



Technische Universität Berlin
Fakultät V - Verkehrs- und Maschinensysteme
Verkehrswesenprojekt „Nebenbahnen 21“
WS 2003/04 / SS 2004

Der öffentliche Personennahverkehr im ländlichen Raum



Kathrin Schwarz

Matr. Nr. 161953

Übersicht:

1.	Einleitung.....	3
2.	Zustandsanalyse.....	3
2.1	Einsatzbedingungen des ÖPNV.....	6
2.2	Verkehrstypen des Raumes.....	7
3.	Traditionelle Strategien.....	8
4.	Moderne Strategien.....	8
4.1	Anrufbus.....	10
4.2	Anrufsammeltaxi / Linientaxi.....	13
4.3	Bürgerbus.....	14
4.4	Regionalbus.....	15
4.5	Problemfaktoren.....	16
4.6	Gegenüberstellung der Vor- und Nachteile moderner Angebotsformen..	17
5.	Empfehlungen, Richtlinien.....	19
5.1	ÖPNV Gesetz Brandenburg.....	21
6.	Fazit.....	22
7.	Literatur.....	24

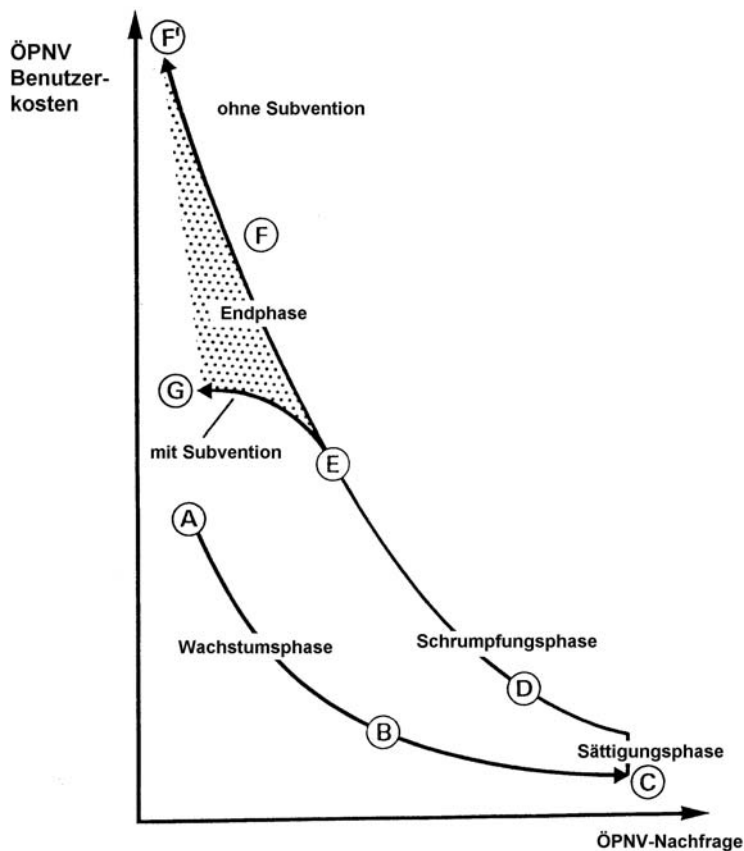
1. Einleitung

Diese Arbeit gibt einen Überblick über den Zustand des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) im ländlichen Raum. Seine momentanen Entwicklungstendenzen sowie deren Probleme werden im Vergleich zu dem ÖPNV im städtischen Raum aufgezeigt. Die gegenwärtigen Lösungsansätze für die Probleme des ländlichen ÖPNV werden dargestellt und mit alternativen Möglichkeiten verglichen. Der Schwerpunkt der Arbeit stellt die Darstellung der modernen Strategien für den Betrieb des ÖPNV im ländlichen Raum dar. Die einzelnen Strategien werden ausführlich vorgestellt und ihre Probleme aufgezeigt. Abschließend werden Empfehlungen und Richtlinien rund um das Thema ÖPNV vorgestellt, die bei einer möglichen Einführung der modernen Strategien hilfreich sein könnten. In Hinblick auf den Schwerpunkt des Verkehrswesenprojektes auf das Land Brandenburg und den Landkreis Havelland bzw. Ostprignitz-Ruppin werden Aussagen zu dem ÖPNV-Gesetz Brandenburgs näher untersucht. Abschließend wird eine Empfehlung für die Region Rathenow - Neustadt/Dosse abgegeben, mit der sich das Verkehrswesenprojekt im Detail konkret beschäftigte.

2. Zustandsanalyse

Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) im ländlichen Raum durchläuft einen Produktlebenszyklus. Nach Heinze durchlebt der Linienverkehr im ländlichen Raum verschiedene Phasen im Zeitverlauf. Die Phasen laufen alle hintereinander ab, wobei keine dieser Stufen ausgelassen wird. Die Dauer der einzelnen Phasen kann jedoch unterschiedlich lang sein bzw. können sie in ihrem Verlauf gestört werden durch steuerliche Maßnahmen, Konjunkturschwankungen etc. (vgl. Heinze 1987, S. 126)

Abb.1: Produktlebenszyklus Linienverkehr im ländlichen Raum



Quelle: Heinze 1987

Die Phase A kennzeichnet das Aufkommen des Linienbusses. Es ist noch eine geringe Nachfrage vorhanden, weil der ÖPNV noch neu und unbekannt für die Nutzer ist. Die Benutzerkosten sind in dieser Anfangsphase noch sehr hoch, weil die Technologie für den Linienbus noch frisch und dadurch teuer ist. Diese Phase spiegelt die Wachstumsphase des ÖPNV wieder. In der Phase B werden die Benutzerkosten durch die günstiger gewordenen Technologien geringer. Das bewirkt einen Anstieg der Nachfrage, der wiederum eine Verdichtung des Netzes und des Fahrplankontaktes hervorruft. Der ÖPNV befindet sich in einer selbsttragenden Aufschwungsphase. Während der Phase C stagniert die Nachfrage, weil die Benutzerkosten vom ÖPNV und vom Personenkraftwagen (PKW) sich ausgeglichen gegenüber stehen. Benutzer die über einen PKW verfügen, wandern vom ÖPNV zum PKW ab. Diese Sättigungsphase kann

unterschiedlich lang anhalten, je nachdem wie lang sich die Benutzerkosten von PKW und ÖPNV die Waage halten. Durch weiteren technologischen Fortschritt des PKW kommt es in der Phase D zu einem Schrumpfungsprozess. Die Fahrgäste, vor allem die mit dem höchsten Mobilitätsbedürfnis laufen dem ÖPNV als Kunden davon. Eine Mobilitätssteigerungen des ÖPNV und Neuverkehr können das nicht mehr ausgleichen. Der Schwerpunkt der Strategien der Verkehrsbetriebe liegt jetzt häufig auf den innerbetrieblichen Rationalisierungen. Tarifierhöhungen, Qualitätssenkungen und eine Ausdünnung der Fahrpläne beschleunigen den Trend zum PKW weiter. Die Mobilität der „Zwangsbenutzer“ sinkt. Der ÖPNV befindet sich in einem selbst tragenden Abschwung. In der Phase E gabelt sich der Schrumpfungsprozess. Ohne Eingriff des Staates steigen die ÖPNV-Benutzerkosten steil an und die Nachfrage sinkt weiter. Sie bricht aufgrund eines harten Kerns von Zwangskunden nicht völlig ab. Der ÖPNV befindet sich in der Endphase F. Erst im Punkt F' bricht die Kurve ab, weil dann die Kosten den Taxikosten entsprechen. Durch Eingriff des Staates steigen die Benutzerkosten nicht ganz so extrem an, aber die Nachfrage bricht schließlich ebenfalls im Punkt G ab (vgl. Heinze 1987 S. 124ff)

Der heutige Linienverkehr im ländlichen Raum lässt sich in die Phase D bzw. E einordnen.

2.1 Einsatzbedingungen des ÖPNV

Wenn man die Einsatzbedingungen des ÖPNV in der Stadt und auf dem Land vergleicht, so werden die Unterschiede sehr deutlich. Die Bilder verdeutlichen dies exemplarisch.

Abb.2: ÖPNV-Haltestelle in der Stadt



In der Stadt ist eine hohe bündelungsfähige Nachfrage zu verzeichnen.

Dies ermöglicht einen Massenverkehr im Linienbetrieb mit gleichmäßigen niedrigen Tarifen.

Abb. 3: ÖPNV-Haltestelle im ländlichen Raum

Im ländlichen Raum ist eine geringere Bevölkerungsdichte als in der Stadt zu verzeichnen. Es sind viele kleinere Ortschaften vorhanden und keine großen Konzentrationen. Demzufolge ist die Nachfrage geringer.



Ebenso ist sie, bis auf die Ausnahme des Schülerverkehrs, zeitlich unregelmäßiger. Ein geringerer Umsteigewunsch und größere Entfernungen müssen bewältigt werden. Der ÖPNV steht in harter Konkurrenz zu dem PKW, der eine höhere Erlebnisqualität und Komfort bietet. Aufgrund dieser genannten Einsatzbedingungen ergeben sich für den ÖPNV im ländlichen Raum allgemein höhere Tarife als in der Stadt (vgl. Heinze 1987, S.18)

2.2 Verkehrstypen des Raumes

Der Verkehr im ländlichen Raum kann noch weiter differenziert werden nach:

1. Lokal- oder Nahverkehr, d.h. der Verkehr zwischen Gemeindeteilen bzw. Nachbargemeinden, auch Querverkehr genannt.
2. Regionalverkehr, d.h. der Verkehr zu den nächstgelegenen Mittelzentren bzw. Oberzentren.
3. Fernverkehr

Der Verkehr in den unterschiedlichen Teilräumen und Gebieten kann ungleich begünstigt oder benachteiligt sein. Liegt der Verkehrsraum in der Randzone / Nähe zu Verdichtungsräumen, so ist dies positiv zu bewerten, da das Gebiet als Erholungsraum genutzt werden kann und einen Reserveflächencharakter für weiteres Flächenwachstum besitzt. Hier kann der Verkehr mit einer guten Anbindung ausgebaut werden. Liegt der Verkehrsraum in einer vorhandenen Entwicklungs- und Verkehrsachse, so besteht auf der Achse die Möglichkeit der Bedienung im Linienverkehr bzw. mit Massenverkehrsmitteln. In Regionen mit besonderen Standortvorteilen hat auch der Verkehrsraum besondere Vorteile. Er kann sich auf den saisonalen Fremdenverkehr, Dauergäste etc. einrichten. Befindet sich der Verkehrsraum dagegen in einem abgelegenen Gebiet ohne besondere Standortvorteile, so ist dies sehr nachteilig für ihn. Der einzig feste Betrieb ist der Schülerverkehr (vgl. Heinze 1987, S.19)

3. Traditionelle Strategien

Bei den genannten Problemen in ländlichen Raum handeln die Betreiber in der Regel traditionell. Es wird der „Rückzug von oben“ durchgeführt, d.h. alle Maßnahmen gehen von der obersten Hierarchie aus. Die Maßnahmen wurden in Tabelle 1 zusammenfassend dargestellt.

Tab.1: Traditionelle Lösungen

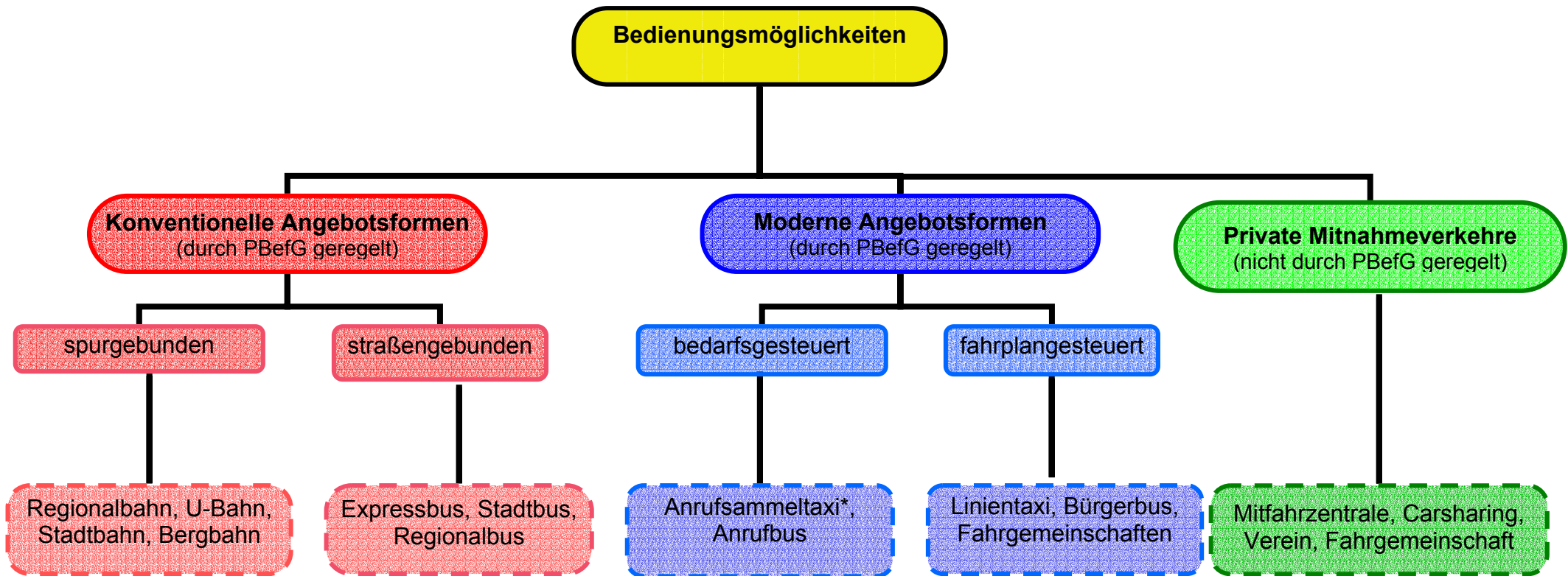
Aktuelle Faktoren	Probleme	Traditionelle Lösungen
IV begünstigte Siedlungsstruktur	Sinkende Nachfrage der ÖPNV Leistungen → sinkende Erlöse → steigende Kosten	Innerbetriebliche Rationalisierung
Private Massenmotorisierung		Fahrplanausdünnung
Zentralisierung		Stilllegungen, SEV, Linieneinstellungen
Disperse Siedlungsentwicklung		Mischkalkulationen
Steigende Ansprüche an den ÖV (so wie PKW)		Tariferhöhungen
Fehlende IV-Hemmer		Forderung erhöhter öffentlicher Zuschüsse
Wachsende Starrheit der ÖV Verkehrsbedienung		
Politikeinstellungen		

Quelle: eigener Entwurf nach Heinze 1987

4. Moderne Strategien

Die modernen Strategien sind offensive Methoden. Es soll von der Basis her etwas verändert werden, was sich dann wiederum auf die höheren Ebenen überträgt. Das Stichwort ist der „ungeordnete Vormarsch von unten“. Die Vielzahl der Bedienungsmöglichkeiten ist in Abbildung 4 dargestellt. Im weiteren Verlauf der Arbeit werden die modernen Angebotsformen bzw. Kombinationsvarianten näher dargestellt.

Abb.4: Bedienungsmöglichkeiten



* variable Buchung zu festen Taktzeiten

Quelle: eigener Entwurf, 2004

4.1 Anrufbus

Der Anrufbus wird oft auch als Telefonbus, Rufbus, Pick-Up, Publi-Car, oder Komfortbus bezeichnet. Er ist ein Kleinbus, der von Tür zu Tür bedient, d.h. es sind kein Fahrplan, Haltestelle oder eine Linienbindung vorhanden. Dementsprechend besitzt der Anrufbus eine sehr flexible Fahrtroute. Die Fahrtwunschanmeldung des Fahrgastes erfolgt über eine Dispositionszentrale. Dort ermittelt die Zentrale das geeignete Fahrzeug und schickt es dem Fahrgast in kürzester Zeit vor die Haustür. Das Anrufsystem ist i.d.R. leicht verständlich. Lediglich in der Anfangsphase sind einige Eingewöhnungsprozesse zu überwinden. Durch die Disposition hat der Fahrgast eine Sitzplatzgarantie und eine umsteigefreie Verbindung. Es ist ein Linientarif und ggf. ein Zuschlag für Sonderwünsche zu bezahlen. Der Anrufbus eignet sich für ein abgegrenztes Benutzungsgebiet, das flächenhaft betrieben wird. Die Betreiber sind die Taxi- und Verkehrsbetriebe, die nach dem Prinzip der Erlössteigerung arbeiten. Das Personal ist hauptamtlich eingestellt und der Kundenstamm ist sehr heterogen. Die wesentlichen Qualitätsmerkmale des Anrufbusses sind die absolute zeitliche und räumliche Erschließung, die umsteigefreie Verbindung im Nahbereich, die maximale Netzbildungsfähigkeit sowie die ideale Zubringerfunktion zu Regionalbus bzw. Bahn (vgl. Mehlert 2001, S. 33ff)

Abb.5: Anrufbus



Quelle: Mehlert 2001

Der Anrufbus wurde in mehreren Gebieten Deutschlands und in der Schweiz getestet und erprobt. Beispiele der Anrufbus-Anwendung sind in Abbildung 5a aufgeführt. In vielen Gebieten verlief die Einführung problematisch und scheiterte im weiteren Verlauf. Die erfolgreichen aktiven Einführungen sind grün hinterlegt. In der Abbildung 5a sind alle Systeme erfasst, die einem fahrplanfreien Flächenbetrieb nachgehen. Zum Teil kann es aufgrund der Konzessionsbedingungen bei einigen Anrufbussystemen zu Abweichungen von der idealen Haustürbedienung kommen (vgl. Link 3)

Je nach Region muss eine spezifische Anpassung an die gegebene Situation vor Ort stattfinden, d.h. das allgemeine Prinzip des Rufbusses, wie vorgestellt, nicht ohne Modifikationen auf jedes Gebiet übertragbar ist.

Das Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) fördert im Rahmen des Schwerpunktes „Personennahverkehr (PNV) für die Region“ die Effizienz und Qualität im Personennahverkehr außerhalb der großen Ballungsräume. Die Initiative ist eine Ergänzung zu dem BMBF-Leitprojekt „Mobilität in Ballungsräumen“. Es wird schwerpunktmäßig die Verkehrssituation im ländlichen Raum betrachtet und neue Formen des Verkehrs entwickelt. Im Rahmen des BMBF-Förderungsschwerpunkt "Personennahverkehr für die Region", befinden sich weitere Anrufbussysteme in der Planung bzw. Umsetzung (vgl. Link 4)

Gebiet	Bezeichnung	Laufzeit	Einstieg - Ausstieg	Bemerkung/Internet
Samtgemeinde Eschershausen	T-Bus	1982 - 1983	Haustür - Haustür	
Stadt Bad Bevensen	T-Bus	1984 - 1987	Haustür - Haustür	
Stadt Horneburg	T-Bus	1985 - 1986	Haustür - Haustür	
Stadt Soltau	T-Bus	1985 - 1987	Haustür - Haustür	
Stadt Gifhorn	T-Bus	1987 - 1996	Haltestelle - Haustür	
Landkreis Leer	AnrufBus	1992 - heute	Haustür - Haustür	www.vll-reisen.de
Verbandsgem. Otterberg/Otterbach	AnrufBus	1994 - 1996	Haustür - Haustür	
Schweiz (33 Kantonsgemeinden)	PubliCar	1995 - heute	Haustür - Haustür	www.publicar.ch , www.litra.ch
Verbandsgemeinde Diez	AnrufBus	(1996)	Haustür - Haustür	Keine Realisierung
Stadtteil Hannover-List	PickUp	1997 - 1999	Haustür - Haustür	Vorläufer vom TeilTaxi (siehe unten)
Stadt Westerstede	AnrufBus	1998 - 1999	Haustür - Haustür	
Landkreis Rügen (2 Gemeinden)	AnrufBus	Okt. 1998	Haustür - Haustür	Testbetrieb
Samtgem. Brome/Boldecker Land	AnrufBus	1998 - 2000	Haustür - Haustür	Expo2000-Projekt
Stadt Taunusstein	KomfortBus	1999 - heute	Haustür - Haustür	
Gemeinden Straßlach/Dingharting	LOB	1999 - heute	Haustür - Haustür	LOB: Lokaler Beförderungsdienst
Amtsgemeinde Gartz (Oder)	AnrufBus	2000 - heute	Haustür - Haustür	www.pvg-busfahren.de
Alt-Kreisgebiet Gardelegen	AnrufBus	2000 - heute	Haltestelle - Haustür	
Landkreis Bitterfeld	AnrufBus	2000 - heute	Haltestelle - Haltestelle	www.vetter-bus.de
Stadt Jessen	AnrufBus	2001 - 2002	Haustür - Haustür	
Landkreis Köthen	AnrufBus	2002 - heute	Haltestelle - Haltestelle	www.vetter-bus.de
Stadt Wolfsburg	AnrufBus	2002 - heute	Haltestelle - Haustür	www.wvg.de
Landkreis Freising	Rufbus	Jan + Jul 2002	Haltestelle - Haustür	Versuchsbetrieb (weiter siehe unten)
Landkreis Delitzsch	AnrufBus	2002 - heute	Haustür - Haustür	www.anrufbus.info
Gemeinde Feldkirch (Österreich)	Taxibus	2002 - heute	Haltestelle- Haustür	www.vmobil.at
Stadt Hannover	TeilTaxi	2002 - heute	Haustür - Haustür	www.teiltaxi.de
Samtgemeinde Niedernwöhren	AnrufBus	2003 - heute	Haustür - Haustür	www.anrufbus-niedernwoehren.de
Landkreis Freising	Rufbus	2003 - heute	Haltestelle - Haustür	www.rufbus-freising.de
Teilraum Barnim	Rufbus	2003 - 2003	ab 14.12.03 Sektorbetrieb	
Teilraum Angermünde	Rufbus	2003 - heute	Haustür - Haltestelle	auch Haltestelle-Haustür-Bedienung www.impuls-2005.de
Teilraum Gerswalde	Rufbus	2003 - heute	Haustür - Haltestelle	

Quelle: [3]

4.2. Anrufsammeltaxi / Linientaxi

Das Anrufsammeltaxi (AST) bzw. das Linientaxi ist eine Limousine oder ein Kleinbus. Die Bedienungsform ist von der Haltestelle zur Haustür. Betrieben wird das Anrufsammeltaxi entweder im Richtungsband oder als Linie. Da ein Fahrplan existiert, ist die Fahrtroute etwas weniger flexibel als die des Anrufbusses und das Angebot im Tagesverlauf ist lückenhafter. Der Fahrtwunsch des Kunden erfolgt über eine Dispositionszentrale. Wie beim Anrufbus hat der Fahrgast eine Sitzplatzgarantie. Es wird ein Linientarif und ggf. ein Zuschlag erhoben. Die Betreiber sind die lokalen Taxibetriebe, die ein neben- zw. hauptamtliches Personal beschäftigen. Das AST besitzt eine mittelmäßige Flächenerschließung, da es nur lokal geeignet ist. Es bildet ein variables „Ortsnetz“. Das AST ist ideal als Zubringerdienst zu Bahn und Bus gedacht. Im Gegensatz zum AST ersetzt das Linientaxi in nachfrageschwachen Zeiten den Linienbus. Durch die kleineren Fahrzeugeinheiten werden die Kosten gesenkt. Der Betrieb orientiert sich nach dem Prinzip der Kosteneinsparung (vgl. Mehlert 2001, S. 34)

Abb. 6: Anrufsammeltaxi



Quelle: unbekannt

4.3 Bürgerbus

Der Bürgerbus ist ein Kleinbus, der nach dem Motto „Bürger fahren für Bürger“ betrieben wird. Die Gründe warum Bürger sich füreinander engagieren sind sehr vielfältig. Die häufigsten Gründe sind die Anerkennung, die Verbundenheit mit der Region und der Spaß am Busfahren. Der Bürgerbus wird betrieben vom Bürgerbusverein, der den Dienstplan aufstellt und den Betrieb organisiert. Die Betriebsorientierung ist eine Kostenminimierung. Das Personal ist komplett ehrenamtlich. Die Bedingungen für das Fahrpersonal sind sehr gering: mindestens 21 Jahre, maximal 70 Jahre, eine regelmäßige ärztliche Untersuchung, der Führerschein Klasse 3 (umgeschrieben auf EU-Norm) mit zwei Jahren Praxiserfahrung und die zusätzlich Fahrerlaubnis für Bürgerbusse. Die Verkehrsunternehmen tragen die verkehrliche Verantwortung nach Personenbeförderungsgesetz (PBefG) und die Kommunen müssen für die Kosten bzw. Defizite aufkommen, die der Bürgerbusverein nicht aufbringen bzw. decken kann.

Die Bedienungsform ist von Haltestelle zu Haltestelle im Linienbetrieb. Demnach ist die Fahrtroute unflexibel. Da die Fahrtwunschanmeldung nicht über eine Dispositionszentrale läuft, sondern ein Fahrplan existiert, ist das Angebot im Tagesverlauf sehr lückenhaft und es gibt keine Sitzplatzgarantie. Die Flächenerschließung des Bürgerbusses ist minimal. Er ist nur lokal geeignet (vgl. Mehlert 2001, S. 34)

Abb. 7: Bürgerbus



Quelle: [1]

4.4 Regionalbus

Der Regionalbus ist ein normaler Standardbus, der von Haltestelle zu Haltestelle im Linienbetrieb bedient. Er ist eine konventionelle Angebotsform. Er ergänzt das variable Ortsnetz von Anrufbus, Bürgerbus, AST und Linientaxi durch ein weitmaschiges Grundnetz. Er ist regional geeignet. Die Fahrtroute ist durch den Fahrplan unflexibler und das Angebot lückenhafter als bei den bedarfsgesteuerten Angeboten. Ebenso entfällt durch die fehlende Disposition auch die Sitzplatzgarantie. Dafür erschließt der Regionalbus größere Entfernungen und Flächen als die bedarfsgesteuerten Angebote. Die Betreiber sind die Verkehrsbetriebe mit hauptamtlichem Personal (vgl. Mehlert 2001, S. 34)

Abb. 8: Regionalbus



Quelle: [2]

4.5 Problemfaktoren

Die Problemfaktoren, die den Betrieb der modernen Angebotsformen erschweren bzw. scheitern lassen sind sehr unterschiedlich und je nach Region ungleich stark in der Auswirkung (vgl. Mehlert 2001, S. 97ff) Die Probleme bei der Umsetzung bilden im Wesentlichen folgende Faktoren:

Konzession

- Unklarheiten bezüglich der Genehmigungsgrundlage
- Erschwerte Integration in den ÖPNV durch das Personenbeförderungsgesetz (PBefG)

Unprofessionalität

- Beeinträchtigung von Disposition, Betrieb und Werbung
- Verlässlichkeit, Pünktlichkeit (besonders bei ehrenamtlichen Betrieb)

Fahrzeug

- keine Stehhöhe und somit keine Stehplätze für eine zusätzliche Mitnahme bei vollem Anrufbus
- keine automatischen Türen, unbequemer Ausstieg (bei Anrufbus, Bürgerbus)
- keine Rampen beim Einstieg bzw. Rollstuhlfahrerplätze

Kosten

- Betrieb vom Bürgerbus nur mit Zuschüssen möglich
- Rufbus trägt sich teilweise allein + Zuschüsse
- Beförderungspflicht von Schwerbehinderten im Linienverkehr nach § 42 PBefG → Die geforderten Freifahrten führen zu weiteren Kosten
- erhöhte Kosten durch konkurrierende Angebote

Fahrgäste / Kunden

- Verständnisprobleme bei der Durchführung der Disposition (besonders ältere Menschen)
- Akzeptanzprobleme / Image

4.6 Gegenüberstellung der Vor- und Nachteile moderner Angebotsformen

Die Vorteile bzw. Nachteile der modernen Angebotsformen sind sehr vielfältig. Im Wesentlichen lassen sie sich auf sieben Punkte zusammenfassen. Je nachdem ob ein Aspekt vorhanden ist oder nicht, kann er als Vor- oder Nachteil angesehen werden.

1. Komfort und Erschließung

- Fahrkomfort (Bequemlichkeit, Sauberkeit, subjektive Sicherheit, Wetterunabhängigkeit)
- Angebot für behinderte und mobilitätseingeschränkte Menschen nutzbar
- Erschließung (für abgegrenzte Gebiete / Flächenbetrieb)
- Haltestellennähe / Erreichbarkeit
- Verlässlichkeit

2. Flexibilität

- Anpassung der Bedienfrequenz auf veränderte Angebotsnachfrage

3. Image und Vermarktbarkeit

- Akzeptanz bei den Bürgern

4. Kapazität

- Beförderungskapazität für Fahrgäste, Fahrräder und Gepäck
- Spontane Mitnahme von zusätzlichen Personen, Gepäck

5. Schülerverkehr

- Einsatzmöglichkeit beim täglichen Schülerverkehr

6. Kosten

- Betriebskosten
- Fahrzeugkosten

7. Ökologische Auswirkungen

- Umweltbelastung

In Tabelle 2 werden die Angebotsformen hinsichtlich dieser sieben Punkte bewertet. Die Abschätzung wurde in groben Schritten von sehr gut, gut, neutral, schlecht, sehr schlecht vorgenommen. Anhand dieser Aufstellung soll eine Tendenz bzw. gewisse Wertigkeit der Angebotsformen deutlich werden. Zum Vergleich mit konventionellen Angebotsformen wurde der Regionalbus (traditionelle Angebotsform) in die Abschätzung mit aufgenommen. Die Angaben sind nicht für ein genaues bzw. ausführliches Bewertungsverfahren gedacht.

Tabelle 2: Vergleich der Angebotsformen

	Rufbus	Anrufsammel- taxi	Bürgerbus	Regionalbus
Komfort, Erschließung	++	++	+	0
Flexibilität	++	+	-	-
Image, Vermarktbarkeit	+	++	-	0
Kapazität	--	--	--	++
Schülerverkehr	--	--	--	++
Kosten	+	++	+	0
Ökologische Auswirkung	++	+	+	-

Legende:

- + + sehr gut
- + gut
- 0 neutral
- schlecht
- - Sehr schlecht

Quelle: eigener Entwurf, 2004

Anhand dieser Tabelle wird deutlich, dass die Stärken der modernen Angebotsformen vor allem bei der Flexibilität und der Erschließung bzw. beim Komfort liegen. Aufgrund der bedarfsgesteuerten Bedienung haben sie nur eine geringe ökologische Auswirkung, was sehr positiv ist. Die Schwächen liegen dagegen bei der Kapazität, die aufgrund der Fahrzeuggröße (Kleinbus, Taxi) recht schnell begrenzt ist und sich demnach die modernen Angebotsformen nicht für den täglichen Schülerverkehr nutzen lassen. Die Vermarktung gestaltet sich bei den Angeboten unterschiedlich schwer. Bürgerbusse haben aufgrund der Ehrenamtlichkeit tendenziell eine schwierigere Vermarktung bzw. ein schlechteres Image als ein professionell betriebenes Anrufsammeltaxiunternehmen. Werden keine konkurrierenden Angebote betrieben, so lässt sich ein Rufbussystem gut einführen. Die konventionellen Angebotsformen, wie hier am Regionalbus dargestellt, haben ihre Vorzüge dagegen in der großen Kapazität, die sich auch in der sehr guten Verwendbarkeit für den Schülerverkehr auszeichnet. Die Nachteile sind die geringe Flexibilität durch einen festen Fahrplan in einem Linienbetrieb sowie die negativen Auswirkungen auf die Umwelt durch keine Bedarfssteuerung (es wird immer Verkehr induziert).

5. Empfehlungen und Richtlinien

Nach dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) 1996 – ehem. VÖV (Verband öffentlicher Verkehrsunternehmen 1981) gibt es Empfehlungen zu den Bedienungsstandards in der Fläche. Demnach richtet sich das Fahrtenangebot

nach der Einwohnerzahl. Sind geringe Einwohnerzahlen zu verzeichnen, sollten auch nur wenige Fahrtenpaare pro Tag angeboten werden. Der Haltestelleneinzugsbereich variiert in Abhängigkeit von dem Siedlungsgebiet. Bei kleineren Gemeinden kann der Radius der Haltestelle größer gewählt werden als im Innenbereich eines Unterzentrums.

Tab. 3: Bedienungsstandards

Fahrtenangebot		Haltestelleneinzugsbereich	
Einwohner	Fahrtenpaare pro Tag	Siedlungsgebiet	Radius (Luftlinie)
200 -1.000	3	Unterzentrum (Innenbereich)	400m
1.000 -3.000	3 – 6	Unterzentrum (Außenbereich)	600m
3.000 -6.000	6 – 12	Gemeinde	600m

Quelle: Mehlert 2001

Vor der Einführung alternativer Bedienungsmöglichkeiten ist es sinnvoll, bei der Planung zu überlegen, ob die Betriebsform ein Bus, Taxi oder Mietwagen sein soll. Nach dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG) müssen die Betriebsvarianten Taxi, Linienbus und Mietwagen unterschiedliche Forderungen erfüllen. Unter Umständen kann es leichter sein ein Angebot als Taxi zu deklarieren als einen Bus. Die wichtigsten Merkmale der unterschiedlichen Betriebsvarianten sind in Abbildung neun dargestellt.

Abb. 9: Merkmale von Linienbus, Taxi, Mietwagen nach dem PBefG

Linienbus (§42 PBefG)	Taxi (§ 47 PBefG)	Mietwagen (§ 49 PBefG)
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Regelmäßige Verkehrsverbindung zwischen bestimmten Ausgangs- und Endpunkten ▪ Ein- und Ausstieg von Fahrgästen an bestimmten Haltestellen ▪ Fahrplan oder Zwischenhaltestellen nicht zwingend vorgeschrieben 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bereitstellung auf öffentlichen Straßen und Plätzen ▪ Mitnahme auf Handzeichen ▪ Zweck, Ziel und Ablauf der Fahrt durch Mieter bestimmt ▪ Beförderungs- und Tarifpflicht ▪ Verbot von Eigenwerbung 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Keine Bereitstellung auf öffentlichen Straßen und Plätzen ▪ Rückkehr an den Betriebssitz nach Fahrauftrag ▪ Eingang der Beförderungsaufträge am Betriebssitz oder in der Wohnung des Unternehmers ▪ Beförderung von Personen mit Pkw, der im Ganzen zur Beförderung angemietet wird ▪ Keine Beförderungspflicht ▪ Freie Fahrpreisvereinbarung ▪ Erlaubnis zur Eigenwerbung

Quelle: Mehlert 2001

5.1 ÖPNV-Gesetz Brandenburg

Jedes Bundesland in der Bundesrepublik Deutschland besitzt ein eigenes ÖPNV-Gesetz. Da diese untereinander in den Aussagen variieren, ist hier auszugsweise das ÖPNV-Gesetz von Brandenburg dargestellt und zwar im Hinblick auf eine mögliche Einführung alternativer Bedienmöglichkeiten (vgl. Muthesius 1996, S.50ff) Ein allgemeines Gesetz für neue, flexible Bedienformen ist noch nicht vorhanden.

§1 Anwendungsbereich

„Öffentlicher Personennahverkehr ist auch der Verkehr mit Taxen oder Mietwagen, sofern dieser der in Absatz 1 genannten Verkehrsarten ersetzt, ergänzt oder verdichtet“

§ 2 Ziele und Grundsätze

„... Er soll so gestaltet werden, dass er eine attraktive Alternative zum motorisierten Individualverkehr darstellt“

„Parallele Streckenführung, insbesondere außerhalb von Verdichtungsräumen, soll vermieden werden“

„...Sonderlinienverkehre im Sinne von § 43 PBefG sind soweit möglich und wirtschaftlich sinnvoll, in den öffentlichen Linienverkehr nach § 42 des PBefG zu integrieren“

6. Fazit

Der Bedarf an Nahverkehr ergibt sich aus der Raumordnung, der Beschäftigungs- und Einwohnerentwicklung in der Region. Grundsätzlich soll der öffentliche Nahverkehr wirtschaftlich betrieben werden und für alle Personen zugänglich sein. Traditionelle Betriebsstrategien, wie Regionalbahn bzw. -bus sind für größere Städte und deren engeren Verflechtungsraum aufgrund ihrer Massenleistungsfähigkeit sehr geeignet. Bei einem hohen, konstanten Aufkommen sind sie sehr wirtschaftlich. Verändert bzw. verringert sich dagegen das Aufkommen, so können sie durch ihre Starrheit nicht flexibel darauf reagieren. Die modernen Bedienformen können sich dagegen flexibler an veränderte Strukturen anpassen. Sie sind für die Fläche geeignet, wo eine mittlere, zeitlich diffuse Nachfrage herrscht. Für große Massentransporte sind sie nicht geeignet.

Experten aus Politik und Wirtschaft rechnen damit, dass für das Land Brandenburg bis zum Jahr 2009 die Einwohnerzahlen im äußeren Verflechtungsraum von Berlin zurückgehen werden und die Bevölkerungsstruktur sich weiter verändert. Es gibt einen Zuwachs in der Altersgruppe über 60 Jahren und einen Rückgang in der Gruppe der unter 20

Jährigen. Zudem ist zwischen Berlin und dem engeren Verflechtungsraum mit mehr Berufspendlern zu rechnen.

Das Untersuchungsgebiet des Verkehrswesenprojektes (Landkreis Havelland bzw. Ostprignitz-Ruppin) erfährt diese Tendenz schon gegenwärtig. Der öffentliche Nahverkehr im ländlichen Raum muss sich auf die veränderten Mobilitätsbedürfnisse einstellen. Dies kann langfristig nur mit neuen Bedienformen geschehen. Anfangs lassen sie sich etwas schwerer einführen, weil sie in der Anfangsphase arbeitsintensiver als die konservativen Strategien sind. Hinzu kommen festgefahrene politische Meinungen und Desinteresse der lokalen Verkehrsbetriebe vor Ort, die auch gerne durch vorhandene Angebote den neuen konkurrierenden Betrieb hindern bzw. schwächen. Ein langfristiger Erfolg lässt sich in Kooperation mit den Verkehrsbetrieben und mit neuem politischem Denken umsetzen. Dauerhaft können nur die alternativen Bedienformen wirtschaftlich sein, was eine wichtige Voraussetzung für den öffentlichen Nahverkehr im ländlichen Raum ist.

Für die Region Rathenow - Neustadt/Dosse empfiehlt sich ein moderne bedarfsgesteuerte Bedienform in Kombination mit einer traditionellen Angebotsform. Ein Anrufbus bzw. Anrufsammeltaxi für die Abdeckung der Fläche, und für den täglichen Schülerverkehr ein Regionalbus als Ergänzung wäre eine optimale Lösung. Vorhandener unwirtschaftlicher und unausgelasteter Schienenverkehr bzw. Straßenverkehr kann somit für den zunehmenden Freizeit- und Erholungsverkehr abgelöst und umgestaltet werden. Ein Beispiel von vielen wäre eine Umgestaltung von Abschnitten der Bahnstrecken für Fahrraddraisinen. In der Uckermark zwischen Fürstenberg und Templin wurde 1996 eine Bahnstrecke stillgelegt und in 28km Draisinenweg umgewandelt. Seit der achten Saison ist dies ein gefragtes Freizeitvergnügen. Für die Region Rathenow - Neustadt/Dosse wäre dies ebenfalls denkbar.

7. Literatur

- Fachgebiet Verkehrssysteme Gesamthochschule Universität Kassel (Hrsg.), 1990: 1. Kassler Nahverkehrstage – Der ÖPNV zwischen Stadt und Umland. In: Schriftenreihe Verkehr. Heft 2. Kassel.
- Größl, Lothar; Claussen, Thies (Hrsg.), 1987: Elmar Obst: Modellversuche im ÖPNV im ländlichen Raum – Ziele, Grenzen, Möglichkeiten. München.
- Heinze, G. Wolfgang; Kill, Heinrich H., 1994: Regionalisierung des ÖPNV als Chance der Raumordnungspolitik. Hannover.
- Mehlert, Christian, 2001: Die Einführung des AnrufBus im ÖPNV. Praxiserfahrungen und Handlungsempfehlungen. Bielefeld.
- Muthesius, Thomas, 1996: Taschenbuch der ÖPNV-Gesetze der Länder. Darmstadt.
- Niedersächsischer Minister des Inneren (Hrsg.), 1987: Strategie für den öffentlichen Personennahverkehr im ländlichen Raum Niedersachsens. Gutachten im Auftrag des Niedersächsischen Ministers des Inneren. Berlin.
- Punkt 3 Verlag GmbH, 2004: Besonderes Freizeitvergnügen auf Gleisen. In: Punkt 3 – die Zeitung für unterwegs. Nr. 12/2004. 24. Juni. S. 13. Berlin.
- Punkt 3 Verlag GmbH, 2004: Schienenverkehrsentwicklung in Brandenburg. In: Punkt 3 – die Zeitung für unterwegs. Nr. 9/2004. 13. Mai. S. 17. Berlin.
- Steierwald, G.; Künne, H.-D. (Hrsg.), 1994: Stadtverkehrsplanung. Heidelberg.
- Zoellmer, Jürgen, 1991: Ein Planungsverfahren für den ÖPNV in der Fläche. In: Schriftenreihe Heft 44/91. Karlsruhe.

Internetquellen:

- [1] [http:// www.kuerten.de/buergerinfo/bb_fotos.htm](http://www.kuerten.de/buergerinfo/bb_fotos.htm) [letzter Zugriff Januar 2004]
- [2] http://www.orn-online.de/ueberuns/ueberuns_busse.htm [letzter Zugriff Januar 2004]
- [3] <http://www.anrufbus.com> [letzter Zugriff Februar 2004]
- [4] <http://www.pnvregion.de/seiten/index.php4> [letzter Zugriff Februar 2004]