

Mobilität und Nachtverkehr zum Jahreswechsel Öffentlicher Nahverkehr an Weihnachten und Neujahr

Oliver MAYER

Department of Foreign Languages, Aichi University of Education, Kariya 448 8542, Japan

1. Daseinsvorsorge und Nachtexpress

Öffentlicher Nahverkehr wird in Deutschland als ein Teil der Daseinsvorsorge angesehen, um die Mobilität auch der nicht-motorisierten Bevölkerung sicherzustellen (Gegner/Schöller 2005: 45). Dies ist auf Bundesebene im „Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs“ von 1994 verankert:

§1 Abs.1: „Die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr ist eine Aufgabe der Daseinsvorsorge.“

Da für den Nahverkehr die Länder zuständig sind, finden sich in ihren Nahverkehrsgesetzen praktisch gleichlautende Passagen wie z.B. im „Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen“ von 1995:

§1 Abs.1: „Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) ist eine Aufgabe der Daseinsvorsorge“

Genauere Angaben zur Ausgestaltung dieser Daseinsvorsorge oder eine Definition der o.g. „ausreichenden Bedienung“ finden sich in den Gesetzen nicht. Beim zeitlichen Angebot des ÖPNV war in den meisten Großstädten jahrelang Standard, dass Busse und Bahnen täglich von etwa 5 Uhr morgens bis Mitternacht fahren, was eine nächtliche Bedienungslücke von etwa fünf Stunden ergab. Zwar boten einige Metropolen schon lange ÖPNV-Fahrten rund um die Uhr an, im Ruhrgebiet bzw. Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) wurde der erste regelmäßige Nachtverkehr erst 1989 in Dortmund eingeführt (VRR 2005: 42). Sternförmig ab der Innenstadt verkehrten in den Nächten Freitag/Samstag und Samstag/Sonntag auf neuen Linienwegen Nachtexpress-Busse, die vor allem von jungen Leuten für die Heimfahrten von Diskotheken oder Kneipen genutzt wurden. In den kommenden Jahren folgten die meisten anderen VRR-Betriebe dem Dortmunder Beispiel und richteten Nachtexpresse (NE) ein, wobei es sich fast ausschließlich um Radiallinien (z.T. mit Schleifenfahrten) im Studententakt handelt, die zur gleichen Zeit ab einem zentralen Punkt in der Innenstadt bzw. dem Hauptbahnhof abfahren. In den folgenden Jahren wurden die Betriebszeiten der Nachtexpresse erweitert, so dass sie in den Nächten am Wochenende durchgehend bis zur Betriebsaufnahme des normalen Linienverkehrs fahren (die vor allem an Sonntagen teilweise bis in die frühen Vormittagsstunden verschoben wurde). Hinzu kamen im Laufe der Jahre einige S-Bahn-Linien mit durchgehendem Betrieb am Wochenende, die die innerstädtischen Nachtexpress-Linien großräumig verbinden (vgl. Ebbers 2005). So gab es Anfang 2006 im VRR 109 Nachtexpress-Linien in 32 Gebietskörperschaften (<http://www.vrr.de/de/global/presse/archiv/00702/index.html>).

Damit besteht heutzutage in vielen Städten ein Angebot von ca. 19 Stunden an Werktagen und 24 Stunden am Wochenende, das damit 85% der gesamten Stundenzahl einer Woche abdeckt und so eine zeitlich praktisch unbegrenzte Mobilität ermöglicht allerdings durch nicht immer attraktiven Takt und das grobmaschige Liniennetz der NE-Buslinien eingeschränkt. Die einzige Ausnahme war (bzw. ist in einigen Städten noch) zu Weihnachten und am Jahreswechsel, also an den Tagen 24., 25. und 31. Dezember sowie am 1. Januar.

2. Das ÖPNV-Angebot zum Jahreswechsel

Traditionell wird das ÖPNV-Angebot zum Jahreswechsel eingeschränkt, und zwar heißt es in Informationsbroschüren der Verkehrsbetriebe oft: „Wie in jedem Jahr passen wir unseren Fahrplan zum Weihnachtsfest und zum Jahreswechsel den Besonderheiten dieser Tage an“ (Duisburger Verkehrsgesellschaft, Sonderfahrplan 1998, S. 1). Welche Besonderheiten dies sind, wird nicht erwähnt. So wird Heiligabend und Silvester nach dem Samstagsfahrplan gefahren, was verständlich ist, da es an diesen Tagen keinen Schulunterricht gibt und fast alle Betriebe geschlossen sind. Auch dürfte eine Hauptbeschäftigung der Bevölkerung an beiden Tagen das Einkaufen sein, so dass sich ähnliche Verhaltensmuster wie an Samstagen (allerdings mit Ladenschluss gegen 13 Uhr) zeigen. Anders als an normalen Samstagen wurde das ÖPNV-Angebot jedoch nicht bis Mitter-

nacht aufrecht erhalten, sondern an beiden Tagen vorzeitig eingestellt, und zwar in den meisten Städten gegen 17 Uhr am Heiligabend sowie Silvester gegen 21 Uhr. Eine Erklärung liefert die Stoag, die die Betriebspause am Heiligabend damit erklärt, dass „auch unsere Busfahrer [...] die Gelegenheit haben [sollen] , im Kreis der Familie oder der Freunde Bescherung zu feiern“ (Stoag 2001: 1).

Da am ersten Weihnachtstag und am Neujahrsmorgen der Betrieb zudem verspätet aufgenommen wurde, ergaben sich bisher bei fast allen VRR-Betrieben zwei Bedienungslücken im Angebot, und zwar von etwa 17 Stunden in der Nacht vom 24./25.12. und von 13 Stunden in der Nacht vom 31.12./1.1. Normalerweise wäre in beiden Nächten nur eine Bedienungslücke von etwa 5 Stunden vorhanden, und bei Städten, die an Samstagen bzw. vor Feiertagen einen Nachtexpress anbieten, sogar noch eine kleinere Lücke. Seit Ende der 1990er Jahre schrumpft diese Bedienungslücke jedoch in immer mehr Städten, wie aus den folgenden beiden Tabellen deutlich wird.

Eine Besonderheit an Silvester ist, dass alle Verkehrsbetriebe spätestens 30 Minuten vor Mitternacht ihren Betrieb einstellen und eine Pause von mindestens einer Stunde einlegen, bevor die NE-Fahrten einsetzen. Dies erscheint angesichts der Gefahren während des Feuerwerks sowie der großen Menschenmengen auf den Straßen um Mitternacht gerechtfertigt.

2.1. Das ÖPNV-Angebot an Heiligabend 1998, 2000 und 2006

Tabelle 1 zeigt das ÖPNV-Angebot ausgewählter Betriebe im VRR an Heiligabend in den Jahren 1998, 2000 und 2006. Die Angaben für die Jahre 1998 und 2000 wurden aus den Sonderfahrplänen bzw. Pressemitteilungen der Verkehrsbetriebe zusammengestellt, die an Informationsstellen selbst mitgenommen bzw. von den Betrieben zugesandt wurden. Für 2006 wurden die Angaben komplett im Internet recherchiert.

Insgesamt ist zu erkennen, dass im hier dargestellten Zeitraum das Angebot in den meisten Städten deutlich ausgeweitet wurde. So wurde der Betriebsschluss des regulären Liniennetzes am Heiligabend (bisher etwa um 16 oder 17 Uhr) um einige Stunden nach hinten verschoben. Linienverkehr in der Nacht des 24. Dezember betrieben 1998 nur zwei Städte im VRR (Essen und Wuppertal), 2006 waren es schon 8 von 16 VRR-Betrieben. Die Wuppertaler Stadtwerke waren der erste Betrieb im VRR, der seit Mitte der 1990er Jahre einen Nachtverkehr an Heiligabend anbietet, und die Essener Verkehrs AG (EVAG) folgte 1998.

In ihren Informationen dazu schrieb die EVAG: „Die Zeiten ändern sich, Traditionen sind im Wandel begriffen. Das hat die EVAG erkannt und im Zuge der veränderten Kundennachfrage und im Sinne von Kundenfreundlichkeit ihr Angebot zu Weihnachten und zur Jahreswende erweitert.“ (EVAG Sonderfahrplan 1998, S.2)

Beim Betriebsbeginn am ersten Weihnachtstag sind im betrachteten Zeitraum keine wesentlichen Änderungen eingetreten. Lediglich in Essen, Mülheim und Oberhausen wird das normale Fahrplanangebot bereits gegen 8 Uhr wieder angeboten, was daran liegt, dass diese Städte ihre NE-Linien bzw. ihr Nachtnetz wie an normalen Nächten vor Sonntagen bis in die frühen Morgenstunden weiterbetreiben und so gar keine Bedienungslücke mehr vorhanden ist.

2.2. Das ÖPNV-Angebot an Silvester und Neujahr 1998/99, 2000/01 und 2006/07

Tabelle 2 zeigt das ÖPNV-Angebot an Silvester und Neujahr jeweils zum Jahreswechsel 1998/99, 2000/01 und 2006/07. Wie schon am Heiligabend sind auch hier im betrachteten Zeitraum Verbesserungen im Angebot gemacht worden: Der Linienbetrieb wird an Silvester erst ein oder zwei Stunden später eingestellt, einen Nachtverkehr bietet bis auf Neuss jetzt jeder untersuchte Betrieb im VRR an, und die Betriebszeiten des Nachtverkehrs sind in vielen Städten ausgeweitet worden. In Dortmund, Essen, Oberhausen, Düsseldorf und vermutlich auch Mülheim gibt es zwischen dem Ende des Nachtverkehrs und der Aufnahme des normalen Tagesverkehrs am Neujahrstag nun keine Bedienungslücke mehr.

Tabelle 1: Das ÖPNV-Angebot an Heiligabend

Betrieb	Betriebsende am 24.12.			Nachtverkehr am 24./25.12.			Betriebsbeginn am 25.12.		
	1998	2000	2006	1998	2000	2006	1998	2000	2006
Bogestra	Sa bis 17.00	Sa bis 17.00	So bis 19.00	kein Angebot	kein Angebot	NE von 19.20 bis 5.00	ab 10.00	ab 10.00	ab 10.00
Dortmund	Sa bis 17.00	Sa bis 17.00	So bis 18.30	kein Angebot	kein Angebot	NE von 18.30 bis 7.30	normal	normal	normal
Duisburg	Sa bis 16.00	Sa bis 16.00	So bis 17.00	kein Angebot	kein Angebot	kein Angebot	ab 10.15	ab 10.15	ab 9.00
Essen	Sa bis 20.30,	Sa bis 20.30	So bis 20.30	NE von 21.00 bis 3.00	NE von 21.00 bis 3.00	NE von 18.30 bis 7.30	ab 9.30	ab 9.30	normal
HCR	Sa bis 17.00	Sa bis 17.00	So bis 18.00	kein Angebot	kein Angebot	NE von 19.00 bis 4.00	ab 10.00	ab 10.00	ab 10.00
Krefeld	Sa bis 17.00	Sa bis 17.00	So bis 17.00	kein Angebot	kein Angebot	kein Angebot	ab 8.30	ab 8.30	ab 8.30
Mönchen- gladbach	Sa bis 16.00	Sa bis 16.00	So bis 16.00	kein Angebot	kein Angebot	kein Angebot	ab 9.30	ab 9.30	ab 9.30
Mülheim	Sa bis 16.30	Sa bis 16.30	So bis 18.00	kein Angebot	kein Angebot	Na von 18.30 bis 7.30	ab 9.30	ab 9.30	normal
Neuss	Sa bis 17.00	Sa bis 17.00	So bis 17.00	kein Angebot	kein Angebot	kein Angebot	ab 9.00	ab 9.00	ab 9.00
Oberhausen	Sa bis 16.30	So bis 17.00	So bis 18.00	kein Angebot	NE von 21.00 bis 9.00	NE von 18.00 bis 8.00	ab 10.00	ab 9.00	ab 10.00
Remscheid	Sa bis 17.00	Sa bis 17.00	So bis 17.00	kein Angebot	kein Angebot	NE von 17.00 bis 20.40	ab 10.00	ab 10.00	ab 10.00
Rheinbahn	Sa bis 16.00	So bis 16.00	So bis 18.00	kein Angebot	kein Angebot	kein Angebot	ab 9.00	ab 9.00	ab 9.00
Solingen	Sa bis 17.30	Sa bis 17.30	So bis 17.30	kein Angebot	kein Angebot	kein Angebot	ab 7.00	ab 7.00	ab 8.00
VER	Sa bis 17.00	Sa bis 17.00	So bis 17.00	kein Angebot	kein Angebot	kein Angebot	von 9.00 bis 22.00	von 9.00 bis 22.00	von 9.00 bis 22.00
Vestische	Sa bis 16.00	Sa bis 16.00	So bis 16.00	kein Angebot	kein Angebot	kein Angebot	ab 10.00	ab 10.00	ab 10.00
Wuppertal	Sa bis 16.00	So bis 17.00	So bis 20.00	NE bis 0.10	NE bis 1.00	NE von 20.00 bis 4.50	ab 10.00	ab 9.00	ab 10.00

Erläuterungen:

Bogestra = Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahnen

HCR = Straßenbahn Herne Castrop-Rauxel

Na = fahrplanmäßiges Nachtnetz (nur Mülheim)

NE = fahrplanmäßiges Nachtexpress-Angebot

normal = normales Fahrplanangebot

Sa = Fahrtenangebot nach Samstagsfahrplan

So = Fahrtenangebot nach Sonntagsfahrplan

VER = Verkehrsgesellschaft Ennepe-Ruhr

Tabelle 2: Das ÖPNV-Angebot an Silvester und Neujahr

Betrieb	Betriebsende am 31.12.			Nachtverkehr am 31.12./1.1.			Betriebsbeginn am 1.1.		
	1998	2000	2006	1998/99	2000/01	2006/07	1999	2001	2007
Bogestra	Sa bis 21.00	Sa bis 21.00	So bis 22.00	60 min von 0.45 bis 4.45	60 min von 0.45 bis 4.45	60 min von 1.20 bis 6.00	ab 10.00	ab 10.00	ab 10.00
Dortmund	Sa bis 22.00	Sa bis 22.00	So bis 23.30	30/45 min von 0.45 bis 5.00	30/45 min von 0.45 bis 5.00	60 min von 0.45 bis 8.00	normal	normal	normal
Duisburg	Sa bis 22.00	Sa bis 22.00	So bis 22.00	60 min von 1.00 bis 5.30	60 min von 1.00 bis 5.30	60 min von 0.30 bis 5.30	ab 10.15	ab 10.15	ab 9.00
Essen	Sa bis 20.30, NE bis 23.00	Sa bis 20.30, NE bis 23.00	So bis 23.00	60 min von 1.00 bis 3.00	60 min von 1.00 bis 3.00	60 min von 0.30 bis 7.30	ab 9.30	ab 9.30	normal
HCR	Sa bis 21.00	Sa bis 21.00	So bis 22.00	60 min von 1.00 bis 6.00	60 min von 1.00 bis 6.00	60 min von 1.00 bis 6.30	ab 10.00	ab 10.00	ab 10.00
Krefeld	Sa bis 21.00, NE bis 22.30	Sa bis 21.00, NE bis 22.30	So bis 21.00, NE bis 22.30	60 min von 1.00 bis 3.00	60 min von 1.00 bis 3.00	60 min von 1.00 bis 3.00	ab 8.30	ab 8.30	ab 8.30
Mönchen- gladbach	Sa bis 20.30	Sa bis 20.30	So bis 20.30	60 min von 0.00 bis 4.00	60 min von 0.00 bis 4.00	60 min von 1.00 bis 4.00	ab 9.30	ab 9.30	ab 9.30
Mülheim	Sa bis 21.00	Sa bis 21.00	So normal	60 min von 1.00 bis 4.00	60 min von 1.00 bis 4.00	keine Angaben	ab 9.30	ab 9.30	normal
Neuss	Sa bis 23.00	Sa bis 23.00	So bis 22.00	kein Angebot	kein Angebot	kein Angebot	ab 9.00	ab 9.00	ab 9.00
Oberhausen	Sa bis 21.00	So bis 21.00, NE bis 23.00	So bis 22.00	30/60 min von 0.40 bis 10.00	30/60 min von 0.30 bis 10.00	30/60 min von 0.40 bis 10.00	ab 10.00	ab 10.00	ab 10.00
Remscheid	Sa bis 20.00, NE bis 22.40	Sa bis 20.00, NE bis 22.40	So bis 20.00, NE bis 22.40	30/60 min von 1.00 bis 5.00	30/60 min von 1.00 bis 5.00	60 min von 1.00 bis 5.00	ab 10.00	ab 10.00	ab 10.00
Rheinbahn	Sa bis 21.00	So bis 21.00	So bis 21.00	60 min von 21.00 bis 9.30	60 min von 21.00 bis 9.30	30/60 min von 21.00 bis 9.30	ab 9.00	ab 9.00	ab 9.00
Solingen	Sa bis 22.30	Sa bis 22.30	So bis 22.30	30 min von 1.20 bis 5.20	30 min von 1.20 bis 5.20	30 min von 1.20 bis 5.20	ab 7.00	ab 7.00	ab 8.00
VER	Sa bis 22.00	Sa bis 22.00	So bis 22.00	kein Angebot	kein Angebot	60 min von 0.30 bis 5.30	ab 9.00	ab 9.00	ab 9.00
Vestische	Sa bis 21.00	Sa bis 21.00	So bis 22.00	kein Angebot	kein Angebot	60 min von 1.00 bis 5.00	ab 10.00	ab 10.00	ab 10.00
Wuppertal	Sa bis 20.00, NE bis 22.00	So bis 20.00, NE bis 23.30	So bis 20.00, NE bis 22.40	30 min von 0.40 bis 4.10	30 min von 0.30 bis 4.50	30 min von 0.40 bis 4.50	ab 10.00	ab 9.00	ab 10.00

Für Mülheim konnten keine Informationen über den Nachtverkehr an Silvester 2006/07 gefunden werden.

2006 fielen Heiligabend und Silvester auf einen Sonntag, daher wurde nach dem Sonntagsfahrplan gefahren.

Quellen: für 1998/99 und 2000/01 gedruckte Sonderfahrpläne und Hinweisblätter der Verkehrsbetriebe, für 2006/07 Informationen aus dem Internet

2.3. Informationen und Sonderfahrpläne

Die Angebotseinschränkungen zu Weihnachten und am Jahreswechsel müssen den Kunden bekannt gemacht werden. Traditionell werden dazu Sonderfahrpläne, Faltblätter oder Zeitungsbeilagen herausgegeben sowie Informationen in den Kundenzeitschriften der Verkehrsbetriebe und des VRR veröffentlicht. In einigen Fällen wird in diesen Medien gleichzeitig über ein zusätzliches Fahrtenangebot an den langen Samstagen vor Weihnachten informiert.

Wichtigstes Informationsmedium dürfte in der Vergangenheit der Sonderfahrplan gewesen sein, der im Laufe des Dezembers jeden Jahres kostenlos zum Mitnehmen in den Kundenzentren sowie anderen Orten ausliegt, an denen Fahrkarten verkauft werden. Da vermutlich nur Stammkunden diesen Sonderfahrplan mitnehmen, werden Fahrplanauszüge und die wichtigsten Informationen in vielen Städten in Zusammenarbeit mit den kostenlosen, wöchentlich erscheinenden Anzeigenblättern veröffentlicht, so dass damit eine fast flächendeckende Verteilung an alle Haushalte gewährleistet ist. Während die normalen VRR-Stadtfahrpläne alle einheitlich gestaltet sind, trifft das für die Sonderfahrpläne nicht zu. Sie können wie die Stadtfahrpläne gestaltet sein (z.B. Wuppertal mit farbigem Titelbild, Dortmund und Vestische nur schwarz-weiß), im Format A 5 (z.B. Düsseldorf und Mönchengladbach) oder nur als einfaches Faltblatt (z.B. Mülheim und Solingen; alle Beispiele vom Jahreswechsel 1998/99), so dass ein Kunde den Sonderfahrplan nicht immer sofort als solchen erkennen kann.

Das Internet spielt in den letzten Jahren eine immer wichtigere Rolle, denn die Kunden können unabhängig von der Verfügbarkeit gedruckter Fahrpläne sofort Informationen abrufen. Auch ermöglicht das Internet den Verkehrsbetrieben vermutlich, die Auflage der gedruckten Informationen zu reduzieren und so Kosten zu sparen. Eine Stichprobe Mitte Dezember 2006 ergab, dass jedoch nur wenige Betriebe einen einfach zu findenden Link zum Sonderfahrplan bzw. den Informationen auf ihrer Startseite eingerichtet hatten (z.B. Bogestra, Duisburg, Solingen, VER, Wuppertal), bei anderen muss man lange suchen (z.B. Dortmund oder Oberhausen) bzw. wird erst über eine Google-Suche fündig (Mönchengladbach). Gut ist z.B. auch das Angebot der Rheinbahn, wo man den vollständigen Sonderfahrplan als PDF-Datei abrufen kann (aber den Link dazu nur sehr umständlich findet).

Eine weitere, praktisch kostenlose Möglichkeit, auf die Besonderheiten zum Jahreswechsel hinzuweisen, wäre, die eingeschränkten bzw. erweiterten Angebote auch an den Aushangplänen der Haltestellen auszudrucken. Dies geschieht jedoch nirgendwo. Grund dafür könnte sein, dass eine kurzfristige Angebotsänderung mit erheblichen Kosten verbunden wäre, weil vermutlich flächendeckend die Aushangpläne ausgetauscht werden müssten. Allerdings hat es viele Jahre fast keine Änderungen im Angebot gegeben (siehe oben), und durch längerfristige Planung müsste es sicher machbar sein, die Besonderheiten zum Jahreswechsel auch auf die Aushangpläne aufzudrucken, vor allem weil die neue Fahrplanperiode der Eisenbahnen (der viele VRR-Betriebe folgen) seit einigen Jahren immer am zweiten Sonntag im Dezember beginnt.

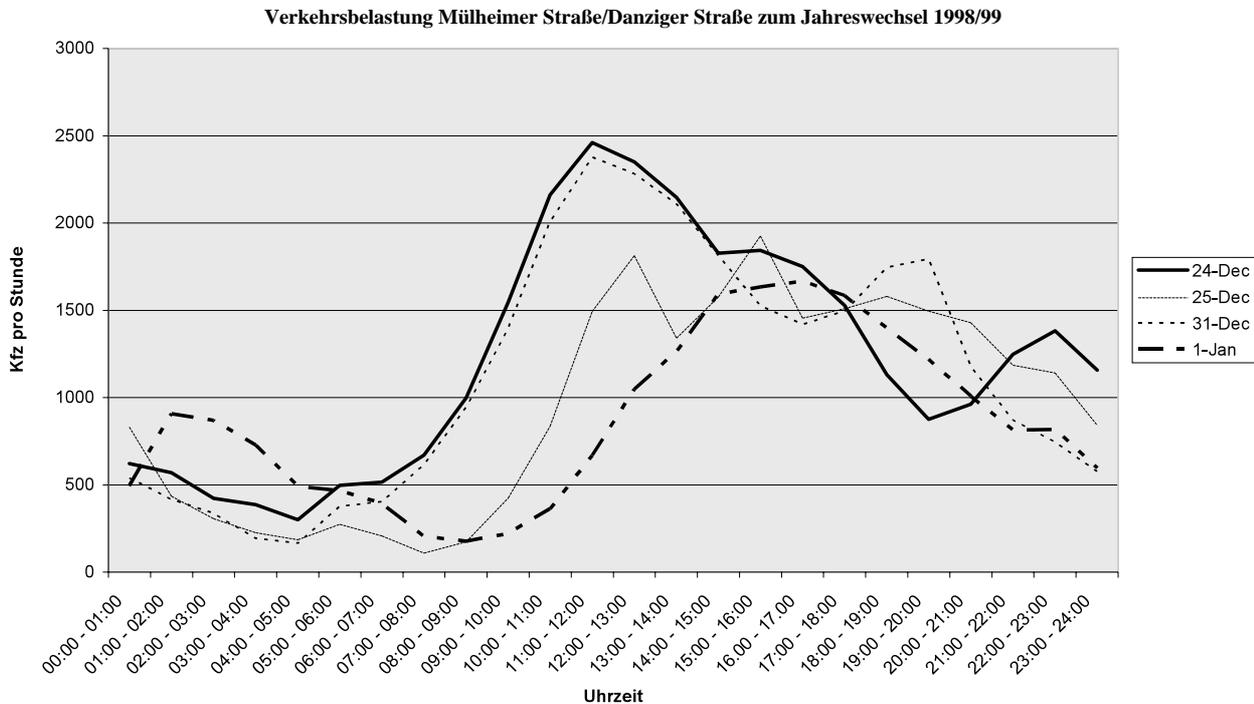
3. Allgemeines Verkehrsaufkommen zum Jahreswechsel

Bei der Recherche zu diesem Artikel konnte nur sehr wenig Sekundärliteratur zum Nachtverkehr und überhaupt nichts zum ÖPNV-Angebot oder zum Verkehrswesen an Weihnachten und am Jahreswechsel gefunden werden. Dies kann damit zusammenhängen, dass in diesem Zeitraum viele Leute Urlaub machen und Marketingabteilungen und Planungsbüros geschlossen sind, oder aber weil eine generelle Einstellung herrscht, dem (vermeintlich) geringen Verkehrsaufkommen in diesem Zeitraum wenig Beachtung zu schenken.

Jahrelange Beobachtungen des Verfassers haben jedoch die Frage aufgeworfen, ob das Verkehrsaufkommen zu den Zeiten, als der ÖPNV traditionell seinen Betrieb einstellte (vor allem am Heiligabend nach 17 Uhr), tatsächlich so gering war. Was genau sind die „Gegebenheiten“, von denen z.B. die Stadtwerke Krefeld schreiben: „Zu den Weihnachtsfeiertagen passt die SWK wie jedes Jahr ihren Fahrplan den Gegebenheiten an“ (<http://www.swk.de/Busundbahn/wasfaehrtanders/index.jsp>)? Wie können diese „Gegebenheiten“ gemessen werden?

Da sich das ÖPNV-Angebot an der allgemeinen Verkehrsnachfrage orientieren sollte, müssen als Vergleich Daten zum Verkehrsaufkommen an Weihnachten, Silvester und Neujahr herangezogen werden. Da in der Literatur dazu keine Hinweise gefunden werden konnten, stellte der Bereich Tiefbau der Stadtverwaltung Oberhausen freundlicherweise eine Auswertung der

automatischen Querschnittszählung der stark belasteten innerstädtischen Kreuzung Mülheimer Straße/Danziger Straße vom Jahreswechsel 1998/99 zur Verfügung. Damit kann das Verkehrsaufkommen abgeschätzt werden, wenn auch nur Kraftfahrzeuge gezählt werden, Fußgänger und Radfahrer somit nicht berücksichtigt wurden. Die Ergebnisse sind für die vier Tage 24., 25. und 31. Dezember sowie 1. Januar in der folgenden Tabelle dargestellt und zeigen die Anzahl der Kraftfahrzeuge, die innerhalb einer Stunde diese Kreuzung überqueren (Summer aller Fahrstreifen und Fahrbeziehungen):



Am 24. Dezember steigt das Verkehrsaufkommen im Laufe des Vormittag steil an und erreicht gegen 12 Uhr seinen Höhepunkt, um danach langsam bis 20 Uhr abzusinken. Anschließend steigt es jedoch bis 23 Uhr wieder an und fällt danach ab.
 Am 25. Dezember um 8 Uhr wird der absolut geringste Wert gemessen, das Aufkommen steigt dann zwischen 10 und 13 Uhr stark an (erreicht die Verkehrswerte vom Vormittag des 24. Dezembers jedoch nicht), bleibt anschließend bis etwa 21 Uhr gleich und sinkt dann wieder auf normale Nachtwerte ab.

Am 31. Dezember zeigt sich am Vormittag zunächst fast exakt der gleiche Verlauf wie am 24. Dezember, allerdings sinkt das Verkehrsaufkommen nach der Mittagsspitze nur bis etwa 17 Uhr und steigt dann noch auf ein kleines Zwischenhoch gegen 20 Uhr. Anschließend sinkt das Aufkommen ab, liegt nach 22 Uhr unter dem Wert der gleichen Uhrzeit vom 24. Dezember, steigt am 1. Januar um 2 Uhr jedoch wieder deutlich an, und sinkt danach bis 9 Uhr allmählich ab. Danach steigt das Verkehrsaufkommen wieder an, jedoch ist der Anstieg deutlich langsamer als an den anderen Tagen, und das höchste Aufkommen wird erst gegen 17 Uhr erreicht.

Wenn man davon ausgeht, dass der ÖPNV zu den Zeiten ein Angebot vorhalten sollte, zu denen es Nachfrage nach Verkehrsleistungen gibt, dann können bei einem Vergleich des ÖPNV-Angebots und des Verkehrsaufkommens folgende Thesen aufgestellt werden:

- Am 24. und 31. Dezember erscheint ein ÖPNV-Angebot nach dem Samstagsfahrplan angemessen, weil an beiden Tagen die Nachfrage am Nachmittag deutlich geringer ist als am Vormittag.
- Eine Einstellung des ÖPNV-Angebots am späten Nachmittag des 24. Dezembers ist nicht zu rechtfertigen. Das Verkehrsaufkommen liegt zwischen 19 Uhr und Mitternacht nicht nur deutlich höher als am frühen Vormittag vor 9 Uhr (wenn der normale ÖPNV-Fahrplan angeboten wird), sondern auch am höchsten von allen vier betrachteten Tagen.

- c) Ein Angebot in der Nacht vom 24. auf den 25. Dezember scheint angemessen, allerdings ist konkret zu untersuchen, ob der Nachtverkehr bis 8 Uhr aufrecht gehalten werden muss. Dies mag angesichts lokaler Verkehrsbedürfnisse im Einzelfall notwendig sein, generell scheint jedoch ein ÖPNV-Angebot bis 2 Uhr morgens auszureichen.
- d) Die Aufnahme des normalen ÖPNV-Betriebs am 25. Dezember erst gegen 10 Uhr ist offenbar angemessen. In der Zeit davor ist das Verkehrsaufkommen extrem gering.
- e) Am 31. Dezember wird der normale Linienverkehr bis gegen 22 oder 23 Uhr betrieben. Dies erscheint angesichts des Verkehrsaufkommens angemessen zu sein.
- f) Am 1. Januar ist gegen 2 Uhr eine nächtliche Nachfragespitze zu erkennen. Praktisch alle Verkehrsbetriebe bieten zu diesem Zeitpunkt einen Nachtverkehr an, was angemessen ist. Bis wann dieser Nachtverkehr angeboten wird, ist ebenfalls anhand lokaler Verkehrsbedürfnisse zu prüfen (z.B. Betrieb von Großdiskotheken oder Öffnungszeiten von Kneipen in der Innenstadt), generell scheint die Weiterführung des Nachtverkehrs bis 7 Uhr jedoch empfehlenswert zu sein.
- g) Am 1. Januar ist das Verkehrsaufkommen am frühen Vormittag so gering, dass das normale ÖPNV-Angebot nicht vor 10 oder 11 Uhr angeboten werden muss.

4. Das ÖPNV-Angebot zum Jahreswechsel in internationaler Perspektive

Dass das ÖPNV-Angebot zu Weihnachten und am Jahreswechsel reduziert wird, ist kein auf Deutschland begrenztes Phänomen. In Großbritannien z.B. wird am 25. Dezember traditionell überhaupt kein öffentlicher Verkehr betrieben, und das Angebot am 26. Dezember ist stark eingeschränkt. An beiden Tagen ruht der Verkehr auf dem gesamten Eisenbahnnetz (vgl. Süddeutsche Zeitung 2006). Lediglich auf Bestellung der zuständigen örtlichen Nahverkehrsgesellschaften werden einige lokale Buslinien betrieben. In Frankreich kann Straßburg, die ÖPNV-Musterstadt, als Beispiel dienen: Dort fährt am 24. Dezember nach 19 Uhr kein Bus und keine Bahn mehr, am 31. Dezember gibt es nach 19 Uhr einen Sonderfahrplan, und am 1. Mai verkehrt ganztägig kein ÖPNV – vermutlich um den Beschäftigten die Teilnahme an Gewerkschaftsveranstaltungen zu ermöglichen (siehe Fahrpläne unter <http://www.cts-strasbourg.fr/>). Offenbar handelt es sich dabei um in Europa eingefahrene Verhaltensmuster, die jedoch angesichts des gesellschaftlichen Wandels (mehr Einpersonenhaushalte, größere Entfernungen zwischen Verwandten) kritisch überprüft werden sollten.

In Japan stellt sich die Situation am Jahresende ganz anders als in Europa dar. Zwar ist Weihnachten in Japan ab Mitte November als „Konsumfest“ allgegenwärtig, ein traditionelles Weihnachtsfest wird jedoch nicht gefeiert. Der 24., 25. und 26. Dezember sind normale Arbeitstage, allerdings etwas ruhiger als zu normalen Zeiten, weil dann Schulferien sind und der 23. Dezember (Kaisergeburtstag/Feiertag) einen Einfluss auf Brückentage haben kann. Die ruhige Zeit in Deutschland zwischen Weihnachten und Neujahr findet in Japan fast genau eine Woche später statt, und zwar meist vom 29. Dezember bis zum 3. Januar, wenn fast alle Betriebe schließen. Tatsächlich ist Neujahr in Japan sehr gut mit Weihnachten in Deutschland zu vergleichen, denn dann trifft man sich mit der Familie, verbringt ruhige Tage zu Hause und geht in die Kirche bzw. zu einem Schrein oder Tempel. Ein Feuerwerk zu Silvester ist in Japan unbekannt, und in weiterer Unterschied zwischen Deutschland und Japan liegt darin, dass in Japan gerne der erste Sonnenaufgang am 1. Januar (*hatsu hinode*) betrachtet wird – vereinfacht gesagt, die Deutschen feiern am 1. Januar bis zum Morgengrauen und schlafen dann lange, während die Japaner nachts schlafen und früh aufstehen. Dem entsprechend gibt es in Japan in vielen Städten ein zusätzliches Angebot in der Nacht vom 31. Dezember zum 1. Januar, das heißt oft ein durchgehender Bahnverkehr bis zur Aufnahme des normalen Linienbetriebs.

Dieser Nachtverkehr in Japan dient vor allem den Pilgern zu Schreinen und Tempeln. In Tokyo ist der Meiji-Schrein das beliebteste Ziel von Pilgern in der Neujahrsnacht, aber auch der Naritasan-Tempel in Narita wird von sehr vielen Menschen besucht. Insgesamt ist die Anzahl der Pilger in der Neujahrsnacht jedoch in den letzten Jahren rückläufig. Arashiyama (2004: 118–120) zeigt am Beispiel der Keisei-Privatbahn zwischen Ueno und Narita, dass die Anzahl der Züge, die am Neujahrmorgen zwischen 1 und 4 Uhr verkehren, von 1973 bis 2003 um etwa 75% zurückgegangen ist. Die Meitetsu-Privatbahn, die u.a. Linien zum Toyokawa-Inari-Schrein und Atsuta-Schrein betreibt, hat ihren Nachtverkehr vor einigen Jahren ganz eingestellt. Gründe für die zurückgehenden Pilgerzahlen sind einerseits die weiter fortschreitende Säkularisierung der Gesellschaft, andererseits zahlreiche Freizeitangebote am 1. Januar, die es früher nicht gegeben hat (erweiterte Öffnungszeiten von Geschäften, 24-Stunden-Betrieb des Tokyo Disney Resort u.a., vgl. Arashiyama 2004: 116). Verallgemeinernd kann man feststellen, dass der Bedarf an zusätzlichem Verkehr zu Weihnachten bzw. Neujahr in Deutschland zunimmt, in Japan dagegen abnimmt.

Schienengebundenen Nachtverkehr gibt es in Japan bisher nicht. Das japanische Bahnsystem ist im internationalen Vergleich sehr leistungsfähig, der generell fehlende Nachtverkehr ist allerdings ein Punkt, der Erstaunen hervorruft. Gerade in Tokyo scheint der Bedarf dafür in den letzten Jahren gestiegen zu sein, jedoch wollen weder die Präfekturregierung noch die privaten Bahngesellschaften einen Nachtverkehr einrichten, weil sie erwarten, dass er nicht kostendeckend zu betreiben sei (vgl. Ito 2002). Es lässt sich nun darüber spekulieren, warum es keinen schienengebundenen Nachtverkehr und nur sehr wenige Nachtbusse in den japanischen Städten gibt. Ist es die Taxilobby, die ihre profitabelste Zeit bedroht sieht? Benötigen die Bahngesellschaften die nächtliche Betriebspause für Wartungsarbeiten am Schienennetz? Ist man besorgt, dass Obdachlose, die in letzter Zeit die ganze Nacht in Cafés verbringen (vgl. Japan Times 2007), sich dann in Züge setzen und stundenlang in der Yamanote-Bahn im Kreis fahren? Oder befürchten japanische Angestellte, die bisher vor Abfahrt des letzten Zuges gegen Mitternacht ihr Büro verlassen müssen, dass sie dann noch länger arbeiten müssen?

5. Zusammenfassung und Beurteilung

Wie aus den in Kapitel 2 und 3 zusammengestellten Daten ersichtlich ist, gibt in zahlreichen Gemeinden des VRR-Gebiets zu bestimmten Zeiten kein ÖPNV-Angebot, obwohl ein Bedarf besteht. Das betrifft vor allem die Abendstunden des 24. Dezembers, teilweise auch die frühen Morgenstunden des 1. Januar. Bei der Planung des Angebots in den Tagen zu Weihnachten und dem Jahreswechsel zeigen sich in den letzten Jahren positive Tendenzen, die Betriebszeiten auszudehnen und Bedienungslücken zu schließen oder zu verkürzen. Ein Abgleich mit den Daten des Straßenverkehrs, der für diese Zeit mit großer Wahrscheinlichkeit die tatsächliche Nachfrage nach Verkehrsdienstleistungen darstellen dürfte, erfolgt jedoch offenbar nicht.

Diese Bedienungslücken gibt es offenbar, weil es immer schon so war und wie oben beschrieben, um den Mitarbeitern der Verkehrsbetriebe die Möglichkeit zu geben, Weihnachten mit ihrer Familie zu feiern. Trifft dieses Argument aber heute noch immer zu? Haben alle Mitarbeiter eine Familie, mit der sie feiern möchten? Feiern alle Familien Weihnachten? Müsste dann nicht auch z.B. zu Karneval oder bei einem Endspiel der Fußball-Weltmeisterschaft der ÖPNV-Betrieb eingestellt werden, um allen Mitarbeitern die Teilnahme am Rosenmontags-Umzug zu ermöglichen oder sie die Live-Berichterstattung im Fernsehen sehen zu lassen? Oder sollte man nicht akzeptieren, dass der ÖPNV wie viele andere Bereiche des öffentlichen Lebens zur Daseinsvorsorge rund um die Uhr zur Verfügung stehen muss? Es muss darauf hingewiesen werden, dass selbst in Städten mit 500.000 Einwohnern ein Nachtexpress-Netz nur mit etwa 10 Bussen betrieben werden kann, d.h. dass nur ein sehr geringer Personaleinsatz notwendig ist, um ein Grundangebot anzubieten. So kann der ÖPNV auch zu Weihnachten der Daseinsvorsorge (vgl. Kapitel 1) gerecht werden.

Wenn es ein Angebot gibt, so sollte es angemessen den Kunden bekannt gemacht werden. Dies geschieht auf lokaler Ebene (vgl. Kapitel 2. 3), jedoch nicht städteübergreifend durch den VRR. Zum Beispiel wird im Informationsheft „Mobilzeit“ des VRR zum Jahreswechsel 2006/07 auf die Broschüre „Mit Bus und Bahn zu den schönsten Weihnachtsmärkten“ in NRW aufmerksam gemacht (VRR 2006: 9), allerdings fehlen Hinweise auf die Verkehrseinschränkungen zum Jahreswechsel. Offenbar zieht der VRR sich hier zurück und versucht auch nicht, ein einheitliches Angebot im Verbundraum durchzusetzen. Erkennbar ist dies auch bei der Bestellung von zusätzlichen S-Bahnen am Neujahrmorgen (vgl. http://www.vrr.de/de/global/presse/archiv/pressemitteilungen_2006/00915/index.html), die auch durch Regionen fahren, die zu bestimmten Zeiten keinen Nachtverkehr mehr anbieten, die Zubringerverkehre somit fehlen. Das stellt die Effizienz des zusätzlichen S-Bahn-Angebots teilweise in Frage.

Ob ein verbundeinheitliches Angebot notwendig ist, muss anhand von Verkehrsdaten noch untersucht werden. Dafür spricht, dass die Kunden in einem Verbund auch ein einheitliches Verkehrsangebot erwarten. Dagegen sprechen die eventuell vorhandenen lokalen Besonderheiten an den Feiertagen, die einen Verkehr nicht notwendig erscheinen lassen. Allerdings ist zu bemerken, dass in den Fällen, wo ein Verkehrsbetrieb das Gebiet mehrerer Städte abdeckt, das Angebot in allen diesen Städten gleich ist, also z.B. bei der Bogestra für Bochum, Gelsenkirchen, Hattingen und Witten, oder bei der Vestischen für Bottrop, Gelsenkirchen und den Kreis Recklinghausen. Gibt es nun Unterschiede bei der Verkehrsnachfrage dieser Städte? Wenn ja, warum wird dann das gleiche Angebot gefahren? Wenn nein, ist dann die Nachfrage im ganzen Verkehrsverbund nicht ähnlich?

Als Fazit bleibt zu hoffen, dass der Trend eines ausgeweiteten und vereinheitlichten Verkehrsangebots auch in Zukunft anhält

und es weniger oft heißt: „Das Verkehrsangebot auf den Buslinien der VER wird an den Weihnachtstagen und zu Silvester dem Bedarf angepasst. Nutzen Sie die Gelegenheit, mit der VER stressfrei zu Ihrer Feier zu kommen“ (<http://www.ver-en.de/>) man kommt so mit Bus und Bahn zur Feier, aber nicht wieder zurück.

6. Literatur

- Arashiyama, Kei (2004): Omisoka shuya unten shoshi[Kleine Geschichte des Nachtverkehrs zu Silvester]; in: Tetsudo Fan/Japan Railfan Magazine, Nr. 2, S. 116-120.
- Ebbers, Lothar (2005): VRR-weites NachtExpress-Angebot; in: Ruhrschiene, 6 (2005), Nr. 3, S. 4-5.
- Gegner, Martin, und Oliver Schöller (2005): Der Verkehr des Leviathan-Zur Genese des städtischen Verkehrs im Rahmen der Daseinsvorsorge; in: Oliver Schöller (Hrsg.): Öffentliche Mobilität. Wiesbaden, S. 44-68.
- Ito, Masami (2002): Demands unsupplied. Capital transports of restricted delight; in: Japan Times, 8. Dezember 2002.
- Japan Times (29. August 2007): 'Net cafe refugee' population put at 5,400.
- Stoag = Stadtwerke Oberhausen AG (2001): STO. AG. Erfolg durch Qualität. Ausgabe 2/2001.
- Süddeutsche Zeitung (21. Dezember 2006): Weihnachtspause. Briten kommen nicht zum Zug.
- VRR (Hrsg.) (2005): Bewegte Zeiten. 25 Jahre VRR. Gelsenkirchen.
- VRR (Hrsg.) (2006): Mobilzeit, Ausgabe 5/2006. Gelsenkirchen.

(Received September 18, 2007)