



NAHVERKEHRSSERVICE SACHSEN-ANHALT GMBH

Bahn-Bus-Landesnetz Sachsen-Anhalt

*Peter Panitz (NASA GmbH)
Workshop zum ÖPNV-Plan, 01.02.2017*

Inhalt

1. Historie
2. Umsetzungsstand
3. Ergebnisse der Evaluierung
4. Ansätze für die Weiterentwicklung

Trends, Herausforderungen

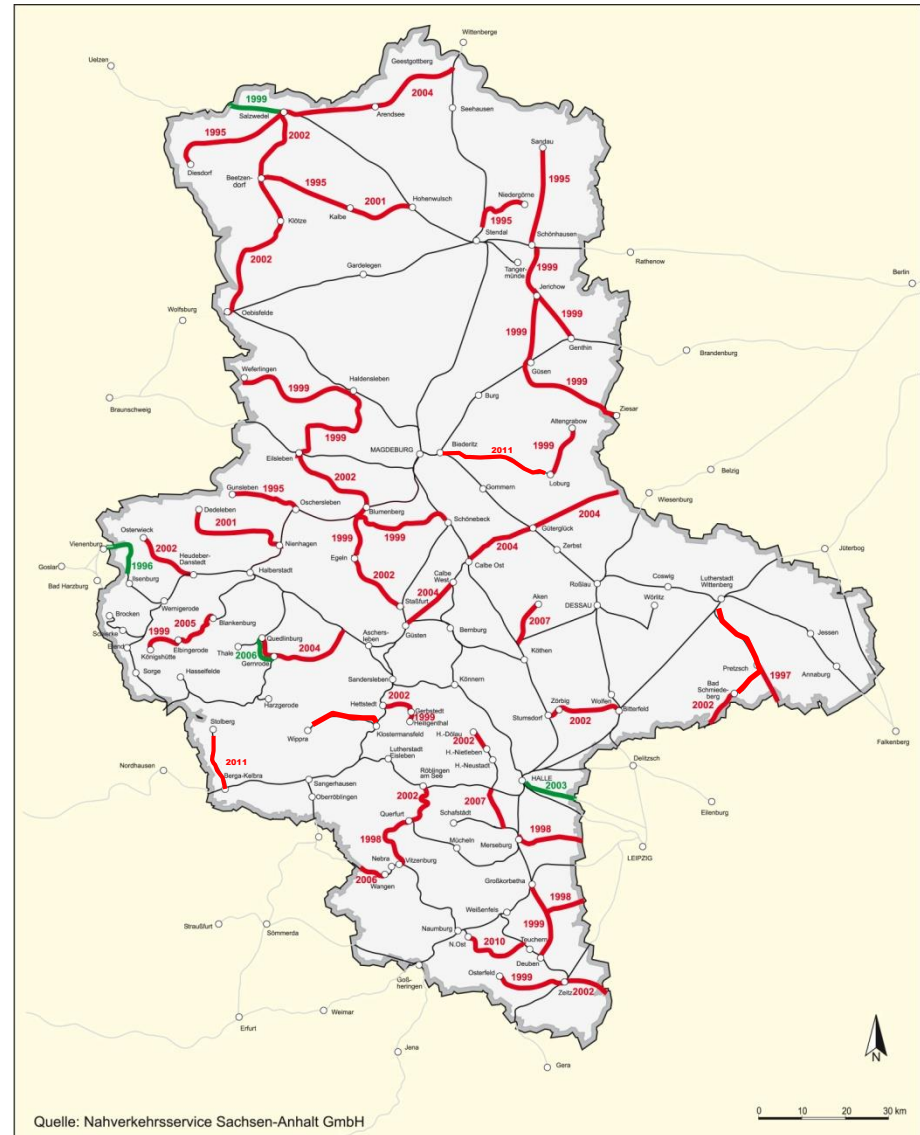
Herausforderungen und Chancen für den ÖPNV

Trends	Herausforderung und Chancen
weniger Menschen	● potenziell weniger Fahrgäste, vor allem im ländlichen Raum ● somit geringere Wirtschaftlichkeit
weniger Schüler, weniger Schulen	● erhöhter Aufwand für weniger Schüler ● wichtiges Standbein des ÖPNV im ländlichen Raum wird geschwächt
mehr Senioren	● Senioren als relevante Zielgruppe ● besondere Anforderungen an Barrierefreiheit, Feinerschließung, etc.
längere Wege: Konzentration von Handel und Dienstleistungen auf Zentren	● zusätzliche Nachfrage im Bereich der Nahmobilität ● Nachfrage nach schnellen Verbindungen zwischen den Zentren
steigende Attraktivität der Großstädte und deren Speckgürtel	● steigende Nachfrage in den Oberzentren ● zunehmende Bedeutung der S-Bahn
steigende Pkw-Verfügbarkeit	● weniger Zwangskunden ● hohe Ansprüche an ÖPNV-Angebot

Abbestellungen SPNV

Abbestellung von
knapp 40 Strecken
seit 1996

Auflassung von
Stationen mit
geringer Nachfrage



Anpassungsstrategie ÖPNV

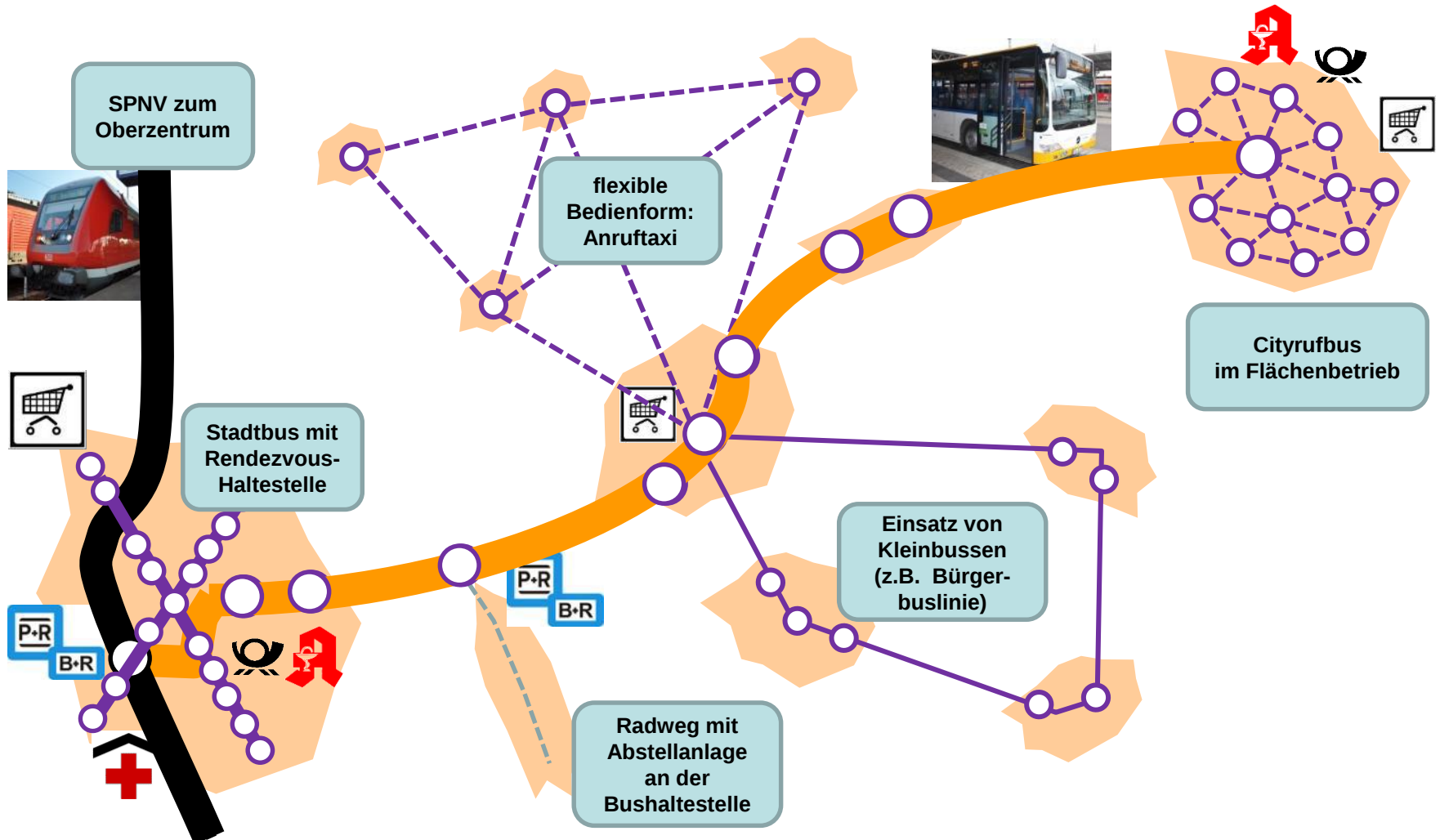
Neuausrichtung des ÖPNV-Angebots

- Liniennetze umbauen:
 - Konzentration des klassischen Linienverkehrs auf starke Achsen
 - dünn besiedelte Räume mit flexiblen Bedienformen erschließen
 - schnell & direkt, konsequent im Takt
- Nahmobilität gewährleisten:
 - Haltestellenabstände verdichten
 - Stadt- und Ortsbussysteme (wo finanzierbar)
 - Hürden abbauen
 - ergänzende Initiativen unterstützen



Anpassungsstrategie ÖPNV

Beispiel für ein Netz mit klarer Aufgabenteilung



Bahn-Bus-Landesnetz

Eisenbahn + Bus
=



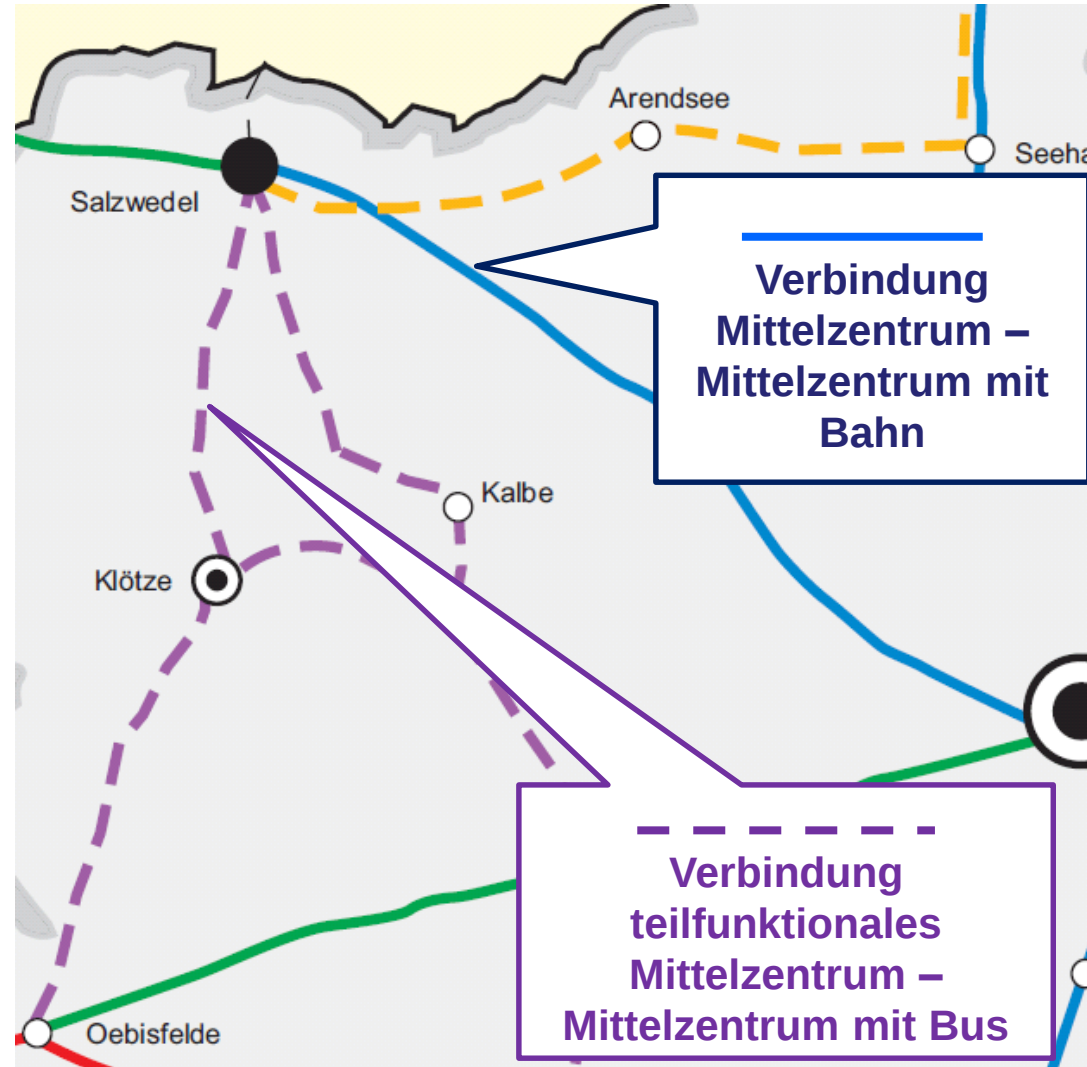
Mein Takt

**Bahn-Bus-Landesnetz
Sachsen-Anhalt**

Grundlagen

Prinzip der integrierten Netzentwicklung

- Bahn-Bus-Landesnetz orientiert sich an der Verbindungsfunktion im Zentrale-Orte-System
- unabhängig vom Verkehrsträgereinsatz
- unabhängig von der Aufgabenträgerschaft
- finanzielle Unterstützung der Busangebote erfolgt im Rahmen einer Förderung (Aufgabenträgerschaft bleibt bei den Landkreisen)



Standards

„Bahnqualität“ unabhängig von Zuständigkeit und Verkehrsmittel (einheitliche Qualitätsvorgabe)

- täglich von früh bis spät im Takt („immer zur gewohnten Zeit“, verknüpft im Integralen Taktfahrplan)
- auch Ferien, Wochenenden, Feiertage
- von montags bis freitags mindestens alle zwei Stunden
- gute Anschlüsse, kurze Umstiege
- hohe Fahrzeugqualität
- kostenlose Fahrradmitnahme, Platz für Rollstuhlfahrer und Kinderwagen
- Übergreifende Ticketangebote
- Gemeinsame Vermarktung

 **Mein Takt**
Bahn-Bus-Landesnetz

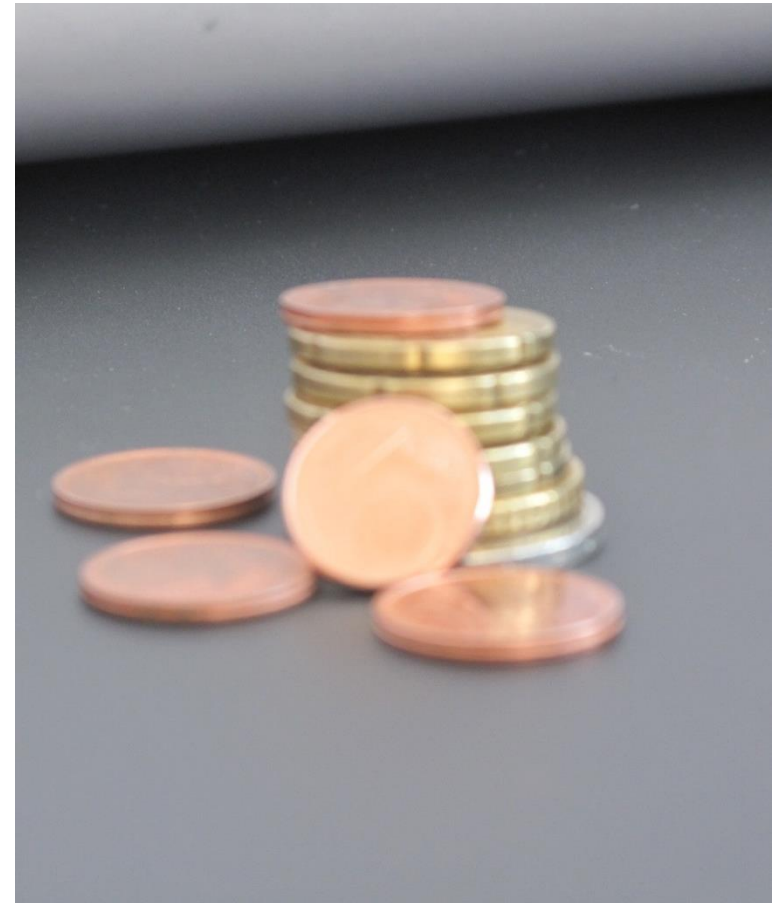


Finanzierung

Was wird finanziert?

- Ausweitung Verkehrsangebot zur Absicherung Mindestbedienstandards (Taktdichte, Einsatzzeit)
- Fahrzeugqualität (Barrierefreiheit)
- Anerkennung von überregionalen Tarifangeboten (Länderticket, Schönes-Wochenende-Ticket, BahnCard)
- Schaffung von Voraussetzungen für die kostenlose Fahrradmitnahme
- Integration in überregionales Marketing („Dachmarke“)

Finanzierung als Anreizfinanzierung mit einheitlichen festen Sätzen



Umsetzung

Umsetzungsstand

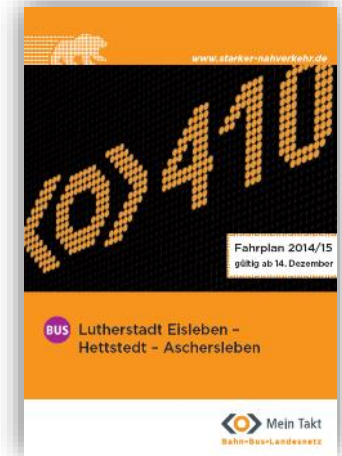
- ein Großteil der im ÖPNV-Plan vorgeprüften Verbindungen wurde inzwischen umgesetzt
- einzelne Verbindungen stehen noch aus:
 - Wernigerode – Blankenburg – Quedlinburg/Thale
- keine Umsetzung nach Detailprüfung:
 - Blankenburg – Elbingerode
 - Stendal – Niedergörne

Eisenbahnverbindung
 umgesetzte Busverbindung
 noch nicht umgesetzte Busverbindung



Vermarktung

Marketing und Kommunikation

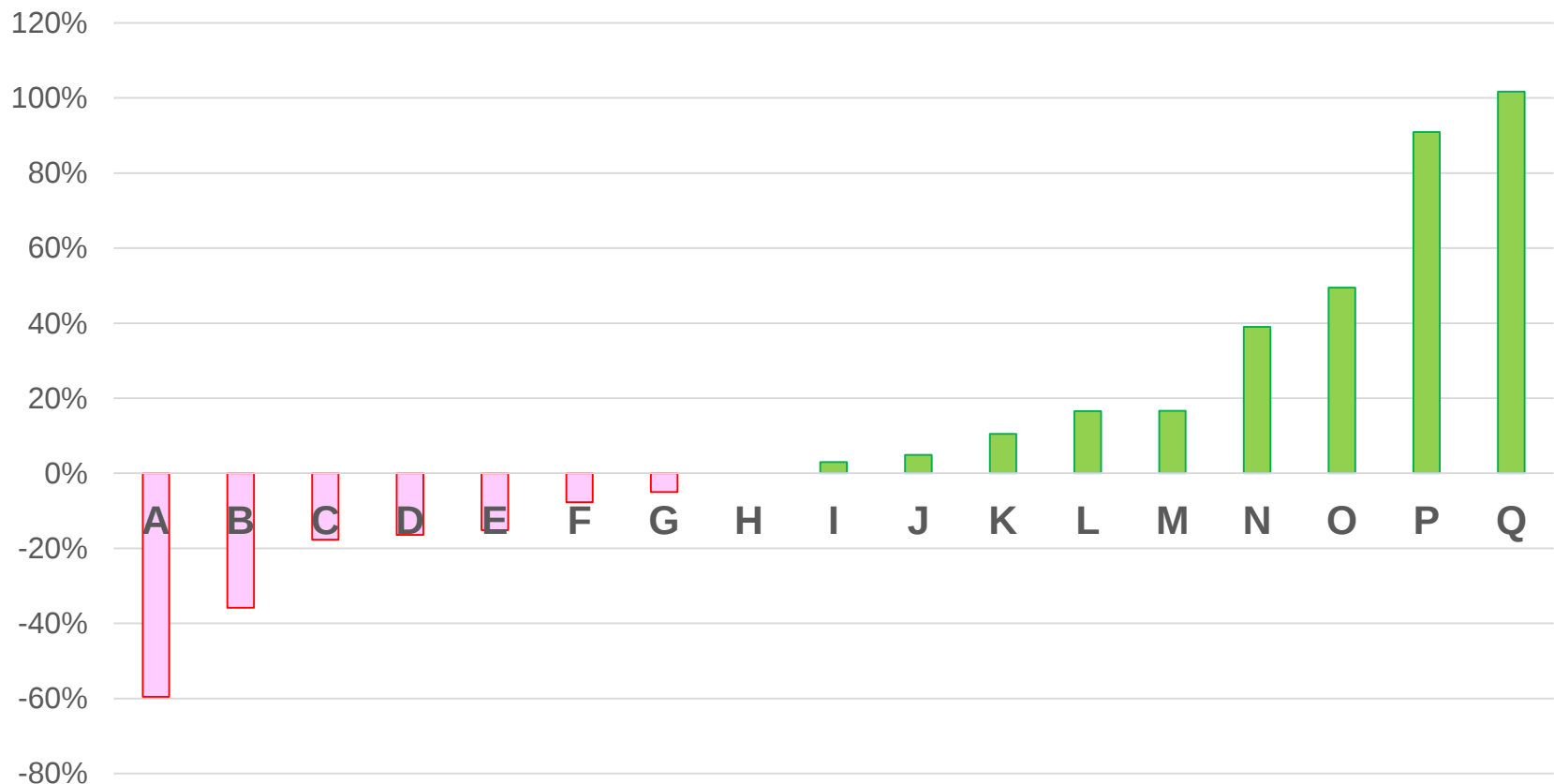


Was wurde erreicht?

Aspekt	Erfüllung
Anbindung von zentralen Orten gemäß LEP	Erfüllt
Verbindung von zentralen Orten gemäß LEP	Erfüllt
Landesgrenzüberschreitende Verbindungen	Teilweise erfüllt
Touristische Erschließung	Erfüllt?
Grundstruktur für differenzierte Bedienung	Teilweise erfüllt
Steigerung der Nachfrage	Teilweise erfüllt, teilweise nicht erfüllt
Ersatz ehemaliger Bahnverbindungen	In den meisten Fällen; aber nicht überall möglich und nicht überall erfolgreich

Nachfrage

Relative Entwicklung der Verkehrsnachfrage auf allen Bus-Landeslinien in den letzten Jahren



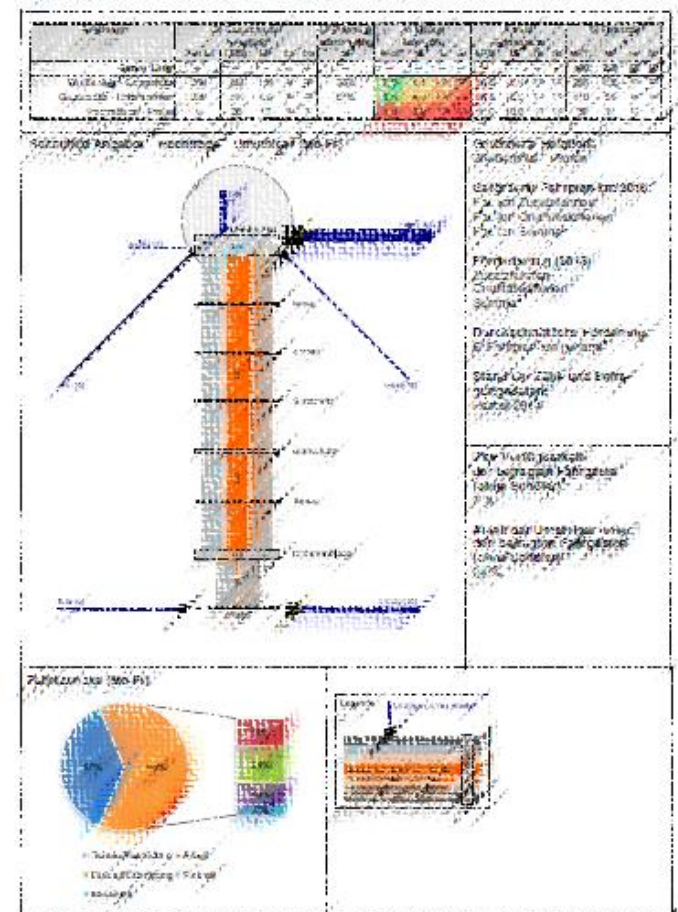
Darstellung der relativen Veränderung der Reisendenzahlen Mo-Fr von Erhebungsperiode 2009-2012 bis 2013/2014

Vorgehen Evaluierung

- Betrachtung aller Linien mit Aufnahme vor 2013
- Einheitliche Methodik:
 - Abgleich Landesbedeutsamkeit
 - Angebot
 - Nachfrage
 - Potential
- Vorschläge zur Weiterentwicklung
- Diskussion mit Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen

Ergebnisse Evaluierung

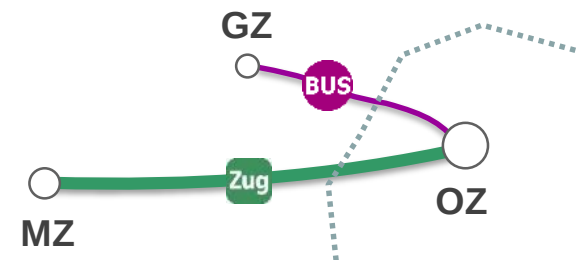
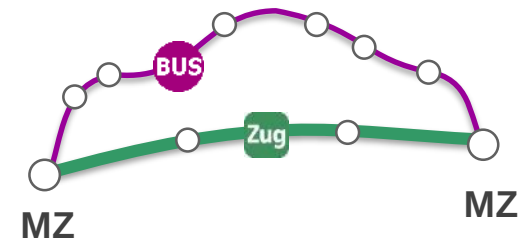
- Vorschläge für Anpassung Kriterien Landesbedeutsamkeit
- Verbindung zentrale Orte gemäß LEP zweckmäßig
- Kriterium „sonstiges Landesinteresse“ muss kritischer hinterfragt werden
- Ggf. Einbeziehung weiterer Relationen im Zulauf auf die Oberzentren
- Stärkere Berücksichtigung des Nachfragepotentials notwendig



Weiterentwicklung

Kriterien der Landesbedeutsamkeit

- Grundlage weiterhin: zentralörtliche Gliederung
- Im Raum stehende Vorschläge:
 - LK x: erschließende Relationen ergänzend/parallel zur Bahn oder zu bestehenden Bus-Relationen
 - LK y: generell nachfragestarke Linien integrieren
 - Straßenbahnen
 - Von Grundzentren über LK-Grenzen hinweg zu höherrangigen Zentren



Weiterentwicklung

Welche Standards werden künftig erwartet?

- Fahrzeugstandards
 - Klimatisierung?
 - W-LAN / USB-Steckdosen
 - Erkennbare Marken-Beklebung
- Angebotsstandards
 - Umgang mit Rufbus
 - Spätverkehrsangebote
- Tarif
 - Anerkennung des Bahntarifs (C-Preis)
- Vermarktung
 - Markenbildung



Weiterentwicklung

Welche weiteren Veränderungen sind zu diskutieren

- Anpassung der Anreizfinanzierung?
(seit 2008 unverändert)
- Verbesserung der Marktforschung
(Kenntnis zur Nachfrage sowohl bei AT, VU und Land)
- Mehr Konsequenz bei der Einhaltung der Qualitätsstandards
- Kontrolltiefe bei der Überwachung der Qualitätsstandards



Ausblick

Produktdifferenzierung

- MDV entwickelte mit Einführung des mitteldeutschen S-Bahn-Netzes das Plusbus-Netz
- Damit besteht Überlagerung zum Bahn-Bus-Landesnetz in Sachsen-Anhalt
- Es wird erwogen, Produktdifferenzierung zwischen PlusBus und einer weiteren Produktklasse einzuführen
- Differenzierung anhand Taktdichte und Fahrzeugstandard



*Näher
als du denkst!*

 Mein Takt

Bahn-Bus-Landesnetz
Sachsen-Anhalt



SACHSEN-ANHALT