

CHANCE!



Demografischer Wandel vor Ort

Ideen • Konzepte • Beispiele

BLG

Bundesverband
der gemeinnützigen
Landgesellschaften



DEUTSCHER
LANDKREISTAG



DStGB
Deutscher Städte-
und Gemeindebund

dvs *

Deutsche Vernetzungsstelle
Ländliche Räume

KombiBus Uckermark

Mit dem Erhalt und der Ausweitung des Öffentlichen Personennahverkehrs über die reine Personenbeförderung hinaus will eine brandenburgische Region die ländliche Lebensqualität sichern. Finanziell möglich werden soll dies durch die Kombination des Linienverkehrs mit anderen Servicedienstleistungen.

Von Heiner Monheim und Anja Sylvester. Immer weniger Menschen in einer immer größer werdenden räumlichen Verteilung in die Daseinsvorsorge einzubeziehen, ist eine der Herausforderungen, der sich ländliche Regionen stellen müssen. Bei abnehmender Gesamtzahl steigt



die Zahl der Menschen, die aufgrund sinkender Einkommen oder gesundheitlicher Einschränkungen wesentlich auf Bus und Bahn angewiesen sind, stetig an; gleichzeitig werden viele Angebote zunehmend unwirtschaftlich. Da er nicht zu den gesetzlichen Pflichtaufgaben der Gemeinden zählt, ist der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) oft einer der ersten Bereiche für Kürzungen. Um der räumlichen und gesellschaftlichen Exklusion entgegenzuwirken sollte jedoch genau das Gegenteil passieren. Mit dem Erhalt und der Stärkung des ÖPNV als Schlüsselinfrastruktur über den Schülerverkehr hinaus ließe sich die Erreichbarkeit von zentralen Einrichtungen verbessern, Versorgung sicherstellen, gesellschaftliche Teilhabe gewährleisten und die demografische Struktur stabilisieren. Gute Mobilitätsangebote sollten nicht nur auf ältere Menschen ausgerichtet sein – nein, sie zählen auch für junge Menschen nach dem Angebot von Arbeitsplätzen zum zweitwichtigsten Bleibefaktor.

Mit innovativem Konzept gegen den Trend

Der Landkreis Uckermark in Brandenburg ist besonders stark vom Bevölkerungsrückgang betroffen: 44 Einwohner leben hier derzeit pro Quadratkilometer; ihre Zahl soll nach einer Prognose bis zum Jahr 2030 um 24 Prozent zurück gehen und damit auch die Schülerzahl als wesentliche Finanzierungsbasis für die ÖPNV-Grundversor-

gung. Statt den öffentlichen Verkehr aus Kostengründen einzuschränken, hat die Kreisverwaltung Uckermark in Partnerschaft mit der Uckermärkischen Verkehrsgesellschaft und verschiedenen Beratungsunternehmen das für Deutschland neuartige KombiBus-Konzept entwickelt:



Eine Kombination von Linienbus, Post, Kurierdienst, Fahrdienst für Mobilitätseingeschränkte und vieles mehr soll die Wirtschaftlichkeit einzelner Dienstleistungen in der Region verbessern und damit die Versorgung der Bevölkerung dauerhaft und auf hohem Niveau sichern. Das Projekt „KombiBus“ wird im Rahmen des Modellvorhabens „Daseinsvorsorge 2030 – innovativ und modern – eine Antwort auf den demografischen Wandel“ des Bundesministeriums des Innern erarbeitet und umgesetzt.

Vorbild Skandinavien

Bis in die Mitte des 20. Jahrhunderts verkörperten die Postkutsche und später der Postbus ein in Deutschland inzwischen in Vergessenheit geratenes Prinzip: Neben dem Transport von Fahrgästen wurden je nach Kapazitäten auch andere Güter befördert, zum Beispiel Postsack, Lebensmittel oder Gebrauchsutensilien. In Skandinavien wird dieses Konzept bis heute erfolgreich umgesetzt. Dort macht das Frachtgeschäft der Busunternehmen etwa ein Viertel der Umsätze aus – und das in Regionen mit Einwohnerdichten weit unter den deutschen Minimalwerten. Der öffentliche Busverkehr bildet hier mit seinem regionalen Netz, seiner Linienstruktur und seinen geregelten Abfahrts- und Ankunftszeiten den idealen Partner für alle Versorgungsbereiche, die ein regelmäßiges Transportaufkommen aufweisen.

Nachfragepotenziale

Diesen kombinierten Ansatz greift das KombiBus-Konzept der Uckermark auf, denn einzelne Servicedienstleister wie Kurier-, Paket- oder Expressdienste sowie Transportstrukturen im Gesundheits- und Lebensmittelbereich stoßen in der dünn besiedelten Region an ihre Wirtschaftlichkeitsgrenzen. Während der Konzeptionsphase wurde in einer Marktübersicht analysiert, ob und in welchem zeitlichen sowie mengenmäßigen Umfang ein Interesse von Branchen an Frachtraum besteht und welche Potenziale sich daraus für kombinierte ÖPNV-Angebote ergeben. Insbesondere in den Bereichen Lebensmittel,



Logistik, Bankenwesen, Gesundheit und Tourismus zeigte sich ein hoher Bedarf an Frachtraum bei guter Standorterreichbarkeit. Dabei ließen sich zwei Nachfragegruppen unterscheiden: Eine, die bereits ein Logistiksystem unterhält (zum Beispiel Lebensmittel-Großhandel) sowie eine, die zwar einen logistischen Bedarf, jedoch kein eigenes System hat (zum Beispiel im Tourismus).

Sitznachbar Postpaket oder Gemüseboxe?

Zentrales Planungsinstrument des KombiBus-Projekts ist die Einführung eines integralen Fahrplankonzepts. Freie Kapazitäten im Busverkehr außerhalb der Zeiten mit hoher Nachfrage, wie Schulzeiten oder Berufsverkehr, sollen erfasst und für andere Zwecke nutzbar gemacht werden. Während die KombiBus-Angebote im Schülerverkehr weitgehend den Anforderungen der Schulen untergeordnet sind, soll außerhalb der Schülerverkehr-Betriebszeiten ein räumlich flexibler KombiBus in der Betriebsform eines „Rufbusses“ neue Ladestellen und Nebentätigkeiten bedienen können. Potenzielle Wirtschaftspartner können so ihre eigenen logistischen Wege planen. Einen weiteren potenzieller Einsatzbereich ist der Wander- und Radtourismus ohne Gepäck: Der KombiBus könnte An- und Abreiseverkehr inklusive unbegleiteten Koffer- und Fahrradtransport gewährleisten und somit den Beherbergungsbetrieben der Region einen Mehrwert für ihre

Serviceangebote bieten. Zur Einführung des KombiBusses bedarf es neben technischer Details einer intensiven Kommunikation: Neben der Vielzahl an Anforderungsprofilen von Seiten potenzieller Wirtschaftspartner müssen auch kommunale Partner, Verbände und Institutionen und vor allem die Bürger in den Prozess eingebunden werden. Der Einsatz von Informationsmedien (zum Beispiel Internet, Mailings), aber insbesondere begleitende Veranstaltungen, wie zum Beispiel Konzeptpräsentationen bei kommunalen Entscheidungsträgern, Tourismus-Workshops oder auch Experten-Interviews, fördern den regionalen Partizipationsprozess und sollen den Projekterfolg vor Ort garantieren.

Innovationschub für rechtlichen Rahmen

Obwohl ein Dienstleistungsmix aus Personen- und Güterverkehr in den derzeitigen bundesgesetzlichen Regelwerken wie dem Personenbeförderungs- und Güterkraftverkehrsgesetz nicht explizit vorgesehen ist, hat ein juristisches Gutachten grünes Licht für das Projekt auf Bundesebene gegeben. Erschwerend kommt jedoch hinzu, dass der ÖPNV durch Landesgesetze jeweils unterschiedlich geregelt wird. Für das Land Brandenburg zeichnen sich jedoch keine unüberwindbaren Hemmnisse ab. Es soll an dieser Stelle darauf hingewiesen werden, dass die Umsetzung des KombiBus-Projekts durch einen intensiven Dialog zwischen Bund, dem Land Brandenburg und dem Landkreis Uckermark ermöglicht wurde, bei dem juristische und finanzielle Spielräume geklärt werden konnten. Um allerdings bundesweit den Kommunen zukünftig innovative Neuregelungen für die Bewältigung von Aufgaben der Daseinsvorsorge zu ermöglichen, bedarf es gegebenenfalls einer gesetzlichen Überprüfung der jeweiligen landesspezifischen Kommunalgesetzgebung. Aktuell zeigt sich aber, dass sich die Landesregierungen bereits häufig auf innovativen Wegen befinden, um den demografischen Wandel langfristig zu meistern.

Mehr Informationen

Kreisverwaltung Uckermark

Amt für Kreisentwicklung und Wirtschaftsförderung
Frau Britt Stordeur
E-Mail: britt.stordeur@uckermark.de
www.uckermark.de

Uckermärkische Verkehrsgesellschaft mbH

Herr Lars Boehme
E-Mail: l.boehme@uvg-online.de
www.WirbewegenSie.de
www.kombibus.de