

# Öffentlicher Nahverkehr auf dem Abstellgleis

Veränderungen im ÖPNV in Sachsen durch die  
schwarz-gelbe Regierungskoalition

# Gliederung

- I. Entwicklung des ÖPNV und grundsätzliche Bedeutung
- II. Rechtliche Grundlagen
- III. Mittelverteilung bislang
- IV. Geplante Veränderungen in der Finanzierung des ÖPNV
- Va. Mögliche Auswirkungen der Kürzungspläne auf Sachsen
- Vb. Mögliche Folgen für den Landkreis Leipzig
- VI. Grundsätzliche und strategische Zukunftsfragen zum ÖPNV
- VII. Mögliche Alternativen zum konventionellen ÖPNV/SPNV

# I. Entwicklung des ÖPNV und grundsätzliche Bedeutung



Quelle: Dieter Schütz / pixelio.de

# I. Entwicklung des ÖPNV und grundsätzliche Bedeutung

## Historischer Abriss – ÖPNV früher bis heute

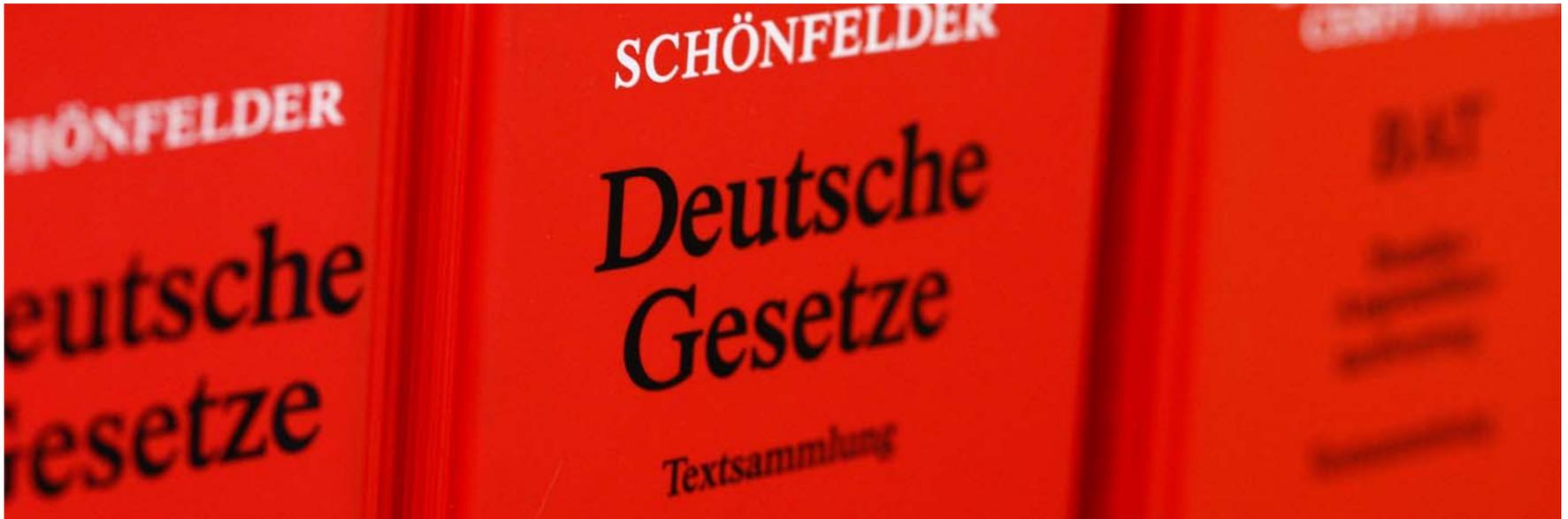
- Diente urspr. der simplen Sicherstellung des Verkehrs
- Frühe Formen: Fährverbindungen über Seen o. Flüsse, Sänften (bereits ab frühem 17.Jh. in Europa), Kutschen, ...
- Entwicklung vom tier- oder dampfbetriebenen „Gefährt“ hin zu kraftstoff- bzw. elektrisch betriebenen Fahrzeugen / heute auch alternative Energieformen
- Aufschwung Mitte 19.Jh. – „Industrielle Revolution“
- Mitte 20.Jh. Absinken d. Fahrgastzahlen – Erstarkung des MIV
- Anfang 90er Jahre (20.Jh.) sind Länder für Nahverkehr verantwortlich
- Eisenbahnen zunächst privat, später Verstaatlichung, nun erneute Tendenz zur Privatisierung

# I. Entwicklung des ÖPNV und grundsätzliche Bedeutung

## Grundsätzliches zur Bedeutung des ÖPNV

- RegG v. 27.12.1993: Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr ist **Aufgabe der grundgesetzlich verankerten Daseinsvorsorge** (vgl. § 1 Abs. 1 RegG)
- Grundsätzliche Erreichbarkeit von Mittel- bzw. Oberzentren
- Umweltentlastende Funktion
- Wichtige kulturelle Bedeutung mancher ÖPNV-Anlagen (in Sachsen z.B. Dresdner Schwebebahn), touristische Funktionen

## II. Rechtliche Grundlagen



Quelle: Peter Kirchhoff / pixelio.de

## II. Rechtliche Grundlagen (1/4)

- Grundgesetz
- Landesverfassung
- Personenbeförderungsgesetz (PBefG)
- **Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (RegG)**
- Verordnung über den Ausgleich gemeinwirtschaftlicher Leistungen im Straßenpersonenverkehr PBefAusglV
- Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden
- **Sächsisches ÖPNV-Gesetz (ÖPNVG)**
- Richtlinie des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft und Arbeit über die Gewährung von Fördermitteln im öffentlichen Personennahverkehr (RL-ÖPNV)
- Verordnung des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft und Arbeit zur Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNVFinVO)
- Verordnung des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft und Arbeit über die Aufstellung von Nahverkehrsplänen für den öffentlichen Personennahverkehr
- Gesetz zur Finanzierung des Ausbildungsverkehrs im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNVFinAusG)
- Zusätzliche (tangierende) Normen, Rechtssprechungen, ... - bspw. Technische Vorgaben bezgl. Barrierefreiheit, Umweltschutz, etc.

## II. Rechtliche Grundlagen (2/4)

- **Konkurrierende Gesetzgebung**
  - Art. 74 GG: Wo nicht durch Bund geregelt, sind die Länder zuständig, vgl. auch Art. 28 GG (komm. Selbstverwaltung)
  - Art. 73 GG (ausschließliche Gesetzgebung des Bundes im Bereich „Eisenbahnen des Bundes“, sowie Infrastrukturentgelte)
- **Nutzerperspektive**
  - Art. 20 GG (Sozialstaatsprinzip), Art. 20a GG (Umweltschutz)
  - ÖPNV ist geeignet zur Erfüllung von Schutzpflichten des Staates, vgl. Art. 2 GG, Abs. 2

## II. Rechtliche Grundlagen (3/4)

- **Sächsische Landesverfassung**
  - Als Basis für ableitbare Normen (Barrierefreiheit, Zugang zu öffentlichen Einrichtungen, ...) – bspw. Art. 7 „Menschenwürdiges Dasein als Staatsziel“
- **Sächsisches ÖPNV-Gesetz**
  - § 2 Abs. 1 ÖPNVG: „ÖPNV ist Aufgabe der Daseinsvorsorge“
  - Regelt den sächsischen ÖPNV (straßengebunden, schienengebunden, auch Taxi bzw. Mietwagen)
  - Setzt Normen bezüglich Planung, Ausgestaltung, Finanzierung, Aufgabenträger, Nahverkehrsplan, Investitionen, ...

## II. Rechtliche Grundlagen (4/4)

- Nahverkehrsplan
  - Zentrales (regionales) „Planwerkzeug“
  - Für ZVNL-Gebiet: letzter beschl. NVP vom 08.12.2010
  - Jeweils für die Gebiete der Zusammenschlüsse nach § 4 Abs. 1 ÖPNVG (Nahverkehrsräume: Vogtland, Chemnitz/Zwickau, Leipzig, Oberelbe und Oberlausitz/Niederschlesien)
  - „bildet den Rahmen für die Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs“ (§ 5 Abs. 2 ÖPNVG)
  - Weitere Inhalte: Bestandsaufnahmen, Verkehrsanalysen und –prognosen, Rahmenvorgaben zur Gestaltung des ÖPNV, Vernetzung (str.geb.) ÖPNV mit SPNV, MIÖ(N)V, Finanzierung u.a.

Anlage

## Verkehrsverbünde in Sachsen, nach den Nahverkehrsräumen gem. § 4, Abs. 1 ÖPNVG



Quelle: smwa.sachsen.de

## III. Mittelverteilung bislang



Quelle: Benjamin Klack / pixelio.de

## III. Mittelverteilung bislang

- Aufgrund defizitären Charakters (Daseinsvorsorge) besteht hoher Bedarf an öfftl. Finanzierung (vgl. Roling, 2008)
- **Bund:** Regionalisierungsmittel (RegG), Entflechtungsmittel (EntflechtG)
- **Land:**
  - bisherige Finanzierung des allgemeinen Ö(S)PNV (Straße/Schiene) über Landesinvestitionsprogramm (LIP)
  - Mittelaufwendung im aktuellen LIP: rd. 143 Mio. € (2008)
  - geregelt u.a. in ÖPNVG, FinVO des SMWAV
- **Zweckverbände:** Haushaltsplan / Wirtschaftsplan

## III. Mittelverteilung bislang

### Regionalisierungsmittel nach RegG

- Aufgabe der Daseinsvorsorge.
- Finanzierung (aus Mineralölsteueraufkommen des Bundes) und Verteilung auf die Länder geregelt in § 5 RegG
- Sachsen: 7,16 v.H. des Betrags (für ÖPNV/SPNV) aus dem Mineralölsteueraufkommen d. B. (2008: rd. 6,67 Mio. €, ab 2009 jährl. um 1,5 v.H. steigend, diese Dynamisierung werten die ZwVerb als zu niedrig)
- In 2015 erneute Anpassung erwartet
- Insb. für SPNV-Mittel, auch ÖPNV mögl.
- Für investive und konsumtive Zwecke bestimmt
- Sachsen bereits heute mit 69% Anteil an RegG-Bestellungen Schlusslicht!

## **Gesamtwirtschaftliche Wirkung RegM ist positiv**

Quelle:  
Anlage zum Anhörungsprotokoll SLT,  
14.09.2010, AWAV

1. Aktuelle Studie im Auftrag des VDV, des Deutschen Städtetages sowie von 13 Bundesländern zeigt, dass der gesamtwirtschaftliche Nutzen des ÖPNV die Höhe der hierfür eingesetzten Mittel deutlich übersteigt.
2. Für Verkehre in Ballungsräumen wird in der VDV-Studie ein Faktor von bis zu 4,4, und selbst für den ÖPNV in der Fläche ein Faktor von bis zu 3,3 genannt.
3. Der ÖPNV sichert nach dieser Studie rund 400.000 Arbeitsplätze in Deutschland unmittelbar, sowie weitere 260.000 Arbeitsplätze mittelbar durch den aus der Bruttowertschöpfung folgenden Konsum. Die vom ÖPNV ausgelöste Bruttowertschöpfung wird dabei auf ca. 32 Mrd. Euro berechnet.
4. Schon wegen der gesamtwirtschaftlichen negativen Wirkungen sollten verstärkende Effekte, wie sie von einer Kürzung der Regionalisierungsmittel wohl zu erwarten wären, vermieden werden.

## III. Mittelverteilung bislang

### Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG, Bundesprogr.)

- Investitionen sowohl für Schienenwege in SPNV-Projekten, als auch Verkehrsanlagen für schienengebundenen ÖSPV (Tram)
- Finanzierung von Reinvestitionen in die Infrastruktur des ÖPNV nicht möglich

## III. Mittelverteilung bislang

### Entflechtungsgesetz (EntflechtG)

- Fortführung ehemaliger GVFG-Landesprogramme für ÖPNV und Straßenbau
- Verwendung analog GVFG-Mittel, zusätzlich Reinvestition in Verkehrsanlagen d. schienengebundenen ÖSPV

## III. Mittelverteilung bislang

### Landesinvestitionsprogramm

#### 4 Säulen des LIP

- **Infrastruktur:**  
Streckenausbau, Übergangsstellen\*, Betriebshöfe, Werkstätten, Kommunikations-/Informationstechnik
- **S-Bahn-Vorhaben:**  
Dresden-Meißen, City-Tunnel (einschl. netzergänzender Maßnahmen)
- **Fahrzeugbeschaffung:**  
Omnibusse, Tram, Eisenbahnfahrzeuge
- **Stadtbahnausbau:**  
Dresden / Leipzig / Zwickau

\* Bindestellen zwischen Verkehrsträgern (ÖPNV-SPNV bzw. ÖPNV-MIV)

**ÖPNV-Landesinvestitionsprogramm 2008 (Mittelinplanung)**

<b>Landesmittel insgesamt (Investitionen und Planungen)</b> davon in den einzelnen Kategorien:	<b>143,48 Mio. €</b>	
<b>LIP Teil I (Bundesprogramm)</b>	Landesmittel (Reg.-, Entflechtungs- bzw. Landesmittel)	GVFG-Bundesmittel
	51,76 Mio. €	44,73 Mio. €
<b>LIP Teil II (ÖSPV- Infrastruktur)</b>	Landesmittel (Reg.-, Entflechtungs- bzw. Landesmittel)	
	41,92 Mio. €	
<b>LIP Teil III (SPNV- Infrastruktur)</b>	Landesmittel (Reg.-, Entflechtungs- bzw. Landesmittel)	
	24,27 Mio. €	
<b>LIP Teil IV (Fahrzeuge)</b>	Landesmittel (Reg.-, Entflechtungs- bzw. Landesmittel)	
	25,53 Mio. €	

## Der Geldkreislauf im ÖPNV

### Diskrepanz zwischen hoheitlichen Ausgaben und Gewinnmaximierung

Quelle:  
Anlage zum  
Anhörungsprotokoll SLT,  
14.09.2010, AWAV

RegG – Bund	hoheitlich	2010: 6,8 Mrd €
↓		
FinVO – Länder	hoheitlich	FS SN: 492 Mio €
↓		
AT - ZV ÖPNV	hoheitlich	5 ZV: 397 Mio €
↓		
EVU Eisenbahnverkehrsunternehmen	Gewinn max.	DB (EBIT 09) 0,8 Mrd €
↓		
EIU Eisenbahninfrastrukturunternehmen	Gewinn max.	DB (EBIT 09) 0,7 Mrd €

## IV. Geplante Veränderungen in der Finanzierung des ÖPNV



Quelle: Claudia Hautumm / pixelio.de

## IV. Geplante Veränderungen in der Finanzierung des ÖPNV

- Regionalisierungsmittel im Vergleich nach Betriebs- u. Investmitteln

<i>Alle Angaben in T€</i>	<b>Vorjahr 2009</b>	<b>lfd. Jahr 2010</b>	<b>Planjahre</b>	
			<b>2011</b>	<b>2012</b>
Zuweisungen des Bundes gem. Regionalisierungsgesetz (gesamt)	485.098,9	492.375,4	499.761,1	507.257,5
davon Zuweisungen "mit Ausnahme von Investitionen"	414.381,3	412.012,4	425.965,6	431.269,3
davon Zuweisungen "für Investitionen"	70.717,6	80.363,0	73.795,5	75.988,2

<i>Alle Angaben in T€</i>	<b>Vorjahr 2009</b>	<b>lfd. Jahr 2010</b>	<b>Planjahre</b>	
			<b>2011</b>	<b>2012</b>
Zuweisungen des Bundes gem. Regionalisierungsgesetz, <b>Zuweisungen "mit Ausnahme von Investitionen"</b>	414.381,3	412.012,4	425.965,6	431.269,3
davon Zuweisungen an die Zweckverbände	390.856,6	397.012,4	372.965,6	378.269,3
davon <u>nicht</u> den Zweckverbänden zugewiesen	23.524,7	15.000,0	53.000,0	53.000,0

Alle Angaben in T€	Vorjahr	lfd. Jahr	Planjahre	
	2009	2010	2011	2012
Zuweisungen des Bundes gem. Regionalisierungsgesetz, <b>Zuweisungen "für Investitionen"</b>	70.717,6	80.363,0	73.795,5	75.988,2
davon Zuschüsse für Maßnahmen nach dem Regionalisierungsgesetz	71.270,5	80.363,0	22.872,8	25.424,3
davon <u>nicht</u> für Maßnahmen nach dem Regionalisierungsgesetz eingesetzt	-552,9	0,0	50.922,7	50.563,9

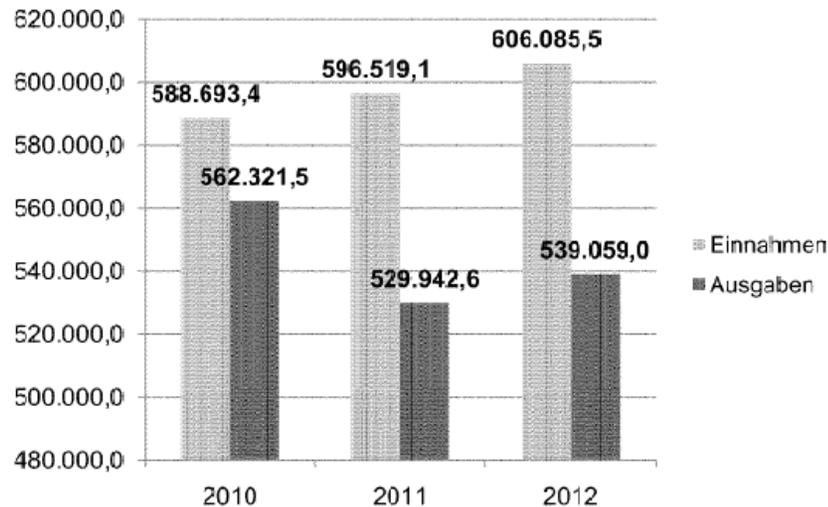
1. Investitionen City-Tunnel Leipzig
2. Maßnahmen nach dem Regionalisierungsgesetz
3. Förderung des Öffentlichen Personennahverkehrs

<i>Alle Angaben in T€</i>	Vorjahr	lfd. Jahr	Planjahre	
	2009	2010	2011	2012
Zuschüsse für Investitionen im Zusammenhang mit dem City-Tunnel Leipzig	0,0	0,0	50.922,7	50.563,9

<i>Alle Angaben in T€</i>	Vorjahr	lfd. Jahr	Planjahre	
	2009	2010	2011	2012
Zuschüsse für Maßnahmen nach dem Regionalisierungsgesetz	71.270,5	80.363,0	22.872,8	25.424,3

<i>Alle Angaben in T€</i>	Vorjahr	lfd. Jahr	Planjahre	
	2009	2010	2011	2012
Förderung des Öffentlichen Personennahverkehrs	26.399,7	21.919,5	12.919,5	12.919,5

## Abschluss / Ergebnis



- Zuweisungen vom Bund steigen
- Ausgaben FSS sinken sehr stark
- ÖPNVFinAusG zu 100 % aus Reg.-Mitteln
- Finanzierung CTL aus Reg-Mitteln
- Erwirtschaftung eines Überschusses
- Überschuss entsteht auch ohne Kürzung

Alle Angaben in T€	Vorjahr	Ifd. Jahr	Planjahre	
	2009	2010	2011	2012
Einnahmen	576.089,3	588.693,4	596.519,1	606.085,5
Ausgaben "mit Ausnahme von Investitionen"	454.325,5	451.519,0	427.267,6	432.621,3
Ausgaben für Investitionen	193.096,5	110.802,5	102.675,0	106.437,7
<b>Überschuss/Fehlbetrag</b>	<b>-71.332,7</b>	<b>26.371,9</b>	<b>66.576,5</b>	<b>67.026,5</b>

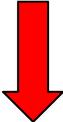
## IV. Geplante Veränderungen in der Finanzierung des ÖPNV

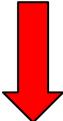
### Ausgaben für Investitionen | Stand 2010 und Plan 2011/12 in T €

Quelle: Anlage zum Anhörungsprotokoll SLT, 14.09.2010, AWAV

#### Zuschüsse für Investitionen im

Zusammenhang mit dem City-Tunnel:	2010	0,0	
	2011	50.922,7	
	2012	50.563,9	

Zuschüsse für Maßnahmen n. RegG:	2010	80.363,0	
	2011	22.872,8	
	2012	25.424,3	

Förderung des ÖPNV	2010	21.919,5	
	2011	12.919,5	
	2012	12.919,5	

# Va. Mögliche Auswirkungen der Kürzungspläne auf Sachsen



Quelle: Karl-Heinz Laube / pixelio.de

## **ÖPNV-Bundeskelder werden zur Konsolidierung des sächsischen Haushalts missbraucht**

- **Zweckentfremdung von Regionalisierungsmitteln des Bundes**
  - **43 Mio. EUR zur Finanzierung von Ausgleichszahlungen für vergünstigte Tarife im Ausbildungsverkehr (Schüler, Studenten, Azubis)**
  - **10 Mio. EUR zur Finanzierung von Ausgleichsleistungen für unentgeltliche Beförderung von Schwerbehinderten**
- **Für diese Positionen waren bisher eigene Landesmittel im Landeshaushalt veranschlagt**

Quelle:  
Anlage zum Anhörungsprotokoll SLT,  
14.09.2010

## **Verlierer straßengebundener Verkehr: Neubeginne von Bauvorhaben quasi unmöglich**

- **Landesinvestitionsprogramm Straßenbahn mit Förder-  
summe von 2 Mio. EUR sachsenweit in 2012 völlig  
ausgetrocknet**
- **Neubeginn von dringend erforderlichen Ersatzinvesti-  
tionen sachsenweit damit unmöglich**
- **Folgewirkungen:**
  - **Stopp Planung/Ausbau innerstädtischer Achsen mit  
Straßenbahnbetrieb**
  - **Zunehmende Langsamfahrstrecken mit steigenden  
Betriebskosten**
  - **Negative Beschäftigungswirkung auf mittelständisches  
Baugewerbe**
- **Drohender Investitionsstau konterkariert Bestrebungen  
zum Ausbau des ÖPNV aus Klimaschutzgründen und  
negiert Notwendigkeiten aus steigenden Fahrgastzahlen**

## Vb. Mögliche Folgen für den Landkreis Leipzig



Quelle: Marco Barnebeck / pixelio.de & Thomas Dudzak (nach Geoportal Sachsen)

## Vb. Mögliche Folgen für den Landkreis Leipzig

<b>Auswirkungen des sächs.DHH auf den ZNVL / Kürzung der Zuweisungen nach sächsÖPNVFinVO</b>				
	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>
<b>Zurzeit gültige sächs ÖPNVFinVO</b>	<b>105.963.238 €</b>	<b>109.184.640 €</b>	<b>121.902.967 €</b>	<b>122.707.529 €</b>
<b>Neuer Entwurf vom 12. November</b>	<b>99.601.833 €</b>	<b>99.855.906 €</b>	<b>111.537.932 €</b>	<b>112.283.388 €</b>
<b>Kürzung effektiv in Euro p.a.</b>	<b>6.361.405 €</b>	<b>9.328.734 €</b>	<b>10.365.035 €</b>	<b>10.424.141 €</b>
<b>Kürzung effektiv in % p.a.</b>	<b>6,0%</b>	<b>8,5%</b>	<b>8,5%</b>	<b>8,5%</b>

Baukostenzuschüsse für die Sanierung von SPNV-Regionalnetzen in den Jahren 2011 bis 2013 komplett gestrichen, ebenso die Infrastrukturförderung in den Bereichen Betriebshöfe und Werkstätten für Straßenbahnen und Omnibusse sowie für Omnibusse. Dahinter verbergen sich zum Beispiel Wendeschleifen, Ausrüstungen, zentrale Omnibusbahnhöfe, Fahrspuren, Haltestellen und auch die Infrastrukturförderung für Haltepunkte und Bahnhöfe in den Jahren 2011 und 2012.

Quelle: Auszug Entwurf FinVO, SMWA

## Vb. Mögliche Folgen für den Landkreis Leipzig

### Unmittelbare und mittelbare Auswirkungen

- Konkrete Gefährdungslage für einzelne Angebote des ÖPNV, schienengebundenen ÖSPV und SPNV
- ZVNL sieht rund 800 000 Zugkilometer pro Jahr infrage gestellt – entspr. rd. 8% des gesamten Angebots (mgl. Strecken: Leipzig - Dresden, Chemnitz, Halle, Delitzsch oder Borna)
- Linienenerweiterung S-Bahn nach Grimma entfällt
- Infragestellung aller 6 S-Bahn-Linien für City-Tunnel
- Tram Linie 9 (Markkleeberg) gefährdet
- Tarifierhöhungen bis 10% (MDV), Taktverlängerungen, Fahrplanausdünnungen bis hin zu ganzen Linienstreichungen (regulär oder wochentagsabh.)
- Stopp aller Investitionen beim Ausbau von Bahn-Bus-Verknüpfungsstellen, in moderne Fahrgastinformations- und Vertriebstechnik sowie für Bike & Ride und Park & Ride

## Aktuell: Offene Fragen zum City Tunnel Leipzig

---



Quelle:  
Anlage zum Anhörungsprotokoll SLT,  
14.09.2010, AWAV

- Plötzliche Mittelkürzung des Freistaates  
→ **ungeddeckte Fehlbeträge**
- Für **ZVNL**: Unterdeckung von 3 Mio. Euro bei 90%  
Ausschreibungsquote in 2014
- In der zweiten Stufe der **Mitteldeutschen S-Bahn** ab 2015 liegt  
diese Unterdeckung um weitere 10 Mio. Euro
- Konsequenz: ZVNL kann diese Leistungen nicht bestellen
- Folge: **Tunnel nicht wie geplant genutzt** - trotz vertraglicher  
Zusagen an die DB Netz AG
- Aber: Bestellgarantien des Freistaats - **Strafzahlungen** möglich  
→ „Bumerang“ der Kürzungen! Wer zahlt? Woraus?
- Zusätzlich erzwingen Kürzungen **Verzicht auf notwendige  
SPNV-Verbesserungen** im Raum Leipzig

## VI. Grundsätzliche und strategische Zukunftsfragen zum ÖPNV



Quelle: Oliver Haja / pixelio.de

## **VI. Grundsätzliche und strategische Zukunftsfragen zum ÖPNV**

- Gesonderte Betrachtung von versch. Raumstrukturtypen:
  - Ballungszentren / Metropolkerne
  - Sonst. kreisfreie Städte
  - Landkreise
- Entwicklung der Verkehrsnachfrage im Kontext des demografischen Wandels  
(Bevölkerungsentwicklung zwischen -5 bis -15% bis 2025, vgl. staedtetag.de)
- Gesamtwirtschaftlicher Nutzen, Wertschöpfung, Beschäftigungswirkung
- Energiepolitische Fragestellungen

## VI. Grundsätzliche und strategische Zukunftsfragen zum ÖPNV

### Zukünftige (nah-)verkehrspolitische Ausrichtung?

- Paradigmenwechsel
- Unmittelbare (z.B. eKFZ) und mittelbare Stärkung des MIV\*
- Liberalisierung des Fernbusverkehrs und Auswirkungen auf den SPNV, Bahnanlagen, Übergangsstellen, ...
- Zuschüsse im Straßenbau
- Giga-Liner / „Lang-LKW“

\* Im Rahmen der Nationalen Plattform Elektromobilität sollen bis 2020 1 Mio. Elektrofahrzeuge auf die Straßen kommen. Das bewirkt eine weitere Motivation für den MIV und ist energiepolitisch ein Witz, da diese 1 Mio. Fahrzeuge einen Anteil von 1/52 an allen in Deutschland zugelassenen Fahrzeugen hat. (vgl. Statistisches Bundesamt, Fahrzeugzulassungen)

## VII. Mögliche Alternativen im/zum konventionellen ÖPNV/SPNV



Quelle: Dieter Schütz / pixelio.de

## VII. Mögliche Alternativen im/zum konventionellen ÖPNV/SPNV

Eine Auswahl:

- Trägerseitige Kapazitätsverkleinerung > „Microbusse“, Kleinbusse\*
- Anrufbus / Disko-, Einkaufs-, Ärzte-, ... ,-Bus
- Anrufsammeltaxi (vgl. Anrufbus, lediglich andere ÖPNV-Form)
- „Aufsuchende“ Angebote
- Bürger-Busse

\* Weist Bedarfsorientierung auf, jedoch hier keine Berücksichtigung, da Anschaffungs- u. Unterhaltungskosten fix und für Sparmaßnahmen weniger geeignet

## **VII. Mögliche Alternativen im/zum konventionellen ÖPNV/SPNV**

### **Anrufbus / Nischenbus**

- Auf Kundenwunsch (telef. Vorbestellung, ...)
- Fahrplanabhängig
- Einstiegshaltepunkte statisch
- Individuelle Ausstiegspunkte (gg. Komfortzuschlag auf Normaltarif)
- Ggf. Zuschnitt auf Zielgruppen („Diskobus“), positive Begleiteffekte wie Senkung d. Mortalität im Straßenverkehr; ggf. Anruftaxis

## **VII. Mögliche Alternativen im/zum konventionellen ÖPNV/SPNV**

### **Aufsuchende Angebote**

- Ältere/gehbeh. oder anderweitig mobilitätseingeschränkte Menschen (bspw. mangels KFZ)
- Verkaufswagen / Rollende Bibliotheken / etc.

## **VII. Mögliche Alternativen im/zum konventionellen ÖPNV/SPNV**

### **Bürger-Busse**

- Funktionsweise: vgl. Anrufbusse
- privatwirtschaftlich, freiwirtschaftlich als Alternative zur (anteilig) kommunalen Trägerschaft
- Ehrenamt
- ggf. Verkehrsbetriebe/Zweckverbände oder Kommune Träger der Fahrzeuge
- Problematik: dauerhafte Sicherstellung des Angebots

# Danke für´s Zuhören – Zeit für Ihre Fragen



Quelle: Gerd Altmann / pixelio.de