



**Demografie-Projekt
Havelland**



**HNE
Eberswalde**

Hochschule für nachhaltige Entwicklung (FH)

Hochschule für nachhaltige Entwicklung Eberswalde (FH)

Fachbereich 2 „Landschaftsnutzung und Naturschutz“

Mobilitätsansätze in ländlichen Räumen

- Auswahl und Prüfung von Übertragbarkeit -

**Eine Arbeit im Rahmen des „Demografie-Projektes
Havelland“**

**Master Thesis zur Erlangung des Master of Science
„Regionalentwicklung und Naturschutz“**

Vorgelegt von:

Markus Krüger

Markuskrueger85@gmx.de

0151/23258639

03322/3184

Geboren am 27. August 1985 in Staaken (Matrikel Nummer 1420924)

1. Gutachter: Dr. NÖLTING, Benjamin

2. Gutachter: WIENEN, Josef

Falkensee, den 22. August 2011

1.	EINLEITUNG	6
1.1	Ziel der Arbeit	6
1.2	Kurze Einführung in den Landkreis Havelland	7
1.3	Demografische Entwicklung	8
1.3.1	Demografische Entwicklung bis 2011	9
1.3.2	Demografische Entwicklung ab 2011	12
1.3.3	Die Folgen des demografischen Wandels	13
2.	METHODISCHE VORGEHENSWEISE	16
3.	DAS „DEMOGRAFIE-PROJEKT HAVELLAND“	19
3.1	Inhalte und Ziele des Projektes	19
3.2	Die Handlungsfelder	20
3.2.1	Pflege und Gesundheit	20
3.2.2	Wohnen und Wohnumfeld	21
3.2.3	Mobilität	22
4.	SCHWERPUNKT „MOBILITÄT“ IN DER MODELLREGION	23
4.1	Ausgangssituation	24
4.2	Flexible Bedienformen im ÖPNV und MIV	31
4.2.1	Formen im Linienverkehr	32
4.2.2	Formen im Bedarfslinienverkehr	32
4.2.3	Formen im Richtungsbandbetrieb	33
4.2.4	Formen im Flächenbetrieb	34
4.2.5	Sonstige Formen im ÖPNV	34
5.	LERNEN AUS ANDEREN REGIONEN	36
5.1	Ideen aus „Demografischer Wandel – Region schafft Zukunft“	36
5.2	Weitere Ideen	39
5.3	Beispiele aus anderen Ländern	43
6.	ANSATZPUNKTE FÜR DIE MOBILITÄT	48
6.1	Auswirkungen des demografischen Wandels	48
6.2	Herausforderungen des demografischen Wandels	49
6.3	Auswertungen der Maßnahmen	50
6.3.1	Maßnahmen im ÖPNV	50
6.3.2	Maßnahmen im MIV	55

6.4	Wichtigste Bewertungskriterien bei der Auswahl	57
7.	DISKUSSION UND AUSWERTUNG	59
7.1	Mögliche Vorzugsvarianten	59
7.2	Schlussfolgerungen	60
8.	QUELLENVERZEICHNIS	63
8.1	Literaturquellen	63
8.2	Internetquellen	65
8.3	Mitteilungen	67
ANHANG		ANHANG
	Anhang 1: Liniennetz SPNV Landkreis Havelland	Anhang
	Anhang 2: Interviews	Anhang
	Anhang 2.1 Frau Dr. Grigoleit	Anhang
	Anhang 2.2 Herr Dr. Günzel	67Anhang
	Anhang 2.3 Herr Hoffmeyer-Zlotnik	Anhang
	Anhang 2.4 Herr Lüder	Anhang
	Anhang 2.5 Herr Pust	Anhang
	Anhang 2.6 Frau Wagner	Anhang
	Anhang 2.7 Frau Wobeser	Anhang

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Der Landkreis Havelland	7
Abbildung 2: Bevölkerungsentwicklung Landkreis Havelland	10
Abbildung 3: Einwohnerentwicklung nach Verwaltungsstrukturen von 1990 bis 2008	11
Abbildung 4: Einwohnerentwicklung Landkreis Havelland	11
Abbildung 5: Einwohnerentwicklung und Vorausschätzung bis 2030	12
Abbildung 6: Grafische Darstellung des Arbeitsprozesses	16
Abbildung 7: Flexible Bedienungsformen im ÖPNV.....	31
Abbildung 8: Netzplan SPNV im Landkreis Havelland.....	Anhang

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Mindestbedienformen im ÖPNV	25
Tabelle 2: Fahrgastzahlen Bürgerbus Brieselang	28
Tabelle 3: SWOT-Analyse.....	29
Tabelle 4: Private Mitnahmeverkehre	42
Tabelle 5: Übersicht über einige alternative Bedienformen im ÖPNV und MIV	47

Abkürzungsverzeichnis

ABF	Alternative Bedienform
AGnES	Arztentlastende Gemeinde-nahe E-Health-gestützte Systemische Intervention
AöR	Anstalt öffentlichen Rechts
ASB	Arbeiter Samariter Bund
BbgSchulG	Brandenburgisches Schulgesetz
BBR	Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung
BMVBS	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
BRB	kreisfreie Stadt Brandenburg an der Havel
DGD	Deutsche Gesellschaft für Demographie e.V.
gegefa	gemeinnützige Gebäudewirtschaft Falkensee GmbH
HVG	Havelbus Verkehrsgesellschaft mbh
HVL	Landkreis Havelland
LBV	Landesamt für Bauen und Verkehr (Brandenburg)
LK	Landkreis
mbh	mit beschränkter Haftung
MIV	motorisierter Individualverkehr
Moro	Modellvorhaben der Raumordnung
ODEG	Ostdeutsche Eisenbahngesellschaft
OHV	Landkreis Oberhavel
ÖPNV	öffentlicher Personennahverkehr
ÖPNV-G	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Brandenburg
OPR	Landkreis Ostprignitz-Ruppin
P	Landeshauptstadt Potsdam
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
PM	Landkreis Potsdam-Mittelmark
RBB	Rundfunk Berlin-Brandenburg
S-A	Sachsen-Anhalt
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SWOT-Analyse	Strength, Weakness, Opportunities, Threats (Stärken, Schwächen, Chancen, Risiken)
VBB	Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH

Anmerkungen

Um eine leichtere Lesbarkeit zu gewährleisten wird in dieser Arbeit in der männlichen Form geschrieben. Ich bitte alle Leserinnen um Verständnis. In Zitaten kann es dazu kommen, dass einige Wörter nach der alten Rechtschreibung wiedergegeben werden.

Danksagung

Ein besonderer Dank geht an Herrn Wienen und Herrn Dr. Nölting für die Unterstützung beim schreiben dieser Arbeit sowie das regelmäßige Korrekturlesen und Hinweise geben. Dafür möchte ich auch Frau Vita, der Amtsleiterin des Amtes für Kreisentwicklung und Wirtschaftsförderung und Frau Wobeser, der Sachgebietsleiterin Beteiligungen/ÖPNV im Amt für Kreisentwicklung und Wirtschaftsförderung Havelland, einen Dank aussprechen. Ein weiterer Dank geht an Frau Dr. Grigoleit, Frau Mewes, Herr Dr. Günzel, Herr Pust, Herr Lüder und Herr Hoffmeyer-Zlotnik für die beantworteten Fragen in mündlicher und schriftlicher Form. Weiterhin möchte ich Frau Wagner danken für die Beantwortung der Interviewfragen und das inhaltliche Korrekturlesen. Ein letzter Dank geht auch an die beiden Personen, die diese Arbeit auf Rechtschreibung, Grammatik und Ausdruck durchgesehen haben.

1. Einleitung

Der demografische Wandel rückt immer weiter in den Fokus gesellschafts-politischer Debatten und die öffentlichen finanziellen Mittel (gerade im ländlichen Raum) werden immer weiter gekürzt. Bei der Betrachtung der Bevölkerungsprognosen für Deutschland und besonders für den Bereich der neuen Bundesländer fällt auf, dass die Bevölkerungszahl schrumpft. Dieser Trend wird auch in den nächsten Jahren weitergehen (siehe hierzu auch Kapitel 1.3). Somit sind dringend Konzepte und Maßnahmen gefragt, die Anpassungs- oder Verhinderungsstrategien entwickeln.

Diese Arbeit findet Lösungsansätze, die es ermöglichen, dem demografischen Wandel (im Bereich der Mobilität) mit bestmöglichen Anpassungsstrategien zu begegnen.

In diesem Kapitel werden zunächst das Ziel dieser Arbeit und die Region vorgestellt, um danach die demografische Situation näher zu erläutern.

1.1 Ziel der Arbeit

Das Ziel dieser Arbeit ist es folgende Fragen im Rahmen des „Demografie-Projektes Havelland“ zu bearbeiten:

„Wie kann in Zeiten des demografischen Wandels ein gutes, langes und würdevolles Leben im Alter – unter [...] Beibehaltung einer bestmöglichen Mobilität – gewährleistet werden?“ (siehe DEMOGRAFIE-PROJEKT HAVELLAND, Seite 3).

In dieser Masterarbeit werden Ansätze gesucht, die es der älter werdenden Bevölkerung ermöglicht, mobil zu bleiben. Um diese zu finden werden die beiden folgenden Fragestellungen berücksichtigt:

1. Welche geeigneten Konzepte, Maßnahmen oder Projekte im Bereich der Mobilität gibt es bereits in anderen deutschen und / oder ausländischen Regionen, die sich für eine Übertragbarkeit in das „Demografie-Projekt Havelland“ eignen? Gibt es bereits vergleichbare Projekte in anderen Regionen Deutschlands? (siehe DEMOGRAFIE-PROJEKT HAVELLAND, Seite 3)
2. Welche Konzepte, Maßnahmen oder Projekte im Bereich der Mobilität tragen besonders gut bzw. weniger gut zur Bewältigung der Auswirkungen des demografischen Wandels im Landkreis Havelland bei? (siehe DEMOGRAFIE-PROJEKT HAVELLAND, Seite 3)

Die Begründung der Fragestellungen ergibt sich zum einen aus den im Kapitel 3.1 genannten Zielen des „Demografie-Projektes Havelland“ und dem anhaltenden Bevölkerungsverlust im ländlich geprägten, berlinfernen Raum (siehe hierzu auch Abbildung 3 und 4, Seite 11).

Zum anderen sollen für strukturschwache Räume tragfähige und nachhaltige Mobilitätskonzepte gefunden werden, die es der Bevölkerung ermöglichen auch mit zunehmendem Alter in ihrem bisherigen Wohnort zu bleiben. Hierbei ist es wichtig, mögliche Probleme bei den Konzeptvorschlägen frühzeitig zu erkennen und ihnen gegebenenfalls Anpassungs- oder Verhinderungsstrategien entgegen zu stellen.

1.2 Kurze Einführung in den Landkreis Havelland

Für ein besseres Verständnis der demografischen Situation wird zunächst eine kurze Einführung in den Landkreis Havelland gegeben.

Der Landkreis Havelland hatte Ende 2010 154.907 Einwohner (siehe LANDKREIS HAVELLAND 2011a) und eine Gesamtfläche von 1.717 km² (siehe AMT FÜR STATISTIK BERLIN BRANDENBURG, Seite 27). Es gibt zehn amtsfreie Gemeinden und drei Ämter. Die Kreisstadt ist Rathenow.

Die Einwohnerdichte beträgt 90 Einwohner/ km² (siehe LBV, Seite 2). Der Bundesdurchschnitt liegt bei 230 Einwohnern/ km² (siehe STATISTISCHES BUNDESAMT DEUTSCHLAND). Der Vergleich zeigt auf, dass die Bevölkerungsdichte im Landkreis Havelland unterdurchschnittlich gering ist, wobei sie selbst im Landkreis starke Disparitäten aufweist (siehe hierzu auch Kapitel 1.3).

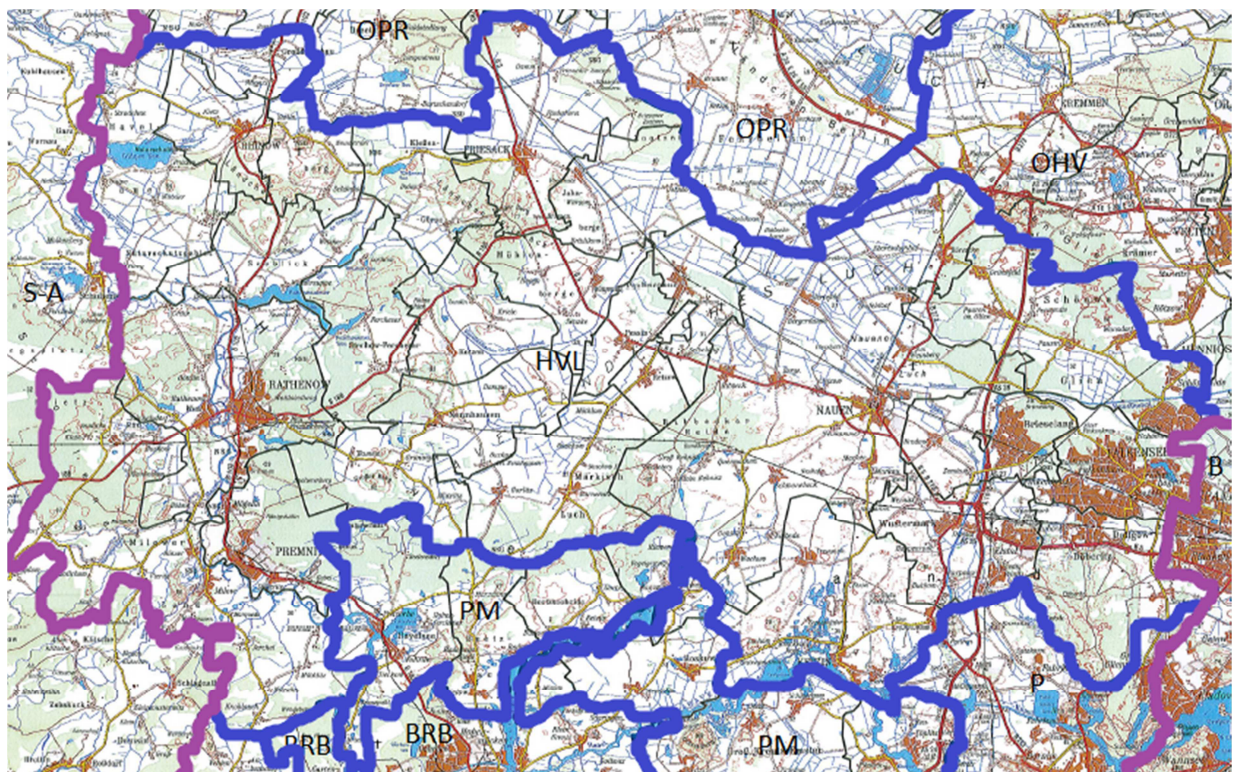


Abbildung 1: Der Landkreis Havelland (verändert nach TOPOGRAPHISCHE KARTE HAVELLAND)

Der Landkreis Havelland grenzt an die Landkreise Ostprignitz-Ruppin (OPR), Oberhavel (OHV), Potsdam (P), Potsdam-Mittelmark (PM) und Brandenburg (Havel) (BRB) (siehe Abbildung 1, Seite 7). Im Westen reicht er bis an die Landesgrenze zu Sachsen-Anhalt (S-A) und im Osten bis an die Bundeshauptstadt Berlin (B) heran (siehe Abbildung 1, Seite 7). Vor allem die Nachbarschaft zu Berlin ist bei der demografischen Entwicklung des Landkreises zu beachten. Die Bundeshauptstadt wirkt für das gesamte Umland als wirtschaftlicher und sozialer Anziehungspunkt.

1.3 Demografische Entwicklung

Begriffsbestimmung

Um den Begriff des demografischen Wandels zu bearbeiten und die Bedeutung der Nahversorgung (im Bereich der Mobilität) herauszustellen, wird zunächst eine Idealvorstellung definiert.

Der demografische Wandel ist ein sehr komplexes Phänomen und bezeichnet die „Veränderung der Zusammensetzung der Bevölkerungsstruktur“ (siehe BERLIN-INSTITUT, ONLINEHANDBUCH DEMOGRAFIE). Er wird von „den Faktoren Geburtenrate, Lebenserwartung und Wanderungssaldo beeinflusst“ (siehe BERLIN-INSTITUT, ONLINEHANDBUCH DEMOGRAFIE).

Eine Folge demografischer Veränderungen ist auch eine Umgestaltung der Nahversorgungssituation. Hinzu kommt, dass die Möglichkeit der Wahrnehmung von Nahversorgungsangeboten, vor allem im ländlichen Raum, eng mit der Mobilität der Nutzer zusammen hängt. Die Nahversorgungsentwicklung und die demografische Entwicklung stellen damit eine Abwärtsspirale dar, bei der sich, mit zunehmender Ausdünnung der Nahversorgung, der Einfluss dieser auf die Demografie, verstärkt. Wenn eine Region jedoch erhalten bleiben soll, müssten Strategien entwickelt werden, die sich der demografischen Situation anpassen oder die negativen Auswirkungen des demografischen Wandels verhindern.

Zumindest unter derzeitigen Bedingungen der Kommunalfinanzierung (hauptsächliche Speisung aus Erwerbs- und Umsatzsteuern) wären eine hohe Erwerbstätigkeit und eine ausgewogene Aufteilung der Altersgruppen sinnvoll. Zur Stabilisierung und Erhaltung von Regionen stellt die optimale Gestaltung der Nahversorgung (und somit auch der Mobilität), in welcher Weise auch immer, mehr eine Begleitmaßnahme neben der Verbesserung der Erwerbssituation für Bewohner und der Verbesserung der Kommunalfinanzierung dar. Im Landkreis Havelland ist aber nicht mit einer sprunghaften Verbesserung der demografischen Gesamtsituation zu rechnen. Daher sollen neue Konzepte gefunden werden.

Ein weiterer Begriff, der erklärt werden soll, ist die Daseinsvorsorge. Gerade in Gebieten mit geringer Nachfrage ist der ÖPNV keine finanziell rentable Aufgabe mehr, sondern eine „so-

ziale Vorsorge“ (siehe GEGNER, Seite 456), die der Staat oder seine Stellvertreter (hier der Landkreis) erbringen muss. Die Daseinsvorsorge greift, wenn der Einzelne nicht mehr in der Lage ist, für sich selbst zu sorgen. In diesem Fall muss der Staat für die Erbringung dieser Leistungen aufkommen (siehe GEGNER, Seite 455ff). „Die konkrete Gestaltung wird einerseits durch die vorhandenen finanziellen Mittel, andererseits auch durch den politischen Willen bestimmt“ (siehe GEGNER, Seite 466).

Ebenfalls soll an dieser Stelle der ÖPNV erklärt werden. Er ist Teil des öffentlichen Verkehrs und hat die Bedingungen, dass die Ausführung nur durch speziell konzessionierte Verkehrsunternehmen erfolgen kann. Des Weiteren besteht eine „Fixierung von Beförderungsbedingungen und –preisen“ (siehe AMBROSIOUS, Seite 471).

In dieser Arbeit werden Konzepte, Maßnahmen und Projekte gefunden, die es der älter werdenden Bevölkerung ermöglichen, auch in strukturschwachen Räumen mobil zu bleiben (siehe hierzu auch Kapitel 4 und 5). Um tragfähige Modelle zu entwickeln bzw. zu finden, wird im Vorfeld geklärt, wie sich die demografische Situation in der Modellregion seit der Wiedervereinigung Deutschlands 1990 entwickelt hat und weiter entwickeln wird.

Im folgenden Abschnitt soll ein kurzer Überblick über die demografische Situation im Landkreis Havelland und im Bundesland Brandenburg gegeben werden. Dazu ist es nötig die historische Entwicklung zu betrachten. Weiterhin ist es bei der Erarbeitung von Konzepten im ÖPNV auch sinnvoll die Bevölkerungsprognosen zu betrachten.

1.3.1 Demografische Entwicklung bis 2011

Der Landkreis Havelland hat, anders als viele Gebiete der ehemaligen DDR seit der Wiedervereinigung, keinen Bevölkerungsverlust zu verzeichnen. Der Gesamtkreis hat einen Zuwachs. In der Abbildung 2 (Seite 10) ist zu erkennen, dass die Einwohnerzahl 1990 bei 131.525 lag. In den späten 1990er Jahren zeigte der Landkreis progressives Wachstum. Im Jahr 2005 betrug die Einwohnerzahl bereits 155.019. Danach sank die Einwohnerzahl leicht. 2009 sind mit 154.984 bereits etwas weniger Menschen im Landkreis beheimatet. Dennoch leben hier 2009 mehr Menschen als 1990. Für die nächsten Jahre (bis 2025) wird mit einem weiteren leichten Bevölkerungsrückgang gerechnet.

In der Abbildung 2 (Seite 10) ist zudem die Altersverteilung der Bevölkerung zu erkennen. Der Anteil der über 65 Jährigen steigt seit 1995 stetig an, während der Anteil der unter 15 Jährigen an der Gesamtbevölkerung sinkt. Der Bevölkerungsanteil der 15 bis 65 Jährigen ist bis 2000 leicht gestiegen, wird jedoch in den Jahren bis 2025 wieder geringfügig sinken. Somit ist eine Abnahme der erwerbstätigen Bevölkerung, in den nächsten Jahren, zu verzeichnen.

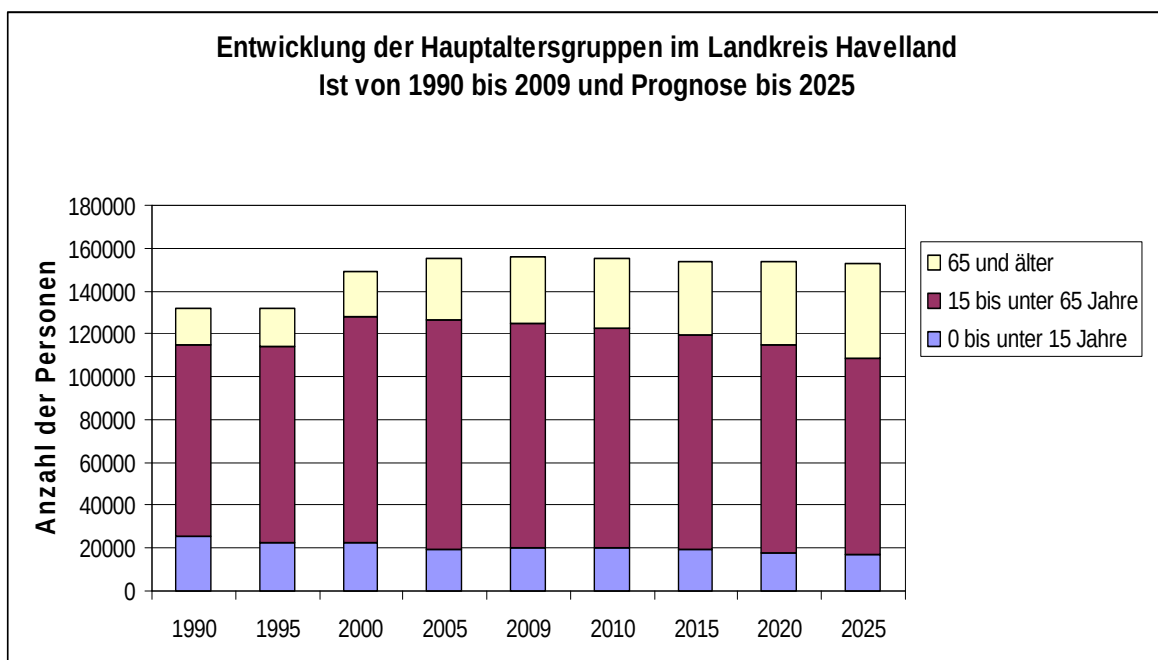


Abbildung 2: Bevölkerungsentwicklung Landkreis Havelland (siehe ARBEITSPAPIER KREISENTWICKLUNG)

Der Landkreis Havelland weist stark differenzierte Räume auf. Der Osten des Kreises gehört zum berlinnahen Raum und ist durch Bevölkerungswachstum gekennzeichnet. Der Westen hingegen, der berlinferne Raum, ist durch starke Verluste der Einwohnerzahl geprägt (siehe LBV, Seite 1). „Zwei Drittel der Einwohner des Landkreises wohnen in den Berliner Umlandgemeinden [...]“ (siehe LBV, Seite 2). Die „tortenstückartigen Landkreise“ (siehe BERLIN-INSTITUT, o.J., Seite 19) erschweren eine homogene Entwicklung und Planung Brandenburgs.

In der Abbildung 3 (Seite 11) ist zu erkennen, wie differenziert sich die Einwohnerzahl von 1990 bis 2008 im Landkreis Havelland entwickelt hat. Die rot unterlegten Gebiete haben seit der Wiedervereinigung 1990 ein Bevölkerungswachstum bzw. lediglich einen geringen Bevölkerungsverlust zu verzeichnen. Die berlinfernen Gebiete im Westen des Landkreises hingegen haben einen starken Verlust der Einwohnerzahl (blaue Gebiete in der Abbildung 3, Seite 11).

Der berlinnahe Raum weist in diesem Zeitraum ein Bevölkerungswachstum von 18% auf. Im Westen des Kreises ist hingegen ein Bevölkerungsrückgang von 17% zu verzeichnen (siehe LBV, Seite 2).

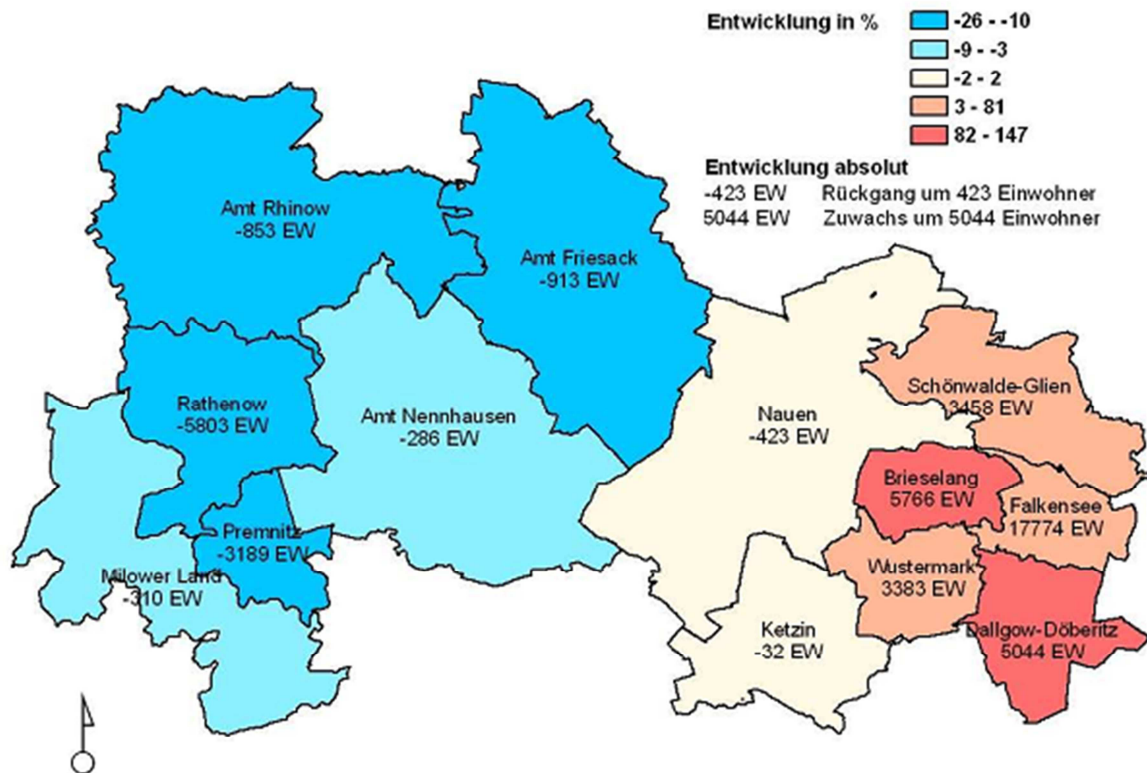


Abbildung 3: Einwohnerentwicklung nach Verwaltungsstrukturen von 1990 bis 2008 (siehe LANDKREIS HAVELLAND, Seite 4)

Der Grund für die großen Disparitäten in der Bevölkerungsentwicklung ist unter anderem eine starke Differenz der Wanderungsbilanzen. Der berlinnahe Raum weist einen intensiven Zuzug auf, wo hingegen der berlinferne Raum Sterbeüberschuss, Überalterung und Abwanderung durch die Zuläufe nicht ausgleichen kann.

Einwohnerentwicklung (1990 = 100)

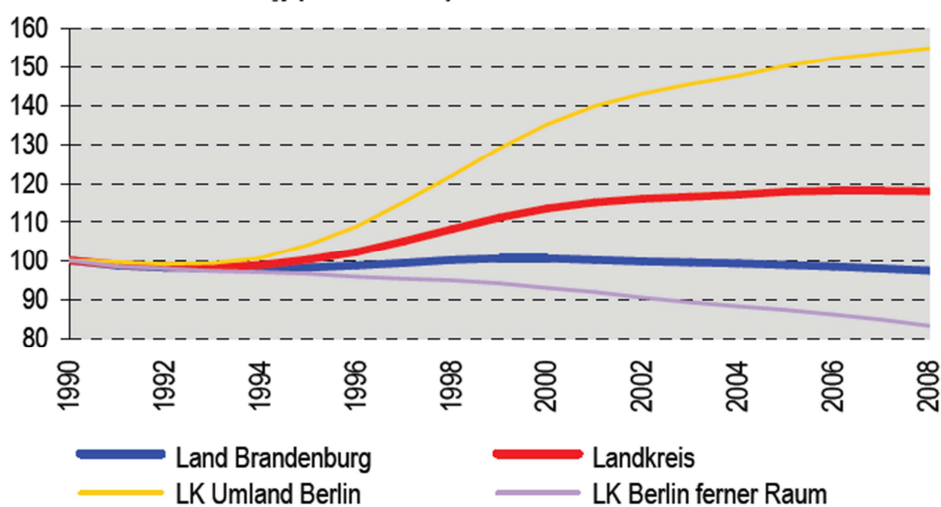


Abbildung 4: Einwohnerentwicklung Landkreis Havelland (siehe LBV, Seite 2)

In der Abbildung 4 (Seite 11) kann man erkennen, dass die Berliner Umlandgemeinden ein überdurchschnittliches Bevölkerungswachstum zu verzeichnen haben. Die berlinfernen Kreisgebiete jedoch haben eine Entwicklung, die stark unter dem brandenburgischen Durchschnitt liegt. Betrachtet wird in dieser Grafik der Zeitraum von 1990 bis 2008.

1.3.2 Demografische Entwicklung ab 2011

In der Prognose im Kreisprofil Havelland 2010 und in der kleinräumigen Bevölkerungsvorausberechnung vom LBV ist die Stadt Falkensee der einzige Teilnehmer des „Demografie-Projektes Havelland“ (siehe hierzu auch Kapitel 3.1), der bis 2030 mit einem Bevölkerungswachstum rechnen kann. Dieser beträgt 19,7%. Die weiteren Teilnehmer des „Demografie-Projektes Havelland“ sind: Die Stadt Nauen mit einen Rückgang der Bevölkerung von 7,4%. Rathenow hat einen Rückgang von 26,6%. Das Amt Rhinow 24,1%, das Amt Nennhausen 21,8% und das Amt Friesack 23,6% (siehe LBV 2009, Anlage 3).

Einwohnerentwicklung und Vorausschätzung bis 2030 (Basisjahr 2006)

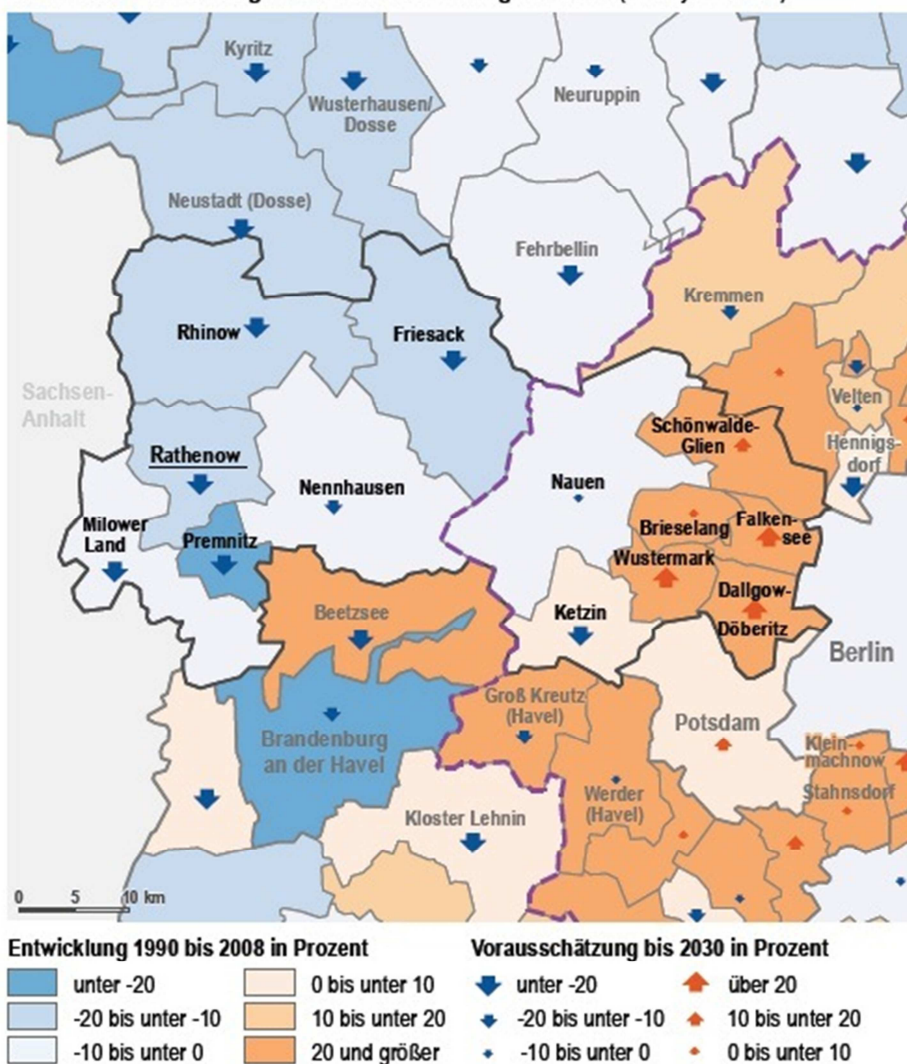


Abbildung 5: Einwohnerentwicklung und Vorausschätzung bis 2030 (siehe LBV, Seite 2)

In der Abbildung 5 (Seite 12) ist zu erkennen, wie sich die Bevölkerungsveränderung im gesamten Landkreis bis 2030 entwickelt. Während im berlinnahen Raum die Einwohnerzahlen bis 2030 steigen, zeigt die Prognose für den berlinfernen Raum einen Rückgang der Bevölkerungszahlen an.

Um sich an diesen Schrumpfungsprozess anzupassen, sind neue Wege in Politik und Gesellschaft zu gehen.

Vor dem Hintergrund dieser Prognosen und in Anbetracht der zu erwartenden Schrumpfung der Bevölkerungszahlen in der Modellregion des „Demografie-Projektes Havelland“ kann hier eine Nahversorgung als optimal angesehen werden, die:

- den unterschiedlichen Bedürfnissen aller Alters- und Sozialgruppen entgegenkommt,
- so weit wie möglich und wie erwünscht vor Ort verfügbar ist, um auch den weniger mobilen Gesellschaftsteilen entgegen zu kommen und die Region zu stärken,
- daher auf Mobilität und gute Erreichbarkeit setzt,
- flexibel für Veränderungen (veränderte Bedürfnisse, veränderte demografische Situation) ist sowie
- finanziell tragfähig und nachhaltig bleibt (siehe schriftliche Mitteilung Herr DR. NÖLTING).

1.3.3 Die Folgen des demografischen Wandels

Mit zunehmender Entfernung zu Berlin nehmen neben der Einwohnerdichte auch die Arbeitsplatzdichte und die Verkehrserschließung ab (siehe LBV, Seite 1). Diese Verkettung kommt zustande, weil Unternehmen auf qualifizierte Arbeitskräfte angewiesen sind. Im berlinnahen Raum ist das Potential an Erwerbstätigen ungleich größer als im ländlichen Raum. Mit abnehmender Bevölkerung ist es zudem nicht mehr tragfähig viele Straßen zu modernisieren und ein großes ÖPNV-Angebot aufrecht zu erhalten.

Dabei kann jedoch nicht davon ausgegangen werden, dass weniger Menschen automatisch bedeutet, dass die Infrastruktureinrichtungen parallel dazu abnehmen. Laut MÜLLER, BERNHARD (o.J.) verbrauchen weniger Menschen prozentual mehr Fläche für Siedlung und Verkehr, da bspw. der Weg einer Wasserleitung zu einem einsamen Gehöft länger ist, als zu einem Mehrfamilienhaus im Zentrum einer Gemeinde (siehe MÜLLER, BERNHARD, Seite 11).

Die Kommunen versuchten in den 1990er Jahren durch das Ausweisen von Bauland und Gewerbegebieten ihren Standort so attraktiv wie möglich zu machen. Dadurch kam es zu einer Entwicklung in den Außenbereichen der Gemeinden und Städten. Die Innenentwicklung in den strukturschwachen Räumen blieb somit aus. Es kam zum Teil zu einer zunehmenden Verödung der Ortszentren. Eine Ursache für diese Entwicklung ist allerdings auch, dass Kommunen hauptsächlich aus den Steuereinnahmen durch Gewerbegebiete und dem

Zuzug neuer Bürger Gelder akquirieren können. Somit wurden im gesamten Land Brandenburg viele Gebiete als Bauland ausgewiesen, die von vornherein keine Chance auf totale Auslastung besaßen.

In den berlinfernen Räumen sind nach bisherigen Maßzahlen und Gesetzen Infrastruktureinrichtungen, angesichts der geringen Auslastung, kaum noch finanzierbar.

Es haben sich bspw. die Zahlen der Schulanfänger in Brandenburg zwischen 1994 und 1999 mehr als halbiert. Das hat zur Folge, dass bis 2003 bereits 149 Grundschulen geschlossen wurden. Bei den noch vorhandenen 476 Grundschulen in Brandenburg (im Schuljahr 2010/2011) verlängert sich dadurch vielfach der Schulweg der Kinder (siehe AMT FÜR STATISTIK BERLIN-BRANDENBURG). „Lange Schülertransporte sind teuer, ökologisch fragwürdig und erfordern eine aufwendige Infrastruktur“ (siehe BERLIN-INSTITUT, o.J., Seite 9). Eine Grundschule wird laut dem Brandenburgischen Schulgesetz (siehe BbgSchulG § 103 „Geordneter Schulbetrieb“) nur erhalten, wenn die Klassen mindestens zweistufig bleiben.

Ein Ort ohne Schule ist unattraktiv für potentielle Zuzüge junger, gut gebildeter Familien und verschärft nahezu alle Probleme des demografischen Wandels (siehe BERLIN-INSTITUT, o.J., Seite 9f und 21).

Laut Herrn DR. GÜNZEL können im Jahr bis zu 500.000 Euro eingespart werden, wenn es gelingt, dass die Schulen ihre Unterrichtszeiten miteinander absprechen. Dadurch können Busse eingespart werden. So kann bspw. eine Schule in Falkensee um 7.45 Uhr mit dem Unterricht beginnen und eine andere Schule um 8.00 Uhr. Somit kann die HVG diese beiden Schulen mit einer Linienfahrt anfahren und benötigt nicht mehrerer Fahrten, wie bisher (siehe MÜNDLICHE MITTEILUNG HERR DR. GÜNZEL bei „Zwischenpräsentation und Vorabstimmung mit dem Ausschuss für Wirtschaftsförderung/ Tourismus zur Situationsbewertung und Maßnahmenansätzen für die Fortschreibung des Nahverkehrsplans 2012 – 2016“ vom 16. August 2011 in Nauen).

Wenn nun die älter werdende Bevölkerung betrachtet wird, sollte berücksichtigt werden, dass die jungen Menschen die Zukunft jeder Region sind. Gerade in einem strukturschwachen Gebiet, wie der westliche Teil der Modellregion des „Demografie-Projektes Havelland“ darstellt, sind viele Projekte und Maßnahmen auf sie angewiesen. Nur sie können mit ihrer (zum Teil ehrenamtlichen) Arbeit eine Versorgung der älteren Menschen sicherstellen. Die Politik ist auf das Engagement der Bürger angewiesen. In Brandenburg gibt es hierbei allerdings das Problem, dass das ehrenamtliche Engagement nur unzureichend ausgeprägt ist. Ein Grund hierfür sieht das Berlin-Institut im „Gutachten zum demografischen Wandel im Land Brandenburg“ an der Vollversorgung der Bürger zu DDR-Zeiten (BERLIN-INSTITUT, o.J., Seite 15f). Hier versucht diese Arbeit erste Motivationsanreize zu entwickeln. Gerade unter dem Gesichtspunkt, dass sich in Deutschland ein Rollenwechsel vom Staat als eng regulie-

renden Akteur hin zum privaten „Engagement fördernden Gewährleistungsstaat“ (siehe CANZLER, Seite 524) vollzieht.

Laut dem „Gutachten zum demographischen Wandel im Land Brandenburg“ gibt es zwei Möglichkeiten dem demografischen Wandel zu begegnen. Zum einen kann sich das Land „anpassen“. Hierbei werden Verwaltungen und Schulen in der Fläche geschlossen. Es werden Straßen deklassiert und die Anzahl an kleineren Zentren gesenkt (BERLIN-INSTITUT, o.J., Seite 29). Diese Maßnahmen haben ein schnelleres „Aussterben“ der Fläche zur Folge.

Die andere Möglichkeit ist das „Gegensteuern“. Hierbei soll eigenes Potential der Region gezielt gefördert werden (BERLIN-INSTITUT, o.J., Seite 31).

Eine vom BERLIN-INSTITUT vorgeschlagene dritte Variante ist das „Ermöglichen“. Hierbei soll eine Entwicklung von unten erfolgen. Dafür sollten den lokalen Verwaltungen, Organisationen und Initiativen mehr Freiheiten im Planen und Entwickeln gegeben werden (BERLIN-INSTITUT, o.J., Seite 31f).

Die Folgen des demografischen Wandels werden in Brandenburg offen diskutiert. So gibt es bspw. einen „Nachhaltigkeitsbeirat“, der die ressortsübergreifenden Themenfelder des demografischen Wandels bearbeitet (siehe BERLIN-INSTITUT, o.J., Seite 29).

Brandenburg versucht auf den demografischen Wandel zu reagieren. Es fehlt jedoch, nach Meinung des BERLIN-INSTITUTS, ein Gesamtkonzept (BERLIN-INSTITUT, o.J., Seite 31ff).

Die im Grundgesetz verankerte Schaffung gleichwertiger Lebensverhältnisse ist in Brandenburg, trotz der differenzierten Räume, möglich. Allerdings nur, wenn angenommen wird, dass „gleichwertig“ nicht „gleich“ bedeutet. (siehe MÜNDLICHE MITTEILUNGEN FRAU VITA und HERR WIENEN).

2. Methodische Vorgehensweise

Vorgehensweise:

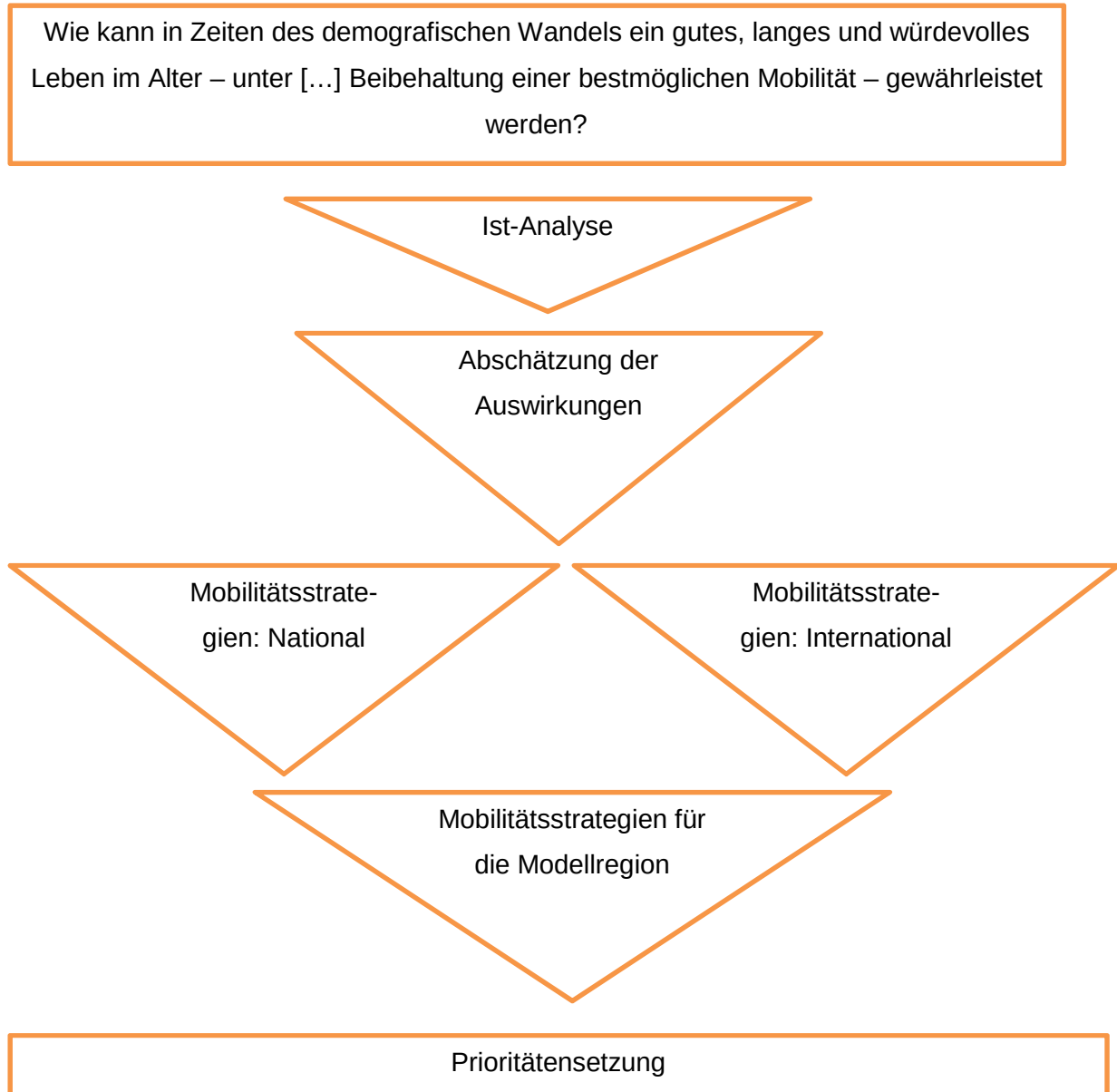


Abbildung 6: Grafische Darstellung des Arbeitsprozesses, eigene Darstellung

Die anfangs genannte Fragestellung kann in fünf Schritten bearbeitet werden, wie in Abbildung 6 gezeigt wird.

Es wird eine Ist-Analyse der ÖPNV-Angebote angefertigt. Sie soll eine Zusammenstellung zum Stand der Daseinsvorsorge im Bereich der Mobilität geben. Hierbei werden der gesamte Landkreis und seine Anbindung an die benachbarten Kreise und Bundesländer betrachtet. Zur Datenzusammenstellung werden Unterlagen der Verkehrsbetriebe, des Landkreises so-

wie ggf. der projektteilnehmenden Städte und Ämter verwendet (siehe hierzu auch Kapitel 4.1).

Der zweite Schritt ist eine grobe Abschätzung der Auswirkungen des demografischen Wandels auf die Mobilität in der Modellregion. Hierbei werden bereits erstellte Studien und Prognosen zur Hilfe genommen. Es wird der veränderte Bedarf berücksichtigt, der sich aus dem demografischen Wandel in der Modellregion ergibt (siehe hierzu auch Kapitel 4.1).

Danach werden Mobilitätsstrategien als Antwort auf den demografischen Wandel in anderen Regionen und Modellprojekten in Deutschland recherchiert und zusammengetragen (siehe hierzu auch Kapitel 4.2, 5.1 und 5.2).

Im Kapitel 5.3 werden Projekte und Maßnahmen in anderen Ländern gesucht und zusammengetragen.

Der nächste Schritt ist die Ableitung von Strategievorschlägen für die Modellregion des „Demografie-Projektes Havelland“. Hierbei wird geprüft, welche Konzepte und Maßnahmen sich in der Modellregion anwenden lassen könnten (siehe hierzu auch Kapitel 6).

Zum Schluss erfolgt eine Prioritätensetzung für verschiedene Maßnahmen im Diskussionsteil der Arbeit (siehe hierzu auch Kapitel 7).

Datengrundlage:

Hauptsächlich sollen Vergleichsstudien, ähnliche Projekte, Konzepte zur Mobilität in strukturell vergleichbaren Räumen (national und international) und Dokumente der Ministerien und Verkehrsbetriebe genutzt werden. Wichtige Daten liefern weiter die Kernaussagen der Interviews, als praxisrelevante Quellen von verschiedenen Experten.

Methoden:

1. Literatur- und Internetrecherche von vergleichbaren Projekten anderer Regionen und Länder im Bereich der Mobilität, die vergleichbare Ausgangsbedingungen aufweisen,
2. Experteninterviews
3. weitere Experteninterviews für Informationen zu bereits existierenden Projekten

Um die Fragestellung dieser Arbeit zu klären, werden qualitative Experteninterviews vorgenommen. Genauer werden teilstrukturierte Leitfadeninterviews mit folgenden Experten durchgeführt:

- Herr LÜDER, Bürgerbus Brieselang
- Frau WOBESER, Sachgebietsleiterin Beteiligung/ ÖPNV im Landkreis Havelland
- Frau WAGNER, VBB (Expertin für alternative Bedienformen)
- Herr DR. GÜNZEL, Regionalplaner und Auftragnehmer für den neuen Nahverkehrsplan
- Frau DR. GRIGOLEIT, stellv. Bürgermeisterin Stadt Nauen

- Herr PUST, Amtsdirektor Amt Friesack
- Herr HOFFMEYER-ZLOTNIK, ASB Falkensee

Diese Interviewform ist für die Forschungsarbeit die am besten geeignete Art, da sie dem Interviewer die Möglichkeit gibt, auf die Antworten zu reagieren und daraufhin die nächsten Fragen zu formulieren. Zudem werden wahre und vollständige Informationen erhalten, weil die Antworten frei gegeben werden können und nicht, wie bei einer quantitativen Befragung, angekreuzt werden müssen. Der Fokus bei den Antworten wird vom Interviewten bestimmt. Er kann sich bspw. bei einer Frage intensiver äußern als bei einer anderen. Die Inhalte haben eine hohe Validität, dennoch ist es auch möglich, die Antworten mehrere Interviewpartner miteinander zu vergleichen, weil sich alle Fragen an einem vorgegebenen Leitfaden orientieren. Die Ergebnisse geben die subjektive Meinung des Interviewten wieder. Somit kann die Meinung der verschiedenen Experten berücksichtigt werden (siehe ATTESLANDER ET AL., Seite 158ff sowie Seite 197ff, FLICK Seite 210ff und KRÜGER, Seite 13).

Die Auswertung qualitativer Interviews ist ziemlich aufwendig sowie zeitintensiv (siehe ATTESLANDER ET AL., Seite 197ff und FLICK Seite 210ff). Die Zeitintensivität wird dadurch beschränkt, dass lediglich sieben Gespräche geführt werden. Die aufwändige Auswertung ist jedoch sinnvoll, weil dadurch das Ergebnis dieser Arbeit ermittelt wird.

Die Interviews wurden stichpunktartig mitgeschrieben. Die Ergebnisse der Befragungen sind zum einen an den passenden Stellen in diese Arbeit integriert worden. Zum anderen werden im Kapitel 6 die Ergebnisse miteinander verglichen und ausgewertet. Die stichpunktartigen Mitschriften der Interviews befinden sich im Anhang 2 dieser Arbeit.

Die Experten werden nach den Herausforderungen und Auswirkungen des demografischen Wandels in der Modellregion des „Demografie-Projektes Havelland“ gefragt. Hierbei können sie ihre jeweilige Expertenmeinung wiedergeben.

Weiterhin werden den Interviewten die Ergebnisse der Maßnahmensuche während der Literatur- und Internetrecherche vorgelegt. Hierzu können sie ihr Anmerkungen und Anregungen zu der Praktikabilität der jeweiligen Maßnahme geben.

Die verschiedenen Arbeitsschwerpunkte bzw. Bereiche der Experten können viele Ansichten wiedergeben. Somit kann damit ein weites Interessensfeld abgedeckt werden.

Die Befragung von Bürgern oder Nutzern der ÖPNV-Angebote wird als nicht sinnvoll erachtet, da aufgrund der Bearbeitungszeit dieser Arbeit, keine quantitative Umfrage durchgeführt werden kann, die repräsentativ wäre.

3. Das „Demografie-Projekt Havelland“

Regionen sind dynamische Gebilde, in denen es ständig zu Schwankungen der Einwohnerzahl kommt. Die demografische Entwicklung zu beachten und darauf reagieren zu können, ist eine wichtige Aufgabe unserer Gesellschaft. „Eine stagnierende oder negative demographische Entwicklung hinterlässt einschneidende Spuren in nahezu allen gesellschafts- und raumentwicklungspolitisch relevanten Handlungsfeldern“ (siehe MÜLLER, Bernhard Seite 10). Bezogen auf den Landkreis Havelland soll dazu der Bevölkerungsverlust in den berlinfernen Gebieten und der Einwohnerwachstum in den berlinnahen Räumen betrachtet werden.

3.1 Inhalte und Ziele des Projektes

Das „Demografie-Projekt Havelland“ möchte Antworten auf die Frage finden, „[...], wie es in Zeiten einer älter werdenden Bevölkerung gelingen kann, die Gesundheitsversorgung von morgen sicherzustellen und ein ´gutes und langes Leben´ in Kommune und Region zu ermöglichen“ (siehe DEMOGRAFIE-PROJEKT HAVELLAND, Seite 1). Weiter heißt es im Projektentwurf: „Ziel des Projektes ist es, lokale Handlungsstrategien zur Bewältigung des demografischen Wandels im Landkreis zu einem Gesamtkonzept zu bündeln, in der Praxis zu erproben, auf Übertragbarkeit hin zu überprüfen und bei Erfolg zu verbreiten“ (siehe DEMOGRAFIE-PROJEKT HAVELLAND, Seite 1).

Die Partner des Projektes, die etwas für die Region tun möchten und daher in einen Demografie-Fonds in Höhe von rund 850.000€ über drei Jahre einzahlen, sind:

- Landkreis Havelland
- Havelland Kliniken GmbH
- Stadt Nauen
- Stadt Rathenow
- Stadt Falkensee
- Amt Rhinow
- Amt Nennhausen
- Amt Friesack

Demnach umfasst das Projekt nicht den gesamten Landkreis (siehe hierzu auch Abbildung 3, Seite 11). Die aufgelisteten drei Ämter sind Teil des Projektes, da sie bereits im Verbund zusammenarbeiten. Alle drei Mittelzentren des Landkreises sind Teil des Projektes, weil sie für den ländlichen Raum die Versorgungszentren bilden. Zudem sind die Havellandkliniken GmbH als Gesundheitsdienstleister und die Landkreisverwaltung im Projekt involviert.

Das „Demografie-Projekt Havelland“ begann offiziell am 12. März 2010. Seit Januar 2011 ist die „Robert Bosch Stiftung“ (mit 180.000€) dabei. Darüber hinaus ist eine Zusammenarbeit mit der „Breuninger Stiftung“ und der „BMW-Stiftung Herbert Quandt“ geplant (Stand April 2011), die ihre Prozesskompetenz und wissenschaftlichen Input in das „Demografie-Projekt Havelland“ einbringen sollen.

Die Menschen im ländlichen Raum sollen immer mehr die Aufgaben übernehmen, die vor einigen Jahren noch der Staat übernommen hat. Gerade in Gebieten der ehemaligen DDR bestand die Erwartung, dass das „System“ sich um Alles und Jeden kümmert. Das „Kümmern“ kann nun nicht mehr vorausgesetzt werden.

Das Wichtigste in der heutigen ländlichen Bevölkerung sind, neben der Familie und der Nachbarschaftshilfe, die klaren sozialen Regeln, welche bereits zu DDR-Zeiten verbreitet waren. Die prägenden Elemente der alten Zeit sind „Fleiß, Solidarität und Bodenständigkeit“ (siehe BERLIN-INSTITUT 2009a, Seite 5). Das ehrenamtliche Engagement gewinnt zunehmend an Bedeutung.

Die drei Handlungsfelder des „Demografie-Projektes Havelland“, sollen hingegen in der gesamten Modellregion greifen, also im ländlichen und im berlinnahen Raum.

3.2 Die Handlungsfelder

Die Handlungsfelder des Projektes, auf die in diesem Kapitel kurz eingegangen werden soll, sind: „Pflege und Gesundheit“, „Wohnen und Wohnumfeld“ sowie „Mobilität“ unter Berücksichtigung einer älter werdenden Bevölkerung (siehe DEMOGRAFIE-PROJEKT HAVELLAND, Seite 1).

3.2.1 Pflege und Gesundheit

Es wird, laut GÜNTNER 2009 (Seite 12), davon ausgegangen, dass die Gesundheit der älteren Menschen zunehmen wird, sie demnach erst in einem höheren Alter häufiger krank werden als früher. Somit ist ein längerer Weg zum Arzt kein primärer Hinderungsgrund mehr für ein Wohnen im ländlichen Raum.

Um den ländlichen Raum dennoch attraktiv für potentielle Zuzüge und für die momentanen Bewohner zu machen sind folgende Projekte im Rahmen des „Demografie-Projektes Havelland“ in Planung bzw. bereits umgesetzt:

1. Geplant ist es, eine havelländische Gemeindeschwester einzuführen. Hierbei soll eine AGnES-Fachkraft die ärztliche Grundversorgung im ländlichen Raum übernehmen. Zwischen 2005 und 2008 lief ein Modellvorhaben in Brandenburg (im Raum Lübbenau). Um dieses erfolgreich verlaufende Modell auch in der Praxis anwenden

zu können, wurde 2009 ein Gesetz verabschiedet, welches diese Versorgungsform als „nicht-ärztliche Praxisassistentin“ formulierte (siehe MINISTERIUM FÜR UMWELT GESUNDHEIT UND VERBRAUCHERSCHUTZ).

2. In den ländlichen Gebieten der Modellregion wird eine Machbarkeitsstudie für ein Gesundheitszentrum angefertigt. Es soll laut Herrn PUST, dem Amtsdirektor von Friesack, geprüft werden, inwiefern sich ein Gesundheitszentrum mit Allgemein- und Kinderärzten lohnen würde. Die Ärzte könnten bei einer Kreisgesellschaft angestellt werden und tragen somit kein unternehmerisches Risiko (siehe KAATZ, Seite 15).
3. In Falkensee soll ein Gesundheitsbad errichtet werden. Für dieses Bad gibt es momentan mehrere Entwürfe. Laut der Märkischen Allgemeinen Zeitung ist es allerdings noch offen, ob dieses Bad finanziell tragfähig ist (siehe MÜLLER, HILTRUD 2010).
4. Ein bereits umgesetztes Projekt ist der Outdoor Bewegungspark in Rathenow. Er ermöglicht Bürgern an interessanten Geräten sportliche Aktivitäten zu machen. Genutzt werden kann dieser Park seit dem 16. Juni 2011 von Jugendlichen und Erwachsenen (siehe LANDKREIS HAVELLAND 2011b).

Weitere Projekte können im Laufe des „Demografie-Projektes Havelland“ noch hinzukommen.

3.2.2 Wohnen und Wohnumfeld

In diesem Handlungsfeld geht es um eine Verbesserung des Wohnumfeldes und der Schaffung von altersgerechtem Wohnraum. Das Ziel soll es sein die Bewohner, auch im hohen Alter, in der Region zu halten und neue Bewohner zu gewinnen.

1. Im Rahmen dieses Handlungsfeldes wurde bereits eine „Mieterinsel“ in Nennhausen und eine „Mieterbibliothek“ in Rhinow errichtet. Diese Begegnungsstätten laden den Besucher zum Lesen, Spielen und Internetsurfen ein. Ergänzt wird dieses Angebot durch sporadisch oder regelmäßig stattfindende Veranstaltungen. Die Begegnungsstätten dienen dazu das Wohnumfeld attraktiver zu gestalten. Gefördert wird das Vorhaben nicht nur vom „Demografie-Projekt Havelland“, sondern u.a. auch von der ansässigen Wohnungsbaugesellschaft, der Diakonie und dem Kompetenzzentrum Havelland (siehe LANDKREIS HAVELLAND 2011c).
2. Ein weiteres Projekt ist der Gesundheitsdienstleister. Hierbei sollen möglichst viele verschiedene Bereiche, an einem zentralen Ort und zu festen Zeiten, Beratung anbieten können. So ist es den Bürgern möglich dort Informationen über kompetente Bau-firmen, Förder- und Finanzierungsmöglichkeiten sowie Sozial- und Pflegedienstleistungen zu erhalten. Des Weiteren gibt es dort Hilfe beim Ausfüllen von Formularen und Anträgen jeglicher Art (siehe LANDKREIS HAVELLAND 2011, Seite 1f).
3. Eine weitere Idee ist der „Familientreff Rosentunnel“ in Falkensee.

In diesem Handlungsschwerpunkt kommen im Laufe des „Demografie-Projektes Havelland“ noch weitere Projekte hinzu.

3.2.3 Mobilität

Der Bereich „Mobilität“ wird hier lediglich kurz angeschnitten und in den weiteren Kapiteln intensiv behandelt.

In den ländlichen Gebieten der Stadt Nauen verkehrt seit Juli 2011 ein mobiler Bürgerdienst. Hier können die Bewohner, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, ohne großen Aufwand Dienstleistungen der Stadt Nauen, des Landkreises Havelland, der Havellandkliniken und des Kompetenzzentrums Havelland in Anspruch nehmen. Diese Dienste werden nach einem festen Tourenplan in den Ortsteilen der Stadt Nauen angeboten (siehe LANDKREIS HAVELLAND 2011d).

Ebenfalls in den Ortsteilen von Nauen verkehrt seit Dezember 2010 ein liniengebundener Rufbus (siehe hierzu auch Kapitel 4.1).

Weitere Projekte werden auch in diesem Themenfeld noch hinzu kommen.

4. Schwerpunkt „Mobilität“ in der Modellregion

Die Ziele der deutschen Mobilitätsforschung sind, neben der „Vermeidung von unnötigem Verkehr“ und der „Verbesserung des Verhältnisses von Aufwand und Nutzen“ auch die Reduzierung unerwünschter Folgen“ (siehe KNIE, Seite 44).

Dazu empfiehlt der PARLAMENTARISCHE BEIRAT FÜR DEMOGRAFISCHE ENTWICKLUNG in seiner Stellungnahme „Demographischer Wandel und nachhaltige Infrastrukturplanung“ der Bundesregierung folgende Aspekte:

1. Es sollen „flexible Zukunftsmodelle für den öffentlichen Personennahverkehr wie Ruf- und Bürgerbusse und Anrufsammeltaxis als Teil der Daseinsvorsorge“ (siehe PARLAMENTARISCHE BEIRAT FÜR DEMOGRAFISCHE ENTWICKLUNG, Seite 4) gefördert und entwickelt werden. Hierbei ist besonders der ländliche Raum zu berücksichtigen (siehe hierzu auch Kapitel 4.2).
2. Der Kohlenstoffdioxidausstoß im ÖPNV soll reduziert werden. Dieses Ziel kann bspw. mit der Förderung neuer Antriebstechnologien oder den Einsatz kleinerer Fahrzeuge außerhalb der Hauptverkehrszeiten erfolgen.
3. Anpassung der Mobilitätsverhältnisse an die Bedürfnisse älterer Menschen. Hierbei können u.a. Fußgängerampeln oder abgesenkte Bordsteine die Mobilität älterer Menschen verbessern.
4. Schaffung bundesweit einheitlicher Fahrkartenautomaten für Bus und Bahn, um die Bedienfreundlichkeit zu erhöhen (siehe PARLAMENTARISCHE BEIRAT FÜR DEMOGRAFISCHE ENTWICKLUNG, Seite 4).

Dabei ist zu beachten, dass die „Mobilitätsmöglichkeiten und das Verkehrsverhalten [...] vor allem von der Bevölkerungsstruktur, der Führerscheinvertfügbarkeit, der Gesundheit der Menschen, der Siedlungsstruktur und dem Verhältnis von Verkehrskosten und Einkommen beeinflusst [werden]“ (siehe GÜNTNER, 2009, Seite 12).

Weiter heißt es bei GÜNTNER, dass rund 9% der über 18-Jährigen Bewohner im ländlichen Raum keinen Führerschein besitzen und somit auf die Hilfe anderer Menschen oder den ÖPNV angewiesen sind (siehe GÜNTNER, 2009, Seite 12). Genauer betrifft das vor allem Frauen über 60 Jahre (siehe CANZLER, Seite 522). Dem gegenüber haben allerdings über 95% der 21- bis 29-Jährigen im ländlichen Raum einen Führerschein (siehe CANZLER, Seite 522). Es lässt sich sagen, dass die Verfügbarkeit des PKW mit zunehmender Bevölkerungsdichte abnimmt. So haben bspw. in Großstädten wie Berlin, 40% der Haushalte keinen PKW. In ländlichen Gebieten hingegen sind es max. 5% (siehe CANZLER, Seite 522).

Um eine fundierte Aussage über mögliche Maßnahmen, Konzepte und Strategien im ÖPNV und MIV zu geben, muss zunächst die Ausgangssituation in der Modellregion des „Demografie-Projektes Havelland“ betrachtet werden.

4.1 Ausgangssituation

Der Landkreis Havelland hat 2007 einen Nahverkehrsplan verfasst. Er „dokumentiert den politischen Willen des Landkreises hinsichtlich der künftigen Entwicklung des ÖPNV in seiner Region“ (siehe LANDKREIS HAVELLAND, Seite 1) und betrachtet den Zeitraum von 2007 bis 2011. In beiden Teilen des Landkreises (berlinnah und –fern) sollen im Nahverkehrsplan verschiedene Strategien gefunden und umgesetzt werden.

Der nächste Nahverkehrsplan (2012 bis 2016) soll zum 31.08.2011 fertig gestellt werden und kann somit für diese Arbeit nicht verwendet werden. Er soll laut Frau WOBESER hauptsächlich fortgeschrieben werden und somit keine großen Änderungen aufweisen (siehe MÜNDLICHE MITTEILUNG FRAU WOBESER). Lediglich der Übergang zu mehr alternativen Bedienformen im Nahverkehr wird eine Änderung zum alten Plan darstellen (siehe MÜNDLICHE MITTEILUNG HERR DR. GÜNZEL). Weiter sollen die Mindestbedienformen erhöht werden (siehe hierzu auch Tabelle 1, Seite 25) und die Anschlusszeiten zwischen Bus und Bus sowie Bus und Bahn verringert werden (siehe MÜNDLICHE MITTEILUNG HERR DR. GÜNZEL bei „Zwischenpräsentation und Vorabstimmung mit dem Ausschuss für Wirtschaftsförderung/ Tourismus zur Situationsbewertung und Maßnahmenansätzen für die Fortschreibung des Nahverkehrsplans 2012 – 2016“ vom 16. August 2011 in Nauen).

Im berlinfernen Raum muss eine Aufrechterhaltung des ÖPNV als wesentliches Element der Daseinsvorsorge begriffen werden. Wo hingegen im berlinnahen Raum die vielen Pendler schnell und sicher an ihr Ziel gebracht werden sollen. Außerdem gibt es das Problem der administrativen Grenze zwischen den Bundesländern Berlin und Brandenburg. Hier gibt es die Besonderheit, dass viele S- und Regionalbahnlinien sternförmig in das Berliner Umland führen (im Landkreis Havelland gibt es allerdings keinen S-Bahnverkehr).

Zahlreiche Buslinien enden an der Stadtgrenze Berlins. Hier können Verknüpfungspunkte, Absprachen der Verkehrsbetriebe oder zeitnahe Umstiegsmöglichkeiten geschaffen werden. Gerade unter dem Aspekt, dass 53% aller erwerbstätigen Menschen ihren Wohnort verlassen um zur Arbeitsstelle zu gelangen. Hierbei nimmt die Entfernung, die täglich zurückgelegt wird, gerade in den ostdeutschen Gebieten, stetig zu (siehe CANZLER, Seite 517).

In der Tabelle 1, Seite 25 sind die Mindestbedienformen angegeben, die vor allem im berlinfernen Teil der Modellregion des „Demografie-Projektes Havelland“ für den ÖPNV von Bedeutung sind.

Es wird ersichtlich, dass bei einer Einwohnerzahl von bis zu 200 Menschen ein Bus täglich mindestens einmal pro Richtung fahren muss. Bei der Einwohnerzahl von 3.000 - 6.000 pro Gemeinde oder Ortsteil soll das Verkehrsunternehmen, nach dem Beschluss des Kreistages, sechs bis zehn Fahrten pro Richtung zum nächsten Ortszentrum anbieten (siehe Tabelle 1).

Einwohner je Teilfläche (hier Gemeinden bzw. Ortsteile)	werktägliche Mindestfahrtenanzahl je Richtung
100 – 200	1
200 – 1.000	2 – 3
1.000 – 3.000	3 – 6
3.000 – 6.000	6 – 10
>6.000	>10

Tabelle 1: Mindestbedienformen im ÖPNV (siehe LANDKREIS HAVELLAND, Seite 34)

Der Landkreis Havelland ist Gesellschafter im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB). Der Zweck dieser GmbH dient der Attraktivitätssteigerung des Nahverkehrs. Weitere Gesellschafter sind die Länder Berlin und Brandenburg sowie alle anderen Landkreise und kreisfreien Städte in Brandenburg. Der VBB ist einer der flächenmäßig größten Verkehrsverbünde Europas, 41 Verkehrsunternehmen arbeiten hier zusammen (siehe VBB).

Im Landkreis gibt es 49 Buslinien (Stand 2007), die von vier Verkehrsunternehmen bedient werden. Die kleineren Unternehmen, mit jeweils zwei Linien im Landkreis, sind: Verkehrsgesellschaft Belzig mbH, Berliner Verkehrsbetriebe AöR und Verkehrsgesellschaft Prignitz mbH.

Die Havelbus Verkehrsgesellschaft mbH (HVG) führt den Großteil des ÖPNV durch (43 Linien), beauftragt zahlreiche Subunternehmen mit diversen Teilstrecken und Serviceleistungen und ist Inhaberin der Linienkonzessionen. Die HVG ist ein kommunales Unternehmen der Landkreise Havelland und Potsdam-Mittelmark. Bedient werden hierdurch der Landkreis Havelland, Teile der Landkreise Potsdam-Mittelmark, Oberhavel und Teltow-Fläming sowie die Landeshauptstadt Potsdam und Berlin (siehe HVG 2009a und MÜNDLICHE MITTEILUNG FRAU WOBESER).

Der Kreistag in Potsdam-Mittelmark erwägt jedoch seit November 2010 eine Teilung der HVG. Der Ausgang dieser Debatte ist momentan noch nicht absehbar (siehe MÄRKISCHE ALLGEMEINE ZEITUNG vom 27.11.2010). Frau WOBESER, Sachgebietsleiterin ÖPNV im Landkreis Havelland, sagt, dass die zu erbringenden Leistungen vom Kreis bestellt werden, sie können ggf. auch von anderen Busunternehmen, als der HVG, erbracht werden (siehe MÜNDLICHE MITTEILUNG FRAU WOBESER).

Die HVG bietet einen flächendeckenden Personenverkehr in der Modellregion an. Die Fahrgastzahlen sind maßgeblich von den Schülerzahlen und Schulzeiten abhängig. Bei der momentanen Zunahme der Ganztagschulen ist es nötig die Linien über einen längeren Zeitraum je Tag verkehren zu lassen. Dadurch sinkt die Auslastung der einzelnen Busse. Ein Bus muss jedoch 40.000 km im Jahr fahren, damit er wirtschaftlich betrieben werden kann (siehe MÜNDLICHE MITTEILUNGEN FRAU WAGNER und FRAU WOBESER).

Am 12.12.2010 wurden in Nauen und den 14 Ortsteilen fünf Linien mit einem Rufbus Angebot erweitert (Linien: 658, 659, 660, 661 und 664). Am Wochenende verkehrt auf Nachfrage ein Rufbus, zu vier zeitlich festgelegten Terminen. Freitag- und Samstagnacht verkehrt bei Bedarf ein Theaterbus, der die Fahrgäste vom Bahnhof in ihre Ortsteile bringt (siehe HVG 2010, SCHRIFTLICHE MITTEILUNG FRAU MEWES und MÜNDLICHE MITTEILUNG FRAU DR. GRIGOLEIT). Durch dieses Konzept kam es zu einer Erweiterung des bisherigen Angebotes.

Die Kleinbusse werden durch die Johanniter-Unfall-Hilfe ständig bereit gehalten und können als Rufbusse gefahren werden. Somit mussten diese nicht erst angeschafft werden. Die ersten Ergebnisse sind, laut Frau DR. GRIGOLEIT, mehr als gut. Bei 673 Fahrten wurden bis Ende Mai 2011 1.283 Personen befördert. Der geplante Personentransport für das gesamte erste Jahr liegt bei 1.800 Menschen und wird somit vermutlich übertroffen werden. Die Finanzierung der Rufbusse übernimmt die Stadt Nauen. Dadurch endet eine Fahrt mit dem Rufbus allerdings auch an den Ortsgrenzen. Somit ist eine Fahrt in benachbarte Gemeinden leider noch nicht möglich. Aber, laut Frau DR. GRIGOLEIT wird eine Kooperation in naher Zukunft angestrebt (siehe MÜNDLICHE MITTEILUNG FRAU DR. GRIGOLEIT).

Im Gebiet der Kreisstadt Rathenow verkehren zurzeit zwei Linien in denen zu bestimmten Zeiten ein Anrufbus in Anspruch genommen werden kann (siehe SCHRIFTLICHE MITTEILUNG FRAU MEWES und MÜNDLICHE MITTEILUNG FRAU WOBESER).

Die Busse dienen im ländlichen Raum zur Daseinsvorsorge. Dadurch fahren sie auch weniger lukrative Strecken, wodurch eine Kostendeckung nicht gegeben ist. Fördermittel von Bund und Land werden benötigt.

In Ketzin, einem Ort der nicht zur Modellregion gehört, aber im Landkreis Havelland liegt, wird durch den Seniorenrat der Gemeinde an zwei Werktagen ein Anruf-Sammeltaxi angeboten. Hierbei sollen die Bestellungen bis 14 Uhr am Vortag abgegeben werden. Das Anruf-Sammeltaxi fährt dann bestimmte, festgelegte Ortsteile von Ketzin zu bestimmten Uhrzeiten an (siehe SENIOREN RAT KETZIN/HAVEL).

In Falkensee gab es zwischen Juni 2010 und Mai 2011 einen Fahrservice für Menschen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind (siehe MÜLLER, HILTRUD 2011). Sie konnten einen Tag vor der gewünschten Fahrt einen Kleinbus bestellen, der sie kostenlos überall im Stadtgebiet hinfährt. Betrieben wurde der Kleinbus vom ASB mit Unterstützung der Gefega (siehe STADT FALKENSEE, Seite 1f). Nach dem Probejahr musste dieser Service jedoch wieder eingestellt werden, weil der kostenlose Transport von Menschen durch den ASB rechtlich nicht möglich ist. Der Transport von Menschen darf laut Kreisverwaltung nur von konzessionierten Taxi- oder Busunternehmen erbracht werden. Der ASB ist jedoch der Meinung, dass es bürger-

schaftliches Engagement ist. Eine endgültige Entscheidung des brandenburgischen Landesministeriums steht noch aus (siehe mündliche Mitteilung HERR HOFFMEYER-ZLOTNIK).

In Brieselang, einer Gemeinde im Landkreis Havelland, welche nicht zur Modellregion gehört, wurde im Jahr 2007 ein Bürgerbus-Verein gegründet. „Der Bürgerbus ist Ausdruck von Solidarität und Engagement der Menschen für die eigene Region“ (siehe VBB, Seite 3), heißt es im Bürgerbus-Handbuch des VBB.

„Bürger fahren für Bürger“ (siehe VBB, Seite 8) ist das Motto der Bürgerbusvereine in Brandenburg. Die Busse werden meist aus öffentlichen Mitteln finanziert und von ehrenamtlichen Personen in Regionen gefahren, in denen ÖPNV-Angebote nicht mehr tragfähig sind. Sie dienen als Ergänzung zum ÖPNV, nicht als Alternative für diesen und verkehren außerhalb der Stoßzeiten, bspw. um in ihrer Mobilität eingeschränkte Menschen zum Einkaufen oder zu zentralen Umsteigepunkten zu befördern (siehe VBB, Seite 9 und HAHNE, Seite 155). Brieselang zählt jedoch, laut Frau WAGNER vom VBB, nicht zum nachfrageschwachen Raum. Aus diesem Grund lässt sich dieses Modell nicht auf jede Region des „Demografie-Projektes Havelland“ übertragen. Weitere Bürgerbusse in Brandenburg, die eher als Modellprojekt für den strukturschwachen Raum gesehen werden können, verkehren in Gransee, Liebersow/Oberspreewald und im Hohen Fläming (siehe MÜNDLICHE MITTEILUNG FRAU WAGNER).

Bei der Einrichtung eines Bürgerbusses sind folgende rechtliche Rahmenbedingungen zu beachten:

1. Personenbeförderungsgesetz (PBefG),
2. Fahrpersonalgesetz,
3. Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Brandenburg (ÖPNV-G),
4. Vereinsrecht,
5. Führerscheinverordnung,
6. Versicherungs- oder Schadensersatzrecht (siehe VBB, Seite 10ff).

Die Busse werden durch einen Bürgerbus Verein im Auftrag eines Busunternehmens gefahren (siehe SCHENK, Seite 22 und SCHRIFTLICHE MITTEILUNG FRAU WAGNER). Um die nötige Organisation zu finanzieren, kann ein Mobilitätsentgelt gezahlt werden, das dem Regionalbudget entstammt, welches, laut HAHNE, seit 2008 jeder ländlichen Region zusteht. Das Regionalbudget beträgt bis zu 300.000 Euro jährlich (siehe HAHNE, Seite 155).

Die Motivation der Vereinsmitglieder ist laut VBB dadurch zu gewinnen, dass die karitative Tätigkeit und die Geselligkeit des Vereinslebens in den Mittelpunkt gestellt werden (siehe VBB, Seite 9). Herr LÜDER vom „BürgerBus Brieselang e.V.“ erwähnt zusätzlich noch, dass die ersten Vereinsmitglieder einander kannten (siehe MÜNDLICHE MITTEILUNG HERR LÜDER).

Bei dem Aufbau eines Bürgerbusses sind folgende Schritte zu beachten:

1. Nachfrage- und Bedarfsermittlung,

2. Fahrerverfügbarkeit,
3. Angebotskonzepte,
4. Linienführung, Fahrplan, Genehmigung,
5. Haltestellen,
6. Fahrerhandbuch (siehe VBB, Seite 9f, HAHNE, Seite 155 und BMVBS 2009b, Seite 61 und 102ff).

Die Vereinsmitglieder fahren den Bus abwechselnd. Er hat feste Strecken und einen festen Fahrplan. Er dient somit als Ergänzung zum ÖPNV (Linienverkehr), da das Gemeindegebiet Brieselang von der HVG nicht im Ortslinienverkehr bedient werden kann. Er ist ein Erfolgsmodell geworden und hat eine Auslastung von über 50% (siehe MÜNDLICHE MITTEILUNG HERR LÜDER). Die absoluten Fahrgastzahlen sind in folgender Tabelle 2 zusammengetragen.

2008	2009	2010
6.121	7.411	7.827

Tabelle 2: Fahrgastzahlen Bürgerbus Brieselang,
eigene Zusammenstellung nach MÜNDLICHE MITTEILUNG HERR LÜDER

Bei einer Fahreranzahl von 25 darf jeder „Busfahrer“ etwa einen Tag im Monat diesen Bus bedienen. Das ist, laut Vereinsauskunft, „eine überschaubare Größe“ (siehe BÜRGERBUS BRIESELANG E.V.). Der Kleinbus kann acht Personen befördern und ist somit auch mit einem normalen PKW-Führerschein zu fahren. Es ist lediglich der kleine P-Schein (Personenbeförderungsschein) zu erwerben (siehe MÜNDLICHE MITTEILUNG FRAU WOBESER). Diesen vergibt die Kreisverwaltung (siehe SCHRIFTLICHE MITTEILUNG FRAU WAGNER). Das Konzept funktioniert in Brieselang so erfolgreich, weil diese Gemeinde flächenmäßig relativ groß ist und dennoch kompakt besiedelt wird und nicht, wie andere Bürgerbusse in Brandenburg, eine große Fläche zwischen den einzelnen Ortsteilen bedient werden soll (siehe MÜNDLICHE MITTEILUNG HERR LÜDER).

Dieses Konzept kann auch in Teilen der Modellregion des „Demografie-Projektes Havelland“ wirksam werden. Hierbei kann in Gebieten, die nicht effektiv mit den öffentlichen Verkehrsmitteln bedient werden können, ein Verein gegründet werden, der das Unterfangen nach dem Brieselanger Vorbild aufbaut. Hilfestellung durch den Verein „BürgerBus Brieselang e.V.“ kann gegeben werden (siehe MÜNDLICHE MITTEILUNG HERR LÜDER). Der Verein besteht aus zahlenden Mitgliedern und aus Personen, die ihren Beitrag in Form des Fahrdienstes leisten. Eine Ausdehnung des Bürgerbusses Brieselang auf die umliegenden Gemeinden wird von Herrn LÜDER als nicht praktikabel betrachtet (siehe MÜNDLICHE MITTEILUNG HERR LÜDER). Die Anschaffung des Busses kann ebenfalls kostengünstig erfolgen, indem man einen werbefinanzierten Bus nimmt. Hierfür sind ortsansässige Unternehmen zu gewinnen, die ein Interesse daran haben, dass ihre Mitarbeiter weiterhin mobil sind oder Unternehmen, die sich mit der Region identifizieren. Diese Firmen können dann auf dem Bus werben und zahlen dafür den Unterhalt des Fahrzeuges und die Anschaffung. Die Anschaffungskosten

des ersten Busses einer Region übernimmt evtl. auch das Land (siehe MÜNDLICHE MITTEILUNG FRAU WOBESER). Der Treibstoff wird durch die Fahrpreise, die Vereinsbeiträge der Mitglieder und Kreiszuschüssen, in Höhe von etwa 15.000 bis 20.000 €, finanziert (siehe VBB, Seite 21).

Ein weiterer Dienstleister der Mobilität ist die Deutsche Bahn und ab 2012 auch die ODEG. Sie steuern im Landkreis Havelland auf neun Linien 19 Bahnhöfe an (siehe Anlage 1, Liniennetz SPNV Landkreis Havelland). Die beiden wichtigen Bahntrassen (nach Hamburg und nach Rathenow/ Stendal) wurden in den letzten Jahren modernisiert und ausgebaut. Der SPNV hat hauptsächlich die Aufgabe die Region an Berlin anzubinden. Darüber hinaus gibt es eine Regionalbahnlinie, welche den Landkreis Havelland mit dem Oberzentrum Brandenburg (Havel) verbindet. Die meisten Züge verkehren stündlich. Somit kann die Zusanbindung in der Region als gut betrachtet werden (siehe LANDKREIS HAVELLAND, Seite 14ff).

In folgender Tabelle 3 werden die Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken des ÖPNV in der Modellregion betrachtet und im Folgenden kurz ausgewertet.

Stärken	Schwächen
• vorhandene ÖPNV-Netze, gute Abdeckung • gute SPNV-Anbindung (vor allem an Berlin) • teilweise Rufbusse in großflächigen Gemeinden • Stadtbusse in Teilen der Modellregion vorhanden	• keine Anbindung kleiner Gemeinden an den ÖPNV • Ausrichtung der SPNV-Netze nach Berlin (kaum innerhalb der Modellregion) • Langfristigkeit des Angebotes an SPNV ungewiss • unrentabel, da große Busse für wenig Fahrgäste fahren
Chancen	Risiken
• steigender Wettbewerbsdruck der ÖPNV-Unternehmen bei sinkenden Nutzerzahlen/Einnahmen und kommunalem Sparkurs • steigende Betriebskosten zwingen zum Umdenken • erste positive Erfahrungen mit Innovationsansätzen bei Bevölkerung • Bedarf an ÖPNV gegeben (v.a. ältere Bevölkerung, Schüler)	• Bedarfsabnahme auf Dörfern durch Bevölkerungsrückgang, dadurch Gefahr der Reduktion von Linien • Zunahme MIV durch Pendlerzunahme aufgrund von Suburbanisierungsprozessen • Konkurrenz der Unternehmen und Strategien, kann zu einer Reduktion des Angebots führen • fehlendes ehrenamtliches Engagement

Tabelle 3: SWOT-Analyse, eigene Zusammenstellung

Die Analyse der Stärken und Schwächen (SWOT-Analyse) zeigt Folgendes:

Zum einen sind durch die im gesamten Landkreis Havelland existierenden 49 Buslinien und den sieben Rufbuslinien relativ gute Abdeckungen durch den ÖPNV gegeben. Zum anderen sind kleinere Dörfer schon jetzt kaum oder überhaupt nicht mehr an ihr Verwaltungszentrum angebunden.

Der SPNV ist im Landkreis mit seinen 19 Bahnhöfen sehr gut ausgebaut und weitreichend vorhanden. Allerdings führen die meisten der neun vorhandenen Bahnlinien nach Berlin. Somit ist ein Bahntransfer bspw. von der Kreisstadt Rathenow nach Nauen nur über Berlin möglich. Außerdem muss man damit rechnen, dass die DB unrentable Linien einstellt oder die Taktung verringert. Somit sollen die ÖPNV-Angebote, die an den SPNV gekoppelt sind, auch bei Fahrplanwechsel und –änderungen ständig angepasst werden.

Einige Teile der Modellregion des „Demografie-Projektes Havelland“ haben bereits Stadtbuslinien (z.B. Nauen). Diese verkehren nur innerhalb der Gemeinde und ermöglichen somit eine relativ hohe Taktung in der Stadt. Die Verbindung zu den peripheren Gemeindeteilen erfolgt in Nauen und Rathenow durch Rufbuslinien. Eine Anbindung an die höher getakteten Stadtbusse fehlt jedoch oft.

Die Ergebnisse der Chancen und Risiken aus der SWOT-Analyse sagen Folgendes aus:

Der Wettbewerbsdruck steigt mit sinkenden Fahrgastzahlen. Somit besteht die Chance zur Attraktivitätssteigerung des ÖPNV, um die Fahrt mit dem Bus oder der Bahn so bequem und komfortabel wie möglich zu machen. Allerdings besteht durch die sinkenden Nutzerzahlen auch die Wahrscheinlichkeit, dass wirtschaftlich nicht mehr tragfähige Linien eingestellt werden.

Die steigenden Betriebskosten zwingen zu einem Umdenken, was zur Einführung alternativer Bedienformen führen kann. Andererseits sinkt mitunter die Attraktivität des ÖPNV, wenn bspw. der Linienbus wegfällt und dafür ein Anruf-Sammeltaxi verkehrt. Somit ist mit einem weiteren Rückgang der Fahrgastzahlen und einem Anstieg des MIV zu rechnen.

Die Gründung von Vereinen zur Schaffung alternativer Bedienformen (z.B. Bürgerbus Verein) stärkt das Zusammengehörigkeitsgefühl und die Integration der Bewohner zur Region. Allerdings bricht dieses Konzept ohne das ehrenamtliche Engagement vieler Bürger wieder zusammen.

Aus diesen Gründen sind alternative oder flexible Bedienformen im ÖPNV und MIV unverzichtbar.

4.2 Flexible Bedienformen im ÖPNV und MIV

Der Bevölkerungsrückgang muss nicht einhergehen mit einer Verschlechterung des ÖPNV-Angebotes. Bei der Berücksichtigung einiger der folgenden Konzepte, Maßnahmen oder Projekte kann der ÖPNV oder der MIV in der Modellregion des „Demografie-Projektes Havel-land“ in einigen Jahren attraktiv für Land, Kreis, Kommune und Nutzer sein, damit die Modellregion für Bewohner, Unternehmen und Touristen attraktiv bleibt.

Bei der Auflistung ist zu beachten, dass es regionsspezifische Bezeichnungen gibt. So werden alle verschiedenen Formen, wie „Anrufbus“ oder Anrufsammeltaxi im VBB als „Rufbus“ bezeichnet, um für die Kunden eine hohe Übersichtlichkeit und Verständlichkeit zu demonstrieren (siehe MÜNDLICHE MITTEILUNG FRAU WAGNER).

Eine tabellarische Zusammenfassung der aufgezeigten Maßnahmen, Strategien und Konzepte ist dem Ende des Kapitels 5 (Tabelle 5, Seite 45) zu entnehmen.

Folgende Abbildung 7 gibt einen Überblick über die flexiblen Bedienformen im ÖPNV, die als Grundlage für die meisten Maßnahmen dienen.

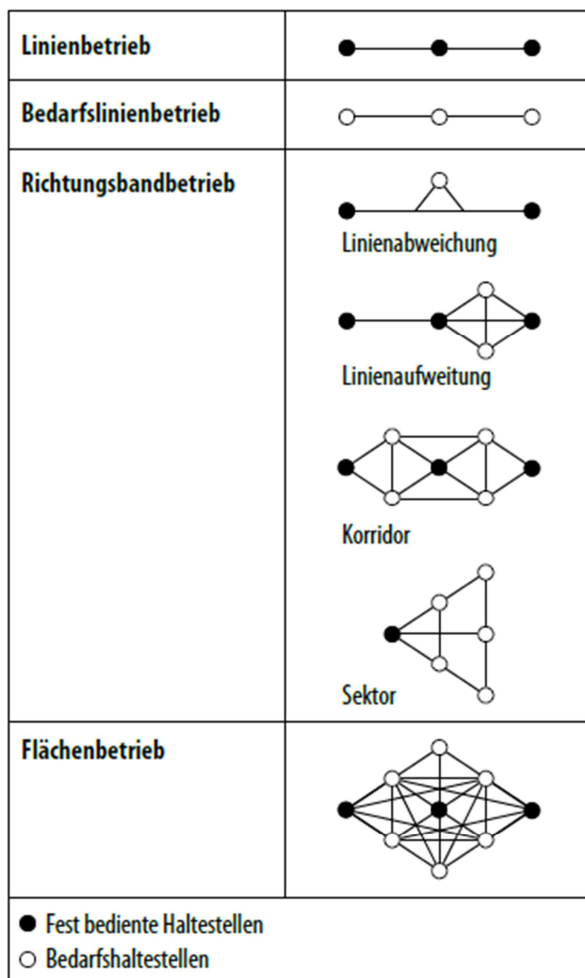


Abbildung 7: Flexible Bedienungsformen im ÖPNV (siehe BMVBS 2009b, Seite 26)

Im konventionellen **Linienbetrieb** werden alle Haltestellen bedient.

Im **Bedarfslinienbetrieb** hingegen werden lediglich Haltestellen bedient, bei denen ein Haltewunsch angemeldet wurde. Die Fahrtstrecke ist aber, wie beim Linienbetrieb vorgegeben. Die Fahrt findet nur statt, wenn Fahrtwünsche vorliegen. Es besteht die Möglichkeit, dass der Bus erst ab der Haltestelle fährt zu der er gerufen wurde (siehe hierzu auch Kapitel 4.2.2).

Im **Richtungsbandbetrieb** werden einige Haltestellen immer bedient (schwarze Punkte in Abbildung 7, Seite 31) und einige Stationen nur, wenn sie vorbestellt wurden (weiße Punkte in Abbildung 7, Seite 31). Bei dieser Form wird die Linienführung auf Wunsch ausgeweitet. Bei der Linienabweichung gibt es einen Linienbetrieb, der auf Wunsch zusätzliche Haltestellen anfährt (siehe hierzu auch Kapitel 4.2.3). Die Linienabweichung versorgt ein größeres Gebiet mit Bedarfshaltestellen. Beim Korridor-Betrieb existieren Anfangs- und Endhaltestellen im Linienbetrieb. Die Punkte dazwischen werden nach Bedarf angesteuert. Bei dem Sektor-Betrieb gibt es lediglich den Anfangspunkt. Die anderen Haltestellen sind in der Fläche verteilt und werden nach Bedarf angesteuert. Dieser Betrieb „eignet sich für die Erbringung von Zubringer oder Verteilerverkehren“ (siehe BMVBS 2009b, Seite 28).

Der **Flächenbetrieb** fährt nur gebuchte Haltestellen an. Hierbei ergibt sich die Fahrtroute aus gebuchten Einstiegs- und Ausstiegshaltestellen. Er fährt demnach keine feste Linie ab (siehe hierzu auch Kapitel 4.2.4).

4.2.1 Formen im Linienverkehr

Linientaxi

Ein Linientaxi verkehrt auf den Buslinien anstelle von Bussen. Dies kann in verkehrsschwachen Zeiten erfolgen. Hierbei ist keine Vorbestellung nötig, weil das Linientaxi den regulären Linienverkehr ersetzt und die Busunternehmen entlastet. Die Taxifirmen können hierdurch eine höhere Auslastung erzielen. Zuschüsse für die Bereitstellung der Fahrzeuge müsste dann das zuständige Verkehrsunternehmen (HVG) oder die Kommune erbringen. Für die Taxiunternehmen könnte es eine planbare (also feste) Nebeneinnahme werden.

In der Modellregion des „Demografie-Projektes Havelland“ wird dieses Konzept bereits vielfach angewendet. Das Linientaxi lässt die Fahrgäste auf Wunsch auch zwischen den Haltestellen aus- und einsteigen, jedoch muss eines von beiden aus rechtlichen Gründen an einer Haltestelle erfolgen.

4.2.2 Formen im Bedarfslinienverkehr

Anrufbus auf Bedarfslinie

Ein Anrufbus im Bedarfslinienverkehr ist ein Linienbus, der eine feste Linie fährt, dabei aber lediglich Haltestellen ansteuert, die vorbestellt wurden. Hierfür müssen die Fahrgäste vor Fahrtantritt eine Hotline anrufen und ihre Starthaltestelle nennen. Diese Form des Nahver-

kehrs ist meistens der erste Schritt zur Umgestaltung des konventionellen ÖPNV-Angebotes (siehe BMVBS 2009b, Seite 30).

Der Anrufbus wird oft auf Linien eingesetzt, die zu den Stoßzeiten von Linienbussen bedient werden. Er verkehrt fahrplangebunden aber bedarfsabhängig. Diese Linien liegen in den peripheren Gebieten mit geringer Nachfrage an ÖPNV-Angeboten (siehe JANSEN, Seite 20). Für die Fahrgäste bringt dieser Bus einen Mehraufwand und keine direkten Vorteile. Sie müssen die Fahrt ankündigen und werden trotzdem nur von der angemeldeten Haltestelle abgeholt.

Anruf-Sammeltaxi

Diese Form des ÖPNV bedient die festgelegten Haltestellen lediglich, wenn rechtzeitig eine telefonische „Vorbestellung“ eingegangen ist. Die Fahrgäste rufen demnach eine Hotline an und geben ihren Fahrtwunsch bekannt, ähnlich wie beim oben genannten Anrufbus. Das Fahrtziel kann ggf. mit dem Fahrer abgesprochen werden. So kann eine Fahrt bis direkt vor die gewünschte Adresse erfolgen, so lange sie auf der Fahrtroute liegt. Die Abfahrtszeiten sind relativ flexibel gestaltet. Lediglich die Abfahrtszeit am Startpunkt ist fest vorgegeben (siehe BMVBS 2009b, Seite 32). Die Fahrtzeiten sind auf Anschlüsse an Umsteigebahnhöfen angepasst.

Die Bedienfläche ist kleiner und weniger nachgefragt als bei einem Anrufbus, kann aber eine größere Einwohnerdichte aufweisen. Der große Vorteil dieser Methode ist der „Haustürservice“, der das Sicherheitsempfinden der Fahrgäste (vor allem Nachts) steigert.

Das Problem beim Anruf-Sammeltaxi ist allerdings die notwendige Kooperationsbereitschaft mit den örtlichen Taxiunternehmen.

4.2.3 Formen im Richtungsbandbetrieb

Anrufbus im Richtungsbandbetrieb

Der Anrufbus im Richtungsbandbetrieb verkehrt fahrplangebunden auf einer festen Linie. Diese kann jedoch auf Wunsch durch zusätzliche Haltestellen ergänzt werden. Hierbei ist zudem ein Halt „vor der Haustür“ möglich. „Der Richtungsbandbetrieb ermöglicht das Einrichten vieler Bedarfshaltestellen zusätzlich zu den festen Haltestellen der Grundlinie und führt so dazu, dass das Haltestellennetz verdichtet wird“ (siehe BMVBS 2009b, Seite 31). Der Haltewunsch kann telefonisch oder mit einem „Funkdrücker“ an der Haltestelle erfolgen, der direkt mit dem Bus verbunden ist (siehe JANSEN, Seite 20).

Aufgrund der nicht kalkulierbaren Abweichung von der festen Route kann es zu erheblichen Schwankungen in den Abfahrtszeiten kommen. Dieses führt zu einem Attraktivitätsverlust der Linie, obwohl ein Haustürservice möglich ist.

Anruf-Sammeltaxi im Richtungsbandbetrieb

Das Anruf-Sammeltaxi im Richtungsbandbetrieb wird bereits in zahlreichen ländlichen Gebieten der Bundesrepublik Deutschland eingesetzt und dient hier als Ersatz für nachfrageschwache Zeiten bzw. Strecken. Der Haustürservice ist wieder möglich (siehe JANSEN, Seite 20).

Vorstellbar ist auch eine Anruf-Sammeltaxiverbindung in den Nächten an Wochenenden einzurichten, um Jugendliche nach Feiern oder Diskobesuchen wieder zurück zu bringen. Somit würde die Modellregion des „Demografie-Projektes Havelland“ für Jugendliche attraktiv bleiben bzw. werden.

4.2.4 Formen im Flächenbetrieb

Anrufbus im Flächenbetrieb

Der Anrufbus im Flächenbetrieb fährt die gewünschten Haltestellen in einer individuell festgelegten Reihenfolge ab. Er fungiert ähnlich wie ein Taxi, kann allerdings nur Menschen einsammeln, die ihren Fahrtwunsch im Vorfeld angekündigt haben. Die Abfahrtszeiten und Fahrtrouten werden individuell nach den Wünschen der Fahrgäste zusammengestellt. Er ist vor allem dort sinnvoll, wo wenige Menschen auf einer große Fläche sehr nachfrageschwach im ÖPNV sind. Es besteht die Möglichkeit direkt von der Haustür abgeholt zu werden. Die Fahrtzeiten übersteigen durch das Anfahren weiterer Haltewünsche oft die vom Fahrgast eingeplante Reisezeit. Zudem ist der Anrufbus ein hohes Zuschussgeschäft, da er oft nur von sehr wenigen Fahrgästen gleichzeitig genutzt wird. Des Weiteren ist auch die Toleranz der örtlichen Taxiunternehmen nicht unbedingt gegeben, da der einzige Unterschied zum Taxi darin besteht, dass der Fahrgast die Fahrtstrecke nicht frei wählen kann.

Wenn der Widerstand der Taxiunternehmen zu groß ist, kann ein Anrufbus im Flächenbetrieb ohne Haustürservice angeboten werden. Hierbei ist allerdings der Komfortgewinn der Fahrgäste nicht so hoch, da der Weg zur Haltestelle selbstständig zurückgelegt werden muss. Er dient aber als Alternative.

4.2.5 Sonstige Formen im ÖPNV

Multifunktionale Bedienungsformen

In Gebieten mit besonders geringer Nachfrage kann eine Verbindung von Güter- und Personentransport erfolgen. Hierbei gibt es „Switched Mode“ und „Shared Mode“ Formen.

Beim „Switched Mode“ werden Fahrzeuge, die tagsüber für den Gütertransport genutzt werden zu den nachfrageschwachen Abendstunden zum Personentransport genutzt.

Beim „Shared Mode“ werden Güter und Personen gleichzeitig befördert. Diese Form des ÖPNV lohnt sich vor allem dort, wo generell eine sehr geringe Nachfrage an Angeboten be-

steht und somit auch flexible Bedienformen im ÖPNV nicht mehr tragfähig sind (siehe BMVBS 2009b, Seite 101).

Eine weitere Möglichkeit der Personenmitnahme besteht darin, sie in Gemeindefahrzeugen zu transportieren. Diese Fahrzeuge müssen aber speziell konzessioniert sein, damit die Personenbeförderung rechtlich abgesichert ist.

5. Lernen aus anderen Regionen

Der demografische Wandel macht sich nicht nur in der Modellregion des „Demografie-Projektes Havelland“ bemerkbar. Auch andere Regionen und Landkreise in Deutschland müssen zur Anpassung an den bzw. zur Verhinderung der negativen Auswirkungen des demografischen Wandels Strategien, Maßnahmen oder Konzepte entwickeln. Einige Gebiete haben bereits vielversprechende Ansätze im Bereich der Mobilität erarbeitet. Im Folgenden werden einige von diesen kurz erläutert.

5.1 Ideen aus „Demografischer Wandel – Region schafft Zukunft“

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) führt, mit dem Ziel Lebensqualität und Wirtschaftsperspektiven im ländlichen Raum vorausschauend zu sichern, in den Jahren 2007 bis 2011 Modellprojekte in vier Regionen durch. 75 Einzelprojekte werden hierbei insgesamt bearbeitet. Einige können auf die Übertragbarkeit in das „Demografie-Projekt Havelland“ geprüft werden (siehe BMVBS 2007, Seite 4ff).

Masterplan Daseinsvorsorge

„Als Daseinsvorsorge werden Dienstleistungen definiert, an deren Angebot ein besonderes öffentliches Interesse besteht. Die Versorgung mit [...] öffentlichem Nah- und Fernverkehr, [...] zählt ebenso zur Daseinsvorsorge wie die Grundversorgung mit Kulturangeboten, Gesundheitsdiensten, Kinderbetreuung, Schulausbildung oder Altenpflege“ (siehe BUNDESAMT FÜR BAUWESEN UND RAUMORDNUNG, Seite 2).

Im Masterplan Daseinsvorsorge wurden zwei Modellregionen betrachtet. Zum einen das Stettiner Haff, mit den Landkreisen Uecker-Randow und Ostvorpommern (Mecklenburg-Vorpommern). Zum anderen das Gebiet Südharz-Kyffhäuser, mit den Landkreisen Mansfeld-Südharz und Kyffhäuserkreis (Sachsen-Anhalt und Thüringen).

Beide Modellregionen weisen ähnliche strukturelle Gegebenheiten auf, wie große Teile des Landkreises Havelland. Die Ziele des Projektes, die sich auch in das „Demografie-Projekt Havelland“ übertragen lassen, sind die Schaffung und Sicherung einer auf den künftigen Bedarf abgestimmten Infrastruktur mit möglichst geringen Anpassungs- und Folgekosten. Hierbei hat die Region Stettiner Haff folgendes Vorgehen gehabt:

1. Detaillierte Datenanalyse der Ausgangssituation,
2. Kleinräumige Bevölkerungsprognose bis zum Jahr 2025,
3. Analyse der zukünftigen Bedarfe,

4. Gegenüberstellung von Nachfragemengen und aktuellen Angebotskapazitäten,
5. Entwicklung möglicher Anpassungsstrategien,
6. Analyse der Erreichbarkeitsverhältnisse mit und ohne Anpassungsmaßnahmen,
7. Modellgestützte Kosten- und Nutzenanalyse dieser Anpassungsvarianten,
8. Vergleichende Bewertung der Alternativen,
9. Ableitung eines Handlungskonzepts mit konkreten Maßnahmen (siehe BMVBS 2007, Seite 59).

Diese Vorgehensweise könnte auch im weiteren Verlauf des „Demografie-Projektes Havelland“ angewendet werden, um nachhaltige Bedienformen im ÖPNV zu ermitteln.

Stammtisch Nahverkehr

In der Region Südharz-Kyffhäuser wurde ein Mobilitätskonzept für den ÖPNV entwickelt. Es beinhaltet einen „Stammtisch Nahverkehr“, der monatlich tagt. An ihm nehmen die beiden Landkreise Mansfeld-Südharz und Kyffhäuser, die Verkehrsgesellschaft, die beiden Tourismusverbände, die Bestellorganisationen für den SPNV und Bürgermeister der zur Region gehörenden Städte und Gemeinden teil (siehe BMVBS 2007, Seite 26ff). Ziel hierbei ist es, mit gleichbleibenden finanziellen Mitteln, durch die Mischung von Linienverkehr und flexiblen Nahverkehrsangeboten, eine bessere ÖPNV-Versorgung der Region zu ermöglichen. Hierbei wird der Linienverkehr angepasst und durch Bürgerbusse, Rufbusse und private Mitnahmemöglichkeiten ergänzt. Die Koordinierung dieser verschiedenen Angebote erfolgt durch einen Bürgerladen, in dem Funktionen der Nahversorgung und Mobilität zusammengebracht werden (siehe BMVBS 2007, Seite 30).

Im Landkreis Havelland wäre es vorteilhaft, den Nahverkehrsbeirat des Landkreises durch einen Vertreter des Tourismusverbandes Havelland zu ergänzen. Der Nahverkehrsbeirat kann die Aufgaben eines „Stammtisches Nahverkehr“ übernehmen (SIEHE SCHRIFTLICHE MITTEILUNG FRAU WAGNER).

Dorfumbau – zukunftsfähige Infrastruktur im ländlichen Raum

Auch diesem Projekt liegen kleinräumige Bevölkerungsprognosen zu Grunde. Diese sind mit Hilfe des statistischen Landesamtes Sachsen-Anhalt, eines kreisspezifischen Rechenmodells und der Einwohnermeldeämter erstellt worden und auf 20 Jahre angelegt (2005 bis 2025).

Danach erfolgte eine separate Bewertung aller Ortsteile nach:

1. Bevölkerungsentwicklung,
2. Entwicklung / Vorhandensein von Einrichtungen der sozialen Infrastruktur,
3. Entwicklung / Vorhandensein von Gewerbe- und Dienstleistungsunternehmen,

4. Entwicklung / Vorhandensein von Einrichtungen der Grund- und Nahversorgung (siehe SCHILLER, Seite 17).

Aufgrund dieser Datenlage kann ein mögliches Angebot im ÖPNV festgestellt werden, da die zukünftige Entwicklung der Bevölkerung und Beschäftigung für jeden Ortsteil ermittelt wurde. Ein weiteres Ergebnis dieses Projektes ist die breite Öffentlichkeit für das Themenfeld des demografischen Wandels zu sensibilisieren.

Mobilitätsverein

Eine Möglichkeit die Bevölkerung in den öffentlichen Gestaltungsprozess zu integrieren zeigt das Modell in Weißwasser (Sachsen). Hier wurde ein Verein gegründet, der sämtliche Bereiche des gesellschaftlichen Lebens abdeckt.

In der Modellregion des „Demografie-Projektes Havelland“ könnte ein Verein das öffentliche Interesse bei der Konzeption neuer Mobilitätsformen übernehmen. Der Verein kann zu einem Teil aus Mitgliedern öffentlicher Verwaltungen und der Verkehrsbetriebe bestehen, die ihre Fachkompetenz einbringen können. Zum anderen könnte der Verein aus interessierten Bürgern, Unternehmen und Stiftungen bestehen. So könnten neue Konzepte im ÖPNV gemeinschaftlich diskutiert und beschlossen werden. Hierbei ist allerdings das Interesse der Bürger zu gewinnen.

In Weißwasser richtet der Verein noch weitere Projekte in allen sozialen und politischen Bereichen aus. Er kümmert sich bspw. um die Stadterneuerung, um Veranstaltungen und um Marketing (siehe BMVBS 2009a, Seite 2ff). Auch das ist in der Modellregion des „Demografie-Projektes Havelland“ vorstellbar.

Mobilitätsagentur Stadt Land Rad

In diesem Konzept wird den Bewohnern ländlich geprägter Gebiete im Stettiner Haff eine kostengünstige und selbstbestimmte Art der Fortbewegung nahegelegt. Sie werden durch die Mobilitätsagentur ermuntert das Fahrrad zu nutzen, um bspw. öffentliche Einrichtungen anzusteuern, die mit dem ÖPNV nicht angefahren werden. Dieses Konzept hat unter anderem die Ziele:

- „den Radverkehr als eine kostengünstige und selbstbestimmte Form der Mobilität zu fördern;
- die Chance auf eine individuelle Erreichbarkeit insbesondere im Alltag zu bieten;
- die Mobilität der Bürgerinnen und Bürger unabhängig vom Anlass, vom Alter oder den finanziellen Möglichkeiten zu verbessern, sofern sie körperlich zum Radfahren in der Lage sind;

- die Erreichbarkeit von zentralen Einrichtungen der Daseinsvorsorge zu sichern, die weder zu Fuß noch mit dem ÖPNV erreichbar sind, weil entsprechende Angebote fehlen [...]“ (siehe SCHMIDTMANN ET AL., Seite 19)

Zielgruppen sind neben den privaten Bürgern auch Vereine, öffentliche Einrichtungen und Touristen.

In der Modellregion des „Demografie-Projektes Havelland“ kann dieses Konzept zum einen in größeren Städten, wie Falkensee oder Rathenow umgesetzt werden. Dort könnten die Bürger durch eine Verbesserung der Radinfrastruktur und durch das Vorhandensein von Mietstationen motiviert werden, häufiger kleinere Arbeitswege und Einkäufe mit dem Fahrrad zu erledigen. Hierfür sind Bürger zu gewinnen, die eine Mietstation ehrenamtlich betreuen und dabei von Unternehmen bzw. Firmen unterstützt werden, die sich um die Wartung der Räder kümmern. Die Trägerschaft der Radstationen können die Verkehrsunternehmen oder Kommunen übernehmen, weil dieses Konzept als eine Art der Daseinsvorsorge angesehen werden kann (siehe SCHMIDTMANN ET AL., Seite 46ff). Vielleicht ist es aber auch möglich die Radstationen von Behindertenwerkstätten betreiben zu lassen (z.B. in Berge, Nauen, Falkensee). Diese könnten dann auch die Wartung der Fahrräder übernehmen.

Zudem kann es zu einer Förderung bei der Anschaffung von Elektroantrieben für Fahrräder kommen, damit auch weniger sportliche Menschen motiviert werden, das Fahrrad zu nutzen. Die Radstationen können auch an Bahnhöfen kleinerer Gemeinden (z.B. Nennhausen) eingerichtet werden. An einigen Bahnhöfen stehen Immobilien, die momentan zerfallen. Dort könnte man Radstationen aufbauen, welche die Bürger und Touristen nutzen können um vom Bahnhof in das Umland zu kommen, ohne auf einen Bus angewiesen zu sein (siehe RAD STATION CHORIN). Die Fahrräder können in der Region gesammelt werden und von örtlichen Fahrradhändlern für den Verleih präpariert und repariert werden. Die Kosten für die Reparatur können Unternehmen zahlen, die dafür an den jeweiligen Rädern werben dürfen. An einigen Bahnhöfen im Landkreis Havelland sind solche Stationen bereits vorhanden. Bisher fehlt allerdings die Möglichkeit die Räder an einer Station auszuleihen und an einer anderen Station wieder abzugeben. Hier können Absprachen getroffen werden.

5.2 Weitere Ideen

Im Folgenden werden einige weitere Maßnahmen, Projekte und Konzepte aufgezeigt, die zum Teil selbst entwickelt wurden oder sich aus Gesprächen ergaben.

Motivation zur Selbstorganisation

Ein weiterer Vorschlag ist es von den Bussen, zu bestimmten Zeiten nur bestimmte Haltestellen anfahren zu lassen. So kann man gegebenenfalls mit Schulbussen nur die Orte an-

fahren, die auch wirklich Schulkinder haben. Von kleinen Gemeinden, die abseits der Hauptstrecke liegen, können evtl. Eltern oder Senioren motiviert werden die Kinder jeden Morgen zur nächsten größeren Bushaltestelle zu bringen. Hierbei sollen allerdings auch Ausnahmen von den im Kapitel 4.1 genannten Gesetzen geltend gemacht werden. Die Kosten für diese Fahrten übernimmt das Schulamt (siehe MÜNDLICHE MITTEILUNG FRAU WOBESER).

Themenfahrten für Busse

Thematische Fahrten können bspw. jeden ersten Samstag im Monat Interessierte für einen kleinen Beitrag mit Bussen zu besonderen Einrichtungen wie Ausflugsgaststätten Einkaufszentren oder Dorfläden fahren. So kann man die Schulbusse am Wochenende nutzen und Tagestouristen aus Berlin in die Modellregion des „Demografie-Projektes Havelland“ holen. Hierfür können in Absprache mit dem VBB spezielle Fahrkarten angeboten werden. Der Verkehrsverbund könnte diese Aktionen in seine Werbung aufnehmen.

Ein Buskonzept, welches an Wochenenden im Sommer für (Fahrrad-) Touristen entwickelt werden kann, könnte auch dazu dienen, die örtliche Bevölkerung am Wochenende an den Busverkehr angeschlossen zu halten. So ist es für die Bewohner auch möglich, an schulfreien Tagen ohne Auto und Fahrrad mobil zu bleiben. Außerdem wird die Region somit attraktiver für Touristen.

Einkaufsfahrt

Eine weitere Möglichkeit ist es, zu bestimmten Zeiten ein Anruf-Sammeltaxi zu einem großen Einkaufszentrum fahren zu lassen und nach einer gewissen Zeit wieder zurück. Somit könnten auch die weniger mobilen Menschen gelegentlich ohne die Hilfe der Familie oder von Nachbarn einkaufen gehen. Diese Themenfahrt könnte dann je nach Nachfrage ein- oder mehrmals wöchentlich angeboten werden. Zudem sollte hierbei überlegt werden, einen Haustürservice anzubieten, damit die Einkäufe nicht so weit getragen werden müssen.

Bürgerladen

Der Bürgerladen dient dazu, in ländlichen Regionen die „Angebote zu vernetzen und gemeinsam zu vermarkten“ (siehe SCHRIFTLICHE MITTEILUNG FRAU WAGNER). Es werden nicht nur Produkte zum Kauf angeboten, sondern auch Service- und Dienstleistungen. Die Kunden können z.B. über den Bürgerladen einen Rufbus bestellen oder die Mobilitätsberatung in Anspruch nehmen. Außerdem können hier Anmeldungen zu Themenfahrten, wie dem „Disko-Bus“ (siehe SCHRIFTLICHE MITTEILUNG FRAU WAGNER) gebucht werden. Umgesetzt wird dieses Modell momentan in Wittbrietzen, im Landkreis Potsdam-Mittelmark (siehe SCHRIFTLICHE MITTEILUNG FRAU WAGNER).

Mitfahrgelegenheit

Kein gänzlich neues Mobilitätskonzept ist die Mitfahrgelegenheit. Um dieses zu starten befinden sich bei Dorffesten oder anderen öffentlichen Veranstaltungen in den Gemeinden oder Kommunen Listen, in denen sich (Berufs-) Pendler nach Zielort sortiert eintragen können. Die Liste wird dann in ehrenamtlicher Tätigkeit so zusammengestellt, dass sich immer drei bis vier Menschen als Fahrgemeinschaft zusammenfinden. Die Fahrgemeinschaften treffen sich zu Beginn zu einem ersten Kennenlernen. Danach findet eine Wahl statt, bei der jeder aufschreiben kann, ob er oder sie mit den anderen potentiellen Mitfahrern zusammen fahren möchte. Beim Projektstart kann beschlossen werden, ob eine Person alle einsammelt, oder ob sich die Gruppe an einem öffentlichen Parkplatz trifft. Dieser Parkplatz wird dann evtl. direkt vor einem Gemeindezentrum freigehalten. Dort können alle Mitfahrer ihre Autos relativ sicher den ganzen Tag über stehen lassen.

Spontane Mitfahrgelegenheit

Die Deutsche Telekom bietet mit ihren „Smartphones“ die Möglichkeit der spontanen Mitfahrgelegenheit an. Hierzu sollen sich die Teilnehmer vorher ein vom Fraunhofer Institut entwickeltes Programm herunterladen und sich registrieren (siehe OPEN-RIDE). Durch das „Smartphone“ oder andere internetfähige Mobiltelefone werden dem potentiellen Mitfahrer in Echtzeit mögliche freie Sitzplätze auf der von ihm gewünschten Route aufgezeigt. Der Kraftfahrer und seine Route sind durch das Navigationsgerät seines Mobiltelefons erkennbar (siehe T-CITY FRIEDRICHSHAFEN).

Der Fahrpreis ergibt sich aus den vom Kraftfahrer vorher festgelegten Kilometerpreisen. Somit ist dem Mitfahrer im Idealfall auch ein Preisvergleich möglich. Die Bezahlung erfolgt automatisch über ein Abbuchungssystem (siehe T-CITY FRIEDRICHSHAFEN).

Die Software kann von privaten und gewerblichen Nutzern kostenlos verlinkt werden, damit eine möglichst große Gemeinschaft potentieller Fahrer und Fahrgäste entsteht. Außerdem kann sie durch Programmierer jederzeit weiterentwickelt werden, da sie als Open-Source-Projekt entwickelt wurde (siehe OPEN-RIDE).

Die Spontane Mitfahrgelegenheit hat das Ziel auch auf kurzen Strecken eine Mitfahrgelegenheit wahrzunehmen (siehe T-CITY FRIEDRICHSHAFEN). Allerdings kann es, gerade in ländlichen Gebieten, dazu kommen, dass sich keine spontane Mitfahrgelegenheit findet. Somit ist dieser Ansatz eher in stärker besiedelten Räumen, also im Osten der Modellregion des „Demografie-Projektes Havelland“, zu empfehlen. Momentan wird dieser Ansatz im Raum Friedrichshafen erprobt.

Privatverkehre

In Gebieten ohne ÖPNV-Angeboten besteht die Möglichkeit, dass Menschen mit Fahrzeugen Erledigungen für Nachbarn übernehmen (Nachbarschaftshilfe). Dies kann immer dann erfolgen, wenn die Kraftfahrer selbst auch ihre Einkäufe erledigen wollen.

Eine weitere Möglichkeit ist die private Mitnahme von Menschen mit eingeschränkter Mobilität. Dieses erfolgt im Privatauto. Das Konzept stärkt die Gemeinschaft im Ort.

Die zwei Ansätze haben Vorteile für beide Parteien. Die Kraftfahrer können somit ihre Mobilitätskosten verringern, indem sie von ihren Nachbarn eine kleine Aufwandsentschädigung erhalten. Die weniger mobilen Teile der Bevölkerung haben durch diese beiden Ansätze weiterhin die Möglichkeit Amtsgänge, Einkäufe oder sonstige Fahrten zu erledigen bzw. erledigen zu lassen (siehe BMVBS 2009b, Seite 104f).

In folgender Tabelle4 sind die verschiedenen Ansätze des privaten Mitnahmeverkehrs aufgezeigt, die alle ein hohes Maß an ehrenamtlichem Engagement erfordern.

Fahrtvermittlung	Mitnahmeform	Charakteristik
Vermittelt	Fahrgemeinschaften	auf regelmäßig gefahrene Wegstrecken ausgelegt, kommerzielle oder nicht kommerzielle Organisation von Zusammenschlüssen
	Gelegenheitsmitnahme	über Mitfahrzentralen koordiniert
Zugewiesen	organisierte Fahrdienste	Einsatz bei Veranstaltungen und Mitnahme auf Zuweisung
Abgesprochen	Fahrgemeinschaft	auf regelmäßig gefahrene Wegstrecken ausgelegt, private Organisation von Zusammenschlüssen
	abgesprochene Mitnahme im persönlichen Umfeld	auf Einzelfall ausgelegte Mitnahme im Familien- und Freundeskreis
Spontan	Anhalter-Mitnahme („Trampen“)	
	Zusteiger-Mitnahme	Zugang an Haltestelle des ÖPNV, Tramper mit Ausweis zum Ausschluss jeglicher Haftungsansprüche

Tabelle 4: Private Mitnahmeverkehre (siehe BMVBS 2009, Seite 105)

Car Sharing

Ein Zweitwagensatz bietet das Konzept des Car Sharing. Hierbei stellt ein Nutzer Autos zur Verfügung. Jeder, der Interesse hat, kann sich registrieren, erhält ein Passwort und darf dann stunden- oder tagesweise ein Auto mieten. Das Konzept trägt sich allerdings nur, wenn genügend Personen teilnehmen. In der Modellregion des „Demografie-Projektes Havelland“ könnte es funktionieren, wenn beim Aufbau des Systems lokale Autoritäten mitwirken, dafür werben und dort mitmachen. Zudem müsste der Aufbau ehrenamtlich und anfänglich mit kommunaler Unterstützung erfolgen. Weil beim Car Sharing auch Transporter oder Vans vermietet werden ist es auch lukrativ für Familien oder kleine Firmen. Laut BAKE (2009) lohnt es sich bis zu einer Fahrtstrecke von 10.000 Km jährlich. Alle organisatorischen und versicherungsmäßig

cherungstechnischen Fragen werden bei diesem Konzept mit berücksichtigt. Weitere Informationen gibt es beim Bundesverband Carsharing e.V..

Marketingaktion

In Köln gab es das „Patenticket“. Hierbei wurde älteren Menschen, die eine Monatskarte für den ÖPNV besitzen, für einen kurzen Zeitraum ein Freiticket zur Verfügung gestellt, dass sie an eine weitere Person vermitteln. Diese Personen werden durch die Freifahrten auf den ÖPNV aufmerksam gemacht. So können weitere, ältere Menschen dazu motiviert werden mit Bus oder Bahn zu fahren (siehe PATENTICKET).

Im Bereich des VBB wird dieses Konzept allerdings bereits durch die „Umweltkarten“ umgesetzt, die es den Inhabern ermöglichen, in den Abendstunden oder am Wochenende weitere Personen mitzunehmen.

5.3 Beispiele aus anderen Ländern

Anruflinientaxi in Frankreich

In Brieuc werden seit 1990 nachfrageschwache Linien durch ein Anruflinientaxi ersetzt (siehe hierzu auch Kapitel 4.2, Kombination aus Bedarfslinien- und Flächenbetrieb). Der potentielle Fahrgast muss sich zunächst registrieren und kann dann unter Angabe seiner Geheimnummer spätestens 45 Minuten vor Fahrtantritt seinen Fahrtwunsch anmelden. Die örtlichen Taxiunternehmen befördern die Fahrgäste zu den üblichen ÖPNV-Tarifen auf einer virtuellen Linie von Haltestelle zu Haltestelle. Mit Hilfe einer Software werden die Fahrtwünsche gebündelt und optimale Fahrtrouten erstellt.

Die Betriebskosten sind nach Angaben der Betreiber wesentlich geringer, als sie es bei konventionellen Buslinien wären. Das Netz ist inzwischen auf 45 virtuelle Linien angewachsen. Auch die Fahrgastzahlen steigen stetig an (siehe WUPPERTAL INSTITUT FÜR KLIMA, UMWELT, ENERGIE GMBH, Seite 9).

Bahnhof- Haustür Taxi in den Niederlanden

Das „Treintaxi“ befördert für einen einheitlichen Preis die Fahrgäste von ihrer Haustür zum nächsten Bahnhof (siehe hierzu auch Kapitel 4.2.3, Richtungsbandbetrieb). Die Fahrt ist nur in Verbindung eines Zugtickets möglich und ist mit 3,80 Euro meist wesentlich günstiger als eine konventionelle Taxifahrt. Seit 1990 werden mit dieser Art des Anruf-Sammeltaxis monatlich über 300.000 Fahrgäste befördert.

An Bahnhöfen wartet das Taxi bis etwa 10 Minuten nach Ankunft des Zuges auf alle potentiellen Mitfahrer und bündelt somit die verschiedenen Fahrtwünsche zu einer individuellen Tour. Die Haustür darf allerdings nur etwa acht Kilometer vom Bahnhof entfernt sein.

Dieses System war 1993 bereits an 111 Bahnhöfen in den Niederlanden eingeführt und hatte somit fast 60% aller Einwohner im Einzugsbereich. Es trägt spürbar zu einer Verlagerung vom MIV zum ÖPNV bei. Der Kostendeckungsgrad liegt bei 60% (siehe WUPPERTAL INSTITUT FÜR KLIMA, UMWELT, ENERGIE GMBH, Seite 10f).

Anrufbus in Kanada

Der „Brantfort Transit Dial-A-Bus Service“ ergänzt den stündlichen Linienverkehr und erweitert ihn auf individuellen Fahrtrouten (siehe hierzu auch Kapitel 4.2.2, Bedarfslinienbetrieb). Die Fahrtwünsche sollen spätestens 30 Minuten vor Fahrtantritt angemeldet werden. Die Dispositionszentrale teilt dem Fahrgast dann die genaue Abfahrtszeit mit. Die Ticketpreise entsprechen den normalen ÖPNV-Tarifen (siehe WUPPERTAL INSTITUT FÜR KLIMA, UMWELT, ENERGIE GMBH, Seite 11).

Anrufbus in den USA

In den USA gibt es zahlreiche Anrufbussysteme speziell für ältere Menschen und Menschen mit Behinderungen (siehe hierzu auch Kapitel 4.2, Kombination aus Bedarfslinien- und Flächenbetrieb). Dieses System wurde nach und nach für alle Bürger ausgeweitet. Ältere und behinderte Menschen zahlen allerdings nur den halben Fahrpreis. Fahrtwünsche können bereits Tage im Vorfeld gebucht werden. Somit ist bspw. ein zeitgerechter Transport zum Arztbesuch frühzeitig gesichert.

Mit diesem Konzept wird es den weniger mobilen Menschen ermöglicht, weiterhin relativ selbstständig zu bleiben (siehe WUPPERTAL INSTITUT FÜR KLIMA, UMWELT, ENERGIE GMBH, Seite 11f).

Anrufbus in Luxemburg

In einigen Gemeinden in Luxemburg gibt es die Möglichkeit für ein bis zwei Euro den sogenannten „Flexibus“ zu bestellen (siehe hierzu auch Kapitel 4.2, Kombination aus Bedarfslinien- und Flächenbetrieb). Dieser Kleinbus fährt die Fahrgäste von der Haustür bis zur gewünschten Adresse im gesamten Gemeindegebiet. Die Fahrt sollte spätestens 45 Minuten vorher angemeldet werden (siehe SALES-LENZ).

Postbus in Großbritannien

Seit 1967 wird in Teilen Großbritanniens der Transport von Post und Personen zusammengelegt (siehe hierzu auch Kapitel 4.2.5, sonstige Formen im ÖPNV). Der Grund hierfür ist, dass beide Transporte das gleiche Ziel haben. Sie wollen auch in dünn besiedelten Bereichen mehrmals täglich jeden Ort relativ wirtschaftlich bedienen können. Somit werden dort Personen und Postgüter gleichzeitig transportiert. Allerdings hat die Post den Vorrang. Somit

müssen Fahrgäste mitunter sehr lange Fahrtzeiten oder Verzögerungen in Kauf nehmen (siehe BMVBS 2009b, Seite 102).

Public Car in der Schweiz

In der Schweiz gibt es seit 1995 das Public Car System (siehe hierzu auch Kapitel 4.2.3, Richtungsbandbetrieb). Hierbei kann der potentielle Fahrgast seine Fahrt individuell anmelden und überall im Einzugsgebiet des Public Car wieder aussteigen. Die Fahrtwünsche werden wieder in einer Dispositionszentrale gesammelt und gebündelt. Es besteht allerdings auch die Möglichkeit, dass kurzfristige Fahrtwünsche direkt an den Busfahrer gesendet werden, der dann versucht diesen Wunsch in die aktuelle Fahrt zu integrieren. Es gibt keine festen Fahrtzeiten. Die Fahrt kostet etwa 3 Franken mehr als eine normale Fahrt mit dem ÖPNV. Eingesetzt werden die Kleinbusse, die von einer Tochtergesellschaft der schweizerischen Post betrieben werden, in Gebieten, die einen Kostendeckungsgrad von unter 20% bei konventionellen Buslinien hatten. Das Public Car wird pro Einsatzgebiet von etwa 50 bis 90 Fahrgästen täglich für die Fahrt zur Arbeit, zum Einkauf, zum nächsten Bahnhof usw. genutzt. Der Wiedererkennungswert der Fahrzeuge ist durch eine einheitliche Lackierung gegeben (siehe WUPPERTAL INSTITUT FÜR KLIMA, UMWELT, ENERGIE GMBH, Seite 25ff und POST AUTO).

In folgender Tabelle 5 sind einige der aufgezeigten Maßnahmen, Projekte und Ideen der alternativen Bedienformen sowie des motorisierten Individualverkehrs zusammengefasst.

Übersicht über einige alternative Bedienformen im ÖPNV und MIV		
Bedienform	Maßnahme	Eckpunkte
Linienbetrieb	Linientaxi	1. verkehrt in verkehrsschwachen Zeiten auf Buslinien 2. Ausstieg zwischen Haltestellen möglich
	Bürgerbus	1. Gründung von Bürgerbusvereinen 2. verkehrt als Ergänzung zum ÖPNV 3. ehrenamtliches Engagement der Fahrer 4. Finanzierung u.a. durch Kommune und Landkreis
Bedarfslinienverkehr	Anrufbus	1. Bus, der nur telefonisch vorbestellte Haltestellen ansteuert 2. verkehrt fahrplangebunden aber bedarfsabhängig 3. verkehrt auf festen Linien
	Anruf-Sammeltaxi	1. Taxi das nur telefonisch vorbestellte Haltestellen ansteuert 2. Haustürservice möglich 3. nur Abfahrtszeit am Startpunkt festgelegt, Zwischenhalte sind zeitlich flexibel

Richtungsband- betrieb	Anrufbus	1. Bus, der telefonisch vorbestellt werden muss 2. verkehrt fahrplangebunden auf fester Linie, die durch zusätzliche Haltestellen erweitert werden kann 3. Haustürservice möglich
	Anruf-Sammeltaxi	1. Taxi, dass telefonisch vorbestellt werden muss 2. verkehrt zu sehr nachfrageschwachen Zeiten (z.B. nachts) 3. Haustürservice möglich
Flächenbetrieb	Anrufbus	1. Bus, der telefonisch vorbestellt werden muss 2. Abfahrtszeiten und Fahrtroute werden individuell festgelegt 3. Haustürservice möglich
sonstige Formen	multifunktionale Bedienungsform	1. Switched Mode: tagsüber Warentransport, abends Personentransfer 2. Shared Mode: Güter- und Personenverkehr gleichzeitig
Andere Projekte und Konzepte	Stammtisch Nahverkehr	1. Austausch zwischen Interessensverbänden, Verwaltung, Verkehrsplanern, Verkehrsgesellschaften, Tourismusverbänden 2. Schaffung kleinräumiger, angepasster und individueller Nahverkehrsformen auf Grundlage einer detaillierten Bevölkerungsprognose
	Mobilitätsverein	1. Mitglieder: Verkehrsunternehmen, Verwaltung, interessierte Bürger, Unternehmen 2. Erarbeitung von kleinräumigen Mobilitätskonzepten auf Grundlage einer detaillierten Bevölkerungsprognose
	Mobilitätsagentur Stadt Land Rad	1. Anreize zum Radfahren schaffen (für Bewohner und Touristen) 2. Verbesserung der Radinfrastruktur durch Einrichten von Verleihstationen (z.B. am Bahnhof)
Marketingaktion	Patenticket (Umweltkarte)	1. ÖPNV-Kunden können kostenlos Bekannte mitnehmen und sie für den ÖPNV begeistern
	Bürgerladen	1. Vernetzung und Koordinierung von Angeboten 2. Treffpunkt für die Dorfgemeinschaft 3. Rufbus- und Diskobusvorbestellung möglich
	Themenfahrten	1. Bus verkehrt zu bestimmten Themen am Wochenende 2. angesteuert werden können: Geschäfte, Ausflugsziele, Gaststätten 3. spezielle Tickets nötig

Internationale Beispiele	Treintaxi (Niederlande)	1. Fahrservice von Haustür zum Bahnhof und zurück 2. Fahrt nur in Verbindung mit Zugticket möglich 3. nur im Umkreis weniger Kilometer vom Bahnhof möglich 4. günstiger als Taxi
	Postbus (Großbritannien)	1. gleichzeitiger Transport von Post und Menschen
Motorisierter Individualverkehr	Motivation zur Selbstorganisation	1. Motivation von Eltern oder Senioren die Schulkinder oder weniger mobile Nachbarn zur nächsten Bushaltestelle fahren und wieder abholen 2. Ausnahme von Gesetzen nötig
	Mitfahrgelegenheit	1. Pendler einer Kommune organisieren sich zu ständigen Fahrgemeinschaften 2. Auto und Fahrer können wechseln
	spontane Mitfahrgelegenheit	1. spontane Verabredung über das Internet mit dem "Smartphone" 2. vor allem in den größeren Orten der Modellregion umsetzbar
	Privatverkehre	1. in Gebieten ohne ÖPNV erledigen Nachbarn oder Gemeindeangestellte Einkäufe usw.
	Car Sharing	1. nicht genutzte Autos stehen, gegen eine Leihgebühr, registrierten Bürgern zur Verfügung

Tabelle 5: Übersicht über einige alternative Bedienformen im ÖPNV und MIV, eigene Zusammenstellung

6. Ansatzpunkte für die Mobilität

Im folgenden Kapitel werden die sieben Experteninterviews ausgewertet. Die Experten waren, wie im Kapitel 2 bereits erwähnt:

- Herr LÜDER, BürgerBus Brieselang e.V.,
- Frau WOBESER, Sachgebietsleiterin Beteiligung/ ÖPNV im Landkreis Havelland,
- Frau WAGNER, VBB (zuständig für alternative Bedienformen im ÖPNV),
- Herr DR. GÜNZEL, Regionalplaner und Auftragnehmer für den Nahverkehrsplan,
- Frau DR. GRIGOLEIT, stellv. Bürgermeisterin Stadt Nauen,
- Herr PUST, Amtsdirektor, Amt Friesack,
- Herr HOFFMEYER-ZLOTNIK, ASB Falkensee.

Ergänzt werden diese Interviews durch die Aussagen von Herrn WIENEN, Projektreferent des „Demografie-Projektes Havelland“.

Untergliedert sind die folgenden Abschnitte nach den Fragen des halboffenen Leitfadeninterviews. Die Mitschriften der Befragungen befinden sich im Anhang 2.

6.1 Auswirkungen des demografischen Wandels

Die Auswirkungen des demografischen Wandels im Landkreis Havelland ergeben, nach Meinung der Experten, Folgendes:

Herr PUST, als Vertreter der ländlichen Teile der Modellregion meint, dass die „bürgerliche Mitte verloren geht“ (siehe MÜNDLICHE MITTEILUNG HERR PUST), gerade in den berlinfernen Gebieten kann die Abwanderung von jungen und gebildeten Menschen nicht mehr durch Zuzüge und Familiengründungen ausgeglichen werden (siehe MÜNDLICHE MITTEILUNG HERR PUST). Es fehlen ab 2016 die Frauen, die in den 1990er Jahren nicht geboren wurden (siehe MÜNDLICHE MITTEILUNG HERR DR. GÜNZEL).

Diese Aussage verschärfen Herr HOFFMEYER-ZLOTNIK vom ASB und Frau WOBESER mit der Äußerung, dass durch die fehlenden Familien auch Einrichtungen für Kinder und Schüler geschlossen oder zusammengelegt werden müssen. Dadurch entstehen längere Wege für den Einzelnen, die durch ein angepasstes ÖPNV-Angebot ausgeglichen werden können (siehe MÜNDLICHE MITTEILUNGEN HERR HOFFMEYER-ZLOTNIK und FRAU WOBESER). Die Bevölkerung in den ländlichen Gebieten wird älter. Außerdem nimmt der Bevölkerungsanteil an bildungsfernen Menschen zu (siehe MÜNDLICHE MITTEILUNGEN HERR PUST und FRAU DR. GRIGOLEIT). Die Angebote im ÖPNV sollen an diese Zielgruppen angepasst werden, ohne dabei den Schülerverkehr zu vernachlässigen, der den Hauptanteil des ÖPNV ausmacht

(siehe MÜNDLICHE MITTEILUNG FRAU WOBESER). Frau WAGNER sieht allerdings auch die gute Situation, die der Landkreis Havelland durch die Bahnanbindung hat. Die Schiene ist ein Vorteil dieser Region, der nicht zu vernachlässigen ist (siehe MÜNDLICHE MITTEILUNG FRAU WAGNER). Diese Aussage verschärft Herr PUST noch einmal mit der Äußerung, dass die Bahnhöfe in Paulinenaue und Friesack ein elementarer Faktor für das Amt Friesack sind (siehe MÜNDLICHE MITTEILUNG HERR PUST).

Im berlinnahen Raum sind die Auswirkungen des demografischen Wandels ganz andere. Es gibt hier eine starke Zuwanderung, dem ein hohes Angebot an ÖPNV entgegengestellt werden soll (siehe MÜNDLICHE MITTEILUNGEN FRAU WAGNER und HERR DR. GÜNZEL).

6.2 Herausforderungen des demografischen Wandels

Bei der Analyse der aus dem demografischen Wandel resultierten Herausforderungen für die Modellregion des „Demografie-Projektes Havelland“ ergibt sich Folgendes:

Frau WOBESER bringt die Herausforderungen mit der Aussage auf den Punkt: „[Wir müssen] mit geringen finanziellen Möglichkeiten das optimale ÖPNV-Angebot schaffen“ (siehe MÜNDLICHE MITTEILUNG FRAU WOBESER). Hierbei soll der Berufs-, Schüler-, Freizeit- und Tourismusverkehr beachtet werden (siehe MÜNDLICHE MITTEILUNG FRAU WOBESER). Frau DR. GRIGOLEIT betont, dass man auf die älter werdende Bevölkerung reagieren soll. Es sollen Maßnahmen umgesetzt werden, die vor allem ältere Menschen benutzen. Dabei dürfen aber auch die jungen Menschen nicht vergessen werden (siehe MÜNDLICHE MITTEILUNG FRAU DR. GRIGOLEIT).

Herr PUST sagt, dass es wesentlich schwerer wäre ein ÖPNV-Angebot aufrecht zu erhalten, wenn der Schülerverkehr nicht wäre. Dieser stellt den wichtigsten Faktor, gerade im ländlichen Raum, dar. Weiter meint er, dass sich in diesen Regionen der traditionelle Busverkehr immer mehr zu alternativen Bedienformen hin verändern wird (siehe MÜNDLICHE MITTEILUNG HERR PUST). Frau WAGNER meint, dass der Schülerverkehr die Hauptanforderung an den ÖPNV ist. In ländlichen Gebieten können Zubringerbusse versuchen die Fahrtzeit der großen Busse zu verkürzen, indem sie die Schüler aus den Dörfern zu zentralen Haltestellen bringen (siehe MÜNDLICHE MITTEILUNG FRAU WAGNER).

Es soll, laut DR. GÜNZEL, jedoch beachtet werden, dass der ÖPNV in der Fläche bleiben muss, da er als ein Teil der Daseinsvorsorge gilt, obwohl die Wirtschaftlichkeit weiter abnehmen wird. Bei der Neubearbeitung des Nahverkehrsplans für den Landkreis Havelland wird darauf geachtet, dass die Linien bspw. nur mit Niederflurbussen befahren werden dürfen, um den Einstieg so barrierefrei wie möglich zu gestalten, damit er auch für mobilitätseingeschränkte Personen zu bewältigen ist (siehe MÜNDLICHE MITTEILUNG HERR DR. GÜNZEL).

6.3 Auswertungen der Maßnahmen

Um die Übersicht zu vereinfachen wird in diesem Abschnitt jede Maßnahme aus der Tabelle 5, (Seite 45ff) separat betrachtet. Die Auswertung dort aufgezeigter Maßnahmen, Strategien und Konzepte zeigt Folgendes:

6.3.1 Maßnahmen im ÖPNV

Linientaxi

Die ländlichen Regionen des „Demografie-Projektes Havelland“ haben bei dieser Form des ÖPNV das Problem der fehlenden Taxiunternehmen, die diese Fahrzeuge zur Verfügung stellen könnten. Im Amt Friesack müssten diese Fahrzeuge aus Nauen oder Rathenow anfahren. Somit lohnt sich das Linientaxi dort nur, wenn es eine Linie bedient, die dort beginnt, wo es ein Taxiunternehmen gibt, welches die nötigen Konzessionen besitzt (siehe MÜNDLICHE MITTEILUNG HERR PUST). Frau DR. GRIGOLEIT ist der Ansicht, dass sich das Linientaxi noch mehr lohnen würde, wenn es auch die Möglichkeit des Ausstiegs zwischen den Haltestellen bietet. Weiter meint Sie, dass der Stadtbus Nauen eine Art Linientaxi ist (siehe MÜNDLICHE MITTEILUNG FRAU DR. GRIGOLEIT).

Frau WOBESER sagt, dass sich der Einsatz eines Linientaxis lohnt, wenn das erwartete Fahrgastaufkommen zu gering ist, um einen Einsatz von Bussen zu rechtfertigen. Im Landkreis Havelland wird diese alternative Bedienform bereits eingesetzt (z.B. die Linie 604 von Falkensee nach Potsdam). Rechtlich betrachtet ist ein Ausstieg zwischen den Haltestellen erst ab 18 Uhr erlaubt (siehe MÜNDLICHE MITTEILUNG FRAU WOBESER).

Bürgerbus

Der Bürgerbus lohnt sich in flächenmäßig großen Gemeinden, die durch den ÖPNV nicht mehr optimal bedient werden (siehe MÜNDLICHE MITTEILUNG HERR LÜDER). Diese Gemeinden sollten allerdings, wie Frau WOBESER meint, einen zentralen Ort besitzen, der als Start- und Zielpunkt der Touren dienen kann (siehe MÜNDLICHE MITTEILUNG FRAU WOBESER). Es funktioniert bereits in einigen nachfrageschwachen Regionen Brandenburgs, aber auch in Kommunen mit einer potentiell höheren Nachfrage, wie der Bürgerbus in Brieselang zeigt (siehe MÜNDLICHE MITTEILUNG FRAU WAGNER). Des Weiteren braucht man für dieses Modell ein hohes Maß an ehrenamtlichem Engagement, woran es in anderen Regionen des Landkreises Havelland bereits gescheitert ist (siehe MÜNDLICHE MITTEILUNG FRAU WOBESER) (siehe hierzu auch Kapitel 4.1).

Laut Frau DR. GRIGOLEIT und Herrn PUST ist allerdings eine weitere Belastung der ehrenamtlich tätigen Menschen im strukturschwachen Raum nicht möglich. Daher ist dieses Modell ihrer Meinung nach in weiten Teilen der Modellregion des „Demografie-Projektes Havelland“

nicht umsetzbar (siehe MÜNDLICHE MITTEILUNGEN FRAU DR. GRIGOLEIT und HERR PUST). Herr DR. GÜNZEL meint, dass dieses Konzept andere ÖPNV-Formen zerstört. So lohnt sich in Orten mit Bürgerbus keine andere alternative Bedienform mehr (siehe MÜNDLICHE MITTEILUNG HERR DR. GÜNZEL). Weiter meint er, dass ein Rufbus in Brieselang vermutlich mehr Fahrgäste hätte als der Bürgerbus momentan befördert und dass diese Maßnahme „das Ende des ÖPNV“ ist (siehe MÜNDLICHE MITTEILUNG HERR DR. GÜNZEL). Einen weiteren hemmenden Grund für den Bürgerbus sieht Herr PUST in den rechtlichen Rahmenbedingungen, die eingehalten werden müssen (siehe MÜNDLICHE MITTEILUNG HERR PUST).

Anrufbus und Anruf-Sammeltaxi im Bedarfslinienverkehr

Laut Frau WAGNER sind die verschiedenen Begriffe Anrufbus und Anruf-Sammeltaxi für den potentiellen Kunden verwirrend. Aus diesem Grund werden diese Formen in Brandenburg alle nur „Rufbus“ genannt und lediglich nach der Bedienform unterschieden (siehe MÜNDLICHE MITTEILUNG FRAU WAGNER). Zudem suggeriert der Begriff „Taxi“ im Namen, dass es teuer werden könnte (siehe MÜNDLICHE MITTEILUNG HERR DR. GÜNZEL).

Der Rufbus im Bedarfslinienverkehr wird in Teilen der Modellregion bereits eingesetzt (siehe hierzu auch Kapitel 4.1). In ländlichen Gebieten ist ein Anrufbus, egal ob im Bedarfslinienverkehr, im Richtungsbandbetrieb oder im Flächenbetrieb überdimensioniert. Es würde jeweils ein Anruf-Sammeltaxi genügen (siehe MÜNDLICHE MITTEILUNG HERR PUST).

Das Angebot eines Anrufbusses geht über das eines Linienbusses hinaus. So sind entweder Ein- oder Ausstieg auch zwischen den Haltestellen möglich (siehe MÜNDLICHE MITTEILUNG FRAU WOBESER). Besser wäre allerdings, wenn Ein- und Ausstieg flexibel gestaltet werden können. Denn gerade der Haustürservice ist der große Komfortgewinn des Anrufbusses (siehe MÜNDLICHE MITTEILUNG HERR DR. GÜNZEL). Aber der Haustürservice ist nur möglich, wenn er auf der Linienführung liegt. Des Weiteren ist keine Fahrt vergeblich, weil der Bus nur bei Nachfrage verkehrt (siehe MÜNDLICHE MITTEILUNG FRAU WOBESER).

Im Landkreis Havelland ist der Rufbus die am besten funktionierende alternative Bedienform im ÖPNV. Lohnenswert ist sie laut Herrn DR. GÜNZEL, wenn der Bus nicht erst angeschafft werden muss. Daher wäre es gut, wenn die Dispositionszentrale ein Kontingent an großen und kleinen Fahrzeugen zur Verfügung hat. Dieses kann auch unter Absprache mit Subunternehmen, wie z.B. Taxifirmen oder der Johanniter-Unfall-Hilfe erfolgen. Im neuen Nahverkehrsplan des Landkreises Havelland werden die alternativen Bedienformen bereits mehr Beachtung finden, da sie meistens viel reizvoller sind, als der konventionelle Linienverkehr (siehe MÜNDLICHE MITTEILUNG HERR DR. GÜNZEL) (siehe hierzu auch Kapitel 4.1).

Ein weiterer Punkt, der angesprochen wurde, ist die Dispositionszentrale. Sie lohnt sich erst, wenn zehn bis 20 Linien koordiniert werden. Hierbei ist auch hilfreich, wenn die Disponenten Ortskenntnisse besitzen (siehe MÜNDLICHE MITTEILUNG FRAU WOBESER). Die Dispositions-

zentrale muss allerdings entscheiden können, ob sie einen Bus oder ein Sammeltaxi schickt. Eine Evaluation der Anrufbusse ist erst nach mehreren Jahren möglich, weil es länger dauert bis dieses Angebot von der Bevölkerung komplett angenommen wird (siehe MÜNDLICHE MITTEILUNG HERR DR. GRIGOLEIT).

Anrufbus und Anruf-Sammeltaxi im Richtungsbandbetrieb

Der Richtungsbandbetrieb wurde bereits Anfang der 1990er Jahre zwischen Nauen und Friesack (links- und rechtsseitig der B5) getestet. Er scheiterte damals allerdings an der Hemmschwelle des Telefonierens, da das Telefon in einigen Haushalten neu war. Inzwischen ist der Richtungsbandbetrieb an dieser Stelle nicht mehr nötig, weil es zwei verschiedene Buslinien gibt, die diese Strecke bedienen (siehe MÜNDLICHE MITTEILUNG FRAU WOBESER).

Laut Frau DR. GRIGOLEIT ist der Richtungsbandbetrieb im Unterhalt zu aufwendig, obwohl sie betont, dass das Finanzielle bei der Daseinsvorsorge in der Modellregion eine eher untergeordnete Rolle spielen soll (siehe MÜNDLICHE MITTEILUNG FRAU DR. GRIGOLEIT). Frau WAGNER sagt hierzu noch, dass es den Richtungsbandbetrieb im gesamten Bundesland Brandenburg nicht gibt (siehe MÜNDLICHE MITTEILUNG FRAU WAGNER).

Anrufbus im Flächenbetrieb

Herr DR. GÜNZEL sieht den Flächenbetrieb als letzte Form des ÖPNV, die jedoch eine sehr aufwendige Disposition voraussetzt (siehe MÜNDLICHE MITTEILUNG HERR DR. GÜNZEL), in der die Fahrtwünsche gebündelt werden (siehe MÜNDLICHE MITTEILUNG HERR PUST). Löhnen würde sich dieses Angebot vor allem für Jugendliche nach einem Diskobesuch. So nutzen sie den Anrufbus im Flächenbetrieb und nicht das eigene Auto, um nach Hause zu kommen (siehe MÜNDLICHE MITTEILUNG HERR HOFFMEYER-ZLOTNIK).

Ein Problem im Flächenbetrieb sieht Frau WOBESER darin, dass dem ersten Anrufer eine Zeit genannt werden kann. Sobald der zweite Anrufer jedoch weit von der prognostizierten Fahrtstrecke einsteigen möchte muss der erste Fahrgast wieder angerufen werden, um ihm die Änderungen in der potentiellen Abfahrtszeit mitzuteilen, falls sich die Fahrt an ein zeitlich gebundenes Ziel hält (z.B. Zugabfahrtszeit) (siehe MÜNDLICHE MITTEILUNG FRAU WOBESER).

Ein weiteres Problem sieht Herr PUST darin, dass die Informationen über den Rufbus irgendwie an den Bürger herangetragen werden müssen. Er macht den Vorschlag, dass in Kooperation mit einem Telekommunikationsunternehmen eine Möglichkeit gefunden wird, bei der die Fahrtzeiten entweder auf dem Telefondisplay oder im Videotext eines Lokalfernsehsenders angezeigt werden, damit sich potentielle Fahrgäste eher einmal dazu entschließen, den Rufbus zu nutzen, als den Nachbarn nach einer Mitfahrgelegenheit zu fragen (siehe MÜNDLICHE MITTEILUNG HERR PUST).

Multifunktionale Bedienungsform

Frau WOBESER hält diese alternative Bedienform unter bestimmten Voraussetzungen für möglich. Sie meint, dass es in dünn besiedelten Regionen umsetzbar ist, wenn es dort Händler oder Dienstleister gibt, die dort unterwegs sind. In der Uckermark, einem Landkreis im Nord-Osten Brandenburgs, wird dieses Modell gerade getestet (siehe MÜNDLICHE MITTEILUNG FRAU WOBESER).

Herr DR. GÜNZEL ist hingegen der Meinung, dass es inzwischen kaum noch fahrende Händler oder Dienstleister gibt, die Fahrgäste mitnehmen können. Die Lieferantenströme sind meist dem Fahrtwunsch der Bürger entgegengesetzt. Früh werden bspw. Backwaren in das Dorf gebracht, der Bewohner möchte aber zum Arbeiten aus dem Dorf heraus. Weiter meint Herr DR. GÜNZEL, was ist wenn der Lieferwagen nur einen freien Sitzplatz hat, aber zwei Personen mitfahren möchten (siehe MÜNDLICHE MITTEILUNG HERR DR. GÜNZEL)?

Das diese Form in Brandenburg nicht funktioniert meint Frau WAGNER (siehe MÜNDLICHE MITTEILUNG FRAU WAGNER). Keinen Bedarf an diesem Konzept sieht auch Herr PUST, da die Versorger oft reine Verkaufsfahrzeuge haben.

Lohnen könnte sich dieses Konzept lediglich, wenn die freiwilligen Feuerwehren ihre Kleinbusse zur Verfügung stellen (siehe MÜNDLICHE MITTEILUNG HERR PUST). Diese sollen dann aber von anderen Menschen gefahren werden, da die Feuerwehrleute nicht noch weiter belastet werden sollen (siehe MÜNDLICHE MITTEILUNGEN HERR PUST und FRAU DR. GRIGOLEIT).

Frau DR. GRIGOLEIT hingegen meint, dass diese alternative Bedienform Ideal und am effektivsten wäre. Weiter ist Sie der Meinung, dass Krankentransporter oder Kleinbusse der Feuerwehr auch eine Art multifunktionale Bedienform sein können (siehe MÜNDLICHE MITTEILUNG FRAU DR. GRIGOLEIT).

Stammtisch Nahverkehr

Eine Art „Stammtisch Nahverkehr“ gibt es im Landkreis durch den Nahverkehrsbeirat. Des Weiteren gibt es in Nauen eine Arbeitsgemeinschaft „Rufbus“, in der auch Taxiunternehmen und der Seniorenbeirat vertreten sind (siehe MÜNDLICHE MITTEILUNG FRAU WOBESER).

Frau WAGNER sieht dieses Konzept als „unterstützendes Gremium“. Sie ist weiter der Meinung, dass sich bspw. der Tourismusverband und die Verkehrsunternehmen hervorragend ergänzen können. Daher findet sie eine Beteiligung, z.B. des Tourismusverbandes, am Nahverkehrsbeirat, eine gute Idee (siehe MÜNDLICHE MITTEILUNG FRAU WAGNER). Der gleichen Meinung ist auch Herr WIENEN (siehe MÜNDLICHE MITTEILUNG HERR WIENEN).

Mobilitätsverein

In Ketzin, einer Gemeinde die im Landkreis Havelland liegt aber nicht zum „Demografie-Projekt Havelland“ gehört, gibt es seit November 2010 bereits einen Mobilitätsverein. Mitglieder sind u.a. der Seniorenrat, die Verwaltung und der Stadtrat (siehe MÜNDLICHE MITTEILUNG FRAU WOBESER) (siehe hierzu auch Kapitel 5.1).

Herr DR. GÜNZEL meint, dass eine kleinräumige Betrachtung der Bevölkerungsstrukturen, wie es ein Mobilitätsverein machen kann, bei der Entscheidung für welche alternative Bedienform man sich entscheidet, das Wichtigste ist (siehe MÜNDLICHE MITTEILUNG HERR DR. GÜNZEL).

Mobilitätsagentur Stadt-Land-Rad

Frau WOBESER sagt, dass es in der Modellregion des „Demografie-Projektes Havelland“ bereits einige Radstationen gibt. Was allerdings noch fehlt ist die Vernetzung der verschiedenen Stationen miteinander. So gibt es nicht die Möglichkeit sich ein Fahrrad bspw. in Nauen auszuleihen und in Rathenow wieder abzugeben. Weiter meint Sie, dass der Tourismusverband Havelland bereits ein Radwegekonzept erstellt hat (siehe MÜNDLICHE MITTEILUNGEN FRAU WOBESER und FRAU DR. GRIGOLEIT) (siehe hierzu auch Kapitel 5.1).

Herr HOFFMEYER-ZLOTNIK ist der Meinung, dass wir erst eine bessere Radwegeinfrastruktur brauchen, bevor wir damit rechnen können, dass mehr Menschen mit dem Fahrrad fahren. Weiter sagt er, dass Fahrradverleihstationen an den Bahnhöfen (z.B. in Falkensee) optimal wären. Er stellt allerdings die Frage, ob es wirklich rentabel möglich ist oder ob sich der Kreis bzw. die Kommune an der Unterhaltung der Station beteiligen kann, da es evtl. eine Art der Daseinsvorsorge ist (siehe MÜNDLICHE MITTEILUNG HERR HOFFMEYER-ZLOTNIK).

Herr PUST merkt die fehlenden Radwege an. So ist es Bewohnern seines Amtes zum Teil nur unter gefährlichen Bedingungen möglich mit dem Fahrrad von Ort zu Ort zu gelangen (z.B. entlang der B5) (siehe MÜNDLICHE MITTEILUNG HERR PUST).

Frau DR. GRIGOLEIT erwähnt auch das Radwegekonzept und sagt, dass in den letzten Jahren viele Radwege neu entstanden sind. Sie erwähnt aber, dass gerade in den ländlichen Gebieten die Entfernungen zwischen den einzelnen Orten oder Ortsteilen oft zu groß sind (siehe MÜNDLICHE MITTEILUNG FRAU DR. GRIGOLEIT).

Frau WAGNER erwähnt zu dieser alternativen Bedienform nur, dass es nicht möglich ist sich auf die Bereitschaft zum Fahrrad fahren aller Bewohner zu verlassen (siehe MÜNDLICHE MITTEILUNG FRAU WAGNER).

Patenticket

Mit der Umweltkarte ist es im Bereich des VBB bereits möglich andere Menschen vom ÖPNV zu überzeugen. So kann am Abend und am Wochenende eine weitere Person mitge-

nommen werden (siehe MÜNDLICHE MITTEILUNGEN FRAU WOBESER und FRAU WAGNER) (siehe hierzu auch Kapitel 5.2).

Einziger Streitpunkt ist der 31. Oktober. Er ist in Brandenburg ein Feiertag und in Berlin nicht (siehe MÜNDLICHE MITTEILUNG FRAU WOBESER). Herr HOFFMEYER-ZLOTNIK meint auch, dass diese Möglichkeit eine gute Sache ist (siehe MÜNDLICHE MITTEILUNG HERR HOFFMEYER-ZLOTNIK).

Bürgerladen

Laut Frau WAGNER wäre es „eine gute Sache“, einen Bürgerladen in manchen Gegenden der Modellregion des „Demografie-Projektes Havelland“ einzuführen (siehe MÜNDLICHE MITTEILUNG FRAU WAGNER).

Themenfahrten

Themenfahrten haben ursprünglich nichts mit Demografie zu tun. Ziel solcher Fahrten ist es die Teilnehmer davon zu überzeugen, diese Aktionen häufiger zu wiederholen oder Anreize zu schaffen, dass diese Menschen wieder in die Region kommen. So gibt es bspw. die Aktion „48 Stunden Havelland“ (siehe MÜNDLICHE MITTEILUNG FRAU WAGNER) oder die Stadtrundfahrt in Falkensee.

Frau WOBESER meint, dass es früher in einigen Teilen der Modellregion Theaterfahrten gab. Diese wurden aber aufgrund der zu geringen Resonanz wieder eingestellt. Zu speziellen Anlässen sind diese Fahrten aber noch möglich.

Einige Angebote schaffen auch Taxiunternehmen, indem sie Fahrten zu Märkten in Polen anbieten (siehe MÜNDLICHE MITTEILUNG FRAU WOBESER). Frau DR. GRIGOLEIT sagt hierzu lediglich, dass Themenfahrten attraktiver sind, wenn sie gegen Zahlung eines Komfortzuschlages einen Haustürservice anbieten. So können Themenfahrten, die zum Einkauf genutzt wurden auch von älteren Menschen unternommen werden, weil sie mit den schweren Einkaufstüten nicht von der Haltestelle nach Hause laufen sollen (siehe MÜNDLICHE MITTEILUNG FRAU DR. GRIGOLEIT).

6.3.2 Maßnahmen im MIV

Motivation zur Selbstorganisation

Frau WOBESER sagt, dass dieses Konzept im Landkreis Märkisch Oderland bereits umgesetzt wird. Die Eltern bringen dort die Kinder zu den nächsten Bushaltestellen. Die anfallenden Benzinkosten werden vom Schulverwaltungsamt übernommen. Im Landkreis Havelland, meint sie weiter, wäre diese Maßnahmen noch nicht nötig.

Im Landkreis gibt es jedoch ein Dorf, was aufgrund seiner Lage, nicht durch den ÖPNV angefahren werden kann. Dort gibt es ab dem Schuljahr 2011/2012 ein Schulkind. Hierfür muss

dann vermutlich auch die „Motivation zur Selbstorganisation“ eingeführt werden (siehe MÜNDLICHE MITTEILUNG FRAU WOBESER).

Mitfahrgelegenheit

Frau WOBESER sagt zu diesem Ansatz, dass er auf größere Resonanz stoßen könnte, wenn die Mitfahrgelegenheit über die Homepage des Landkreises oder der Kommune organisiert wird. Zudem sollte eine Verlinkung zu den Internetseiten gängiger Mitfahrzentralen erfolgen (siehe MÜNDLICHE MITTEILUNG FRAU WOBESER).

Herr PUST sagt, dass ein Erfolg der Mitfahrgelegenheit schwer abschätzbar ist. Gerade, wenn die Dorfbewohner in verschiedenen Betrieben arbeiten, ist es schwer möglich zu gemeinsamen Zeiten mit der Arbeit zu beginnen und aufzuhören. Weiter meint er, dass es nur im Einzugsbereich größerer Firmen mit Schichtbetrieb möglich ist. So wäre es bei Bosch/Siemens in Nauen durchaus vorstellbar Mitfahrgelegenheiten für die Angestellten aus einem Ort zu organisieren. Weiter ist es möglich eine Mitfahrgelegenheit innerhalb der Familie zu organisieren (siehe MÜNDLICHE MITTEILUNG HERR PUST).

Frau DR. GRIGOLEIT hält Mitfahrgelegenheiten durch die öffentlichen Behörden nicht umsetzbar. Solche Angebote zu organisieren ist keine Aufgabe der öffentlichen Verwaltung, da die Stadt keinen Einfluss auf die Pendler hat (siehe MÜNDLICHE MITTEILUNG FRAU DR. GRIGOLEIT).

Herr HOFFMEYER-ZLOTNIK sagt, dass der ASB in Falkensee durch seinen Fahrservice eine Art Mitfahrgelegenheit angeboten hat (siehe hierzu auch Kapitel 4.1). Hierbei fehlen allerdings, nach Meinung der Kreisverwaltung, noch einige rechtliche Konzessionen, weshalb er wieder eingestellt werden musste (siehe MÜNDLICHE MITTEILUNG HERR HOFFMEYER-ZLOTNIK).

Spontane Mitfahrgelegenheit

Die spontane Mitfahrgelegenheit ist ein relativ neuer Ansatz, der in größeren Orten der Modellregion möglich ist. Durch den Landkreis ist er allerdings nicht beeinflussbar (siehe MÜNDLICHE MITTEILUNG FRAU WOBESER). Herr PUST hat Ansätze dieser Maßnahme bereits mit den Anrufbus im flächenbetrieb in Verbindung gebracht (siehe hierzu auch Kapitel 6.3.1). Herr WIENEN findet diesen Ansatz ganz interessant, weiß allerdings nicht, ob er für die ältere Bevölkerung zugänglich ist (siehe MÜNDLICHE MITTEILUNG HERR WIENEN).

Privatverkehre

Privatverkehre gibt es oft in ländlichen Gebieten. Hier ist es üblich, dass die Nachbarschaft Aufgaben für andere übernimmt. So können bei seltenen Erledigungen, wie die Fahrt zum Spezialfleischer für Feiertage, die Einkäufe bei diesem für die Nachbarschaft mit erledigt werden (siehe MÜNDLICHE MITTEILUNG FRAU WOBESER).

Car Sharing

Frau WOBESER weiß, dass die Autos 90 bis 95% der Zeit nicht genutzt werden. Wenn sich der Besitzer sicher sein kann, dass das Auto zum verabredeten Zeitpunkt wieder dort steht, wo man es erwartet, kann sie sich diese Maßnahme vorstellen. Zudem müsste eine zentrale Aufsicht und Bezahlung erfolgen (siehe MÜNDLICHE MITTEILUNG FRAU WOBESER).

Herr PUST ist allerdings der Meinung, dass dieses Modell keine Chance auf Umsetzung hat, obwohl er die Idee ziemlich innovativ findet. Das Auto ist für den Besitzer meistens Privatsphäre (siehe MÜNDLICHE MITTEILUNG HERR PUST).

Frau DR. GRIGOLEIT hat Bedenken, wegen der Kontrollmöglichkeiten, die die Behörden haben. Sie ist der Meinung, dass eine Erfolgskontrolle schwer möglich ist und Autos privat verliehen werden können, ohne dass es die Verwaltung mitbekommt. Weiter sagt sie „Das Auto ist des Deutschen Liebling“ (siehe MÜNDLICHE MITTEILUNG FRAU DR. GRIGOLEIT).

6.4 Wichtigste Bewertungskriterien bei der Auswahl

Herr DR. GÜNZEL gibt zu bedenken, dass alternative Bedienformen nicht kostendeckend sein können. Die Kosten werden lediglich gedämpft. Weiter sagt er, dass potentielle Fahrgäste geworben werden sollten. Das kann u.a. dadurch erfolgen, dass das Angebot attraktiver gestaltet wird als es vorher war. So kann bspw. eine Linienbusfahrt durch zwei Rufbusfahrten ersetzt werden (siehe MÜNDLICHE MITTEILUNGEN FRAU WAGNER und HERR DR. GÜNZEL). Es muss immer darauf geachtet werden, dass die Mindestbedienstandards zur Daseinsvorsorge (siehe hierzu auch Tabelle 1, Kapitel 4.1) eingehalten werden. Es gibt jedoch auch die Möglichkeit, in geringem Umfang Mehreinnahmen zu erwirtschaften. So kann man einen Komfortzuschlag von maximal einem Euro für den Haustürservice erheben (siehe MÜNDLICHE MITTEILUNG HERR DR. GÜNZEL).

Herr PUST hat zwei Sichtweisen. Zum einen meint er, dass für die potentiellen Fahrgäste der Fahrpreis und die Flexibilität entscheidend sind. Zum anderen sagt er, dass für die Verwaltungen die Mehrbelastung nur so gering wie möglich sein darf. Anfänglich kann er es sich gut vorstellen, dass die Verwaltungen der Kommune oder des Kreises Starthilfe bei den alternativen Bedienformen geben. Nach einigen Jahren hingegen muss die eingeführte Maßnahme im ÖPNV oder MIV jedoch selbstständig laufen. Zuschüsse sind zu jeder Zeit möglich, da es nicht an finanziellen Engpässen scheitern soll (siehe MÜNDLICHE MITTEILUNG HERR PUST).

Frau DR. GRIGOLEIT hingegen ist der Meinung, dass der entscheidende Faktor für eine alternative Bedienform im ÖPNV der finanzielle Aspekt ist. Eine Einschränkung hierbei ist die „freiwillige“ Unterstützung der Kommune, wie sie beim Rufbus in Nauen erfolgt (siehe hierzu auch Kapitel 4.1). Weiter sagt sie, dass Maßnahmen, die auf dem Ehrenamt beruhen schwer

möglich sind, da diese Personen meistens schon genug ausgelastet sind (siehe MÜNDLICHE MITTEILUNG FRAU DR. GRIGOLEIT).

Frau WAGNER jedoch sagt, dass der finanzielle Aspekt eine untergeordnete Rolle spielt. Das wichtigste ist eine Verbesserung des Angebotes. Ihrer Meinung nach gibt es mehr Kunden, je höher die Taktung ist. Hier abzuwägen, bis zu welcher Taktung eine Linie als sinnvoll erachtet wird, ist schwierig (siehe MÜNDLICHE MITTEILUNG FRAU WAGNER).

Herr HOFFMEYER-ZLOTNIK sagt, dass die Lebensqualität und Zufriedenheit der Nutzer im Vordergrund steht. Dabei soll allerdings der finanzielle Aspekt mit berücksichtigt werden. Angebote im ÖPNV sollen das Ziel haben ältere Menschen und Kinder in die Gesellschaft zu integrieren, in dem sie mit diesem Angebot zu Veranstaltungen und Treffpunkten fahren können. „Eine der Situation optimal angepasste Bedingung sollte geschaffen werden“ (siehe MÜNDLICHE MITTEILUNG HERR HOFFMEYER-ZLOTNIK).

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass (nach Meinung der befragten Experten) folgende Bewertungskriterien bei der Auswahl von Vorzugsvarianten für den ÖPNV und MIV zu beachten sind:

- Betriebskosten,
- Ticketpreise,
- Verwaltungsaufwand,
- Akzeptanz in der Bevölkerung,
- Attraktivität des Angebotes,
- Komfortgewinn für den Nutzer,
- Flexibilität sowie
- Lebensqualität und Zufriedenheit der Nutzer

7. Diskussion und Auswertung

Im folgenden Kapitel wird eine Zusammenfassung der Maßnahmen im ÖPNV und MIV gegeben. Dieses dient dazu, um mögliche Vorzugsvarianten zu ermitteln. Zudem werden die Ergebnisse diskutiert. Abschließend werden Schlussfolgerungen dieser Arbeit aufgezeigt.

7.1 Mögliche Vorzugsvarianten

Aufgrund der differenzierten Bevölkerungsentwicklung in der Modellregion des „Demografie-Projektes Havelland“ ist eine kleinräumige Bevölkerungsprognose die Grundvoraussetzung bei der Entscheidung für eine angepasste alternative Bedienform im ÖPNV. Hierbei ist es wichtig, dass man versucht jede Kommune separat zu betrachten, um im Anschluss daran ein optimales und individuelles Angebot zu schaffen. So können Orte entstehen, in denen ein Anrufbus im Bedarfslinienverkehr sinnvoll ist und Gemeinden, in denen der Anrufbus im Flächenbetrieb verkehrt. Eine Pauschallösung für die gesamte Modellregion kann es nicht geben. Es wird immer Gemeindeteile oder ganze Kommunen geben, für die ein anderer Ansatz besser wäre, als für die Nachbargemeinden.

Dennoch kommt diese Arbeit zu dem Ergebnis, dass die bereits vielfach erprobten Maßnahmen des Anrufbusses oder Anruf-Sammeltaxis als eine Art Grundleistung in der gesamten Modellregion angeboten werden können. Hierbei soll jedoch auf den Linienbus im Linienbetrieb nicht ganz verzichtet werden. Zu den Hauptverkehrszeiten ist dieses Angebot in weiten Teilen der Modellregion weiterhin die beste Bedienform im ÖPNV.

Weiter ist es ratsam einen Teil der alternativen Bedienformen unter einheitlichen Namen anzubieten. Für den Kunden spielt es keine Rolle, ob er mit einem Anrufbus im Bedarfslinienverkehr oder ein Anruf-Sammeltaxi im Richtungsbandbetrieb abgeholt wird. Der VBB verwendet für alle Anrufbusse und Anruf-Sammeltaxis den Begriff „Rufbus“. Dieser soll auch in der Modellregion übernommen werden.

Darüber hinaus können die Angebote durch alternative Formen im MIV ergänzt werden. Vielleicht ist es möglich das Konzept der spontanen Mitfahrgelegenheit im ländlich geprägten Raum zu testen. Hierbei muss allerdings beachtet werden, dass eine abschließende Evaluation dieser Maßnahme erst nach mehreren Jahren erfolgen kann.

Ergänzt werden können diese Angebote durch das Einrichten von Radstationen. So kann man bspw. an einigen Bahnhöfen oder in manchen Ortszentren Fahrräder ausleihen. Hierbei ist dann aber darauf zu achten, dass es möglich ist, sich sein Fahrrad in einer Station auszuliehen und bei einer anderen Station abzugeben. Zudem muss ein weiterer Ausbau der Radwegeinfrastruktur erfolgen.

Weiter ist es gut, wenn beratende Gremien durch ihre Mitglieder möglichst viele Themenfelder abdecken. So ist es von Vorteil, wenn der Nahverkehrsbeirat des Landkreises durch den Tourismusverband und anderen Interessensverbänden erweitert wird.

Ein weiterer wichtiger Punkt ist das Marketing. Es muss gelingen, die neuen Maßnahmen als attraktive Alternative an die Menschen zu bringen. Die Bürger dürfen nicht der Meinung sein, dass sie durch den „Verlust“ des Linienbusses von ihrer Außenwelt abgeschnitten sind. Ihnen muss vermittelt werden, dass die alternativen Bedienformen einen erheblichen Qualitätsgewinn darstellen.

7.2 Schlussfolgerungen

Wichtig bei der Bewältigung des demografischen Wandels in der Modellregion des „Demografie-Projektes Havelland“ ist der Wandel von starren Strukturen hin zu flexiblen Bedienformen (siehe hierzu auch Kapitel 4 und 5). Laut dem „Handbuch zur Planung flexibler Bedienungsformen im ÖPNV“ vom BMVBS können diese Formen des Nahverkehrs erfolgreich umgesetzt werden, wenn bei der Planung folgende Faktoren berücksichtigt werden:

- „die Art der Mobilitätsbedürfnisse,
- das Fahrgastpotenzial und
- das Vorhandensein spezifischer Zielgruppen von flexiblen Bedienungsformen“ (siehe BMVBS 2009b, Seite 18).

Diese können vor allem als Zubringer zu zentralen Umstiegsplätzen, zu Zentren bzw. Ortskernen und Einkaufsmöglichkeiten dienen.

Die Angebote werden primär von Senioren, Jugendlichen und Hausfrauen genutzt, um Erledigungen und Einkäufe zu tätigen sowie um im Freizeitbereich preiswert mobil zu sein.

Flexible Bedienformen im ÖPNV ermöglichen eine bessere Wirtschaftlichkeit der Verkehrsbetriebe und verbessern das Mobilitätsangebot in strukturschwachen Räumen, wenn dabei Busfahrer und Fahrzeuge eingespart werden können.

Erfolgreiche Projekte „setzen nicht an den Folgen einer Entwicklung an und versuchen diese zu berichtigen [...]. Sie organisieren vielmehr an der bestehenden Verschrumpfung vorbei neues Handeln, das nicht primär Symptome mildern muss, sondern dass eine neue Dynamik schafft, die dann einen Abwärtstrend umkehren kann“ (siehe BERLIN-INSTITUT 2009b, Seite 11).

Demnach soll durch das Einführen von alternativen Bedienformen im ÖPNV nicht der allgemeine Trend in der Bevölkerungsentwicklung umgewandelt werden. Vielmehr geht es um ein „abfedern“ der daraus resultierenden Folgen. Eine Veränderung des momentanen demografischen Wandels wäre eine positive Begleiterscheinung, wovon aber nicht ausgegangen

werden kann und was auch nicht das Ziel der im Kapitel 4 und 5 aufgezeigten Konzepte, Strategien und Maßnahmen sein soll.

Das eigentliche Ergebnis der ermittelten Maßnahmen, Strategien und Konzepte soll es sein, den Menschen in der Modellregion des „Demografie-Projektes Havelland“ das Leben so einfach, unkompliziert und bequem zu gestalten, wie es möglich ist. Hierbei dürfen weder die gesetzlichen Rahmenbedingungen missachtet werden, noch soll den Bürgern sämtliche Organisation abgenommen werden. Es geht um ein gemeinschaftliches Miteinander, bei dem Bürger, Verwaltung und Unternehmen kooperieren. Nur so kann ein nachhaltiges Mobilitätsangebot in strukturschwachen Räumen eingerichtet und aufrechterhalten werden.

Die Konzepte, Maßnahmen und Strategien sollen mehrere Zielgruppen erreichen. Es darf nicht nur an ältere Menschen gedacht werden. Es muss auch die heranwachsende Generation der Kinder und Schüler beachtet werden. Aus diesem Grund sind unter den im Kapitel 4 und 5 aufgezeigten Maßnahmen, Strategien und Konzepten auch einige, die sich auf den Schülerverkehr beziehen können.

Diese Zielgruppe wird das Fundament einer auf Ehrenamt und freiwilligem Engagement beruhenden Zukunft der alternativen Bedienformen im ÖPNV. Nur wenn es gelingt dieser Generation beizubringen, dass es selbstverständlich ist, sich im jeweiligen Ort ehrenamtlich zu engagieren, können die alternativen Bedienformen im ÖPNV und MIV in Zukunft selbstständig getragen werden. Denn wenn Kinder und Jugendliche mit diesem Einsatz aufwachsen besteht auch die Möglichkeit, dass sie sich im weiteren Laufe ihres Lebens dort einbringen. Wer bspw. als Kind von den Nachbarn zu einer Bushaltestelle gefahren wird, fährt später evtl. selbst auch die Nachbarskinder zur Haltestelle. Menschen, die dieses Prinzip nicht kennen, können davon dann erst überzeugt werden.

Die Fragestellung dieser Arbeit („Wie kann in Zeiten des demografischen Wandels ein gutes, langes und würdevolles Leben im Alter – unter [...] Beibehaltung einer bestmöglichen Mobilität – gewährleistet werden?“) aus dem ersten Kapitel kann mithilfe der im Kapitel 4 und 5 aufgezeigten Konzepte, Strategien und Maßnahmen beantwortet werden. Die Stellungnahmen der Experten zu den jeweiligen Maßnahmen können aus dem Kapitel 6 entnommen werden. Ob diese jedoch wirklich tragfähig sind und von der Bevölkerung angenommen werden, kann nur die Zukunft zeigen.

Daher ist es ratsam in den ersten Jahren nach der Einführung ein Monitoring durchzuführen, in dem die Fahrgastzahlen beobachtet, sowie die Einnahmen den Ausgaben gegenübergestellt werden. Weiter sollte die Bekanntheit und Praktikabilität der neuen Konzepte in der Bevölkerung erfragt werden. Dazu könnte man nach einem Jahr einen Fragebogen mit der Tagespost verteilen, der dann bei den Busfahrern oder mit der Post wieder eingesammelt werden kann.

Das Monitoring dient weiterhin dazu schnell auf Probleme reagieren zu können. Denn flexible Bedienformen im ÖPNV und MIV müssen ständig an sich ändernde Ausgangsbedingungen angepasst werden. Hierbei reicht es nicht, wenn nach einigen Jahren eine erste Evaluation (Wirkungskontrolle) durchgeführt wird, um dann ggf. entgegen zu wirken oder einige Maßnahmen zu ändern.

Nach einigen Jahren kann es sein, dass sich viele Bewohner bereits nach privaten Alternativen zum ÖPNV umgeschaut haben. Diese Menschen sind dann voraussichtlich nicht mehr so „empfänglich“ für eine Veränderung der Bedienformen im ÖPNV.

Darum sollte eine Evaluation, in den ersten Jahren, quartalsweise erfolgen. Kennzahlen der Fahrgastentwicklung aus vergleichbaren Projekten anderer Regionen können hierbei zur Hilfe genommen werden, um abzuschätzen wie sich die Entwicklung in der Region des „Demografie-Projektes Havelland“ gestalten könnte. Wenn die Abweichungen zu rapide sind, kann frühzeitig gegengesteuert werden.

Ein weiteres wichtiges Ziel dieser Arbeit war es, den demografischen Wandel in der Gesellschaft zu thematisieren. Hierbei ist es notwendig die alternativen Bedienformen nicht als negative Auswirkung des Bevölkerungsrückgangs zu betrachten, sondern als Anpassungsstrategie zur Effektivitätssteigerung.

Dieses kann bspw. durch eine groß angelegte Marketingaktion der Verkehrsunternehmen (DB, HVG und ab 2012 ODEG) und des VBB erfolgen.

8. Quellenverzeichnis

8.1 Literaturquellen

- AMBROSIUS, GEROLD (2007): Öffentlicher Verkehr und Gemeinwirtschaftlichkeit. In: SCHÖLLER, OLIVER; CANZLER, WEERT; KNIE, ANDREAS (Hrsg.). Handbuch Verkehrspolitik. Seite 471-489. Wiesbaden
- AMT FÜR STATISTIK BERLIN BRANDENBURG (2010): Statistisches Jahrbuch 2010 Brandenburg. 633 Seiten. Potsdam
- ARBEITSPAPIER KREISENTWICKLUNG (2011): Entwurf vom 15.04.2011. Demografische Entwicklung. 8 Seiten. Nauen
- ATTESLANDER, PETER (2006): Methoden der empirischen Sozialforschung. 11. Auflage. 358 Seiten. Berlin
- BAKE, DIRK (2009): CarSharing. Eine Option für kleine Kommunen?. In: DEUTSCHE VERNETZUNGSSTELLE LÄNDLICHE RÄUME. LandInForm. Magazin für ländliche Räume. Ausgabe 3.2009. Seite 24. Bonn
- BERLIN-INSTITUT (o.J.): Gutachten zum demographischen Wandel im Land Brandenburg. Expertise im Auftrag des Brandenburgischen Landtages. 64 Seiten. Ohne Ort
- BERLIN-INSTITUT (2009a): Land mit Aussicht. Was sich von dem wirtschaftlichen und demografischen Erfolg des Oldenburger Münsterlandes lernen lässt. 75 Seiten. Berlin
- BERLIN-INSTITUT (2009b): Demografischer Wandel. Ein Politikvorschlag unter besonderer Berücksichtigung der neuen Länder. 64 Seiten. Berlin
- BUNDESAMT FÜR BAUWESEN UND RAUMORDNUNG (2009): MORO-Informationen (4/1). Masterplan Daseinsvorsorge-Regionale Anpassungsstrategien. Ein MORO-Forschungsfeld. 24 Seiten. Bonn
- BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR, BAU UND STADTENTWICKLUNG (2007): Modellvorhaben. Demografischer Wandel – Region schafft Zukunft. 66 Seiten. Berlin
- BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR, BAU UND STADTENTWICKLUNG (BMVBS) (2009a): Modellvorhaben Demographischer Wandel – Region schafft Zukunft – Das Konzept Stadtverein in Weißwasser (Sachsen). 30 Seiten. Leipzig
- BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR, BAU UND STADTENTWICKLUNG (BMVBS) (2009b): Handbuch zur Planung flexibler Bedienungsformen im ÖPNV. Ein Beitrag zur Sicherung der Daseinsvorsorge in nachfrageschwachen Räumen. 137 Seiten. Bonn
- CANZLER, WEERT (2007): Verkehrsinfrastrukturpolitik in der schrumpfenden Gesellschaft. In: SCHÖLLER, OLIVER; CANZLER, WEERT; KNIE, ANDREAS (Hrsg.). Handbuch Verkehrspolitik. Seite 510-532. Wiesbaden

- DEMOGRAFIE-PROJEKT HAVELLAND (2011): Entwurf. Evaluation. Arbeitstand 01/2011 – nach Abstimmungstermin zwischen der Robert Bosch Stiftung und dem Landkreis Havelland am 21.12.2011 in Stuttgart. 4 Seiten. ohne Ort
- FLICK, U. (2009): Sozialforschung. Methoden und Anwendungen. Ein Überblick für die BA-Studiengänge. 335 Seiten. Reinbek bei Hamburg
- GEGNER, MARTIN (2007): Verkehr und Daseinsvorsorge. In: SCHÖLLER, OLIVER; CANZLER, WEERT; KNIE, ANDREAS (Hrsg.). Handbuch Verkehrspolitik. Seite 455-470. Wiesbaden
- GÜNTHER, STEPHAN (2009): Auch in Zukunft mobil auf dem Lande?. In: DEUTSCHE VERNETZUNGSSTELLE LÄNDLICHE RÄUME. LandInForm. Magazin für ländliche Räume. Ausgabe 3.2009. Seite 12-14. Bonn
- HAHNE, ULF (2010): Rückblick 2009: Wiederentdeckung des ländlichen Raums?. Neue Funktionszuschreibungen in Zeiten der Krise. In: AGRARBÜNDNIS. E.V.: Landwirtschaft 2010. Der kritische Agrarbericht. Seiten 151-158. Konstanz. Hamm
- HAVELBUS VERKEHRSGESELLSCHAFT MBH (2010): Medienmitteilung. Mobiler mit den neuen Rufbusangeboten von Havelbus im Raum Nauen. 24.11.2010. Potsdam
- JANSEN, ULRICH (2009): zahlt sich mehr Flexibilität im Nahverkehr aus?. In: DEUTSCHE VERNETZUNGSSTELLE LÄNDLICHE RÄUME. LandInForm. Magazin für ländliche Räume. Ausgabe 3.2009. Seite 20-21. Bonn
- KAATZ, ANDREAS (2011): Ein langer Weg. Christian Pust über ein Gesundheitszentrum, das in Friesack entstehen soll. In MÄRKISCHE ALLGEMEINE ZEITUNG. 11.07.2011. Seite 15. Potsdam
- KNIE, ANDREAS (2007): Ergebnisse und Probleme sozialwissenschaftlicher Mobilitäts- und Verkehrsforschung. In: SCHÖLLER, OLIVER; CANZLER, WEERT; KNIE, ANDREAS (Hrsg.). Handbuch Verkehrspolitik. Seite 43-60. Wiesbaden
- KRÜGER, MARKUS (2009): Falkensee, eine junge Stadt im Wandel. eine sozialgeographische Untersuchung. 46 Seiten. Falkensee
- LANDESAMT FÜR BAUEN UND VERKEHR (2010): Basisinformationen. Kreisprofil Havelland 2010. Fortschreibung „Brandenburg regional 2006“. 14 Seiten. Hoppegarten
- LANDESAMT FÜR BAUEN UND VERKEHR (2009): Kleinräumige Bevölkerungsvorausschätzung. Dezernat Raumbeobachtung. Gebietstand 01.01.2009. Anlage Stadtverordnetenversammlung. Nauen.
- LANDKREIS HAVELLAND (2007): Nahverkehrsplan des Landkreises Havelland für den Zeitraum von 2007 - 2011. Beschluss-Nr. 0398/07. 47 Seiten. Berlin
- LANDKREIS HAVELLAND (2010): Unser Havelland – wir gestalten Zukunft. Strategien und Handlungsempfehlungen zur Entwicklung des Landkreises Havelland bis 2020. 47 Seiten. ohne Ort

- LANDKREIS HAVELLAND (2011): Havelländischer Gesundheitsdienstleister. hier erfolgt die Beratung. 2 Seiten. Rathenow
- MÄRKISCHE ALLGEMEINE ZEITUNG (27.10.2010): Kontrollierter Rückzug. Kreistag will Unterausschuss für Ausstieg aus Havelbus. Potsdam
- MÜLLER, BERNHARD (o.J.): Zukunftsorientierte Stadt- und Regionalentwicklung. Seite 10-16. In: BERTELSMANN STIFTUNG (Hrsg.) (o.J.). Demographie Konkret – Handlungsansätze für die kommunale Praxis. 119 Seiten. Gütersloh
- PARLAMENTARISCHER BEIRAT FÜR NACHHALTIGE ENTWICKLUNG (2007): Bericht des Parlamentarischen Beirats für nachhaltige Entwicklung „Demographischer Wandel und nachhaltige Infrastrukturplanung“. 4 Seiten. Berlin
- SCHENK, ECKHART (2009): Sektorenübergreifende Angebote: Gut gedacht, schwer gemacht. In: DEUTSCHE VERNETZUNGSSTELLE LÄNDLICHE RÄUME. LandInForm. Magazin für ländliche Räume. Ausgabe 3.2009. Seite 22. Bonn
- SCHILLER, MARION (2008): Dorfumbau-Zukunftsfähige Infrastruktur im ländlichen Raum. Ländliche Räume im demografischen Wandel. Dezembertagung des Arbeitskreises „Städte und Regionen“ der DGD in Kooperation mit dem BBR. 35 Seiten. Berlin
- SCHMIDTMANN, SILKE ET AL (2010): Handbuch zum Aufbau einer Mobilitätsagentur Stadt Land Rad. in der Modellregion Stettiner Haff – zur Förderung der Radverkehrsmobilität. 282 Seiten. Berlin
- STADT FALKENSEE (o.J.): Der Fahrservice Falkensee. Stadt im Aufwind. 2 Seiten. Falkensee
- STEIN, NORBERT (2011): Havelland will Modellregion werden. Nächste Runde im Demografiewettbewerb. In MÄRKISCHE ALLGEMEINE ZEITUNG. 13.07.2011. Seite 15. Potsdam
- TOPOGRAPHISCHE KARTE HAVELLAND (o.J.): Geoinformationen. Bundesamt für Kartographie und Geodäsie
- VERKEHRSVERBUND BERLIN-BRANDENBURG (VBB) (2005): BürgerBusse.im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg. Handbuch für Betreiber, Fahrer und Fahrgäste. 52 Seiten. Berlin
- WUPPERTAL INSTITUT FÜR KLIMA, UMWELT, ENERGIE GMBH (o.J.): Erfahrungen aus aufgabenverwandten Forschungsvorhaben. Bericht im Rahmen des Projektes „Multibus – das Nahbussystem für den ländlichen Raum“. (Projektphasen I und II). 59 Seiten. Wuppertal

8.2 Internetquellen

- AMT FÜR STATISTIK BERLIN-BRANDENBURG (2011): Schulen im Land Brandenburg. Grundschulen.
http://www.statistik.brandenburg.de/cms/detail.php?template=1_ids_sverz_start. abgerufen am 5.07.2011

- BERLIN-INSTITUT (2011): Online-Handbuch Demografie. <http://www.berlin-institut.org/index.php?id=11>. abgerufen am 11.07.2011
- BUNDESINSTITUT FÜR BAU-, STADT- UND RAUMFORSCHUNG (2011): Forschungsprogramm: MORO. Projekt: Aktionsprogramm regionale Daseinsvorsorge. Projektassistenz "Teilnahmewettbewerb".
http://www.bbsr.bund.de/cln_016/nn_22776/BBSR/DE/Aktuell/Forschungsprojekte/Ausschreibungen_Projekte/SF-10.05.06-11.1.html. abgerufen am 11.07.2011
- BÜRGERBUS BRIESELANG E.V. (2008): Bürger fahren Bürger. <http://www.buergerbus-brieselang.de/>. abgerufen am 20.05.2011
- HAVELBUS VERKEHRSGESELLSCHAFT MBH (HVG) (2009a): Havelbus. Verbindlich und schnell. Das Unternehmen. <http://www.havelbus.de/unternehmen/auf-einen-blick/>. abgerufen am 11.05.2011
- HAVELBUS VERKEHRSGESELLSCHAFT MBH (HVG) (2009b): Havelbus. Verbindlich und schnell. Verkehr Rufbus. <http://www.havelbus.de/verkehr/rufbus/>. abgerufen am 24.05.2011
- LANDKREIS HAVELLAND (2011a): Willkommen im Landkreis Havelland. die offizielle Homepage. <http://www.havelland.de/Startseite.2.0.html>. abgerufen am 11.07.2011
- LANDKREIS HAVELLAND (2011b): Demografie-Projekt Havelland. Projekte. Pflege und Gesundheit. <http://www.havelland.de/Gesundheit-und-Pflege.2234.0.html>. abgerufen am 11.07.2011
- LANDKREIS HAVELLAND (2011c): Demografie-Projekt Havelland. Projekte. Wohnen und Wohnumfeld. <http://www.havelland.de/Wohnen-Wohnumfeld.2236.0.html>. abgerufen am 12.07.2011
- LANDKREIS HAVELLAND (2011d): Demografie-Projekt Havelland. Projekte. Mobilität. <http://www.havelland.de/Mobilitaet.2235.0.html>. abgerufen am 12.07.2011
- MINISTERIUM FÜR UMWELT GESUNDHEIT UND VERBRAUCHERSCHUTZ (2010): Agnes Modellprojekte. <http://www.mugv.brandenburg.de/cms/detail.php/bb1.c.186189.de>. abgerufen am 11.07.2011
- MÜLLER, HILTRUD (2010): Die Würfel sind noch nicht gefallen. Entscheidung zum Gesundheitsbad in Falkensee vertagt / Schlüsselzuweisungen sinken. In: MAZ vom 29.10.2010.
<http://www.maerkischeallgemeine.de/cms/beitrag/11927787/61759/Entscheidung-zum-Gesundheitsbad-in-Falkensee-vertagt-Schluesselforderungen-sinken.html>. abgerufen am 11.07.2011
- MÜLLER, HILTRUD (2011): Bangen um eine geschätzte Offerte. Nach einem Jahr Probezeit müssen für den Fahrservice in Falkensee neue Wege gefunden werden. In: MAZ vom 23.06.2011.

- <http://www.maerkischeallgemeine.de/cms/beitrag/12113043/61759/Nach-einem-Jahr-Probezeit-muessen-fuer-den-Fahrservice.html>. abgerufen am 18.07.2011
- OPEN-RIDE (2011): Mitfahren 2.0. ein Projekt des Fraunhofer Instituts. <http://www.open-ride.com/de.html>. abgerufen am 13.07.2011
- PATENTICKET (2007): Das PatenTicket –Modellhafte Mobilitätsdienstleistung für ältere Menschen durch Empfehlungsmarketing im ÖPNV. http://www.vrsinfo.de/fileadmin/Dateien/downloadcenter/WS3_Toepsch_PatenTicket.pdf. abgerufen am 30.05.2011
- POST AUTO (2011): Die gelbe Klasse. Post Auto Schweiz AG. <http://www.postauto.ch/pag-startseite/pag-mobilitaetsloesungen/pag-spezialverkehre/pag-rufbus.htm>. abgerufen am 10.06.2011
- RAD STATION CHORIN (o.J.): Fahrradverleih im Bahnhof Chorin-Kloster. <http://www.fahrradverleih-chorin.de/>. abgerufen am 30.06.2011
- SALES-LENZ (2011): Flexibus. Kommt wie bestellt. <http://www.sales-lenz.lu/mobilitaetswelt/flexibus>. abgerufen am 10.06.2011
- SENIORENRAT KETZIN/HAVEL (2011): Ruf-Sammeltaxi Ketzin. <http://www.seniorenrat-ketzin.de/taxi.html>. abgerufen am 12.07.2011
- STATISTISCHES BUNDESAMT DEUTSCHLAND (2011): Bevölkerung. <http://www.destatis.de/jetspeed/portal/cms/Sites/destatis/Internet/DE/Content/Statistik/en/Bevoelkerung/Aktuell,templateld=renderPrint.psml>. abgerufen am 12.04.2011
- T-CITY FRIEDRICHSHAFEN (2011): Spontane Mitfahrgelegenheit: Mitfahrzentrale für die Hosentasche. <http://www.telekom.com/dtag/cms/content/dt/de/958918>. abgerufen am 21.06.2011
- VERKEHRSVERBUND BERLIN-BRANDENBURG (VBB) (2011): Alles ist erreichbar. das Unternehmen. http://www.vbbonline.de/index.php?cat=4&sCat=31&id_language=1. abgerufen am 12.05.2011

8.3 Mitteilungen

- DR. GRIGOLEIT, MARION: Nauen. stellvertretende Bürgermeisterin. mündliche Mitteilung vom 14.07.2011
- DR. GÜNZEL, RALF: PROZIV. Verkehrs- & Regionalplaner Partnergesellschaft. Geschäftsführer. mündliche Mitteilung vom 12.07.2011
- HOFFMEYER-ZLOTNIK, ULF: Arbeiter Samariter Bund Falkensee. Geschäftsführer. mündliche Mitteilung vom 20.07.2011
- LÜDER, GÜNTER: Bürger Bus Brieselang e.V.. Geschäftsführer. mündliche Mitteilung vom 12.07.2011

- MEWES, GABRIELA: Landkreis Havelland. Amt für Kreisentwicklung und Wirtschaft. SB ÖPNV/Infrastrukturförderung. schriftliche Mitteilung vom 26.05.2011
- PUST, CHRISTIAN: Friesack. Amtsdirektor. mündliche Mitteilung vom 13.07.2011
- WAGNER, PETRA-JULIANE: Verantwortliche für alternative Bedienformen. VBB. mündliche Mitteilung vom 21.07.2011
- WAGNER, PETRA-JULIANE: Verantwortliche für alternative Bedienformen. VBB. schriftliche Mitteilung vom 21.07.2011
- WIENEN, JOSEF: Projektreferent Demografie. Amt für Kreisentwicklung und Wirtschaft. mehrere mündliche und schriftliche Mitteilungen
- WOBESER, HEIDRUN: Landkreis Havelland. Amt für Kreisentwicklung und Wirtschaftsförderung. Sachgebietsleiterin Beteiligungen ÖPNV. mündliche Mitteilung vom 07.07.2011
- VITA, BARBARA: Landkreis Havelland. Amt für Kreisentwicklung und Wirtschaftsförderung. Sachgebietsleiterin Kreisentwicklung. mehrere mündliche Mitteilungen

Anhang

Anhang

Anhang 1: Liniennetz SPNV Landkreis Havelland

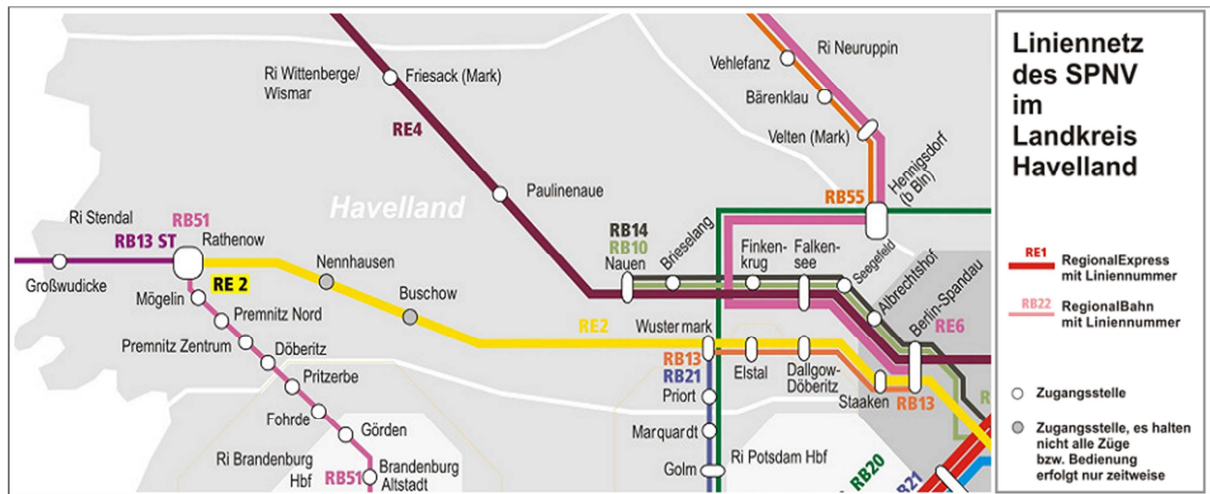


Abbildung 8: Netzplan SPNV im Landkreis Havelland (siehe LANDKREIS HAVELLAND 2007, Seite 14)

Anhang 2: Interviews

Anhang 2.1 Frau Dr. Grigoleit

Frau Dr. Grigoleit, stellvertretende Bürgermeisterin Nauen (als Bsp. für städtische Kommune)

Was sind die Auswirkungen (bzw. Ergebnisse) des demografischen Wandels im HVL?

- in Nauen gibt es kaum einen Bevölkerungsrückgang
- aber eine Strukturänderung
 - o arbeitsfähige Bevölkerung sinkt
 - o unter 65 Jährige sinken
 - o detaillierte Prognose bis 2030 vorhanden

Welche Herausforderungen hat der demografische Wandel auf den ÖPNV im Landkreis?

- man muss auf älter werdende Bevölkerung reagieren
- Maßnahmen, die vor allem älteren nützen müssen umgesetzt werden
 - o dabei aber auch die Jüngeren nicht vergessen
- Rufbus Nauen

- wird sehr gut angenommen, weil Nauen 14 Ortsteile hat
 - o diese sind besonders von der Überalterung betroffen
- Beschluss in Stadtverordnetenversammlung
 - o Stadt ist in 5 Sozialräume gegliedert
 - jeder hat spezifische Voraussetzungen

Wie entwickeln sich die Fahrgastzahlen des Rufbusses in Nauen?

- Zahlen s. Zettel
- eingeführt am 12.12.2010
- Bedarfsanalyse angefertigt
 - o Ergebnis: Jugendliche und Ältere brauchen zusätzliches Angebot
 - o weiteres s. Rufbusdatei
- Rufbus fährt zusätzlich zu vorhandenen Linien
 - o am Wochenende je 4 pro Richtung
 - o Freitag- und Samstagnacht fährt „Theaterbus“ um die Menschen vom letzten Zug abzuholen

Ist das Rufbusmodell übertragbar in anderen Gebieten der Modellregion des „Demografie-Projektes Havelland“?

(welche Einwohnerzahlen sollten erreicht werden; welche Gebietsgröße kann eine Linien bedienen; müssen Anschlüsse an Bahn oder feste Buslinien gegeben sein?)

- auf jeden Fall
- aber:
 - o Nauener Modell, dass von Stadt finanziert wird
 - o Differenz zwischen Auslastung und Betriebskosten (1€/km) zahlt Stadt
 - o weiteste Fahrt ist 30 km (hin-und zurück)
- Kleinbusse werden von Johannitern gefahren
- Problem:
 - o dadurch, dass Rufbus durch Gemeinde finanziert wird ist an Gemeindegrenze Schluss
 - o gut wäre Kooperation z.B. mit Ketzin, damit Bus weiter fährt

Welche der folgenden Maßnahmen oder Ideen wären im HVL nachhaltig tragfähig umsetzbar?

(siehe Tabelle 5)

Linientaxi:

- gut, wenn auch Ausstieg zwischen den Haltestellen
- Disposition aber Sache der Busgesellschaft, nicht der Stadt
- Stadtbus Nauen ist eine Art Linientaxi
 - gut wäre, wenn Halt zwischen den Haltestellen möglich

Bürgerbus:

- nicht gut, da man sich nicht nur auf das Ehrenamt verlassen kann
 - (z.B. bei Krankheit)
- in Brieselang klappt es gut, in Nauen würde es vermutlich nicht funktionieren

Rufbus:

- vorhanden in Nauen
- fahrplangebunden
- hält ggf. an allen Haltestellen, wenn er einmal angerufen wurde
- verkehrt im Bedarfslinienverkehr

Richtungsbandbetrieb:

- evtl. nicht finanzierbar
- späterer Schritt

Themenfahrten:

- Überlegung, dass Bus mit Komfortzuschlag auch Haustürservice macht

multifunktionale Bedienform:

- Ideal und am effektivsten
- Johanniter als Rufbus sind schon eine Art multifunktionale Bedienform
- Krankenwagen könnten auch multifunktionale Bedienform werden
- Feuerwehrbusse nur, wenn sie nicht von der freiwilligen Feuerwehr gefahren werden müssen
 - da Auslastung der Feuerwehr ziemlich hoch

Rad-Land:

- viele Radwege vorhanden
- es gibt Radwegekonzept
- aber Entfernung zwischen den Ortsteilen teilweise zu groß
- 2 Fahrradmietstationen vorhanden, die sich aber nicht absprechen

MIV:

- Nachbarschaftshilfe auf den Dörfern vorhanden
- Stadt hat keinen Einfluss auf Pendler
 - daher Mitfahrgelegenheit nicht Aufgabe der Stadt

Car-sharing:

- für Stadt ist es schwierig zu erkennen, ob es funktioniert
- das Auto ist des Deutschen Liebling, daher eher schwer vorstellbar

Welches Bewertungskriterium spielt hierbei die größte Rolle?

- welches Modell eingesetzt wird ist eine Kostenfrage
- ehrenamtliche Modelle schwer möglich, da Ehrenamt schon genug belastet
- für Rufbus:
 - o Partner notwendig, die bei Organisation helfen
 - o Finanzen sind zweitrangig

Sonstiges:

- ungewöhnlich, dass Nauen so viel in den Nahverkehr investiert, obwohl es eigentlich Aufgabe des Kreises ist

Anhang 2.2 Herr Dr. Günzel

Herr Ralf Günzel, Regionalplaner (zuständig für Nahverkehrsplan HVL)

(Geschäftsführer: PROZIV Verkehrs- und Regionalplaner Partnerschaftsgesellschaft)

Was sind die Auswirkungen (bzw. Ergebnisse) des demografischen Wandels im HVL?

- differenzierte Bevölkerungsentwicklung
 - o Speckgürtel starker Wachstum
 - o in weiter Fläche (westl. von Nauen) starke Bevölkerungsverluste
 - hier: nicht mehr viel Wegzug, sondern hohe Mortalität
 - ab 2016 wirkt 2. Welle des Bevölkerungsrückgangs
 - Frauen, die 90er Jahre nicht geboren wurden fehlen
 - Bevölkerung hat zum Teil keinen Führerschein

Welche Herausforderungen hat der demografische Wandel auf den ÖPNV im Landkreis?

- ÖPNV muss in Fläche bleiben
- ÖPNV wichtiges Mittel der Daseinsvorsorge

- Anforderungen an Fahrzeuge abhängig von älter werdender Bevölkerung
 - o Niederflurbusse
 - o barrierefreie Haltestellen
- diese Fahrzeuge sind teurer
- Wirtschaftlichkeit des ÖPNV wird schlechter

Welche der folgenden Maßnahmen oder Ideen wären im HVL nachhaltig tragfähig umsetzbar?

(siehe Tabelle 5)

- Verkehr eher mit kleinen Fahrzeugen, wenn Bedarf angemeldet wird
- Hemmschwelle Telefon
 - o wenn Fahrgast telefonieren muss kann er auch den Nachbar anrufen und bitten
- Begriff „Taxi“ wirkt abschreckend
 - o assoziieren damit „Teuer“
- Oberbegriff „Rufbus“ sinnvoll
- Bürgerbus:
 - o wenn nichts mehr geht
 - o Ende des ÖPNV
 - o nicht sein Ding
 - o Bürgerbus in Brieselang nicht gut, da dadurch Rufbus nicht möglich ist
 - o Rufbus hätte vermutlich mehr Fahrgäste als Bürgerbus

Rufbus

- im HVL Rufbus am besten
- Endkonsequenz der Optimierung im ÖPNV ist Rufbus im flächenbetrieb
- lohnenswert, wenn er nicht erst neu angeschafft werden muss
 - o daher in Disposition gut, wenn große und kleine Fahrzeuge bereits vorhanden sind
 - u.a. Absprache mit Subunternehmen (Johanniter, ASB, Taxiunternehmen)
- z.T. von Taxi und Mietunternehmen durchgeführt
- bis vor kurzem waren die Verkehrsunternehmen im Kreis die größten Gegner der ABF
- jetzt neue Chefs/ Verkehrsleiter
 - o sind dafür
- Neuer Verkehrsplan sagt, dass ABF stärker berücksichtigt werden müssen

- aber HVL neben PM finanziell am besten ausgestattet
- ABF sind finanziell immer reizvoll
- Dispositionszentrale in P ist für TF, PM und HVL zuständig
 - o Mitarbeiter sollten Ortskenntnisse besitzen
 - o Gut wenn mind. 10-20 Linien disponiert werden
 - o Flächenbetrieb hat aufwendige Disposition
- Grenzen der verschiedenen Formen vermischen sich
 - o Rufbus und Anruf-Sammeltaxi machen ähnliches
- Komfortvorteil ist der Haustürservice
 - o gut für Einkauf/Gepäcktransport der Fahrgäste
- Besser noch: wenn Einstieg und Ausstieg flexibel
 - o neben rechtl. Fragen auch Disposition schwierig
- Wirkungskontrolle dauert mehr als 1 Jahr
 - o Kundenstamm und Akzeptanz erst später absehbar
- Mitfahrgelegenheit
 - o für junge Leute eine Option
 - o vor allem im überregionalem Verkehr
 - o auf dem Land weniger eine Option
- multifunktionale Bedienformen
 - o nicht gut
 - o passt oft nicht, da früh Backwaren oder ähnliches in die Region kommen, die Bewohner aber raus wollen
 - o oft nur möglich eine Person mitzunehmen
 - was aber, wenn mehrere mit wollen?
- o kleinräumige Betrachtung ist wichtig für welche Form man sich entscheidet
- o MIV ist wichtig und gehört bei der Betrachtung der ABF dazu
- o sein Büro hat Leitfaden für alternative Bedienformen im HVL erarbeitet
- o ABF die am besten ist, ist abhängig von Nachfrage, Einwohnerdichte und Siedlungsform
 - o bei 2 großen Straßen ist es der Flächenbetrieb

Welches Bewertungskriterium spielt hierbei die größte Rolle?

- o ABF ist nicht kostendeckend
- o Kosten werden nur gedämpft
- o Fahrgäste müssen geworben werden
- o Linienbus darf nicht nur durch Rufbus ersetzt werden, das Angebot muss auf Grund des höheren Aufwands für die Fahrgäste, erhöht werden

- o Mindestbedienstandart für Daseinsvorsorge sollen erhalten bleiben
- o geringe Mehreinnahmen möglich
 - o durch Komfortzuschlag von max. 1€
 - o ist aber umstritten
 - soll „Spaßfahrten“ verhindern

Sonstiges:

- o im Projekt fehlt, dass etwas an der demografischen Entwicklung beeinflusst werden kann
- o geht nur auf ältere Menschen ein

Anhang 2.3 Herr Hoffmeyer-Zlotnik

Herr Ulf Hoffmeyer-Zlotnik, (ASB) Nutzer ÖPNV-Angebote

Was sind die Auswirkungen (bzw. Ergebnisse) des demografischen Wandels im HVL?

- es besteht die Gefahr, dass kleine Orte ohne Familien mit Kindern nicht mehr durch den ÖPNV bedient werden
- Manche Ort haben einen kleinen Standortvorteil wegen Bahnhof (Paulinenaue)
 - o andere nicht (z.B. Senzke)
- schwierig Einrichtungen für Kinder aufrecht zu erhalten
 - o ASB betreibt 3 Kitas in den Dörfern
 - o Problem:
 - mind. 15 Kinder sollten da sein
 - Öffnungszeiten von 6 bis 20 Uhr, wegen den langen Arbeitswegen der Eltern (nach Berlin)
- Landkreis und Kommune müssen sich Gedanken über den Service machen
 - o Möglichkeit wäre Busservice für Kinder aus entlegenen Orten zur Kita
 - o dafür bräuchte man aber Spezialbusse für die Kleinkinder
 - o Alternative wäre gutes ÖPNV-Angebot
- In Dorf ab 200 Einwohner gehört eine Art Konsum und ein Treffpunkt mit Bibliothek
 - o ggf. Förderung durch Staat

Wie geht es mit dem Fahrservice Falkensee weiter, da die rechtlichen Rahmenbedingungen viele Modelle (wie Ihres) erschweren?

- Service kann dem ASB nicht verboten werden
- warum wird aus bürgerschaftlichem Engagement ein konzessioniertes Taxiunternehmen?
- Bürgermeister und ASB sind dafür
- Kreis ist dagegen
- Ausgang ist offen
 - Ministerium versteht beide Seiten und weißt Verantwortung momentan zurück
- Modell ist billiger, als wenn das Sozialamt die Fahrten mit dem Taxi zahlen müsste
- Nutzen: durchschnittlich 7 Personen am Tag
- Zielgruppe sind Menschen zwischen 70 und 90 Jahren, die keinen Krankenkassenzuschuss bekommen

Gibt es weitere Mobilitätsangebote in Umsetzung oder Planung?

- Schülerfahrdienst
- Behindertenfahrdienst
 - macht mit bei Ausschreibung für Schülerspezialtransport für Landkreis (um behinderte Schüler zur Schule zu fahren)
- haben Fahrzeuge für Transport bei eigenen Veranstaltungen

Welche der folgenden Maßnahmen oder Ideen wären für Sie als Nutzer inwiefern praktikabel?

(siehe Tabelle 5)

Linientaxi:

- Ok, vor allem in Dörfern

Bürgerbus:

- in Brieselang Ok

Rufbus:

- OK
- Johannesstift hat es mal mit Schönwalde und Falkensee versucht
 - wurde leider zu früh wieder eingestellt
- Gut auch für Jugendliche nach Diskobesuch
- Flächenbetrieb ist am Besten
 - Aber finanzielle Aspekte müssen berücksichtigt werden

Stadt-Land-Rad:

- bessere Infrastruktur würde reichen, um mehr zum Fahrrad fahren zu mobilisieren
- Ausleihsystem für Räder wäre Optimal
 - o auch am Bahnhof Falkensee
 - o Frage nur, ob es rentabel ist
 - o evtl. könnte sich Kommune (Kreis) beteiligen, da es eine Art der Daseinsvorsorge ist

MIV:

- Fahrservice eine Art MIV
 - o daher dürfte es keiner verbieten
 - o jeder kann theoretisch jemanden zum Bahnhof mitnehmen
 - o Sportvereine dürfen ihre Athleten auch zu Sportveranstaltungen mitnehmen

Marketing:

- gute Sache

Welches Bewertungskriterium spielt hierbei die größte Rolle?

- Lebensqualität und Zufriedenheit der Nutzer ist am wichtigsten
- Finanziell sollte es aber effektiv sein
- Aber Ziel:
 - o ältere Menschen und Kinder sollten in Gesellschaft integriert sein, in dem sie zu ihren Angeboten kommen (z.B. Arzt, Sport, Seniorentreff...)
- eine der Situation optimal angepasste Bedingung sollte geschaffen werden

Anhang 2.4 Herr Lüder

Herr Günter Lüder, Bürgerbus Brieselang

1. Wie entwickeln sich die Fahrgastzahlen seit der Gründung 2007 (auch in Prozent)?

2008 2009 2010

6121 7411 7827

- Auslastung um 50% (hohe Zahlen, weil vorwiegend Ortsverkehr; 120km/Tag)
- sehr zufriedenstellend
- andere Bürgerbusse weniger Auslastung, weil viel Flächenverkehr

2. Wie konnten und können neue Vereinsmitglieder (bzw. Kraftfahrer) gewonnen werden?

- persönliche Gespräche
- Bekanntschaften
- anfangs 20 Fahrer, heute 27

3. Wie war es möglich die Bewohner Brieselangs von diesem neuen Konzept zu überzeugen (Warum fahren diese mit dem Bürgerbus)?

- Nutzen ihn, weil Brieselang flächenmäßig große Gemeinde
- ÖPNV verkehrt nur für Schülerverkehr
- profitieren tun vor allem Personen, die nicht selbst Auto fahren können
- aus Idee wurde Erfolgsmodell

4. Ist es möglich den Bürgerbus auf die benachbarten Gemeinden auszudehnen?

- Linien müssten geändert und ausgedünnt werden
- Ausdehnung ist nicht beabsichtigt

5. Könnte ihr Verein es sich vorstellen bei der Neugründung weiterer Bürgerbusvereine im HVL behilflich zu sein?

- Ja, durch Erfahrungsaustausch

6. Gab es Gegner/ Widerstände bei der Gründung?

- öffentliche Seite war eher skeptisch
- nun Erfolgsmodell für Kommune, Gemeinde, Kreis und VBB

Anhang 2.5 Herr Pust

Herr Christian Pust, Amtsdirektor Friesack (als Bsp. der ländlichen Kommune)

Was sind die Auswirkungen (bzw. Ergebnisse) des demografischen Wandels im HVL?

- bürgerliche Mitte geht verloren
- es fehlen die 20-45 Jährigen
- dadurch fehlen auch die Familiengründungen
- Abwanderung von jungen Menschen
- gebildete Menschen wandern vollständig ab
- Verschiebung der Bevölkerungspyramide hin zu Hochbetagten
- Steigung Bevölkerungsanteil an bildungsfernen Menschen

Welche Herausforderungen hat der demografische Wandel auf den ÖPNV im Landkreis?

- elementarer Faktor im Amt sind Bahnhöfe Paulinenaue und Friesack
 - o ohne sie wäre die demografische Situation dort noch schlimmer
- Busverkehr ist hauptsächlich Schülerverkehr
- Situation Friesack:
 - o liegt zwischen Nauen und Rathenow
 - o großteil Friesacks liegt dichter an Nauen
 - o einige Gemeinden traditionell eher an Nauen und andere an Rathenow gebunden
 - o nach Rathenow verkehrt hauptsächlich Individualverkehr (kaum Schüler)
- traditioneller Busverkehr wird auslaufen
- Amtsgemeinden nicht optimal über Radwege verbunden
 - o fehlen oft, dadurch auch kurze Strecken nur mit MIV oder ÖPNV zu erledigen

Welche der folgenden Maßnahmen oder Ideen wären im HVL nachhaltig tragfähig umsetzbar?

(siehe Tabelle 5)

Linientaxi:

- fehlende Taxiunternehmen und Konzessionen
- Anfahrt aus Nauen oder Rathenow ist zu lang
 - o außer wenn die bediente Linie dort beginnt

Bürgerbus

- verwaltungstechnische Bedenken
 - o Personenbeförderungsschein zu aufwändig zu erwerben
 - o Versicherungsfrage
 - o Konkurrenz zu Taxiunternehmen (nicht in Friesack)

- o Umsetzungsfragen
- Engagement der Bürger fehlt
- Konzept hier nicht möglich

Anruf-Sammeltaxi:

- Manko→ fehlende Information, wenn Bus fährt und wann
- Idee: (vgl. spontane Mitfahrgelegenheit)
 - o ein System, bei dem potentielle Fahrgäste mitbekommen, wenn und wann der Bus wohin fährt
 - o z.B. Informationen über das Telefondisplay oder den rbb-Videotext
- Bündelung der Fahrtwünsche muss erfolgen

multifunktionale Bedienform:

- kein Bedarf, da Versorger oft reine Verkaufsfahrzeuge haben

Mitfahrgelegenheit:

- schwer abschätzbar
- kaum geregelte Abfahrtzeiten
- nur möglich im Einzugsgebiet größerer Firmen (Bosch/Siemens) im Schichtbetrieb, da dort Arbeitszeiten fest sind
- private MFG innerhalb der Familie möglich

Car Sharing:

- sehr Innovativ
- keine Chance auf Umsetzung

Welches Bewertungskriterium spielt hierbei die größte Rolle?

- Bürger:
 - o Preis und Flexibilität wichtig
- Verwaltung:
 - o geringstmögliche Mehrbelastung für Verwaltung
 - o anfänglich Unterstützung möglich
 - o danach sollte es selbstständig laufen
 - o Zuschüsse sind möglich

Sonstiges:

- Feuerwehr hat Kleinbusse, die kaum genutzt werden
- wie kann man diese nutzen?
- wenn sie als Anruf-Sammeltaxi genutzt werden, wer kann sie fahren?

Anhang 2.6 Frau Wagner

Petra-Juliane Wagner, VBB (zuständig für alternative Bedienformen)

Was sind die Auswirkungen (bzw. Ergebnisse) des demografischen Wandels im HVL?

- bisher gibt es im HVL keine Einschränkungen in Mobilitätsbedingungen
 - o Grund: Schiene
- starke Zuwanderung in berlinnahen Raum

Welche Herausforderungen hat der demografische Wandel auf den ÖPNV im Landkreis?

- Hauptanforderung → Schülerverkehr
 - o längere Wege, wegen weniger Schüler auf weniger Schulen
 - o kleine Busse zu zentralen Haltestellen
 - Grund: Abnahme der Gesamtfahrtzeit für Linienbus

Welche der folgenden Maßnahmen oder Ideen wären im HVL nachhaltig tragfähig umsetzbar?

(siehe Tabelle 5)

Bürgerbus:

- Brieselang ist keine nachfrageschwache Region
 - o Bürgerbus auch in Nachfrageschwachen Regionen erfolgreich (Gransee)

Rufbus:

- Linienbus kann groß oder klein sein
 - o daher Begriff Anrufsammeltaxi in BRB nicht nötig
- unterschieden wird in BRB nach den Bedienformen
- Richtungsbandbetrieb gibt es in BRB nicht

multifunktionale Bedienform:

- funktioniert in BRB nicht

Stammtisch Nahverkehr:

- unterstützendes Gremium, daher keine ABF
- Tourismusverbände haben keine Ahnung von Mobilität
 - o und andersherum auch

- Nahverkehrsbeirat könnte durch Tourismusverband ergänzt werden

Themenfahrt:

- Ziel ist es die Leute wieder in die Region zu holen

MIV:

- hat nichts mit ABF zu tun

Rad-Land:

- nicht umsetzbar

Bürgerladen:

- wäre möglich

MFG:

- bisher nur schlechte Erfahrungen
- 2 Projekte bereits gescheitert
- Leute fahren lieber mit Bekannten, als mit MFG

Welches Bewertungskriterium spielt hierbei die größte Rolle?

- finanzielle Aspekte spielen kaum eine Rolle
- Linienbusse bekommen mehr Kunden, wenn Taktung höher ist
 - Abwägung ist schwer, ab wann das Angebot unrentabel wird
- Verbesserung des Angebotes ist am Besten
- 1 Linienbus kann durch 2 Rufbusse ersetzt werden

Sonstiges:

- Bürgerbusse gibt es im Hohen Fläming, Lieberose und Gransee
 - im Hohen Fläming bietet Bürgerbus noch weitere Dienstleistungen an
- ÖPNV und Tourismus sollen zusammenarbeiten
- Bürgerladen in PM hat auch Mobilitätsangebot, in dem man dort den Rufbus bestellen kann

Anhang 2.7 Frau Wobeser

Frau Wobeser, Sachgebietsleiterin ÖPNV im Landkreis HVL

Was sind die Auswirkungen (bzw. Ergebnisse) des demografischen Wandels im HVL?

- Bevölkerungsverlust

- Rückgang der Schülerzahlen→Schulschließung→lange Busfahrten zur Schule
- Problem: Schülerbeförderung bei freier Schulwahl, darum mitunter sehr lange Wege
- geringe Inanspruchnahme ÖPNV durch ältere Menschen

Welche Herausforderungen hat der demografische Wandel auf den ÖPNV im Landkreis?

- „mit geringen finanziellen Möglichkeiten das optimale ÖPNV-Angebot schaffen“
- Berufs-, Schüler-, Freizeit-, und Tourismusverkehr

Welche der folgenden Maßnahmen oder Ideen wären im HVL nachhaltig tragfähig umsetzbar?

(siehe Tabelle 5)

Linientaxi:

- Nachts bereits vorhanden
- wenn Fahrgastaufkommen zu gering ist und somit der Einsatz von Bussen nicht gerechtfertigt wird
- Ausstieg zwischen den Haltestellen erst ab 18 Uhr erlaubt

Bürgerbus:

- Kreis finanziert Bürgerbus Brieselang die ersten 2 Jahre, danach Havelbus (bekommen Kilometer-Vergütung)
- Brieselanger ehemalige BVG-Busfahrer haben ihn gegründet
- Grund: Linienbus nur auf Schülerverkehr ausgerichtet
- Brieselang hat eine Art Stadtzentrum mit Ämtern, Ärzten, Einkaufsmöglichkeiten und Bahnhof
- Land zahlt ersten Bus
- Gransee braucht nach 5 Jahren einen neuen→ Finanzierung umstritten (vermutlich Kommunen)
- 5 Fahrten täglich
- Projekt in Schönwalde gescheitert, weil Bürgerengagement fehlte

liniengebundener Rufbus

- Angebot über das „normale“ hinaus
- keine Fahrt vergeblich, wie beim normalen Linienverkehr
- Johanniter fahren in Nauen die Kleinbusse
 - o keine Verzögerung, da 4 Busse vorrätig und maximal 2 parallel benötigt werden

- o Johanniter haben für Rufbus bestes Angebot gemacht (es hätte auch ASB oder Taxiunternehmen gewinnen können)

- Havelbus stellt große Busse

Anrufsammeltaxi

- Ein- oder Ausstieg muss Haltestelle sein
- Haustürservice nur in der Linienführung möglich
- Rufbuszentrale entscheidet wie groß das Fahrzeug ist, welches geschickt wird

Richtungsbandbetrieb

- war Anfang 1990er Jahre zwischen Nauen und Friesack getestet
 - o gescheitert, da Hemmschwelle das Telefon zu benutzen zu groß war
 - o teilweise auch noch gar kein Telefon vorhanden
 - o Grund: Fahrt dauert 30 Minuten, wenn links und rechts die Dörfer nicht angefahren werden
 - o inzwischen nicht mehr nötig, da 2 Linien vorhanden (eine links und eine rechts der B5)
- inzwischen könnte dieses Modell an anderer Stelle getestet werden

Flächenbetrieb

- Problem: dem ersten Anrufer kann eine Zeit genannt werden, wenn dann aber der zweite Anrufer eine andere Zeit hat oder einen ganz anderen Beginn, dann muss der erste wieder angerufen werden und ihm die Änderung mitgeteilt werden
- Wenn Fläche flexibel, aber Zeit festgelegt ist könnte es klappen
- Wobeser tendiert aber eher zu liniengebundenen Verkehr
- Fahrzeug könnte zwar eingespart werden, aber Fahrzeit wird wesentlich verlängert

multifunktionale Bedienform

- in Uckermark gerade genehmigt
- in dünn besiedelten Regionen möglich
- wer fährt dort aber heute noch Waren aus?

Stammtisch Nahverkehr

- es gibt Nahverkehrsbeirat im Kreis
- AG „Ruf-Bus-Nauen“ hat mehr Akteure
 - o inklusive Taxiunternehmen, Seniorenbeirat...

Mobilitätsverein

- gibt es schon
 - o Ruf-Bus Ketzin (seit Nov. 2010)
 - o Mitglieder: Seniorenrat, Verwaltung, Stadtrat

Stadt-Land-Rad

- Tourismusverband hat Radwegekonzept

Themenfahrten

- früher gab es Theaterbusse
- zu wenig Resonanz
- zu speziellen Anlässen aber noch möglich
- dazu muss der Bus spezielle Konzessionen erhalten
- Angebot gibt es aber auch schon durch Taxiunternehmen (z.B. Fahrt zum Pollenmarkt)

Selbstorganisation

- im Landkreis Märkisch-Oderland vorhanden
 - o Eltern bringen Kinder aus Dorf zur nächsten Haltestelle
 - o Spritkosten werden von Schulverwaltungsamt übernommen
- in HVL noch nicht nötig

Mitfahrgelegenheit

- Angebote auf Homepage der Kommunen stellen
 - o auf gängigen Mitfahrzentralen verlinken

spontane Mitfahrgelegenheit

- in größeren Orten möglich
- nicht durch Kreis beeinflussbar

Car-Sharing

- 90-95% der Zeit steht das eigene Auto ungenutzt rum
- Vertrauensfrage
- Auto muss abends unversehrt wieder zurück sein
- wenn zentrale Aufsicht und Bezahlung erfolgt, dann evtl. möglich
- Gesellschaft muss sich verändern (nicht 3 Autos für 3 Familienmitglieder in einem Haushalt)

Privatverkehre

- gibt es
 - o auch in Orten wie Ketzin, wenn Nachbarschaft mitmacht
- geeignet für Erledigungen, die selten erfolgen (Bsp. Spezialfleisch zu Festtagen)

Marketing

- kostenlose mitfahrt durch Umweltkarte abends und am WE möglich
- einziger Streitpunkt: 31.Oktober (BRB Feiertag B nicht)

Schriftliche Versicherung zur Masterarbeit

Hiermit versichere ich, Markus Krüger geboren am 27.08.1985, dass ich die vorliegende Masterarbeit mit dem Titel: „Mobilitätsansätze in ländlichen Räumen – Auswahl und Prüfung von Übertragbarkeit; eine Arbeit im Rahmen des Demografie-Projektes Havelland“ selbstständig verfasst und keine anderen, als die angegebenen Quellen und Hilfsmittel verwendet habe. Wörtlich oder dem Sinn nach aus anderen Werken entnommene Stellen habe ich unter Angabe der Quellen kenntlich gemacht.

Datum/ Unterschrift