

HAFL	1380,71	6298,47	32,24
KCSA	9812,46	3610,30	59,21
LECC	4038,07	848,12	28,72
LVVM	85610,54	4551,45	49,41
KRA	1922,02	1902,02	29,90
OS	35319,7	7031,94	54,14
NET	20476,15	5098,01	16,08
M	1945,63	9376,51	0,00
2833,08	7091,48	0,00	
4612,72	9178,72	0,00	
2498,93	8043,12	0,00	
3691,63	4217,03	32,73	
1067,14	1003,74	80,31	
16965,07	2491,17	11,64	
54812,98	3169,31	94,59	
9951,03	1428,78	51,05	
0121,62	2093,10	67,81	
8002,81	7581,09	47,62	
873,03	3467,17	12,45	
057,29	2012,94	17,76	
18,30	2194,71	31,65	
02,71	6298,47	42,74	
7,46	3610,30	59,21	
1,07	9436,12	28,72	
0,64	4551,45	49,41	
0,53	1902,02	29,90	
0,27	7031,94	54,14	
0,15	5098,01	16,08	
9376,51	0,00		
7091,48	0,00		
9178,72	0,00		
8043,12	0,00		
4217,03	32,73		
1003,74	80,31		
2491,17	11,64		
3169,31	94,59		
1428,78	51,05		
2093,10	67,81		
7581,09	47,62		
3467,17	12,45		
2012,94	17,76		
2194,71	31,65		
6298,47	42,74		
3610,30	59,21		
9436,12	28,72		
4551,45	49,41		
1902,02	29,90		
7031,94	54,14		
5098,01	16,08		

MAX.GROSS 30.480 KGS
67.200 LBS
TARE 2.185 KGS
4.820 LBS
MAX.CARGO 28.295 KGS
62.380 LBS
CU.CAP. 332 CUM.
1.173 CU.FT.



Jenseits von Bussen und Bahnen

11|06|2010

- ◆ **öffentlicher Verkehr vor Herausforderungen**
- ◆ **zugespitzte Probleme in ländlichen Räumen**
- ◆ **Lösungsversuche – alternative Angebote**
- ◆ **Alternativen zur Alternative**
- ◆ **Reformbedarf**

◆ Nachfragekrise

- MIV Hauptverkehrsmittel
- Hauptnutzergruppe ÖV in ländlichen Regionen: Schüler
- Demografische Veränderungen – Alterung, Zuzug in Städte/Metropolen

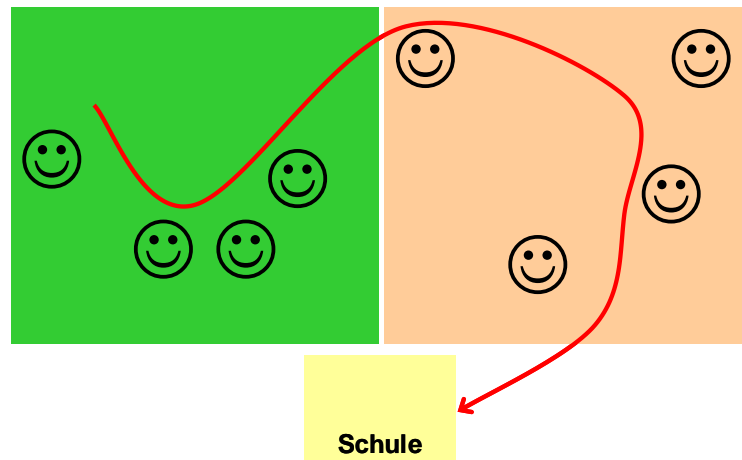
◆ Finanzierungskrise

- Zukunft öffentlicher Mittel ... ?
- Schülerzahlen sinken – damit auch bisher gesicherte Zuschüsse

◆ Angebotskrise

- ÖV nach Personenbeförderungsgesetz = Linienverkehr
- Setzt Bündelung der Nachfrage voraus
- Praxis: Nachfrage zeitlich und räumlich gestreut

- ◆ **Nahezu Vollmotorisierung der Haushalte**
- ◆ **ÖV auf Bedarfe des Schülerverkehrs ausgerichtet**
 - Zentralisierung Schulstandorte, Umwegfahrten
 - Hoher finanzieller Aufwand
- ◆ **Keine attraktiven Angebote für „Jedermann“**



◆ **Abkehr vom starren Linienverkehr**

- Zeitliche Flexibilisierung – „Anrufbus“, „Anruf-Sammel-Taxi“
- Räumliche Flexibilisierung – „RufBus“
- Kosteneinsparung: Bürgerbus – Bürger fahren für Bürger

◆ **Grenzen**

- Gewisse Bündelung Nachfrage weiter vorausgesetzt
- Finanzierung muss auch hier gesichert sein
- Voraussetzungen ehrenamtliches Engagement gegeben?

◆ **Rechtliche Grenzen**

- Personenbeförderungsgesetz: Linienverkehr
- Förderung teilweise an Linienverkehr geknüpft
- schwierige Genehmigungssituation
- z. B. Konkurrenz zum Taxiverkehr

◆ **Nutzung**

- Anmeldung Fahrwunsch: Anruf, Internet
- Nicht selbstverständlich, Angebot weniger „sichtbar“
- Intensive Vermarktung nötig, aber auch möglich!

◆ **Geringe Übertragbarkeit der Lösungen**

- Engagement vor Ort
- Ländergesetze, Genehmigungsbehörde
- Regionales Angebot „Konkurrenz“

◆ **Bedarf an flexiblen Lösungen**

- Hohe Autodichte: Förderung von Fahrgemeinschaften
- Umstellung auf „Subjektförderung“ als „Hilfe zur Selbsthilfe“?
- Zusammenfassung von Versorgungsfahrten (Arzt, Erledigungen)

◆ **Voraussetzungen**

- Freiraum für Experimente
- „kommunale Rufleitzentrale“: Bündelung Fahrten, Information, Abfrage ...

◆ Zukunft

- Es wird keine Standardlösungen geben!
- Mobilität als kommunales Anliegen – übergreifendes Thema!
- Entscheidungsstrukturen „öffnen“

◆ Dringend:

- Finanzen sichern: bisherige Förderung ÖPNV muss flexible Lösungen zur Verfügung stehen
- Rechtlichen Freiraum schaffen – vereinfachte Genehmigungsbedingungen
- Anreize für private Mitfahrten – auch hier: Ausnahme vom PBefG (z. B. wenn Gutscheine genutzt werden)

Kontakt

Dr. Astrid Karl

Innovationszentrum für Mobilität und gesellschaftlichen Wandel (InnoZ)

Schöneberger Str. 15

10963 Berlin

astrid.karl@innoz.de