
MOBILITÄTS- GARANTIE BRANDENBURG



Mengen-Kosten-Kalkulation für eine Mobilitäts-
garantie in den Brandenburger Landkreisen

Dr. Christian Mehlert und Jörg Salzwedel

Gutachten der PROZIV Verkehrs- und Regionalplaner GmbH & Co. KG und KCW GmbH
für die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN im Brandenburger Landtag

Studie

Für
Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN im Brandenburger Landtag
MdL Clemens Rostock
Alter Markt 1
14467 Potsdam

Mobilitätsgarantie Brandenburg

**Mengen-Kosten-Kalkulation für eine Mobilitätsgarantie
in den Brandenburger Landkreisen**

KCW GmbH
Bernburger Straße 27
10963 Berlin
www.kcw-online.de

PROZIV Verkehrs- und Regionalplaner
GmbH & Co. KG
Warschauer Straße 59 a
10243 Berlin
www.proziv.de

Berlin, 24. September 2021

Autoren

Dr. Christian Mehlert, KCW GmbH; Jörg Salzwedel, PROZIV Verkehrs- und Regionalplaner GmbH & Co. KG

Urheberrechtshinweis

Dieses Gutachten unterliegt den Bestimmungen des deutschen Urheberrechts. Soweit nicht anders schriftlich vereinbart, ist eine Veröffentlichung oder Weitergabe, auch in Auszügen, nicht zulässig.

Inhaltsverzeichnis

Vorwort	5
Kurzfassung.....	6
1 Methodik des Gutachtens	8
2 Ergebnisse	8
2.1 Definition „Mobilitätsgarantie“	8
2.2 Angebotskonzept „Mobilitätsgarantie“	9
2.3 Planung im berlinnahen Landkreis Oder-Spree.....	10
2.3.1 Mengen-Kosten-Kalkulation Plusbus/Taktbus.....	10
2.3.2 Mengen-Kosten-Kalkulation Rufbus	12
2.3.3 Zuschuss für die Mobilitätsgarantie im Landkreis Oder-Spree	13
2.4 Planung im berlinfernen Landkreis Uckermark.....	14
2.4.1 Mengen-Kosten-Kalkulation Plusbus/Taktbus.....	14
2.4.2 Mengen-Kosten-Kalkulation Rufbus	16
2.4.3 Zuschuss für die Mobilitätsgarantie im Landkreis Uckermark	17
2.5 Hochrechnung auf alle Brandenburger Landkreise.....	18
2.5.1 Ansatz und Annahmen	18
2.5.2 Zuschuss für die Mobilitätsgarantie Brandenburg.....	19
3 Reflexion der Ergebnisse	21
3.1 Bewertung des Zuschussbetrags.....	21
3.2 Mobilitätsgarantie Rund-um-die Uhr?	21
3.3 Effizienz, Prioritäten und Alternativen.....	22
4 Fazit der Gutachter	23
5 Politisches Bewertung der Auftraggeber*innen	24
6 Anhang	26
6.1 Planung und Kalkulation Landkreis Oder-Spree	26
6.1.1 Plusbus/Taktbus-Netz	26
6.1.2 Mengen-Kosten-Kalkulation Plusbus/Taktbus.....	27
6.1.3 Mengen-Kalkulation Rufbus	28
6.1.4 Kosten-Kalkulation Rufbus.....	28

6.1.5	Ausgangswerte für Hochrechnung der berlinnahen Landkreise	29
6.1.6	Hochrechnung auf die berlinnahen Landkreise	29
6.2	Planung und Kalkulation Landkreis Uckermark	30
6.2.1	Plusbus/Taktbus-Netz	30
6.2.2	Mengen-Kosten-Kalkulation Plusbus/Taktbus.....	31
6.2.3	Mengen-Kalkulation Rufbus	31
6.2.4	Kosten-Kalkulation Rufbus.....	32
6.2.5	Ausgangswerte für Hochrechnung der berlinfernen Landkreise	32
6.2.6	Hochrechnung auf die berlinfernen Landkreise	33
6.2.7	Eigenmittel und Fahrplanangebot der Landkreise und kreisfreien Städte 2019	34

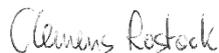
Vorwort

Stellen Sie sich vor, das Angebot des Öffentlicher Personennahverkehrs (ÖPNV) in Brandenburg gäbe Ihnen eine Mobilitätsgarantie: Egal in welchem Ort innerhalb Brandenburgs; zwischen 5 und 22 Uhr würde es **mindestens stündlich** (am Wochenende alle zwei Stunden) eine Möglichkeit geben, in Bus oder Bahn einzusteigen. Dort, wo keine Bahn verkehrt und dies aufgrund der Nachfrage vertretbar ist, wird das über fahrplan- und liniengebundene Plus- und Taktbusse sichergestellt; dort, wo dies nicht vertretbar ist, geschieht es über fahrplan- und linienungebundene Flächenrufbusse. Eine solche **Mobilitätsgarantie** untersucht die vorliegende Studie.

Neben der allgemeinen Dringlichkeit der Verkehrswende haben zwei größere Ereignisse in der jüngeren Vergangenheit Anlass dazu gegeben. Im Abschlussbericht zur durch uns Bündnisgrüne angeschobenen **Enquetekommission „Zukunft der ländlichen Regionen vor dem Hintergrund des demografischen Wandels“** heißt es in der Einleitung zum Kapitel Mobilität: „Die Gewährleistung von Mobilität ist ein zentrales Element gleichwertiger Lebensverhältnisse.“ In den Handlungsempfehlungen der Kommission werden schließlich „vollflexible Flächenrufbusse“ und der Ausbau „funktionierender Mobilitätsketten“ innerhalb einer „Gesamtheit eines verknüpften [Bahn- und Bus]-Angebots“ empfohlen.¹

Die erfolgreiche **Volksinitiative „Verkehrswende Brandenburg Jetzt!“** hatte u.a. gefordert, den Busverkehr zu einer kommunalen Pflichtaufgabe zu erklären. Bisher ist dies nach § 3 (3) ÖPNVG eine freiwillige Selbstverwaltungsaufgabe der Landkreise und kreisfreien Städte. Diese Forderung ist zwar nicht Teil des Kompromisses, den die Volksinitiative mit der Regierungskoalition gefunden hat. Allerdings sieht der Kompromiss einen Dialogprozess zur Erarbeitung eines **Mobilitätsgesetzes** vor. In diesen Prozess fällt auch die **Novelle des ÖPNVG**. In diesem Zuge wird u.a. die Frage zu klären sein, ob der ÖPNV weiterhin nachfrageorientiert gestaltet werden soll, oder ob es zu einer Angebotsorientierung kommt. Dabei wären Mindestbedienstandards für den ÖPNV zu definieren.

Die vorliegende Studie greift diese Diskussionen auf und bietet einen Input für die weitere Debatte. Da die Verkehrswende zuletzt im öffentlichen Diskurs breiten Raum eingenommen hat, ist zu erwarten, dass sich die Rahmenbedingungen durch eine neue Bundesregierung ebenfalls noch ändern werden.



Clemens Rostock
Verkehrspolitischer Sprecher
Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN im Brandenburger Landtag

¹ Abschlussbericht der Enquete-Kommission 6/1 „Zukunft der ländlichen Regionen vor dem Hintergrund des demografischen Wandels“ (EK 6/1), Seite 81ff

Kurzfassung

- Die Mobilitätsgarantie umfasst das Versprechen, dass alle Menschen in den Brandenburger Landkreisen mit dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) mobil sein können. Die Grundlage dafür bildet ein flächendeckendes ÖPNV-Angebot, um auch in den Landkreisen eine autoarme Mobilität zu ermöglichen.
- Die Mobilitätsgarantie besteht von Montag bis Sonntag von 5 bis 22 Uhr (Schul- und Ferienzeiten) sowie in den Nächten an Freitagen, Samstagen und vor Feiertagen bis Mitternacht auf allen mit Personenkraftwagen befahrbaren und befestigten Straßen.
- Die kreisübergreifende Mobilitätsgarantie bedeutet von Montag bis Freitag einen 1-Stunden-Takt bzw. Verfügbarkeit innerhalb von 1 Stunde und an Sams-, Sonn- und Feiertagen einen 2-Stunden-Takt bzw. Verfügbarkeit innerhalb von 2 Stunden.
- Die Erfüllung der Mobilitätsgarantie abseits der Bahnlinien bzw. in Fahrplanlücken des Bahnverkehrs größer als ein bzw. zwei Stunden erfolgt durch die landesweite Einführung von vertakteten Plus- und Taktbussen sowie von fahrplan- und linienfreien Rufbussen.
- Die Plusbusse verkehren mindestens nach den Kriterien der Verwaltungsvorschrift Plusbus in Brandenburg. Die Taktbusse fahren hingegen von Montag bis Freitag bis 18 Uhr. Die Rufbusse verkehren bedarfsgesteuert im fahrplan- und linienfreien Flächenbetrieb und erschließen auch kleinste Dörfer und entlegene Siedlungen.
- Bahn- sowie Plus-, Takt-, Stadt- und Rufbus-Angebote kommen gemäß der Maxime „Wenn weder Bahn noch Bus verkehren, fährt der Rufbus“ zum Einsatz. Der Rufbus fährt nicht parallel zu Bus & Bahn, sondern dient als deren Zu- bzw. Abbringer sowie zur Erschließung in der Fläche. Durch virtuelle Haltepunkte erfolgt eine sehr hohe Erschließungswirkung. Der Rufbus erweitert das Plusbus-Angebot am Abend und an Wochenenden.
- Der Rufbus verkehrt zum VBB-Tarif zuzüglich Komfortzuschlag. Rufbusfahrten sind per App, Internet und Telefon buchbar. Es kommen Fahrzeuge mit bis zu acht Fahrgastplätzen (vorrangig) aus dem Taxi- und Mietwagen-gewerbe zum Einsatz.
- Im Ergebnis erfordert die Mobilitätsgarantie Brandenburg einen Zuschuss von 38 Mio. € pro Jahr. Dieser Betrag setzt sich aus dem Zuschuss für den Aufwuchs von Plusbus- und Taktbus-Leistungen (17,5 Mio. €/Jahr) und dem Zuschuss für die neuen Rufbus-Leistungen (20,5 Mio. €/Jahr) zusammen.
- Heute finanzieren das Land Brandenburg über die Mittel des ÖPNV-Gesetzes (70,8 Mio. €) und die Landkreise durch deren Eigenmittel (74,7 Mio. €)

den ÖPNV in den Landkreisen jährlich mit rund 145,5 Mio. €. Die Mobilitäts-
garantie würde eine Erhöhung um 26 % bedeuten.

- Plusbus und Taktbus unterstützen überwiegend die Mobilitätswende in den Landkreisen („ökologischer Effekt“). Der Rufbus dient überwiegend der Daseinsvorsorge im ländlichen Raum („sozialer Effekt“).
- Die jährlich erforderlichen Zuschüsse für Plusbus/Taktbus und Rufbus liegen absolut in derselben Größenordnung (17,5 bzw. 20,5 Mio. €). Jedoch ist der Zuschuss pro Rufbus-Fahrgast mit rund 38 €/Fahrgast sehr hoch.
- Es wird daher eine Priorisierung bei der Umsetzung vorgeschlagen:
 - 1. Priorität: Plusbus und Taktbus in den Haupt- und Nebenverkehrszeiten umsetzen
 - 2. Priorität: Rufbus als Ergänzung in den Haupt- und Nebenverkehrszeiten umsetzen
 - 3. Priorität: Mobilität in den Schwachverkehrszeiten mittels öffentlicher Förderung des Taxi-/Mietwagenverkehrs garantieren
- Der Taxi- und Mietwagenbereich bedarf einer öffentlichen Förderung z. B. mittels folgender angebots- und nachfragesteigernden Ansätze:
 - Beauftragung/Ausschreibung von Vorhalteleistungen
 - Subventionierung der Fahrpreise („Fifty-Fifty-Taxi“)
 - Vergabe von Vouchers
 - Unterstützung bei der Digitalisierung des Gewerbes
- Mit Umsetzung der entwickelten Mobilitätsgarantie käme Brandenburg dem eingangs formulierten Ziel einer autoarmen Mobilität ein großes Stück näher.

1 Methodik des Gutachtens

- Der Untersuchungsfokus liegt auf den 14 Landkreisen in Brandenburg. Die kreisfreien Städte Brandenburg (Havel), Cottbus, Frankfurt (Oder) und Potsdam sind nicht Gegenstand der Betrachtung.
- Die Bearbeitung erfolgt in fünf Schritten:
 1. Definition „Mobilitätsgarantie“
 2. Erstellung eines Angebotskonzeptes „Mobilitätsgarantie“
 3. Planung des Busangebots gemäß Angebotskonzept im berlinnahen Landkreis Oder-Spree inklusive Mengen-Kosten-Kalkulation
 4. Planung des Busangebots gemäß Angebotskonzept im berlinfernen Landkreis Uckermark inklusive Mengen-Kosten-Kalkulation
 5. Hochrechnung der jeweiligen Mengen-Kosten-Kalkulation auf die acht berlinnahen bzw. die sechs berlinfernen Landkreise (Abbildung 1) sowie Addition der beiden Hochrechnungen

Berlinnahe Landkreise	Berlinferne Landkreise
<ul style="list-style-type: none"> ■ Barnim ■ Dahme-Spreewald ■ Havelland ■ Märkisch-Oderland ■ Oberhavel ■ Oder-Spree (Planungslandkreis) ■ Potsdam-Mittelmark ■ Teltow-Fläming 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Elbe-Elster ■ Oberspreewald-Lausitz ■ Ostprignitz-Ruppin ■ Prignitz ■ Spree-Neiße ■ Uckermark (Planungslandkreis)

Abbildung 1: Berlinnahe und berlinferne Landkreise im Land Brandenburg

2 Ergebnisse

2.1 Definition „Mobilitätsgarantie“

Die Mobilitätsgarantie umfasst das Versprechen, dass alle Menschen in den Brandenburger Landkreisen, auch in kleinsten Dörfern und entlegenen Siedlungen, unter der Woche stündlich und am Wochenende zweistündlich mit dem öffentlichen Personennahverkehr mobil sein können.

- Angebotszeiten und -räume
 - Montag bis Sonntag von 5 bis 22 Uhr in Schul- und Ferienzeiten
 - Nächte an Freitagen, Samstagen sowie vor Feiertagen bis 24 Uhr
 - alle mit Kraftfahrzeugen befahrbaren und befestigten Straßen

- **Angebotsniveau**
 - Montag bis Freitag: 1-Stunden-Takt bzw. Verfügbarkeit innerhalb von 1 Stunde
 - Samstag/Sonntag/Feiertag: 2-Stunden-Takt bzw. Verfügbarkeit innerhalb von 2 Stunden

2.2 Angebotskonzept „Mobilitätsgarantie“

- Die Mobilitätsgarantie setzt auf das bestehende Angebot im Schienenpersonennahverkehr mit den Produkten Regionalexpress und Regionalbahn (kurz: Bahn) auf. Dieses wird als gegeben und unverändert angenommen.
- Die Erfüllung der Mobilitätsgarantie abseits der Bahnlinien bzw. in Fahrplanklücken des Bahnverkehrs größer als ein bzw. zwei Stunden erfolgt durch die landesweite Einführung der Angebote Plusbus, Taktbus und Rufbus.
- Die vertakteten Plusbusse verkehren mindestens gemäß der Mindestkriterien der Verwaltungsvorschrift für Plusbusse in Brandenburg (Abbildung 2).
- Die Taktbusse ergänzen das Plusbus-Angebot mit im Vergleich zum Plusbus reduzierten Bedienzeiten auf Relationen, auf denen ansonsten zu große Lücken im Bahn- und Plusbus-Netz entstünden, als dass diese mit Rufbussen zu füllen wären.
- Die Rufbusse verkehren bedarfsgesteuert im fahrplan- und linienfreien Flächenbetrieb zwischen realen Haltestellen und virtuellen Haltepunkten und erschließen damit auch kleinste Dörfer und entlegene Siedlungen.
- Regionalbusangebote, die vorrangig zur Schülerbeförderung dienen, werden als gegeben angenommen und bei der Untersuchung nicht weiter betrachtet.
- Die im Mobilitätsmix enthaltenen Bahn- sowie Plus-, Takt-, Stadt- und Rufbus-Angebote kommen gemäß der Maxime „Wenn weder Bahn noch Bus verkehren, fährt der Rufbus“ wie folgt zum Einsatz.
 - Haupt-/Nebenverkehrszeit: Bahn, Plusbus, Taktbus, Stadtbus, Rufbus (zzgl. sonstiger Regionalbusfahrten vorrangig zur Schülerbeförderung)
 - Schwachverkehrszeit/nachts: nur Rufbus
- Die Angebots- und Einsatzmerkmale von Plus-, Takt-, Stadt- und Rufbussen sind in Abbildung 2 zusammengestellt.

PlusBus Brandenburg (Mindestkriterien gemäß VV)	Mobilitätsgarantie Brandenburg (Planungskriterien)
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Betrieb: 5:30-6:30 bis 19:30-20:30 ▪ Fahrten: <ul style="list-style-type: none"> - Mo-Fr: 15 Fahrtenpaare/Tag im 1-Std-Takt - Sa-So: 6 FP/Sa + 5 FP/So (12 FP/Sa+So) ▪ Bedienung eines Bahnhofs mit Übergangszeit max. 15 min ▪ Bedienung eines Mittel- oder Oberzentrums ▪ geradlinige direkte Linienführung ohne Stichfahrten, einheitlicher Linienverlauf sowie Hin- und Rückweg über gleiche Relation ▪ SPNV-Parallelverkehr nur bei Anbindung zusätzlicher Zentren oder touristischer Ziele ▪ Linien ausschließlich innerhalb des Berliner Tarifbereichs C müssen mind. zwei Mittel- und/oder Oberzentren miteinander verbinden ohne SPNV-Parallelverkehr ▪ Einsatz barrierefreier Fahrzeuge 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Betrieb: <ul style="list-style-type: none"> - PlusBus: 05:00 – 20:00 (Mo-Fr) 08:00 – 17:00 (Sa+So) - Taktbus: 05:00 – 18:00 (Mo-Fr) - Rufbus: 5:00 – 22:00 (Fr/Sa bis 24:00) ▪ Fahrten: <ul style="list-style-type: none"> - Mo-Fr: 16 Fahrtenpaare/Tag im 1-Std-Takt - Sa-So: 6 Fahrtenpaare/Tag im 2-Std-Takt

Abbildung 2: Angebotsparameter von Plusbus, Taktbus und Rufbus

- Rufbus-Nutzung aus Fahrgastsicht
 - Nutzung ohne Fahrplan- und Linienbindung
 - Möglichkeit für Spontan-, Voraus- und Dauerbuchungen
 - Buchung per Telefon, Internet und Smartphone-App
 - Keine Rufbus-Buchung möglich, wenn parallel Bus- oder Bahnfahrten bestehen (Zeitabstand von +/- 30 bzw. 60 min zu Linienfahrten)
 - Ein- und Aussteigen an realen Haltestellen und virtuellen Haltepunkten (Kreuzungen, Geschäfte, Medizinische Versorgungseinrichtungen, ...); für Mobilitätseingeschränkte ggf. mit Haustürservice
 - Fahrpreis gemäß dem Tarif des Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB-Tarif) zzgl. Komfortzuschlag aufgrund der hohen Servicequalität
 - Beförderung mit Vans und Kleinbussen von Busunternehmen, Taxi- und Mietwagengewerbe und Fahrdiensten
 - Anschlussgarantie zu Bus & Bahn
 - Umstieg auf Bus & Bahn an ausgewählten zentralen Haltestellen der jeweiligen Rufbus-Zone

2.3 Planung im berlinnahen Landkreis Oder-Spree

2.3.1 Mengen-Kosten-Kalkulation Plusbus/Taktbus

- Die Planung des Plusbus-/Taktbus-Liniennetzes orientiert sich an der Verwaltungsvorschrift für Plusbusse in Brandenburg (Abbildung 2).

- Das Plusbusnetz umfasst folgende Linien im Landkreis Oder-Spree (Abbildung 3; größere Darstellung siehe Anlage 5.1.1):
 - 403 Fürstenwalde (Spree) – Beeskow
 - 420 Neuenhagen (MOL) – Erkner
 - 428 Erkner – Königs Wusterhausen (LDS)
 - 435 Fürstenwalde (Spree) – Storkow (Mark)
 - 733 Erkner – Flughafen BER (LDS)
 - 950 Strausberg (MOL) – Erkner

- Das ergänzende Taktbusnetz umfasst folgende Linien im Landkreis Oder-Spree (Abbildung 3; größere Darstellung siehe Anlage 5.1.1); die Taktbusse verkehren lediglich von Montag bis Freitag von 5 bis 18 Uhr im Stundentakt und werden abends sowie an den Wochenenden durch Rufbusse ersetzt:
 - 400 Beeskow – Eisenhüttenstadt
 - 402, 519 Beeskow – Lieberose (LDS)
 - 423, 433 Fürstenwalde (Spree) – Müncheberg (MOL)
 - 424 Erkner - Gosen
 - 429 Erkner – Kagel
 - 436 Erkner – Fürstenwalde (Spree)

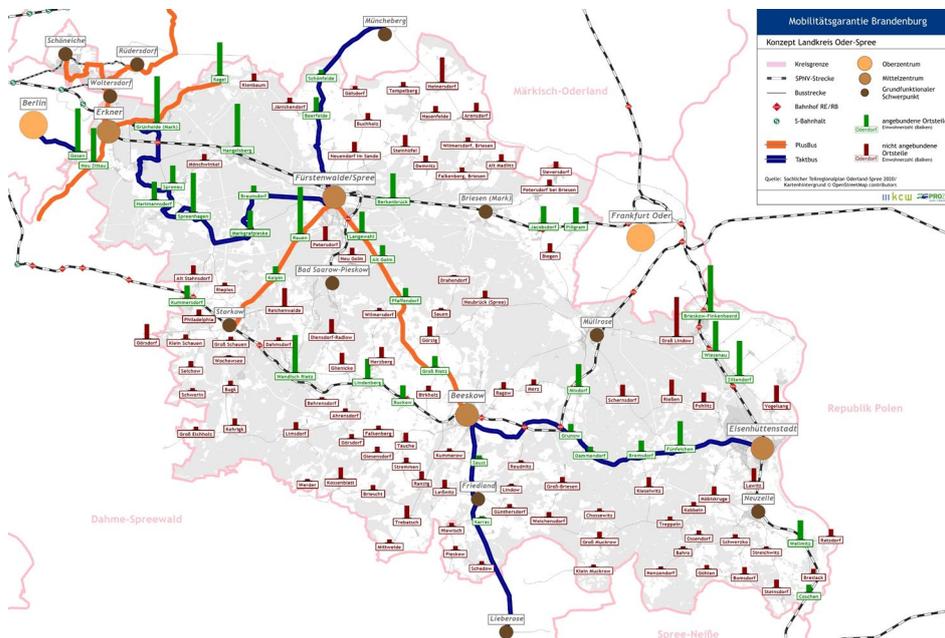


Abbildung 3: Plusbus-Linien (orange) und Taktbus-Linien (blau) sowie erschlossene (grün) und nichterschlossene (rot) Einwohner:innen im Landkreis Oder-Spree

- Im Ergebnis sind von insgesamt rund 187.000 Einwohner:innen im Kreisgebiet von Montag bis Freitag bis zu 161.000 Einwohner:innen (86 %) und

am Wochenenden etwa 151.000 Einwohner:innen (80 %) entlang der ÖPNV-Achsen mit Bussen und Bahnen erschlossen.

- Die bis zu 36.000 Einwohner:innen in den Haupt- und Nebenverkehrszeiten bzw. bis zu 104.000 Einwohner:innen in den Schwachverkehrszeiten, die nicht durch ÖPNV-Achsen erschlossen werden, bilden das Rufbus-Fahrgastpotenzial.
- Abbildung 4 zeigt die Bedeutung des Taktnetzes für die Erschließung der Einwohner:innen. Viele Orte, insbesondere Erkner und Fürstenwalde, werden durch verschiedene Verkehrsmittel erschlossen. Die rechte Spalte „Rufbus“ weist das zeitabhängig unterschiedlich hohe Fahrgastpotenzial für den Rufbus aus.

ÖPNV-Angebot	Zeitfenster		Erschlossene Einwohner:innen			
	Mo-Fr	Sa-So	Taktnetz		Rufbus	
Bahn/Plusbus/Stadtbus/Taktbus	05-18 Uhr	-	161.037	86%	26.115	14%
Bahn/Plusbus/Stadtbus	18-20 Uhr	08-17 Uhr	150.574	80%	36.578	20%
nur Bahnverkehr (RB+RE)	20-22 Uhr	05-08/17-22	143.449	77%	43.703	23%
kein regelmäßiger Takt	22-24 Uhr	22-24 Uhr	82.424	44%	104.728	56%

Abbildung 4: Zeitfenster und die durch das Taktnetz und die durch den Rufbus erschlossene Einwohner:innen im Landkreis Oder-Spree

Für die Erfüllung der Mobilitätsgarantie sind Plusbus- und Taktbus-Mehrleistungen zur Auffüllung der vorhandenen Fahrpläne von rund 560.000 Fahrplankilometern (Fplkm) pro Jahr erforderlich. Bei einem Kostensatz von 2,61 €/Fplkm und einem Erlössatz von 0,58 €/Fplkm ergibt sich ein Zuschussbedarf von 1,1 Mio. €/Jahr (Kalkulation siehe Anlage 5.1.2).

2.3.2 Mengen-Kosten-Kalkulation Rufbus

- Ansätze zur Kalkulation
 - Flottendimensionierung auf Basis eines Fahrzeug-pro-Einwohner-Verhältnisswerts
 - Kostenkalkulation auf Basis von Fahrzeugstunden
 - Fahrgastprognose auf Basis von Erfahrungswerten in der Praxis
 - Erlöskalkulation auf Basis von Kostendeckungsgraden in der Praxis
 - Rufbus-Nachfragepotenzial berechnet sich aus den Einwohner:innen, die nicht durch Bahn, Plus-, Takt- und/oder Stadtbus erschlossen sind (vgl. Kapitel 2.3.1)
- Annahmen zur Kalkulation
 - Flottendimensionierung: 1 Rufbus je 2.500 nicht vom Taktverkehr erschlossenen Einwohner:innen

- **Kostenkalkulation**
 - Stundensatz auf Basis des Taxitarifs im Landkreis Oder-Spree mit 3,50 €/Fahrt zzgl. 1,60 €/km (Mo - Sa von 5 - 22 Uhr) bzw. 1,80 €/km (Mo – Sa nach 22 Uhr, Sonntag ganztägig)
 - Reisegeschwindigkeit: 30 km/h
 - Fahrzeugstunde in den Haupt- und Nebenverkehrszeiten (HVZ/NVZ): 27,50 €/Stunde
 - Fahrzeugstunde in den Schwachverkehrszeiten (SVZ): 30,50 €/Stunde
- Fahrgastprognose: 0,3 Fahrgäste je 1.000-Einwohner:innen und Angebotsstunde
- Kostendeckungsgrad: 15 % (VBB-Tarif plus Komfortzuschlag von ca. 1,50 €/Fahrgast)
- Rufbus-Nachfragepotenzial wird aus nicht vom Taktverkehr erschlossenen Einwohner:innen mittels verkehrszeitabhängiger Nachfragefaktoren ermittelt
- Einteilung des Kreisgebietes erfolgt in sieben Rufbus-Zonen, die sich an den zentralen Orten orientieren, die zugleich auch Verknüpfungspunkte zur Bahn und/oder zum Plusbus/Taktbus darstellen:
 - Beeskow-Nord
 - Beeskow-Süd
 - Briesen (Mark)
 - Eisenhüttenstadt
 - Fürstenwalde (Spree)
 - Neuzelle
 - Storkow (Mark)

Für die Erfüllung der Mobilitätsgarantie im Landkreis Oder-Spree werden Rufbus-Leistungen von 0,9 Mio. Fahrzeugkilometern (Fzgh) und etwa 60.700 Fahrzeugstunden (Fzgh) pro Jahr erbracht. Bei einem Stundensatz für Fahrzeug, Personal und Betrieb von 27,50 €/Stunde in den Haupt- und Nebenverkehrszeiten und 30,50 €/Stunde in den Schwachverkehrszeiten sowie jährlichen Aufwendungen für ein Dispositionssystem (45.000 €/Jahr) und ein Call-center (8.600 €/Jahr) berechnet sich bei einem Kostendeckungsgrad von 15 % der Zuschussbedarf für den Rufbus mit 1,5 Mio. € pro Jahr (Kalkulationen siehe Anlagen 5.1.3 und 5.1.4).

2.3.3 Zuschuss für die Mobilitätsgarantie im Landkreis Oder-Spree

- Der Zuschuss für den Plusbus/Taktbus-Aufwuchs beträgt 1,1 Mio. €/Jahr.
- Der Zuschuss für den Rufbus-Neuverkehr beträgt 1,5 Mio. €/Jahr.

Abbildung 5).

	Kalkulation Landkreis Oder-Spree
Bevölkerung in der Region [Ew]	179.276
Fläche [qkm]	2.257
IST-Regionalbusleistung [Fplkm/Jahr]	4,8 Mio
Aufwuchs Plusbus/Taktbus-Leistung [Fplkm/Jahr]	0,6 Mio
Neue Rufbus-Leistung [Fzqkm/Jahr]	0,9 Mio
Zuschuss Plusbus/Taktbus-Aufwuchs [€/Jahr]	1,1 Mio
Zuschuss Rufbus-Neuverkehr [€/Jahr]	1,5 Mio
Zuschuss Mobilitätsgarantie [€/Jahr]	2,6 Mio

Abbildung 5: Strukturdaten, Mengen und Zuschüsse im Landkreis Oder-Spree

2.4 Planung im berlinfernen Landkreis Uckermark

2.4.1 Mengen-Kosten-Kalkulation Plusbus/Taktbus

- Die Planung des Plusbus-/Taktbus-Liniennetzes orientiert sich an der Verwaltungsvorschrift für Plusbusse in Brandenburg (Abbildung 2; vergrößerte Darstellung siehe Anlage 5.2.1).
- Das Plusbus-Netz umfasst folgende Linien im Landkreis Uckermark (Abbildung 6):
 - 403 Prenzlau - Gramzow - Schwedt
 - 502 Templin - Haßleben - Prenzlau
 - 468 Schwedt - Criewen - Angermünde (Nationalparklinie)
- Das ergänzende Taktbusnetz umfasst folgende Linien im Landkreis Uckermark (Abbildung 6; vergrößerte Darstellung siehe Anlage 5.2.1.); die Taktbusse verkehren lediglich von Montag bis Freitag im Stundentakt und werden an den Wochenenden durch Rufbusse ersetzt:
 - 401 Prenzlau - Dedelow - Zernikow – Woldegk (MV)
 - 416 Prenzlau - Fürstenwerder
 - 425 Prenzlau - Kloclow - Brüssow
 - 450 Angermünde - Greiffenberg - Gramzow
 - 469 Schwedt - Vierraden - Gartz
 - 503 Templin - Boitzenburg - Prenzlau
 - 504 Templin - Milmersdorf – Gerswalde
 - 517 Templin - Röddelin - Lychen – Fürstenberg (OHV)

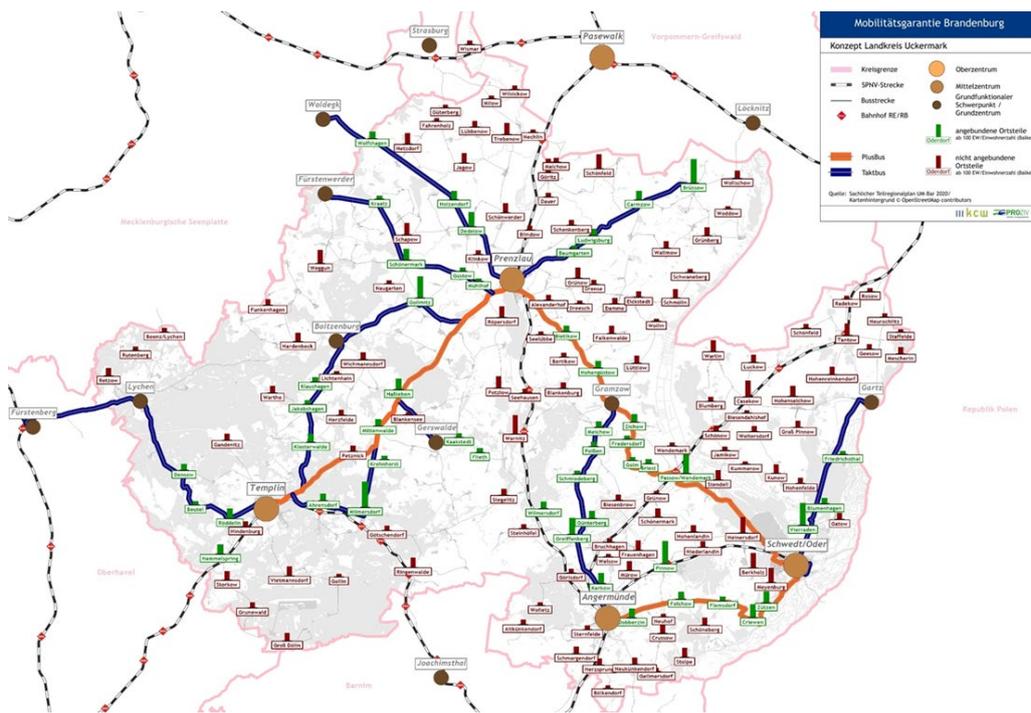


Abbildung 6: Plusbus-Linien (orange) und Taktbus-Linien (blau) sowie erschlossene (grün) und nichterschlossene (rot) Einwohner:innen im Landkreis Uckermark

- Im Ergebnis sind von insgesamt rund 118.000 Einwohner:innen im Kreisgebiet von Montag bis Freitag bis zu 85.000 Einwohner:innen (72 %) und am Wochenenden bis zu 68.000 Einwohner:innen (57 %) entlang der ÖPNV-Achsen mit Bussen und Bahnen erschlossen.
- Die bis zu 51.000 Einwohner:innen in den Haupt- und Nebenverkehrszeiten bzw. bis zu 88.000 Einwohner:innen in den Schwachverkehrszeiten, die nicht durch ÖPNV-Achsen erschlossen werden, bilden das Rufbus-Fahrgastpotenzial.
- Abbildung 4 zeigt die Bedeutung des Taktnetzes für die Erschließung der Einwohner:innen. Einige Orte, insbesondere Angermünde, Prenzlau und Schwedt, werden durch verschiedene Verkehrsmittel erschlossen. Die rechte Spalte „Rufbus“ weist das zeit- und tagesabhängig unterschiedlich hohe Fahrgastpotenzial aus.

ÖPNV-Angebot	Zeitfenster		Erschlossene Einwohner:innen			
	Mo-Fr	Sa-So	Taktnetz		Rufbus	
Bahn/Plusbus/Stadtbus/Taktbus	05-18 Uhr	-	85.412	72%	33.952	28%
Bahn/Plusbus/Stadtbus	18-20 Uhr	08-17 Uhr	68.563	57%	50.801	43%
nur Bahnverkehr (RB+RE)	20-22 Uhr	05-08/17-22	62.765	53%	56.599	47%
kein regelmäßiger Takt	22-24 Uhr	22-24 Uhr	31.383	26%	87.982	74%

Abbildung 7: Zeitfenster und die durch das Taktnetz und die durch den Rufbus erschlossene Einwohner:innen im Landkreis Uckermark

Für die Erfüllung der Mobilitätsgarantie sind Plusbus- und Taktbus-Mehrleistungen zur Auffüllung der vorhandenen Fahrpläne von 890.000 Fahrplankilometern (Fplkm) pro Jahr erforderlich. Bei einem Kostensatz von 2,61 €/Fplkm und einem Erlössatz von 0,58 €/Fplkm ergibt sich ein zusätzlicher Zuschussbedarf von 1,7 Mio. €/Jahr. (Kalkulation siehe Anlage 5.2.2)

2.4.2 Mengen-Kosten-Kalkulation Rufbus

- Ansätze zur Kalkulation
 - Flottendimensionierung auf Basis eines Fahrzeug-pro-Einwohner-Verhältnswerts
 - Kostenkalkulation auf Basis von Fahrzeugstunden
 - Fahrgastprognose auf Basis von Erfahrungswerten in der Praxis
 - Erlöskalkulation auf Basis von Kostendeckungsgraden in der Praxis
 - Rufbus-Nachfragepotenzial berechnet sich aus den Einwohner:innen, die nicht durch Bahn, Plus-, Takt- und/oder Stadtbus erschlossen sind (vgl. Kapitel 2.3.1)
- Annahmen zur Kalkulation
 - Flottendimensionierung: 1 Rufbus je 2.500 nicht vom Taktverkehr erschlossenen Einwohner:innen
 - Kostenkalkulation
 - Stundensatz auf Basis des Taxitarifs im Landkreis Uckermark mit 3,50 €/Fahrt zzgl. 1,60 €/km (Mo - Sa von 5 - 22 Uhr) bzw. 1,80 €/km (Mo – Sa nach 22 Uhr, Sonntag ganztägig)
 - Reisegeschwindigkeit: 30 km/h
 - Fahrzeugstunde in den Haupt- und Nebenverkehrszeiten (HVZ/NVZ): 27,50 €/Stunde
 - Fahrzeugstunde in den Schwachverkehrszeiten (SVZ): 30,50 €/Stunde
 - Fahrgastprognose: 0,3 Fahrgäste je 1.000-Einwohner:innen und Angebotsstunde
 - Kostendeckungsgrad: 15 % (VBB-Tarif plus Komfortzuschlag von ca. 1,50 €/Fahrgast)

- Rufbus-Nachfragepotenzial wird aus nicht vom Taktverkehr erschlossenen Einwohner:innen mittels verkehrszeitabhängiger Nachfragefaktoren ermittelt
- Einteilung des Kreisgebietes erfolgt in acht Rufbus-Zonen, die sich an den zentralen Orten orientieren, die zugleich auch Verknüpfungspunkte zur Bahn und/oder zum Plus-/Taktbus darstellen:
 - Angermünde
 - Boitzenburg
 - Brüssow
 - Gartz (Oder)
 - Gerswalde
 - Prenzlau
 - Schwedt
 - Templin

Zur Erfüllung der Mobilitätsgarantie im Landkreis Uckermark werden Rufbus-Leistungen von etwa 1,1 Mio. Fahrzeugkilometern (Fzgh) und etwa ca. 73.700 Fahrzeugstunden (Fzgh) pro Jahr erbracht. Bei einem Stundensatz für Fahrzeug, Personal und Betrieb von 27,50 €/Stunde in den Haupt- und Nebenverkehrszeiten und 30,50 €/Stunde in den Schwachverkehrszeiten sowie jährlichen Aufwendungen für ein Dispositionssystem (45.000 €/Jahr) und ein Call-center (10.650 €/Jahr) berechnet sich bei einem Kostendeckungsgrad von 15 % der Zuschussbedarf für den Rufbus mit 1,8 Mio. € pro Jahr. (Kalkulationen siehe Anlagen 5.2.3 und 5.2.4)

2.4.3 Zuschuss für die Mobilitätsgarantie im Landkreis Uckermark

- Der Zuschuss für den Plusbus/Taktbus-Aufwuchs beträgt 1,7 Mio. €/Jahr.
- Der Zuschuss für den Rufbus-Neuverkehr beträgt 1,8 Mio. €/Jahr.

In Summe erfordert die Mobilitätsgarantie im Landkreis Uckermark einen Zuschuss von 3,5 Mio. € pro Jahr (Abbildung 8).

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

Abbildung 8: Strukturdaten, Mengen und Zuschüsse im Landkreis Uckermark

2.5 Hochrechnung auf alle Brandenburger Landkreise

2.5.1 Ansatz und Annahmen

- Hochrechnung der Mengen-Kosten-Kalkulation für die Angebotsplanungen der Landkreis Oder-Spree und Uckermark auf die acht berlinnahen und die sechs berlinfernen Landkreise im Land Brandenburg mittels eines Bevölkerungs-Flächen-Ist-Angebotsniveau-Schlüssel
- Einwohner:innen- und Quadratmeterwerte werden absolut hochgerechnet; beim Angebotsniveau werden zwei relative Werte (Ist-Fahrplankilometer je Quadratmeter, Ist-Fahrplankilometer je Einwohner:in) angesetzt
- Die vier Komponenten werden aufgrund der unterschiedlichen Voraussetzung in den beiden Planungslandkreisen unterschiedlich gewichtet. Für die berlinfernen Landkreise werden die absoluten und relativen Flächenwerte etwas höher gewichtet als die einwohnerbasierten Werte (Landkreis Oder-Spree: 25/25/25/25 Prozent, Landkreis Uckermark: 20/30/30/20 Prozent).
- Abbildung 9 zeigt die Eingangswerte zur Hochrechnung der Mengen-Kosten-Kalkulation für die berlinnahen Landkreise; Abbildung 10 zeigt die Eingangswerte zur Hochrechnung der Mengen-Kosten-Kalkulation für die berlinfernen Landkreise (Übersicht aller Landkreise vgl. Anlage 5.1.5)

	Bevölkerung (Ew)	Fläche (km ²)	IST-Busangebot (Mio Fplkm/Jahr)	IST-Angebotsniveau (Fplkm/km ²)	IST-Angebotsniveau (Fpl/Einw.)
8 berlinnahe Landkreise (absolut)	1.505.565	16.401	50.925.244,0	3.105	34
Landkreis Oder-Spree (absolut)	179.276	2.257	4.823.694,0	2.137	27
Landkreis Oder-Spree (relativ)	12%	14%	9%	69%	80%
Gewichtung zur Hochrechnung	25%	25%	entfällt	25%	25%

Abbildung 9: Eingangswerte zur Hochrechnung auf die berlinnahen Landkreise mittels Bevölkerung-Flächen-Angebotsniveau-Schlüssel

	Bevölkerung (Ew)	Fläche (km ²)	IST-Busangebot (Fplkm/Jahr)	IST-Angebotsniveau (Fplkm/km ²)	IST-Angebotsniveau (Fplkm/Ew)
6 berlinferne Landkreise (absolut)	615.646	12.522	26.129.251	2.087	42,4
Landkreis Uckermark (absolut)	118.250	3.077	6.365.845	2.069	53,8
Landkreis Uckermark (relativ)	19%	25%	24%	99%	127%
Gewichtung zur Hochrechnung	20%	30%	entfällt	30%	20%

Abbildung 10: Eingangswerte zur Hochrechnung auf die berlinfernen Landkreise mittels Bevölkerung-Flächen-Angebotsniveau-Schlüssel

2.5.2 Zuschuss für die Mobilitätsgarantie Brandenburg

- Die Strukturdaten sowie Mengen und Zuschüsse für die Mobilitätsgarantie im Landkreis Oder-Spree und Hochrechnung auf alle berlinnahen Landkreise gibt Abbildung 11 wieder bzw. für den Landkreis Uckermark und alle berlinfernen Landkreise die Abbildung 12. Die Einzelergebnisse der Hochrechnung für jeden Landkreis sind in den Anlage 5.1.6 und 5.2.6 enthalten.

	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

Abbildung 11: Strukturdaten, Mengen und Zuschüsse für den Landkreis Oder-Spree und alle berlinnahen Landkreise

	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 [Fzqkm/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

Abbildung 12: Strukturdaten, Mengen und Zuschüsse für den Landkreis Uckermark und alle berlinfernen Landkreise

■

Abbildung 13).

	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 [Fzqkm/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

Abbildung 13: Strukturdaten, Mengen und Zuschüsse nach Hochrechnung auf alle Landkreise

Die Mobilitätsgarantie Brandenburg erfordert bei voller Ausbaustufe einen Zuschuss in der Größenordnung von etwa 36 Mio. €/Jahr. Diese Summe setzt sich zu näherungsweise gleichen Anteilen aus dem Zuschuss für den Aufwuchs von Plusbus/Taktbus-Leistungen (17,5 Mio. €/Jahr) und dem Zuschuss für neue Rufbus-Leistungen (20,5 Mio. €/Jahr) zusammen. Hierbei bleibt unberücksichtigt, dass bei einer Detailplanung Einsparpotenziale bei sonstigen Regionalbusfahrten und fahrplangebundenen Rufbus-Angeboten bestehen (können).

3 Reflexion der Ergebnisse

3.1 Bewertung des Zuschussbetrags

- Die Autoren dieser Studie sind von dem vergleichsweise niedrigen Zuschussbetrag von rund 38 Mio. € pro Jahr für eine Mobilitätsgarantie in allen Brandenburger Landkreisen von 5 – 22 Uhr an allen Wochentagen - in den Nächten an Freitagen und Samstagen sogar bis Mitternacht - positiv überrascht. Zum Vergleich: Der Zuschuss im Jahr 2019 durch das Land Brandenburg (70,8 Mio. €) und die Eigenmittel der Kreise (74,7 Mio. €) betrug für alle Brandenburger Landkreise (ohne die kreisfreien Städte) 145,5 Mio. €. Mit Umsetzung der Mobilitätsgarantie würde sich der jährliche Zuschuss demnach (lediglich) um rund 26 % erhöhen.
- Aufgrund notwendiger Annahmen bei den Planungen und Unschärfen bei den Hochrechnungen sind die errechneten Zuschussbeträge als „Indikatorwerte“ in der verkehrspolitischen Diskussion zu verstehen. Sie bilden eine Größenordnung innerhalb eines Korridors mit einer Schwankungsbreite von +/- 20 %.
- In der Praxis baut sich der nach politischer Beschlussfassung für die Mobilitätsgarantie der komplette Zuschussbetrag erst sukzessive über die Jahre hinweg auf. Die landesweite Umsetzung könnte realistisch mittelfristig innerhalb von sechs bis acht Jahren vollendet sein.

3.2 Mobilitätsgarantie Rund-um-die Uhr?

- In diesem Gutachten erfolgten die Mengen-Kosten-Kalkulationen für eine Mobilitätsgarantie im Zeitraum von 5 bis 22 Uhr. Eine Ausweitung der Mobilitätsgarantie auf täglich 24 Stunden ist theoretisch denkbar; konkret würde dies ein durchgängiges Nachtangebot mit Rufbussen bedeuten.
- Damit träte der Rufbus in direkte Konkurrenz zum Taxi- und Mietwagenverkehr. Bei Umsetzung einer ganztägigen Mobilitätsgarantie sind daher - berechtigterweise - massive Proteste aus diesem Bereich vorhersehbar, die eine Umsetzung wahrscheinlich verhindern würden.
- Das Rufbus-Konzeption funktioniert nur in Kombination mit einem ÖPNV-Rückgrat bestehend aus starken Bahn- und Buslinien. Ohne diese ÖPNV-Achsen würde eine deutlich größere Rufbus-Flotte benötigt, deren Fahrzeuge teilweise sehr lange Distanzen zu überwinden hätten. Die Rufbus-Kosten würden sich dadurch vervielfachen.
- Aus diesen Gründen wird von einer ganztägigen Ausweitung der Mobilitätsgarantie im ÖPNV abgeraten.

3.3 Effizienz, Prioritäten und Alternativen

- Der Zuschuss für eine landesweite Mobilitätsgarantie von 5 – 22 Uhr im ländlichen Raum beträgt rund 38 Mio. € pro Jahr. Dieser ergibt sich näherungsweise zu gleichen Anteilen aus den ungedeckten Kosten für zusätzliche Plusbus/Taktbus-Leistungen (17,5 Mio. €/Jahr) und dem Zuschuss für neue Rufbus-Leistungen (20,5 Mio. €/Jahr).
- Plusbus/Taktbus unterstützen überwiegend die Mobilitätswende in den Landkreisen („ökologischer Effekt“). Zur Erreichung des verkehrspolitischen Ziels „Verdoppelung der Fahrgastzahlen im ÖPNV“, vorzugsweise messbar in Personenkilometer, sollte aufgrund des Mengeneffektes aus Multiplikation von Wegezanzahl und Weglängen vorrangig durch eine Verlagerung vom Autoverkehr auf den ÖPNV im regionalen Berufspendel- und Freizeitverkehr erfolgen.
- Der Rufbus dient überwiegend der Daseinsvorsorge im ländlichen Raum („sozialer Effekt“). Der Zuschuss pro Rufbus-Fahrgast ist mit rund 38 €/Fahrgast jedoch sehr hoch, was u. a. auf hohe Vorhaltekosten und niedrige Nachfrage insbesondere in den Schwachverkehrszeiten zurückzuführen ist.
- Mit Blick auf die angestrebten Klimaziele wird unter Effizienzgesichtspunkten daher folgende Prioritätensetzung vorgeschlagen:
 - 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
- Der Taxi- und Mietwagenbereich bedarf jedoch einer öffentlichen Förderung z. B. mittels folgender angebots- und nachfragesteigernden Ansätze:
 - Beauftragung/Ausschreibung von Vorhalteleistungen
 - Subventionierung der Fahrpreise („Fifty-Fifty-Taxi“)
 - Vergabe von Vouchers
 - Unterstützung bei der Digitalisierung des Gewerbes
- Alternativ zum Rufbus in den Schwachverkehrszeiten kann auch die Förderung von Mobilitätsangeboten wie Bürgerfahrdiensten und Sharing-Services oder die systematische Förderung des Rad- und Fußverkehrs als ÖPNV-Zubringer die Mobilität im ländlichen Raum zu einem Bruchteil der Rufbus-Kosten erhöhen. Die Voraussetzung zur flächendeckenden Akzeptanz einer multi- und intermodalen Mobilität besteht darin, dass alle Maßnahmen und Angebote aufeinander abgestimmt und auf einer Mobilitätsplattform integriert sein müssen („Mobility-as-a-Service“).

- Die schrittweise Einführung nach den oben genannten Prioritäten soll auch dazu dienen, dass Annahmen validiert bzw. falsifiziert und nachjustiert werden.

4 Fazit der Gutachter

- Im Ergebnis zeigt diese Untersuchung, dass eine Mobilitätsgarantie in Brandenburg mit Plusbus-, Taktbus- und Rufbus-Angeboten bei einem entsprechenden politischen Willen machbar ist.
- Unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten wird eine Prioritätensetzung empfohlen, gemäß der in den Haupt- und Nebenverkehrszeiten die Mobilität mit Plusbus-, Taktbus- und Rufbus-Angeboten und in den Schwachverkehrszeiten durch ein leistungsfähiges Taxi- und Mietwagengewerbe garantiert wird.
- Die Mobilitätsgarantie setzt auf das gegenwärtige Bahnangebot auf. Wenn alle Bahnhaltepunkte (mindestens) einmal pro Stunde bedient würden, reduzieren sich die Rufbus-Kosten, da in den „Angebotslücken“ des Bahnverkehrs die Mobilitätsgarantie nicht über den Rufbus sichergestellt werden muss.
- Eine Mobilitätsgarantie Rund-um-die-Uhr an 365 Tagen im Jahr (24/7-Service) ist mit dem hier verfolgten Plusbus/Taktbus/Rufbus-Konzept kaum finanzierbar, da nachts ein ÖPNV-Rückgrat mit Bahnachsen fehlt und kreisweite Nachtverkehre mit Rufbussen zu immensen Kosten führen.
- Bei Umsetzung der Mobilitätsgarantie in den Schwachverkehrszeiten ist der Taxi- und Mietwagenbereich durch öffentliche Fördermaßnahmen angebots- und nachfrageseitig zu stärken, damit auch im ländlichen Raum im Allgemeinen und in den Abend- und Nachtstunden im Besonderen überhaupt ein Taxi- und Mietwagenangebot existiert. Die öffentliche Hand könnte beispielsweise mittels Auftrag oder Förderbescheid besondere Betriebspflichten für Taxiunternehmen etablieren und finanzieren (vgl. KCW: Reformbedarf PBefG - Rechtsrahmen für Mobilitätsangebote mit flexibler Bedienung unter besonderer Berücksichtigung des Bedarfs in Räumen und für Zeiten mit schwacher Nachfrage. Gutachten im Auftrag der Bundestagsfraktion Bündnis 90/Die Grünen, 2017; Download: www.kcw-online.de).
- Mit Umsetzung der aufgezeigten Mobilitätsgarantie inklusive der öffentlichen Förderung zur Stärkung des Taxi- und Mietwagenbereichs käme das Land Brandenburg dem eingangs formulierten Ziel einer autoarmen Mobilität im ländlichen Raum ein großes Stück näher. Alle Menschen erhielten die Garantie, dass sie tagtäglich mit einem hochwertigen ÖPNV sowie Taxi- und Mietwagengewerbe mobil sein können.

5 Politisches Bewertung der Auftraggeber*innen

Um eine Verlagerung insbesondere vom Motorisierten Individualverkehr (MIV) hin zum ÖPNV zu erreichen, braucht es ein attraktives Angebot. Das Angebot deckt dabei möglichst den kompletten Weg **von der Haustür bis zum Ziel** ab. Dies ist über ein hierarchisches Netz möglich: Der Schienenverkehr befördert die Menschen schnell über große Distanzen und bildet das Rückgrat des Öffentlichen Verkehrs. Mit den Abfahrtszeiten der Züge gekoppelte Plus- und Taktbusse ergänzen die Schienenachsen. Dort, wo ein regelmäßiger Linienverkehr aufgrund der geringen Nachfrage nicht vertretbar ist, erschließen vollflexible Rufbusse die Fläche und binden damit auch kleinste Dörfer und entlegene Siedlungen an. Wenn dieses Angebot auch noch **stündlich** gilt, stets gute Anschlüsse gewährleistet werden und durch lange Bedienzeiten **nicht nur Hin-, sondern auch Rückwege** absichert, kann die Abhängigkeit vom Auto deutlich gesenkt und das Zweit- oder Drittauto in ländlichen Räumen überflüssig werden. Die vorliegende Studie zeigt: Eine **Mobilitätsgarantie durch den ÖPNV ist möglich**. Sie bietet eine Orientierung, in welche Richtung wir den ÖPNV weiterentwickeln könnten.

Die vorliegende Studie hat ebenfalls gezeigt, dass die Finanzierung eines solchen Ansatzes **finanzierbar** ist. Zwar erscheint die Summe von jährlich 38 Mio. € sehr hoch, relativiert sich aber bei genauerer Betrachtung. 2019 erhielten die Landkreise und kreisfreien Städte vom insgesamt 101 Mio. € Zuweisungen über das ÖPNV-Gesetz und setzten 98,3 Mio. € Eigenmittel ein. Darüber hinaus geht es nicht um den Haushalt 2022, sondern um eine Perspektive. Für mehr Busfahrten müssen auch mehr Fahrzeuge organisiert und Fahrer*innen gefunden werden. Die Studie selbst spricht von **sechs bis acht Jahren** bis zu einer möglichen vollständigen Umsetzung der Mobilitätsgarantie.

Auch ist nicht nur das Land angesprochen, sondern auch die kreislichen Aufgabenträger. Diese leisten sehr unterschiedliche **Eigenbeiträge**. Der Spitzenreiter Potsdam-Mittelmark stellte 2019 mit 64 € mehr als das Dreifache pro Einwohner*in an Eigenmitteln zur Verfügung als der Landkreis Oberhavel mit gerade einmal 19 €. Der Durchschnitt lag bei jährlich ca. 35 € pro Einwohner*in. Würden die Landkreise mit unterdurchschnittlichen Beiträgen auf den aktuellen Durchschnitt angleichen, kämen bereits knapp 12 Mio € im Jahr und damit fast ein Drittel des durch diese Studie berechneten finanziellen Mehrbedarfs zusammen.

Zu beachten ist ferner, dass externe Effekte nicht einberechnet wurden. Dazu gehört beispielsweise, dass eine durch die Bundespolitik forcierte ansteigende **CO₂-Besteuerung** zu weiteren Umsteigeeffekten und damit einer höheren Einnahmequote führen könnte. Auch ist zu erwarten, dass es zukünftig mehr **Bundesmittel für die Verkehrswende** geben wird.

Mit Blick auf die Effizienz des Mitteleinsatzes fällt der große Unterschied zwischen den Plus- und Taktbussen auf der einen und den Rufbussen auf der

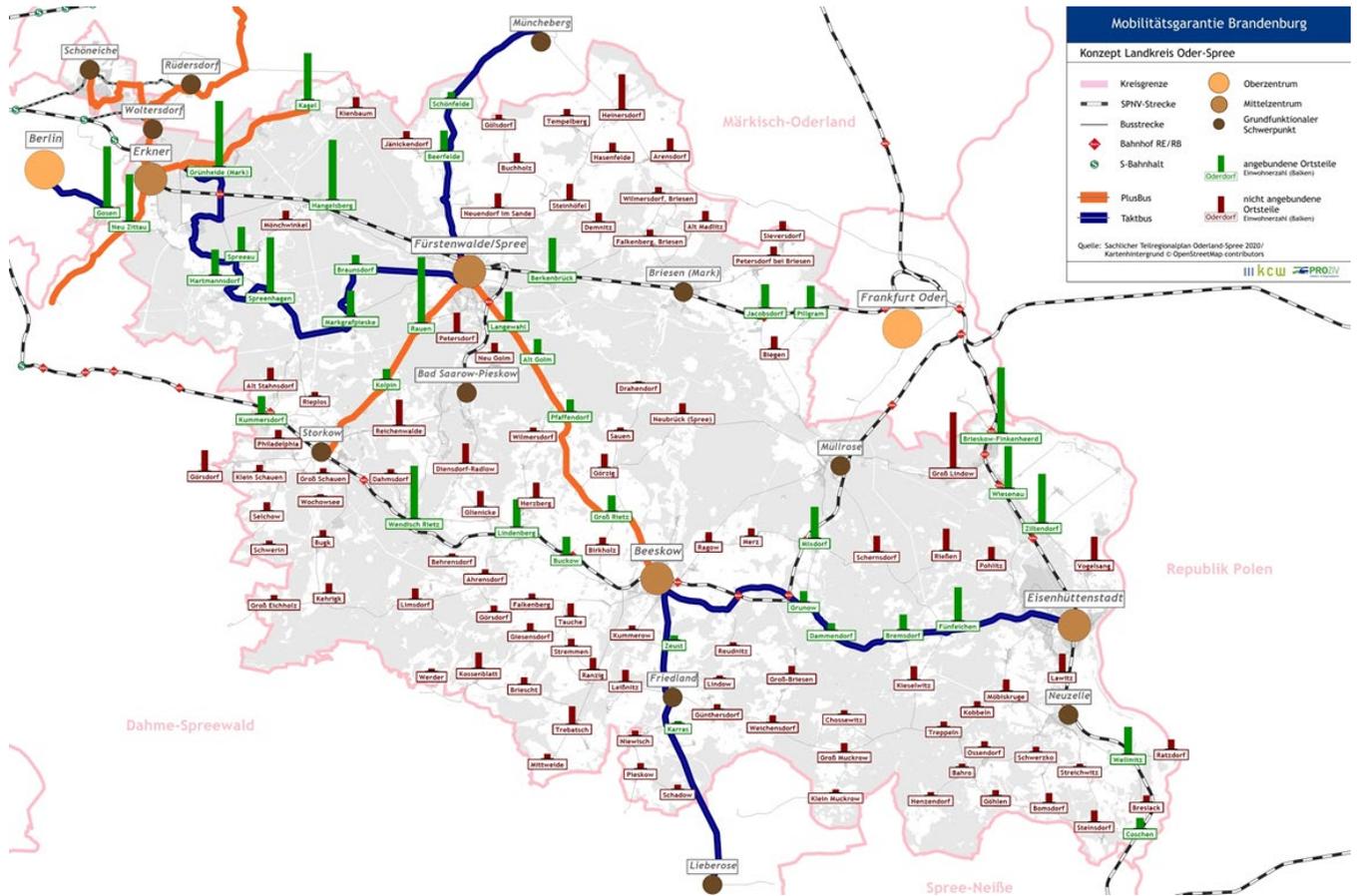
anderen Seite auf. Ein attraktives Angebot vertakteter Busse lässt sich gut **ökologisch** begründen, weil dadurch viele Autonutzer*innen auf den Busverkehr umsteigen. Die Rufbusse dagegen lassen sich schwerlich ökologisch begründen, weil bei gleichem Mitteleinsatz an anderer Stelle größerer ökologischer Nutzen entstehen könnte. Hier gilt es auch die von den Gutachtern vorgebrachte **Alternativen im Taxi- und Mietwagenbereich** im Blick zu behalten, die die Kosten senken könnten, ohne die Mobilitätsgarantie zu unterlaufen.

Letztlich greift bei den Rufbussen eher die soziale Betrachtungsweise, die den **ÖPNV als Daseinsvorsorge** betrachtet. Junge Menschen können den motorisierten Individualverkehr nur als Mitfahrer*innen nutzen. Hohes Alter, gesundheitliche Einschränkungen und auch niedrigeres Einkommen schränken die Verfügbarkeit des MIV ein. All diese Menschen werden erst durch ein attraktives ÖPNV-Angebot unabhängig mobil.

Um dort hinzukommen, müsste die Nachfrage-Orientierung der ÖPNV-Planung durch eine **Angebots-Orientierung** ersetzt werden. Damit könnten Standards definiert werden, wie es in dieser Studie geschehen ist. Zu diesen sollte unbedingt gehören, dass die kreislichen Nahverkehrspläne **nicht an der Kreisgrenze enden**, sondern Wegebeziehungen wichtiger als Verwaltungsgrenzen sind. Im Übrigen ist aber auch der Schienenverkehr angesprochen, denn das Ziel von mindestens stündlichen Verbindungen von allen Bahnhöfen in Brandenburg ist auch noch nicht erreicht.

6 Anhang

6.1 Planung und Kalkulation Landkreis Oder-Spree



6.1.2 Mengen-Kosten-Kalkulation Plusbus/Taktbus

Nr	Linie	Relation / Abschnitt	Status	Aufwuchs Fpl.km Kreisgebiet				Jahr	Kosten/a	Erlöse/a	Zuschuss/a
				Schule	Ferien	Sa	So				
Bahn	RE1/RB36		-	0	0	0	0	0	0	0	0
Stadtbus	diverse	Stadtbus Fürstenwalde und Eisenhüttenstadt		0	0	0	0	0	0	0	0
Bus 1	435	Fürstenwalde - Storkow	Plusbus NVP	162	203	81	81	52.512	137.056	30.457	106.599
Bus 2	403	Fürstenwalde - Beeskow	Plusbus	353	470	118	118	109.145	284.867	63.304	221.563
Bus 3	400	Beeskow - Eisenhüttenstadt	Taktbus	258	386	0	0	72.489	189.195	42.043	147.152
Bus 4	432, 433	Fürstenwalde - Müncheberg	Taktbus	193	304	0	0	55.194	144.058	32.013	112.045
Bus 5	402, 519	Beeskow - Lieberose	Taktbus	442	442	0	0	111.119	290.020	64.449	225.571
Bus 6	950	Strausberg - Erkner	Plusbus NVP	0	0	0	0	0	0	0	0
Bus 7	420	Erkner - Schöneiche	Plusbus	0	65	22	22	6.348	16.569	3.682	12.887
Bus 7 (sic)	420	Schöneiche - Neuenhagen	Plusbus	87	87	35	35	25.836	67.431	14.985	52.446
Bus 8	733	Erkner - BER	Plusbus NVP	195	195	78	78	57.907	151.138	33.586	117.552
Bus 9	428	Erkner - Königs Wusterhausen	Plusbus NVP	39	39	0	0	9.805	25.590	5.687	19.903
Bus 10	436	Erkner - Fürstenwalde	Taktbus	174	218	0	0	46.354	120.983	26.885	94.098
Bus 11	429	Erkner - Kagel	Taktbus	0	0	0	0	0	0	0	0
Bus 12	424	Erkner - Gosen	Taktbus	57	38	0	0	13.148	34.317	7.626	26.691
Summe				1.960	2.447	333	333	559.856	1.461.224	324.716	1.136.507

6.1.3 Mengen-Kalkulation Rufbus

Betriebstage	von	bis	Stunden je Betriebs- tag	EW ohne SPNV- oder Plusbus- Angebot	Verkehrs- zeit- Nachfrage- faktor	EW-Rufbus- Potenzial	Fzg nach EW-Rufbus- Potenzial	Fzg nach Verfügbar- keit	Fzg- Auslastung	Fzghm nach Auslastung pro Jahr	Fzg-Std/Tag	Fzg-Std/Jahr	Fg/Stunde	Fg/Tag	Fg/Jahr
Mo-Fr	05:00	18:00	13	26.115	100%	26.115	11	11	100%	546.975	143	36.465	7,8	102	25.971
Mo-Fr	18:00	20:00	2	36.578	75%	27.434	11	11	100%	84.150	22	5.610	8,2	16	4.197
Mo-Fr	20:00	22:00	2	43.703	25%	10.926	5	7	71%	53.550	14	3.570	3,3	7	1.672
Fr	22:00	00:00	2	104.728	10%	10.473	5	7	71%	12.600	14	840	3,1	6	377
Sa	05:00	08:00	3	43.703	25%	10.926	5	7	71%	15.750	21	1.050	3,3	10	492
Sa	08:00	17:00	9	36.578	50%	18.289	8	8	100%	54.000	72	3.600	5,5	49	2.469
Sa	17:00	22:00	5	43.703	25%	10.926	5	7	71%	26.250	35	1.750	3,3	16	819
Sa	22:00	00:00	2	104.728	10%	10.473	5	7	71%	12.600	14	700	3,1	6	314
So/Ft	05:00	08:00	3	43.703	10%	4.370	2	7	29%	18.900	21	1.260	1,3	4	236
So/Ft	08:00	17:00	9	36.578	25%	9.145	4	7	57%	56.700	63	3.780	2,7	25	1.481
So/Ft	17:00	22:00	5	43.703	10%	4.370	2	7	29%	31.500	35	2.100	1,3	7	393
Summe/Maximalwert							11			912.975		60.725	8,2	102	38.422

6.1.4 Kosten-Kalkulation Rufbus

Wirtschaftlichkeitskennzahlen Rufbus Landkreis Oder-Spree	Jahreswerte
Kosten Fahrbetrieb	1.695.978 €
<i>Montag-Freitag</i>	1.255.238 €
<i>Fahrzeugstunden (aus Mengenkalkulation Rufbus Anlage 5.1.3)</i>	<i>45.645 Fzg-Std</i>
<i>Stundensatz</i>	<i>27,50 €/Std</i>
<i>Samstag</i>	176.000 €
<i>Fahrzeugstunden (aus Mengenkalkulation Rufbus Anlage 5.1.3)</i>	<i>6.400 Fzg-Std</i>
<i>Stundensatz</i>	<i>27,50 €/Std</i>
<i>Sonn-/Feiertag</i>	217.770 €
<i>Fahrzeugstunden (aus Mengenkalkulation Rufbus Anlage 5.1.3)</i>	<i>7.140 Fzg-Std</i>
<i>Stundensatz</i>	<i>30,50 €/Std</i>
<i>Freitag- und Samstagnacht sowie vor Feiertagen (22:00 - 24:00)</i>	46.970 €
<i>Fahrzeugstunden (aus Mengenkalkulation Rufbus Anlage 5.1.3)</i>	<i>1.540 Fzg-Std</i>
<i>Stundensatz</i>	<i>30,50 €/Std</i>
zzgl. Kosten Dispositionssystem	45.000 €
<i>Lizenzkosten (einmalig)</i>	200.000 €
<i>Dauer der Abschreibung für Abnutzung (Afa)</i>	10 Jahre
<i>Supportvertrag (jährlich; % vom Afa-Jahresbetrag)</i>	12,5%
zzgl. Kosten Callcenter	8.645 €
<i>Fahrgast-Anteil mit Telefonbuchung</i>	25%
<i>Telefonbuchungen pro Jahr</i>	9.606
<i>Dauer einer Telefonbuchung</i>	1,0 min
<i>Kostensatz pro Telefonminute</i>	0,90 €
abzgl. Fahrgelderlöse	262.443 €
<i>Kostendeckungsgrad</i>	15%
Zuschuss pro Jahr	1.487.179 €
<i>Erlös pro Fahrgast</i>	6,83 €
<i>Zuschuss pro Fahrgast</i>	38,71 €

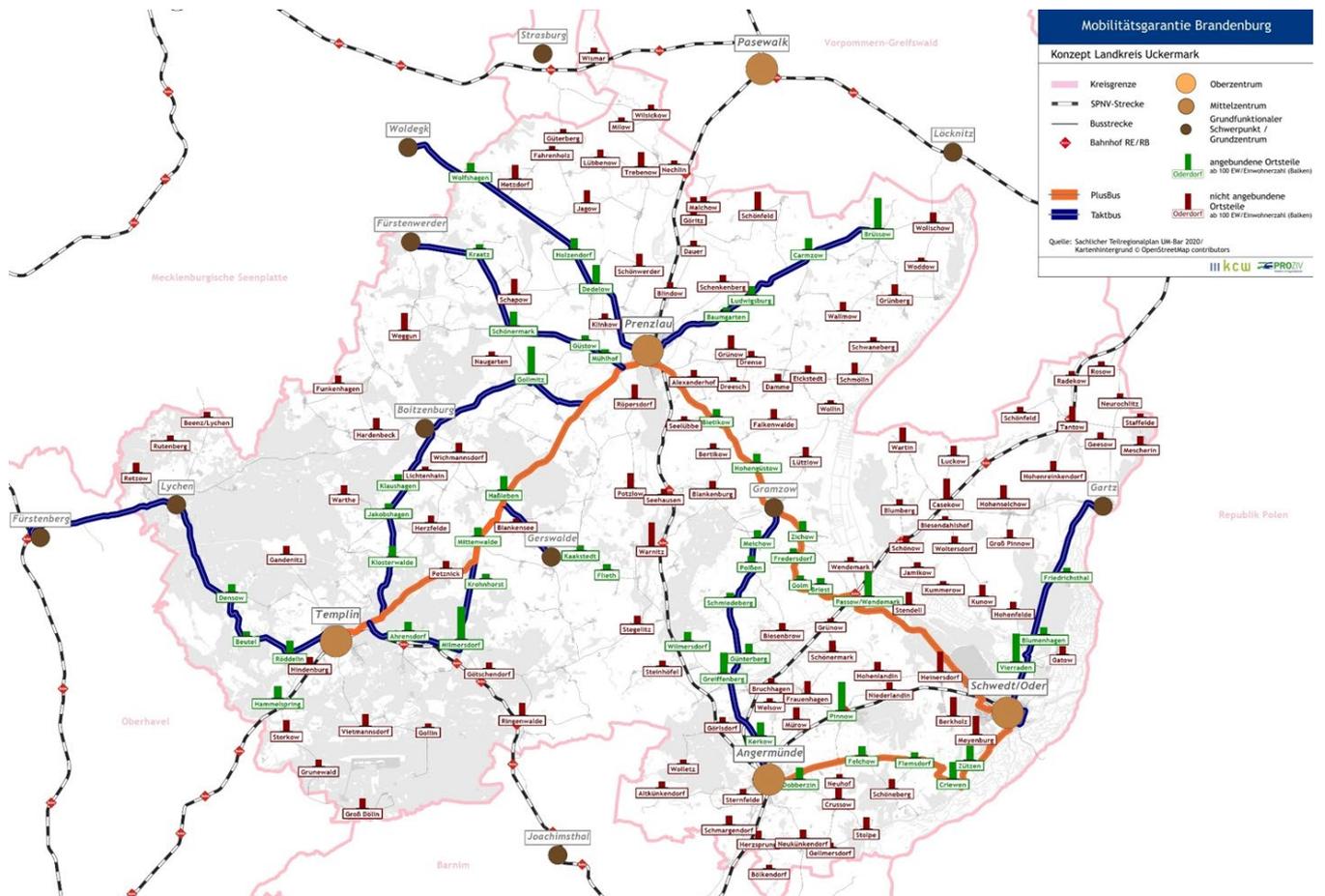
6.1.5 Ausgangswerte für Hochrechnung der berlinnahen Landkreise

Berlinnahe Landkreise Brandenburg	Bevölkerung (Ew)	Fläche (km ²)	IST-Busangebot (Fplkm/Jahr)	IST-Angebotsniveau (Fplkm/km ²)	IST-Angebotsniveau (Fplkm/Einw.)
Barnim	187.343	1.480	5.918.650	4.000	31,6
Dahme-Spreewald	173.316	2.275	7.172.431	3.153	41,4
Havelland	164.693	1.727	5.996.579	3.472	36,4
Märkisch-Oderland	197.195	2.159	6.752.025	3.128	34,2
Oberhavel	214.234	1.808	5.140.498	2.843	24,0
Oder-Spree	179.276	2.257	4.823.694	2.137	26,9
Potsdam-Mittelmark	217.954	2.592	9.640.253	3.719	44,2
Teltow-Fläming	171.554	2.104	5.481.114	2.605	31,9
Summe/Mittelwert	1.505.565	16.401	50.925.244	3.105	33,8
<i>Anteil Landkreis Oder-Spree</i>	<i>11,9%</i>	<i>13,8%</i>	<i>9,5%</i>	<i>68,8%</i>	<i>79,5%</i>
<i>Gewichtung bei Hochrechnung</i>	<i>25,0%</i>	<i>25,0%</i>	<i>-</i>	<i>25,0%</i>	<i>25,0%</i>

6.1.6 Hochrechnung auf die berlinnahen Landkreise

Berlinnahe Landkreise in Brandenburg	Aufwuchs Plusbus/Taktbus-Leistung	Rufbus-Leistung	Aufwuchs Plusbus/Taktbus-Zuschuss	Rufbus-Zuschuss
Barnim	432.017 Fplkm	704.503 Fzgkm	876.994 €	1.147.592 €
Dahme-Spreewald	462.247 Fplkm	753.802 Fzgkm	938.362 €	1.227.896 €
Havelland	425.311 Fplkm	693.569 Fzgkm	863.382 €	1.129.780 €
Märkisch-Oderland	493.464 Fplkm	804.707 Fzgkm	1.001.731 €	1.310.818 €
Oberhavel	541.581 Fplkm	883.173 Fzgkm	1.099.409 €	1.438.634 €
Oder-Spree	559.856 Fplkm	912.975 Fzgkm	1.136.507 €	1.487.179 €
Potsdam-Mittelmark	496.499 Fplkm	809.658 Fzgkm	1.007.894 €	1.318.882 €
Teltow-Fläming	497.160 Fplkm	810.735 Fzgkm	1.009.234 €	1.320.636 €
Summe	3.908.134 Fplkm	6.373.121 Fzgkm	7.933.513 €	10.381.415 €

6.2 Planung und Kalkulation Landkreis Uckermark



6.2.2 Mengen-Kosten-Kalkulation Plusbus/Taktbus

Nr	Linie	Relation / Abschnitt	Status	Aufwuchs Fpl.km Kreisgebiet					Kosten/a	Erlöse/a	Zuschuss/a
				Schule	Ferien	Sa	So	Jahr			
Bahn	RE3/RB61/RB	Angermünde > Prenzlau/Schwedt	-	0	0	0	0	0	0	0	0
Bahn	RB12	Templin > Berlin	-	0	0	0	0	0	0	0	0
Bahn	RE66/RB66	(Berlin) > Angermünde > Stettin	-	0	0	0	0	0	0	0	0
Bahn	RB63	Templin > Eberswalde	-	0	0	0	0	0	0	0	0
Stadtbus	diverse	Angermünde, Prenzlau, Schwedt, Templin	-	0	0	0	0	0	0	0	0
Bus 1	403	Prenzlau - Gramzow - Schwedt	PlusBus Alt	0	0	0	0	0	0	0	0
Bus 2	416	Prenzlau > Fürstenwerder	Taktbus	391	446	0	0	101.545	265.032	58.896	206.136
Bus 3	401	Prenzlau > Dedelow > Zernikow > Woldegk	Taktbus	332	332	0	0	83.415	217.712	48.380	169.331
Bus 4	425	Prenzlau > Klockow > Brüssow	Taktbus	311	311	0	0	78.135	203.933	45.318	158.614
Bus 5	502	Templin > Haßleben > Prenzlau	PlusBus Neu	430	430	287	287	140.819	367.537	81.675	285.862
Bus 6	503	Templin > Boitzenburg > Prenzlau	Taktbus	599	599	0	0	150.463	392.708	87.268	305.440
Bus 7	517	Templin > Röddelin > Lychen > Fürstenberg	Taktbus	167	222	0	0	45.270	118.153	26.256	91.897
Bus 8	504	Templin > Milmersdorf > Gerswalde	Taktbus	553	711	0	0	148.504	387.596	86.132	301.464
Bus 9	468	Schwedt > Criewen > Angermünde (Nationalpark)	PlusBus Neu	173	288	0	0	50.354	131.424	29.205	102.218
Bus 10	469	Schwedt > Vierraden > Gartz	Taktbus	55	277	0	0	27.174	70.925	15.761	55.164
Bus 11	450	Angermünde > Greiffenberg > Gramzow	Taktbus	252	302	0	0	66.245	172.900	38.422	134.478
Summe				2.782	3.051	287	287	891.923	2.336.839	651.104	1.685.735

6.2.3 Mengen-Kalkulation Rufbus

Betriebstage	von	bis	Stunden je Betriebs-tag	EW ohne SPNV- oder Plusbus-Angebot	Verkehrszeit-Nachfragefaktor	EW-Rufbus-Potenzial	Fzg nach EW-Rufbus-Potenzial	Fzg nach Verfügbarkeit	Fzg-Auslastung	Fzghm nach Auslastung pro Jahr	Fzg-Std/Tag	Fzg-Std/Jahr	Fg/Stunde	Fg/Tag	Fg/Jahr
Mo-Fr	05:00	18:00	13	33.952	100%	33.952	14	14	100%	696.150	182	46.410	10,2	132	33.765
Mo-Fr	18:00	20:00	2	50.801	50%	25.401	11	11	100%	84.150	22	5.610	7,6	15	3.886
Mo-Fr	20:00	22:00	2	56.599	25%	14.150	6	8	75%	61.200	16	4.080	4,2	8	2.165
Fr	22:00	00:00	2	87.982	10%	8.798	4	8	50%	14.400	16	960	2,6	5	317
Sa	05:00	08:00	3	56.599	25%	14.150	6	8	75%	18.000	24	1.200	4,2	13	637
Sa	08:00	17:00	9	46.358	50%	23.179	10	10	100%	67.500	90	4.500	7,0	63	3.129
Sa	17:00	22:00	5	52.156	25%	13.039	6	8	75%	30.000	40	2.000	3,9	20	978
Sa	22:00	00:00	2	87.982	10%	8.798	4	8	50%	14.400	16	800	2,6	5	264
So/Ft	05:00	08:00	3	52.156	10%	5.216	3	8	38%	21.600	24	1.440	1,6	5	235
So/Ft	08:00	17:00	9	46.358	25%	11.590	5	8	63%	64.800	72	4.320	3,5	31	1.565
So/Ft	17:00	22:00	5	52.156	10%	5.216	3	8	38%	36.000	40	2.400	1,6	8	391
Summe/Maximalwert							14			1.108.200		73.720	10,2	132	47.331

6.2.4 Kosten-Kalkulation Rufbus

Wirtschaftlichkeitskennzahlen Rufbus LK Uckermark	Jahreswerte
Kosten Fahrbetrieb	2.057.060 €
Montag-Freitag	1.542.750 €
Fahrzeugstunden (aus Mengenkalkulation Rufbus Anlage 5.2.3)	56.100 Fzg-Std
Stundensatz	27,50 €/Std
Samstag	211.750 €
Fahrzeugstunden (aus Mengenkalkulation Rufbus Anlage 5.2.3)	7.700 Fzg-Std
Stundensatz	27,50 €/Std
Sonn-/Feiertag	248.880 €
Fahrzeugstunden (aus Mengenkalkulation Rufbus Anlage 5.2.3)	8.160 Fzg-Std
Stundensatz	30,50 €/Std
Freitag- und Samstagnacht sowie vor Feiertagen (22:00 - 24:00)	53.680 €
Fahrzeugstunden (aus Mengenkalkulation Rufbus Anlage 5.2.3)	1.760 Fzg-Std
Stundensatz	30,50 €/Std
zzgl. Kosten Dispositionssystem	45.000 €
Lizenzkosten (einmalig)	200.000 €
Dauer der Abschreibung für Abnutzung (AfA)	10 Jahre
Supportvertrag (jährlich; % vom AfA-Jahresbetrag)	12,5%
zzgl. Kosten Callcenter	10.650 €
Fahrgast-Anteil mit Telefonbuchung	25%
Telefonbuchungen pro Jahr	11.833
Dauer einer Telefonbuchung	1,0 min
Kostensatz pro Telefonminute	0,90 €
abzgl. Fahrgelderlöse	316.906 €
Kostendeckungsgrad	15%
Zuschuss pro Jahr	1.795.803 €
Erlös pro Fahrgast	6,70 €
Zuschuss pro Fahrgast	37,94 €

6.2.5 Ausgangswerte für Hochrechnung der berlinfernen Landkreise

Berlinferne Landkreise	Bevölkerung (Ew)	Fläche (km ²)	IST-Busangebot (Fplkm/Jahr)	IST-Angebotsniveau (Fplkm/km ²)	IST-Angebotsniveau (Fplkm/Ew)
Elbe-Elster	101.085	1.899	4.223.611	2.224	41,8
Oberspreewald-Lausitz	108.396	1.223	2.720.023	2.223	25,1
Ostprignitz-Ruppin	98.808	2.527	4.672.672	1.849	47,3
Prignitz	76.096	2.139	3.613.630	1.690	47,5
Spree-Neiße	113.011	1.657	4.533.470	2.736	40,1
Uckermark	118.250	3.077	6.365.845	2.069	53,8
Summe/Mittelwert	615.646	12.522	26.129.251	2.087	42,4
Anteil Landkreis Uckermark	19%	25%	24%	99%	127%
Gewichtung bei Hochrechnung	20%	30%	-	30%	20%

6.2.6 Hochrechnung auf die berlinfernen Landkreise

Berlinferne Landkreise in Brandenburg	Aufwuchs Plusbus/Taktbus- Leistung	Rufbus-Leistung	Aufwuchs Plusbus/Taktbus- Zuschuss	Rufbus-Zuschuss
Elbe-Elster	796.396 Fplkm	989.509 Fzgkm	1.505.189 €	1.603.469 €
Oberspreewald-Lausitz	901.607 Fplkm	1.120.232 Fzgkm	1.704.037 €	1.815.300 €
Ostprignitz-Ruppin	871.152 Fplkm	1.082.392 Fzgkm	1.646.478 €	1.753.982 €
Prignitz	830.585 Fplkm	1.031.989 Fzgkm	1.569.806 €	1.672.305 €
Spree-Neiße	756.289 Fplkm	939.677 Fzgkm	1.429.387 €	1.522.717 €
Uckermark	891.923 Fplkm	1.108.200 Fzgkm	1.685.735 €	1.795.803 €
Summe	5.047.954 Fplkm	6.271.999 Fplkm	9.540.632 €	10.163.576 €

6.2.7 Eigenmittel und Fahrplanangebot der Landkreise und kreisfreien Städte 2019

Landkreis/kreisfreie Stadt	EW-Zahl (Stand: 31.12.2019)	Fläche (in qKm)	Fahrplan-km (2019)	Fahrplan-km/EW	Eigenmittel in € (2019)	Eigenmittel/EW
Brandenburg/Havel	72.184	230	2.805.287	39	3.447.192	48
Cottbus	99.678	165	3.106.904	31	4.912.934	49
Frankfurt (Oder)	57.751	148	2.444.817	42	4.081.165	71
LHS Potsdam	180.334	189	9.265.738	51	11.246.203	62
Barnim	185.244	1.480	5.918.650	32	8.168.725	44
Dahme-Spreewald	170.791	2.274	7.172.431	42	3.607.535	21
Elbe-Elster	101.827	1.900	4.223.611	41	3.315.486	33
Havelland	162.996	1.727	5.996.579	37	8.149.812	50
Märkisch-Oderland	195.751	2.159	6.752.025	34	7.079.772	36
Oberhavel	212.914	1.808	5.140.498	24	3.971.500	19
Oberspreewald-Lausitz	109.371	1.223	2.720.023	25	2.989.826	27
Oder-Spree	178.803	2.257	4.823.694	27	4.704.671	26
Ostprignitz-Ruppin	98.861	2.527	4.672.672	47	2.580.260	26
Potsdam-Mittelmark	216.566	2.592	9.640.253	45	13.947.975	64
Prignitz	76.158	2.139	3.613.630	47	3.552.325	47
Spree-Neiße	113.720	1.657	4.533.470	40	2.681.346	24
Teltow-Fläming	169.997	2.104	5.481.114	32	5.140.550	30
Uckermark	118.947	3.077	6.365.845	54	4.760.699	40
kr-fr Städte insgesamt	409.947	731	17.622.746	43	23.687.494	58
Landkreise insgesamt	2.111.946	28.923	77.054.495	36	74.650.482	35
Land Brandenburg insg.	2.521.893	29.654	94.677.241	38	98.337.976	39

Erläuterung: 2019 setzte der Landkreis Potsdam-Mittelmark 64 € je Einwohner an Eigenmitteln für die Bestellung und von ÖPNV ein, der Landkreis Oberhavel lediglich 19 € je Einwohner;

Das Bus-Angebot des Landkreises Uckermark 2019 entsprach 54 Fahrplankilometer je Einwohner, das Busangebot im Landkreis Oberhavel entsprach lediglich 24 Fahrplankilometer je Einwohner.

IMPRESSUM

Dr. Christian Mehlert und Jörg Salzwedel: Mobilitätsgarantie Brandenburg – Mengen-
Kosten-Kalkulation für eine Mobilitätsgarantie in den Brandenburger Landkreisen

Gutachten der PROZIV Verkehrs- und Regionalplaner GmbH & Co. KG und KCW GmbH
für die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN im Brandenburger Landtag

Herausgeberin:
Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN im Brandenburger Landtag
Alter Markt 1
14467 Potsdam
Tel. 0332-966 1700
Fax 0331-966 1702
info@gruene-fraktion.brandenburg.de
www.gruene-fraktion-brandenburg.de

Potsdam, Oktober 2021

Diese Publikation erhält Informationen über die parlamentarische Arbeit der
Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN im Brandenburger Landtag und ist nicht
zum Zweck der Wahlwerbung bestimmt.

Icon/Titel: created by Sumana Chamrunworakiat from thenounproject.com

