

Zukunftswerkstatt Kommunen  
Attraktiv im Wandel

# Von A nach B im Landkreis Rostock

Mobil in der Freizeit mit dem Bus

Prof. Udo Onnen-Weber,

KOMOB Kompetenzzentrum ländliche Mobilität


Forum MV für ländliche Entwicklung

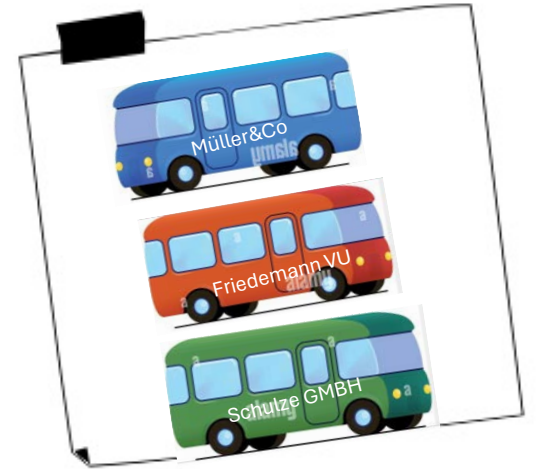
[onnen@komob.de](mailto:onnen@komob.de)

Tel 0171 4865011

# Bis ca. 2010 nur bedingt regulierte Marktwirtschaft im ÖPNV

ÖPNV Marktwirtschaftlich, unternehmerisch, aber extrem rudimentär. Im Wesentlichen durch Schülerbeförderung finanziert

Nur monomodal gedacht.  Deshalb langsam  
Wenig attraktiv – wenig Fahrgäste  
hohe Ticketkosten  
Für das Land und die Landkreise immer teurer



# 2010 bis heute Protektionismus im ÖPNV



Die Landkreise wehrten sich gegen die Kosten. ÖPNV kam in Eigenbetriebe. Wettbewerb wurde verhindert.

Es wurde nach Standards gesucht. Aber: der ÖPNV war nicht mehr innovativ und nicht passgenau

Fahrgastzahlen gingen immer weiter runter. Die Eigenbetriebe verlangten immer mehr Geld



## 2015 bis 2020: ÖPNV Kreativität

Bürgerbus

Dorfbus

ILSE

ELLI

Uber

Moja

Clever Shuttle



Ridesharing

Mitfahrbank

Carsharing

Hat aber alles nix genutzt.  
Gemeinwirtschaftliche  
Alternativen wurden immer  
teurer, private hatten kurzen  
Atem.

Nahverkehr ist und bleibt ein  
öffentliches Sorgenkind.  
Obwohl die Mehrheit der  
Menschen im ländlichen  
Raum ÖPNV für das größte  
Problem halten.

Deutschland ist ein Autoland

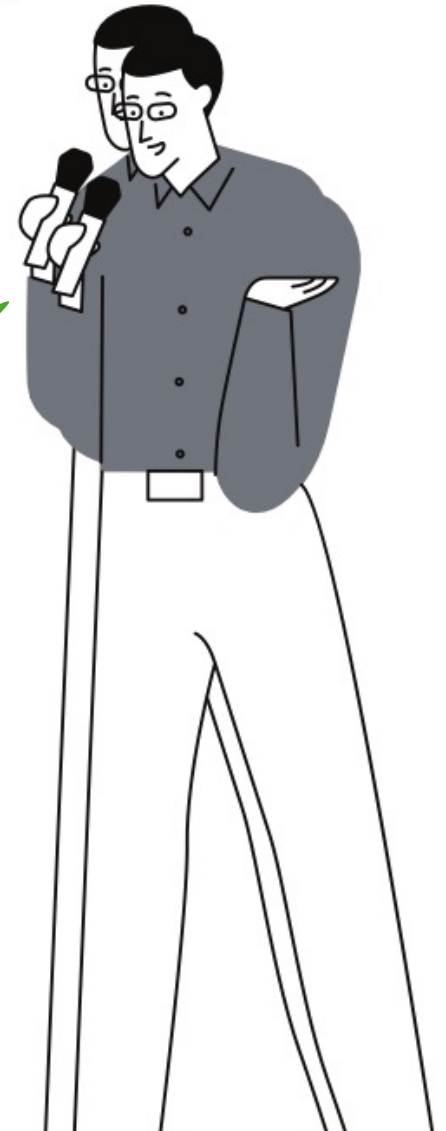


# AUFBRUCH - HOFFNUNG

Ende 2023 hat Land MV ein Förderprogramm für Rufbus und Regiobus aufgelegt. HURRA!

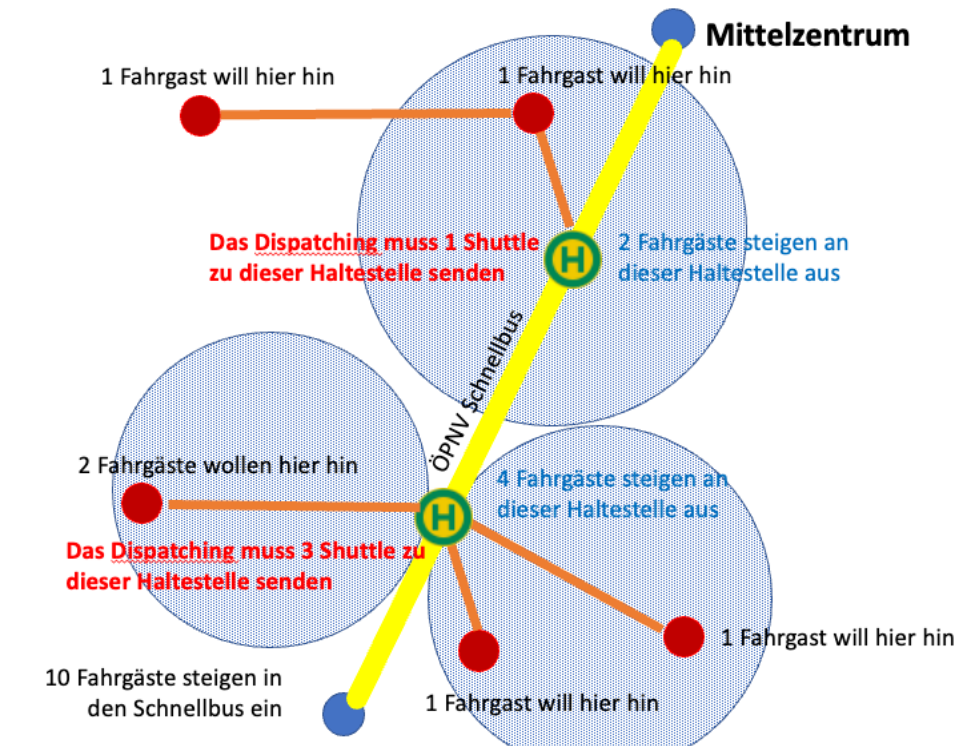
NWM und LUP, Teile vom LK HRO, Teile von VG und Teile von MSP haben zugelangt.

**Und nun fängt endlich das Zeitalter des multimodalen, vernetzten ÖPNV an.**

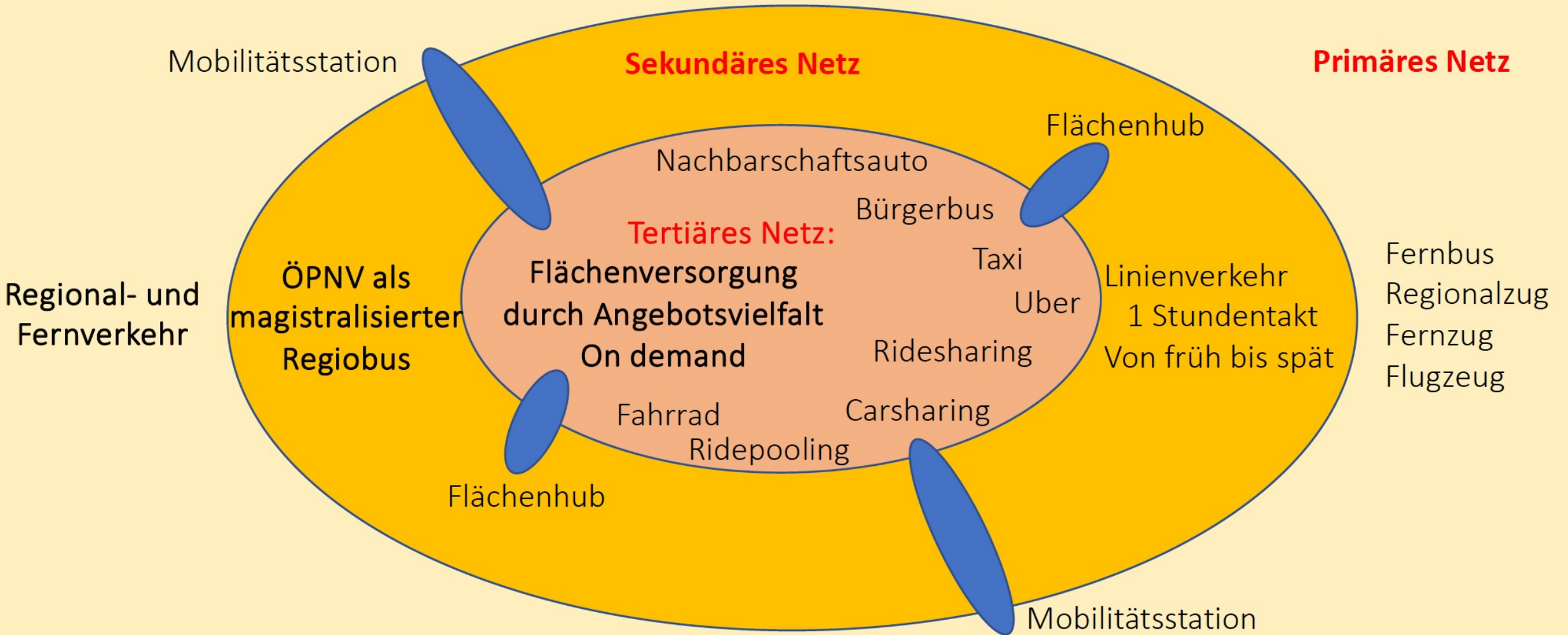




# Was ist multimodaler vernetzter ÖPNV?

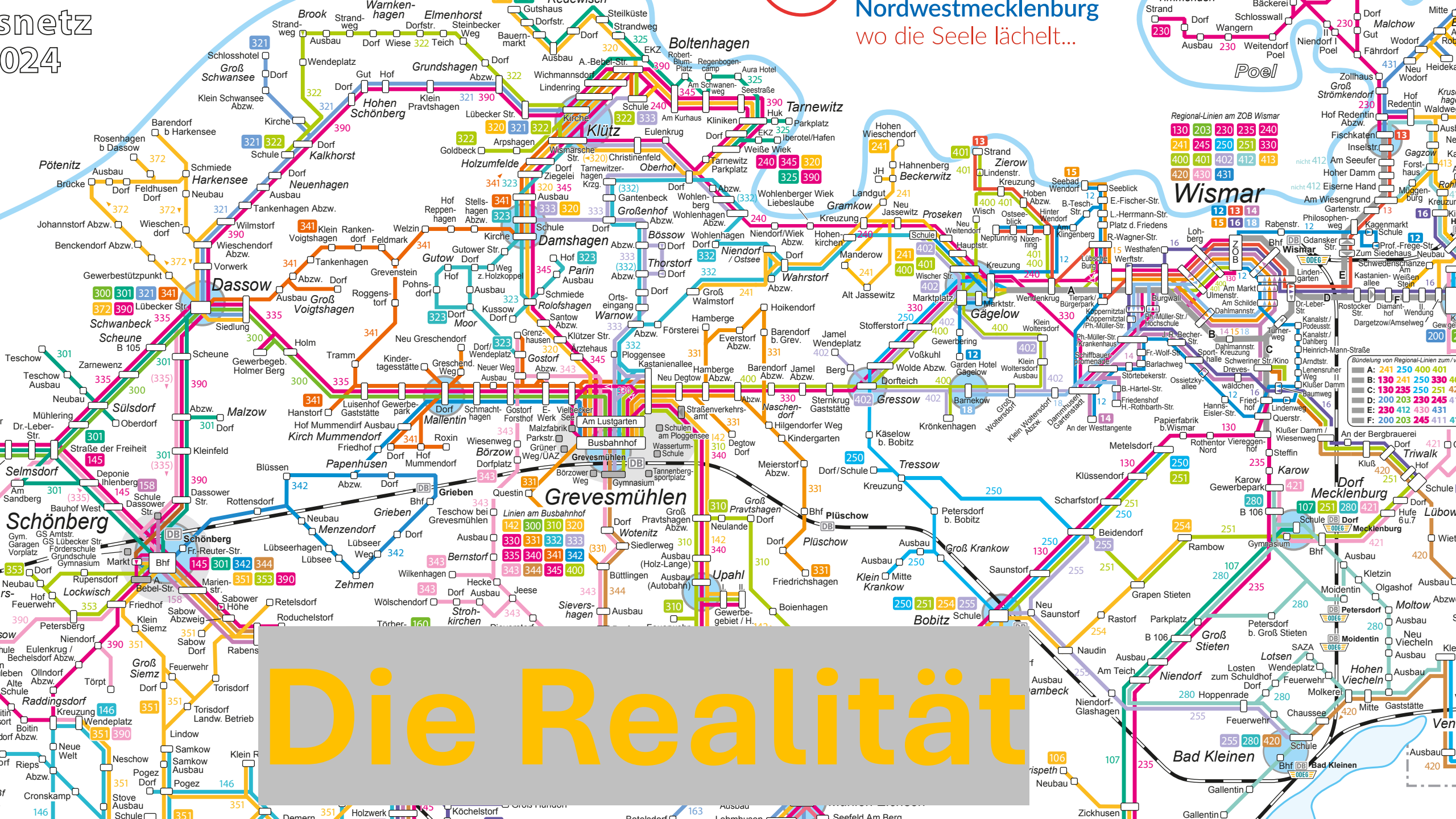


# Mobilitätssystem im ländlichen Raum



Netz  
024

Nordwestmecklenburg  
wo die Seele lächelt...



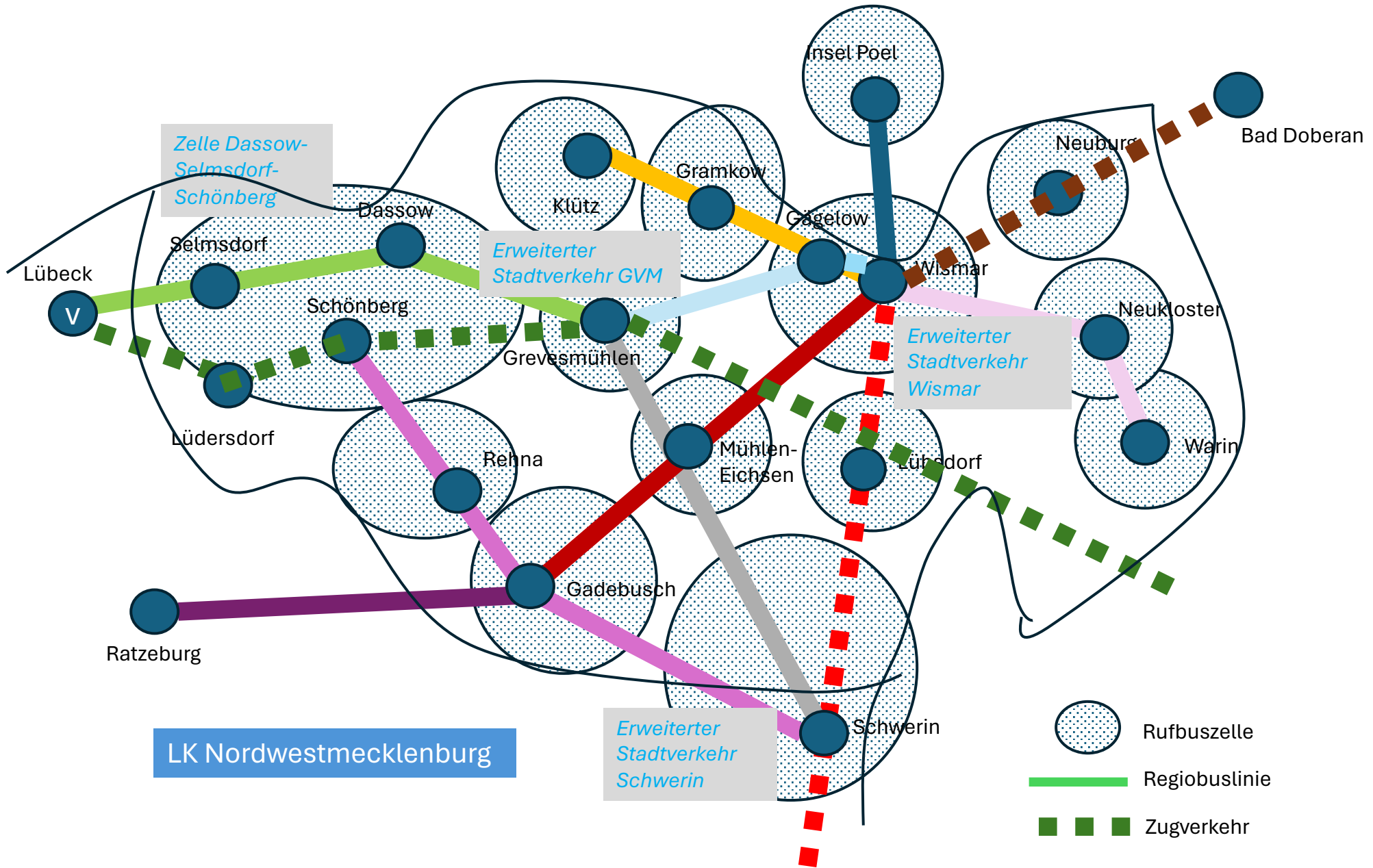
# Die Realität



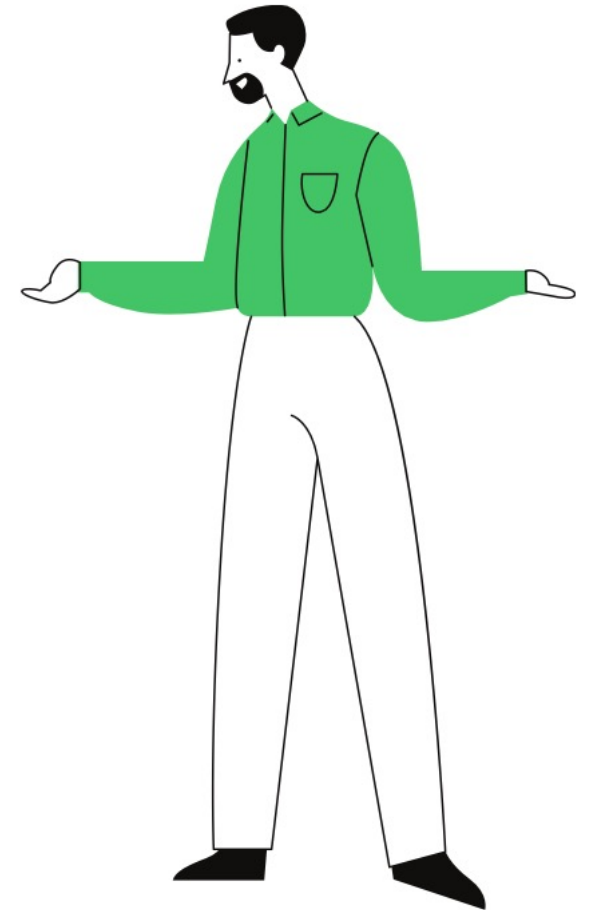
Nach der Vergabe der Fördermittel Rufbus im Dezember 2023 haben der LK +Nahbus in rasender Geschwindigkeit ein Konzept erarbeitet.

**Hochachtung**



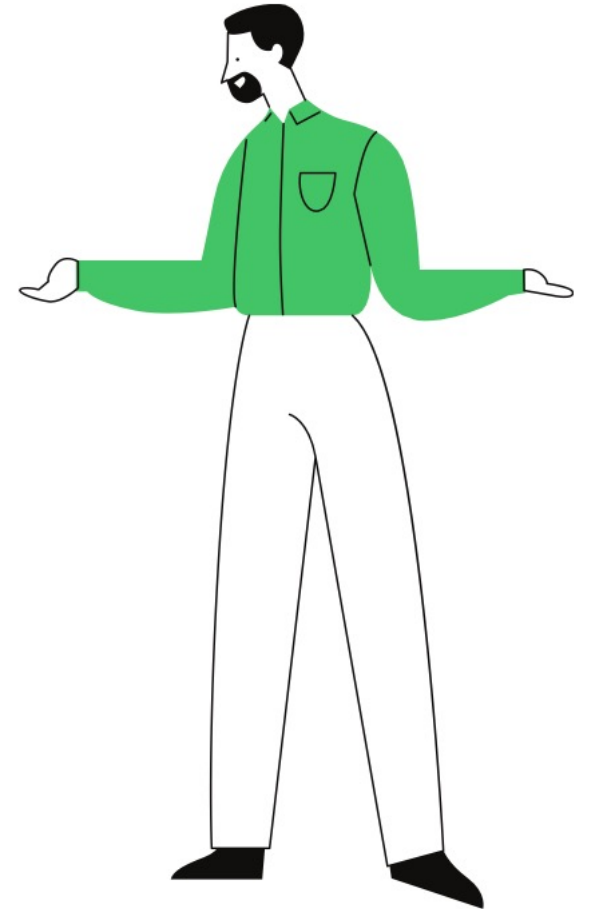


Respekt, das ist prima, was die  
Verkehrsunternehmen und die Landkreise in  
der kurzen Zeit geschaffen haben.



# Aber:

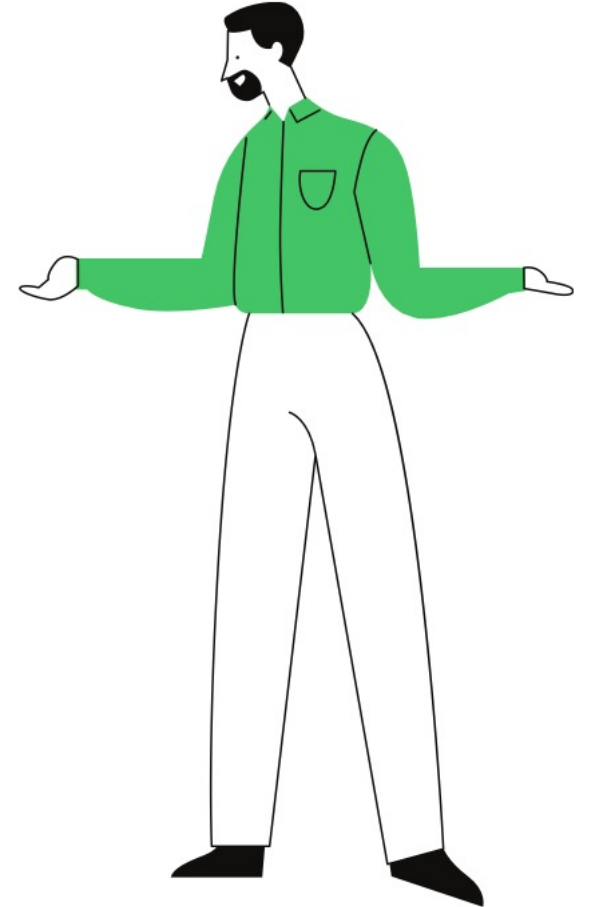
- der Rufbus ist immer noch nicht zeitlich und räumlich on demand, sondern Fahrplan- und Haltestellengebunden. Für Menschen mit Gepäck oder Gehbehinderungen nicht akzeptabel



# Aber:

- Wegen der Formulierung in der Förderrichtlinie, nur zu größeren Verteilpunkten zu fahren, ist sehr viel Parallelverkehr von Rufbus und Regiobus geschaffen worden.

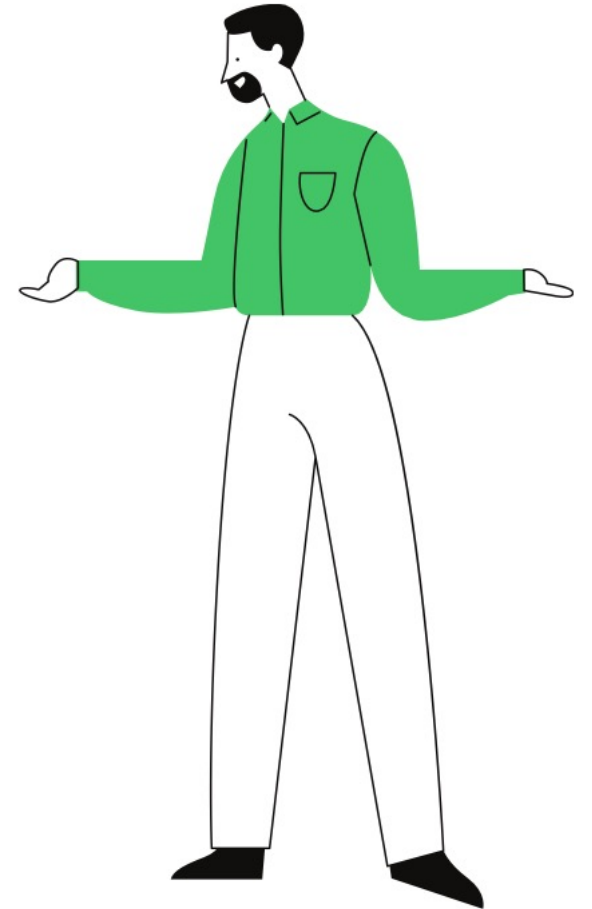
Statt Verstärkung ist dies eine Kannibalisierung des Regiobusses.



# Aber:

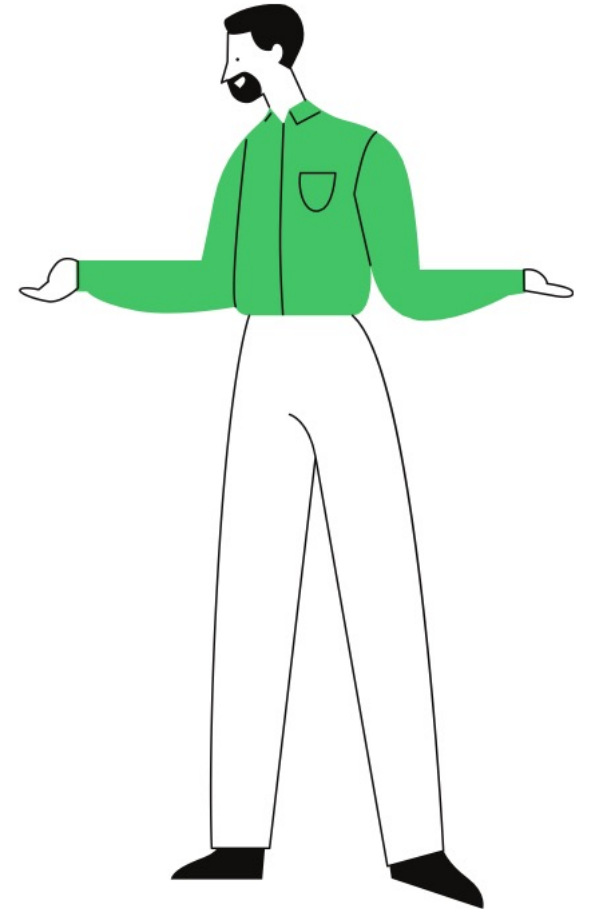
durch die komplexe Zellenstruktur ist der Rufbus teilweise sehr langsam, weil er bei Auslastung viele lange Wege fahren muss.

und solange der Rufbus ohne digitale Unterstützung fährt, muss immer der zeitliche Worstcase angenommen werden, was manchmal sehr lange Umstiegszeiten generiert.



# Aber:

- das Wabenskelett ist nicht partizipativ erstellt und läßt viele Mobilitätsbedürfnisse ungewollt unbefriedigt oder lenkt sie in falsche Richtungen. Es ist nach wie vor nicht maßgeschneidert und passgenau

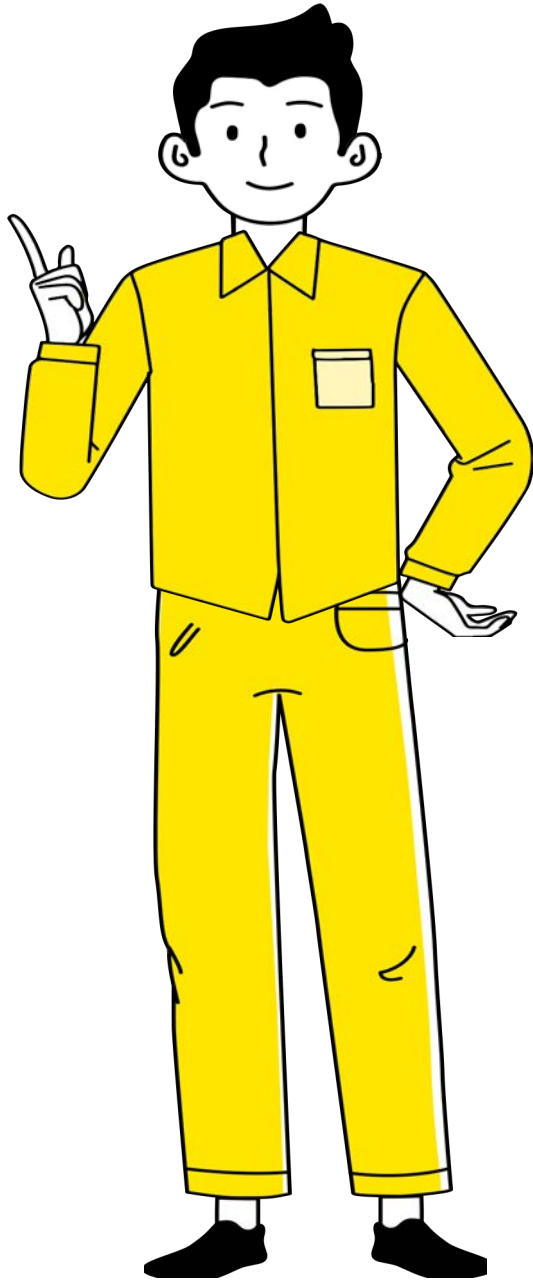




# Die Gemeinde Hohenkirchen war nicht zufrieden



Sie hat ein Konzept erarbeitet, das die Defizite des Nahbus Konzepts vermeidet.



Regel 1: der Nahverkehr muss **Passgenau** sein

Jede Gemeinde hat andere Voraussetzungen und braucht andere Lösungen. Es gibt keine Standards mehr

Regel 2: der Nahverkehr muss **Partizipativ** sein:

mittels einer Mobilitäts-Arbeitsgruppe aus BürgerInnen der Gemeinde werden die Mobilitätsbedarfe ermittelt und konzeptionell umgesetzt

Regel 3: der Nahverkehr muss **Schnell und digital** sein:

Auf optimierten Wegstrecken wird die schnellste Fahrt aus den Dörfern zu einer Regiobushaltestelle und von da zum Ziel errechnet

Regel 4: Der Nahverkehr muss **Nachhaltig** sein

Fahrten werden nur angeboten, wenn der Regiobus an der nächsten Haltestelle auch hält. Parallelfahrten zum Regiobus werden vermieden. Es wird auf Ridepooling geachtet.

Regel 5: der Nahverkehr muss **Komfortabel** sein:

Räumlich on demand, indem jede Adresse in den Dörfern eine virtuelle Haltestelle ist

Regel 6: der Nahverkehr muss **Dezentral** sein:

Der Dörpbus wird von Fahrern gefahren, die in der Gemeinde wohnen, so dass Leerfahrten minimiert werden. Und auch die Fahrzeuge stehen dort

Regel 7: der Nahverkehr muss **Bottom up** sein:

die Gemeinde und die BürgerInnen selber müssen aktiv mitwirken, um das Angebot zu stabilisieren



Und dann ging die Gemeinde Hohenkirchen zusammen mit dem Landkreis und Nahbus an die Arbeit.

Namen finden: Gemeindearbeiter anstellen  
die Fahrzeuge Dörpbus  
MobilitätsAG BürgerInnen Information Regieunternehmen  
Jedes Haus muss als Haltestelle Fahrer finden virtuelle Haltestelle  
in die Software von Nahbus eingeeben werden Fahrplan ändern Smartphone App  
zwei andere Gemeinden Zelle 65 modifiziert  
ins Boot holen

# Das ist der Dörpbus im Landkreis Nordwestmecklenburg



Vorgetragen von:  
Prof. Udo Onnen-Weber  
KOMOB, Kompetenzzentrum ländliche Mobilität  
Forschungs GmbH Wismar  
Kontakt: [onnen@komob.de](mailto:onnen@komob.de)  
Wismar, im Mai 2024