



D.T1.7.1 - WEITERENTWICKLUNG DES PLAN DES ÖFFENTLICHEN PERSONEN- NAHVERKEHRS DES LANDES SACHSEN- ANHALT (ÖPNV-PLAN)



1. Einleitung

Ziel des RUMOBIL-Projekts war die gemeinsame Entwicklung und Erprobung neuer Ansätze zur Anbindung ländlicher vom demografischen Wandel betroffener Orte an den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und überregionale Verkehrswege. Im Zuge des Projektes wurden insgesamt 8 Pilotmaßnahmen in den verschiedenen Partnerregionen umgesetzt.

Auf Basis der aus den Pilotmaßnahmen gewonnenen Erkenntnisse sollen Lösungsvorschläge sowie Empfehlungen für die Weiterentwicklung der Planwerke des ÖPNV in den jeweiligen Partnerregionen entwickelt werden, um die Verkehrsentwicklung und Mobilitätsbedürfnisse der Menschen vor Ort berücksichtigen. In Sachsen-Anhalt betrifft dies den Plan des öffentlichen Personennahverkehrs des Landes Sachsen-Anhalt (kurz: ÖPNV-Plan 2020 - 2030), worauf im Folgenden Bezug genommen wird.

2. Entwicklungen im Mobilitäts- und Verkehrssektor bis 2030

Der ÖPNV-Plan bildet die Fachplanung des Landes für die Entwicklung eines integrierten Verkehrsangebotes im ÖPNV und ist durch die kommunalen Aufgabenträger im Rahmen ihrer Nahverkehrsplanung zu berücksichtigen. Im ÖPNV-Plan werden die Interessen aller Aufgabenträger sowie der betroffenen Interessenverbände berücksichtigt und die Planungen der verschiedenen Verkehrsträger unter Berücksichtigung der Verknüpfung mit dem Fahrrad- und dem Fußgängerverkehr zusammengeführt. Der ÖPNV-Plan stellt den Rahmen für die mittel- und langfristige Planung, die aktuelle Revision des Plans umfasst dabei die Planungshorizonte 2020 und 2030, wobei letzterer für die langfristige Planung von größerer Bedeutung ist.

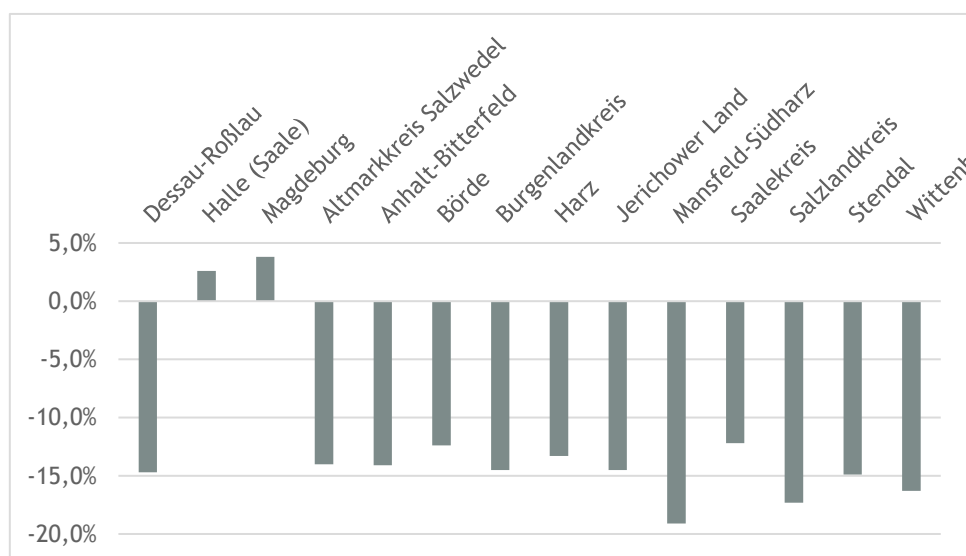


Abbildung 1: Bevölkerungsveränderung je Kreis (2030 zu 2014)



Grundlage für den ÖPNV-Plan bildeten die 6. Regionalisierte Bevölkerungsprognose sowie eigens angefertigte Studien zu den sich daraus ableitenden verkehrlichen Entwicklungen in Sachsen-Anhalt.

Die zukünftigen Entwicklungen sind dabei durch zwei wesentliche Merkmale gekennzeichnet: den stetigen Bevölkerungsrückgang sowie die Überalterung der Gesellschaft. Der Bevölkerungsrückgang betrifft, mit Ausnahme der kreisfreien Städte Magdeburg und Halle (Saale), das gesamte Land Sachsen-Anhalt. Besonders stark betroffen sind hierbei die ländlich geprägten Landkreise Mansfeld-Südharz, Salzlandkreis und Wittenberg, welche bis 2030 mehr als jeden sechsten Einwohner verlieren werden (siehe Abbildung 1). Die rückläufige Bevölkerungsentwicklung hat dabei auch gravierende Auswirkungen auf den Verkehr, besonders den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). In Sachsen-Anhalt bedeutet dies in erster Linie einen Rückgang der Nachfrage für den ÖPNV und damit auch eine Verschlechterung der Wirtschaftlichkeit aufgrund fehlender Einnahmen. Laut den dem ÖPNV-Plan zugrundeliegenden Prognosen sind aber auch andere Modi vom Nachfragerückgang betroffen, vor allem auf Wege innerhalb Sachsen-Anhalts trifft dies zu. Wege in benachbarte Bundesländer hingegen (bspw. Region Berlin/Brandenburg oder Region Leipzig/Nordsachsen) werden leicht zunehmen und somit auch die Verkehrsverflechtungen in ebenjene Gebiete (Abbildung 2).

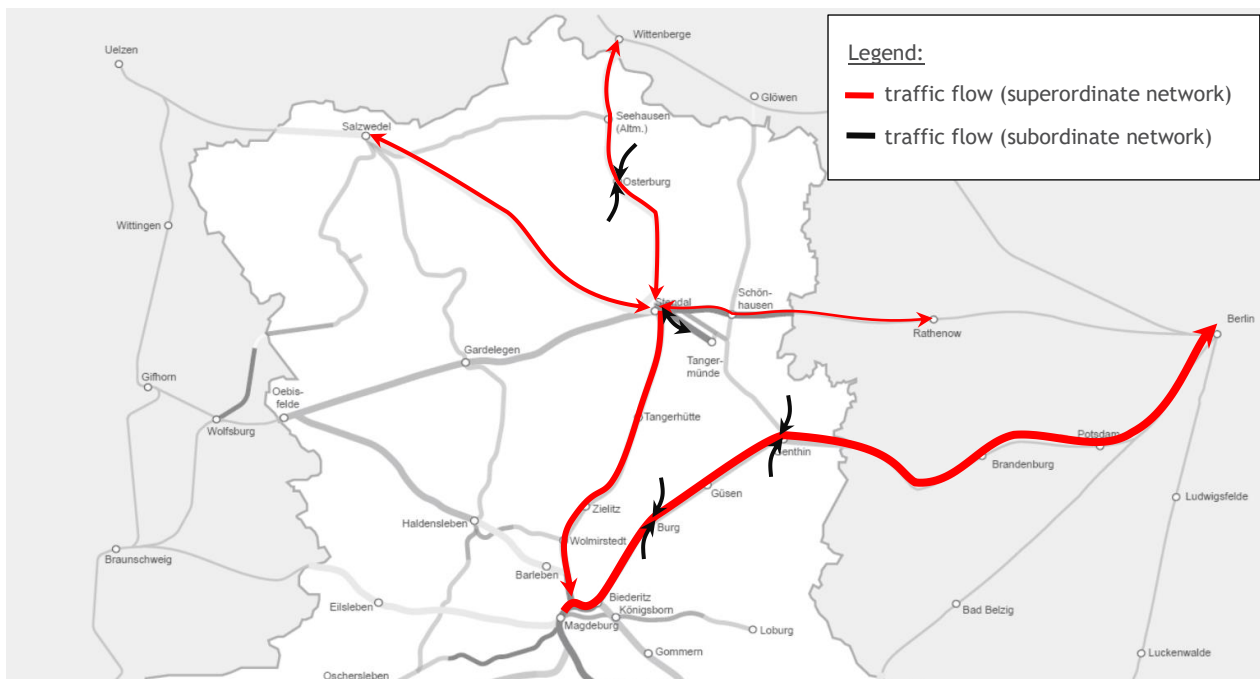


Abbildung 2: Karte zu den Verkehrsverflechtungen des ÖPNV innerhalb und außerhalb Sachsen-Anhalts

Die Überalterung der Gesellschaft, insbesondere in ländlichen und peripheren Regionen Sachsen-Anhalts, ist ein Ergebnis dreier Faktoren: der höheren Lebenserwartung, der niedrigen Geburtenraten sowie der fortschreitender Landflucht bzw. Urbanisierung. Als Ergebnis ist eine drastische Veränderung der Altersstruktur zu erwarten, besonders der Anteil der Menschen älter als 67 Jahre (Ü67) wird in Zukunft weiter steigen. Diese Personengruppe zeichnet sich dadurch aus, dass sie in der Regel nicht mehr im Berufsleben steht und entsprechend andere Mobilitätsverhaltensmuster aufweist als andere Altersgruppen (z. B. U18 mit Schul- und



Ausbildungsverkehren). Zudem gehen mit dem Alter oftmals körperliche Einschränkungen einher, die Einfluss auf das Mobilitätsverhalten haben können. Prognosen zufolge werden die Ü67 in Zukunft zwar insgesamt mehr Wege zurücklegen als dies heute der Fall ist, im Schnitt fallen diese aber kürzer aus. Somit ergibt sich pro Kopf sogar ein Rückgang der zurückgelegten Wege innerhalb dieser Altersgruppe.

Auch der weiter steigende Motorisierungsgrad sowie der Wunsch nach Individualisierung der eigenen Mobilität stellen den ÖPNV in Zukunft vor immer neue Herausforderungen. Entsprechend müssen Angebote geschaffen werden, die flexibel und einfach zu nutzen sind, um konkurrenzfähig gegenüber dem motorisierten Individualverkehr (MIV) zu sein. Vor dem Hintergrund klima- und umweltpolitischer Aspekte ist dies besonders wichtig, da der MIV der größte CO₂-Emittent im Verkehrssektor ist und der ÖPNV als Teil des Umweltverbundes einen wesentlichen Beitrag zur Lösung der Klimafrage leisten kann.

3. Identifizierte Bedürfnisse für Weiterentwicklung des ÖPNV

Aus den zuvor erörterten Problemschwerpunkten ergeben sich Bedürfnisse der Bürgerinnen und Bürger, die es bei der Weiterentwicklung des ÖPNV zu berücksichtigen gilt, um diesen attraktiver zu gestalten und als leistungsfähige Alternative zum MIV zu etablieren.

Eines der Bedürfnisse ergibt sich aus den demografischen Entwicklungen, denen sich Sachsen-Anhalt ausgesetzt sieht. So gewinnt unter anderem das Thema Barrierefreiheit im höheren Alter zunehmend an Bedeutung. Ein unzureichender barrierefreier Ausbau kann bei körperlichen Einschränkungen zum Beispiel als Zugangshürde zum ÖPNV wahrgenommen werden und somit potenzielle Nutzerinnen und Nutzer exkludieren. Ebenso wichtig für den Systemzugang sind die Entfernungen zur nächstgelegenen Haltestelle. Große Distanzen können im hohen Alter unter Umständen nicht mehr bewältigt werden, sodass die Nutzung des ÖPNV erschwert oder sogar unmöglich gemacht wird.

Aus den wachsenden verkehrlichen Verflechtungen zwischen Sachsen-Anhalt und den Nachbarbundesländern ergeben sich vor allem Bedürfnisse hinsichtlich des Verkehrsangebotes und der Verknüpfung ebenjener. Der SPNV dient zur schnellen Fortbewegung zwischen den zentralen Orten inner- und außerhalb des Landes. Da nicht alle Regionen gleichermaßen durch den SPNV erschlossen sind, bedarf es aufeinander abgestimmter Verkehrsangebote. In Sachsen-Anhalt sind die Verkehrsnetze hierarchisiert: das Bus-Bahn-Landesnetz bildet hierbei das Grundgerüst und wird in der Fläche durch regionale ÖSPV-Angebote ergänzt. Darüber hinaus bedarf es zur Feinerschließung und Nahmobilität neuer Angebotsformen, die sich ebenfalls an das hierarchisierte Netz angliedern. Idealerweise sollten die unterschiedlichen Angebote nicht nur fahrplanerisch miteinander verknüpft, sondern auch tariflich integriert werden, um die Akzeptanz solcher Angebote zu steigern. Zudem müssen die Zugangspunkte auch als Schnittstelle zu anderen Verkehrsmitteln fungieren, um intermodale Reiseketten zu ermöglichen (z. B. Park & Ride oder Bike & Ride).

Im Zuge der fortschreitenden Motorisierung zeigt sich, dass das private Kraftfahrzeug oftmals die bessere Alternative zu sein scheint, um sich fortzubewegen. Sowohl hinsichtlich der Flexibilität und Verfügbarkeit als auch der Reisezeit scheint der ÖPNV noch nicht alle Bedürfnisse der



Menschen zu befriedigen. Entsprechend braucht es ein besseres, bedarfsgerechtes Angebot, um die Attraktivität des ÖPNV zu steigern. Hierzu zählen u. a. flexible Bedienformen, dichtere Taktzeiten oder auch erhöhter Komfort. Damit einher gehen auch Innovationen, wie bspw. mobile Fahrscheindruckere, Dispositionssoftware für Rufbusverkehre sowie elektronische Auskunftssysteme. Dadurch lässt sich der ÖPNV effizienter und attraktiver gestalten, wodurch neue Nachfragepotenziale erschlossen werden können.

Darüber hinaus gibt es natürlich weitere Bedürfnisse (bspw. Sicherheit), die aber in Bezug auf Sachsen-Anhalt weniger von Bedeutung sind und entsprechend nur geringe Potenziale für die Weiterentwicklung des ÖPNV gesehen werden.

4. Empfohlene Lösungen aus den Projektergebnissen RUMOBILs

Wurden zuvor noch die Bedürfnisse aus den zu erwartenden Entwicklungen in Sachsen-Anhalt bis 2030 abgeleitet, sollen nachfolgend Lösungen aufgezeigt werden, die der Befriedigung der Bedürfnisse dienen sollen. Dabei soll primär auf Ansätze gesetzt werden, welche bereits im Zuge des RUMOBIL-Projektes umgesetzt wurden und sich als erfolgreich erwiesen haben.

1. Bedarfsgerechte Verkehre und Integration in bestehende Systeme

Im Projekt RUMOBIL gab es zwei Pilotmaßnahmen, die den Einsatz flexibler, bedarfsgesteuerter Verkehrsangebote vorsahen. In Sachsen-Anhalt wurden zwei Bürgerbusse auf den Weg gebracht. Diese zeichneten sich dadurch aus, dass der Betrieb durch ehrenamtliche Fahrerinnen und Fahrer sichergestellt wurde und weiterhin wird. So konnte unter Einsatz verhältnismäßig geringer Investitionskosten ein neues Angebot geschaffen werden, um die bisher nicht durch den herkömmlichen ÖPNV bedienten Gebiete anzubinden. Das Angebot wurde dahingehend optimiert, dass an den Bahnhöfen der Gemeinden eine Anbindung an den SPNV und somit an die nächstgelegenen Oberzentren innerhalb und außerhalb Sachsen-Anhalts möglich war. Bezüglich des Tarifs fand eine Teilintegration statt, das heißt, der Preis orientierte sich an der Tarifstruktur des vor Ort tätigen Verkehrsunternehmens. Für Fahrten innerhalb der Gemeinden gab es zudem einen vergünstigten Tarif, um den Bürgerbus auch für kurze Strecken attraktiv zu machen.

2. Verdichtung des Haltestellennetzes

Neben der Angebotsseite gilt es bei der Planung von ÖPNV-Angeboten auch infrastrukturelle Maßnahmen zu ergreifen. Im RUMOBIL-Projekt wurden zur Unterstützung des Bürgerbus-Angebotes neue Haltestellen eingerichtet. Um nicht für jede Haltestelle Umbaumaßnahmen vornehmen zu müssen, wurden bereits vorhandene Infrastrukturelemente (z. B. Masten oder Laternen) genutzt. So konnten zum einen Kosten für etwaige Umbauten vermieden werden und zum anderen konnten die Haltestellen in verhältnismäßig kurzer Zeit eingerichtet werden. Ein weiterer Vorteil liegt in der Flexibilität, da das Verfahren auch für neue Haltestellen zur weiteren Verdichtung des Netzes genutzt werden kann.



3. Sozialer Zusammenhalt und Beteiligung

Ein weiterer Effekt des Bürgerbusses war die Stärkung des Zusammenhalts innerhalb der Gemeinde. Durch den Einsatz ehrenamtlicher Fahrerinnen und Fahrer gab es für die Menschen in der Gemeinde die Möglichkeit, sich aktiv einzubringen und dadurch einen Mehrwert für ihre Mitmenschen zu schaffen. Dies ist besonders wichtig, da der ÖPNV im ländlichen Raum oftmals defizitär ist und dadurch nur ein eingeschränktes Angebot vorhanden ist. Organisiert werden können Bürgerbusse auf mehrere Arten; üblicherweise geschieht dies in Form von Bürgerbusvereinen oder über die Gemeinden selbst. Durch die Organisationsform ergeben sich unterschiedliche Vorteile, die je nach Gemeinde sinnvoll sind. Bei Bürgerbusvereinen liegen viele Entscheidungen direkt bei den Bürgerinnen und Bürgern, zugleich aber tragen diese auch die Verantwortung für einen reibungslosen Betrieb. Bei der Organisation als „Gemeindebus“ hingegen gibt es oftmals Unterstützung der Fahrerinnen und Fahrer z. B. bei Verwaltungsfragen.

5. Fazit

Das Ziel der Pilotmaßnahme in Sachsen-Anhalt war es, ein auf die Bedürfnisse der Menschen zugeschnittenes Verkehrsangebot zu etablieren und somit die Nahmobilität in den beiden Gemeinden Möser und Osterburg (Altmark) zu verbessern. Zum Einsatz kamen zwei Kleinbusse mit je acht Sitzplätzen, die durch die ehrenamtlichen Fahrerinnen und Fahrer bedient wurden. Diese wurden entsprechend der für den ÖPNV gültigen Anforderungen ausgebaut, zum Beispiel durch zusätzliche Trittstufen, einen Linearlift für Rollstühle sowie ein Ticketdrucker.

Durch die Bürgerbusse konnte eine Verbesserung des bestehenden Verkehrsangebots erreicht werden, indem nicht nur Taktlücken geschlossen, sondern auch Ortschaften neu angebunden wurden. Zudem wurde das Angebot fahrplanerisch mit dem SPNV verknüpft, was den Umstieg von Bus zu Bahn und somit eine bessere Vernetzung innerhalb des ÖPNV ermöglicht. Durch eine Befragung der Fahrgäste konnte im Schnitt eine deutliche Zufriedenheit mit dem Angebot festgestellt werden.

Berücksichtigt man diese Punkte, so können Bürgerbusse einen wertigen Teil des ÖPNV darstellen und zu einer Attraktivitätssteigerung dessen beitragen. Daher hat sich das Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr Sachsen-Anhalt, welches gemeinsam mit seiner Tochtergesellschaft der Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH, dazu entschieden, die im Zuge des RUMOBIL-Projektes beschaffenen Bürgerbusse auch über das Projektende hinaus weiter zu fördern. Außerdem sollen weitere Bürgerbusse in Sachsen-Anhalt auf den Weg gebracht werden, um die Mobilität in ländlichen Räumen sicherzustellen und damit eine Alternative zum eigenen Auto zu schaffen. Dies entlastet letztlich nicht nur die Straßen, es fördert zudem den Umweltverbund und damit die nachhaltige Mobilität.