

## Mobil im ländlichen Raum

### Gesetzliche Vorgaben für alternative Angebotsformen im ÖPNV

- Straßenpersonennahverkehr (ÖSPV): Personenbeförderungsgesetz (PBefG)
- entgeltliche oder geschäftsmäßige Beförderung von Personen mit Kraftfahrzeugen: § 1 PBefG
- unterschieden wird Linienverkehr nach den §§ 42 und 43 PBefG (Sonderformen des Linienverkehrs) und Gelegenheitsverkehr nach §§ 46 ff. PBefG
- bislang keine eindeutigen Genehmigungsgrundlagen für alternative Angebotsformen und damit verschiedene Umsetzung in der Praxis
- In Sachsen wurden bisher die meisten Bürgerbusse nach § 42 PBefG als Linienverkehr genehmigt<sup>1</sup>.
- Möglich ist auch eine Genehmigung nach § 2 Abs. 6 (besondere Einzelfälle) bzw. § 2 Abs.7 PBefG (Experimentierklausel, für 4 Jahre).
- § 8 Abs. 3: bis zum 1. Januar 2022 ist die vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV zu erreichen

### Handlungsschwerpunkte zur Mobilität im Landesentwicklungsplan LEP

- Schaffung innovativer Lösungen zur Sicherung der Daseinsvorsorge
- Bedarfsgerechte Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur (inklusive Fahrrad- und Fußgängerverkehr) sowie des ÖPNV in allen Regionen
- Verknüpfung des ÖPNV mit and. Verkehrsträgern
- Sicherung der Barrierefreiheit
- Einsatz von Elektromobilität
- Einsatz moderner intermodaler Verkehrsmanagementsysteme für effiziente und verkehrsträgerübergreifende Vernetzung

### Leitlinien zur Entwicklung des ländlichen Raumes im Freistaat Sachsen – Handlungsfeld 3 „Erreichbarkeit und Mobilität“

- Entwicklung der ÖPNV-Angebote (Öffentlicher Personennahverkehr) entsprechend der Nachfrage mit Berücksichtigung raumordnerischer Erfordernisse
- ÖPNV muss bezahlbar bleiben
- Bei geringer Nachfrage in ländlichen Räumen und außerhalb der Verkehrsspitzenzeiten örtlich angepasste flexible Bedienungsformen (z. B. Rufbus, Anrufsammeltaxi, Bürgerbus)

### Pendler in Sachsen<sup>2</sup>

- In Gemeinden bis 5.000 Einwohner beträgt die Pendelentfernung zum Arbeitsplatz für 55,5 Prozent der Erwerbstätigen mehr als 10 Kilometer.
- In Gemeinden ab 100.000 Einwohner beträgt die Pendelentfernung für 70 Prozent der Erwerbstätigen weniger als 10 Kilometer.

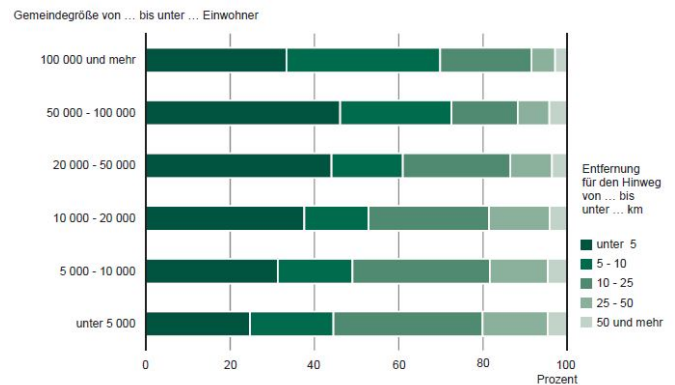


Abb. 1: Erwerbstätige mit Pendlerverhalten 2012 nach Gemeindegrößenklassen und nach Entfernung für den Hinweg zur Arbeitsstätte<sup>2</sup>

- 2012 nutzten 171.000 erwerbstätige Pendler öffentliche Verkehrsmittel, 1996 waren es noch 235.000 (Rückgang um 27,2 Prozent).
- Unter 10 km Entfernung vom Arbeitsort ist der Anteil der Pkw-Nutzung (einschließlich Mitfahrer) relativ gering (52 Prozent), bei Entfernungen von 10 bis 25 Kilometer nutzen 86 Prozent das Auto.
- Mit steigendem Einkommen ist das Auto häufiger das Hauptverkehrsmittel (Monatsnettoeinkommen > 1.100 €: 74,1 Prozent; < 500 €: 40,3 Prozent).
- Frauen sind anders mobil als Männer: Männer fahren Auto, Frauen nutzen eher den ÖPNV oder gehen zu Fuß und sind dadurch in schlecht erschlossenen Gebieten immobiler<sup>3</sup>.

### Pkw-Ausstattung in Sachsen nach Gemeinden

- In den Städten ist die Pkw-Dichte tendenziell geringer als im ländlichen Raum, z. B. sind in Leipzig 389 Pkw/1000 Einwohner angemeldet, in Niederdorf (Tor zum Erzgebirge-Vogtland) sind es hingegen 743 Pkw/1000 Einwohner<sup>4</sup>.

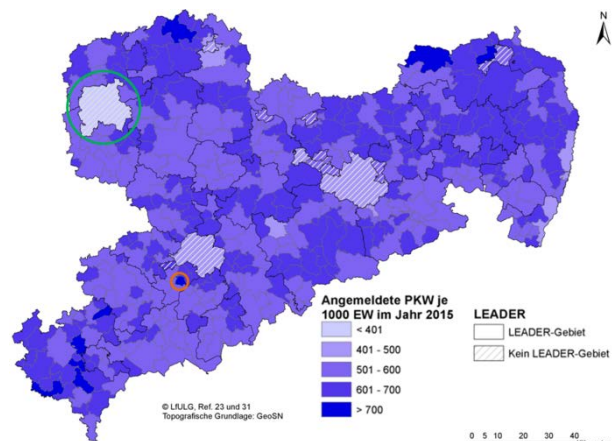


Abb. 2: Angemeldete Pkw je 1000 Einwohner nach Gemeinden (2015)

## Flexible Mobilitätsformen in den LEADER-Entwicklungsstrategien (LES)

- Auswertung der LES-Entwürfe der LEADER-Regionen (2015): 113 Maßnahmen sind der Kategorie "Am Verkehr teilnehmen" zugeordnet, davon entfallen 34 Maßnahmen auf die „Verbesserung von Mobilitätsangeboten“ und 79 Maßnahmen dienen der "Gestaltung des öffentlichen Freiraumes (Straßen, Wege, Plätze)".
- Die „Verbesserung von Mobilitätsangeboten“ (30 Prozent der geplanten Maßnahmen) soll mit 8 Prozent des Budgets erreicht werden.

## Möglichkeiten zur Flexibilisierung des ÖPNV



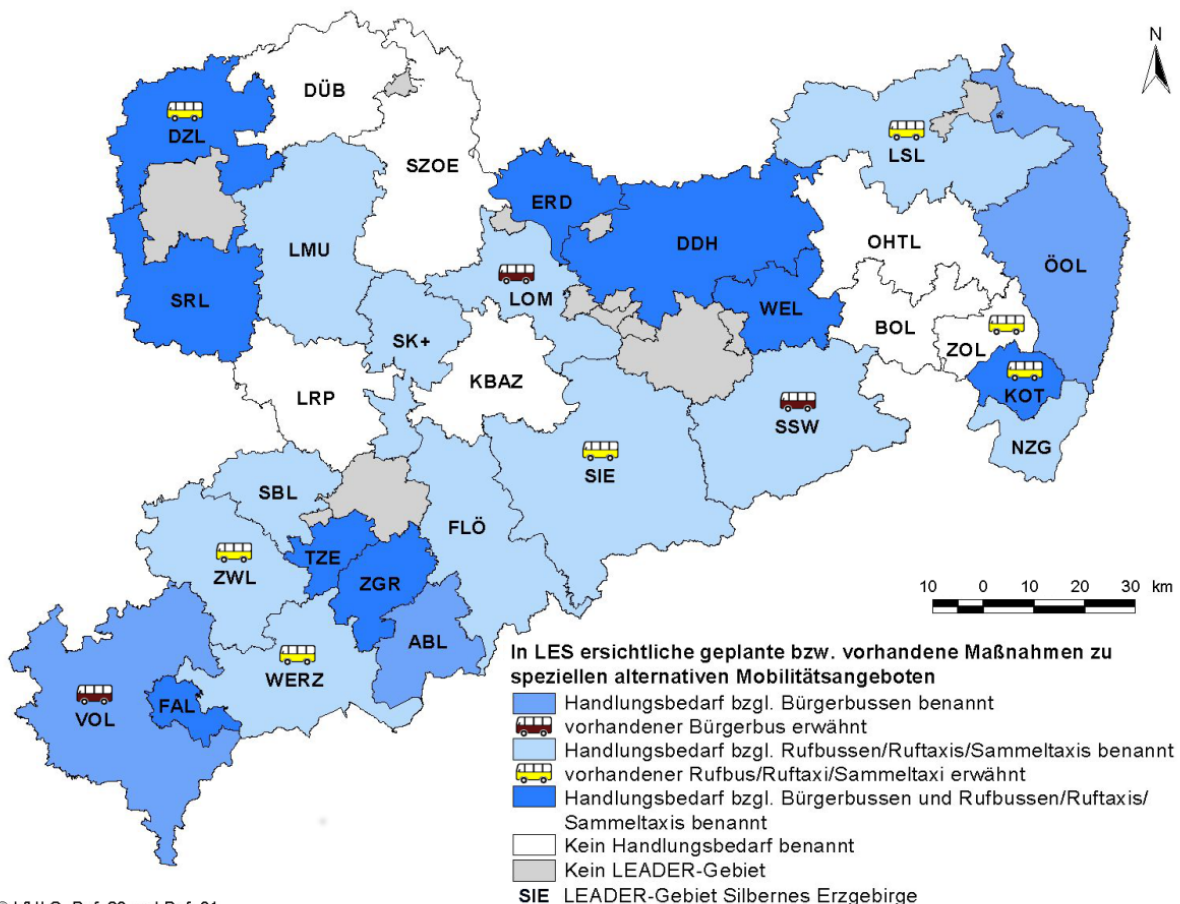
Abb. 3: Räumliche und zeitliche Flexibilisierung des ÖPNV<sup>5</sup>

## Merkmale flexibler Bedienformen im ÖPNV

	Linienbetrieb	Bedarfslinienbetrieb	Richtungsbandbetrieb	Flächenbetrieb
Bezeichnung	Bürgerbus	Anruflinienbus	Anrufsammelbus	AnrufBus
Fahrzeug	Kleinbus	Kleinbus/Standardbus	Kleinbus/Midibus	Kleinbus
Personal	Ehrenamtliche	BusfahrerIn	BusfahrerIn	BusfahrerIn
Fahrplan	Ja	Ja	Ja	Nein
Anmeldung	Nein	Ja	Ja	Ja
Erschließung	Linie	Linie	Korridor	Fläche
Ein-/Ausstieg	Haltestelle/Haltestelle	Haltestelle/Haltestelle	Haltestelle/Haltestelle	Haustür/Haustür
Bezeichnung	Linientaxi	Anruflinientaxi	Anrufsammeltaxi	AnrufBus light
Fahrzeug	Taxi	Taxi	Taxi	Taxi
Personal	Taxifahrerin	Taxifahrerin	Taxifahrerin	Taxifahrerin
Fahrplan	Ja	Ja	Ja	Nein
Anmeldung	Nein	Ja	Ja	Ja
Erschließung	Linie	Linie	Korridor	Fläche
Ein-/Ausstieg	Haltestelle/Haltestelle	Haltestelle/Haltestelle	Haltestelle/Haustür	Haustür/Haustür

Abb. 4: Bedienformen und ihre Merkmale<sup>6</sup>

- Vorschläge für eindeutige Bezeichnungen mit idealtypischen Merkmalen
- Oft jedoch verschiedene Bezeichnungen für ähnliche Angebote: z. B. AnrufBus, Rufbus, Anruftaxi, Taxibus
- Ggf. Überschneidungen: Bürgerbusse verkehren z. B. an Wochenenden auch als Rufbusse



© LfULG, Ref. 23 und Ref. 31

Hinweis: Eigene Auswertung/Interpretation der vorhandenen Angaben in den Aktionsplänen der LES (2015)

Abb. 5: In LES ersichtliche vorhandene bzw. geplante Maßnahmen zu speziellen alternativen Mobilitätsangeboten (Bürgerbus, Rufbus, Ruftaxi, Sammeltaxi)

**Quellen und Links:** 1) „Flexible Bedienungsformen Alternative Angebote des öffentlichen Personennahverkehrs in Sachsen“ LfULG, Ref. 23, 2010; 2) Statistischer Bericht „Pendler im Freistaat Sachsen“ (Ergebnisse des Mikrozensus), Statistisches Landesamt des Freistaates Sachsen, 2012; 3) Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung: Frauen - Männer – Räume, Berichte, Band 26, Bonn 2007; 4) Stala, Daten 2015; 5) Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS): Handbuch zur Planung flexibler Bedienungsformen im ÖPNV, Bonn 2009; 6) anrufbus.com © 2001-2009 by dr. mehlert, 17.12.2009