



# EMTA barometer

EUROPEAN METROPOLITAN TRANSPORT AUTHORITIES

## Vorwort

Der Verband der Aufgabenträger für öffentlichen Personennahverkehr in europäischen Metropolen (EMTA) bringt die für die Planung, Koordinierung und Finanzierung des öffentlichen Nahverkehrs verantwortlichen Behörden aus 31 der größten europäischen Metropolregionen zusammen.

**Die genaue Kenntnis der örtlichen Gegebenheiten ist Voraussetzung für die Festlegung von Maßnahmen.** Dies gilt insbesondere für den Bereich des öffentlichen Personennahverkehrs, da hier Entscheidungen das tägliche Leben von Millionen Menschen berühren, und die Investitions- und Betriebskosten von komplexen Systemen oft in die Millionen, wenn nicht sogar in die Milliarden Euro gehen. Sie haben auch eine entscheidende Auswirkung auf die wirtschaftliche Dynamik und auf die Umweltqualität von Ballungsräumen.

In diesem Zusammenhang **ist der Vergleich von Daten ("Benchmarking") aus Gebieten, die den gleichen Herausforderungen gegenüber stehen, eine nützliche Informationsquelle für die Entscheidungsträger.** Aus einer Distanz zum eigenen örtlichen Kontext ist es möglich, von den Erfahrungen anderer Aufgabenträger zu profitieren. Das *EMTA - Barometer des öffentlichen Personennahverkehrs in den europäischen Metropolregionen* zielt darauf ab, solch vergleichende Erkenntnisse zu liefern.

“Die Aufgabenträger für den öffentlichen Nahverkehr die einzigen Organisationen, die einen umfassenden Überblick über Fragen der Mobilität innerhalb der Metropolregionen haben.”

Dort, wo solche vorhanden sind, **sind die Aufgabenträger für den öffentlichen Nahverkehr die einzigen Organisationen, die einen umfassenden Überblick über Fragen der Mobilität innerhalb der Metropolregionen haben.** Ballungsräume haben öffentliche Nahverkehrsnetze mit verschiedenen Verkehrssystemen und mehreren Betreibern. Die Fahrgäste hingegen nehmen in der Regel nicht die einzelnen Verkehrsunternehmen wahr, sondern sehen den ÖPNV als einheitlichen Verbund an.

Die Erhebung passender Daten wird daher als eine Hauptverantwortung der Aufgabenträger für den öffentlichen Verkehr angesehen. Zum Erreichen dieses Zieles ist folgendes wichtig:

- **Festlegung von passenden räumlichen Einheiten,** welche den tatsächlichen Mobilitätsbedürfnissen der Menschen entsprechen. In allzu vielen Fällen ist die Analyse immer noch auf die Verwaltungsgrenzen der örtlichen Behörden oder auf das Gebiet beschränkt, das von einem vorhandenen Verkehrsunternehmen bedient wird, was nicht immer dem tatsächlichen Verflechtungsraum der Bewohner entspricht.
- **Festlegung einer Reihe von Hauptindikatoren,** die regelmäßig erhoben und überprüft werden, damit man über die jeweils vorherrschenden wesentlichen Trends einen klaren Überblick hat.
- **Berücksichtigung nicht nur des öffentlichen Nahverkehrs, sondern auch der Mobilität im weiteren Sinn,** einschließlich der Fahrten mit dem eigenen Auto, aber auch mit dem Taxi, dem Fahrrad und von Strecken, die zu Fuß gegangen werden.

Die Schwierigkeiten und Fehlerquellen bei der Erhebung von Daten sind den Fachleuten gut bekannt. EMTA ist der Meinung, dass es Zeit ist, einen Prozess der Angleichung von Definitionen auf europäischer Ebene in Zusammenarbeit mit den Vertretern des öffentlichen Verkehrssektors einzuleiten. Zu diesem Zweck hat EMTA ihrerseits Daten von den Aufgabenträgern für öffentlichen Nahverkehr der europäischen Metropolregionen erhoben. Eine erste Ausgabe dieses Barometers wurde im Jahr 2002 veröffentlicht. Dieser Artikel ist eine Zusammenfassung der zweiten Ausgabe, die im Jahr 2004 herausgegeben wurde.

Diese Ausgabe des *Barometers* illustriert die Verschiedenheit der öffentlichen Verkehrssysteme und der Politiken zum öffentlichen Verkehr in den größten europäischen Städten, sowie einige Hauptkenntnisse.



# Präsentation

## Präsentation der 2. Ausgabe des EMTA - Barometers

■ In der zweiten Ausgabe des EMTA - Barometers für öffentlichen Nahverkehr sind 21 Metropolregionen enthalten. Athen, Barcelona, Berlin-Brandenburg, Bilbao, Birmingham-West Midlands, Brüssel, Dublin, Frankfurt a. Rhein/Main, Helsinki, Lissabon, London, Madrid, Manchester, Paris Ile-de-France, Prag, Sevilla, Stockholm, Valencia, Wien - Ostösterreich, Warschau und Zürich. Diese Metropolregionen haben sehr verschiedene Flächen und Bevölkerungszahlen.

### Beschreibung der untersuchten Metropolregionen

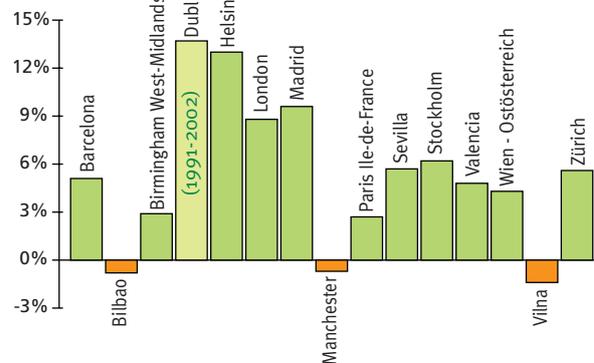
	Verantwortliche Behörde	Bevölkerung (Einwohner)	Fläche (km <sup>2</sup> )	Jährliches BIP pro Kopf (€)
Athen	OASA	3 659 145	1 450	12 700
Barcelona	ATM	4 482 623	3 236	20 146
Berlin-Brandenburg	VBB	5 987 640	30 367	19 000
Bilbao	CTB	1 145 709	2 217	18 525
Birmingham West-Midlands	Centro	2 555 592	899	16 660
Brüssels	Region	2 334 826	5 162	50 000
Dublin	DTO	1 535 000	969	36 500
Frankfurt RheinMain	RMV	5 256 937	13 374	29 320
Helsinki	YTV	965 000	750	37 000
London	TfL	7 410 800	1 580	25 334
Madrid	CTM	5 423 384	8 030	22 818
Manchester	GMPT	2 482 352	1 272	13 832
Paris Ile-de-France	STIF	10 952 000	12 070	37 472
Prag	ROPID	1 663 056	3 749	8 470
Sevilla	CTS	1 121 208	1 387	15 457
Stockholm	AB SL	1 850 000	6 500	38 000
Valencia	ETM	1 562 342	1 503	16 181
Wien - Ostösterreich	VOR	2 616 000	8 841	24 400
Vilna	MESP	553 300	402	4 229
Warschau	ZTM	1 630 000	518	
Zürich	ZVV	1 223 101	1 834	48 000

### Die europäischen Metropolregionen sind im Wachsen begriffen, haben aber verschiedene demographische Strukturen.

Die meisten der untersuchten Ballungsräume haben in den letzten zehn Jahren einen Bevölkerungszuwachs verzeichnet. Die durchschnittliche Wachstumsrate liegt bei ca. 5% bei den Städten, die Daten zur Verfügung stellen konnten, wobei Dublin mit einer geschätzten Wachstumsrate von 12,4% im Zeitraum 1992-2002 an erster Stelle liegt, (die vorliegende Steigerungsrate zwischen 1991 und 2002 liegt bei 13,7%). Helsinki liegt mit einem Wachstum von fast 13% an zweiter Stelle, gefolgt von Madrid (+9,6%) und London (+8,8%).

Der Anteil der eigentlichen Stadt im Verhältnis zur Metropolregion beträgt grob geschätzt 40% der Gesamtbevölkerung mit starken Unterschieden zwischen den einzelnen Metropolregionen. Diese Abweichungen liegen in den unterschiedlichen administrativen Rahmenbedingungen und der historischen Entwicklung der Regionen begründet.

### Bevölkerungsentwicklung (1992-2002)

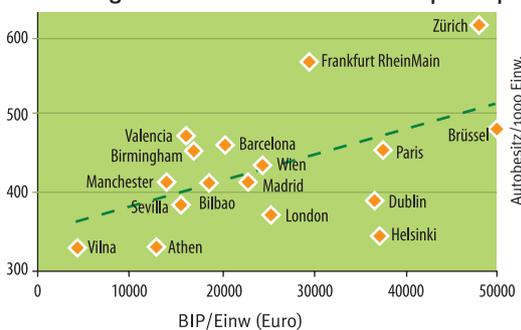


zwischen wirtschaftlichem Wohlstand und der Zahl der Pkw je 1000 Einwohner einerseits, und zwischen der Zahl der Pkw je 1000 Einwohner und der Verkehrsmittelwahl zugunsten des Autos andererseits zu zeigen, wobei eine große Streuung vorliegt.

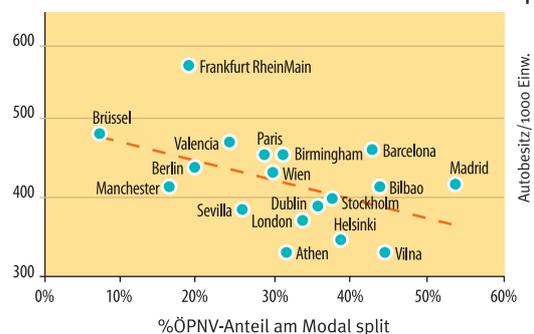
Andere Faktoren, wie Einwohnerdichte, Familiengröße, Vorhandensein eines leistungsfähigen öffentlichen Nahverkehrs, oder die Kosten für das Benutzen und Parken von Autos können zu einer niedrigeren Fahrzeugdichte führen.

■ In manchen Städten ist die Zahl der Pkw je 1000 Einwohner fast doppelt so hoch wie in anderen (mehr als 600 Autos pro 1000 Einwohner in Zürich gegenüber weniger als 350 in Athen und Vilna). Die Regressionsanalyse scheint eine schwache Verbindung

### Beziehung zwischen Autobesitz und BIP pro Kopf



### Verhältnis von Autobesitz zum Anteil des ÖV am Modal Split





## Der öffentliche Nahverkehr wird in den am dichtest besiedelten Teilen der meisten europäischen Metropolregionen für mehr als 50% aller motorisierten Fahrten genutzt.

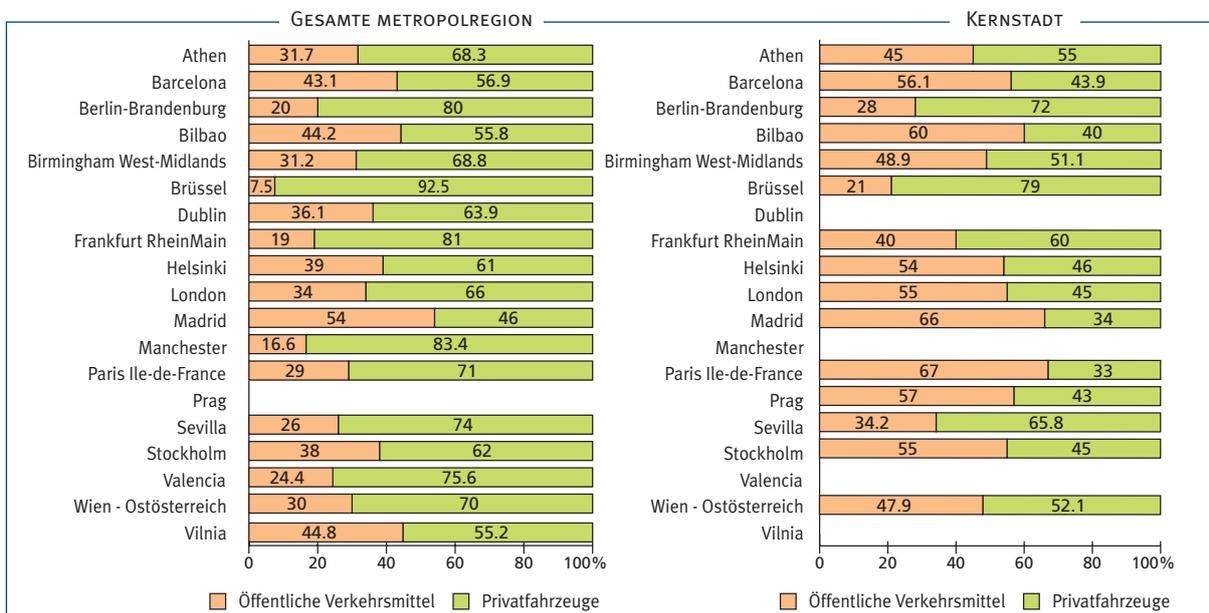
Dies zeigt seine grundlegende wirtschaftliche, soziale und umweltfreundliche Rolle in Großstadtgebieten. Madrid ist unter den untersuchten europäischen Metropolregionen die einzige größere, in der der öffentliche Nahverkehr für mehr als 50% aller motorisierten Fahrten genutzt wird (54%). Andere Metropolregionen, in denen mehr als ein Drittel der motorisierten Fahrten mit dem öffentlichen Nahverkehr bestritten werden, sind Barcelona, Dublin, Helsinki, London, Stockholm und Vilna.

Im eigentlichen Stadtbereich der Metropolregionen erreicht ein Großteil der Städte mehr als 50% für Fahrten

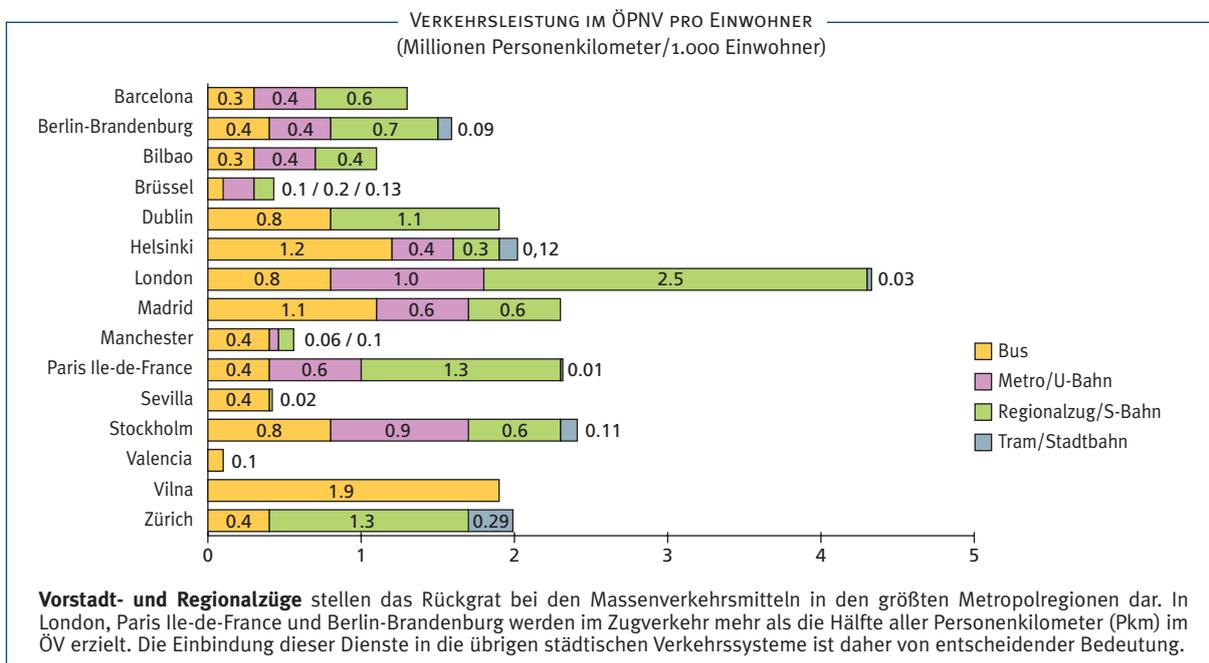
mit öffentlichen Verkehrsmitteln, wobei Paris und Madrid mit einem Anteil von zwei Dritteln aller motorisierten Fahrten an der Spitze liegen. Dies spiegelt die sehr dichten öffentlichen Verkehrsnetze wider, welche die Herzen der beiden Hauptstädte versorgen.

Die große Lücke zwischen der Verkehrsmittelwahl im eigentlichen Stadtbereich und in der gesamten Metropolregion, (hier werden öffentliche Verkehrsmittel im Durchschnitt für 30% der motorisierten Fahrten genutzt), zeigt eine der wesentlichen Herausforderungen auf, denen die Aufgabenträger für den öffentlichen Nahverkehr und die Verkehrsunternehmen in den kommenden Jahren gegenüber stehen: Ausbau der öffentlichen Verkehrsmittel in den Vorstädten und den weniger dicht besiedelten Teilen der Metropolregionen.

### Die Benutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln variiert in den einzelnen Städten sehr:

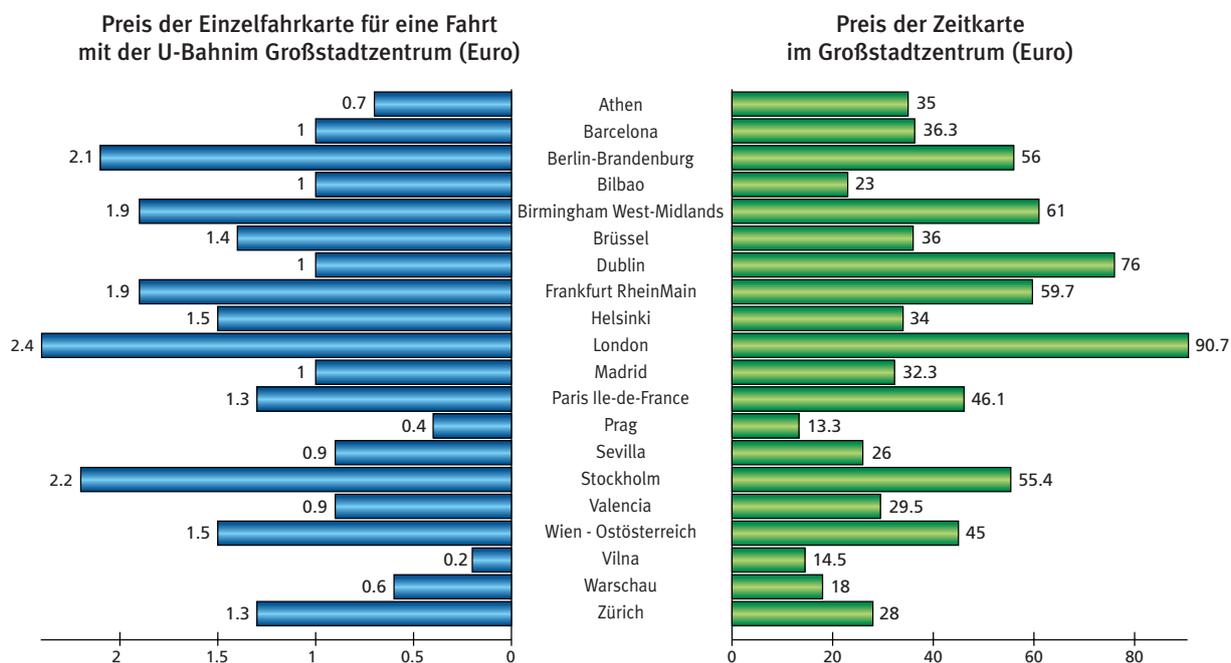


### Vorstadt- und Regionalzüge:

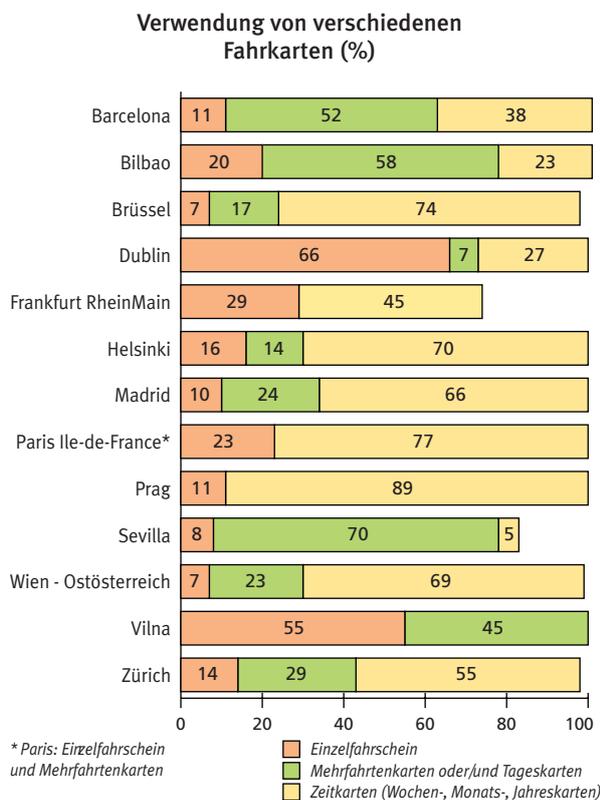


**Vorstadt- und Regionalzüge** stellen das Rückgrat bei den Massenverkehrsmitteln in den größten Metropolregionen dar. In London, Paris Ile-de-France und Berlin-Brandenburg werden im Zugverkehr mehr als die Hälfte aller Personenkilometer (Pkm) im ÖV erzielt. Die Einbindung dieser Dienste in die übrigen städtischen Verkehrssysteme ist daher von entscheidender Bedeutung.

■ **Die Fahrpreisstrategien und die Höhe der Fahrpreise sind in den verschiedenen Metropolregionen sehr unterschiedlich.** Der Preis der Einzelfahrkarte liegt zwischen weniger als 0,50 Euro und mehr als 2 Euro für gleiche Fahrtstrecken. Der Preis für eine Monatskarte variiert zwischen 13 Euro und 90 Euro für die Kernzone.



■ **Der Anteil an Zeitkarten im ÖPNV variiert sehr in den verschiedenen Metropolregionen, wobei in einigen Regionen mehr als 50% aller Fahrgäste Zeitkarten benutzen.**



■ **Ebenso variiert der Kostendeckungsgrad sehr, wobei manche Städte einen hohen Kostendeckungsgrad erreichen, während dieser in anderen unter 50% liegt.**

