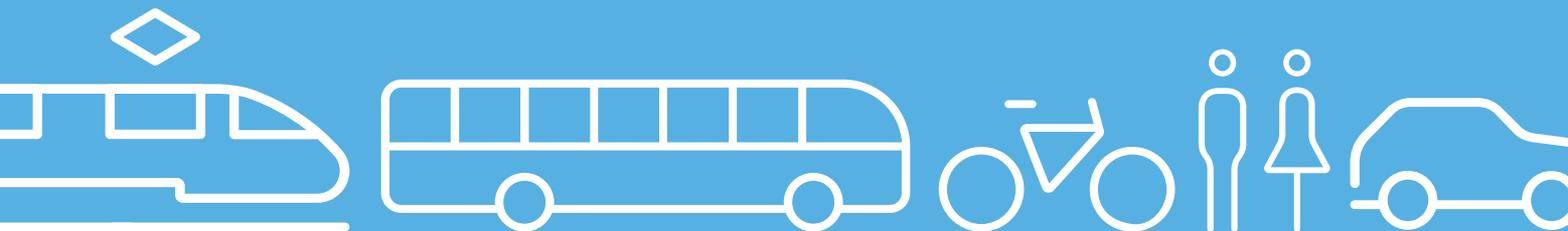


Paratransit - neue Entwicklungen an der Peripherie des öffentlichen Verkehrs

Dr. Ing. Martin Schiefelbusch MA MSc



Sonderdruck: Auszug aus DER NAHVERKEHR
1-2/2015, 33. Jahrgang



Dr. Martin Schiefelbusch MA MSc, Stuttgart

Paratransit: Neue Entwicklungen an der Peripherie des ÖPNV

Eindrücke von der Tagung *Shaping the new future of paratransit* [1]

Verkehrslösungen für Räume und Zeiten schwacher Nachfrage sind immer wieder Thema von Beiträgen dieser Zeitschrift [2] und seit langem Gegenstand von Forschungs- und Planungsprojekten. Dabei ist meist von *flexiblen* (manchmal auch *alternativen*) *Bedienformen* oder vom *bedarfs-gesteuerten ÖPNV* die Rede, da die meisten Konzepte auf eine mehr oder weniger nachfragegesteuerte Bedienung setzen, bei der zwar ein umfangreiches Fahrtenangebot bereitgehalten, aber nur der Teil davon tatsächlich erbracht wird, für den ein konkretes (angemeldetes) Bedürfnis besteht.

Der englische beziehungsweise amerikanische Begriff des Paratransit ist hierzulande dagegen weitgehend unbekannt. Er enthält die eben genannten Ansätze, geht jedoch inhaltlich darüber hinaus. Paratransit umfasst in seiner ursprünglichen Definition aus den späten 1970er Jahren [3] *gemeinsam genutzte Fahrdienste, überwiegend mit flexiblen oder dynamischen Elementen, die aus nachfragegesteuertem öffentlichen Verkehr, organisierter Mitfahrvermittlung, geteiltem Fahrzeugbesitz, Taxiverkehr und Varianten davon bestehen können.*

Diese Definition enthält somit auch einige Elemente, die inzwischen nicht nur als Lösung für den Umgang mit geringer Nachfrage gelten, sondern auch als notwendige Schritt-

te, um den ÖPNV in Richtung eines multimodalen Angebots weiterzuentwickeln (vgl. unten). So wären danach die sich zurzeit stark entwickelnden Carsharing-Angebote (flexibel wie stationsgebunden) ebenso Teil von Paratransit wie jede Form der Mitfahrvermittlung.

Anlässlich der ersten internationalen Fachtagung seit 1997 zum Thema Paratransit soll mit dem folgenden Beitrag ein Einblick in die aktuelle Diskussion zu diesem Bereich gegeben werden. Außerdem stellt der Aufsatz einige Instrumente (Angebots- und Organisationsformen) aus der US-amerikanischen Paratransit-Praxis vor, die möglicherweise Anregungen für die Entwicklung neuer Mobilitätsdienste in Europa leisten können.

Die Tagung

Die Fachtagung zur Zukunft des Paratransit [4] fand vom 29. bis 31. Oktober 2014 in Monterey/Kalifornien statt und wurde durch das Transportation Research Board der USA unterstützt. Die etwa 150 Teilnehmer kamen zu gut 80 Prozent aus Nordamerika, die übrigen vor allem aus (West)Europa. Hier waren die Niederlande, Belgien, Schweden, Dänemark und Großbritannien jeweils mit mehreren Personen und mindestens einem Vortrag vertreten. Institutionell stammten die meisten der Anwesenden von kommunalen



DER AUTOR

Dr. Martin Schiefelbusch (44) betreut nach längerer Tätigkeit am nexus Institut und der TU Berlin seit April 2014 das Kompetenzzentrum Innovative Angebotsformen im ÖPNV bei der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg. Er studierte Geografie und Verkehrsplanung in Berlin und London und promovierte 2007 am Institut für Land- und Seeverkehr der TU Berlin. In der Mobilitätsforschung und -beratung befasst Schiefelbusch sich vor allem mit der Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs und hat hier neben Arbeiten zur ländlichen Mobilität unter anderem Kundendienst und Fahrgastrechte, Verkehrspolitik und internationale Zusammenarbeit behandelt.

len und regionalen Verkehrsbehörden, Verkehrsunternehmen, Beratungsfirmen und Interessensverbänden. Entsprechend waren rein wissenschaftliche Beiträge selten; es dominierten Vorträge mit eher praxisorientiertem Charakter. Auch der örtliche Verkehrsbetrieb Monterey Salinas Transit (MST) gab einen Überblick über seine Aktivitäten (Abb. 1, Kasten S.63).

Das Thema Paratransit wurde in vielfältiger Form behandelt, wobei von den in der genannten Definition enthaltenen Elementen vor allem flexible öffentliche Verkehrsangebote und gruppenspezifische Sonderverkehre zur Sprache kamen. Carsharing und Mitfahrvermittlung spielten dagegen nur eine geringe Rolle. Entsprechend der Teilnehmerschaft nahmen die meisten Beiträge Bezug auf den nordamerikanischen Kontext. Aber auch die europäischen Beispiele waren insofern interessant als sie die sehr unterschiedlichen Konzepte auch innerhalb Europas zeigten. Vier Oberthemen lassen sich als sehr knappe Zusammenfassung identifizieren:

- Randbedingungen für den Paratransit in den USA,
- Mobilitätsmanagement mittels akteur-sübergreifender Koordination,
- Paratransit-Konzepte aus Europa und anderen Ländern,
- neue Technologien und Geschäftsmodelle als treibende Kräfte für neue Formen des Paratransits.

Foto: Tom Hleka, MST



Abb. 1: MST-Midibus auf der touristischen Küstenlinie 24.



Grafik: Schiefelbusch

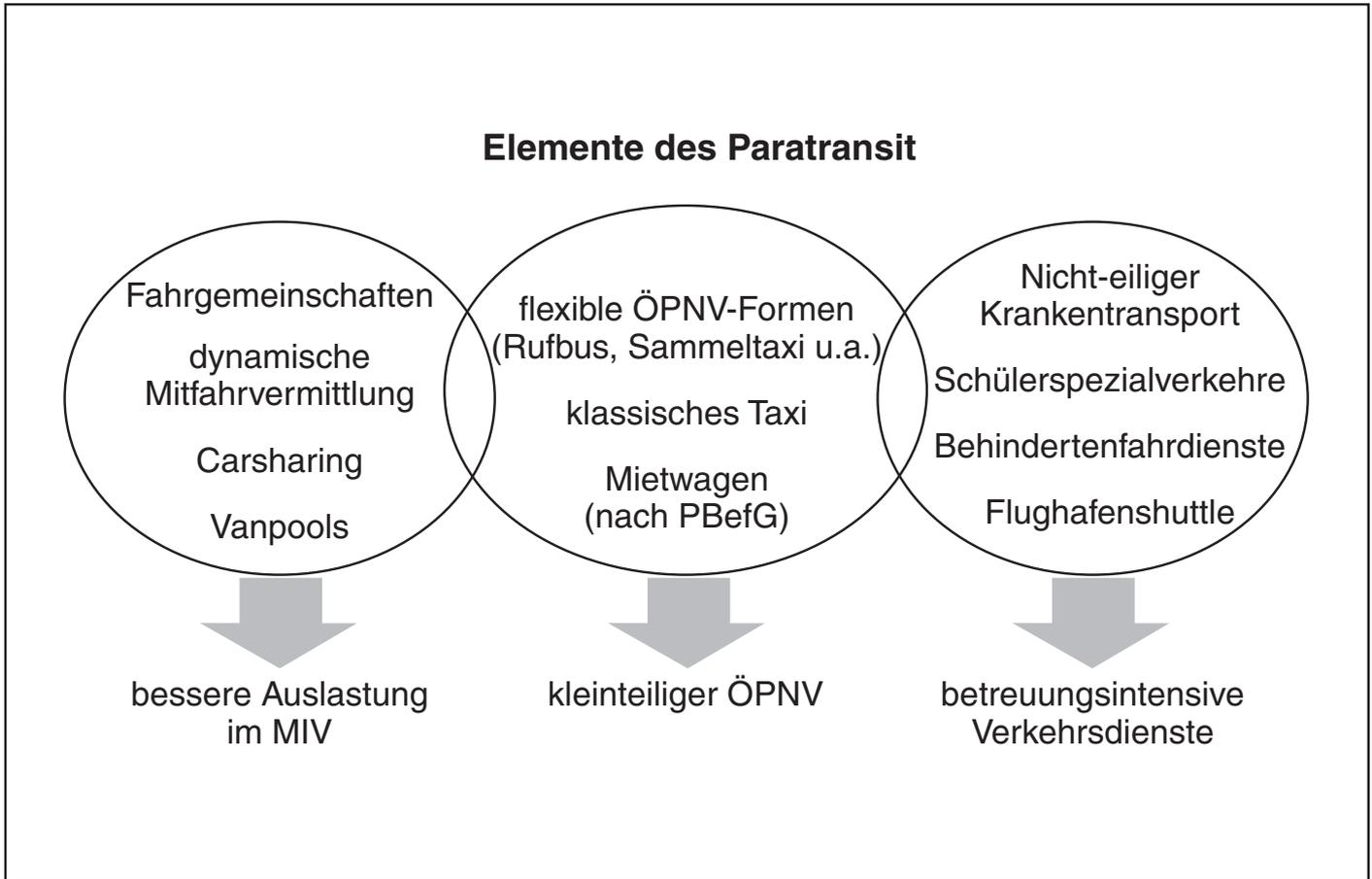


Abb. 2: Mobilitätsdienste im Paratransit.

Paratransit und ÖPNV

Wie schon angedeutet ist der Begriff des Paratransit zwar im ÖV-Kontext entstanden, in seiner ursprünglichen Bedeutung aber umfassender. Neben den flexiblen Bedienformen, die auch im europäischen Fachdiskurs eindeutig zum ÖPNV gerechnet werden, sind zwei Arten von Mobilitätsdiensten Teil des Paratransit, aber (noch?) nicht Teil von ÖPNV (Abb. 2):

- Maßnahmen zur gemeinsamen Nutzung und besseren Auslastung des privaten Individualverkehrs, die in verschiedenen Konstellationen sowohl von der Basis selbst organisiert als auch öffentlich gefördert und koordiniert sein können,
- spezielle Verkehrsdienste, die der Sicherstellung einer Basismobilität für bestimmte (benachteiligte) Gruppen dienen, mit weiteren sozialen Leistungen kombiniert sein können und als Aufgabe der Daseinsvorsorge starker staatlicher Kontrolle und Subventionierung unterliegen.

Den Beiträgen der Tagung zufolge wird Paratransit inzwischen eher mit dem zweiten der genannten Bereiche assoziiert, was

auch an der amtlichen Verwendung des Begriffs in den USA Form des ADA Paratransit liegen dürfte (vgl. Kasten S.62).

Aus europäischer Sicht fällt bei dieser Begriffsverwendung zweierlei auf: Erstens wird mit Paratransit in noch stärkerem Maße als mit normalen ÖPNV ein Angebot für Zwangsnutzer assoziiert. In den meisten Vorträgen war mit großer Selbstverständlichkeit von Senioren, Behinderten, Veteranen und anderen Mobilitätseingeschränkten die Rede, auf deren Bedürfnisse die Angebote ausgerichtet werden. Auch in den Förderprogrammen kommt diese (Selbst)beschränkung zum Teil zum Ausdruck. Ambitionen, darüber hinaus andere Kundengruppen zu erreichen, bestehen offenbar nur in seltenen Ausnahmefällen. Umgekehrt entfallen nach der letzten nationalen Verkehrserhebung US-weit 60 Prozent der von Senioren zurückgelegten ÖV-Wege auf Paratransit und Fahrdienste und nur 40 Prozent auf liniengebundenen Verkehr. Andererseits ist die Bereitschaft, für ein solches Spezialangebot erhebliche öffentliche Subventionen einzusetzen, durchaus beachtlich – um so mehr als die USA im Allgemeinen nicht als ein Land gelten, in dem der öffentliche Verkehr einen hohen Stellenwert genießt.

Zweitens kann jedoch auch diese Nischenperspektive für Mobilitätsanbieter durchaus interessant sein, denn schließlich handelt es sich bei solchen Sonderverkehren um teils umfangreiche und regelmäßige Fahrten, deren Anforderungen auch gut geschultes Personal benötigen. Nötig wäre dafür allerdings die Bereitschaft, sich intensiv mit den spezifischen Kundenanforderungen auseinanderzusetzen, das Angebot entsprechend zu differenzieren und sich damit ein Stück weit vom traditionellen Verständnis eines Massenverkehrsmittels zu verabschieden.

Hauptthemen der Tagung

Randbedingungen für die Organisation von Paratransit in den USA

Auf Grundlage des im vorigen Abschnitt beschriebenen Verständnisses von Paratransit liegt eine Integration von flexiblem ÖPNV und speziellen Verkehrsdiensten (mittlerer und rechter Teil von Abb. 2) eher nahe. Die Umsetzung ist allerdings auch in Amerika ein schwieriger Prozess, der vor Ort in sehr unterschiedlicher Form und in unterschiedlichem Maß umgesetzt wird. Zu beachten sind dabei mehrere sachliche



Tabelle 1: Bundes-Finanzierungsprogramme der USA für Paratransit, Senioren- und Behindertenfahrdienste (Quelle: [6], modifiziert)

Träger	Name des Programms	Gegenstand	ungefährer Umfang (Mio. US \$), 2011
(Kommunen)	Americans with Disabilities Act	ADA-Paratransit (vgl. Kasten 1)	kommunal (Teil des ÖPNV-Budgets)
Administration for Community Living	Older Americans Act	Titel III B u.a. für medizinische und andere Verkehrsdienste	72 (Jahr 2010)
Centers for Medicare & Medicaid (öff. Gesundheitsversicherung)	Medicaid Non-Emergency Medical Transport	Nicht-dringender Krankentransport für Medicaid-Empfänger	ca 2 000
	Sect. 1915c, häusliche/lokale Assistenzleistungen	ergänzende Fürsorgeleistungen, inkl. ggf. Verkehr	41 (Jahr 2008)
Federal Transit Administration (Bundesbehörde für den ÖV)	Elderly Individuals + Disabilities Program	Investitionszuschüsse für Paratransit in Ergänzung des ÖPNV	203
	New Freedom Program	Paratransit-Angebote jenseits der ADA-Pflichtleistungen	80
	Veteran Transport and Community Living Initiative	gruppenspezifische Koordination von Diensten	35
Department for Veterans Affairs	Veterans Medical Care	Subjektförderung für Fahrtkosten zu medizinischer Behandlung u.ä.	824
	Automobiles and Adaptive Equipment	Subjektförderung für Anschaffung angepasster Fahrzeuge	78

Ebenen, von denen schon jede für sich verschiedene Aspekte umfasst:

□ Administrativ fallen die einzelnen Leistungen unter verschiedene Regelungen und Zuständigkeiten: So liegt die Zuständigkeit für ADA-Paratransit (Kasten S.62) bei den ÖPNV-Aufgabenträgern, für nicht-dringenden Patiententransport je nach Zielgruppe bei der staatlichen Versicherung für Einkommensschwache (Medicaid) oder Unterstützungsprogramme für Kriegsveteranen. Daneben bestehen diverse Förderprogramme für Seniorenmobilität und ÖPNV.

□ Auf der *persönlichen* Ebene sind die unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnisse und -einschränkungen der Fahrgäste zu berücksichtigen, die spezielle Hilfestellungen erfordern und andere Restriktionen nach sich ziehen können.

□ Für die *Umsetzung* kommen verschiedene Anbieter in Betracht, die unterschiedliche Kostenstrukturen, Leistungsumfang und Einsatzbedingungen haben. Neben ÖV-Unternehmen, spezialisierten Paratransit-Diensten gehören etwa auch Taxen und Freiwillige dazu. Es gibt etwa sechs US-weit aktive Unternehmen, hinzu kommt jeweils eine Reihe lokaler und regionaler Anbieter.

□ Die Finanzierung ist durch das Nebeneinander der verschiedenen Förderprogramme kompliziert. Hinzu kommt, dass Programme auf Bundesebene in der Regel eine Kofinanzierung der Bundesstaaten und/oder Kommunen erfordern, deren Existenz (oder Fehlen) über den Umfang der vor Ort jeweils angebotenen Leistungen entscheidet (vgl. Kasten S. 64).

□ Die wesentlichen Programme, die für die Finanzierung herangezogen werden können, sind in Tabelle 1 genannt – wobei sich die Darstellung auf die Bundesebene beschränkt. Insgesamt bestehen verschiedenen Tagungsbeiträgen zufolge über 100 Programme unterschiedlicher Größe US-weit, über die Mobilitätsleistungen organisiert und (teil-)finanziert werden können. Zum Teil handelt es sich um Regelungen von eng begrenztem Anwendungsbereich, etwa den Heimtransport nach stationären Krankenhausaufenthalten.

Diese Vielfalt legt zunächst eine hohe Fragmentierung der Verkehrsleistungen nahe; die jedoch dadurch reduziert wird, dass die Umsetzung vieler Programme auf der kommunalen Ebene (County, vergleichbar einem Landkreis, oder Teilräume davon) erfolgt und sie sich an eine begrenzte Zahl fachlich zuständiger Stellen richten. Trotzdem bleibt das Risiko einer ineffizienten Parallelvergabe ähnlicher Verkehre ebenso bestehen wie ein hoher Aufwand, um die Leistungen jeweils entsprechend der einzelnen Programme zu bestellen und abzurechnen.

Mobilitätsmanagement als programm- und akteursübergreifende Koordination

Um hier zu einem effizienten Einsatz der öffentlichen Mittel zu kommen, besteht in der Mehrzahl der Staaten (derzeit 31) auf Grundlage einzelstaatlicher Gesetze oder Programme eine Verpflichtung zur Koordination von Fahraufträgen und Mobilitätsangeboten. Die Staaten haben dazu in der Regel ein Koordinationsbüro eingerichtet, das die lokalen Koordinatoren (s.u.) überwacht und begleitet. Der Begriff Koordination bezieht sich dabei auf die Disposition der Verkehre; er bedeutet nicht, dass diese nur durch ein Unternehmen durchgeführt werden müssen.

Insgesamt gibt es verschiedene Möglichkeiten, die einzelnen Aufgaben (Auftragsannahme, Disposition, Umsetzung, Abrechnung) intern oder extern, gebietsweit oder regional aufgeteilt zu vergeben. Die tägliche Koordination der Mobilitätsdienste wird im Fachjargon als Mobility Management oder Mobility Brokerage (etwa mit Mobilitätsmakler übersetzbar) bezeichnet. Adressaten hierfür sind die Kommunen, die dazu eigene Büros aufbauen (vgl. Kasten S.61) oder diese Leistung an spezialisierte Beratungsbüros vergeben können. Unabhängig von den einzelnen Modellen der Aufgabenzuordnung, die hier nicht im Detail wiedergegeben werden können, erscheinen folgende Erfahrungen interessant:

□ Die für das Mobilitätsmanagement zuständigen Einrichtungen befassen sich auch mit dem Prüfen der Anspruchsberechtigung. Daher schlägt eine unterschiedlich strenge Auslegung der Regularien ebenso auf die Nutzerzahlen durch wie die (politisch bestimmte) mehr oder weniger großzügige Gestaltung der Programme selbst.

□ Für Dokumentation und Abrechnung ist eine Vielzahl programmspezifischer Vorgaben zu beachten. Dies gilt für die akzeptierten Kostensätze wie für die formalen Anforderungen. Wichtig ist dabei auch, nachvollziehbare Methoden für die Zuordnung der Kosten zu den einzelnen Transportvorgängen zur Verfügung zu haben, da die verschiedenen Programme und Kostenträger angehalten sind, sparsam zu wirtschaften und keine Leistungen zu finanzieren, für die sie nicht zuständig sind. Hierfür wurden angepasste Softwarelösungen teils sogar von den zuständigen Agenturen selbst entwickelt (vgl. Kasten S.61).

□ Trotzdem bleibt das Mobilitätsmanagement eine Aufgabe, die nur in Kombination von Technik mit menschlichem Verstand und



Kommunikationsvermögen gut zu bewältigen ist. Es hat sich etwa bewährt, bei den oft längeren Vorbestellfristen Erinnerungsanrufe am Fahrttag durchzuführen, um Verspätungen und Fehlfahrten zu reduzieren.

- Wichtig für den Erfolg des Mobilitätsmanagements ist dessen Zugriff auf eine Bandbreite an Dienstleistungen. Selbst für die typische Paratransit-Klientel gilt, dass der weit überwiegende Teil der Fahrgäste (80 bis 90 Prozent) noch mindestens kurze Strecken gehen kann, also kein (teures) Rollstuhlfahrzeug benötigt.
- Das Ziel der Koordination zur effizienten Gestaltung der Mobilitätsdienste steht mitunter im Widerspruch zum Bestreben einzelner Programm- beziehungsweise Kostenträger, ihre jeweiligen Leistungen zu optimieren. Somit kann es sein, dass Fahrdienste aus einem solchen Interesse heraus auch (wieder) unter eigener Regie dieser Träger erbracht werden.

Paratransit-Konzepte aus Europa und anderen Ländern

Etwa ein Dutzend Beiträge befassten sich mit Beispielen aus Europa und einige wenige mit der Situation in Schwellen- und Ent-

wicklungsländern. Als Gemeinsamkeiten sind im europäischen Vorgehen erkennbar: Es fehlt ein dem ADA-Paratransit entsprechendes Pflichtangebot vergleichbarer räumlich-zeitlicher Abdeckung. Paratransit-Leistungen werden als Teil oder Erweiterung des ÖPNV verstanden (mittlerer Teil von Abb. 2). Als solche werden sie zum einen auf Räume und Zeiten konzentriert, in denen ihr Einsatz sinnvoll erscheint, zum anderen weit mehr mit dem Ziel eines für die Allgemeinheit attraktiven Angebots verbunden.

Jenseits davon ist aber auch die Vielfalt der Strategien innerhalb Europas bemerkenswert (wobei längst nicht alle Länder im Programm vertreten waren). Das Spektrum reicht vom teilflexiblen Linienverkehr (Service- und Flexlinien in Schweden) über lokal gestaltete ÖPNV-Ergänzungsformen (Deutschland, Irland, Großbritannien) hin zu großräumig organisierten Rufbus- und Sammeltaxiangeboten (Flandern, Niederlande, Dänemark). Die Integration von flexiblem ÖPNV und sozialen Verkehrsdiensten (mittlerer und rechter Teil von Abb. 2) wird besonders in Dänemark und den Niederlanden verfolgt – mit unterschiedlichen Konzepten, die einer näheren Betrachtung an anderer Stelle durchaus wert sind.

Aus Sicht der amerikanischen Teilnehmer erschienen die europäischen Beispiele somit einerseits fremd, andererseits wurde in mehreren Beiträgen der Nutzen eines transatlantischen Ideentransfers betont, da die stärker strukturierten (auf Nachfragebindung zielenden), mit mehr Engagement betriebenen und besser abgestimmten europäischen Konzepte größeren Kundenzuspruch und eine bessere Effizienz erwarten lassen.

Neue Technologien und Geschäftsmodelle

Während die bisher genannten Themen doch mehr oder weniger stark die bestehenden Formen von Paratransit und flexiblem ÖPNV als Grundlage hatten, gab es auch einige Beiträge, die sich anderen Konzepten widmeten. Im Mittelpunkt standen dabei die Möglichkeiten durch mobile elektronische Kommunikation, insbesondere via Smartphone-Apps. Mehr noch als in Europa scheinen diese als zentrales Element einer neuen Mobilitätskultur gesehen zu werden. Ihr Nutzen wird – angesichts der ererbten MIV-Dominanz – weniger in einer Unterstützung „intelligenter“ multimodaler Verkehrsmittelwahl erwartet als in der Möglichkeit, Fahrgemeinschaften und spontane Mitfahrgelegenheiten in Privat-Pkw zu vermitteln. Hierzu wurden auch Beispiele vorgestellt, die etwa dem deutschen Flinc-Modell vergleichbar sind.

Hauptthema war jedoch die Rolle der so genannten Transportation Network Company (TNC), deren prominentester Vertreter das inzwischen auch im deutschsprachigen Raum präsente Unternehmen Uber ist. Diese bieten sowohl die Vermittlung von Mitfahrgelegenheiten in ohnehin stattfindenden Pkw-Fahrten an (ridesharing) als auch das – für die Kritik an diesem Geschäftsmodell wesentliche – Vermitteln von Fahrten an freiberufliche Chauffeure (rideselling). In der Praxis ist eine genaue Unterscheidung zwischen diesen beiden Aktivitäten aber oft nicht möglich.

In der kontroversen Debatte wurden die TNC einerseits (dem europäischen Diskurs vergleichbar) als Bedrohung der Taxibranche gesehen, von ihren Befürwortern dagegen als dringend nötiger Impuls für eine Modernisierung dieses Gewerbes begrüßt. TNCs zählen nach der eingangs zitierten Definition eindeutig zum Paratransit; ihre Aktivitäten haben aber auch eine Reihe von – bisher noch eher theoretischen – Auswirkungen auf herkömmliche Paratransit-Angebote. Wenn Taxiunternehmen durch die neue Konkurrenz aufgeben müssen, stehen sie auch nicht mehr für den Paratransit zur Verfügung. Umgekehrt könnte Paratransit eine Chance für Betriebe sein, die sich von der eher einfachen Personenbeförderung zu Anbietern anspruchsvollerer Dienste entwickeln wollen. Manche Kostenträger sehen die TNC auch als Chance, sich von

Mobility Brokerage: ACCESS Pittsburgh

Die kommunale Mobilitätsmanagement-Agentur ACCESS in Allegheny County koordiniert Fahrdienstleistungen für ein Gebiet von 2019 km² mit 1,3 Mio. Einwohnern und ist damit bezogen auf Umfang und Vielfalt der vermittelten Leistungen einer der größten Mobility Broker. Pro Tag werden etwa 6000 Personenfahrten absolviert, bei denen es sich um reine Fahrdienstfahrten, in geringem Umfang aber auch um Zubringer zum Linien-ÖPNV handelt.

Zur Unterstützung der verschiedenen Prozesse wurden verschiedene Softwarelösungen entwickelt, die auf Basis üblicher Windows-Komponenten mit einer Förderung im Rahmen des New Freedom-Programms der FTA (vgl. Tabelle 1) finanziert wurden:

- Das Dispositionssystem Infinity fasst Auftragsannahme und Abwicklung in der Mobilitätszentrale bis hin zur Abrechnung der Leistungen bei den verschiedenen Trägern entsprechend deren Anforderungen zusammen.

- Über eine Kunden- und Fahrtendatenbank wird außerdem die fahrtspezifische Prüfung der Anspruchsberechtigung unterstützt, über die aber weiter ein ACCESS-Angestellter entscheidet.
- Fahrgelder werden nicht mehr bar im Fahrzeug kassiert, sondern von den ohnehin registrierten Kunden in ein persönliches Konto eingezahlt. Zu Fahrtantritt erfolgt nur noch die Identifizierung über eine dazugehörige Chipkarte.

Insgesamt werden von 35 Personen Leistungen für 145 einzelne Kostenträger koordiniert. Die wichtigsten Besteller beziehungsweise Geldquellen sind der ADA-Paratransit, Sozialdienste, Lotteriemittel, Seniorenhilfsdienste und Arbeitsfördermaßnahmen. Die Leistungen werden von sieben regionalen Anbietern mit 400 Fahrzeugen erbracht. Die genannten EDV-Lösungen ermöglichen eine Personaleinsparung im Verwaltungsbereich von sieben Vollzeitstellen bei ACCESS und weiteren bei den Verkehrsunternehmen.

ADA-Paratransit

In § 23 des Americans with Disabilities Act (ADA) von 1990 wurden Anbieter von ÖPNV-Leistungen verpflichtet, einen barrierefreien Ersatzverkehr für die Personen einzurichten, die wegen einer Behinderung den normalen Linienverkehr nicht nutzen können. ADA-Paratransit ist eine Pflichtleistung, die aber räumlich nur einen Bereich von 0,75 Meilen (etwa 1 km) beiderseits bestehender Buslinien abdeckt und auf die Bedienungszeiten des normalen ÖPNV beschränkt ist. Einige Qualitätsmerkmale sind im Gesetz verbindlich festgelegt [5], darunter das Recht zur unbegrenzten Nutzungshäufigkeit, Anspruch auf Beförderung innerhalb einer Stunde vor/nach der gewünschten Zeit und die Pflicht zur Bestellung am Vortag der Fahrt.

Die Berechtigung zur Nutzung des Dienstes wird auf Antrag durch Auswertung medizinischer Unterlagen und gegebenenfalls eigener Untersuchungen festgestellt, die die Verkehrsunternehmen oder von ihnen beauftragte Büros durchführen. Die Nutzungsberechtigung kann auf eine bestimmte Zeit oder bestimmte Wegearten beschränkt werden.

Die Verkehrsunternehmen können die Fahrleistungen selbst erbringen oder an Unterauftragnehmer vergeben. Für den ADA-Paratransit kommen meist mit Rollstuhl- und anderen Hilfseinrichtungen ausgestattete Kleinbusse zum Einsatz (Abb. 3). Pro Bedienungsgebiet kommen zwischen 10 und über 200 Fahrzeuge zum Einsatz, die EDV-gestützt disponiert werden. Obwohl kein Anspruch auf individuelle Beförderung besteht, sind die erzielten Bündlungsgrade in der Praxis gering. Für die Nutzung des ADA-Paratransit werden meist Fahrpreise in Höhe der ortsüblichen ÖPNV-Tarife erhoben; das Gesetz erlaubt Tarife bis zur doppelten Höhe des Linienverkehrs. Da es sich um eine Pflichtaufgabe handelt, versuchen offenbar manche anderen Kostenträger, eigentlich in ihrer Verantwortung stehende Aufträge auf den ADA-Fahrdienst abzuschieben.

Infolge dieser Randbedingungen ist ADA-Paratransit eine teure Dienstleistung – auf der Tagung war von Kosten pro Fahrgastfahrt von 25 \$ (20 €) als typischer Durchschnitt die Rede –, deren Effizienz aber ohne Änderungen des

Grundkonzepts nur schwer verbessert werden kann. Zur Kostensenkung setzen manche Kommunen auch Taxen ein, wenn die Anforderungen des Fahrgasts dies erlauben. Weitere Ansätze sind die Koordination mit anderen Mobilitätsdiensten (vgl. Kasten 2) einschließlich der Kombination mit flexiblen Bedienformen, die als Zubringer zum Linien-ÖPNV eingesetzt werden. Dies wird derzeit nur sehr selten praktiziert, da die meisten städtischen Betriebe keine flexiblen Bedienformen einsetzen. Dagegen finden sich in ländlichen Räumen häufiger Kombinationen von ADA und allgemein zugänglichem ÖPNV in einem flexiblen Angebot. Ein anderer Ansatz ist die Erweiterung des Angebots auf eine größere Kundengruppe und zu besseren Konditionen, um mehr Nachfrage zu generieren – dies quasi als Umkehrung der in den 1980er Jahren einsetzenden Bestrebungen, den Subventionsaufwand durch restriktivere Nutzungsbedingungen zu begrenzen. Letztere Strategie wird seit 2010 unter dem New Freedom-Programm zur Integrationsförderung durch die Bundesbehörde für den öffentlichen Verkehr (Federal Transit Administration, FTA) gefördert, ist aber bisher freiwillig.

Foto: Martin Schiefelbusch



Abb. 3: Paratransit-Kleinbus aus New York mit konventionellem Einstieg im vorderen Teil der Kabine und separater Tür für Rollstuhl- im hinteren Bereich des Fahrzeugs



„einfacheren“ Fahrten zu entlasten. Die TNC selbst bieten dafür allerdings bisher noch keine ausreichende Verfügbarkeit und Qualität – die Fahrzeuge sind nicht barrierefrei, und Sicherheits- oder Ausbildungsstandards werden nicht garantiert. Es ist jedoch zu erwarten, dass die TNC versuchen werden, durch spezielle Angebote (etwa eine separate Vermittlung von Rollstuhltaxen oder Buchungsportale für Großkunden) auch solche Marktsegmente zu bedienen. Auch spezielle Community-Angebote (Senioren fahren Senioren) scheinen denkbar.

Schluss

In der Auseinandersetzung mit dem Thema Paratransit wird die soziale Bedeutung von Mobilitätsdiensten deutlich. Für den amerikanischen Kontext gilt dies (angesichts des weniger entwickelten „großen“ ÖPNV) in besonderem Maß. Paratransit-Dienste sind zwar eine teure Form öffentlichen Ver-

kehrs, sie leisten aber einen wesentlichen Beitrag dazu, dass Menschen auch bei eingeschränkter Mobilität in ihrem häuslichen Umfeld bleiben und ihren gewohnten Aktivitäten nachgehen können. Dies ist zum einen meist Wunsch der Betroffenen. Zum anderen ist ein solcher Dienst aber auch aus volkswirtschaftlicher Sicht durchaus interessant, da so erheblich höhere Kosten für eine mobile Versorgung oder Heimunterbringung vermieden werden können.

Hier zeigt die amerikanische Situation einerseits ein größeres Bewusstsein für die soziale Dimension dieser Dienste. Andererseits ist an der Vielfalt der Programme, Kostenträger, Anbieter und Kooperationsformen zu erkennen, dass eine übergreifende Zusammenarbeit dabei eine schwierige Aufgabe ist, bei der sicher noch manches besser gelöst werden kann.

Die Bedeutung von Paratransit wird im Zuge des demografischen Wandels wachsen – dies gilt auch für Amerika. Hier besteht zwar nicht

das aus Europa bekannte Problem absoluten Bevölkerungsrückgangs, die Alterung wird aber mindestens genauso wirksam werden. Die Versorgung der ausgedehnten, dünnbesiedelten Wohngebiete des Pkw-Zeitalters ist hier eher noch schwerer zu bewältigen als in Europa und vermutlich nur mit massivem Einsatz flexibler Verkehrsangebote machbar.

Dabei passt das Konzept des Paratransits auch zu den gesellschaftlichen Megatrends zunehmend dynamischer, variabler Verhaltensmuster und der Neubewertung des Alters als einer Zeit der aktiven Selbstverwirklichung. Diese Trends werden durch technische Entwicklungen (Stichwort Smartphone, verkehrsträgerübergreifende Mobilitäts-Apps) unterstützt. Selbst wenn (heutige) Seniorengenerationen diese Mittel noch weniger nutzen als jüngere Altersgruppen, so sind sie den meisten doch nicht ganz fremd. Auch die Nutzersicht spricht demnach dafür, Paratransit bewusst als Baustein moderner Mobilitätsangebote einzusetzen.

Mobilitäts- und Serviceleistungen: Monterey Salinas Transit

Der am Ort der Tagung tätige Verkehrsbetrieb Monterey Salinas Transit bedient mit 104 Fahrzeugen ein Gebiet von 725 km² mit 426 000 Einwohnern, davon 150 000 in Salinas und 28 000 in Monterey. Der Betrieb hat neben klassischem Linienverkehr (Stadt- und Regionallinien) und den zwingenden Leistungen im ADA-Paratransit folgende Aktivitäten im Bereich des Mobilitätsmanagements entwickelt:

- Aufbau einer Reihe teilöffentlicher oder geschlossener Linienverkehre zur Bedienung der Militärstandorte der Region (interne Verkehre, Pendlerlinien, Freizeitfahrten),
- „garantierte Heimfahrt“-Programm für Teilnehmer an Fahrgemeinschaften oder ÖPNV-Nutzer, die wegen plötzlicher Terminänderungen ihre eigentliche Heimkehrmöglichkeit nicht nutzen können,
- Jobticket-Angebote für Unternehmen,
- allgemein zugängliche Rufbusverkehre in zwei Gebieten,
- Orientierung weiterer Linien auf Verkehre zu und zwischen den Hochschulstandorten der Region,
- allgemeine und kundenspezifische Trainingsprogramme, um Kenntnisse der ÖPNV-Nutzung zu vermitteln (und die

Abhängigkeit vom ADA-Paratransit zu reduzieren),

- Begleitdienst für Mobilitätseingeschränkte und Gruppen im Linienverkehr, die durch Freiwillige erbracht werden (Abb. 4),
- über die ADA-Verpflichtung hinausgehender Fahrdienst für Mobilitätseingeschränkte, der durch Taxiunternehmen erbracht wird und bevorzugt für Wege von/zur Bushaltestelle angeboten wird,
- dazu Beschaffung von neun rollstuhlge-rechten Taxen (Abb. 5), die an örtliche Taxiunternehmen vermietet werden,
- monatliche Sonderfahrten zu den wichtigsten Spezialkliniken in den angrenzenden Regionen (für alle Einwohner nutzbar).

Das Mobilitätsmanagement von MST bemüht sich außerdem um die Berücksichtigung der Anforderungen mobilitätseingeschränkter Personen bei der Gestaltung von Verkehrsanlagen.

Im Geschäftsjahr 2013 wurden 4,1 Mio Fahrgastfahrten erbracht (davon 105 000 im ADA-Paratransit) und die Betriebskosten zu knapp 24 Prozent aus Fahrgeldeinnahmen gedeckt. Da einige Bundesförderprogramme künftig entfallen, wurde auch hier ein lokales Referendum



Foto: Tom Hicks

Abb. 4: Hilfe beim Einsteigen in den Linienbus von MST.



Foto: MTA New York

Abb. 5: Rollstuhltaxi mit seitlicher Rampe Modell MV-1.

initiiert, nach dessen Annahme künftig eine Umsatzsteuer von 0,125 Cent pro Dollar zweckgebunden für den ÖPNV erhoben wird.



Ein Thema in der
Ausgabe 3/2015

INTER- MODALITÄT

Erscheinungstermin:
14. März 2015

Anzeigenschluss:
25. Februar 2015

**Wir platzieren Ihre
Anzeige genau da,
wo Entscheider
interessiert lesen!**

DVV Media |
Alba Fachmedien ÖPNV
Telefon: 0211/505 26 536
E-Mail: andrea.koett@
dvvmedia.com
www.alba-fachverlag.de

Literatur

- [1] Der Autor dankt den Tagungsorganisatoren Roger Teal und Tom Hicks sowie Richard Weiner, Karen Hoesch, Jana Lynott, Phil McGuire für die Unterstützung und ergänzenden Auskünfte für die Vorbereitung dieses Beitrags.
- [2] Siehe etwa die Beiträge in DER NAHVERKEHR 7-8/2014.
- [3] Ronald F Kirby u.a.: Paratransit: neglected options for urban mobility, Urban Institute 1974
- [4] Vollständiger Titel Shaping the new future of para-

transit - An international conference on Demand Responsive Transit. Die Präsentationen der Tagung sind unter <http://onlinepubs.trb.org/onlinepubs/Conferences/2014/Paratransit/Agenda.pdf> abrufbar.

- [5] Code of Federal Regulations (49 CFR 37), Abschnitt 37,121ff
- [6] J. Lynott u.a.: Weaving It together: A Tapestry of Transportation Funding for Older Adults. AARP Public Policy Institute Research Report, Washington 2013
- [7] Alameda County Transportation Commission: 2014 Transportation Expenditure Plan (<http://www.acgov.org/rov/elections/20141104/documents/MeasureBB-v5.pdf>)

ÖPNV-Finanzierung durch lokale Umsatzsteuern: Beispiel Alameda County

Die Finanzierung von ÖPNV-Leistungen geschieht auch in den USA zum großen Teil über öffentliche Mittel – der Eigenfinanzierungsgrad aus Fahrgeldeinnahmen liegt meist sogar deutlich unter den in Mitteleuropa erreichten Werten. Subventionen werden vor allem durch die Bundesstaaten bereitgestellt. Daneben spielen aber lokale Umsatzsteuern eine wichtige Rolle. Über diese stimmt die Bevölkerung im Rahmen örtlicher Referenden ab. Als Beispiel eines solchen Verfahrens umfasst das als Maßnahme BB im November 2014 angenommene Paket für Alameda County (Randbereich des Ballungsraums San Francisco, u.a. mit Berkeley und Oakland):

- Erhöhung der bestehenden Steuer von 0,5 auf 1 Prozent,
- Verlängerung des Erhebungszeitraums vom 31.3.2022 bis 31.3.2045,
- Erwartetes Mittelaufkommen 7,85 Mrd \$,
- Verwendung gemäß einer in der Beschlussvorlage definierten Mittelaufteilung auf die Verkehrsträger (Tabelle 2), für die in den meisten Bereichen auch bereits konkrete Projekte benannt sind,
- Überwachung des Mitteleinsatzes u.a. durch jährliche Berichterstattung und einen zu diesem Zweck eingesetzten Bürgerbeirat.

Tabelle 2: Verwendung des Mittelaufkommens der ÖPNV-Mittel aus der Umsatzsteuer in Alameda County

Verkehrsträger	Ausgabenbereich	% der Mittel (gerundet)
ÖPNV	Betriebskostenzuschüsse und Ausgleich für Jugendtarife	24
	Fahrdienste für Senioren und Behinderte	10
	Busbeschleunigungsmaßnahmen	14
Straßennetz	Ausbau- und Modernisierungsinvestitionen Schienenverkehr, Trassensicherung, Bahnhofsbauten	
	Ausbau und Erhalt überörtlicher Straßen (in Zuständigkeit des County)	10
Verkehrsmanagement MIV	Straßenbaumaßnahmen der Kommunen	20
	Einzelmaßnahmen zur Verbesserung des Verkehrsflusses	9
Fuß- und Radwege	spezielle Maßnahmen für den Güterverkehr	1
	Ausbau div. überregionaler Verbindungen, Zuweisungen an Kommunen für lokale Maßnahmen	8
Städtebau	Unterstützung ÖPNV-affiner Siedlungsentwicklung und städtebauliche Integration von ÖPNV-Schnittstellen	4
Technologieförderung	Forschungs- und Entwicklungsmaßnahmen	1