

Positionspapier AG „Mobilität/Barrierefreiheit“

- Entwurf (Stand 02.08.2013) -

1. Zielsetzungen

Ziel ist eine gut ausgebaute und barrierefreie Verkehrsinfrastruktur, die einen effizienten Transport von Gütern und Personen sicherstellt. Vor dem Hintergrund des demografischen Wandels ist die Aufrechterhaltung eines bedarfs- und qualitätsgerechten Nahverkehrsangebots auch in der Fläche von besonderer Bedeutung. Dazu sollen die Mobilitätsangebote vor Ort verbessert, innovative und demografiefeste Angebote entwickelt werden. Daneben sind Synergieeffekte mit dem Projekt JugendMobil zu nutzen.

2. Herausforderungen

Demografischer Wandel

Vor dem Hintergrund des demografischen Wandels (abnehmende und alternde Bevölkerung) ist für die Region Spreewalddreieck die Aufrechterhaltung und Finanzierung der kommunalen Straßeninfrastruktur sowie eines bedarfs- und qualitätsgerechten Nahverkehrsangebots auch in der Fläche (öffentlicher Personennahverkehr einschließlich Schienenpersonennahverkehr) von besonderer Bedeutung. In der Region wird gegenwärtig der ÖPNV insbesondere durch den Schülerverkehr und mit Linien über größere Distanzen getragen. Mit dem Zurückgehen der Bevölkerungszahlen werden sich auch die Nachfragergruppen verändern, z. B. weniger Schüler, mehr Senioren.

Die Herausforderungen bestehen darin, unter den veränderten Rahmenbedingungen, insbesondere die Bevölkerungsabnahme, die intraregionale Bevölkerungskonzentration und das veränderte Mobilitätsverhalten und -potenzial, ein bedarfsgerechtes ÖPNV-Grundangebot auch in der Fläche sicherzustellen. Dabei müssen insbesondere auch die alters- und geschlechtsspezifischen Mobilitätsbedürfnisse von Kindern, Jugendlichen und älteren Menschen berücksichtigt werden, etwa durch ökonomisch vertretbare Lösungen zur Barrierefreiheit und die Schaffung möglichst nahtloser Mobilitätsketten.

Zur Steigerung der Wirtschaftlichkeit und der Auslastungsgrenzen des ÖPNV sind neue Benutzergruppen zu erschließen und vorhandene langfristig zu binden.

Konzentration auf die Stärkung der Einrichtungen der Daseinsvorsorge in den drei Städten und der Sicherung der Erreichbarkeit

Eine ÖPNV-Planung ohne Berücksichtigung von Schulstandorten, Standorten von Ärzthäusern, Kultur- und Veranstaltungsstätten, aber auch von Standorten größerer gewerblicher Unternehmen und des Einzelhandels kann den Mobilitätsbedarfen der Bevölkerung nicht gerecht werden. In der Region Spreewalddreieck sind diese Einrichtungen vor allen Dingen in den drei Kernstädten angesiedelt. Hier sind jeweils die Stärken bei Einrichtungen der Daseinsvorsorge in den ein-

zelen Städten hervorzuheben und die Profile der Städte herauszuarbeiten. Es soll gewährleistet sein, dass Einrichtungen der öffentlichen und privaten Versorgungsinfrastruktur langfristig gut und kosteneffizient erreichbar bleiben.

Verbindung der drei Zentren/Anbindung an das Oberzentrum

Die drei Städte der Region Spreewalddreieck sind bisher nicht durch eine Buslinie miteinander verbunden. Gerade bei einer sich abzeichnenden arbeitsteiligen Vorhaltung von Einrichtungen der Daseinsvorsorge in den drei Städten sollte angestrebt werden, leistungsfähige Verbindungen zwischen den Städten aufzubauen, um deren Erreichbarkeit zu gewährleisten.

In diesem Zusammenhang sollte auch eine Anbindung an das Oberzentrum Cottbus gewährleistet sein, wo überregional bedeutende Einrichtungen der Daseinsvorsorge, wie bspw. die Universität, vorgehalten werden.

ÖPNV-Angebot und Verkehrsmittel

Das ÖPNV-Angebot ist als sogenanntes differenziertes Verkehrsangebot auszugestalten. Wesentliches Augenmerk ist auf die nachfragegerechte Auswahl der Verkehrsmittel aber auch auf die Verknüpfung der Angebote zu legen. Auf Basis der Anforderungen von Erreichbarkeit und Bedienungshäufigkeit wird ein Liniennetz entwickelt. Für die einzelnen Linienäste des Netzes werden die geeigneten Verkehrsmittel in Abhängigkeit von Nachfrage und finanziellen Möglichkeiten bestimmt. Für dünn besiedelte ÖPNV-Räume bzw. Schwachlastzeiten außerhalb der Schülerverkehre sollten bei Bedarf, d. h. wenn die Nachfrage nach Einschätzung der finanzierenden Gebietskörperschaft für einen klassischen Buslinienverkehr zu gering ist, flexible Bedienungsformen geprüft und eingerichtet bzw. weiter entwickelt werden. Flexible Bedienungsformen sind z. B. Anruf-Sammeltaxis, der Anruf-Bus oder Bürgerbus, d. h. Angebote, die hinsichtlich der Fahrzeuge, des Fahrplans, der Linienverbindung und bzw. oder des Fahrpersonals vom üblichen Linienverkehr abweichen. Gegebenenfalls ist die Integration von Mobilitätsangeboten von privaten Dritten nutzbar zu machen und gleichfalls als Bestandteil des Gesamtangebotes mit aufzunehmen. Sie alle sollen mit den übergeordneten ÖPNV-Angeboten verknüpft werden.

Finanzierung/Tarife/Organisation

Die Organisation der Angebote sollte von der Verkehrsgesellschaft Oberspreewald-Lausitz vorgenommen werden. Für alle Angebote des ÖPNV kommt der VBB-Tarif zur Anwendung, um auch so die integrative Wirkung des Gesamtangebotes zu gewährleisten. Die Finanzierung des Angebotes ist eine Aufgabe aller Beteiligten und langfristig zu sichern.

3. Lösungsansätze

Städtebuslinie

Zur besseren Erreichbarkeit und als Voraussetzung zur arbeitsteiligen Vorhaltung von Infrastruktureinrichtungen könnten die drei Städte über eine Städtebuslinie miteinander verbunden werden.

Bindung vorhandener und Erschließung neuer Benutzergruppen

Vorhandene Benutzergruppen sind durch geeignete Maßnahmen langfristig zu binden. Hierzu ist ein Kundenbindungsprogramm vorzusehen.

Eine Möglichkeit zur Steigerung der Wirtschaftlichkeit ist die Gewinnung neuer Kunden durch bedarfsgerechte Fahrten zu punktuellen Infrastrukturen (wie Krankenhäusern, Ärztehäusern, Freizeit- und Kultureinrichtungen, Sportstätten, Friedhöfen usw.) auch an Tagesrandzeiten und am Wochenende. Dies könnte, auch zur Bereitstellung passender Fahrzeuge, in Kooperation mit vorhandenen Taxi- und Mietwagenunternehmen erfolgen.

In der Region spielt der Tourismus aufgrund der Lage im Spreewald eine wichtige Rolle. In der Perspektive 2030 ist daher im Rahmen von Tourismuskonzepten zu prüfen, wie die ÖPNV-Angebote auch für Touristen attraktiv ausgestaltet werden können.

Die Ausrichtung auf neue Märkte könnte neue Partnerschaften mit Tourismus, Hotellerie, Gastronomie sowie Kultur- und Sportveranstalter ermöglichen. Ein solches Angebot müsste durch eine bedarfsgerechte Gliederung der Tarifgebiete, Kurzstreckenabonnements und Taktverkehre unteretzt werden.

Nachbarschaftshilfe/Fahrgemeinschaften

Ein attraktives ÖPNV-Angebot in der Region Spreewalddreieck bedarf neben einer gesicherten Finanzierung durch den Landkreis Oberspreewald-Lausitz auch der Unterstützung der Bevölkerung. So ist zum Beispiel denkbar, dass bei ungünstigen siedlungsstrukturellen Gegebenheiten (zum Beispiel Sackgassensituation) Anwohner den Transfer zum Haltepunkt an der Durchgangsstraße in eigener Regie gegebenenfalls mit Unterstützung des Verkehrsunternehmens organisieren und so das regionale ÖPNV-System wirtschaftlicher machen. Auch Bürgerbusse oder die Mitnahme nicht mobiler Nachbarn sind unterstützungswürdige bürgerschaftliche Ansätze zur Verbesserung der Mobilität in dünn besiedelten Regionen.

Genauso können Vereine unterstützt werden, die etwa durch Bürgerbusse die Mobilität von Älteren erhöhen und sie zu ihrer Ärztin beziehungsweise ihrem Arzt oder zu anderen medizinischen Versorgungseinrichtungen fahren.

Daneben sind zur Bildung von Fahrgemeinschaften auch internetbasierte Mitfahrersysteme, wie bspw. „flinc“, stärker in der Region zu verankern und ihr Bekanntheitsgrad zu steigern.

Kombination von Personen- und Güterverkehr

Die Kombination von Personen- und Güterverkehr könnte zur Steigerung der Wirtschaftlichkeit des ÖPNV beitragen. Hierfür erforderlich wäre der Aufbau einer Dispositions- und Mobilitätszentrale, die bisherige Parallelfahrten logistisch verbindet.

Barrierefrei-Stadtplan

Viele Menschen sind in ihrer Mobilität eingeschränkt. Körperliche Beeinträchtigungen wie Seh- und Hörbehinderungen können das Unterwegssein ebenso erschweren, wie das Mitführen von Kinderwagen, Taschen und Koffern. Barrierefrei bedeutet, den öffentlichen Straßenraum und die Verkehrsmittel so zu gestalten, dass die Hürden für mobilitätseingeschränkte Menschen gering sind. So ermöglichen beispielsweise Niederflurhaltestellen ein stufenloses Einsteigen in Busse und Bahnen. Bordsteinabsenkungen erleichtern das Queren von Straßen und akustische Signale zeigen Sehbehinderten zuverlässig an, wann die Ampel „grün“ ist.

Viele Straßen, Fußwege und ÖPNV-Haltestellen sind in der Region Spreewalddreieck bereits barrierefrei eingerichtet. Weitere folgen nach und nach.

Informationen darüber, wo Niederflurhaltestellen liegen, welche Bordsteine an Kreuzungen abgesenkt sind, wo die barrierefreien Zugänge zu öffentlichen Gebäuden sind und vieles mehr kann ein Barrierefrei-Stadtplan enthalten. Es wird empfohlen, Barrierefrei-Stadtpläne für die drei Kernstädte herauszubringen bzw. zu erarbeiten.

Besonderes Augenmerk ist auch auf die Barrierefreiheit der Medien zur Fahrtenplanung und Organisation zu legen. Differenzierte Bedienungskonzepte sind zwar in idealer Weise an die aktuellen Bedürfnisse der lokalen Bevölkerung angepasst, sind aber auch komplexer. Diesem mehr an Komplexität muss durch geeignete Kommunikationsmaßnahmen und Organisationsstrukturen begegnet werden. Bei der Ausgestaltung ist insbesondere auf die Barrierefreiheit zu achten.

Mobilitätsbegleitende Dienstleistungen

Mobilitätsbegleitende Dienstleistungen können eine Lösung sein, um eine Mobilität im hohen Alter zu gewährleisten, indem Barrieren beseitigt, umgangen oder überwunden werden. Die uneingeschränkte individuelle Mobilität ist entscheidend für gesellschaftlichen Austausch und soziale Teilhabe. Auch ältere Menschen empfinden den Verlust ihrer Mobilität als deutliche Einschränkung ihrer Lebensqualität. Für ein selbstbestimmtes Leben im Alter ist daher die Unterstützung bei der Bewältigung von Wegstrecken elementar. Diese Unterstützung kann in Form von privaten Fahrdiensten, Seniorenbegleitservices oder technischen Hilfsmitteln erfolgen.

4. Bausteine/Maßnahmen/Projekte

Eventbus (JugendMobil)

Das Projekt JugendMobil ist zum Ende des Jahres 2012 in der Region Spreewalddreieck ausgefallen. Als eine Maßnahme aus dem Projekt wurde im Rahmen einer Probephase ein Diskobus gemeinsam durch die drei Städte finanziert, der die Jugendlichen an jeweils einem Wochenende in den Monaten November 2012 sowie Januar und April 2013 zu einer Diskothek in Ogrosen bringen sollte. Es entstanden Kosten für die Anmietung eines Buses mit 65 Sitzplätzen (ca. 650 €) sowie für den Einsatz von Sicherheitskräften (ca. 230 €). Pro Fahrgast war ein Beförderungsentgelt von 5 € zu entrichten. Bei einer Vollauslastung wurden somit maximal Einnahmen von 325 € erzielt, die die Ausgaben bei weitem nicht decken. Die drei Städte sind sich darin einig, dass die Gegenfinanzierung durch die Kommunen dauerhaft kein Modell zur Finanzierung des Diskobuses sein kann. Vielmehr sind Lösungen zu finden, die die Finanzierung auf ein breiteres

Fundament stellen und weitere Nutznießer des Projektes, wie bspw. den Betreiber der Diskothek oder das Busunternehmen, (stärker) mit einbeziehen. Gegebenenfalls können auch Versicherungsunternehmen oder die Landesverkehrswacht Brandenburg e. V. als Sponsoren gewonnen werden oder ähnlich dem Modell der „50/50-Taxi“ Landzuschüsse im Rahmen der Verkehrssicherheit für Jugendliche bereitgestellt werden.

Mobilitätsmanagement

Der demografische Wandel in der Region Spreewalddreieck bewirkt nicht nur eine weiter deutliche Abnahme der Bevölkerung bei gleichzeitiger Zunahme hochbetagter Bürger sondern auch einen Rückgang verfügbarer öffentlicher Finanzmittel. Dadurch entstehen für den ÖPNV Anpassungsnotwendigkeiten aus zweierlei Richtungen: Er muss mehr denn je auf die Bedürfnisse älterer Bürger ausgerichtet werden. Die zur Verfügung stehenden Mittel werden nicht in dem Maße steigen können, wie dies u. a. die Kosten für Betriebsstoffe erfordern.

Da bereits heute in der Region Spreewalddreieck über den Tag Angebotslücken im ÖPNV bestehen, sollen im Rahmen des Mobilitätsmanagements alle verfügbaren Mobilitätsangebote integriert werden. Die Integration umfasst dabei auch die Prüfung, ob und wie bestehende Angebote fortentwickelt werden müssen, damit sie auch von Dritten genutzt werden können und als Mosaikstein eines Mobilitätsangebots im Mittelbereich genutzt werden können. Sie sollen einander ergänzen und damit auch zukünftig die Versorgungsfunktion der Mittelbereiche ermöglichen.

Das zukünftige Angebot wird sich nicht mehr nur aus der klassischen Busleistung zusammensetzen. Denkbar sind Angebote, die sich auch durch Fahrgemeinschaften oder Mitfahrgelegenheiten bei sozialen Diensten ergeben. Die gezielte Förderung der Verknüpfung von Fahrrad und ÖPNV sowie Carsharing-Angebote können dazu genauso gerechnet werden.

5. Ausblick/Forderungen

Die Abweichung vom üblichen Linienverkehr, um flexible Bedienungsformen zu ermöglichen, stellte bisher ein rechtliches und versicherungstechnisches Problem für die Verkehrsgesellschaften dar. Hier ist der Gesetzgeber gefordert, entsprechende Anpassungen vorzunehmen.