

# Mehr Fahrgäste durch „Kiezticket“?

## Erste Ergebnisse der Mobilitätsanalyse für die Verkehrsbetriebe

Die Ergebnisse der Mobilitätsanalyse, die die Verkehrsbetriebe Brandenburg an der Havel GmbH (VBB) gemeinsam mit der Potsdamer Unternehmensberatung Wagner & Herbst Management Consulting GmbH und der Fachhochschule Brandenburg durchgeführt haben (INFOCUS 1/2003), liegen jetzt vor.

Ziel dieser Studie war es, auf der Grundlage von statistisch gesicherten Daten systematische Kenntnisse über das Mobilitätsverhalten der Wohnbevölkerung von Brandenburg an der Havel zu erhalten. Dabei handelte es sich um eine Untersuchung, die unabhängig von einer Nutzung des öffentlichen Personennachverkehrs (ÖPNV) vorgenommen wurde, um auch die Bedürfnisse der Bürger zu erfahren, die (noch) nicht den ÖPNV nutzen.

Die Erhebung der Daten erfolgte nach einem Stichprobenverfahren mit Quotierung im Zeitraum vom 4. bis 17. November 2002. In einer ersten Stufe wurden face-to-face-Interviews von den vorher in der Interviewtechnik geschulten Studierenden der FHB durchgeführt (Untersuchungszeitraum 04. bis 10.11.2002). Anschließend erfolgten computerunterstützte telefonische Interviews (CATI-Methode) durch ein professionelles Telefonstudio (Untersuchungszeitraum 11. bis 17.11.2002). Zur Zielgruppe gehörten alle Personen ab dem 6. Lebensjahr. Von diesen Personen wurden alle Wege analysiert, die sie am Tag vor der Befragung zurückgelegt hatten. Nach der Datenerhebungsphase waren die Studentinnen und Studenten der FHB im Rahmen der Dateneingabe und -auswertung wieder aktiv beteiligt. Insgesamt konnten 907 auswertbare Interviews geführt werden.

Die wichtigsten Untersuchungsergebnisse sollen im Folgenden vorgestellt werden. Einige erste Konsequenzen bzw. Handlungsalternativen auf der Basis dieser Befragungsergebnisse werden jeweils angeführt.

**1. Zentrale Verkehrsströme:** Höchste Mobilität innerhalb der Stadt- und Wohngebiete, aber insgesamt relativ geringer ÖPNV-Anteil: Die Mehrzahl der Wege findet montags bis freitags jeweils innerhalb der Stadtbezirke statt, wobei der ÖPNV-

Anteil relativ gering ist. Im Zentrum Neustadt beispielsweise nutzen nur sechs Prozent der Befragten Straßenbahn und Bus, ansonsten wird mehrheitlich zu Fuß gegangen oder der PKW benutzt. Auch in der Walzwerksiedlung und Quenz liegt die Nutzung der Straßenbahn mit drei Prozent im unteren Bereich. Relativ hoch dagegen ist der ÖPNV-Anteil beim Verkehrsstrom „Altstadt - Zentrum Neustadt“ (40 %) oder „Nord - Zentrum Neustadt“ (34 %).

Optimierungsmöglichkeiten in diesem Zusammenhang liegen - allgemein formuliert - zum einen in einer nachfrageorientierten Linienführung und zum anderen in der Ausnutzung marketingpolitischer Aktionsalternativen, um insgesamt die Attraktivität der ÖPNV-Nutzung zu stärken. Hierzu wäre zunächst eine Situationsanalyse vorzuschalten, um die Gründe für die Unattraktivität der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel zu erfahren. Ein Grund mag etwa in dem preislich zu hoch ange-

pazität der Parkplätze; hier besteht Handlungsbedarf, um das Parkraumangebot mittel- bis langfristig zu optimieren. In kurzfristiger Hinsicht wären aber folgende Maßnahmen überlegenswert: Die Bus- und Straßenbahnhaltestelle liegt - getrennt durch die Hauptverkehrsstraße - gegenüber des Haupteingangs des Bahnhofes und ist bereits vom Bahnhofsgelände aus zu erkennen. In Spitzenverkehrszeiten kommt es häufig vor, dass die Fahrgäste zu laufen beginnen, weil sie beispielsweise die an der Haltestelle stehende Straßenbahn noch erreichen wollen - den meisten ist ja nicht bekannt, wann die Straßenbahn abfährt. Die Einführung einer dynamischen Fahrgastinformation (z.B. mit der Anzeige der Abfahrtszeit) wäre hier sicher hilfreich. So hat sich herausgestellt, dass nach Einführung von derartigen Fahrgastinformationen die Zufriedenheit der Fahrgäste gestiegen ist.

**3. Nicht ausgelastete Kapazitäten:** Die Linien D (Götting - Schmerzke), F (Neuendorf - Klein Kreuz) und E (Kirchmöser - Hohenstücken) zeichnen sich durch ein geringes Verkehrsaufkommen aus. Einige Busse sind mit durchschnittlich 20 Prozent nicht ausgelastet. Hier bedarf es eines nachfrageoptimierten Angebotes, etwa durch den Einsatz kleinerer Busse (Minibus), durch veränderte Taktzeiten (von 30-Minuten-Takt auf 60-Minuten-Takt) oder durch die Einbindung von Randbezirken.

**4. Mobilität nach Zeitaspekten:** Bei der Untersuchung hat sich ergeben, dass

werktags um 7.00 Uhr (bis ca. 8.00 Uhr) die meisten der befragten Personen (9,8 % der Stichprobe) - mit oder ohne Nutzung des ÖPNV - unterwegs sind. Diese extreme Frühspitze ist zwar nicht überraschend, erfordert jedoch einige Konsequenzen, um Mobilitätseinschränkungen oder übermäßigen Infrastrukturbelastungen mit den damit verbundenen Zeitverlusten entgegenwirken zu können. So wäre es beispielsweise denkbar, die Kapazitäten des ÖPNV zu erhöhen. Unter Berücksichtigung der nach 8.00 Uhr rückläufigen und insgesamt stark schwankenden Nachfrage wäre diese Maßnahme allerdings betriebswirtschaftlich bedenklich. Sinnvoller erscheint dagegen, eine



Zwischen der Altstadt und dem Neustadt-Zentrum wurde der größte Verkehrsstrom in Brandenburg an der Havel gemessen.  
Foto: Stelzner

setzen Kurzstreckenticket liegen: Während das Normalticket 1,10 € kostet, wird für die Kurzstrecke (vier Haltestellen) 0,90 € verlangt. Hier lässt sich die Attraktivität zur Nutzung des ÖPNV z.B. durch die Einführung eines „Kieztickets“ erhöhen, das eine Mini-Kurzstrecke (drei Haltestellen) zu einem Preis von 0,50 € beinhaltet.

**2. Brennpunkt Hauptbahnhof:** Naturgemäß zählen Hauptbahnhöfe zu den am stärksten frequentierten innerstädtischen Verkehrsgebieten. In Brandenburg kommen die Fahrgäste, die die Bahn nutzen, im Wesentlichen mit Fahrrädern oder mit dem PKW. Die PKW-Fahrer stoßen dabei schnell an die Grenzen der Aufnahmekapa-

zeitliche Entzerrung durch veränderte Schulanfangszeiten (z.B. variiert um 15 Minuten) zu erreichen.

**5. Zufriedenheit mit dem ÖPNV-Angebot:** Mehr als drei Viertel der Befragten ist mit den Bus- und Straßenbahnverbindungen zufrieden. Dies scheint auf den ersten Blick recht hoch zu sein, dennoch gibt es Unzufriedenheitsgründe, die zur Gegensteuerung Anlass geben. Auf die Frage „Was müsste sich ändern, damit Sie Bus oder Straßenbahn in Brandenburg zukünftig (noch) häufiger nutzen?“ wurden die Fahrpreise genannt (23,7 %). Dieses Argument sollte jedoch nicht dahingehend interpretiert werden, dass nunmehr nur über eine Preisreduktion mehr Nachfrage stimuliert werden kann. Analysen von Kundebefragungen zeigen immer wieder, dass Kunden den Preis gern als Unzufriedenheitsgrund vorschieben, weil er sich schnell und leicht thematisieren lässt, während die eigentlichen Motive kaum bewusst sind. Handlungsbedarf besteht in diesem Fall eher in anderer Hinsicht. Empfehlenswert wäre es, wenn im Rahmen eines offensiven Preismarketing das Angebot besser verkauft und im Sinne einer Nutzenargumentation ein transparenteres Preis-Leistungsverhältnis publiziert werden würde. Im Gegensatz zu anderen Verkehrsbetrieben liegen gerade die VBB preislich unter denen der regional angrenzenden Konkurrenzbetriebe. Weiterhin müssten nach Angaben der Befragten folgende Änderungen eintreten, wenn die Leistungen des ÖPNV künftig stärker nachgefragt werden sollten: Veränderung der Lebensumstände (z.B. Verlust des Arbeitsplatzes und damit Einkommenseinbußen; Tod des Ehepartners und Verkauf des PKWs) (19 %), Erhöhung der Taktfrequenz (12,7 %) oder der Linienführung (10,2 %).

**6. Mangelnde Informationsbasis:** Nur 43 Prozent der Befragten fühlen sich über das Angebot der Brandenburger Verkehrsbetriebe gut informiert. Die Notwendigkeit einer zielgruppenspezifischen Informationsoffensive wird damit deutlich. Nicht nur die oben erwähnten Preisvorteile, sondern auch kundenspezifische Leistungsangebote müssen intensiver kommunikationspolitisch (z.B. durch die verstärkte Nutzung moderner Kommunikationsmedien wie Internet) getragen werden.

Insgesamt kann festgehalten werden, dass auf der Basis dieser Untersuchungsergebnisse detaillierte Ansatzpunkte für effektive und effiziente Handlungsalternativen existieren. Der Beweis einer guten Zusammenarbeit zwischen Wissenschaft und Praxis ist mit diesem Projekt geliefert - ein Beispiel einer synergetischen Kooperation, die für Folgeprojekte genutzt werden sollte.

Prof. Dr. Jürgen Schwill

## Neu im Multimedia-Labor Zwölf Computer und aktuelle Software

*Die Studierenden des Fachbereichs Wirtschaft können aufatmen. Nachdem sie über Jahre hinweg mit relativ einfachen Mitteln ihre Firmen- und Produktpräsentationen erstellt haben, steht ihnen seit Beginn des Sommersemesters ein völlig neu eingerichtetes, hochmodernes Multimedia-Labor zur Verfügung.*

Zwölf Multimedia-PCs sowie umfangreiche Software zur Medienerstellung und -integration, gestatten es, Präsentationen auf CD-ROMs bzw. Internetauftritte auf hohem Niveau und entsprechend den Wünschen der externen Auftraggeber zu gestalten. Außerdem ergeben sich damit für die Studenten erheblich verbesserte Arbeitsbedingungen im Rahmen des Wahlpflichtfachs „Multimedia“ und „Medienumsetzung“.

Nachdem in den zurückliegenden Jahren bereits mit der „alten“ Technik bemerkenswerte Ergebnisse erzielt werden konnten (36 erfolgreich beendete Projekte, von denen drei mit dem Multimediapreis des Studiengangs Wirtschaftsinformatik ausgezeichnet worden sind), erwartet der Fachbereich einen



Mit der neuen Ausstattung im Multimedia-Labor können die Studierenden des Fachbereichs Wirtschaft auf höherem Niveau Medien erstellen.  
Foto: Parsch

Motivationsschub für die Studierenden und eine Verkürzung der Produktionszyklen.

Die Neuausstattung wurde möglich, weil die EU, der Bund und das Land Brandenburg das Vorhaben mit insgesamt 114581 Euro gefördert haben. Prof. Dr. Falko Ihme

## Inno-Preis Zweite Runde ab Juni

Der „Innovationspreis Brandenburger Unternehmer für betriebsnahe Entwicklungen“ wird in diesem Jahr zum zweiten Mal ausgelobt. Vom 1. Juni bis 30. September 2003 können sich Studierende und junge Beschäftigte, die nicht älter als 27 Jahre alt sind, mit innovativen, am Markt ausgerichteten betrieblichen Lösungen um den mit insgesamt 5000 Euro dotierten Preis bewerben.

Ab Juni wird ein Link von der Webseite der FH Brandenburg zu einer Seite führen, auf der die genauen Bedingungen zu finden sein werden. Diese haben sich im Vergleich zum letzten Jahr nicht verändert, mit einer Ausnahme: Statt zu Beginn des Wintersemesters wird der Innovationspreis 2003 im November in einer eigenen Veranstaltung verliehen.

## Photonics Neues Aufbaustudium

Mit Beginn des Sommersemesters 2003 wird an der FH Brandenburg ein neues Aufbaustudium angeboten: Der in Kooperation mit der Technischen Fachhochschule Berlin und der Technischen Fachhochschule Wildau initiierte Masterstudiengang Photonics wurde kurzfristig vom Ministerium genehmigt. Zielgruppe des Angebots sind Hochschulabsolventen aller technischer und naturwissenschaftlicher Fachrichtungen, die Interesse an vertiefenden Kenntnissen auf dem Gebiet der Photonik haben. Die Photonik ist eine interdisziplinäre optische Technologie, die heute gleichberechtigt neben der Elektronik tritt und als Schlüsseltechnologie des 21. Jahrhunderts gilt. Ausführlicher Artikel im nächsten INFOCUS. Weitere Infos: „www.masterstudiengang-photonics.de“.