



Erster Workshop zur

Neuaufstellung des

Plans des öffentlichen Personennahverkehrs
des Landes Sachsen-Anhalt
(ÖPNV-Plan) 2015-2020/2030



Inhalt

- Ist der ÖPNV noch finanzierbar
- Einnahmeentwicklung Zeitraum 2010-2014
- Kostenentwicklung Zeitraum 2010-2014
- Investitionstätigkeit
- Einschätzung zu den Folgen aus der demografischen Entwicklung



Ist der ÖPNV noch finanzierbar?

Der ÖPNV ist finanzierbar und muss finanzierbar sein. Das sind wir der Umwelt, der Lebensqualität, letztlich dem Grundgesetz schuldig. Es ist nur die Frage nach dem „Wie“.

Bereits im jetzigen ÖPNV-Plan des Landes Sachsen-Anhalt sind richtungsweisende Schritte für die Umgestaltung des ÖPNV im Land Sachsen-Anhalt aufgenommen worden.

Im ÖPNVG LSA sind die Grundsätze und Ziele zusammengefasst, wonach ein an ihrem wirtschaftlichen Stärken ausgerichteter Mix der Verkehrsträger umzusetzen ist.



Ideen und Lösungen sind gefragt. Optimale Verzahnung der Verkehrsträger



**Gut verzahnter
Verkehrsträgermix!**

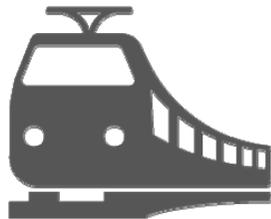


Foto: Plattform

Bahn
Vertaktung Bahn/Bus



Foto: PVGS mbH

Linienbus
Vertaktung Bus/Bus

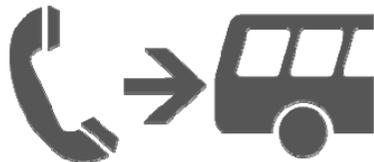


Foto: PVGS mbH

Rufbus
Vertaktung Bus/Rufbus



- gleichberechtigter und wirtschaftlich sinnvoller Einsatz von Bahn, Bus und flexiblen Bedienformen
- Sicherstellung der Mobilität aller den ÖPNV nutzenden und der darauf angewiesenen Personengruppen flächendeckend zu gewährleisten

Um einen qualitativ guten ÖPNV anbieten zu können, sind die Aufgabenträger auf Zuweisungen des Landes angewiesen. Die derzeitige Finanzausstattung (Landesmittel nach den §§ 8 und 9 des ÖPNVG LSA) dürfen nicht reduziert werden, da der ÖPNV durch Fahrgelderlöse allein nicht zu finanzieren ist.



Einnahmeentwicklung Zeitraum 2010-2014

- Rückgang des Fahrschüleranteils, das bedeutet weniger Einnahmen aber gleicher Aufwand in der Schülerbeförderung
- Einnahmen der Schülerbeförderung sind für Verkehrsunternehmen überlebenswichtig;
- Ausgleichszahlungen nach § 9 ÖPNVG-LSA sind pauschaliert, keine Erhöhung vorgesehen;



Einnahmeentwicklung Zeitraum 2010-2014

- zwangsläufig sind Fahrpreiserhöhungen notwendig, im Betrachtungszeitraum waren das durchschnittlich jährlich ca. 4,5 % im NAWEA-Tarif;
- Fahrpreise können nicht überproportional angehoben werden, die Folge wären Fahrgastverluste im Jedermannverkehr;
- Fahrplanangebot kann nicht ausgedünnt werden, wenn kein Angebot vorliegt, gibt es auch keine Nutzer, vieles ist schon auf flexible Bedienformen umgestellt worden.



Kostenentwicklung Zeitraum 2010-2014

- Personalkosten sind im Vergleichszeitraum jährlich um durchschnittlich 3,5 % gestiegen;
- Fahrzeugkosten stiegen um 6,5 % (Kraftstoff, Ersatzteile...);
- Unterhaltung der Betriebsanlagen steigen aufgrund des Nutzungsalters (viele Betriebshöfe sind Anfang der 90iger Jahre gebaut oder saniert worden, damit sind viele bereits 20-25 Jahre alt);



Investitionstätigkeit

Ausrichtung der Fahrzeugflotte

Standardlinienbusse (Jedermannverkehr)

- Behindertengerechte Ausstattung, Niederflurfahrzeuge mit Kneeling, Rampe, Kinderwagenplatz,
- Elektronische Zielmatrix, Fahrtzielansage, Fahrscheindrucker,
- Fahrradmitnahme im Innenraum oder Fahrradheckträger,
- Fahrradanhänger

Standardlinienbusse (Schülerverkehr)

- Hohe Sitzplatzanzahl, Schulbustauglichkeit

Kleinbusse (Rufbuseinsatz)

- Behindertengerechte Ausstattung, elektronisch öffnende Fahrgasttür mit herausfahrbarer Trittstufe (teilweise mit Rollstuhllift),
- Elektronische Zielmatrix, Fahrtzielansage, Fahrscheindrucker,
- Fahrradmitnahme (Fahrradträger für Anhängerkupplung)



Foto: PVGS mbH



Foto: PVGS mbH



Foto: Blauzweig

Anforderungen:
Ausbau der
Barrierefreiheit



Investitionstätigkeit

- zusätzliche Beschaffung von Kleinbussen für den Rufbusverkehr;
 - PVGS besitzt derzeit 24 Kleinbusse
(Stückpreise zwischen 55.000 € und 125.000 €)
 - Zielanzeige verbaut, stehend einsteigen möglich, Rampe/Lift für Rollstühle, Heckträger für Fahrräder



Foto: Blauzweig



Investitionstätigkeit

- Fahrradmitnahme in bzw. an den Linienbussen (Fahrradhalter);
 - kostenlose Fahrradmitnahme auf den Hauptlinien (Landes- und Regionallinien, auch im Rufbusverkehr)
 - Fahrradheckträger für 3 bis max. 8 Fahrräder und Fahrradanhänger für Gruppen wurden beschafft
 - Fahrradmitnahme auch im Innenraum möglich (Fahrradhalter an Sondernutzungsfläche)





Investitionstätigkeit

Eine Fahrzeugförderung direkt durch das Land Sachsen-Anhalt entsprechend GVfG gibt es nicht mehr (Ausnahme Linienfahrzeuge mit innovativen und alternativen Antriebsformen).

Gefördert wird über den Landkreis, welcher von den Regionalisierungsmitteln 17,5 % investiv einsetzt. Hiervon werden jedoch nicht nur Fahrzeuge sondern auch ÖPNV-Infrastruktur (Haltestellen, Wendestellen) gefördert. Somit müssen die Verkehrsunternehmen einen erheblichen Eigenanteil in die Erhaltung und Erneuerung des Fuhrparks investieren.



Haltestellenschild

alt



neu





Einschätzung zu den Folgen aus der demografischen Entwicklung

aus Sicht einer ländlichen Region,

Beispiel: Altmarkkreis Salzwedel, sonstiger ländlicher ÖPNV

Fläche: 2.293 km²

Einwohner

2014: 86.312

2025: 72.400

Bevölkerungsdichte

2013: 37,64 E/km²

2025: 31,57 E/km²





Einschätzung zu den Folgen aus der demografischen Entwicklung

Auswirkungen des demografischen Wandels bereits spürbar

- dünn besiedelte Regionen
- Bevölkerungsrückgang, Abwanderung, Fahrschulerrückgang, Schulschließungen
- Rückgang des Anteils von Kindern und jungen Erwachsenen
- Fortschreitende Alterung der Gesellschaft
- Konzentration von Versorgungs- und öffentlichen Einrichtungen auf nur wenige Standorte nimmt zu



Einschätzung zu den Folgen aus der demografischen Entwicklung

Streckenabbestellung im SPNV durch das Land Sachsen-Anhalt (Jahr 2002)

- Salzwedel – Wittenberge (Einrichtung Busergänzungsverkehre)
- Salzwedel – Oebisfelde (Einrichtung Busergänzungsverkehre)
(zuvor wurden bereits kleinere Strecken abbestellt)
- 2008 – Einführung der Linien mit Landesbedeutung



Einschätzung zu den Folgen aus der demografischen Entwicklung

Einerseits Rückgang der Schülerzahlen pro Flächeneinheit, d.h.:

- weniger Schüler, weitere Wege,
- komplizierte Organisation (geringere Bündelung durch zunehmende Vielfalt der Schulen).

Schülerbeförderung -> Rückgrat des ÖPNV:

- jährliche Abstimmungsgespräche mit allen Schulen/Elternvertretern/Gemeinden
- Herausgabe „Flyer zur Schülerbeförderung“
- Schulstaffelzeiten wurden zu 100 % im Altmarkkreis Salzwedel umgesetzt



Einschätzung zu den Folgen aus der demografischen Entwicklung

Andererseits die Anforderungen an den ÖPNV aus der Arbeitswelt:

- kaum Bündelungen möglich (keine einheitlichen Schichtzeiten),
- Anforderungen an den ÖPNV auch Nachts, wenn keine Kinder fahren
- zunehmende Notwendigkeit, auch gering Qualifizierte zu beschäftigen – höhere ÖPNV-Nutzung.

Änderungen beim Einsatz der Fahrpersonale:

- Schülerverkehr (Frühspitze), dann erst wieder 13:30 Uhr und 15:30 Uhr (geteilte Dienste)
- Wechsel von Standardbus auf Kleinbus und umgekehrt in den jeweiligen Schichten
- regelmäßige Krafftahrschulungen waren und sind notwendig
- Personalgewinnung wird immer schwieriger



Einschätzung zu den Folgen aus der demografischen Entwicklung

Viele Arbeitgeber haben bereits heute große Probleme geeignetes Personal zu akquirieren. Die so genannten weichen Faktoren (ÖPNV, Schulen, Kindergärten, Freizeitgestaltung, Lebensumfeld) sind von stetig wachsender Bedeutung.

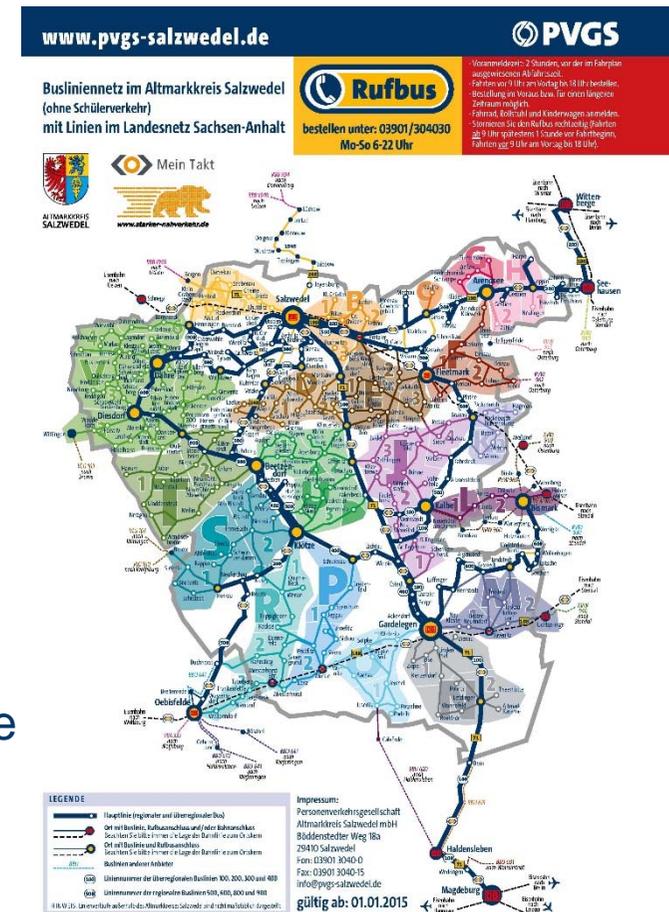
Daher wird auf dem Arbeitsmarkt entweder eine noch höhere räumliche Flexibilität der Arbeitnehmer erwartet oder der Arbeitgeber sucht sich Arbeitskräfte aus Bevölkerungsschichten, die bislang nicht auf seiner Wunschliste für Fachkräfte standen.



Der ÖPNV im Altmarkkreis Salzwedel Wir haben reagiert:

- zeichnet sich seit 2008 insbesondere durch sein flächendeckendes und unter den Verkehrsträgern Bahn/Bus, Bus/Bus einschließlich Rufbus vertaktetes Fahrplanangebot mit hoher Verfügbarkeit an allen Wochentagen für alle Orte (329) aus

Voranmeldezeit für den Rufbus: 2 Stunden vor der im Fahrplan ausgewiesenen Abfahrtszeit
- ist eine preiswerte und umweltfreundliche Alternative zum motorisierten Individualverkehr für die Bürgerinnen und Bürger, Besucher und Gäste unseres Landkreises
- hat sich als bedeutsamer Standortfaktor zur Sicherung der Mobilität in unserer dünn besiedelten Region entwickelt





Hohe Verfügbarkeit des ÖPNV

(Download der Fahrpläne unter www.pvgs-salzwedel.de)

- an allen Wochentagen 2-Stundentakt von ca. 5.00 Uhr bis 22.00 Uhr
- kein Parallelverkehr zur Bahn, Bus oder flexiblen Bedienformen, einschließlich Schülerverkehr
- präzise Darstellung der Fahrpläne (einschließlich Vertaktung der Verkehrsträger im Fahrplanbuch, Internet, INSA, Zeitangaben für Rufbusverkehr im Flächenbetrieb)
- Aufbau bzw. Weiterentwicklung der Disposition (Annahme der Rufbusbestellungen und Weiterleitung an das Fahrpersonal einschließlich der Rückläufe- und Statistikerfassung)

Weitere Verlinkungen:

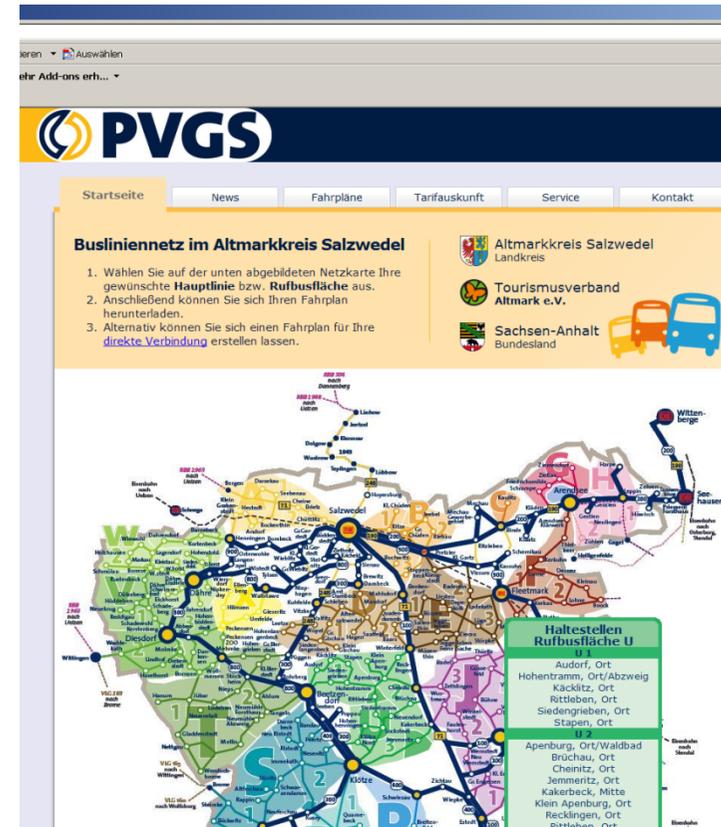
 Starker Nahverkehr

 Nasa GmbH
Magdeburg

 Insa
Fahrplanauskunft



Anforderungen:
Hohe Verfügbarkeit
des ÖPNV



The screenshot shows the PVGS website interface. At the top, there's a navigation menu with 'Startseite', 'News', 'Fahrpläne', 'Tarifauskunft', 'Service', and 'Kontakt'. Below the menu, there's a section titled 'Busliniennetz im Altmarkkreis Salzwedel' with three numbered instructions for downloading timetables. To the right, there are logos for 'Altmarkkreis Salzwedel Landkreis', 'Tourismusverband Altmark e.V.', and 'Sachsen-Anhalt Bundesland'. The main content is a large map of the region with a complex network of bus lines. A green box on the map is titled 'Haltestellen Rufbusfläche U' and lists several locations: Audorf, Ort; Hohenstramm, Ort/Abzweig; Käckitz, Ort; Rittleben, Ort; Siedengrieben, Ort; Stapen, Ort; Apenburg, Ort/Waldbad; Bruchau, Ort; Chemnitz, Ort; Jemnitz, Ort; Kakerbeck, Mitte; Klein Apenburg, Ort; Rackängen, Ort; Rittleben, Ort.



Fazit:

Wir müssen zusammenfassend konstatieren, dass mit den gegebenen rechtlichen Rahmenbedingungen mögliche Optimierungen des ÖPNV-Systems ausgeschöpft sind. Weniger Angebot kann in der Fläche nicht angeboten werden. Mehr Erlöse können nur mit einer Verteuerung unseres Angebotes (Tarifanhebungen) erzielt werden.

Der Einsatz von gut ausgebildetem Fahrpersonal stellt sich zunehmend schwieriger da. Der Arbeitsmarkt zwingt uns Veränderungen auf. Unsere Arbeitsplätze müssen attraktiv bleiben und durch marktgerechte Vergütung und Rahmenbedingungen attraktiver werden.



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit

PVGS Personenverkehrsgesellschaft Altmarkkreis Salzwedel mbH

Böddenstedter Weg 18a
29410 Salzwedel

Telefon: 03901 - 30 40 0
Telefax: 03901 - 30 40 15

info@pvgs-salzwedel.de
www.pvgs-salzwedel.de