

Die Zukunft des ÖPNV
im ländlichen Raum
als strategische Herausforderung

**Verkehr für Jedermann
und nicht nur Schülertransport**

**Fehlender Bedarf ist immer mit
unbeliebtem ÖPNV-Angebot verbunden.**

Wo liegt Vorwärts im Reformland Brandenburg?

Experteninterviews mit 50 erfahrenen Insidern des ländlichen ÖPNV mehrerer Bundesländer

**Blick nach vorn, Erfolgsbeispiele,
übertragbare Ideen, Empfehlungen**

**Anbieter, Aufgabenträger, Politiker, Ministeriale,
Planer/ Consultants, Verbandsvertreter, Nachfrager**

4-Augen + Offenheit + Anonymität

Mehrstufige Absicherung durch Workshop

**Auflage des BMVBS: Empfehlungen mit gegebenem
Ordnungsrahmen**

vereinbar

Die optimistische Botschaft

Obwohl die Fläche polarisiert:

- **Jedermann-Verkehr wiederentdeckt**
- **Erfolgreiche Strukturen und Konzepte bekannt, ihre Umsetzung hat begonnen**
- **Marktpotentiale und Systemreserven warten auf Erschließung**
- **Sozialer MIV für geringste Bevölkerungsdichten**

Diesen Umbruch nun politisch beschleunigen

Überwältigende Mehrheit der Befragten: Das ÖPNV-Finanzvolumen in der Fläche reicht, wenn

- **flexibel verwendet und rechtlich stabilisiert**
- **Öffentlicher Verkehr als Gesamtsystem verstanden**
- **Verkehrsträger integriert betrachtet**
- **Prioritäten auf allen ÖPNV-Ebenen**
- **Einsparungen verbindlich im System ÖPNV bleiben**
- **Aufgabenträger unternehmerischer denken**
- **Relative Investitionslastigkeit in der Fläche beendet**

Essentials für Neuen Gemeinschaftsverkehr

- **Produkt, Kunde, Aufgabenträger in den Mittelpunkt**
- **Autofahrer und ihre Systemwechselkosten:
Kommunikation, Öffentlichkeitsarbeit, Marketing.**
- **Glaube an kostendeckenden Neuverkehr durch
attraktive Angebote unabdingbar**
- **Herzblut statt Versorgungsposten**
- **Wettbewerb der Konzepte durch Optionsfreiheit
(wie Länderöffnungsklausel)**
- **Rechtssicherheit nötiger denn je**

Wittenberg (50 E/km² o.W.) bietet Neuen ÖPNV

**Für jeden Bürger des Landkreises
jede Stunde mindestens eine Fahrt zwischen 4 und 24
Uhr an 7 Tagen der Woche.**

**Neues Wettbewerbskonzept: Bestes Bedienungskonzept
gesucht bei Vorgabe von Zielen (NVP) und Vorgabe
gleichen Finanzvolumens (Satzung) für alle Bewerber**

Attraktivität fahrplanunabhängiger Anrufbusse

Haustürnähe durch 200 zusätzliche Haltestellen

**Linien- und Bedarfsverkehr auf der Grundlage von
Schülerverkehr.**

**Nur §45a-Landesmittel an VU + Regionalisierungsmittel,
keine Kofinanzierung des Kreises**

Erfolgsgeheimnis:

- Ausschreibungskonzept zur Fahrgastgewinnung
- Hochmotivierte mächtige Kreisverwaltung
- Kreative ansässige Unternehmer
- Vollflexible Anrufbusse für die Fläche
- Wirksame Anreize zu Jedermann-Verkehr

Ergebnisse nach 1 Jahr: 2006/2007 (2007/2008 stabil)

- Anrufbus nur in 6% aller angebotenen Fälle benutzt
- Nichtschüler-N in einem Jahr verdoppelt (auf 32%)
- Neue Fahrgäste > N-Verluste im Schülerverkehr
- Und dies zum gleichen Finanzvolumen wie vorher.

Wo endet der ÖPNV unten?

Skandinavische und Schweizer Erfahrungen

Korsisaari (Finnland) als Richtung

Bündelung von Mobilität durch „Kümmerer“

Subjektförderung als Ende des ÖPNV?

Verkehrsverbände **Zukunft** = ÖPNV + MIV

Der grüne Pkw: Koordinationsstelle
+ Dispositions-Software
+ GPS-fähiges Handy (Blöcher 2008)

Produkt + Kunde in den Mittelpunkt

- **Aufgabenträger stärken**
1 Stelle schaffen, bei der alles zusammenläuft
(AFT+AST+GB, 5 RPG?)
- **Aufgewerteter NVP muss auch Verkehrsunternehmen**
u. Genehmigungsbehörde binden
- **Politiker müssen ÖPNV entdecken**
- **Neue Geschäftsfelder + Wachstumsbereiche warten**
- **Produktwerbung statt Imagewerbung**
- **Systemreserven erschließen**
- **Auch steigende Preise für alle Gruppen bezahlbar**

Bereiche von neuem Jedermann-Verkehr

Erledigungsverkehr zum Einkauf, Arzt, Ämtern, Friedhof ...).

Tagespendler. Senioren u. Wochenendeinpendler (Studenten).

Behindertenbeförderung. Tages- und Wochenendgäste, Urlauber.

Fahrradmitnahme in Touristengebieten. Tendenz Komplettanbieter.

Zubringer- und Verteilerverkehr zur S-Bahn. Direktfahrten zu übergeordneten Zentren. Verkehrsachsen und Korridore.

Querverkehr ehemaliger SPNV-Strecken durch Busse.

Neue Achsen durch veränderte Raumbeziehungen.

Gebündelte Pendlerverkehre in u. aus Verdichtungsräumen.

Verkehr in Kleinstädten.

Grenzüberschreitender ÖPNV (Staats-, Landes-, Kreisgrenzen)

Produktstrategische Konsequenzen

- **Erstauto **und** ÖPNV als realistisches Ziel**
- **„Möglichst einfach - Geborgen – Wohlfühlen“ (Sellien 2006)**
- **Haustür als magische Haltestelle**
- **Planung**
von unten nach oben so viel wie möglich,
von oben nach unten so viel wie nötig
- **Organisatorische Lösungen in Klein- und Mittelstädten**
(Haltestelle vor Rathaus, Anrufbus im Parkverbot, Busspuren)
- **Der vernachlässigte Bus in der Fläche**
„Regionalisierung des ÖSPV“ überfällig

Flächenländer brauchen Flächenverkehrsmittel

- **Angepasst, maßstabsgerecht, pragmatisch**
- **„Vorwärts“ als das Ende der alten Bedienungsformen: SPNV/Schnellbusse und flexible Angebotsformen**
- **Fahrplanunabhängige Anrufbusse als Fernziel**
- **Landesbedeutsame Buslinien zwischen Mittelzentren/Kreisstädten/Tourismuszentren ohne Bahnverbindung im 1 oder 2-Stunden-Takt**
- **Verhältnis SPNV / ÖSPV neu definieren**
- **Bewegung in kommunale VU bringen**
- **Gesunder Wettbewerb im ÖPNV unentbehrlich**

Rationalisierung des Schülerverkehrs senkt Fahrzeit der Schüler, setzt Mittel frei, rückt Jedermann-Verkehr in Mittelpunkt.

Länderöffnungsklausel (§64a PBefG)

- + §45a-Mittel**
- + Preis-Preis-Vergleich statt Kosten-Erlös-Vergleich**
- + Mittel für Schulwegfreiheit**
- + Ganzjahres-Schülertickets**
- + Gestaffelte Schulanfangszeiten**
- + Schülerpauschale pro Kilometer Luftlinie**
Wohnort - Schulstandort in Verkehrsverträgen
- + Ganztags- u. verlässliche Schulen, Schulstandorte**
- + Einsparungen im System ÖPNV halten**

- Wenn Regionalisierungsmittel vom Bund gekürzt
- + **Netz landesbedeutsamer Buslinien vorbereiten**
- + **Angebote vertakten u. mit gesicherten Anschlüssen**
- + Regionalisierungsmittel voll flexibilisieren (für ÖSPV)
- + erfolgsorientiert verteilen (Fahrgäste, Eigenmittel, ...)

Wettbewerbsneutralität bei

Investitionsförderung

Zugang zur Infrastruktur

Querverbund

Budgetausgleich finanziell ergiebig, überfällig, möglich

Parteiübergreifende Koalitionen schmieden
(wie in Hohenlohe, Templin, Wittenberg)

Optionsfreiheit für Wettbewerb der Konzepte

G. W. Heinze, H. H. Kill (2008):

**Finanzierung des ÖPNV in dünnbesiedelten,
strukturschwachen Regionen: Neue Wege zu
einem attraktiven ÖPNV,**

Abschlussbericht,

FE-Vorhaben Nr. 70.0784/2006/

im Forschungsprogramm Stadtverkehr des Bundesministeriums für
Verkehr, Bau und Stadtentwicklung