



Öffentliche Mobilitätsangebote im ländlichen Raum sichern

Dieter Post

- Vorsitzender Verband Mecklenburg-Vorpommerscher
Omnibusunternehmen e. V.



Mobilität im ländlichen Raum

am Beispiel der
mVb Mecklenburger Verkehrsbetriebe GmbH





Die heutige Situation in MV

- Angebotsleistung im straßengebundenen
ÖPNV lt. § 10b FAG :
2008 : 73.035.153 genehmigte Fplkm (- 13,0 %)
2000 : 83.943.930 genehmigte Fplkm
- Verkehrsbetriebe : 36 (Lstg. gem. § 42 PBefG)
- Davon privatwirtschaftlich : 12 (12,6% Fplkm)
- Finanzierung :

a) FAG § 10 b	=	18,0 Mio. €	(2008)
b) § 45a PBefG	=	27,6 Mio. €	(2006)
c) § 148 ff SGB IX	=	5,9 Mio. €	(2007)
d) GVFG-Busförd.	=	6,0 Mio. €	(2008)



Zur Erinnerung:

Mecklenburg-Vorpommern ist

- ein klassisches Flächenland,
- überwiegend ländlich strukturiert,
- mit nur wenigen großen Städten:

→ Einwohner:	<ul style="list-style-type: none"> • Gesamt • Ø Bevölkerungsdichte • in kreisfreien Städten • in Landkreisen 	<p>1.707.300 EW</p> <p>74 EW/km²</p> <p>30 %</p> <p>70 %</p>
→ Fläche:	<ul style="list-style-type: none"> • Gesamt • in kreisfreien Städten • in Landkreisen 	<p>23.180 km²</p> <p>2,3 %</p> <p>97,7 %</p>



Jetzige Situation-ÖPNV mehr Kosten als wirtschaftlicher Nutzen ?

- **Komplette Ausrichtung des regionalen ÖPNV-Angebotes auf den Schülerverkehr**
Seit 1995 – Fahrgastverluste,
kaum öffentliches nutzbares Angebot in der Fläche
- **Bei drastisch sinkenden Schülerzahlen ist dieser Weg sofort zu korrigieren (- 4,5 % bis -20 %),**
wie z.B. durch
Vertaktung von Mittelzentren mit zentralen Orten
Koordinierung der Angebote zwischen den Betrieben
Übereinstimmung von Fahrzeuggröße und Fahrgastzahl
- **Entwicklung neuer Angebote für die Fahrgäste mit Einbeziehung der Flexiblen Bedienformen/Bedarfsverkehre**



- Weiterer Bevölkerungsverlust,
- weitere Ausdünnung der Fläche,
- weitere Überalterung der Bevölkerung,
- weiterer Rückgang der Schüler mit stärkerer Differenzierung ihrer Schulstandorte

erfordern ein differenziertes Herangehen
an die Erstellung von Angeboten,

wie z. B.

- Vertaktung in der Fläche von Hauptorten zu Städten,
- fahrgastgruppenbezogene Angebote (Schüler, Berufstätige, Einkaufsverkehr, Senioren, Touristen, Theater, ...)
- und weitere

und unter Ausnutzung der Kooperation von Verkehrsunternehmen des ÖPNV im Verkehrsbediengebiet (Fahrzeuge - Personal - Fahrplan - Tarif) der Raumordnungs- und Nahverkehrsplanung.



Nutzung Flexibler Bedienformen/Bedarfsverkehre

Arten Flexibler Bedienformen/Bedarfsverkehre

Linienverkehr (an Genehmigung und an Haltestelle für Einstieg gebunden)

Linienbus

Schnell-/Metrobus

Eil-/Expreßbus

Disco-/Nachtbus

Linien-Taxi/ Festzeit-Sammel-Taxi/ TaxiBus

Tramibus (Halten auf Wunsch)

Rufbus

Linienbandbetrieb

Korridorbetrieb

Anruf-Linien-Taxi/ Anruf-Sammel-Taxi

BürgerBus

Taxi/Mietwagen

Taxi-Ruf-Service durch Linienbus/...

BürgerBus

Flexible Bedienform/Bedarfsverkehr



Wie ist das im Land umsetzbar?

Es gibt keine Einheitslösung hinsichtlich

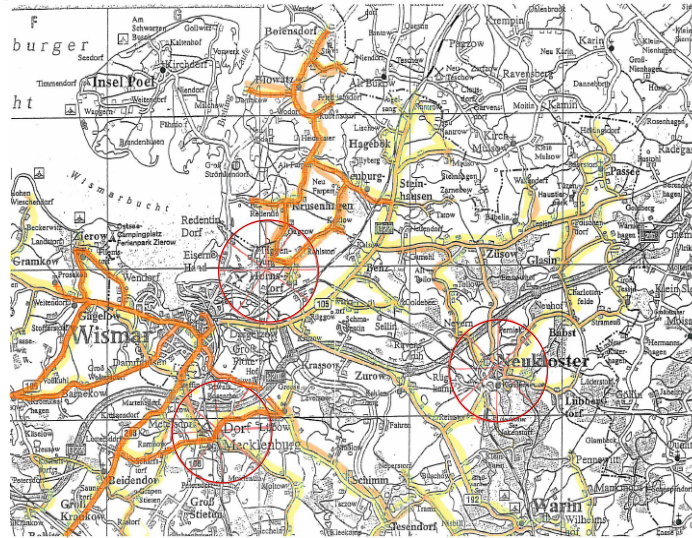
- Angebotsform,
- Fahrzeugart,
- Organisationsstruktur,
- zeitlicher Ausdehnung

für das Land Mecklenburg-Vorpommern, sondern

sie ist in diesem Flächenland
regional strukturiert und fahrgastaufkommensabhängig.



Beispiel mvb Mecklenburger Verkehrsbetriebe GmbH



Beispiel mvb Mecklenburger Verkehrsbetriebe GmbH

2005 - 2009

1. Betriebsstruktur (Fahrzeuge)

Umwandlung des Fuhrparks
von ehemals 35 Linienbussen ab 12m Gesamtlänge
auf heute 33 Linienbusse,
davon 19 Kleinbusse bis 9,50m und 60 Gesamtplätze

2. Betriebsstruktur (Leistungsangebot)

- Ausgliederung des Mietomnibus- und Reiseverkehrs
- Einführung von Anrufbussen für den allg. ÖPNV-Nutzer
- Einführung von Anrufbussen für Schüler nach der 7./8. Std.
- Verbindung der Fläche um die Hansestadt Wismar von Haupt- und Zentralorten auf 3 Linien im 60'-Takt



Beispiel mVb Mecklenburger Verkehrsbetriebe GmbH

2005 - 2009

3. Ergebnis

- Fahrgastzuwachs auf den vertakteten Linien von 13,2% seit 2007 (Zunahme der Zeitkartennutzer von 42%)
- Kürzere Schulwege und Wegzeiten für Schüler nach der 7./8. Std.
- Senkung des Dieselkraftstoffverbrauches im Fuhrpark

2004	30,1l DK/100km
2005	29,6l DK/100km
2006	28,1l DK/100km
2007	26,4l DK/100km
2008	26,0l DK/100km
- Sicherung und Erweiterung eines bedarfsgerechten Bedienangebotes für alle Fahrgastgruppen



Fazit

- Die ÖPNV-Angebote im Flächenland Mecklenburg-Vorpommern sind hinsichtlich der Nutzerpotenziale auszubauen und anzupassen.
- Die Aufgabenträger für den ÖPNV benötigen dafür den notwendigen Finanzrahmen.
- Fahrgäste müssen merkbare und langfristige nutzbare Fahrplanangebote erhalten, um von ihrem derzeitigen Mobilitätsverhalten Abstand zu nehmen.



- Die Rahmenbedingungen werden für die Verkehrsunternehmen künftig noch schwieriger und anspruchsvoller
- ÖPNV ist nicht zum "0-Tarif" erhältlich;
wenn höhere Leistung abgefragt, die Rahmenbedingungen schlechter,
bedeutet es Mehraufwand
- Die öffentliche Hand muss für Mehraufwendungen
finanzielle Mittel bereitstellen,
um Leistungen abfordern zu können
- Die Verkehrsunternehmen müssen
innovative Wege gehen,
um Aufwände zu begrenzen bzw. auszugleichen



**Fantasie haben heißt nicht
sich etwas auszudenken,
es heißt,
sich aus den Dingen
etwas zu machen.**

Thomas Mann

Vielen Dank

für Ihre Aufmerksamkeit!