

Neue Wege

zu einem attraktiven und finanzierbaren  
ÖPNV in der Fläche

# Auch die Fläche braucht mehr ÖPNV als nur Schülertransport

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

**Wo liegt Vorwärts?**

**Lösungswege von Reformländern?**

**Warum noch immer Durchsetzungsproblem?**

# **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: Empfehlungen mit gegebenem  
Ordnungsrahmen vereinbar**

## Die Botschaft

**Befragungsergebnisse stimmen optimistisch**

**Obwohl die Fläche polarisiert:**

- Jedermann-Verkehr wiederentdeckt
- Erfolgreiche Strukturen und Konzepte bekannt, ihre Umsetzung hat begonnen
- Marktpotentiale und Systemreserven vorhanden, warten auf ihre 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

## Als größte Herausforderungen genannt

- **Falsche oder fehlende Anreize**
- **Behördenpluralismus (NVP, Finanzierung, Genehmigungen, Ausschreibungen, Bestellungen, Überwachung, Infrastruktur)**
- **Überregulierung**
- **Einzelkomponentenförderung**
- **Starre Verwendungszwänge + Mitnahmeeffekte**
- **Rechtssicherheit nötiger denn je**

## Essentials für Neuen Gemeinschaftsverkehr

- **Produkt, Kunde, Aufgabenträger in den Mittelpunkt**
- **Autofahrer und ihre Systemwechselkosten: Kommunikation, Öffentlichkeitsarbeit, Marketing.**
- **Wettbewerb der Konzepte durch Optionsfreiheit (wie Länderöffnungsklausel)**
- **Erfolgsorientierte Anreize, Eigenbeteiligung und Sanktionsmechanismen gehören zusammen**
- **Glaube an kostendeckenden Neuverkehr durch attraktive Angebote unabdingbar**
- **Herzblut statt Versorgungsposten**

## Produkt + Kunde in den Mittelpunkt

- **Wenn gestärkt, Landkreis optimaler Aufgaben- u. Ausgabenträger u. Genehmigungsbehörde**
- **Aufgewerteter NVP muss auch Verkehrsunternehmen u. Genehmigungsbehörde binden**
- **Politiker müssen ÖPNV entdecken**
- **Neue Geschäftsfelder + Wachstumsbereiche warten**
- **Man kauft nur, was es gibt, was man kennt, was gefällt**
- **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 dem Rathaus, Anrufbus im Parkverbot,**  
**Busspuren)**
- **Der vernachlässigte Bus**  
**„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-Stunden-Takt**
- **Verhältnis SPNV / ÖSPV neu definieren**
- **Bewegung in kommunale VU bringen**

# **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**

## **Beste Nutzerfinanzierung in der Fläche:**

- **Fahrgelderlöse eines beliebten ÖPNV**
- **Gestaffelte Schulanfangszeiten**
- **Bezahlbare Preise für alle Gruppen**

**Höhe der Regionalisierungsmittel für 10 Jahre festschreiben + voll flexibilisieren (ÖSPV) + erfolgsorientiert (Fahrgäste, Eigenbeteilig.) verteilen**

**Wettbewerbsneutralität bei Investitionsförderung + Zugang zur Infrastruktur**

**Budgetausgleich finanziell ergiebig, überfällig, möglich**

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

## **Wittenberg (50 E/km<sup>2</sup> 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 Konzept: Bestes Bedienungskonzept gesucht bei  
Vorgabe von Zielen (NVP) und Finanzvolumen (Satzung)**

**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 einheimische Unternehmer
- Vollflexible Anrufbusse für die Fläche
- 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 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)**

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

**Bei wissenschaftlichem Interesse am  
Projektbericht wenden Sie sich bitte an  
[Thomas.Giemula@bmvbs.bund.de](mailto:Thomas.Giemula@bmvbs.bund.de)**