

Mobilität für Thüringen

Die Nahverkehrsservicegesellschaft Thüringen mbH (NVS)

Die NVS - zur Wahrnehmung des Schienenpersonennahverkehrs im Land Thüringen gegründet - stellt ihre Aufgabe und Ziele in gleichnamiger Imagebrochure vor, der wir nebenstehenden Beitrag entnommen haben.

Grundlagen

Thüringen ist nach dem Thüringer ÖPNV-Gesetz (Öffentlicher Personennahverkehr-Gesetz) landesweit Aufgabenträger für den SPNV (Schienenpersonennahverkehr). Der Freistaat Thüringen hat zur Wahrnehmung der damit verbundenen Aufgaben gemeinsam mit dem Thüringer Landkreistag die Nahverkehrsservicegesellschaft Thüringen mbH (NVS) gegründet. Als modernes Dienstleistungsunternehmen mit marktwirtschaftlicher Ausrichtung sichert die NVS im Auftrag des Landes die Entwicklung des Schienenpersonennahverkehrs und bringt das nötige Know-how für seine weitere Optimierung ein. Als Gesellschaft nach dem GmbH-Recht ist die NVS nicht den haushaltsrechtlichen Zwängen unterworfen

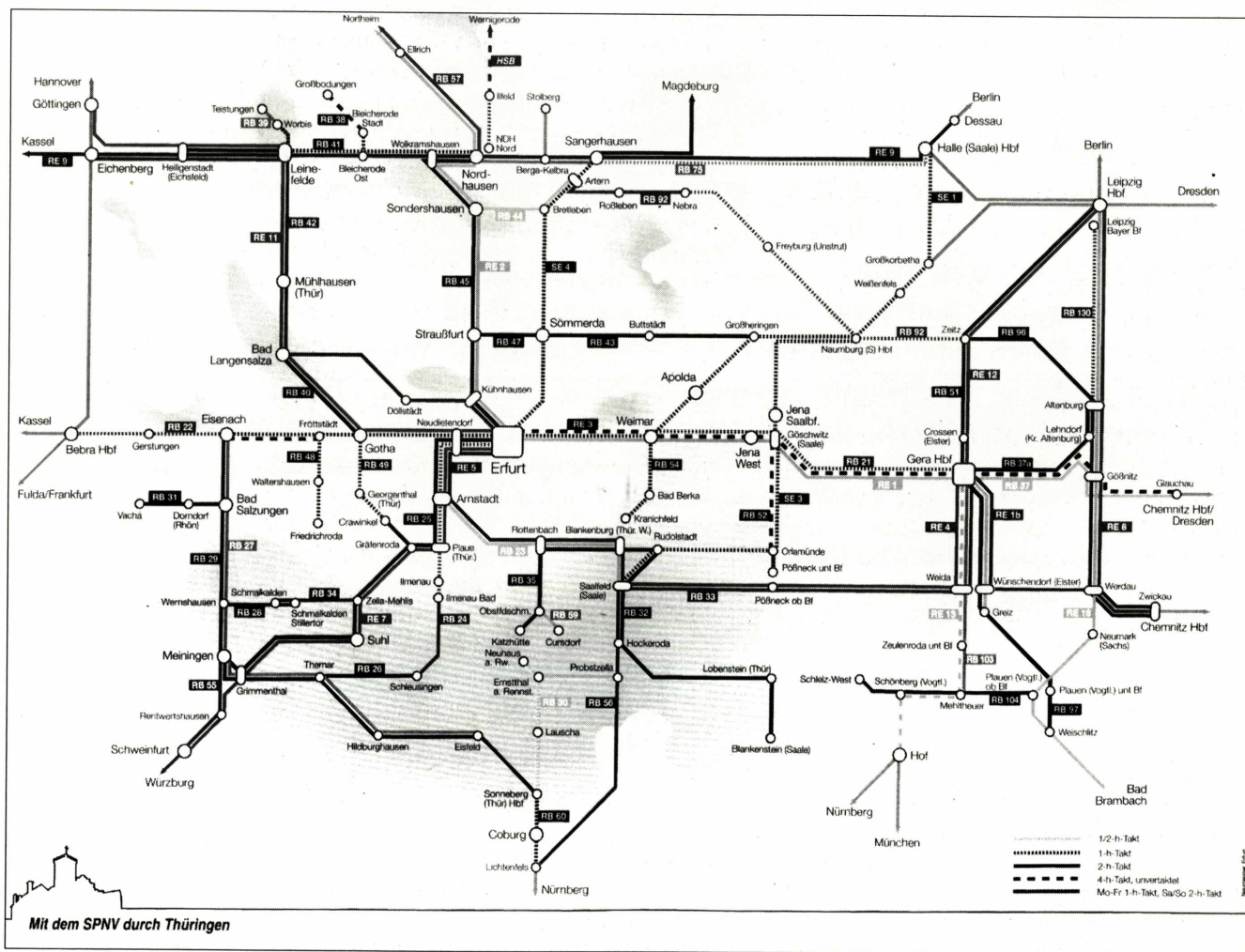
und kann im geänderten Umfeld des Verkehrsmarktes mit verschiedenen Betreibern flexibel und unabhängig agieren. Sie kooperiert als landeseigene Gesellschaft mit allen am SPNV Beteiligten:

- dem Thüringer Ministerium für Wirtschaft und Infrastruktur;
- den Landkreisen und Kommunen sowie
- den Verkehrsunternehmen.

Aufgaben des NVS

Im Umfeld des SPNV gibt es heute eine Vielzahl von Aufgaben, die eine kompetente und engagierte Betreuung verlangen:

- Die NVS entwickelt die langfristige Konzeption für den Schienenpersonennahverkehr und stellt sicher, daß die Bahn für den Kunden immer besser wird.



Linienkonzept des NVS für den Schienenpersonennahverkehr in Thüringen 1999/2000

Stand: 01.01.1999

- Die NVS ist in Thüringen für die Vorbereitung der Bestellung von Verkehrsleistungen zuständig.
- Die Koordination der ÖPNV-Fördermittel und die Sicherstellung von Umsetzung und Fortschreibung des Investplanes im SPNV sind eine weitere Aufgabe des NVS.
- Mit neuen, innovativen Marketingmaßnahmen unterstützt die NVS die verkehrspolitisch anvisierte Verlagerung zum ÖPNV.
- Ein SPNV-Qualitätsmanagement sorgt für kontinuierliche Leistungen und garantiert damit zufriedene Gäste.
- Die NVS schafft mit ihrer Tätigkeit die planerischen Voraussetzungen, daß morgen der öffentliche Verkehr eine attraktive Alternative zum PKW werden kann.

Weiterentwicklung des SPNV-Angebots

Das Angebot des SPNV in Thüringen wird fortgeschrieben und laufend verbessert. Es geht hierbei um die Optimierung der Anschlußbedingungen im Schienenverkehr, das Schließen von Taktlücken und die stetige Anpassung an neue Erfordernisse. Durch die Realisierung von Verknüpfungen mit dem Regionalbus wird ein integriertes Gesamtangebot von Nahverkehrsleistungen schrittweise verwirklicht. Beispiele für integrierte Bus-/Bahn-Konzepte sind in den Relationen *Probstzella - Neuhaus am Rennweg - Sonneberg*, *Orlamünde - Pößneck, Döllstädt - Bad Tennstedt und Roßleben - Wiehe* in Umsetzung bzw. in Vorbereitung.

Durch die landesweit koordinierende Funktion der NVS zwischen allen Aufgabenträgern des Thüringer ÖPNV soll dem Kunden zukünftig ein flächendeckendes Mobilitätsangebot unterbreitet werden. Mit der Neuanlage von Haltepunkten wird die Schiene noch näher zum Kunden herangeführt, wie dies z.B. mit den neuen Zugangsstellen Weimar-West, Niederwillingen, Hørselgau, Mechterstädt, Sättelstädt, Ilfeld-Schreiberwiese und Eisenach-Opelwerk bereits erfolgreich umgesetzt wurde.

Aber auch die Verknüpfung mit dem Straßenpersonennahverkehr und dem motorisierten Individualverkehr soll im Rahmen der Modernisierung und Attraktivitätssteigerung der Zugangsstellen verbessert werden. Pilotbeispiele dafür finden sich in Thüringen in Sonneberg, Mühlhausen, Silberhausen, Schleiz-West und in Unterwellenborn.

Gute Information

Eine bewußte Änderung des Mobilitätsverhaltens der Bevölkerung ist auch eine Frage der besseren Information. Zugangshemmnisse und das Vorurteil, zu teuer, zu umständlich und zu langsam zu sein, lassen sich nur durch bessere Informationen und noch bessere Kommunikation überwinden. Die NVS arbeitet aktiv an Lösungen, die es dem Fahrgast noch einfacher machen, mit Bahn und Bus zu fahren. Ein entscheidender Schritt zu einer besseren Information rund um Bahn und Bus ist das elektronische Fahrplanauskunftssystem EVAplus, das den Nahverkehr heute für jeden Computeranwender direkt erschließbar macht. Im Endausbau soll EVAplus als ein bundesweites Informationssystem dem Fahrgast binnen Sekunden Auskunft über Verkehrsverbindungen von Tür zu Tür unter Berücksichtigung aller öffentlichen Verkehrsmittel liefern. Ergänzt wird das System durch zusätzliche Informationen über touristische oder kulturelle Angebote, Veranstaltungen und Dienstleistungen sowie eine umfassende Tarifauskunft. Auch die Information über Printmedien ist für den Fahrgast zu vereinfachen und zu vereinheitlichen. Die Herausgabe von regionalen Fahrplänen, die alle Verbindungen von Bahn und Bus unabhängig vom Verkehrsunternehmen in einheitlicher, leicht lesbarer Form vermittelt, baut die Zugangshemmnisse ab und bringt das Angebot von Bahn und Bus dank breiter Streuung ins Blickfeld und Bewußtsein der Bevölkerung. Zum Bereich Information und Kommunikation gehören neben der Wegweisung im Bahnhofsbereich auch die Information über das Verkehrssystem (Linienetz, Fahrplan, Tarif, Fahrkartenverkauf, Busangebote), die Umgebung der Station (Stadtplan, Umgebungsplan, eventuell Wanderkarte oder Hotelhinweise) und Informationen zum aktuellen Betrieb (Zugzielanzeiger, Durchsagen am Bahnsteig und im Bahnhofsgelände, Anschlußsicherung).

Tarife als Motivation

Attraktive Tarifangebote sind ein wesentlicher Anreiz für die Nutzung von Bahn und Bus. Im Mittelpunkt der verkehrspolitischen Zielstellung des Freistaates steht die Entwicklung und Umsetzung einfa-

cher, übersichtlicher und leicht zu handhabender Tarife, die eine wettbewerbsfähige Alternative zum Auto auch außerhalb der Hauptverkehrszeiten bieten. Die Neukundengewinnung stellt diese Strategie in den Vordergrund. Ein erster Baustein der Tarifoffensive ist das neue HopperTicket, welches den SPNV vor allem über kurze Distanzen attraktiver macht. Gleichzeitig zielt dieses neue Angebot auf den Freizeitverkehr ab, wo vor allem noch Zuwachspotentiale für den öffentlichen Personennahverkehr liegen. Weitere Projekte und Verbesserungen beim Tarifangebot, u.a. Job- und Semestertickets, sind in Vorbereitung. Die NVS fördert zudem die Schaffung von Tarifkooperationen.

Wenn die Qualität stimmt

Ein wichtiges Element zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit des Schienenverkehrs ist die Verbesserung der Angebotsqualität, welcher die NVS ein hohes Gewicht beimißt. Neben der zeitlichen und räumlichen Verfügbarkeit des Angebots müssen auch die qualitativen Faktoren stimmen:

- Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit;
- Sauberkeit und Funktionstüchtigkeit von Fahrzeugen und Zugangsstellen;
- Serviceleistungen und Kundenbetreuung an Verkaufsstellen und im Fahrzeug.

Mit einem Qualitätskontrollmanagement überwacht die NVS die Einhaltung der mit den Verkehrsunternehmen vertraglich vereinbarten Qualitätsstandards. Nicht vertragsgerecht erbrachte Leistungen werden gegenüber dem Leistungsersteller geltend gemacht.

Moderne Fahrzeuge mit Komfort

Auch der Einsatz neuer Fahrzeuge trägt entscheidend zur Attraktivitätssteigerung der Bahn bei. Im Bereich der DB Regio werden ab 1999 schrittweise 68 neue Dieseltriebzüge den SPNV noch attraktiver und zum Teil dank Neigetechnik noch schneller machen. Der Freistaat Thüringen fördert die Beschaffung dieser Fahrzeuge mit 112,5 Mio. DM. Zwischen Erfurt und Leinefelde verkehren seit Frühjahr 1998 fünf neue, komfortable RegioShuttle der Erfurter Industriebahn, die ebenfalls zu 50% durch das Land gefördert sind. Auch dieser Fahrzeugpark wird weiter an-

wachsen. Landesweit ist somit der Einsatz moderner Triebzüge mit Elektro- und Dieseltraktion möglich, welche die heutigen schwerfälligen, lokbespannten Züge ablösen werden.

Wettbewerb belebt

Ein weiteres Element zur Steigerung von Wirtschaftlichkeit und Attraktivität ist der Wettbewerb zwischen den Verkehrsunternehmen. Ziel ist es, effizientere Verkehrsleistungen in höherer Qualität und zu geringeren Kosten einzukaufen und die Umsetzung innovativer Konzepte zu beschleunigen. In Thüringen erbringen neben der DB Regio bereits vier weitere Eisenbahnverkehrsunternehmen Leistungen im SPNV:

- Harzer Schmalspurbahnen:
Nordhausen - Ilfeld;
 - Erfurter Industriebahn GmbH:
Erfurt - Kühnhausen - Leinefelde - Heiligenstadt;
 - Vogtlandbahn GmbH:
Schleiz - Schönberg - Plauen;
 - Burgenland GmbH:
Artern - Naumburg (ab 1.1.99)
- Die NVS erledigt im Auftrag des Freistaates das gesamte Management bei der Ausschreibung und Vergabe von Verkehrsleistungen.

Der Integrale Taktfahrplan (ITF)

Funktion und Ziele

Taktfahrpläne sind dadurch geprägt, daß die Züge den ganzen Tag in regelmäßigen Abständen verkehren. Beträgt die Taktfrequenz 1 Stunde, ergeben sich für den Kunden die immer gleichen Abfahrtszeiten. Die Benutzung der Bahn wird so vereinfacht, das Studium von Fahrplänen und Kursbüchern erübrigt sich. Der Integrale Taktfahrplan (ITF) geht noch einen Schritt weiter. In Knotenbahnhöfen wird der Schienenverkehr unter sich und mit weiteren öffentlichen Verkehrsträgern zeitlich so aufeinander abgestimmt, daß für den Benutzer attraktive und kurze Umsteigemöglichkeiten entstehen.

Bisherige Umsetzung

Die Nahverkehrsservicegesellschaft als Aufgabenträger für den SPNV bestellt bei den Verkehrsunternehmen ein nach den Grundsätzen des ITF ausgestaltetes systematisiertes Angebot, das stufenweise auf den ganzen Freistaat ausgedehnt wurde.

Das Zielnetz 2010 baut auf diesen Vorstufen auf und strebt mit gezielten Investitionen sowohl in die Infrastruktur als auch in den Fahrzeugpark ein landesweites integrale Taktfrequenz-Angebot an.

Für das Bedienungskonzept gelten folgende Prämissen:

- Abstimmung des SPNV-Angebotes mit dem Fernverkehr in gemeinsamen Knoten;
- Verknüpfung der SPNV-Linien untereinander und
- Koordination mit anderen öffentlichen Verkehrsangeboten.

Zur Erfüllung dieser Vorgaben sind Infrastrukturmaßnahmen und Maßnahmen bei den Fahrzeugen (Neigetechnik, leichte antriebsstarke Fahrzeuge) erforderlich. Sie zielen darauf ab, die Fahrzeiten zwischen den Knoten soweit zu verkürzen, daß kurze Umsteigemöglichkeiten zwischen den Linien entstehen.

Produktkategorien

Das SPNV-Bedienungskonzept wird qualitativ von den bekannten Leistungsangeboten bestimmt:

- RegionalExpress (RE): Regionales Schnellverkehrssystem zur Verbindung der Regionen mit den Zentren im 2-Stunden-Takt, Zu- und Abbringer für Fernverkehr;
- StadtExpress (SE): Städteschnellverkehrssystem im Einzugsbereich von Oberzentren, Ballungs- und Verdichtungsräumen im Ein-Stunden-Takt mit Verdichtung auf 30-Minuten-Takt in der Hauptverkehrszeit;
- RegionalBahn (RB): erschließt vorwiegend die Region sowie die Zentren von Tourismus und Naherholung mindestens im 2-Stunden-Takt mit zeitweiser Anpassung an regionale Bedürfnisse.

Nachfrage und Mobilität

Nachfrage heute

Im Binnenverkehr (Verkehrsnachfrage, die sowohl ihren Ausgangsort als auch ihren Zielort innerhalb Thüringens hat) wurden im Jahr 1996 etwa 2,72 Mrd. Wege zurückgelegt, davon rund 11% mit öffentlichen Verkehrsmitteln.

Demgegenüber lag der Anteil des öffentlichen Verkehrs bei Ziel- und Quellverkehr (Fahrten, die ihren Ausgangsort außerhalb und ihren Zielort innerhalb des Landesgebietes haben oder umgekehrt) mit rund 5% deutlich darunter.

Nachfrageentwicklung

Für die Entwicklung der Verkehrsnachfrage wird von diesen Tendenzen ausgegangen:

- Der steigende PKW-Bestand führt zu einem Wachstum der Verkehrsleistung im motorisierten Individualverkehr.
- Die geplanten Angebotsverbesserungen im SPNV werden zu entsprechenden Nachfragesteigerungen führen.
- Durch die weitere Entmischung der Funktionen Wohnen, Arbeit, Ausbildung, Einkauf, Freizeit und Kultur werden die Mobilitätsansprüche weiter zunehmen.
- Als Folge dieser Entmischung können schon heute insbesondere die Stadt-Umland-Beziehungen ein überdurchschnittliches Wachstumspotential aufweisen.

Ziele am Verkehrsmarkt

Um die Zielsetzung des Freistaates Thüringen für eine ökologische und ressortschonende Verkehrspolitik umzusetzen, muß der öffentliche Verkehr auf Schiene und Straße seinen Anteil am gesamten Verkehrsaufkommen von heute gut 10% deutlich steigern. Erfahrungen aus anderen Regionen und Ländern zeigen, daß der öffentliche Verkehr einen Anteil von bis zu 30% erreichen kann, sofern das Angebot attraktiv ist und somit auch eine wirkliche Alternative zum eigenen Auto darstellt.

Der ÖPNV im Freizeittakt

Untersuchungen zeigen, daß mehr als die Hälfte des motorisierten Individualverkehrs dem Segment Freizeit zuzuordnen ist. Die bisherige primäre Orientierung des öffentlichen Verkehrs an die Anforderungen im Berufs- und Schülerverkehr muß deshalb um die folgenden Punkte erweitert werden:

- Eine gezielte Abstimmung der Abend- und Wochenend-Fahrpläne auf das Freizeitverhalten bringt die Bahn als Alternative zum Individualverkehr ins Bewußtsein der Bürger.
- Die Kopplung von Angeboten für Kultur, Freizeit und Urlaub mit Leistungen der Bahn verbindet ökologische Bedürfnisse mit ökonomischen Vorteilen und stärkt die beliebte Urlaubsregion.
- Die gewünschte Akzeptanz und Nutzung des ÖPNV hängt entscheidend davon ab, ob die Bahnen auch für Urlaub und Freizeit eine attraktive Mobilitätsalternative darstellen. (...)

(...)

Der Thüringen-Takt

Angebotsverbesserungen im Nahverkehr
Neben der Realisierung von Baumaßnahmen ist es Zielsetzung des Freistaates Thüringen, alle Eisenbahnstrecken zu erhalten, für die ein angemessener Bedarf nachgewiesen werden kann. Den bisher erfolgten Abbestellungen auf nachfragegeschwachen Strecken ohne erkennbare Steigerungspotentiale stehen in größerem Umfang Mehrbestellungen im übrigen Netz gegenüber. Das gesamte Leistungsangebot hat sich so seit der Übernahme der Verantwortung für den Schienenpersonennahverkehr durch das Land laufend erhöht. Grundlage für das Angebot im Zielnetz 2010 bildet der Integrale Taktfahrplan (ITF). Dieser koordiniert die Angebote aller Unternehmen des öffentlichen Verkehrs so, daß die Gesamtreisezeit der Fahrgäste systemweit minimiert wird. Der ITF ist die bislang erfolgversprechendste Strategie, dem motorisierten Individualverkehr eine flächendeckende, umweltschonende und konkurrenzfähige Alternative entgegenzustellen. Gleichzeitig ist der ITF Grundlage, den Betrieb schlanker und effizienter zu gestalten, da der sich regelmäßig wiederholende Betriebsablauf wirtschaftlicher wird. Das Konzept sieht vor, das SPNV-Angebot von gegenwärtig 21,9 Mio. Zug-km/Jahr schrittweise weiter zu steigern. Durch die Verbesserung der Infrastruktur und Fahrplanabstimmung an den Verknüpfungspunkten sowie durch den Einsatz moderner Triebwagen können die Reisezeiten beträchtlich verkürzt werden. Neben dem volkswirtschaftlichen Nutzen werden auch Ziele der Raumordnung und Landesentwicklung unterstützt. Die Verbesserung der Erreichbarkeit der Oberzentren und Mittelzentren begünstigt die Versorgung mit den entsprechenden Funktionen für alle Einwohner und trägt zur Schaffung bzw. Sicherung gleichwertiger Lebensbedingungen in allen Landesteilen bei.

Einsatz neuen Rollmaterials

Auf nachfragestarken kurvenreichen Strecken wird der Einsatz schneller Neigetechnik-Züge angestrebt. Sie verkürzen die Reisezeit zwischen wichtigen Zentren und schaffen Verknüpfungen in

den Knoten mit anderen Linien. Auf folgenden Strecken ist im SPNV-Zielnetz der Einsatz von Neigetechnik-Triebzügen vorgesehen: Greiz - Gera - Erfurt - Gotha - Leinefelde - Göttingen; Erfurt - Suhl - Schweinfurt - Würzburg.

Busverkehr

Bei der Einführung des Integralen Taktfahrplanes (ITF) im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) hat der Freistaat Thüringen eine Vorreiterrolle gespielt. Im Nahverkehrsplan des Landes ist nun zusätzlich ein Raster von Verknüpfungspunkten Regionalbus/Schiene vorgesehen, an dem die landesweite Fahrplanabstimmung vom Schienennetz in das nachgeordnete Busnetz „transportiert“ werden soll. Zielsetzung ist die Erreichbarkeit jeder ÖPNV-Haltestelle des Landes von jeder anderen Haltestelle aus mit gesicherten Anschlüssen. Erste Ansätze für einen durchgehenden Integralen Taktfahrplan Schiene/Bus wurden in Nordthüringen bereits realisiert. Die Herstellung verbesserter Umsteigeanlagen vom SPNV auf den regionalen Busverkehr wird künftig ein Schwerpunkt der ÖPNV-Förderung des Freistaates Thüringen sein.

Innovation

Service und Kundenbetreuung

Die Bereitschaft, in Bahnen und Busse einzusteigen, wird ganz erheblich vom Erscheinungsbild der Bahnhöfe und Haltestellen und den in ihrem Umfeld angebotenen Serviceleistungen beeinflusst. Zum Bereich Service und Betreuung gehören die Minimalangebote auf einer Station. Das sind zum Beispiel wind- und regengeschützte Wartebereiche mit Sitzplätzen (evtl. sogar mit Hallenflächen). Günstig ist eine transparente Seitenwand, um die Einsehbarkeit zu gewährleisten. Die Fahrkartenautomaten sollten so platziert sein, daß sie ohne Umwege erreichbar und gut zu finden sind. Zum Service gehört auch eine Telefonzelle. Von jeder Station, auch von einer gering frequentierten sollte es möglich sein, einen Verwandten, ein Taxi oder die Auskunft anzurufen. So wie vor jeder Post Telefonzellen anzutreffen sind, sollten sie auch an jeder Station im Schienenverkehr zu finden sein. An Stationen mit einem größeren Kundeneinzugsbereich kann ein Mini-Laden eingerichtet werden, im Empfangsgebäude. Der Mini-

- Täglich verkehren in Thüringen rund 1.700 Nahverkehrszüge.
- Die Züge bedienen über 370 Haltepunkte und schaffen damit für über 60% der Thüringer Bevölkerung einen direkten Bahnanschluß.
- Mehr als 100.000 Fahrgäste nutzen jeden Tag diese Züge und fahren damit durchschnittlich 26 km weit.
- Die Züge der insgesamt 61 RE-, SE- und RB-Linien von 5 Verkehrsunternehmen fahren jährlich rund 22 Millionen Kilometer weit.

Laden hat ein multifunktionales Angebot, das neben Fahrkarten auch Blumensträuße, Kaffee, Filme oder Hygieneartikel umfaßt. Über die längeren Ladenöffnungszeiten soll sich in den Köpfen der Bürger etablieren, daß man am Bahnhof auch nach Ladenschluß noch seinen Reisebedarf decken kann. An Stationen mit höherer Fahrgastfrequenz und dichter Zugfolge können weitere Angebote für Kunden und Fahrgäste vorgesehen werden, so wären für die Betreiber der Mini-Läden weitere Aufgaben wie die eines Fahrradverleihs oder eines Postamtes durchaus möglich. Durch interessante Service-Angebote und praktische Dienstleistungen sollen mehr Kunden für den ÖPNV gewonnen werden. Eine Reinigung am Bahnhof, wo man auf dem Weg zur Arbeit seine Kleidung abgibt und auf dem Weg nach Hause wieder mitnehmen kann, ist ein Musterbeispiel. Ohne zusätzliche Wege können so notwendige, tägliche Aufgaben einfach erledigt werden. Es gilt, neue Ideen zu entwickeln und so durch attraktive Dienstleistungen mehr Fahrgäste zu gewinnen.

Sicherheit

Ein wichtiger oder vielleicht der wichtigste Bereich im Rahmen der Erhöhung der Attraktivität der Bahnhöfe ist der Bereich Sicherheit. Hier werden durch die NVS verschiedene Konzeptionen umgesetzt. An jeder Station sind gut erkennbar Noteinrichtungen vorzusehen. An Stationen mit größeren Problemen wird die Installation von Videokameras angestrebt. Zur Erhöhung des Sicherheitsempfindens trägt auch eine offene, helle freundliche

Gestaltung der Anlagen bei. Die Beleuchtung sollte ausreichend hell sein. Zusätzliche Lichtkegel an einzelnen Punkten lockern die Gestaltung auf. Die Fahrgäste sollen sich zu allen Tageszeiten sicher fühlen können. Die Stationen sollten sauber sein. Wenn man tagelang den gleichen Müll wiedererkennt, wird deutlich, daß niemand zuständig ist. Das trägt zu einem unangenehmen Gefühl bei, die Sicherheit scheint nicht gewährleistet. Eine gute Gestaltung, eine helle Beleuchtung, ein hohes Sauberkeitsniveau und Notruf-einrichtungen tragen zwar zur Erhöhung des Sicherheitsempfindens bei, jedoch ist es besser, wenn ein Mensch die Anlagen beobachtet. Das kann der Verkäufer im Kiosk sein, die Bedienung in einem Bistro. Hier gilt es, neue Konzepte für die Gebäude und Anlagen zu finden. Durch Kontrolle sind viele Sicherheitsprobleme automatisch gelöst. Gut haben sich Kommunikationspunkte oder Treffpunkte bewährt, wo in besonders gekennzeichneten Bereichen (zum Beispiel durch anderen Bodenbelag, mit einer stärkeren Beleuchtung, einer Notrufsäule, Informationstafeln u.ä.) zu Zeiten mit schwachen Fahrgastströmen die wenigen Fahrgäste sich zusammenstellen können, um so die soziale Kontrolle zu verbessern. ■

Kontaktadresse:

Nahverkehrsservicegesellschaft Thüringen mbH (NVS)
 Tschaikowskistraße 11
 99096 Erfurt
 Tel. (0361) 3 49 81-0
 Fax (0361) 3 49 81-60