
MOBILITÄTS- GARANTIE

Ergebnispräsentation, 08.10.2021

Enquetekommission „Zukunft der ländlichen Regionen vor dem Hintergrund des demografischen Wandels“

- „Die Gewährleistung von Mobilität ist ein zentrales Element gleichwertiger Lebensverhältnisse.“
- Handlungsempfehlung: „Vollflexible Flächenrufbusse“
- Handlungsempfehlung: Ausbau „funktionierender Mobilitätsketten“ innerhalb einer „Gesamtheit eines verknüpften SPNV- und üÖPNV-Angebots“



Volksinitiative „Verkehrswende Brandenburg Jetzt!“

- Forderung: ÖPNV als Pflichtaufgabe!
- Kompromiss: Erarbeitung Mobilitätsgesetz
- Novelle ÖPNV-Gesetz



Mobilitätsgarantie Brandenburg

Ergebnispräsentation

Dr. Christian Mehlert (KCW GmbH)

Potsdam, 8. Oktober 2021

Projektbearbeitung

Bearbeitung durch die Berliner Beratungsunternehmen KCW und PROZIV

- KCW GmbH
 - Organisations- und Managementberatung Verkehr & Mobilität
 - Konzeption von Rufbus-Systemen, z. B. Stadt Storkow, Land-kreise Leipzig und Schweinfurt, Land M-V, Freistaat Bayern
 - Hier: Mengen-Kosten-Kalkulation Rufbus
- PROZIV Verkehrs- und Regionalplaner GmbH & Co. KG
 - Verkehrs- und Regionalplanung
 - Erstellung von Nahverkehrsplänen, z. B. in den LK Märkisch-Oderland, Dahme-Spreewald, Oder-Spree und Uckermark
 - Hier: Mengen-Kosten-Kalkulation Taktverkehr

Ziel und Ansatz

Ziel: Autoarme Mobilität auch im ländlichen Raum möglich machen - Ansatz: Mobilitätsgarantie Brandenburg

- Mobilitätsgarantie mit Bus & Bahn im ländlichen Raum in Brandenburg
- täglich von 5 – 22 Uhr in Schul- und Ferienzeiten, auch am Wochenende und an Feiertagen; am Freitag und Samstag sogar bis Mitternacht
- Plusbus/Taktbus im 1-Stunden-Takt unter der Woche bzw. im 2-Stunden-Takt am Wochenende
- Rufbus ohne Fahrplan (neudeutsch: On-Demand-Shuttle) mit einer Abholgarantie bei Spontanbuchung innerhalb von 1 Stunde bzw. 2 Stunden

Rufbus

Der fahrplanfreie Rufbus erschließt auch kleinste Dörfer und entlegene Siedlungen.

- Betrieb mit Vans und Kleinbussen (Busunternehmen, Taxi- und Mietwagengewerbe, Fahrdienste)
- Ein-/Ausstieg an realen Haltestellen und virtuellen Haltepunkten
- Anwendung des VBB-Tarifs zzgl. Rufbus-Servicepauschale
- Buchung per Telefon (Callcenter), Internet und App über ein IT-Dispositionssystem
- Spontan-, Voraus- und Dauerbuchungen mit Anschlussgarantie
- Kein Parallelverkehr zu Regionalbus- und Bahnfahrten in einem Zeitfenster von +/- 30 bzw. 60 Minuten
- Rufbus verkehrt in lokalen Bediengebieten mit Anschluss zur Bahn und Plusbus/Taktbus

Vorgehen

Kalkulation und Hochrechnung erfolgen differenziert nach berlinnahen und berlinfernen Landkreisen.

- Schritt 1
 - Planung/Kalkulation für den berlinnahen Landkreis Oder-Spree
 - Hochrechnung auf alle berlinnahen Landkreise
- Schritt 2
 - Planung/Kalkulation für den berlinfernen Landkreis Uckermark
 - Hochrechnung auf alle berlinfernen Landkreise
- Schritt 3
 - Addition der beiden Hochrechnungen für alle Landkreise (ohne die kreisfreien Städte Brandenburg (Havel), Cottbus, Frankfurt (Oder) und Potsdam)

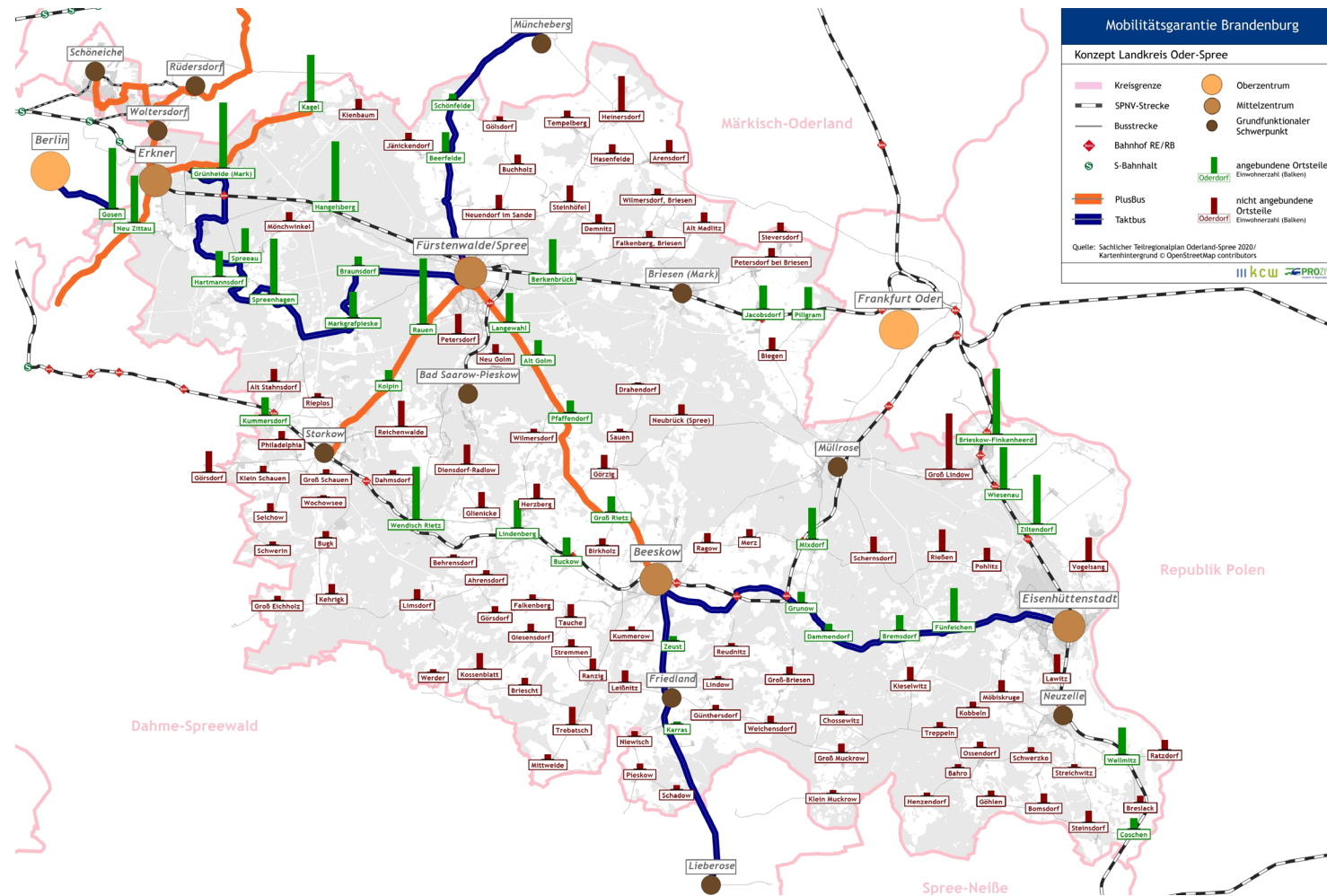
Vorgehen

Arbeitsschritte je Landkreis

1. Taktnetz-Konzept mit Mengenkalkulation [Fpl-km]
2. Taktnetz-Kostenkalkulation [€]
3. Einwohner ohne SPNV oder Taktnetz [Ew]
4. Rufbus-Konzept mit Mengenkalkulation [Fzg, Fzg-km, Std, Fg]
5. Rufbus-Kostenkalkulation [€]
6. Mengen und Kosten Mobilitätsgarantie Planungs-Landkreis
7. Hochrechnung auf alle berlinnahen bzw. -fernen Landkreise

Ergebnisse

Landkreis Oder-Spree: Taktverkehrsnetz



Ergebnisse

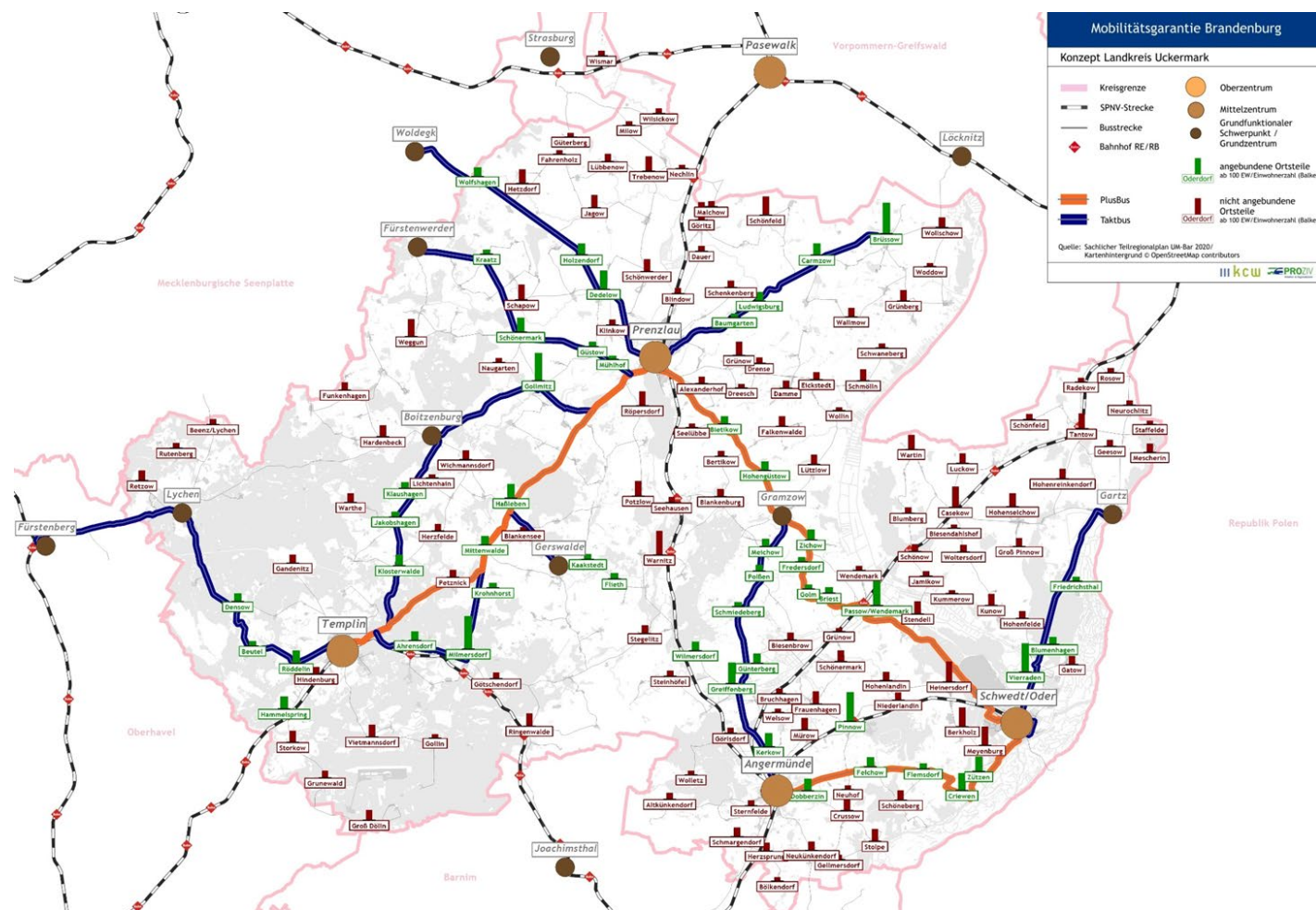
Der Zuschuss im Landkreis Oder-Spree bzw. in den berlinnahen Landkreisen beträgt 2,6 bzw. 18,3 Mio. €/Jahr.

- Hochrechnung mittels eines Schlüssels aus Einwohner:innen (25%), Fläche (25%), IST-Angebot je Einwohner:in (25%) und IST-Angebot je Quadratkilometer (25%)

	Kalkulation Landkreis Oder-Spree	Hochrechnung berlinnahe Landkreise
Bevölkerung in der Region [Ew]	179.276	1,5 Mio
Fläche [qkm]	2.257	16.401
IST-Regionalbusleistung [Fplkm/Jahr]	4,8 Mio	50,9 Mio
Aufwuchs Plusbus/Taktbus-Leistung [Fplkm/Jahr]	0,6 Mio	3,9 Mio
Neue Rufbus-Leistung [Fzgkm/Jahr]	0,9 Mio	6,4 Mio
Zuschuss Plusbus/Taktbus-Aufwuchs [€/Jahr]	1,1 Mio	7,9 Mio
Zuschuss Rufbus-Neuverkehr [€/Jahr]	1,5 Mio	10,4 Mio
Zuschuss Mobilitätsgarantie [€/Jahr]	2,6 Mio	18,3 Mio

Ergebnisse

Landkreis Uckermark: Taktverkehrsnetz



Ergebnisse

Der Zuschuss im Landkreis Uckermark bzw. in den berlinfernen Landkreisen beträgt 3,5 bzw. 19,7 Mio. €/Jahr.

- Hochrechnung mittels eines Schlüssels aus Einwohner:innen (20%), Fläche (30%), IST-Angebot je Quadratkilometer (30%) und IST-Angebot je Einwohner:in (20%)

	Kalkulation Landkreis Uckermark	Hochrechnung berlinferne Landkreise
Bevölkerung in der Region [Ew]	118.250	0,6 Mio
Fläche [qkm]	3.077	12.522
IST-Regionalbusleistung [Fplkm/Jahr]	6,4 Mio	26,1 Mio
Aufwuchs Plusbus/Taktbus-Leistung [Fplkm/Jahr]	0,9 Mio	5,0 Mio
Neue Rufbus-Leistung [Fzgkm/Jahr]	1,1 Mio	6,3 Mio
Zuschuss Plusbus/Taktbus-Aufwuchs [€/Jahr]	1,7 Mio	9,5 Mio
Zuschuss Rufbus-Neuverkehr [€/Jahr]	1,8 Mio	10,2 Mio
Zuschuss Mobilitätsgarantie [€/Jahr]	3,5 Mio	19,7 Mio

Ergebnisse

Fazit: Der Zuschuss für eine Mobilitätsgarantie in allen brandenburgischen Landkreisen beträgt 38 Mio. €/Jahr.

- ÖPNV-Zuschuss des Landes und der Landkreise: 145 Mio. €/2019
- Mobilitätsgarantie bedeutet ein Zuschusswachstum um 26 %

	Hochrechnung berlinnahe Landkreise	Hochrechnung berlinferne Landkreise	Summe aller Landkreise
Bevölkerung in der Region [Ew]	1,5 Mio	0,6 Mio	2,1 Mio
Fläche [qkm]	16.401	12.522	28.923
IST-Regionalbusleistung [Fplkm/Jahr]	50,9 Mio	26,1 Mio	77,1 Mio
Aufwuchs Plusbus/Taktbus-Leistung [Fplkm/Jahr]	3,9 Mio	5,0 Mio	9,0 Mio
Neue Rufbus-Leistung [Fzgkm/Jahr]	6,4 Mio	6,3 Mio	12,6 Mio
Zuschuss Plusbus/Taktbus-Aufwuchs [€/Jahr]	7,9 Mio	9,5 Mio	17,5 Mio
Zuschuss Rufbus-Neuverkehr [€/Jahr]	10,4 Mio	10,2 Mio	20,5 Mio
Zuschuss Mobilitätsgarantie [€/Jahr]	18,3 Mio	19,7 Mio	38,0 Mio

Ergebnisse

Finanzierung der Mobilitätsgarantie durch das Land und die Landkreise

- Landkreis Potsdam-Mittelmark finanziert sein heutiges ÖPNV-Angebot mit 64 €/Ew/Jahr
- Alle Brandenburger Landkreise finanzieren ihr jeweiliges ÖPNV-Angebot im Mittel mit 35 €/Ew/Jahr
- Wenn die „unterdurchschnittlich“ finanzierenden Landkreise ihre ÖPNV-Finanzierung auf den Mittelwert von 35 €/Ew/Jahr erhöhten, würde sich der jährliche Zuschuss für die Mobilitätsgarantie von 38 Mio. € um 11,9 Mio. € auf ca. 26 Mio. € reduziert

Reflexion der Ergebnisse

Fazit: Mobilitätsgarantie unterstützt Mobilitätswende und Daseinsvorsorge in der Fläche

- Plusbus/Taktbus unterstützen überwiegend die Mobilitätswende in den Landkreisen („ökologischer Effekt“)
-> Erreichung des verkehrspolitischen Ziels „Verdoppelung der Fahrgastzahlen im ÖPNV“ („2 x IST-Personenkilometer“) erfolgt vorrangig durch eine Verlagerung vom MIV im regionalen Berufspendel- und Freizeitverkehr
- Rufbus dient überwiegend der Daseinsvorsorge im ländlichen Raum („sozialer Effekt“)
-> Zuschuss pro Rufbus-Fahrgast ist mit rund 38 €/Fahrgast sehr hoch, u.a. aufgrund hoher Vorhaltekosten und niedriger Nachfrage in den Schwachverkehrszeiten
- Zuschuss von 38 Mio. € pro Jahr teilt sich in etwa hälftig zwischen Plusbus/Taktbus (17,5 Mio. €) und Rufbus (20,5 Mio. €) auf.

Reflexion der Ergebnisse

Empfehlung: Prioritäten setzen sowie den Taxi- und Mietwagenbereich fördern

- 1. Priorität: Plusbus/Taktbus in den Haupt- und Nebenverkehrszeiten umsetzen
- 2. Priorität: Rufbus als Plusbus/Taktbus-Ergänzung in den Haupt- und Nebenverkehrszeiten umsetzen
- 3. Priorität: Mobilität in den Schwachverkehrszeiten anstatt mit Rufbus durch kostengünstigere Taxen/Mietwagen garantieren
 - Dies macht aber auch eine öffentliche Förderung des Taxi- und Mietwagenbereichs erforderlich.

Kontakt

Dr. Christian Mehlert
Seniorberater KCW

Jörg Salzwedel
Geschäftsführer PROZIV

KCW GmbH

Bernburger Str. 27
10963 Berlin

Dr. Christian Mehlert
0172 1737570
mehlert@kcw-online.de
www.kcw-online.de

Mobilitätsgarantie ist möglich!

- Bahnen bilden das Rückgrat des ÖPNV
- Plus- und Taktbusse bilden die Greten des ÖPNV
- Rufbusse dienen als Zubringer und erschließen Fläche mit dem ÖPNV



Mobilitätsgarantie ist finanzierbar!

- Umsetzung innerhalb von 6-8 Jahren möglich
- Land, Landkreise, kreisfreie Städte
- Push-Faktoren, z.B. CO2-Besteuerung
- Bundesmittel



Vergleich kreisliche Eigenmittel ÖPNV

Landkreis	€/EW	Landkreis	€/EW	Landkreis	€/EW
1. Potsdam-M.	64,41	6. Märkisch-O.	36,17	11. Ostprignitz-R.	26,10
2. Havelland	50,00	7. Elbe-Elster	32,56	12. Spree-Neiße	23,58
3. Prignitz	46,64	8. Teltow-Fl.	30,24	13. Dahme-Spree.	21,12
4. Barnim	44,10	9. Oberspreew.-L	27,34	14. Oberhavel	18,65
5. Uckermark	40,02	10. Oder-Spree	26,31	Durchschnitt	35,35



Begründung Mobilitätsgarantie

- ökologisch
 - Verkehrsverlagerung vom MIV
 - gilt v.a. für Plus- und Taktbusse
- sozial
 - ÖPNV als Daseinsvorsorge
 - Kinder, Jugendliche, Ältere, Menschen mit gesundheitlichen Einschränkungen oder niedrigerem Einkommen
 - gilt v.a. für Rufbusse



Der Weg zur Mobilitätsgarantie

- Angebotsorientierung
- Standards definieren
- kreisübergreifend
- stündliche Bahnhalte überall

