

KombiBus - Projektbeschreibung

Projekt:	„KombiBus“ <i>Kombinierte Serviceleistungen als ergänzendes Angebot im Linienverkehr zur dauerhaften Versorgung der Bevölkerung im ländlichen Raum am Beispiel Uckermark</i>
Auftraggeber:	Bundesministerium des Innern im Rahmen des Modellvorhabens „Daseinsvorsorge 2030 – Innovativ und modern – eine Antwort auf den demografischen Wandel“
Projektträger:	 UVG Uckermärkische Verkehrsgesellschaft mbH Steinstraße 5 16303 Schwedt
Projektleitung:	UVG Herr Lars Boehme, Geschäftsführer Telefon: (03332) 442710 Fax: (03332) 442701 E-Mail: l.boehme@uvg-online.de UVG Frau Madlen Netzel, Betriebshofleiterin Telefon: (03332) 442610 Fax: (03332) 442701 E-Mail: m.netzel@uvg-online.de
Projektmanagement/ inhaltliche Konzeption	 Interlink GmbH Bernburger Straße 27, 10963 Berlin Herr Holger Michelmann, Geschäftsführer Telefon: (030) 209 139 68 Fax: (030) 209 139 73 E-Mail: michelmann@interlink-verkehr.de Frau Anja Sylvester Telefon: (030) 209 139 72 Fax: (030) 209 139 73 E-Mail: sylvester@interlink-verkehr.de  InterPitzen Planungsbüro für gute Fahrpläne Am Sandwerder 24, 14109 Berlin Herr Constantin Pitzen Telefon: (0331) 200 9683 E-Mail: c@pitzen.info  raumkom Institut für Raumentwicklung und Kommunikation Nikolausstraße 14, 54290 Trier Herr Prof. Dr. Heiner Monheim Telefon: (0651) 201 4550 E-Mail: monheim@raumkom.de Herr Dr. Christian Muschwitz Telefon: (0651) 201 4730 E-Mail: muschwitz@raumkom.de

1.	<p>Projektbeschreibung (Grobkonzept sowie Innovationsstand des Vorhabens)</p>
	<p>Idee</p> <p>Eine Kombination von Linienbus, Post, Kurierdienst, Fahrdienst für Mobilitätseingeschränkte und vieles mehr soll die Wirtschaftlichkeit der einzelnen Dienstleistungen im ländlichen Raum verbessern und damit die Versorgung der ländlichen Bevölkerung dauerhaft und auf hohem Niveau sichern. Gemeinsam mit Interlink, dem Büro InterPitzen und raumkom hat die Uckermärkische Verkehrsgesellschaft mbH (UVG) den konzeptionellen Ansatz für ein Projekt entwickelt, das nach einer Erprobung in der Uckermark dauerhaft zur Lösung der zunehmenden Mobilitäts- und Versorgungsprobleme auf dem Land beitragen soll. Dabei kommt dem Linienverkehr im Landkreis Uckermark eine zentrale Aufgabe innerhalb dieses neuen Angebotes zu (als „Rückgrat“). Die Einbindung und Beteiligung regionaler Akteure ist fester Bestandteil im Rahmen der Konzeptentwicklung mit anschließender Umsetzung dieser neuen Versorgungsdienstleistung, die zu mehr Lebens- und Standortqualität der ländlichen Bevölkerung führen soll.</p> <p>Demografischer Wandel auf dem Land</p> <p>Alle Dienstleistungen im ländlichen Raum sind vom demografischen Wandel betroffen, weil die räumliche Dichte an Nutzern zurückgeht und damit die Kosten pro Einwohner und Nutzer steigen. Verstärkt wird dieser Druck durch steigende Energie- und Gesundheitskosten sowie sinkende Reallöhne in den unteren Einkommensbereichen. Der Verzicht auf das Auto aus finanziellen oder gesundheitlichen Gründen schließt damit zunehmend mehr Menschen aus dem sozialen Leben der Gesellschaft aus und verstärkt damit zusätzlich die Abwanderung.</p> <p>Dazu kommen spezielle Sondereffekte: Die in den kommenden Jahren wieder verstärkt zurückgehenden Schülerzahlen schwächen die Finanzierung der Grundversorgung im öffentlichen Verkehr. Die Mitnahme von älteren Menschen stellt zunehmend spezielle Anforderungen an die Ausgestaltung von Fahrzeugen im (Überland-)Linienverkehr. Die Zunahme des Marktanteils der Online-Medien erhöht den Kostendruck bei den Postdienstleistungen auf dem Land. Es liegt nahe, dass es in anderen Dienstleistungsbereichen ähnliche Entwicklungen gibt, die das Problem verstärken.</p> <p>Arbeitssuche in stärkeren Wirtschaftsräumen führt häufig zu fehlendem Halt der Familie und zur Vereinsamung der Elterngeneration. Durch fehlende ärztliche Versorgung im ländlichen Raum und ausgedünnte Fahrplanangebote seitens des ÖPNV steigen insbesondere die Kosten für Krankentransporte in die entfernteren Mittel- und Oberzentren. Durch die fehlende Mobilität ist die Teilnahme an kulturellen Ereignissen oder Wahrnehmung sozialer Kontakte und anderen Aktivitäten kaum möglich. Dies führt zu einer Verschlechterung des gesundheitlichen Zustands, der wiederum höhere Behandlungskosten nach sich zieht. Ein bundesweiter Trend, der auch Krankenkassen interessieren dürfte.</p> <p>Kombination von Dienstleistungen und Mobilität</p> <p>Entsprechend einiger Praxisbeispiele aus dem europäischen Ausland (aus Luxemburg, Finnland, Schweden, Schottland und Portugal) stellt das hierarchisch strukturierte Netz des Linienbusverkehrs die ideale Struktur für den Aufbau integrierter Dienstleistungen dar. Begründen lässt sich dies damit, dass der Linienbus zur Anbindung aller Siedlungsstandorte flächendeckend erforderlich ist und aufgrund wechselnder Nachfrage (Schulzeiten, Einkaufsverkehr, Berufsverkehr, Lastrichtung/Gegenlastrichtung) zu bestimmten</p>

	<p>Zeiten freie Kapazitäten hat und Fahrzeuge für andere Zwecke prinzipiell geeignet sind.</p> <p>Die Vorteile der Kombination des Nahverkehrs mit anderen Dienstleistungen gelten grundsätzlich für die Betriebsformen „Linienbus“ und „Rufbus“. Die UVG unterstützt das Projekt durch ihre jahrelange regionale Praxiserfahrung.</p> <p>Der innovative Projektansatz</p> <p>Der „KombiBus“ ist ein Bus mit zusätzlichen Funktionen, die abhängig vom Bedarf und von den betrieblichen Anforderungen des Busfahrplans oder von den verkehrlichen Verflechtungen nach lokaler, regionaler und überregionaler Ebene zur Anwendung kommen.</p> <p>a) „KombiBus im Linienverkehr“</p> <p>In den Betriebszeiten des Schülerverkehrs hängen die Qualität der Beförderung und die Kosten für die Allgemeinheit von der Effizienz des Betriebes ab. In diesen Betriebszeiten fährt der „KombiBus“ wie bisher nach Fahrplan. Bei Bedarf können Postsäcke, Kuriertüten und anderes mitgenommen werden, sofern dies keine Auswirkungen auf die Abläufe des Fahrplanes hat.</p> <p>b) „Räumlich flexibler KombiBus“</p> <p>In den Betriebszeiten außerhalb des Schülerverkehrs können im Fahrplan Zeiten für die Bedienung von Ladestellen und neuartige Nebentätigkeiten eingearbeitet werden. Linienverkehre, die in der Betriebsform „Rufbus“ durchgeführt werden, machen den „KombiBus“ noch flexibler, weil Briefkästen im Fahrgastbetrieb geleert und einzelne Sendungen beim Empfänger zugestellt werden können. Einen weiteren Mehrwert für den Einsatz des „KombiBusses“ ergibt sich im Rad- und Wandertourismus, z.B. die Koffer- und Fahrradbeförderung. Der An- und Abreiseverkehr vom Beherbergungsbetrieb zum Bahnhof als „letzte Meile“ kann so im Rahmen einer Service- und Qualitätsoffensive im Gastgewerbe aktiv und verlässlich beworben werden. Der Fahrtweg des Busses wird damit sowohl durch die Wünsche der Fahrgäste wie auch durch andere Aufträge bestimmt.</p> <p>Für die Organisation eines KombiBus-Systems ist die Frage der räumlichen Verflechtungen entscheidend, sowohl hinsichtlich des Mobilitätsmarktes (kurze, mittlere und lange Distanzen) als auch hinsichtlich der administrativen Hintergrundstrukturen (lokal, regional, überregional) der einzubindenden Partner (öffentliche Hand, Verkehrsunternehmen, Logistiker, andere Servicebereiche). Damit verbunden sind rechtliche, administrative und finanzielle Organisationsfragen, die zur Diskussion gestellt und dokumentiert werden mit dem Ziel, die Projektlaufzeit für die Erarbeitung von Lösungsansätzen zu nutzen. Mit der angestrebten Umsetzung des hier beschriebenen Projektansatzes wäre eine Vorreiterrolle verbunden, denn dieser Ansatz ist in dieser Breite in Deutschland noch nicht umgesetzt worden. Hier ergibt sich so auch ein großes Übertragbarkeitspotenzial.</p>
--	---

2.	Kommunikation des Projektes im Landkreis Uckermark
	<p>Die inhaltliche Ausgestaltung des Modellvorhabens „KombiBus“ setzt einen hohen Grad an Kommunikation in der Projektregion voraus. Um das Betriebs- und Finanzierungskonzept zu erarbeiten, müssen eine Vielzahl von Anforderungsprofilen von potenziellen Nutzern erstellt werden, z.B. „Gemüseboxen“ – was muss das System „KombiBus“ leisten, damit die Zustellung von sog. Gemüseboxen beim Endkunden erfolgen</p>

	<p>kann.</p> <p>Im Rahmen des Kommunikationskonzeptes werden diese Grundlagen durch verschiedenste Ansätze gewonnen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Einbindung kommunaler Partner, Verbänden und Institutionen • Einbindung der Bürgerinnen und Bürger • Veranstaltungen (Workshops, Abschlusspräsentation etc.) • Internet
--	---

4.	Wichtige Termine
	<p>Laufzeit der Konzeptionsphase: 18. Oktober 2010 bis 31. August 2011</p> <p>31.08.2011 Abgabe des End- bzw. Abschlussberichts</p> <p>Tourismus-Workshop: 22. Februar 2011, 14.00 bis 17.00 Uhr, Blumenberger Mühle <u>oder alternativ</u> 23. Februar 2011, 9.30 bis 12.30 Uhr, Schloss Herrenstein</p> <p><u>Ansprechpartnerin:</u> Interlink GmbH, Anja Sylvester, T: 030 209 139 72, Mail: sylvester@interlink-verkehr.de</p>