



Busverkehr im ländlichen Raum

Was müssen wir tun,
um öffentliche
Mobilität wieder
attraktiv zu machen?

Wir sind maßlos, oder?

- Wir wollen auch auf dem Lande maximal mobil sein
- Mobilität muss bedarfsorientiert, bequem und schnell sein
- Mobilität muss individuell und kommunal bezahlbar sein
- Und wir wollen dabei auch noch nachhaltig wirken

Dafür benötigen wir einen attraktiven, zeitgemäßen öffentlichen Nahverkehr, wir haben aber nur eine Leiche im Keller.

Paradigmen, Regeln und Instrumente des ÖPNV stammen aus der BRD der 50 und 60er Jahre. Seitdem hat sich dabei nicht viel verändert.

- Finanzierungsformen sind hier und da angepasst worden, die Grundlagen der Finanzierungsinstrumente aber sind erhalten geblieben.
- Trotz der Einführung des Regionalisierungsgesetzes 1993 ist Mobilität immer noch nicht allseits als verpflichtende Daseinsvorsorge akzeptiert
- Das PersBefG ist hier und da angepasst worden, grundsätzlich ist es aber protektionistisch geblieben (der Modellparagraf macht etwas Hoffnung)
- Die Konzessionierung bis ins kleinste Detail gilt in aller Rigorosität weiterhin
- Die Busse sind im Wesentlichen so geblieben wie in den 60er Jahren (Standard Linienbus)

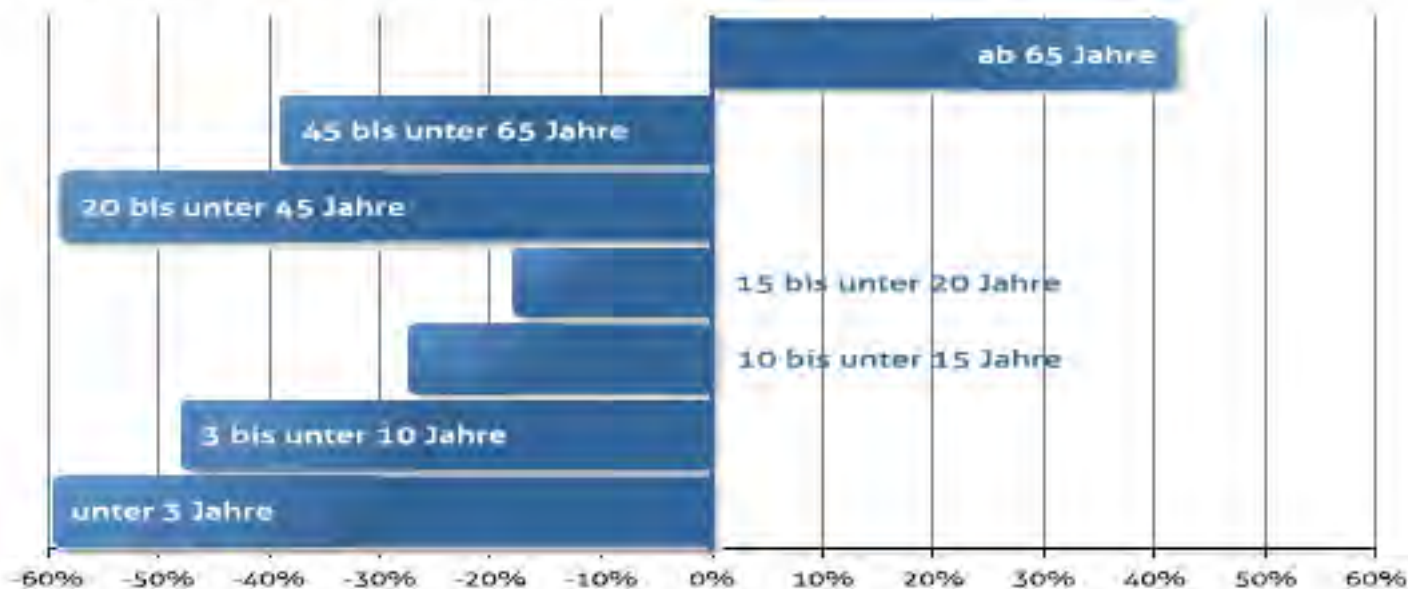
Aber:

in der Gesellschaft, in den Bedürfnissen der Menschen, in der Technologie haben sich gravierende Einschnitte getan.

1. Demografische Veränderungen
2. Urbanisierung und Landflucht
3. Der Mensch hat sich verändert
4. Technologische Weiterentwicklungen

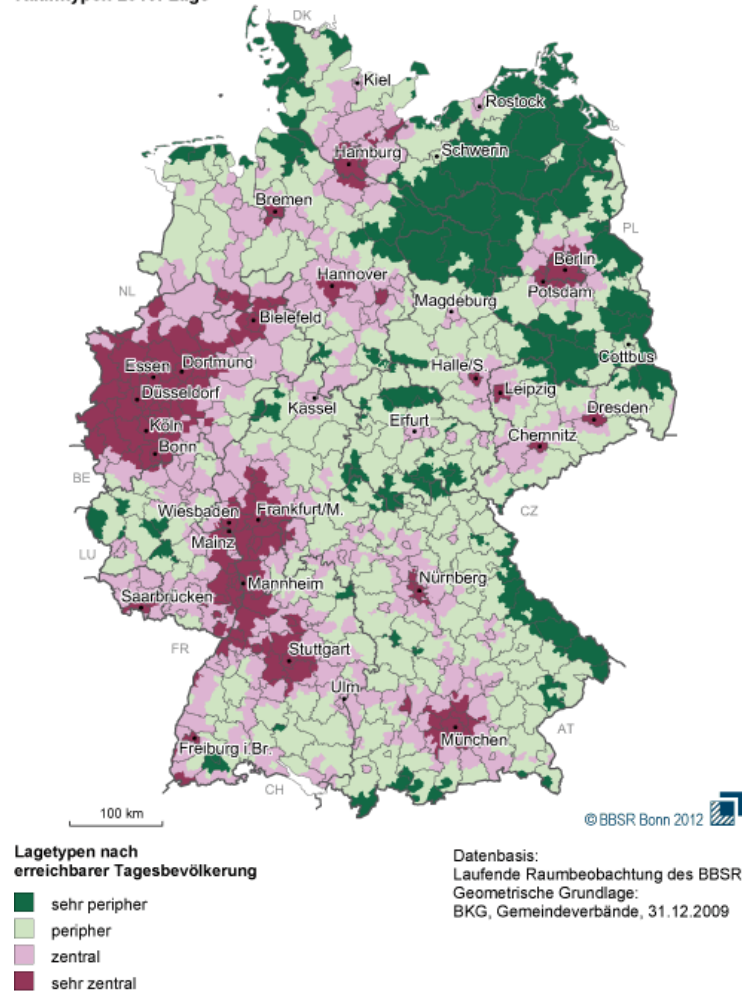
- Demografische Veränderungen

Veränderung der Altersstruktur 2009 bis 2030
Prognose für den Landkreis Uckermark



Urbanisierung und Landflucht

Raumtypen 2010: Lage



Der Mensch hat sich verändert

- Der Mensch ist hedonistischer geworden, statt immerwährende Maloche und Leistungserbringung steht das Vergnügen stärker im Vordergrund
- Der Mensch wird älter und dabei heterogener: Go-Go, Slow-Go, No-Go. Für all dies ist ÖPNV zu konfigurieren
- Der Mensch im ländlichen Raum wird ärmer
- Das Auto ist vor allem in der Stadt nicht länger das Maß der Dinge. Als Statussymbol hat es ausgedient und ist nur noch manchmal notwendiges Übel
- Der Mensch will gerade vor Ort mitreden können. Er fordert Mitsprache, Mitwirkung statt des heutigen Top-down-Durchregierens

Technologische Weiterentwicklungen

- Uber, Flinc, blabla car (oder sogar Metadienste: fahrtfinder.net)
- Carsharing. Inzwischen auch in Kleinstädten
- Routing mit Smartphones, Navis
- Just in time Informationen mit div. Sensorik
- Internetbasierte Bezahlssysteme, NFC Kommunikation
- Innovative Busse

Trotzdem sieht der Busverkehr immer noch aus wie in grauer Vorzeit und wird immer unattraktiver für die Menschen

- Der Busverkehr wird immer noch weitgehend monomodal gedacht
- die Fahrzeuggrößen sind nicht an den Grundbedarf sondern an Schülerbeförderung angepasst
- die Finanzierungsinstrumente sind immer noch nicht leistungsorientiert
- es wird im wesentlichen immer noch das Einzelticket verkauft.
- Anpassungen an wegbrechende Fahrgastzahlen werden durch sehr teure Bedarfsorientierungen (Anrufbus oder Anruftaxen) realisiert
- Mobilität ist immer noch nur Kostenfaktor statt Wirtschaftsförderung

Was tun?

- Paradigmenwechsel anstoßen
- Neuer Grundsatz: ÖPNV **attraktiv** machen
- Ausprobieren wollen, Experimente wagen

Der Paradigmenwechsel: ÖPNV im ländlichen Raum ist immer multimodal

Schnellbusverbindungen auf Magistralen zwischen Unterzentren/Mittelzentren

Wenig Haltestellen

Von und zu den bewohnten Orten/Ortsteilen zu den Haltestellen verlässliche und zeitgenaue Zubringer (Feeder).

Das kann ein Dorfbus / Dorfauto sein, oder ein organisiertes Mitnahmesystem, oder Fahrräder (Abstellboxen an den Haltestellen), oder

Nur so ist der Busverkehr schnell genug, attraktiv genug und konkurrenzfähig zum MIV

inmod lautet der Name des Modellversuchs des »Kompetenzzentrum ländliche Mobilität«, der die Revitalisierung des Öffentlichen Personennahverkehrs im ländlichen Raum zum Ziel hat. Dieser Modellversuch wurde vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung gefördert. Ergebnis von inmod ist eine intermodale Wegeketten aus Elektrofahrzeugen für die erste und letzte Meile und Elektrobussen für die lange Strecke.



e-bike-box

Die »e-bike-box« ist eine Weiterentwicklung einer handelsüblichen Fahrradabstellbox mit einer zentraler Elektronikbox und andockbaren Fahrradabstell- und Ladeboxen. Die Elektronik regelt die Ladevorgänge, identifiziert den Nutzer und weist ein Fahrrad zu. Sie ist per GSM mit der Software verknüpft.



e-bike

Das Elektrofahrzeugmodell »Flyer Pedelec« der Firma »Biketec« wurde gebrandet und mit einer Akkudevariante durch Steckverbindung statt Akkuentnahme modifiziert.



e-bus

Der Elektrobuss der tschechischen Firma »SOR« fährt zwischen Boltenhagen und dem Privatort. Er ist der erste im ländlichen Raum der Bundesrepublik eingesetzte E-Bus.



inmod-card

Jeder Nutzer kann eine für inmod gebrandete smartcard anfordern. Diese identifiziert und ermöglicht ihm den Systemzugang.



inmod-manager

Die Software »inmod manager« dient der Systemüberwachung und der Statistik. Derzeit ist er nur für Administratoren zugelassen, eine Smartphone App ist in der Entwicklung.

Bottom Up heißt verteilte Verantwortungssysteme

- Ein solches intermodales Nahverkehrsangebot muss in der Verantwortlichkeit aufgeteilt sein: die Schnellbuslinie verantwortet und bestellt nach wie vor der Landkreis
- Den Feeder organisiert die Gemeinde in eigener Verantwortung. Sie weiß um den Mobilitätsbedarf innerhalb der einzelnen Ortsteile, sie kann auf Veränderungen schnell reagieren, sie kennt auch die eigenen Ressourcen
- Dazu benötigt die Gemeinde natürlich zweckgebundene Geldmittel aus dem ÖPNV Topf. Der Landkreis muss diese Mittel zuweisen („Regionalfonds“). Und die Gemeinde benötigt konzeptionelle und organisatorische Unterstützung durch einen Mobilitätsmanager. Das kann z.B. auch eine neue Aufgabe für die Verkehrsunternehmer werden.

Integrierte Mobilität vernetzt alle regionalen Mobilitätsanbieter

- Vor allem im Bereich der Mobilität der ersten und letzten Meile liegt eine Chance, alle Mobilitätsdienstleister zu vernetzen:
 - Post und Parcel Services
 - Pflegedienste
 - Handwerksfirmen
 - Lokale Betriebe
 - ...
- Dazu müssen die technologischen Möglichkeiten ausgeschöpft werden: Echtzeitinformationen geben Informationen über Routen, Online Anforderungsapps melden Bedarf etc.

Vereinfachung der Bezahlssysteme

Vielfach konkurrieren auf dem Land unterschiedliche Anbieter von öffentlicher Mobilität mit unterschiedlichen Bezahlssystemen. Es muss eine Vereinfachung und Vereinheitlichung geschaffen werden.

Um neue Fahrgäste zu gewinnen muss eine regionale / überregionale Mobilitätskarte entwickelt werden.

Die Bedienung muss per Elektronik erfolgen

Die Finanzierung des ÖPNV bekommt leistungsbezogene Komponenten

- Das „Wittenberger Modell“ ist die Verbindung eines Finanzierungskonzeptes mit dem Vergabekonzept des Genehmigungswettbewerbs
- Mainstream: Igel-Strategie auf der Landstraße (nicht bewegen, Kopf einziehen, Stachel ausfahren und hoffen, dass das Unheil vorbeizieht)
- Sachsen-Anhalt: Handreichung und Begleitung zu einem rechtssicheren und marktwirtschaftlichen Vergabe- und Finanzierungssystem
- Damit: marktwirtschaftlich, Anreize zur Erhöhung des Fahrgastaufkommens, Leistungsorientierung

Mobilität ist Wirtschaftsförderung!

- der ländliche Raum hat kostengünstige Flächen für betriebliche Ansiedlungen.
- Logstiker, Edeka´s , Hotlines, Datenverarbeitung brauchen große Flächen
- Die brauchen Arbeitskräfte, die dort auch hinkommen
- Herr Landrat: was halten Sie davon, Ihre ÖPNV Abteilung bei der Wirtschaftsförderung anzugliedern?

Ausprobieren wollen, Experimente wagen



Prof. Udo Onnen-Weber, Kompetenzzentrum ländliche Mobilität, Hochschule Wismar
Vortrag auf dem Zukunftsforum OPR am 2.12.14

Mobilität im Raum bedeutet auch, Chancen zu entwickeln für Mobilität im Kopf, was auch bedeutet, neue Chancen zu entwickeln für Mobilität im Raum

Ich hoffe, mein Vortrag war interessant
und gewinnbringend für Sie.

Prof. Udo Onnen-Weber,
Kompetenzzentrum ländliche Mobilität, Hochschule Wismar

www.komob.de
udo@onnen-weber.de
[Tel 0171 4865011](tel:01714865011)