

# Mehr Attraktivität im ländlichen ÖPNV in Sachsen-Anhalt

Thesenpapier des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), Landesgruppe Ost, und der Unternehmensgemeinschaft Sachsen-Anhalt (UgSA)

Sommer 2015



In Zusammenarbeit mit  
Mitteldeutsche Verkehrsconsult GmbH (MVC), Magdeburg

<b>1. Ausgangssituation und Zielstellung</b>	<b>5</b>
<b>2. Strukturelle Kennziffern und Rahmenbedingungen in Sachsen-Anhalt</b>	<b>6</b>
<b>3. Bestandsaufnahme existierender Ansätze und Modelle</b>	<b>7</b>
<b>in Sachsen-Anhalt und bundesweit</b>	
3.1 Konzepte und Projekte im Land Sachsen-Anhalt	
3.1.1 Verkehrskonzept der PVGS Altmarkkreis Salzwedel mbH	
3.1.2 Service-Bus der VGS Südharz mbH	
3.1.3 PlusBus im MDV	
3.1.4 Demografieprojekt „Mobilität im Salzlandkreis“ ÖPNV-Konzept für den Stadtverkehr Bernburg und den ländlichen Raum im Bereich der Stadt Könnern	
3.1.5 Einordnung der Beispiele in Sachsen-Anhalt	
3.2 KombiBus der Uckermärkischen Verkehrsgesellschaft mbH (UVG)	
3.3 „Mobilfalt“-Nordhessischer Verkehrsverbund Kassel	
3.4 Kooperation SBG Südbadenbus GmbH (DB Regiobus) mit flinc AG	
3.5 „inmod“-elektromobil auf dem Lande	
3.6 Bürgerbusse	
3.7 Rufbus/Anruf-Sammeltaxi	
3.8 Carsharing auf kommunaler Ebene	
<b>4. Darstellung betrieblicher Kenngrößen und Ergebnisse der beteiligten</b>	<b>12</b>
<b>Verkehrsunternehmen</b>	
4.1 Betriebliche Kenngrößen	
4.2 Flexible bzw. alternative Bedienformen	
<b>5. Rahmenbedingungen/Einflussgrößen</b>	<b>15</b>
5.1 Allgemeine Rahmenbedingungen	
5.2 Kalkulatorische Eckpunkte	
<b>6. Lösungsansätze</b>	<b>17</b>
<b>7. Finanzierung der Angebote</b>	<b>19</b>
<b>8. Fazit und Ausblick</b>	<b>20</b>
<b>9. Anforderungen an die Aufgabenträger und Landespolitik</b>	<b>21</b>

# 1. Ausgangssituation und Zielstellung

Der ÖPNV in Sachsen-Anhalt steht in den nächsten Jahren vor schwierigen strukturellen Herausforderungen. Im Vergleich zu anderen Bundesländern gibt es in Sachsen-Anhalt viele Regionen, die bereits heute eine sehr geringe Bevölkerungsdichte aufweisen. Die Nutzung des eigenen PKW hat für viele Bürger eine hohe Priorität. Die Anzahl der Schüler geht in einigen Jahren weiter zurück und bei älteren Einwohnern steigt die Zahl der Führerschein- und Pkw-Besitzer. Welche Rolle kann in einer solchen Lage der ÖPNV spielen? Hat er eine realistische Chance, für die Mobilität der Menschen ein attraktives Angebot bereitstellen zu können?

Hinzu kommt, dass die Finanzierung des ÖPNV und seiner Infrastruktur in den nächsten Jahren auf dem Prüfstand steht. Nicht selten wird die Frage gestellt, ob der finanzielle Mitteleinsatz für den ÖPNV nötig ist, um die Mobilität für die Menschen im Land zu gewährleisten. Machen die Unternehmen im ÖPNV etwas falsch? Sind sie nicht kreativ genug, nicht in der Lage wirklich effizient zu wirtschaften? Wir wollen mit diesem Papier zur Aufklärung beitragen, die Situation beschreiben, Beispiele benennen und Entwicklungslinien aufzeigen.

Zur Lage:

Auch wenn die Entwicklung in den einzelnen Landkreisen von Sachsen-Anhalt sehr unterschiedlich verläuft, sind aufgrund des demografischen Wandels folgende allgemeine Tendenzen zu erkennen:

- Rückgang bzw. Stagnation der Bevölkerungszahlen in den ländlichen Bereichen
- Immer weniger Kinder und Jugendliche stehen einer steigenden Zahl von Senioren gegenüber
- Das Durchschnittsalter der Bevölkerung steigt
- Wanderungsbewegungen in die Ballungsräume und Mittel-Städte verstärken die demografischen Prozesse im ländlichen Raum.

Für den ÖPNV in den ländlichen Räumen bedeutet dies:

- Rückgang der potentiellen Fahrgäste
- Die zeitliche und räumliche Bündelung von Fahrgastströmen wird zunehmend schwieriger (Berufs-, Schüler-, Einkaufs- und Freizeitverkehr)

→ Die Schülerzahlen (gesamt) steigen gegenwärtig wieder leicht an, werden nach 2020 jedoch teilweise stark zurückgehen.

→ Die Reiseweiten der Schüler vergrößern sich durch die Schließung oder Zusammenlegung von Schulstandorten im ländlichen Bereich. Die Anzahl der zu befördernden Schüler verändert sich dadurch. Der Aufwand für den Schülerverkehr steigt.

Sachsen-Anhalt steht mit dieser Entwicklung nicht allein. Dennoch spitzen sich hier die Probleme besonders zu, da eine Vielzahl von Landkreisen betroffen ist und das landesweite Absinken der Bevölkerung besonders stark ausgeprägt ist.

Sinkende Fahrgastzahlen im ländlichen ÖPNV wurden jahrelang durch Effizienzsteigerungen bei den Verkehrsunternehmen aufgefangen. So konnte das Angebot relativ stabil gehalten werden, obwohl die Fahrgastpotenziale immer schwerer zu erreichen waren. Hinzu kamen flexible Lösungen, wie z.B. Anrufsammeltaxis. Doch auch diese Ansätze scheinen vielen Beteiligten in Politik und Verwaltung nicht mehr auszureichen. Vielmehr sollen andere „kreative“ Lösungen gefunden werden. Aus diesem Grund ist neben einer Bestandsaufnahme der aktuellen Entwicklungen der ÖPNV-Leistungen auch eine Diskussion zu möglichen Alternativen erforderlich, wobei die Lösungen auf die jeweils örtlichen Bedingungen in Sachsen-Anhalt abzustimmen sind.

Wir haben im Jahr 2014 die UgSA-Unternehmen in Sachsen-Anhalt zu ihrer Situation befragt und die Ergebnisse für dieses Positionspapier ausgewertet. Damit erhalten wir ein Bild von den aktuellen Möglichkeiten und Rahmenbedingungen im ländlichen ÖPNV. In einem zweiten Schritt haben wir Modelle in vielen Regionen daraufhin analysiert, ob sie der Anforderung Rechnung tragen, mit kreativen Lösungen einen attraktiven und bezahlbaren ÖPNV in den ländlichen Gebieten anbieten zu können. Aufbauend darauf ist im dritten Schritt eine Beschreibung der notwendigen Rahmenbedingungen erfolgt. Damit beschreiben wir unsere Anforderungen an die Aufgabenträger und an das Land.

Das Positionspapier soll mit seinen wesentlichen Aussagen als Plattform dienen, um mit Aufgabenträgern, Landespolitik und der interessierten Öffentlichkeit über die Zukunft des ländlichen ÖPNV ins Gespräch zu kommen.



## 2. Strukturelle Kennziffern und Rahmenbedingungen in Sachsen-Anhalt

Sachsen-Anhalt hat gegenwärtig ca. 2,26 Mio. Einwohner (1). Die Fläche der Landkreise und kreisfreien Städte beträgt insgesamt 20.447 km<sup>2</sup> (2). Die Bevölkerungsdichte in den ländlichen Räumen liegt zwischen 37,9 Einwohner/km<sup>2</sup> im Altmarkkreis Salzwedel und 141,1 Einwohner/km<sup>2</sup> im Salzlandkreis. Nach vorliegenden Prognosen (2) sinkt die Bevölkerungszahl in Sachsen-Anhalt bis zum Jahr 2020 auf 2,08 Mio. Einwohner, was einem Rückgang von ca. 8% entspricht. Landkreise mit überdurchschnittlichen Veränderungen (2) von 2008 bis zum Jahr 2025 sind:

Mansfeld-Südharz	- 27,7 %
Salzlandkreis	- 23,7 %
Wittenberg	- 23,3 %
Stendal	- 22,4 %
Jerichower Land	- 21,8 %
Burgenlandkreis	- 21,6 %
Altmarkkreis Salzwedel	- 21,3 %

Der Anteil der Altersgruppen an der Gesamtbevölkerung (3) entwickelt sich dabei wie folgt:

Altersgruppe	2008	2025
0-14 Jahre	10,4 %	10,5 %
15-64 Jahre	65,9 %	58,3 %
65 und älter	23,7 %	31,2 %

Die Entwicklung der Schülerzahlen an öffentlichen allgemein bildenden Schulen (4) zeigt bis zum Schuljahr 2019/2020 einen leichten Anstieg, der sich in den Folgejahren jedoch nicht fortsetzen wird.

Die verstärkte Zuwanderung von Menschen aus EU-Staaten und Nicht-EU-Staaten in den nächsten Jahren wird sich vornehmlich auf die Ballungszentren und Städte auswirken, eine leichte Verbesserung der aktuell negativen Bevölkerungsentwicklung im ländlichen Raum ist aber nicht auszuschließen.

Tabelle 1: Entwicklung der Schülerzahlen bis zum Schuljahr 2019/2020

Schuljahr	Grundschule	Sekundarschule	Gesamtschulen	Gymnasien	Förderschulen	insgesamt
Ist 2012/2013	61.370	44.752	4.146	43.900	11.268	165.919
2015/2016	63.296	46.741	3.751	44.280	10.920	168.988
2019/2020	63.545	47.251	3.467	44.552	11.055	169.870



## 3. Bestandsaufnahme existierender Ansätze und Modelle im ländlichen ÖPNV in Sachsen-Anhalt und bundesweit



### 3.1 Konzepte und Projekte im Land Sachsen-Anhalt

#### 3.1.1 Verkehrskonzept der PVGS Altmarkkreis Salzwedel mbH

Im Jahr 2008 wurde ein neues Verkehrskonzept eingeführt, das dem demografischen Wandel im Bedienungsgebiet Rechnung tragen sollte.

Das System besteht aus 2 Säulen:

- **Hauptlinien**
  - Linien mit Landesbedeutung (4 Linien, feste Verbindung, Einsatz von Standardlinienbussen)
  - Regionale Hauptlinien (4 Linien, feste Verbindung, Einsatz von Standardlinienbussen)
- **Nebenlinien**
  - Schülerverkehr (feste Verbindung, in Linienverkehr integriert, Einsatz von Standardlinienbussen)
  - Flexible Bedienformen (nur bei Bedarf, Einsatz von Kleinbussen)

Es besteht ein flächendeckendes, vertaktetes Fahrplanangebot (Bahn/Bus, Bus/Bus einschließlich Rufbus mit hoher Verfügbarkeit) an allen Wochentagen und Orten. An allen Wochentagen wird von ca. 5.00 Uhr bis 22.00 Uhr ein 2-Stunden-Takt angeboten. Der Rufbus in der Fläche ist fahrplangebunden, wobei die

Fahrstrecke innerhalb der Rufbusfläche flexibel ist. Besonderheit: Die City-Rufbusse in Salzwedel und Gardelegen bedienen alle Haltestellen im Stadtgebiet. Die Fahrt-Voranmeldezeit beträgt nur 30 bzw. 45 Minuten.

Die Fahrtenanmeldungen für den Rufbus werden gegenwärtig über die betriebliche Informationszentrale von 6.00 Uhr bis 22.00 Uhr realisiert.

#### **Beruf und Familie**

Ein spezielles Rufbusangebot wurde 2013 mit dem „Kita-Mobil“ in der Verbandsgemeinde Beetzendorf-Diesdorf eingeführt. Es besteht für die Eltern die Möglichkeit, zwei Stunden vor der Fahrt das „Kita-Mobil“ zum Wohnort zu bestellen. Die Abholung ist sowohl von der Haltestelle als auch von der Haustür möglich. Begleitperson und Kind werden dann zur Kita gefahren. Alternativ können Kinder ab einem Alter von drei Jahren auch durch geschulte Kita-Lotsen begleitet werden. Erwachsene bezahlen den normalen ÖPNV-Tarif, Kinder bis sechs Jahre werden kostenlos befördert. Mit Abholung von der Haustür erhöht sich der Tarif um 0,50 €. Wird der Kita-Lotse bestellt, kostet die Fahrt 3,00 €. Entsprechende Rückhaltesysteme werden bereitgestellt.

#### **Busschnellgut**

Im Bereich der Güterbeförderung gibt es eine Kooperation mit einer Bäckerei, die ihre Backwaren per Bus nach Arendsee und nach Magdeburg direkt an die Kunden liefert. Die Backwaren werden an den verabredeten Haltestellen von den Kunden in Empfang genommen.



### 3.1.2 Service-Bus der VGS Südharz mbH

Seit April 2012 bietet die VGS Südharz mbH den Service-Bus an. Die Grundidee des Konzeptes ist, statt bisher ein bis zwei Fahrten an jedem Tag eine dichtere Bedienung im Stunden- bzw. Zweistundentakt für zwei Tage in der Woche am Vormittag anzubieten. Der Servicebus soll u. a. die Grundversorgung der Bürger si-



chern, die nicht über ein eigenes Auto verfügen bzw. die auf den ÖPNV umsteigen wollen. Die Kleinbusse verkehren an zwei Tagen zu festen Zeiten aus den ländlichen Regionen in das nächste Mittelzentrum. Eine Begleitperson hilft beim Ein- und Aussteigen und übernimmt die Fahrgastinformation. Die Kleinbusse sind mit einer Rampe für Kunden mit Gehhilfen und Rollstuhlfahrer ausgestattet. Nutzer erhalten so die Möglichkeit, von verschiedenen Orten aus in Roßla und Hettstedt Besorgungen zu erledigen, Arztbesuche zu realisieren oder Dienstleistungen in Anspruch zu nehmen. Der Servicebus im Raum Roßla verkehrt immer Dienstag und Donnerstag und verbindet 13 Orte mit Roßla. Der Servicebus im Bereich Hettstedt fährt immer am Mittwoch und am Freitag über 15 Orte nach Hettstedt und zurück. Ein Servicebus nach Mansfeld verkehrt zwischenzeitlich nicht mehr.

### 3.1.3 PlusBus im MDV

Der PlusBus wurde im Dezember 2013 zeitgleich mit dem neuen S-Bahn-Netz gestartet. Ziel war es, das S-Bahn-Netz zu stärken und seine Wirkungen in der Fläche, auch abseits der Schienenachsen zum Tragen zu bringen.

Das PlusBus-Angebot weist folgende speziellen Angebotsmerkmale auf:

- gleiches Fahrplangrundangebot an Schul- und Ferientagen
- durchgehende Vertaktung (Regel: Studententakt)

- besseres Angebot in den Tagesrandlagen und an den Wochenenden

Das Konzept definiert sich über einen direkten Linienverlauf mit konstanter Linienführung und Anbindung an bedeutende Verknüpfungspunkte (Bahnhöfe, Busbahnhöfe). Es werden max. 10 Minuten Wartezeit, ohne Umsteigewege, an den bedeutenden Verknüpfungspunkten ausgewiesen. Rufbus-Leistungen werden nur im Ausnahmefall angeboten. Es wurden 26 bestehende Linien, in zum Teil abgewandelter Form, in das „Regionalnetz Bus“ integriert. Abhängig von der räumlichen und verkehrlichen Situation erfolgt zum Teil nur die Zuordnung von bestimmten Linienabschnitten bzw. Korridoren zum Netz.



### 3.1.4 Demografieprojekt „Mobilität im Salzlandkreis“ (5) ÖPNV-Konzept für den Stadtverkehr Bernburg und den ländlichen Raum im Bereich der Stadt Könnern

Projektinitiator ist die Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH (NASA GmbH), die auch das Projekt begleitet. Projektpartner vor Ort sind die Städte Bernburg und Könnern sowie die KVG Salzland mbH.

Die Anforderungen an das Projekt definieren sich wie folgt:

- Einfaches und verständliches Angebot
- Attraktive Bedienungshäufigkeit und geringe Reisezeiten
- Unterstützung der Nahmobilität und Anbindung an das Landesnetz
- Berücksichtigung des Schülerverkehrs mit vorrangiger Integration in das geplante ÖPNV-Angebot
- Gute Zugänglichkeit (Barrierefreiheit bzw. Senkung von Zugangsbarrieren)



- Hohe Wirtschaftlichkeit bei Einhaltung des aktuellen Finanzierungsrahmens
- Steigerung der Nachfrage

Die Arbeitspakete umfassen die:

- Analyse Verkehr und Raumordnung
  - Analyse der Siedlungsschwerpunkte, der bedeutenden Einkaufsmöglichkeiten, Schulen, sonstiger verkehrserzeugender Einrichtungen und der Erreichbarkeit mit den vorhandenen Verkehrsangeboten
  - Analyse der Erschließungsqualität
  - Prognostizierte demografische Entwicklung
  - Erkennen von Mängeln und Ableitung möglicher Handlungsschwerpunkte
- Erarbeitung eines Angebotskonzeptes
  - Auf der Grundlage der ermittelten Handlungsschwerpunkte und des gegebenen Kostenrahmens sind differenzierte Vorschläge für ein verbessertes Verkehrsangebot zu erarbeiten.
- Kosten- und Erlösabschätzung für das entwickelte Betriebskonzept
  - Kostengegenüberstellung Zielnetz zum Bestandsnetz zum Nachweis der Einhaltung des vorgegebenen Kostenrahmens
  - Darstellung der mit dem neuen Verkehrsangebot zu erzielenden Erlöse aus Fahrgeldeinnahmen unter Annahme einer Einspielphase
- Wirkungskontrolle

Ziel des Projektes ist die Verbesserung des ÖSPV-Angebotes im Rahmen des gegebenen Finanzrahmens. Aufbauend auf dem Fahrplankonzept sind Vorschläge für eine sinnvolle Erweiterung des neuen Verkehrsangebots vorzulegen. Die Erweiterungsstufen sollen modular aufgebaut sein und mit Kostenschätzungen unterlegt werden.

### 3.1.5 Einordnung der Beispiele in Sachsen-Anhalt

Die verschiedenen Beispiele in Sachsen-Anhalt zeigen, dass sie immer speziell auf die örtlichen Bedingungen ausgerichtet sind. „Übertragbarkeit“ stand nie im Fokus der Projekte und hätte auch deren konkrete lokale Umsetzung gefährdet (Dies gilt nicht für den „PlusBus“, was wir weiter ausführen werden). Bei der Übernahme von Projekten oder Projektteilen ist immer darauf zu achten, ob die eigenen Rahmenbedingungen auch zu diesen Konzepten passen bzw. ob sie mit überschaubarem Aufwand angepasst werden können. Anlage 1 enthält eine Einordnung der vorgestellten Konzepte nach ihren Hauptmerkmalen.

### 3.2 KombiBus der Uckermärkischen Verkehrsgesellschaft mbH (UVG)



Im Projekt KombiBus wird das Angebot des Linienverkehrs mit verschiedenen Serviceleistungen verknüpft. Zum Einsatz kommen vorhandene Fahrzeuge (Busse mit Ladeboden), das vorhandene Fahrplanangebot mit Ausrichtung auf einen integralen Taktfahrplan wird genutzt. Begonnen hat das Projekt mit dem Vertrieb von Lebensmitteln von einem Lager zu drei Läden in Prenzlau, Templin und Angermünde. Mittlerweile wurden die Transporte auf Druckerzeugnisse, Campingausstattungen u.v.m. ausgeweitet. Aktuell gibt es eine Lieferkooperation mit einem großen Einkaufszentrum. Hier können Kunden sich ihren Einkauf mit dem Linienbus an die für sie nächstgelegene Haltestelle bringen lassen. Kann der Kunde den Einkauf nicht selbst



entgegennehmen, ist die Übergabe an einen „Dritten“ (z.B. Dorf-laden) möglich. Durch die Einbeziehung lokaler Partner können Kunden auch Waren dort abgeben, die dann mit der UVG zum Bestimmungsort weiterbefördert werden. Seit 2013 wird das Gepäck von Wander- und Radtouristen mit UVG-Bussen an den jeweils nächsten Übernachtungsort geliefert. Ergänzt werden soll das Angebot noch durch die Lieferung von Lunchpaketen auf Bestellung an die Pausenplätze und die Lieferung von regionalen Produkten an die Hotels und Restaurants.

Als neues Projekt ist das Einsammeln von regionalen Gütern zu einem Sammelpunkt geplant, die dann mit Transportern nach Berlin gefahren werden. Damit wird verschiedenen Kleinanbietern die Möglichkeit gegeben, ihre Produkte besser zu vermarkten. Bei den Investitionen ist der Aufwand relativ gering, hohe Aufwendungen sind in den Bereichen Vertrieb, Fahrtenanmeldung und -koordination sowie Marketing erforderlich.

Für das Unternehmen kann ein kleiner Deckungsbeitrag erzielt werden. Bei der Konzipierung des Systems sind die jeweiligen regionalen Bedingungen zu berücksichtigen. Gibt es lokale Versender mit Quelle und Ziel im Verkehrsgebiet? Sind die Transportaktivitäten innerhalb des Fahrplans ohne Zusatzkosten realisierbar? Nicht jede Region eignet sich dafür und nicht überall wird sich ein derartiges Angebot wirtschaftlich rechnen.

### 3.3 „Mobifalt“ – Nordhessischer Verkehrsverbund Kassel

Im Rahmen dieses Projektes werden in drei Pilotregionen die Linienbusfahrten durch private Fahrten mit PKW ergänzt. Dadurch wird es möglich, den ÖPNV-Takt von frühmorgens bis Mitternacht zu verdichten. Anbieter und Nutzer müssen sich einmalig registrieren lassen. Für die Buchung und Abrechnung ist eine Mobilitätszentrale zuständig. Der Ein- und Ausstieg erfolgt an ÖPNV-Haltestellen. Der private Autofahrer erhält eine Aufwandsentschädigung von 0,30 € je Kilometer. Kann dem Kunden kein Fahrtangebot von Privat-Fahrern angeboten werden, übernehmen Taxis die Beförderung. Die meisten Fahrten werden bisher aber durch Taxiunternehmen realisiert. Die Kosten pro Fahrt sind entsprechend hoch.

Das Projekt, das 2015 für weitere zwei Jahre verlängert wurde, erhält vom Land Hessen finanzielle Unterstützung. Die Kosten und der daraus entstehende Zuschussbedarf sind ausschlaggebend für den Erfolg oder Misserfolg des Projektes.

### 3.4 Kooperation SBG Südbadenbus GmbH (DB Regiobus) mit flinc AG (6)

Zusammen mit der flinc AG wird das ÖPNV-Angebot im Schwarzwald-Baar-Kreis um private Mitfahrgelegenheiten ergänzt. Durch intelligente Routing-Algorithmen werden Anbieter von Mitfahrgelegenheiten und ihre Nachfrager zusammengebracht. Der Zugang wird über Internet, App oder das Navigationsgerät im Auto geregelt. Durch die im Projekt vorgesehene Verbindung mit dem ÖPNV wollen die Beteiligten das Fahrtenangebot für beide Kundengruppen deutlich erhöhen. Das flinc-System wird in das ÖPNV-System integriert.

Gemeinsames Ziel ist es, durch die Verknüpfung von ÖPNV und privaten Fahrgelegenheiten die Mobilität im ländlichen Raum zu verbessern und das ÖPNV-Angebot besser auszulasten. Die Gesamtkosten betragen 262.000 €, wovon je 50 % der Landkreis und Südbadenbus tragen. Das Pilotprojekt ist auf drei Jahre ausgerichtet.

### 3.5 „inmod“ – elektromobil auf dem Lande

Das Projekt läuft seit Herbst 2012 in Teilen des Landes Mecklenburg-Vorpommern und stellt eine Kombination von zwei verschiedenen Mobilitätsformen dar. Auf den Hauptachsen verkehren Schnellbuslinien, die nur wenige Haltestellen bedienen. Als Zubringer zum ÖPNV-Netz stehen für Bewohner, Pendler und Touristen Elektrofahrräder bereit, deren Nutzung kostenlos ist.

### 3.6 Bürgerbusse

Bürgerbusse in einigen Bundesländern verfolgen das Ziel, mit ehrenamtlichem Engagement einen Mobilitätsbedarf zu decken, der durch einen regulären Busbetrieb nicht mehr zu finanzieren wäre. In der Regel werden hierzu Kleinbusse mit bis zu acht Fahrgastsitzen eingesetzt. Sie schließen mit ihren Leistungen Fahrplanlücken im ÖPNV-Angebot oder stellen für die Bürger zum Teil das einzige Mobilitätsangebot in der Region dar.

Das Spektrum reicht von Anrufbuslinien bis zu festen Linien mit festen Taktzeiten. Gesteuert werden die Projekte meist über Bürgerbusvereine. Die Vereine arbeiten meist ehrenamtlich und finanzieren ihre Leistungen durch Fahrgeldeinnahmen, Mitgliedsbeiträge, Spenden, aber auch zum Teil durch öffentliche Zuschüsse. Es sind also vorrangig Selbsthilfemaßnahmen im Bereich der Mobilität. Im Land Brandenburg ist der Bürgerbus gemäß ÖPNV-Gesetz Bestandteil des ÖPNV. (7) Er fährt im Tarif des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg auf festgelegten Linien und nach festem Fahrplan bzw. als Rufbus. Ziel ist es, durch dieses ehrenamtliche Engagement die Lebensqualität und den Zusammenhalt der Orte zu verbessern.

### 3.7 Rufbus/ Anruf-Sammeltaxi



Diese Angebotsformen der bedarfsorientierten und flexiblen Bedienung gibt es in unterschiedlichen Ausprägungen im gesamten Bundesgebiet. Sie reichen von Anrufbussen, die fahrplangebunden von Haltestelle zu Haltestelle, für die ein Fahrtwunsch angemeldet wurde, verkehren, bis hin zu Anrufbussen/ Anruf-Sammeltaxi im Flächenverkehr, die bedarfsabhängig ohne Fahrplan von Haustür zu Haustür bzw. zum gewünschten Ziel fahren.

### 3.8. Carsharing auf kommunaler Ebene

Carsharing hat sich als ergänzendes Element zum Öffentlichen Personennahverkehr in den vergangenen Jahren vor allem in den großen Städten entwickelt. Die großen Anbieter von



Carsharing-Flotten haben jedoch die ländlichen Regionen vor allem aus Gründen mangelnder Rentabilität gemieden. Zuletzt wurden aber einige Modellprojekte auch in ländlichen Regionen realisiert.

Diese Modellprojekte gehen von der Annahme aus, dass es gerade für ländliche Gemeinden besonders sinnvoll und ökologisch sein kann, wenn ein gemeinschaftlich nutzbarer Pkw zur Verfügung steht, der die sporadische Anbindung durch Buslinien ergänzt. Die Mobilität in einer Gemeinde kann dadurch gravierend verbessert werden – mit allen positiven Konsequenzen für die Lebensqualität und für die demographische Entwicklung. Besonders die Eifel hat sich als Anwendungsregion für diese „Dorf-Autos“ zuletzt hervorgetan. Zum Beispiel im Ort Gey teilen sich die Bewohner ein Elektroauto, das über eine Internetplattform gebucht werden kann.

Ähnliche Projekte gibt es in Eicherscheid (Eifel), Wendlingen (Baden-Württemberg) und Hübenthal (Hessen). Mal werden die Projekte mit Elektrofahrzeugen, mal mit konventionellen Pkw realisiert. In allen diesen Fällen kommen bürgerschaftliches Engagement (Idee und Realisierung) und öffentliche Förderung (Konzeption und Umsetzungsbegleitung) zusammen. Sponsoren spielen bei der Finanzierung der Fahrzeuge eine Rolle. In Tonnendorf, einer Gemeinde in Thüringen (Freistaat Thüringen) (8) mit 657 Einwohnern, gibt es ein Carsharing-Projekt, an dem sich 47 Fahrtberechtigte beteiligen.

Sachsen-Anhalt kann von den Erfahrungen dieser Modellprojekte lernen. Möglich wäre beispielsweise der Aufbau einer landesweiten Internetplattform, an die sich lokale Projekte andocken können. Auch die Förderung der Fahrzeuge ist – trotz zum Teil lobenswerter Sponsorenmodelle in den bisherigen Anwendungsfällen – wahrscheinlich eine Grundvoraussetzung für das Gelingen solcher Projekte in Sachsen-Anhalt. Die Höhe des Zuschusses sollte von der Qualität des ÖPNV-Angebots abhängig sein. Schließlich soll das Dorf-Auto nicht in Konkurrenz zum ÖPNV stehen, sondern sinnvoll ergänzen.

# 4. Darstellung betrieblicher Kenngrößen und Ergebnisse der beteiligten Verkehrsunternehmen

## 4.1 Betriebliche Kenngrößen

Die beteiligten Verkehrsunternehmen, einschließlich der kommunalen Unternehmen, bedienen zwischen 7 und 118 Linien nach § 42 und § 43 PBefG. Die Linienanzahl weist eine große Spannweite aus, was auf sehr unterschiedliche Bedienungsgebiete und Bedienungsstrukturen zurückzuführen ist. Das Spektrum der Fahrplan-Kilometer pro Jahr reicht von 660.000 Kilometern bis zu 10.600.000 Kilometern. Der Schwerpunkt des Angebotes liegt dabei eindeutig auf den Schultagen von Montag bis Freitag, an den Wochenenden und Feiertagen sind die Fahrplankilometer deutlich geringer. Die durchschnittliche Beförderungsweite liegt zwischen 2,5 Kilometern (Stadt) und 18 Kilometern (Landkreis), wobei die meisten Verkehrsunternehmen in der Fläche Werte von 12 bis 16 Kilometern aufweisen.

## 4.2 Flexible bzw. alternative Bedienformen

Alle 12 beteiligten Verkehrsunternehmen wenden in unterschiedlicher Ausprägung bereits flexible oder alternative Bedienformen an. Vier Unternehmen planen gegenwärtig neue Projekte. In allen befragten Verkehrsunternehmen kommen Rufbusse zum Einsatz. Der Rufbuseinsatz bleibt somit nicht nur auf den ländlichen Raum beschränkt, sondern findet auch in den Städten Halle, Magdeburg und Dessau-Roßlau seine Anwendungsbereiche. Verschiedene Unternehmen setzen Anruf-Sammel-Taxi (AST)/Anruf-Linien-Taxi (ALT) ein. Die Rufbusleistungen sowie die AST-/ALT-Leistungen werden in den überwiegenden Fällen von Subunternehmen/Taxiunternehmen übernommen. Der Anteil der Beteiligung „Dritter“ an diesen Leistungen liegt zwischen 50% und 100%.

Diagramm 1: Anzahl der Linien, die von den Verkehrsunternehmen nach §42 und §43 PBefG betrieben werden

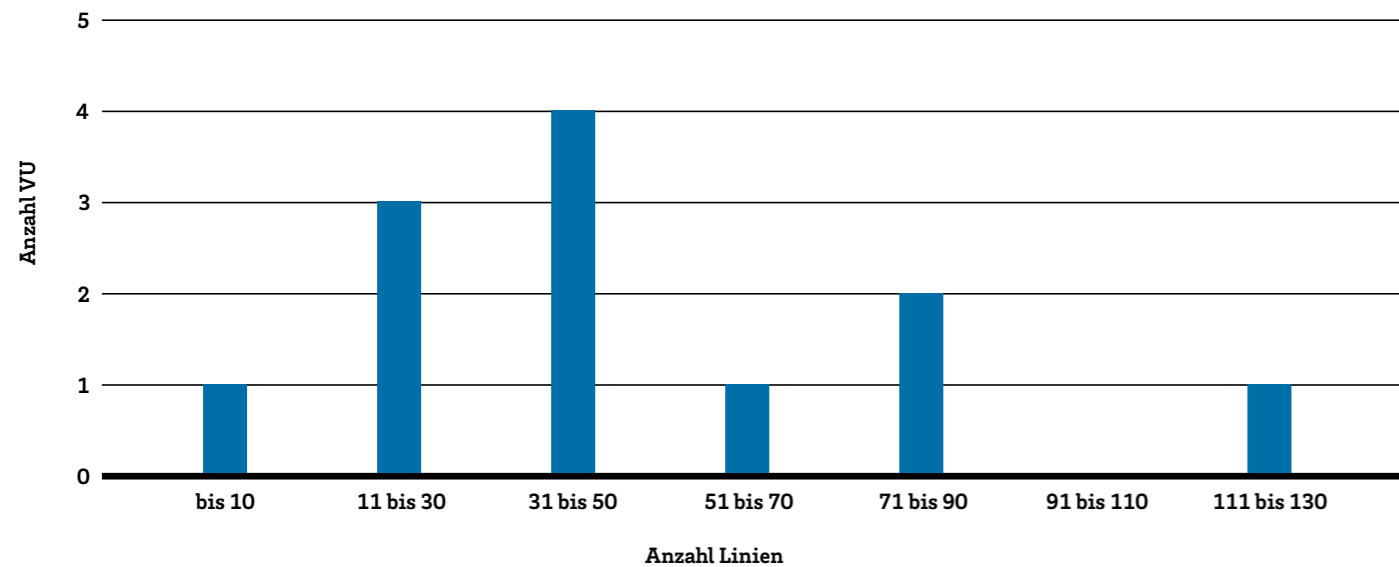
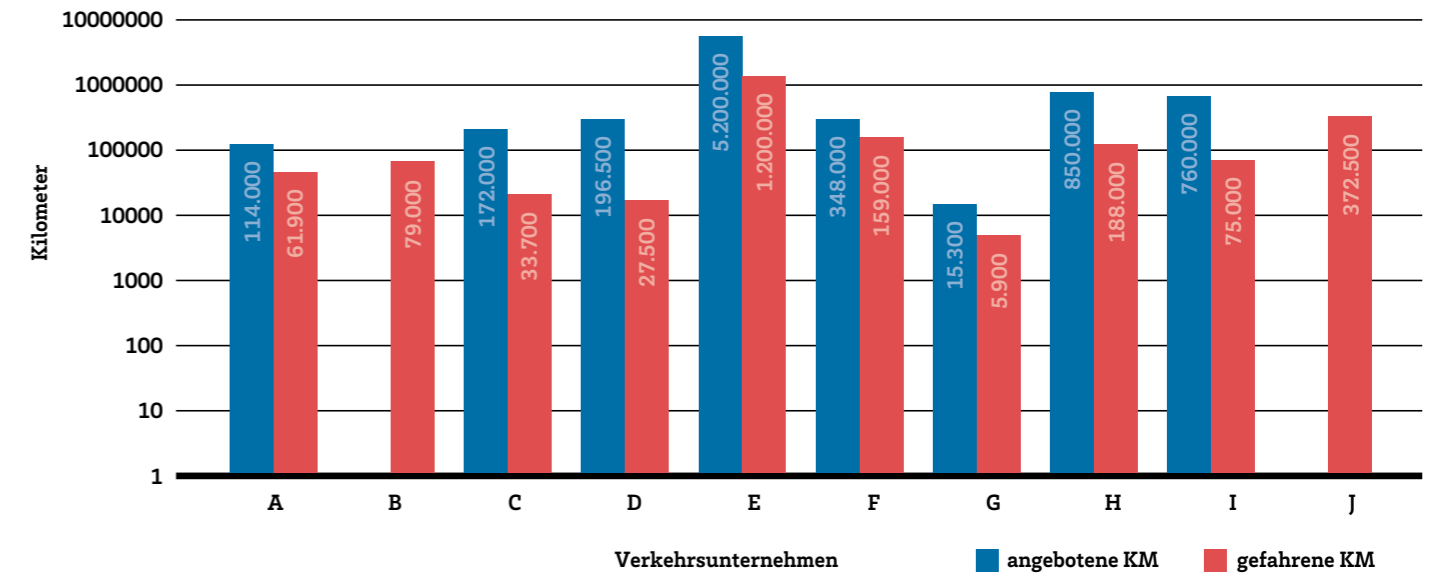


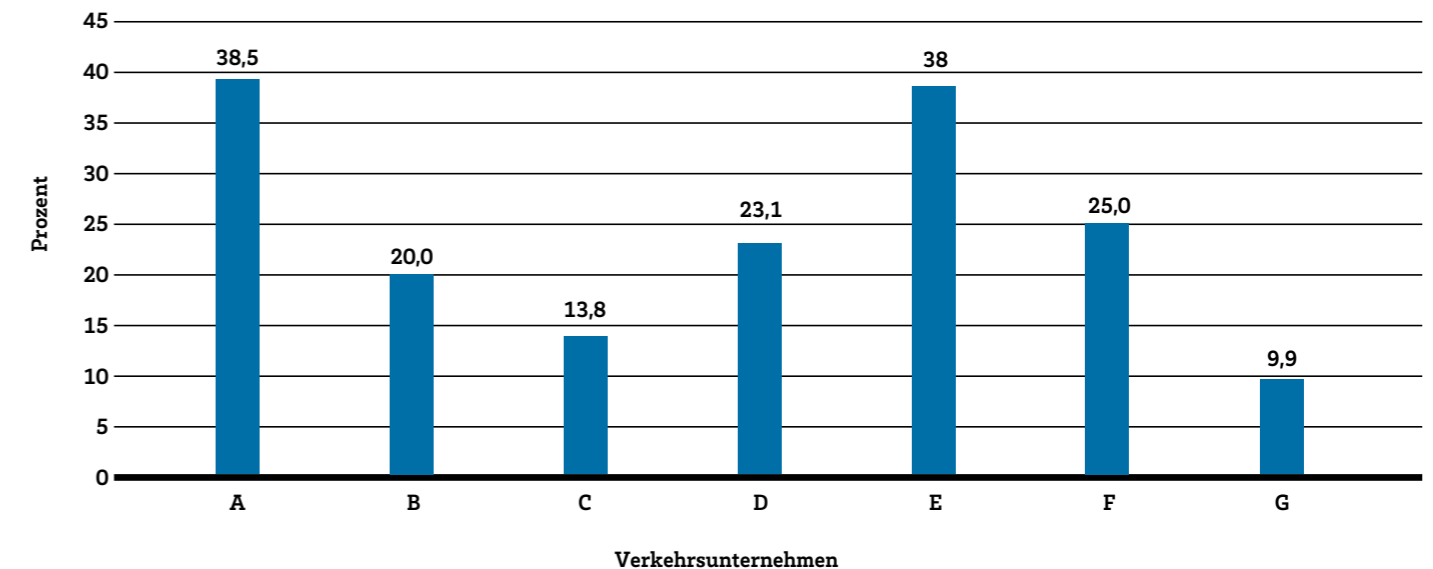
Diagramm 2: Kilometerleistungen für flexible bzw. alternative Bedienformen in den Verkehrsunternehmen



Aus der Diagrammübersicht zu den Kilometerleistungen wird deutlich, dass die Ausprägung der flexiblen und alternativen Bedienformen in den einzelnen Verkehrsunternehmen sehr unterschiedlich ist. Bei dem Verkehrsunternehmen mit der höchsten Kilometerleistung für den Rufbuseinsatz ist eine starke Ausrichtung dieser Form in der Fläche (mit geringer Einwohnerdichte) verbunden mit einem Haupt- und Neben-

liniennetz zu erkennen. In den anderen Unternehmen ergänzen die Rufbusleistungen das allgemeine Linienangebot in unterschiedlicher Intensität, auch in Abhängigkeit von der Größe und der Einwohnerdichte des jeweiligen Bedienungsgebietes. Der Abrufgrad der Fahrten für die flexiblen bzw. alternativen Bedienformen liegt in den Verkehrsunternehmen zwischen 9,9% und 38,5%.

Diagramm 3: Abrufgrad der Fahrten bei den alternativen bzw. flexiblen Bedienformen



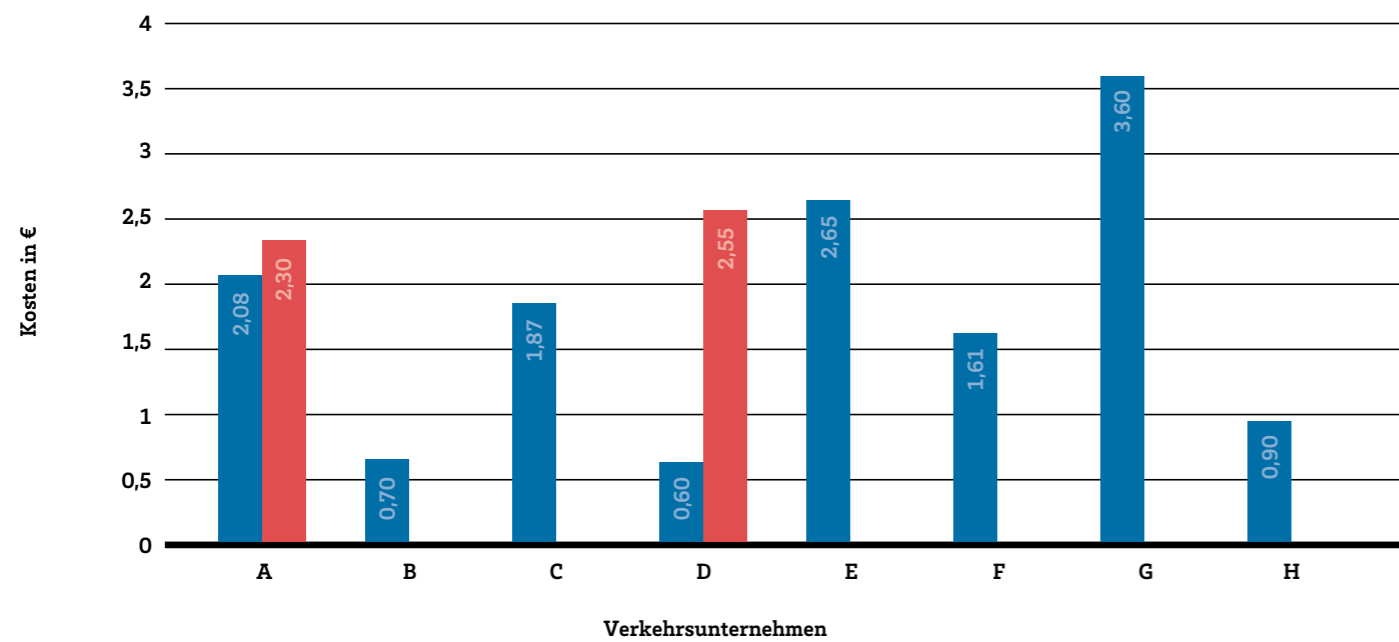


## 5. Rahmenbedingungen/Einflussgrößen

Die Spanne der Kosten je Angebots-Kilometer bei den flexiblen bzw. alternativen Bedienformen in den betrachteten Verkehrsunternehmen reicht von 0,60 € bis 3,60 €. Je nach Einsatzbedingungen und -bereichen variieren die Sätze auch

innerhalb eines Unternehmens. Bei Einsatz von Taxiunternehmen sind zudem aufgrund des Mindestlohngesetzes Steigerungen ab 2015 zu erwarten.

Diagramm 4: Kosten je Angebots-Kilometer bei den alternativen bzw. flexiblen Bedienformen

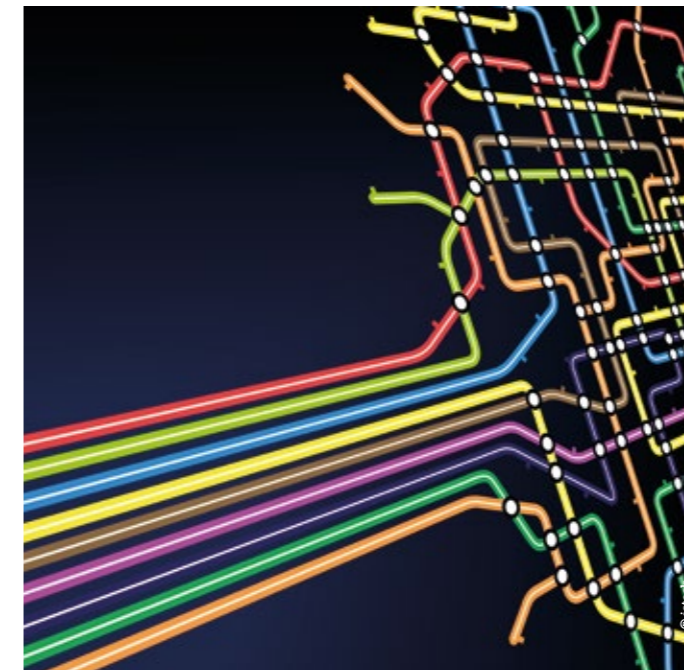


### 5.1 Allgemeine Rahmenbedingungen

Hintergrund für die Ergänzung oder den Ersatz des herkömmlichen Linienverkehrs mit Bussen durch flexible bzw. alternative Bedienformen sind immer Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen, die z.B. über eine Linienkostenrechnung in den Verkehrsunternehmen untersetzt werden. Starke Linien mit einem hohen und stabilen Fahrgastaufkommen (u.a. Schülerverkehr) setzen in der Regel eine bestimmte Fahrtenhäufigkeit und Busgrößen voraus, die vom Verkehrsunternehmen realisiert bzw. vorgehalten werden müssen. Ansätze für die Einführung von flexiblen bzw. alternativen Bedienformen sind hier nur in den Fahrplanrandlagen gegeben. In den Ferienzeiten werden häufig Fahrten aus dem Angebot herausgenommen (Ferienfahrplan), um so dem saisonbedingten Fahrgastrückgang zu entsprechen. Für den ständigen Nutzer verschlechtern sich schon hier die Beförderungsmöglichkeiten erheblich.

Die Akzeptanz des Linienverkehrs leidet oft auch an der Gestaltung des Buslinienetzes. Häufige Stichfahrten zur Anbindung von Orten - bzw. Ortsteilen, die eine Abweichung vom eigentlichen Linienweg bedeuten, verlängern die Fahrzeiten erheblich, was zu einem Attraktivitätsverlust für den Nutzer führt.

Daneben gibt es einzelne Bereiche (Gehöfte, Ortsrandlagen), die überhaupt nicht an den ÖPNV angeschlossen sind, da das hier zu erwartende Fahrgastaufkommen einen Linienverkehr nicht rechtfertigen würde.



Die Haltestellenabstände erschweren sehr oft den Zugang zum ÖPNV, im Interesse eines technologisch sinnvollen Betriebsablaufes sind aber zusätzliche Halte im Linienverkehr nicht immer zielführend.

Die vielfach eingesetzten flexiblen Bedienformen werden häufig aus Kostengründen durch Subunternehmer erbracht. Nur so kann gegenwärtig ein akzeptabler ÖPNV in vielen Bereichen durchgeführt werden. Ob sich die Einführung des Mindestlohns und das Tarifreuegesetz darauf auswirken werden, bleibt abzuwarten. Die Durchführung der Fahrten wird ab einem Abrufungsgrad jenseits von ca. 50% der Fahrten schon heute unwirtschaftlich. Die Unternehmen greifen in diesem Fall auf den herkömmlichen Linienverkehr zurück.

### 5.2 Kalkulatorische Eckpunkte

In diesem Abschnitt sollen die Grundlagen der Kalkulation für die unterschiedlichen Formen des ÖPNV erläutert werden. Es ist zu erörtern, wie Veränderungen in der Gestaltung des ländlichen ÖPNV sich auf die jeweilige Kostenentwicklung auswirken. Rückgrat des ländlichen ÖPNV ist der Verkehr mit Linienomnibussen.

Bei der Durchführung des Linienverkehrs einer Linie sind folgende Kostenarten zu berücksichtigen:

- Personalkosten für den Fahrer
- Kosten für das Fahrzeug (Abschreibungskosten)
- Kraftstoff und sonstige Betriebsstoffe
- Kosten für regelmäßigen Instandhaltungsaufwand
- Anteilige Kosten für die Verwaltung (Disposition, Vertrieb etc.)

Diese Kostenpositionen werden auf die Leistung je Kilometer umgerechnet und ergeben die spezifischen Kosten pro Fahrplankilometer. Die Wirtschaftlichkeit des Angebots wird ermittelt durch die Gegenüberstellung der Kosten pro Fahrplankilometer und der Einnahmen je Fahrplankilometer. Es wird davon ausgegangen, dass 1 Euro bei den Kosten durch ca. 0,50 Euro Fahrgeldeinnahmen gedeckt wird. Der Kostendeckungsgrad durch direkte Fahrgasteinnahmen beträgt dann also 50%. Daraus kann abgeleitet werden, dass bei deutlichen Abweichungen nach unten, der Linienverkehr auf dem Prüfstand steht. Gehen die Einnahmen auf einer Linie gegen Null, wird das Verkehrsunternehmen prüfen, ob Leistungen reduziert oder die Leistung ganz bzw. teilweise auf flexible Angebote umgestellt werden soll. Nehmen wir an, dass die Prüfung für eine fiktive Linie ein negatives Ergebnis ergibt und die Linie fortan durch einen Rufbus bedient werden soll. Der Rufbus wird vom ÖPNV-Unternehmen beschafft und selbst betrieben.



## 6. Lösungsansätze

Für den Betrieb des Rufbusses auf dieser Linie fallen jetzt folgende Kosten an:

- Personalkosten für den Fahrer
- Kosten für das Fahrzeug (Abschreibungskosten)
- Kraftstoff und sonstige Betriebsstoffe
- Kosten für regelmäßigen Instandhaltungsaufwand

und zusätzlich:

- Kosten für den Linienomnibus (Abschreibungskosten)
- Spezifischer Zusatzaufwand bei der Disposition (Anrufzentrale)

Falls der Rufbus auf dieser Relation genauso oft oder annähernd so oft eingesetzt wird wie beim Einsatz eines normalen Linienbusses, steigen die Kosten gegenüber dem Linienbetrieb sogar an oder bleiben bestenfalls gleich hoch. Fährt der Rufbus öfter, als der Linienbus gefahren wäre, steigen die Kosten stark an. Fährt der Rufbus deutlich seltener als der Linienbus, führen die Einsparungen bei Kraftstoff und beim Instandhaltungsaufwand unter Umständen zu einer Gesamt-Kostenreduzierung. Alle anderen Kosten sind nämlich immer vorhanden. Der

Fahrer muss bezahlt werden, auch wenn er nicht fährt. Die Abschreibungskosten für die Fahrzeuge fallen immer an; die anteiligen Kosten für die Verwaltung müssen immer aufgebracht werden und die Anrufzentrale ist in jedem Fall zu besetzen, unabhängig davon, ob ein Kunde eine Fahrt anmelden will.

Die Kalkulation ändert sich, wenn ein Anrufsammeltaxi zum Einsatz kommt, das einem Dritten (Subunternehmer) gehört und mit eigenem Personal gefahren wird. In diesem Fall wird in der Regel ein Festpreis für jede durchgeführte Fahrt vereinbart, die auch die Disposition durch den Dritten einschließen kann. Schon ein geringfügig geringerer Abrufgrad gegenüber den Linienfahrten kann hier zu einer deutlichen Kostenreduzierung führen. Abhängig ist ein solches Angebot allerdings davon, dass es auch und gerade in ländlichen Regionen Anbieter für Anrufsammeltaxi-Angebote gibt, die örtlich, aber auch zeitlich diese Aufgaben übernehmen können. Das Angebot muss darüber hinaus bei den Kosten für das Fahrzeug und den Kosten für das Fahrpersonal deutlich unter den Vergleichskosten des ÖPNV-Unternehmens liegen, wobei die gesetzlichen Rahmenbedingungen (u. a. Mindestlohngesetz, Tarifverträge) dabei strikt zu beachten sind.



Grundlegende Ansätze der verkehrlichen Erschließung des ländlichen Raumes lassen sich für das gesamte Land Sachsen-Anhalt definieren. Die eine Lösung wird es wegen der unterschiedlichen regionalen Bedingungen (u.a. Schülerzahlen, Einwohnerdichte, Lage zu Ballungsräumen) jedoch nicht geben. Hauptaugenmerk muss bei der Einführung von Elementen der flexiblen bzw. alternativen Bedienformen auf die Feinerschließung der Regionen gelegt werden. Der Schülerverkehr hat eine große Bedeutung für die Ausrichtung des ÖPNV in den ländlichen Regionen. Eine gewisse Sicherheit in der Umsetzung des Schülerverkehrs geben die positiven Schülerzahlen (siehe Tabelle 1) bis zum Jahr 2020. Aufgrund von Schulschließungen und Zusammenlegungen von Schulstandorten werden sich Veränderungen ergeben, die einen höheren Aufwand erwarten lassen. Der Schülerverkehr bleibt aber weiter das Rückgrat des

Bevölkerungsdichte in einer Region ist, desto verschiedenartiger und vielfältiger wird das Verkehrsangebot ausgerichtet werden müssen. Wir empfehlen das folgende Grundmuster:

### a) Hauptliniennetz

Schnelle, direkte Verbindungen mit abgestimmten Anschlüssen auch zu anderen Verkehrsträgern sind die Grundlage für die Gewinnung anderer Nutzergruppen, über den Schülerverkehr hinaus. Der PKW-Bestand bei den privaten Haltern im Land Sachsen-Anhalt belief sich Ende 2014 auf 1.093.822 Fahrzeuge(9). Daraus ergibt sich ein Verhältnis von 0,48 PKW/Einwohner, das in den ländlichen Bereichen aber höher anzusetzen ist. Bei der Abwägung der Verkehrsmittelwahl zwischen PKW und ÖPNV sind der Zugang zum ÖPNV und die



ÖPNV in den ländlichen Regionen. Der Schülerverkehr definiert auch vorrangig die Anzahl und die Größe der vorzuhaltenden Fahrzeuge durch die Verkehrsunternehmen. Besondere Anforderungen entstehen für die Verkehrsunternehmen durch die Pauschalisierung der Mittel zur Finanzierung des Ausbildungsverkehrs nach § 9 ÖPNVG LSA.

Nach 2020 sind die Schülerverkehre wegen der stark sinkenden Schülerzahlen neu zu bewerten bzw. neu auszurichten. Bei der Schulentwicklungsplanung im Land Sachsen-Anhalt sind schon in einer frühen Phase die Verkehrsunternehmen einzubeziehen. Bei einer Wirtschaftlichkeitsbewertung der Schulstandorte müssen auch die Kosten der Schülerbeförderung einfließen. Genauso ist eine Staffelung der Schulanfangszeiten anzustreben, um so einen optimalen Ressourceneinsatz der Verkehrsunternehmen zu erreichen. Letztlich entscheiden auch die Bebauungspläne der Gemeinden über zukünftige Beförderungserfordernisse der Schüler. Neben dem Schülerverkehr ist eine Staffelung des Verkehrsangebotes nach verschiedenen Kriterien erforderlich. Je geringer die

Schnelligkeit der Bedienung wichtige Entscheidungskriterien. Ein stabiler, merkbarer Takt mit einer dichten Frequenz (1 bis 2 Stunden), qualitativ hochwertige und leistungsstarke Fahrzeuge und besondere Serviceangebote (WLAN, Zeitungen u.a.) sind Hauptmerkmale des Netzes. Eine zu starke Reduzierung der Leistungen in den Ferien, aber auch an den Wochenenden, ist zu vermeiden. Die „Landesbedeutsamen Linien“ sollten deshalb in Sachsen-Anhalt weiter ausgebaut werden. Diese Linien stellen das Grundgerüst dar, das durch andere Linienverkehre sowie durch alternative und flexible Bedienformen zu ergänzen ist. Die ergänzenden Verkehre sind in der Regel auf das Hauptliniennetz auszurichten und erfüllen damit auch eine wichtige Zubringerfunktion. Hauptlinien sind neben den „Landesbedeutsamen Linien“ aber auch weitere vertaktete regionale Linien, wie z. B. „PlusBus“-Angebote, die im Mitteldeutschen Verkehrsverbund (MDV) für auf den SPNV ausgerichtete, vertaktete und schnelle Buslinien stehen. Bei den Hauptlinien sehen wir zukünftig die größten Potentiale, so dass eine stärkere Fokussierung auf diese Linien mehr als berechtigt ist.



**Tabelle 2: Zusammenstellung von Möglichkeiten der alternativen Bedienformen**

Alternative Bedienformen	Erläuterungen	Anwendungsmöglichkeit in Sachsen-Anhalt
Kombibus	Beförderung von Gütern <ul style="list-style-type: none"> <li>• Backwaren</li> <li>• Molkereierzeugnisse (Käse)</li> <li>• Print-Erzeugnisse</li> <li>• Kleinerzeugermengen unterschiedlicher Art</li> <li>• Pakete</li> <li>• Wäschedienste</li> </ul>	ja, in Abhängigkeit von den regionalen Voraussetzungen
Einbeziehung privater PKW	siehe 3.2 <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ergänzung zum ÖPNV</li> <li>• Regionen ohne ÖPNV-Anbindung</li> <li>• Rückfallebene Taxi sehr kostenintensiv</li> </ul>	ja, Akzeptanzproblem; ausreichender, geeigneter PKW-Fahrer-Pool, jedoch ohne Rückfallebene Taxi Versicherungsschutz Personenbeförderungsschein
Carsharing, Dorf-Auto	siehe 3.6 <ul style="list-style-type: none"> <li>• innovativ bei Einsatz von Elektromobilen</li> <li>• Zubringer zum Hauptliniennetz</li> </ul>	ja, Ergänzung zum ÖPNV, unter Regie der Verkehrsunternehmen (VU)
Bürgerbus	siehe 3.4	nein, Risiko und zusätzliche Kosten liegen beim VU
Fahrräder/Pedelecs	Zubringer zum ÖPNV-Netz	eingeschränkt ja, nicht für alle Bürger nutzbar (Gesundheit); Witterungsprobleme
Service-Bus	siehe 3.7.2 <ul style="list-style-type: none"> <li>• Erledigung Einkäufe, Arztbesuche, Friedhofsbesuche usw.</li> </ul>	ja, mit auskömmlicher Finanzierung

**b) Nebenliniennetz**

Das Hauptliniennetz wird durch ein Nebenliniennetz ergänzt. Das Nebenliniennetz umfasst die Zubringerlinien zum Hauptliniennetz, die Schülerverkehrslinien, die auf die Schulstandorte ausgerichtet sind sowie Linien mit spezifischer Fahrgastnachfrage zu bestimmten Zeiten bzw. Anlässen. Die Taktzeiten sind im Gegensatz zum Hauptliniennetz gedehnt und eher an der Nachfrage orientiert. Die Haltestellenabstände fallen dichter aus, die direkte Linienführung wird durch Stichfahrten in Wohn- und Gewerbegebiete ergänzt. Außerhalb der Hauptverkehrszeiten können Teile dieser Leistungen entsprechend dem Fahrgastaufkommen durch flexible bzw. alternative Bedienformen ersetzt werden.

**c) Flexible bzw. alternative Bedienformen**

Flexible bzw. alternative Bedienformen sind wesentliche Elemente für die Feinerschließung der Regionen.

Für den Kunden sind für die Nutzung folgende Kriterien wichtig:

- Preis
- Verfügbarkeit und Zugangsbedingungen
- Nutzbarkeit (Wetter, körperliche Konstitution, Mitnahme Gepäck)
- Zeitaufwand.

Angebotsformen der flexiblen Bedienung sind:

- Rufbus im Bedarfslinienverkehr (fahrplangebunden von Haltestelle zu Haltestelle)

- Rufbus im Richtungsbandbetrieb (fahrplangebunden; bedarfsunabhängige Bedienung der Haltestellen auf Grundroute, bei Bedarf werden zusätzliche Haltestellen in einem definierten Richtungsband bedient; auch Bedienung Tür zu Tür möglich)
- Anruf-Sammel-Taxi im Richtungsbandbetrieb (fahrplangebunden mit Aufweichung, von Haltestelle/Bedarfshaltestelle zu Haltestelle/Bedarfshaltestelle bzw. Haustür) Rufbus im Flächenbetrieb (bedarfsabhängig mit Fahrplan von Haltestelle zu Haltestelle, kürzester Fahrweg wird festgelegt oder bedarfsabhängig ohne Fahrplan im Flächenbetrieb von Haustür zu Haustür bzw. zum gewünschten Ziel, Fahrtablauf wird festgelegt) Variante: Zu- und Ausstieg erfolgt an Haltestellen.

Eine Variante der Feinerschließung bestimmter Regionen wäre eine Kombination des Linienverkehrs im Nebenliniennetz mit dem Bedarfslinienverkehr, so dass hier nur bei Anforderung bestimmte Streckenabschnitte bedient werden. Die Anmeldung der Fahrten und die Disposition haben einen großen Einfluss auf die Akzeptanz der Angebote. Anmeldezeiten von einer Stunde und kürzer ermöglichen beim Kunden auch relativ spontane Fahrtentscheidungen. Zum Teil sind längere Anmeldezeiten aufgrund der Flächengröße erforderlich.

Die Disposition der Fahrten sollte über eine verkehrsunternehmensübergreifende Dispositionszentrale erfolgen. Für ein einzelnes Verkehrsunternehmen ist aus Kostengründen eine 24-h-Vermittlung auf Dauer nicht umsetzbar. Außerdem ist bei einer zentralen Disposition auch die Gesamtplanung verschiedener Verkehrsmittel in der Reisekette möglich. Der aktuelle Abrufgrad der Fahrten bei den flexiblen Angeboten liegt bei den an der Umfrage beteiligten Unternehmen bei unter 40%. Steigt dieser Wert in relevantem Umfang an, kann die Wiedereinrichtung von „normalen“ Linienfahrten die attraktivere und wirtschaftlichere Variante sein. Grundsätzlich sind für diese Verkehre die rechtlichen Rahmenbedingungen zu definieren.

Dabei spielt insbesondere das aktuelle Personenbeförderungsgesetz (PBefG) in Verbindung mit der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts eine Rolle. Nicht-liniengebundene flexible ÖPNV-Angebote werden aktuell benachteiligt bzw. sind nur unter bestimmten Auflagen genehmigungsfähig. Auch bei anderen liniengebundenen alternativen Bedienformen bestehen erhebliche Unsicherheiten über deren Genehmigungsfähigkeit, was den Genehmigungsbehörden erhebliches Fingerspitzengefühl bei der Abwägung der rechtlichen Möglichkeiten abverlangt.

## 7. Finanzierung der Angebote

Die Finanzierung des ÖPNV im ländlichen Raum ist vor dem Hintergrund des demografischen Wandels ein Dauerthema. Im Altmarkkreis Salzwedel ist es gelungen, ein erfolgreiches, aber auch finanzierbares ÖPNV-Angebot zu etablieren, das sich durch ein differenziertes, qualitativ hochwertiges Angebot auszeichnet. Dieses Angebot entstand als spezifische Antwort auf konkrete regionale Bedingungen. In anderen Landkreisen kommt der klassische Linienverkehr stärker zur Anwendung, steht aber zunehmend auf dem Prüfstand. Wichtig ist immer eine konsequente Ausrichtung auf die Bedürfnisse der Kunden, eine erfolgreiche Kundenbindung und eine flexible Reaktion auf Veränderungen. Viele Pilotprojekte im Rahmen der flexiblen und alternativen Bedienung erhalten anfangs eine Anschubfinanzierung, im weiteren Verlauf entstehen oft für die Verkehrsunternehmen zusätzliche Kostenbelastungen. Zur Wahrung der Mobilität im ländlichen Raum sind auch langfristig Modelle zu prüfen, die über eine Nutzerfinanzierung neue Finanzierungsquellen erschließen. Die flexible

Verwendung der Finanzmittel im ÖPNV und in der Regionalentwicklung sowie die finanzielle Beteiligung anderer Dienstleister (siehe Kombibus) können den finanziellen Spielraum vergrößern.

Die Bereitstellung der erforderlichen Regionalisierungsmittel über die Aufgabenträger ist mit ausschlaggebend für die jeweiligen ÖPNV-Angebote. Jede Verringerung der Mittel hat unmittelbare Auswirkungen auf den Fahrgast bzw. führt zu weiteren Zugangshemmnissen potentieller Nutzer. Ursache der finanziellen Probleme der Verkehrsunternehmen ist bereits jetzt die Stagnation bei der ÖPNV-Finanzierung, die durch den demografischen Wandel und durch steigende Grenzkosten je Fahrgast verschärft werden. Bereits die Stagnation stellt bei den sich verändernden Rahmenbedingungen und steigenden Betriebskosten eine schleichende Verschlechterung dar.



## 8. Fazit und Ausblick



- Der ÖPNV ist ein wichtiger Bestandteil für die Entwicklung in den ländlichen Regionen. Er kann jedoch nicht losgelöst von anderen Strukturentwicklungen betrachtet werden.
- In ländlichen Räumen mit geringer Bevölkerungsdichte ist eine ÖPNV-Struktur wie in Städten und Ballungsräumen nicht wirtschaftlich tragfähig.
- Der ÖPNV kann allein nicht alle Leistungen erbringen.
- Schwerpunkt des ÖPNV auch im ländlichen Raum sind dennoch hochfrequente Hauptlinien, die als landesbedeutende Linien oder als regionale, vertaktete Linien (z.B. PlusBus) angeboten werden. Hier vermuten wir die (in absoluten Zahlen) größten zusätzlichen Fahrgastpotentiale.
- Zahlreiche Buslinien können in den ländlichen Räumen nur durch den Schülerverkehr betrieben und aufrechterhalten werden. Der Schülerverkehr determiniert außerdem die Verkehrsspitze und ist damit für die Anzahl der maximal erforderlichen Fahrzeuge (Busse) und Fahrer verantwortlich.
- Flexible und alternative Betriebsformen sind die Grundlage für die Aufrechterhaltung der Mobilität unter dem Gesichtspunkt der demografischen Entwicklung im extrem dünn besiedelten Raum oder außerhalb der Hauptverkehrszeiten (Bevölkerungsrückgang, Altersstruktur)
- Ein Schwerpunkt bildet die Feinerschließung der ländlichen Räume zur Gewinnung neuer Fahrgastpotenziale. Unter Kostenaspekten wird eine attraktive Feinerschließung aber nur unter Einbeziehung des PKW möglich sein. Dabei sind sowohl Mitnahmemodelle als auch kommunales Carsharing denkbar. Die Integration des PKW in den ÖPNV ist nur mit technischen Lösungen möglich.
- Die Kooperation mit dem Taxigewerbe unter Beachtung der Marktangrenzungen kann zu einer Verbesserung des Angebotes und der Kostenstrukturen führen.
- Die Tendenz zur Entwicklung von integrierten multimodalen Mobilitätsdienstleistern ist zu verstärken, wobei die Initiative bei den Verkehrsunternehmen verbleiben muss, so dass keine kommerziellen Anbieter diese Aufgaben übernehmen. Es muss Anspruch der Verkehrsunternehmen sein, dass sie in die verkehrlichen Abläufe integriert werden.
- Die Forderungen zum behindertengerechten Ausbaus im ÖPNV bis zum Jahr 2022 sind zu berücksichtigen. Dazu gehört auch, dass sich moderne Kommunikationsmöglichkeiten auch von Älteren ohne große Probleme nutzen lassen und sich die Zugangsmöglichkeiten für diesen Personenkreis verbessern.
- Allgemeingültige Lösungen wird es nicht geben; die Lösungen sind an den örtlichen Gegebenheiten auszurichten.
- Es sind alternative Finanzierungs- und Organisationsformen erforderlich.

## 9. Anforderungen an die Aufgabenträger und Landespolitik

Der ländliche ÖPNV mit seinen speziellen Anforderungen und Merkmalen muss verstärkt auf die verkehrspolitische Tagesordnung gesetzt werden. Eine auskömmliche Finanzierung hat für die Verkehrsunternehmen dabei oberste Priorität. Die aktuellen Gegebenheiten und die Perspektiven sind abzubilden. Voraussetzung ist eine Hierarchisierung der Linien/Angebote. Hier ist die Nahverkehrsplanung der Aufgabenträger gefordert. Ist unterhalb der Hauptlinien eine weitere Differenzierung notwendig? Ist in bestimmten Regionen ein Flächenrufbus sinnvoller? Wenn im SPNV Leistungen abbestellt werden und als Ersatz „Landesbedeutende Buslinien“ eingerichtet werden, so ist auf eine entsprechende Finanzierung (Mitfinanzierung durch das Land) dieser Linien zu achten. Eine Prüfung auf Ausweitung der „Landesbedeutenden Linien“ durch das Land wird angeregt. Die rechtlichen Grundlagen für die Genehmigung von flexiblen Bedienformen sollten im Interesse der Verkehrsunternehmen (und damit der Fahrgäste) ausgelegt werden. Darüber hinaus ist der Zuschuss des Aufgabenträgers an das Verkehrsunternehmen möglichst so zu gestalten, dass kein umsatzsteuerbarer Leistungsaustausch entsteht. Bei den Finanzierungs- und Fördermechanismen ist darauf zu achten, dass bei der Einbeziehung von flexiblen Bedienformen die Formulierungen genehmigungskonform gewählt werden.

Hinsichtlich der Barrierefreiheit ergeben sich mit der Änderung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) neue Anforderungen zur Erreichung der Ziele bis zum Jahr 2022. Eine Unterstützung des Landes ist hierbei dringend geboten, da sich ansonsten die wirtschaftliche Situation der Verkehrsunternehmen zunehmend verschlechtern wird. Dieser Umstand ist auch bei der Aktualisierung der Nahverkehrspläne (NVP) seitens der Aufgabenträger zu berücksichtigen.



### Anlage 1 Einordnung der Beispiele in Sachsen-Anhalt (3.1.1-3.1.4)

Beispiel	Linienetz Hauptlinien	Nebenlinien	Rufbus	Besondere Angebote/ Linien- und Fahrplanstrukturen
<b>Verkehrskonzept PVGS Altmarkkreis Salzwedel mbH</b>	x	x	x (in Fläche)	<b>Kita-mobil Busschnellgut</b>
<b>Service-Bus VGS Südharz mbH</b>				<b>Servicebus mit Taktverdichtung an bestimmten Tagen</b>
<b>PlusBus im MDV</b>	x	x	<b>Ausnahme</b>	
<b>Demografieprojekt „Mobilität im Salzlandkreis“ KVG Salzland mbH</b>				<b>attraktive Bedienhäufigkeit u. geringe Reisezeiten Verbindung Nahmobilität mit Landesnetz Barrierefreiheit Integration Schülerverkehr in Linienverkehr</b>

#### Quellenangaben/Fußnoten

- (1) Quelle: Statistisches Landesamt Sachsen-Anhalt:  
Bevölkerung nach Kreisen am 31.12.2012
- (2) Quelle: Statistisches Landesamt Sachsen-Anhalt
- (3) Quelle: Wilfried Köhler - Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt:  
Demografischer Wandel in Sachsen-Anhalt  
Fakten, Prognosen, Konzepte , 13.03.2012
- (4) Quelle: Antwort der Landesregierung auf Kleine Anfrage  
KA-6-7741, Drucksache 6/1813 vom 15.02.2013, Anlage 1
- (5) Information KVG Salzland mbH vom 14.04.2015
- (6) Presseinformation DB-Konzern 593/2014
- (7) Quelle: [www.buergerbusse-brandenburg.de](http://www.buergerbusse-brandenburg.de)
- (8) Quelle: Internetseite Bundesverband Carsharing (bcs)
- (9) Quelle: Statistik Kraftfahrtbundesamt



Wir danken den Unternehmen VG Südharz mbH, Harzer Verkehrsbetriebe GmbH, Börde-Bus GmbH, PVG Burgenlandkreis mbH und PVGS Salzwedel mbH für die besondere Unterstützung dieses Projekts.



