslauftalbahn Schorndorf – Welzheim	Tälesbahn Nürtingen – Neuffen	Roßbergbahn Roßberg – Bad Wurzach
<b>Betrieb nach Eisenbahn- Bau- und Betriebsordnung als Nebenbahn</b>					
Streckenlänge	17 km	22 km	22 km	8 km	11 km
Betriebsart (FV-NE)	ZLB* + TuZ**	ZLB* + SICAS S5***	ZLB* + TuZ**	ZLB* + TuZ**	ZLB* + TuZ**
Taktfolge SPNV	30 min	30 min	30 min Schornd.- R'berg	30 min	So 120 min
Höchstgeschw.	80 km/h	70 km/h	80 km/h	80 km/h	50 km/h
Bremsweg	400 m	400 m	400 m	700 m	400 m
Techn. gesich. BÜ	11	25	14	20	4
nichttechn. g. BÜ	8	12	14	0	14
Weichen	12	24	16	12	9

\* ZLB=Zugleitbetrieb

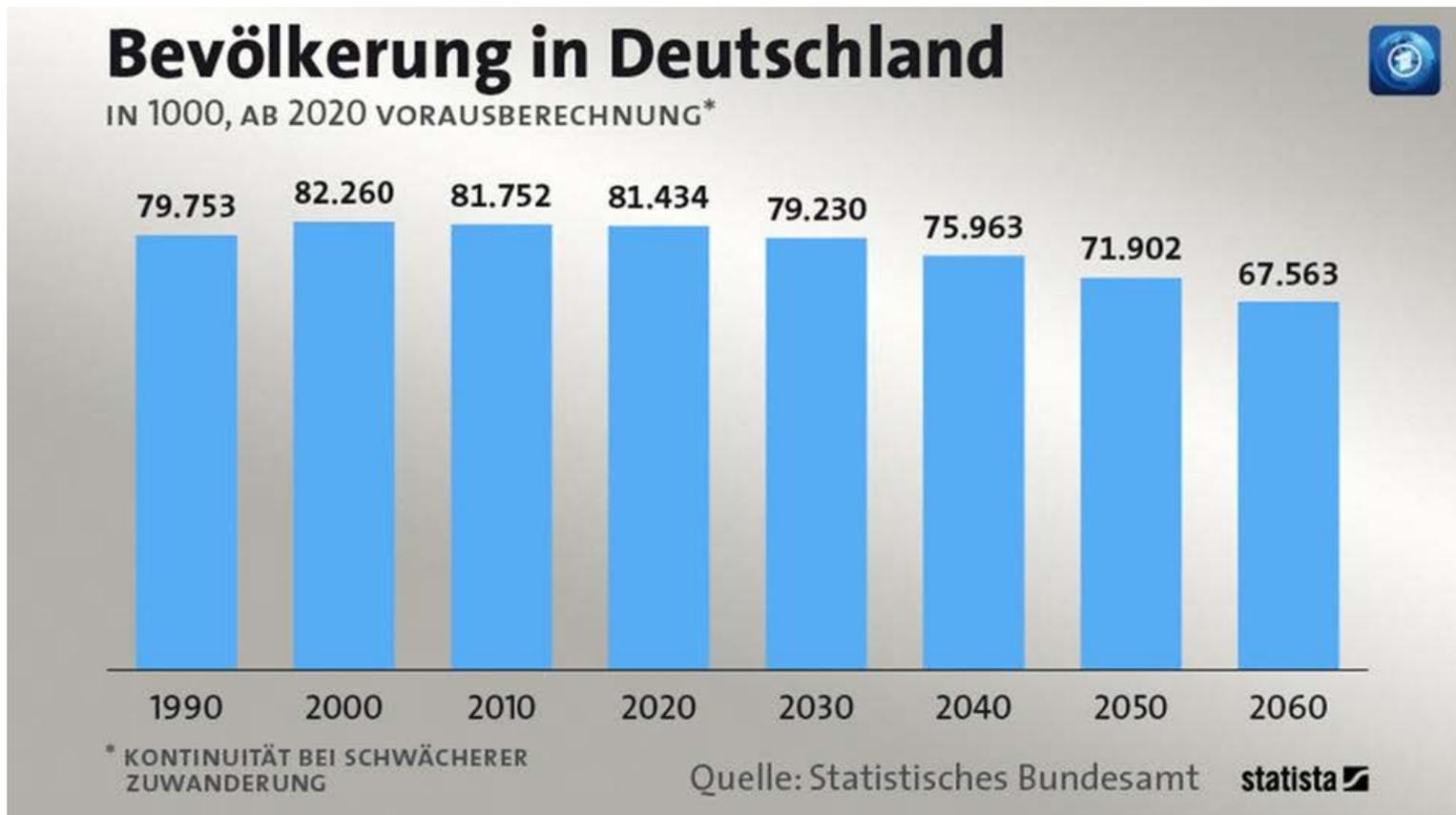
\*\* TuZ=Technisch unterstützter Zugleitbetrieb

\*\*\* SICAS=Siemens Streckensicherungssystem



# Rahmenbedingungen und Entwicklung

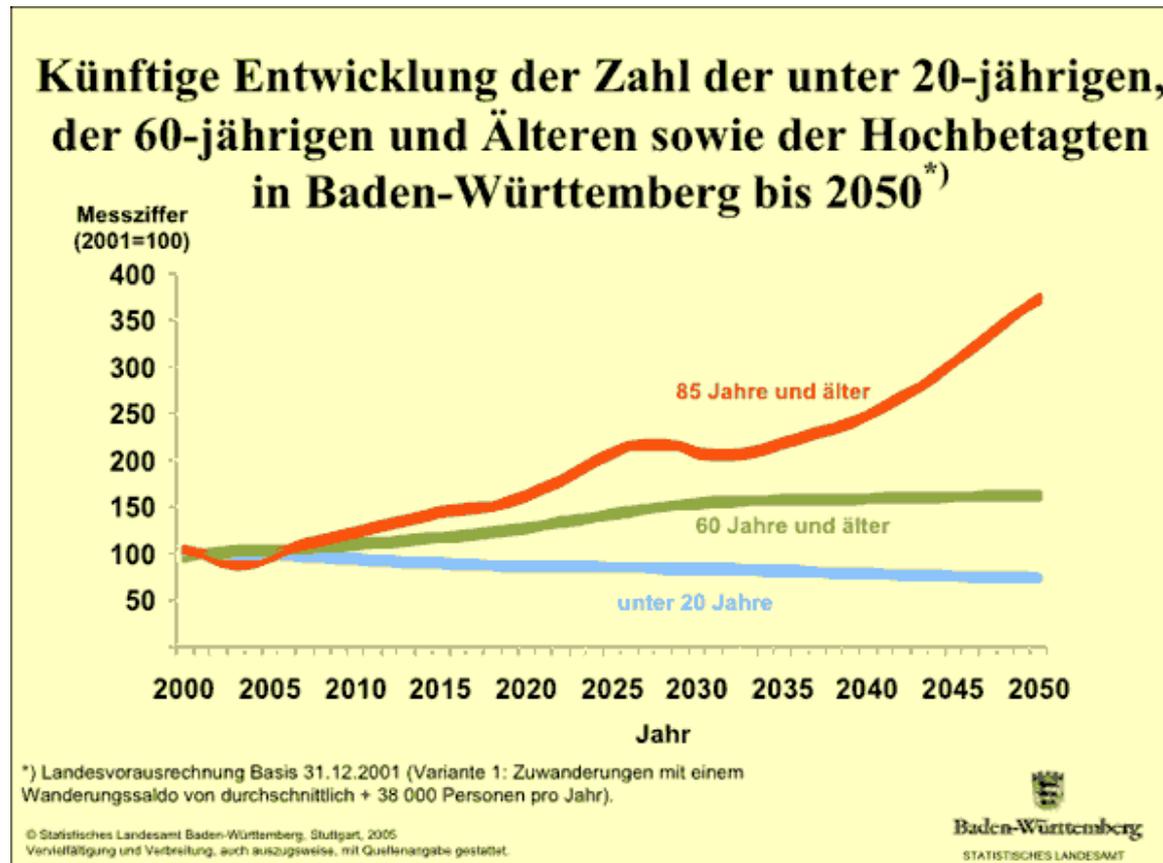
Die Bevölkerung in Deutschland nimmt ab:





# Rahmenbedingungen und Entwicklung

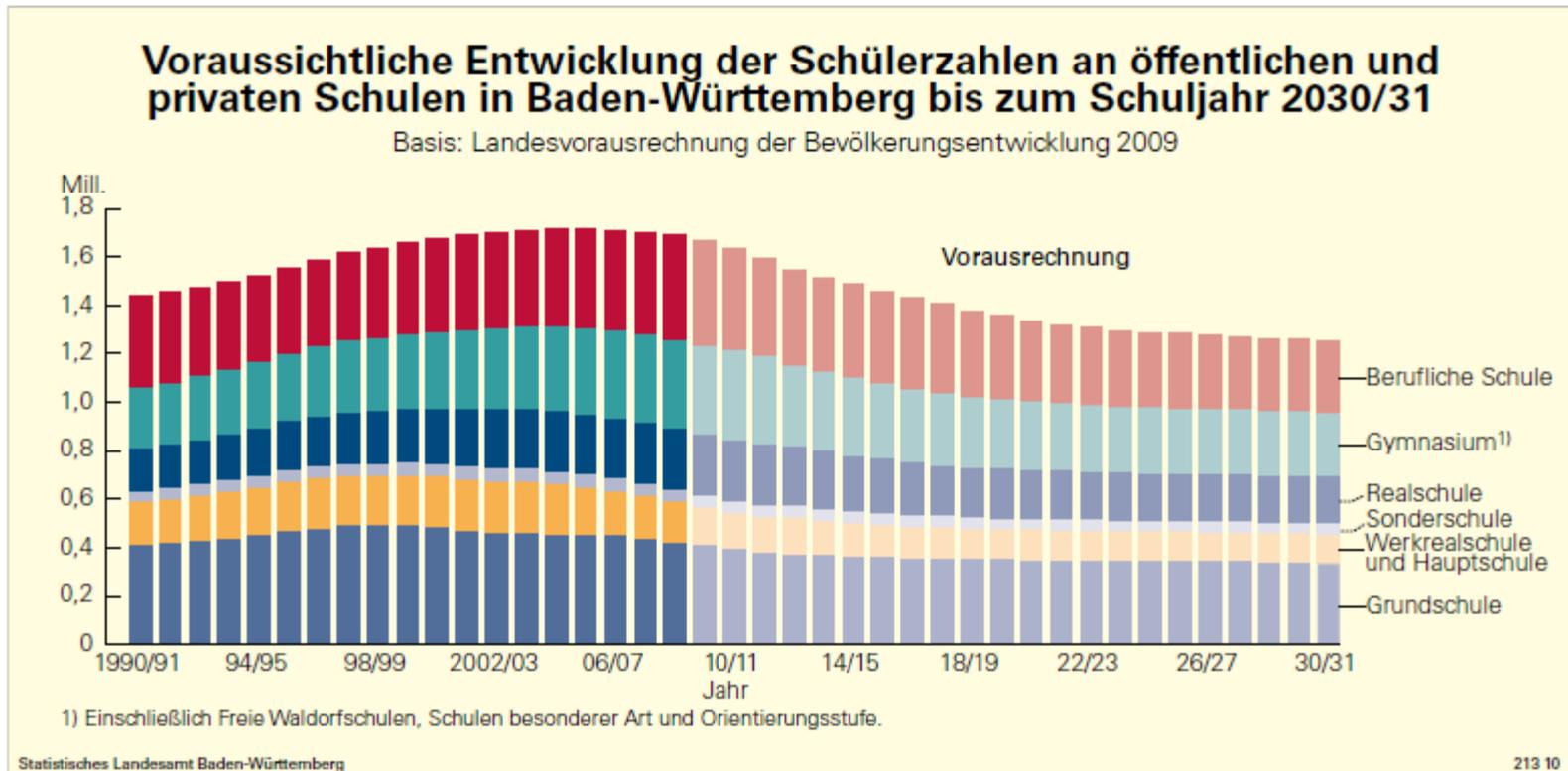
Die Gruppe der > 60-jährigen nimmt immer weiter zu:





# Rahmenbedingungen und Entwicklung

Die Schülerzahlen an öffentlichen und privaten Schulen in Baden-Württemberg sind rückläufig:





## Rahmenbedingungen und Entwicklung

- Die Schülerbeförderung war und ist das Rückgrat des ÖPNV im ländlichen Raum
- Die rückläufigen Schülerzahlen werden zwangsläufig dazu führen, dass es zu einer Konzentration der Schulstandorte kommt
- Eine Konzentration der Schulstandorte wird wiederum zu weiteren Schulwegen und damit zu längeren Wegezeiten führen
- Durch Ganztagschulen wird dem Effekt der in der Vergangenheit vorgenommenen Entzerrung von Schulanfangszeiten entgegengewirkt
- Ergo: Weitere Wege, mit weniger Schülern und mit weniger Möglichkeit der Entzerrung von zeitgleichen Fahrbedürfnissen

## >> Rahmenbedingungen und Entwicklung

Der Bedarf an Mobilität wird immer höher, auch im ländlichen Raum!

- Arbeitsmodelle haben sich verändert, sind „moderner“ geworden (Flexibilisierung der Arbeit)
- Geändertes Freizeitverhalten
- Veränderte Rahmenbedingungen (Versorgung, Einkauf etc.)
- Der Qualitätsanspruch jedes einzelnen hat sich stark erhöht

Aber, der ÖPNV deckt im ländlichen Raum in der Regel nur die gesetzliche Aufgabe der Daseinsvorsorge ab. Hinausgehender Bedarf muss erwirtschaftet werden oder von der kommunalen Seite zur Verfügung gestellt werden.

## >> Rahmenbedingungen und Entwicklung

und jetzt wird es spannend.....!

Allein durch Fahrgeldeinnahmen kann im ländlichen Raum meist kein zusätzlicher Verkehr generiert werden.

Also müssen die Kommunen und Aufgabenträger (i.d. Regel Landkreise) sich noch stärker finanziell engagieren.

Die Finanzsituation lässt es aber vielerorts nicht zu, zusätzliche Mittel in den ÖPNV zu lenken.

Die Kassenlage der Kommunen ist selbst im „reichen“ Baden-Württemberg angespannt.

**WAS SOLLEN WIR JETZT TUN???**



## Den Kopf in den Sand stecken!



## >> Ideen, neue Wege - Innovation!

Wir brauchen neue Wege, wir müssen uns den Veränderungen stellen.  
Kurzum, wir brauchen

# Innovationen\* und Ideen!

Wikipedia:

\* **Innovation** heißt wörtlich „Neuerung“ oder „Erneuerung“. Das Wort ist vom lateinischen Verb *innovare* (erneuern) abgeleitet. In der Umgangssprache wird der Begriff im Sinne von neuen Ideen und Erfindungen und für deren wirtschaftliche Umsetzung verwendet.



## Omnibus-Verkehr Ruoff GmbH



### Betrieb Neuenstadt am Kocher

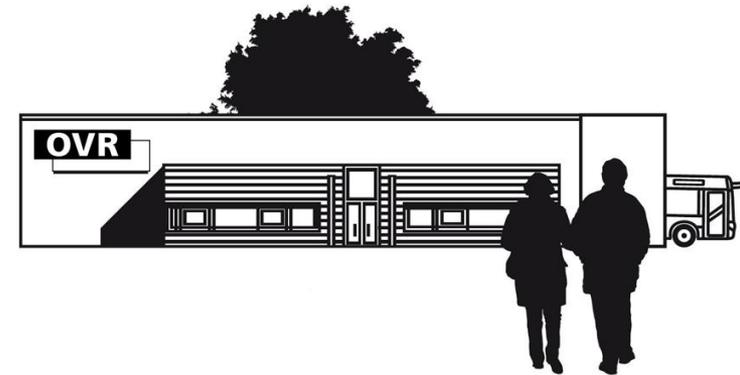
Betriebssitz	<b>Robert-Bosch-Straße 5 in Neuenstadt</b>
Verkehrsverbund	<b>HNV</b>
Beschäftigte	<b>27</b>

### Anzahl Fahrzeuge

Eigene Busse	<b>20</b>
AU-Busse	<b>1</b>

### Linien

620 (KocherShuttle)	<b>Heilbronn - Neuenstadt am Kocher</b>
621	<b>Neuenstadt am Kocher - Stein</b>
622	<b>Neuenstadt am Kocher - Lampoldshausen</b>
623	<b>Neuenstadt am Kocher - Langenbeutingen</b>
624	<b>Neuenstadt am Kocher - Neckarsulm</b>
625	<b>Neuenstadt a. K. - Bad Friedrichshall</b>
626	<b>Neuenstadt am Kocher - Neuenstadt GIK</b>
629 (NightlifeShuttle)	<b>Heilbronn - Neckarsulm - Kochertal</b>
NVH 49	<b>Öhringen - Neuenstadt am Kocher</b>

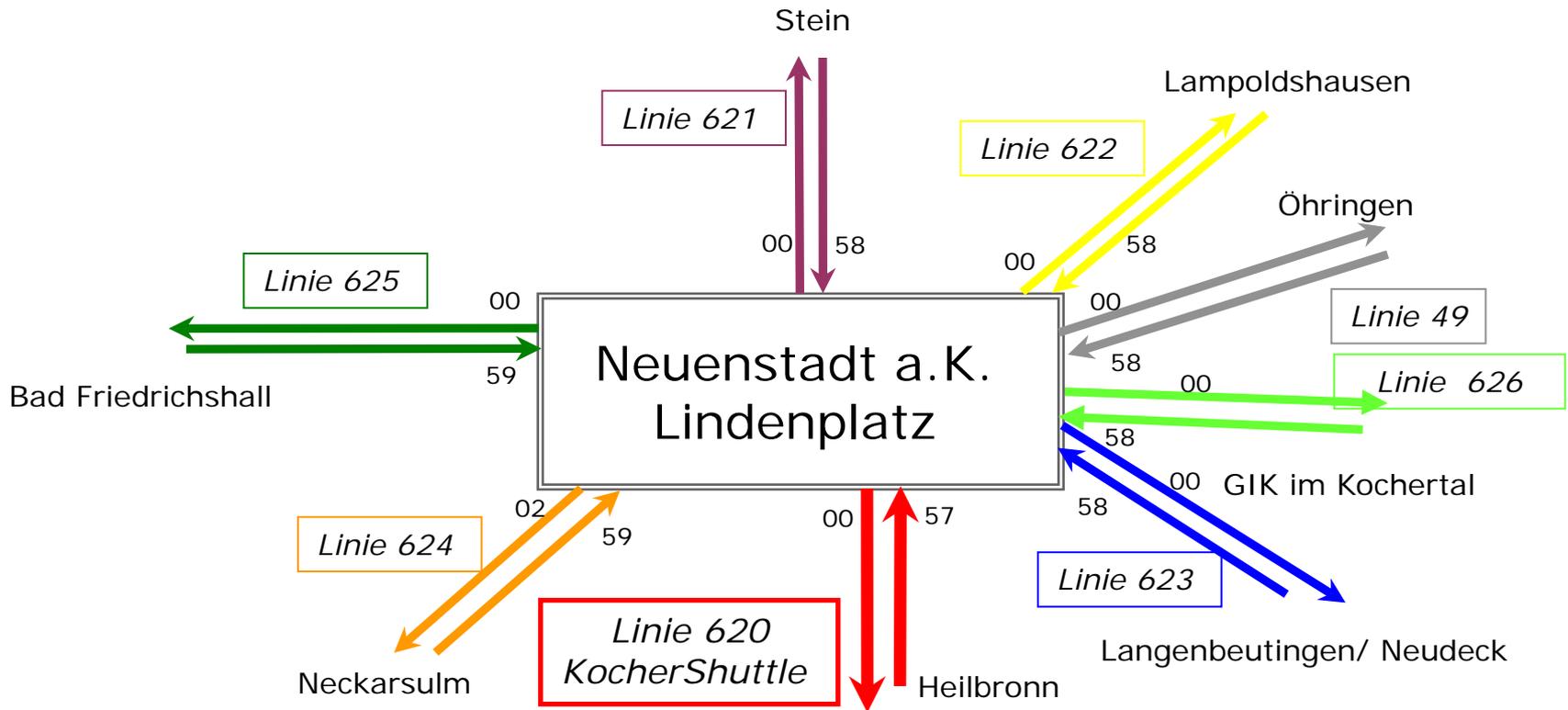


**OVR**

**WEG**



# Überarbeitung des Fahrplankonzeptes und konsequente Vertaktung



## >> und parallel wurde investiert!

- Beispielbetrieb OVR Neuenstadt:
  - 2002: Einführung von Dienstkleidung beim Betriebspersonal
  - 2003: Alle neuen Fahrzeugen werden mit Klimatisierung beschafft
  - 2008: Bezug des neuen Betriebshofs im Gewerbegebiet GIK in Neuenstadt. Invest von 2,7 Mio. EUR.
  - 2009: Videoschutzanlagen in allen neu beschafften Fahrzeugen
  - 2009: Infotainment (TFT-Anzeige der nächsten Haltestellen per „Perlschnur, digitale Haltestellenansage und dpa-news) bei allen neu beschafften Fahrzeugen



## und parallel wurde investiert!

- 2012: Einführung RUBIK
  - Anschlusssicherung und Echtzeit-Fahrgastinformation im ländlichen Raum
- 2014: Einführung ((e-ticketing
  - Funktioniert nach dem einfachen Check-In/Check-Out Prinzip - kurz CICO. Mit Ihrer Chipkarte melden Sie sich zu Beginn jeder Fahrt an (Check-In) und am Ende wieder ab (Check-Out).
- 2016 und fortfolgend: mal sehen .....
- .....



## Aber auch bei der WEG und den anderen Standorten der OVR sind wir innovativ:

- TuZ – Technisch unterstützter Zugleitbetrieb
  - Zusammenlegung der Leitstellen unserer Nebenbahnen bei der WEG · Württembergische Eisenbahn-Gesellschaft
- Einführung des Stadtbus Waiblingen
  - Feinerschließung Waiblinger Innenstadt und bisher noch nicht erschlossener Stadtquartiere
- Einführung ALBSTADTBUS
  - Konsequente Vertaktung, Einführung 30 Min.-Takt, und Einführung einer Fahrgastcharta mit weitreichenden Kundenrechten
- Fahrrad2Go
  - Fahrradmitnahme im Linienverkehr

## >> Exkurs Fahrrad2Go:

Auslöser für das Projekt Fahrrad2Go waren die Erkenntnisse des Klimaschutzkonzepts des Rems-Murr-Kreises im Jahr 2013:

- Der Verkehrssektor ist mit 37% der bedeutendste CO<sup>2</sup>-Emittent
  - 60% der Verkehrsemissionen im Rems-Murr-Kreis werden durch den motorisierten Individualverkehr (MIV) verursacht
  - rund die Hälfte der mit dem MIV zurückgelegten Wege sind < 5 km
  - somit liegt das größte CO<sup>2</sup>-Minderungspotenzial bei der Verlagerung von MIV-Fahrten auf den Fußgänger- und Radfahrverkehr sowie den ÖPNV
  - aber: Topografie des Rems-Murr-Kreis nur bedingt radfahrerfreundlich
- **Können Radfahrverkehr und ÖPNV stärker vernetzt werden um gemeinsam eine attraktive Alternative zum MIV zu bieten?**



## fahrzeugseitige Umsetzung innen:



Für die Fahrradbeförderung erfolgten folgende Änderungen **im Bus**:

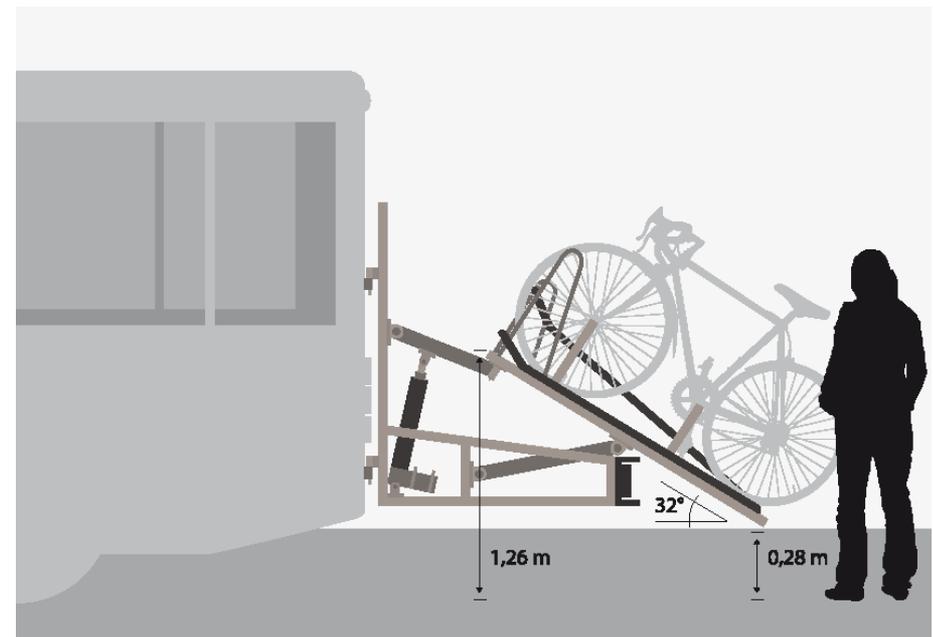
- Neukonstruktion einer Halterung für 5 Fahrräder an der Mehrzweckfläche
- Erweiterung der Mehrzweckfläche durch Ausbau einer Sitzreihe
- Umbau von zwei Sitzreihen zu einem Dreiersitz längs zur Fahrtrichtung
- Wegfall von zwei Notsitzen

➤ **5 Fahrräder = 3 Sitze weniger**

## >> fahrzeugseitige Umsetzung außen:

Für die Fahrradbeförderung am Bus erfolgte im Rahmen einer Projektarbeit der Hochschule Esslingen gemeinsam mit der OVR eine Neuentwicklung eines Trägersystems mit schwenkbarer Ladefläche, welche mittels Hydraulikzylinder bewegt wird. Dabei gilt es, folgende Anforderungen zu berücksichtigen:

- Transportmöglichkeit von 5 Fahrrädern am Heck des Busses
- Sicherheit für Personen und zu befördernde Gegenstände
- Schnelles Be- und Entladen bei geringem Kraftaufwand
- Selbsterklärende und selbstständige Bedienung
- Einhaltung der gesetzlichen Rahmenbedingungen





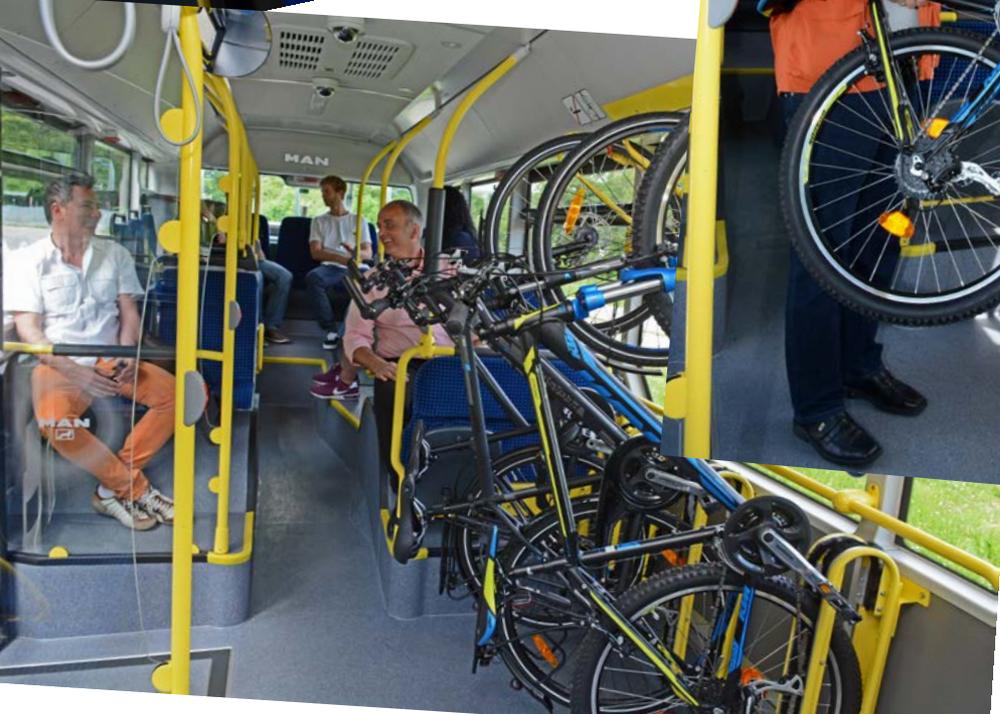
## Fahrrad2Go Zwischenfazit:

- Das Ziel einer „einfachen, sicheren und garantierten Mitnahme von Fahrrädern im Linienbus“ ist zu 100% erfüllt
  - Die angestrebte Vernetzung von Fahrradverkehr und ÖPNV ist auch beim Linienbus benutzerfreundlich und zu überschaubaren Kosten lösbar
  - Fahrrad2Go bietet sich als Modell für schwächer frequentierte Buslinien in topografisch bewegtem Gelände zur Nachfragesteigerung im ÖPNV an – vom Schüler über den Berufstätigen bis hin zum Freizeitnutzer
  - Die stets ins Feld geführten Nutzungskonflikte zwischen Radfahrern und übrigen ÖPNV-Nutzern sind bisher komplett ausgeblieben
- **Fahrrad2Go wurde beim 7. ÖPNV-Innovationskongress des Landes Baden-Württemberg mit dem ÖPNV-Innovationspreis ausgezeichnet.**
- **Bestellungen von anderen Unternehmen für Heckträger und Innenhalterungen auch außerhalb Baden-Württemberg´s liegen bereits vor.**



**OVR**

**WEG**



**OVR**

**WEG**



## Aber auch andernorts entsteht Neues und Innovatives:

- CENTRO-Rufbussystem im Nordschwarzwald: Preisträger beim Innovationskongress Baden-Württemberg
- Kleinbusse übernehmen außerhalb der Verkehrsspitzen die Aufgaben der Linienbusse, bedienen aber flexibel viel mehr Haltestellen. Er hat keinen Fahrplan. Jeder der ihn nutzen möchte, kann die Reservierungszentrale des Unternehmens anrufen, bekommt einen Abfahrtszeitpunkt genannt und kann dann an einer der vielen Haltepunkte zusteigen.



## **Kooperationen:**

### **„MoSIM“ Konzept der Regionalverkehr Köln**

- Abstimmung unterschiedlicher Angebote im ÖPNV
- Neue Kooperation durch gemeinsame Fahrzeugnutzung für Bürgerbus und Taxiunternehmen

### **Kooperation zwischen Johanniter und Havelbus Potsdam**

- Ergänzung des Linienangebots durch Rufbusverkehr
- Einsatz moderner Dispositionslösungen zur Fahrtenbündelung

### **Pilotprojekt „midkom“ – Mobilität in Kommunen** (Mühlthal, Groß-Zimmern, Ober-Ramstadt; Südhessen)

- Ergänzung des bestehenden ÖPNV in Kommunen durch bedarfsorientierte Mobilitätsangebote wie AST, Bürgerbusse, Mitfahrgelegenheiten
- Beteiligung Dritter an den Kosten (Einzelhandel, Dienstleister)

## >> Kooperationen:

„**KONUS** ermöglicht die **KO**stenlose **NU**tzung des ÖPNV für **Schwarzwaldurlauber**. Übernachtungsgäste können vergünstigt mit der Bahn in ihren Schwarzwald-Urlaub reisen und kostenlos den öffentlichen Nahverkehr nutzen.

### **Bürgerbusse:**

- Elektro-Bürgerauto in Oberreichenbach
- Aichwald
- Denkendorf
- Durmersheim
- Korntal-Münchingen
- Pfullendorf
- Pfullingen
- Salach
- Süßen
- UHINGEN

## **Fazit:**

**„Durch veränderte Rahmenbedingungen kann der ÖPNV ausbluten und er wird dies auch überall dort tun, wo man nicht bereit ist neue Wege zu gehen!**

Neue Ideen und innovative Lösungen sind deshalb gefragt.

Es gibt vielerorts engagierte Personen und Institutionen.

Zwischenzeitlich werden Kooperationen gebildet, die vor Jahren noch undenkbar erschienen,

Teilweise werden auch Finanzmittel bzw. Fördertöpfe bereitgestellt.

Innovationspreise tun ihr übriges um Motivation freizusetzen.

**Es muss einem nicht bange sein, aber es bedarf eines erheblichen Engagements von allen Beteiligten im und am ÖPNV!**



**Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!**

**Für Fragen stehe ich Ihnen  
gerne zur Verfügung!**

**WEG**

**Horst Windeisen**  
Geschäftsführer

**Württembergische Eisenbahn -Gesellschaft mbH**

Seewiesenstr. 19 -23

71334 Waiblingen

Telefon: (0 71 51) 3 03 80 – 40

Mobil: 0 173 – 93 77 376

Email: [horst.windeisen@weg-bahn.de](mailto:horst.windeisen@weg-bahn.de)

**OVR**

**Horst Windeisen**  
Geschäftsführer

**Omnibus-Verkehr Ruoff GmbH-**

Seewiesenstr. 19 -23

71334 Waiblingen

Telefon: (0 71 51) 3 03 80 – 40

Mobil: 0 173 – 93 77 376

Email: [horst.windeisen@ovr-bus.de](mailto:horst.windeisen@ovr-bus.de)

**OVR**

**WEG**