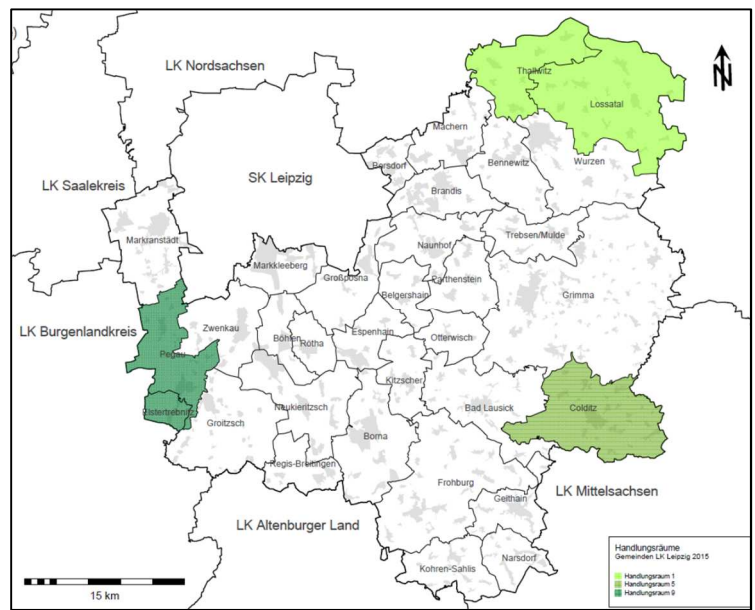


KONZEPT FÜR DAS MODELLVORHABEN „LANGFRISTIGE SICHERUNG VON VERSORGUNG UND MOBILITÄT IN LÄNDLICHEN RÄUMEN“ IM LANDKREIS LEIPZIG

**Arbeit in den Fokusgebieten
und Schaffung von
Voraussetzungen für eine
Mobilitätszentrale**



Leibniz-Institut für Länderkunde

unter Beteiligung

VKT GmbH Dresden

Planungsbüro LANDMANN

Modellvorhaben
Langfristige Sicherung von Versorgung
und Mobilität in ländlichen Räumen



Inhaltsverzeichnis

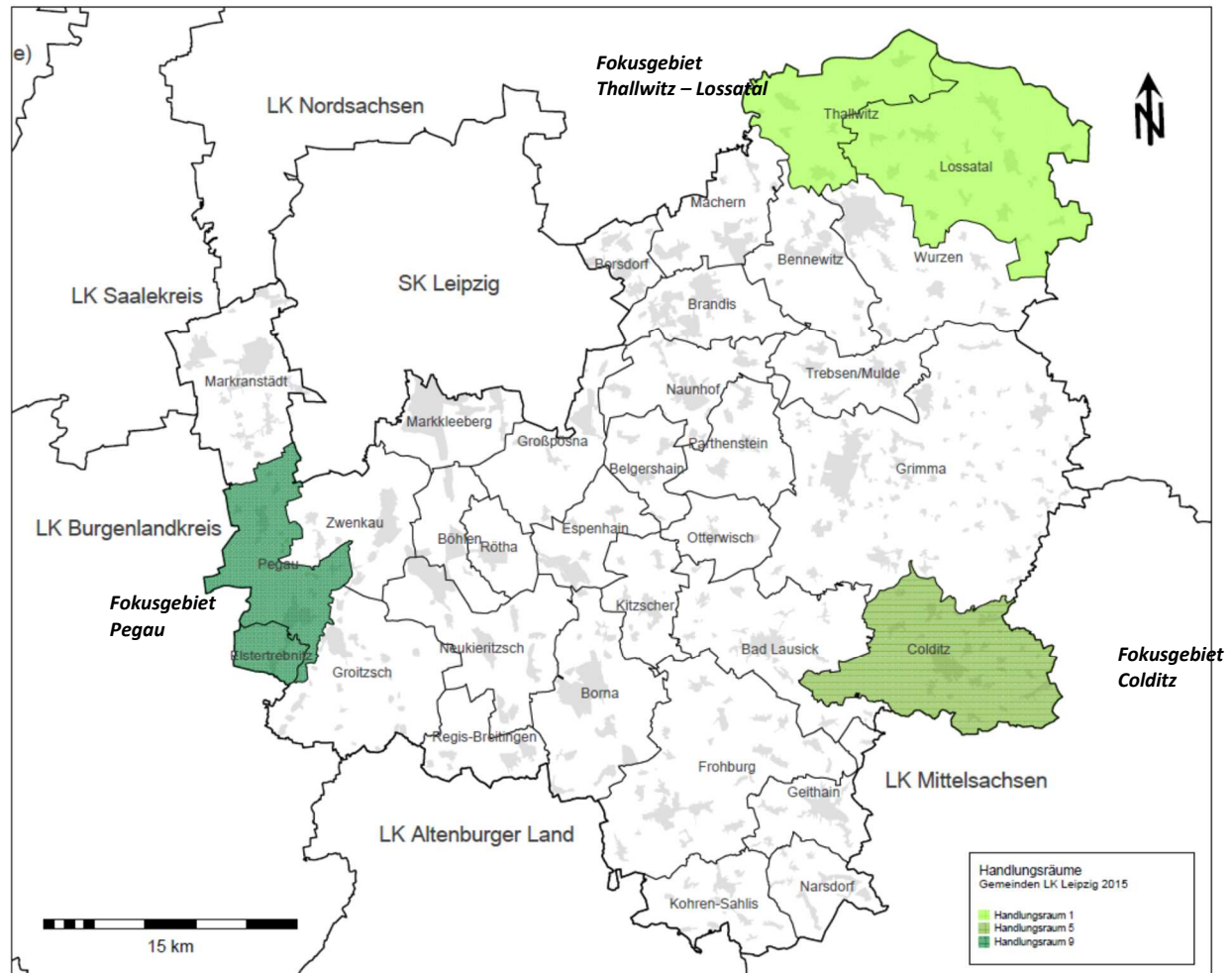
1. Betrachtung in den Fokusgebieten	3
1.1. Abgrenzung der Fokusgebiete und Fixierung der Arbeitsschwerpunkte	3
1.2. Fokusgebiet Thallwitz und Lossatal	3
1.3. Fokusgebiet Umfeld Colditz	11
1.4. Fokusgebiet Umfeld Pegau und Elstertrebnitz	15
2. Diskussion von ergänzenden Mobilitätslösungen.....	22
2.1. Der Einsatz flexibler, bedarfsgesteuerter ÖPNV-Angebote - investives Vorhaben im LK Leipzig	22
2.2.1 Ausgangssituation	22
2.2.2 Potentiale der Umsetzung eines „Digitalen Rufbusses“ - Machbarkeitsstudie	23
2.2.3 Vorbereitung des investiven Projektes	25
2.2.4 Umsetzungsprozess des investiven Projektes.....	26
2.2. Ausbau der Vernetzung ÖPNV – Individualverkehr: Bike & Ride und Park & Ride	30
2.3. Alternative Mobilitätslösungen die vor allem an privaten Initiativen andocken wie Bürgerbus, Mitfahrangebote	30
2.4. Multifunktionale Bedienformen	32
3.5. Betriebliches Mobilitätsmanagement	32
Abbildungsverzeichnis.....	35
Tabellenverzeichnis	35

1. BETRACHTUNG IN DEN FOKUSGEBIETEN

1.1. ABGRENZUNG DER FOKUSGEBIETE UND FIXIERUNG DER ARBEITSSCHWERPUNKTE

Aufbauend auf den Ergebnissen des Projektes FoPS und den zurzeit laufenden Projekten im Landkreis zur Mobilität und Daseinsvorsorge wurden durch den Landkreis in Abstimmung mit wichtigen Akteuren unter Beachtung der o.g. Prämissen drei Fokusgebiete ausgewählt:

Abbildung 1 Übersicht der Fokusgebiete im Landkreis Leipzig



1.2 FOKUSGEBIET THALLWITZ UND LOSSATAL

Das erste Fokusgebiet ist Teil des mittelzentralen Verflechtungsbereichs der Stadt Wurzen. Thallwitz und Lossatal bilden gleichzeitig mit dem Mittelzentrum Wurzen und der Kommune Bennewitz den Aktionsraum „Wurzener Land“.

Tabelle 1 Kurzcharakteristik der Kommunen des Wurzener Landes

Kommune	Kernort	EW im Kernort 2016	Einwohnerzahl			EW-Entwicklung		Gemeinde- fläche	Zahl der OT	EW-Zahl der OT	Durch- schnitts- größe der OT	Prognose 2014 - 2030	
			31.12.2011	31.12.2014	31.12.2016	2011- 2014 in %	2011- 2016 in %					V1 in %	V2 in %
Bennewitz	Bennewitz	1.906	5.028	4.920	4.952	-1,9	-1,5	46,66	12	40-980	89	-5,6	-11,1
Lossatal	Hohburg	1.027	6.368	6.085	6.116	-3,4	-4,0	110,81	17	98-601	292	-6,5	-11,8
Thallwitz	Thallwitz	967	3.642	3.605	3.881	-1,6	6,6	53,03	9	48-976	342	-5,6	-11,1
Wurzen	Wurzen	12.871	16.928	16.382	16.382	-2,7	-3,2	69,04	16	32-740	256	-6,8	-12,5

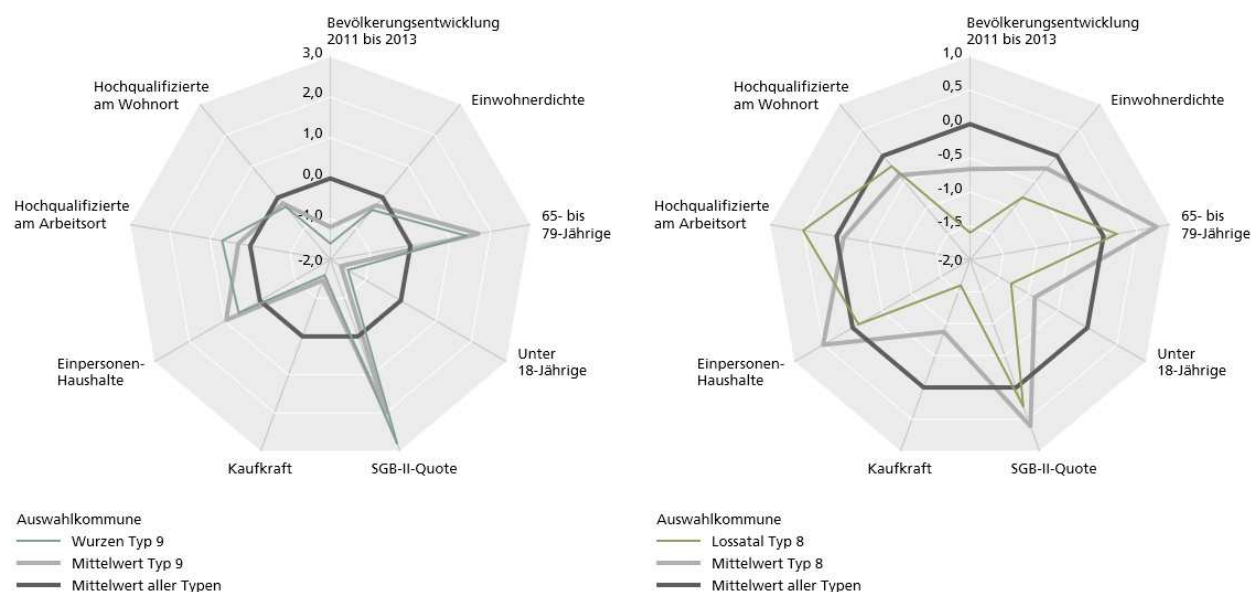
Mit Ausnahme von Thallwitz weisen alle im Aktionsraum befindlichen Kommunen eine rückläufige Bevölkerungsentwicklung auf, die auch gemäß 6. Regionalisierter Bevölkerungsprognose anhalten wird, wenn es nicht gelingt attraktivere Angebote der Daseinsvorsorge und Mobilität zu entwickeln.

Im Vergleich mit den Prognosedaten ist insgesamt eine positive Entwicklung zu verzeichnen – alle Kommunen nähern sich dem positiven Trendansätzen an:

Wurzen	(Prognose 2016 16.424-16.034),
Bennewitz	(Prognose 2016: 4.974-4.850),
Lossatal	(Prognose 2016: 6.125-5.984)
Thallwitz	(Prognose 2016: 3.644-3.553)

Gemäß der Analyse der Bertelsmann Stiftung¹ zählt Wurzen zum Typ 9: Stark schrumpfende Kommunen mit Anpassungsdruck und die restliche Kommunen sind dem Typ 8: Stark alternde Kommunen zuzuordnen.

Abbildung 2 Darstellung der Charakteristika von Wurzen für den Demographietyp 9 sowie für Lossatal repräsentativ für weiteren Gemeinden im Wurzenener Land - Demographietyp 8



Das „Wurzenener Land“ als freiwilliger kommunaler Zusammenschluss vom Mittelzentrum Wurzen mit seinen drei umgebenden Gemeinden startete vor 2 Jahren und versteht sich als eine Zusammenarbeit auf Augenhöhe als Gegenmodell zur „Eingemeindung“. Dementsprechend werden zwei Schwerpunkte gesehen, in dem alle Partner gleichberechtigt Aufgaben übernehmen. Neben der Verwaltungskooperation mit den Stichworten Wurzenener Landwerke, gemeinsame kooperative Wahrnehmung von Verwaltungsaufgaben, elektronisches Archiv steht vor allem die gemeinsame Bewältigung des demografischen Wandels im Vordergrund. Für den zweiten Schwerpunkt, die abgestimmte Sicherung der Daseinsvorsorge, wurde ein Stadt-Umland-Konzept (04/2018) erarbeitet.

Dabei sind Fragen der abgestimmten Funktionswahrnehmung, notwendige Infrastrukturmaßnahmen (z.B. Erweiterung von Kindergartenplätzen), die Verbesserung der Mobilität ebenso im Fokus wie das große Thema „Breitbandversorgung“. Parallel sind durch die Partner unterschiedliche Projekte auf den Weg gebracht worden, die den Rahmen für unser Modellvorhaben bilden.

¹ vgl. www.wegweiser-kommune.de

Die weitergehenden Untersuchungen im Modellvorhaben betrachten vor allem Vorhaben in den „ländlichen Ergänzungsorten“²:

1. Thallwitz
2. Falkenhain
3. Hohburg

Dabei sind aus Sicht der **Versorgung** verschiedene kooperative Ansätze hervorhebenswert, die hier kurz dargestellt werden sollen:

- Organisation: Kooperation der Verwaltung im Rahmen des „Wurzener Landes“
Quartiers- und Seniorengenossenschaft
- Versorgungsprojekte: Multiples Haus (mH) und Schul-, Senioren- und Freizeitsportzentrum

Organisation: Kooperation der Verwaltung im Rahmen des „Wurzener Landes“

Mit der Erarbeitung des Stadt-Umland-Konzeptes wurden gemeinsame Entwicklungsziele und Handlungserfordernisse insbesondere für die Bereiche Kinderbetreuung, Brandschutz, Bildung, Siedlungsentwicklung (Wohnstandortentwicklung, Entwicklung von Einrichtungen der Soziokultur, Freizeit, Versorgung etc.), Verkehr und Mobilität sowie Finanzen definiert. Zudem wurde sich auf wichtige Siedlungskerne im Umgriff verständigt. Dabei gehen die Festlegungen über die im Kooperationsraumkonzept hinaus.

Beispielsweise wurden im Bereich Kinderbetreuung eine gemeinsame Bedarfsplanung, gemeinsame Fortbildung der Erzieher, die Fremdkinderbetreuung und notwendige Entwicklungsmaßnahmen (Sanierung Kita Falkenhain, Nachnutzung Kornhaus als Kita in Thallwitz) festgelegt. Bei der abgestimmten Bedarfsplanung spielen beispielsweise Organisation Personal-, Beitrag- und Betriebskostenabrechnung, Vergabeverfahren der Plätze bis hin zur Abstimmung der Öffnungszeiten (eher mittelfristig) eine Rolle.

Aus der Unsicherheit über die Entwicklung der Einwohner nach 2020 wurde sich auch zu einem regelmäßigen Monitoring zur Bedarfsabgleichung verständigt.

Organisation: Quartiers- und Seniorengenossenschaft

Die Gründung des „Sozialen Runden Tisches“ im Wurzener Land als Projekt des Gesundheitsnetzes GeriNet Leipzig³ hat bei seiner Etablierung vor allem die Vernetzung und Kooperation innerhalb des Sozialbereiches, die Ausgestaltung der sozialen häuslichen Hilfe, Anforderungen und Beratung zur seniorengerechten Entwicklung der Kommunen aber auch das Thema Mobilität im ländlichen Raum im Fokus. Teilnehmer des Runden Tisches sind dementsprechend neben den Akteuren aus der Verwaltung (Kommunen, Landkreis), Wohlfahrtsverbände, Wirtschaftsunternehmen aus den Bereichen Mobilität, Sozialdienstleister und engagierte Bürger (Grüne Damen/Herren, Nachbarschaftshelfer, Alltagsbegleiter, Vereinsvertreter).

Mit dem Start des Sozialen Runden Tisches wurde in 2013 eine Bürgerbefragung im Sozialraum Wurzener Land durchgeführt, die vor allem auch auf Versorgungsprobleme⁴ hinwies. In regelmäßigen Treffen konnten bereits viele

² Im September 2016 startete die Erarbeitung des interkommunalen Entwicklungskonzeptes (Stadt-Umland-Konzept - SUK - gefördert durch FR Regio Sachsen), dass bis April 2018 wichtige Entwicklungsfelder für die Zusammenarbeit aller 4 Kommunen (Wurzen, Bennewitz, Lossatal und Thallwitz) abstecken soll. Inhalt des SUK ist zunächst die Analyse und vergleichende Bewertung der vorhandenen Potenziale und Verflechtungen zwischen dem Mittelzentrum Wurzen und den Umlandgemeinden des Wurzener Landes, die Erarbeitung von Strategien und Leitbildern für die künftige Entwicklung sowie die überregionale Vernetzung. Im zweiten Schritt sollen, darauf aufbauend und aufeinander abgestimmt, für jede der vier Gemeinden individuelle Entwicklungskonzepte entstehen. Wichtiger Bestandteil dabei ist die Festlegung und Ausgestaltung der sogenannten Siedlungskerne, in denen bestehende Versorgungsangebote konzentriert sind und die, gerade im ländlichen Raum, die Zentren der Daseinsvorsorge bilden. Als Siedlungskerne wurden im SUK benannt:

- Kühren (OT von Wurzen)	- Hohburg (Lossatal)	- Bennewitz
- Falkenhain (Lossatal)	- Thallwitz	

Eine Abweichung zum Kooperationsraumansatz zeigt sich bei der Darstellung von Kühren und Bennewitz als Versorgungsorte. Im Kooperationsraumkonzept fand Kühren aufgrund der geringen Ausstattung sowie der Erreichbarkeitsdefizite auch angrenzender Ortsteile keine Berücksichtigung. Bennewitz ist wie Kühren nicht zwingend zur Sicherung der Versorgung des Umlandes aufgrund der gegebenen Erreichbarkeit des Mittelzentrums erforderlich.

Für die o.g. Siedlungskerne werden in einem weiteren Schritt konkrete Entwicklungsstrategien erarbeitet. Dazu wurden für die jeweiligen Arbeitsaufgaben Kooperationsvereinbarungen getroffen und individuelle Verantwortlichkeiten festgelegt. Ergebnis sollen ein überörtlich abgestimmtes interkommunales Entwicklungskonzept (IEK) und ein gemeinsamer Flächennutzungsplan sein.

³ Quelle: Kasprick/Deutsch: Arbeitsmaterial zum Projektstand der Quartiers- und Seniorengenossenschaft Wurzener Land. 07.11.2016

⁴ Folgende Problemlagen wurden herausgearbeitet:

- Mangel an Fachärzten und erreichbaren Apotheken
- unzureichendes Angebot an Lebensmittelgeschäften, Geldinstituten und Handwerkern
- kaum Freizeitangebote für Kinder und Senioren

Fragen abgestimmt werden, so dass z.B. eine Trägerübergreifende Seniorenberatung etabliert und ein Trimm-Dich-Pfad für Jung und Alt umgesetzt werden. Ein weiterer wichtiger Meilenstein ist die im Juni 2016 erfolgte Gründung der Quartiers- und Generationengenossenschaft Wurzener Land (vgl. auch Abb. 3).

Das Netzwerk



Abbildung 3 Das Netzwerk der Seniorengenossenschaft – Überblick

(Quelle: Kasprick/Deutsch: Arbeitsmaterial zum Projektstand 07.11.2016)

Ziel dieser Genossenschaft ist es:

- Zusammenführen aller Akteure und ihrer Leistungen im Quartier/Dorf
- Aufbau und nachhaltige Verankerung einer Nachbarschaftshilfe/ehrenamtlichen Engagements und Vernetzung mit der Wirtschaft
- Steigerung der Lebensqualität im Alter und Förderung eines längeren Verbleibs in der eigenen Häuslichkeit
- Verhinderung der Landflucht durch Aufzeigen von Chancen und Perspektiven

Ein wesentlicher Kern der Genossenschaft ist der Tausch von alltagsnahen Dienstleistungen wie Haushalts-, Einkaufs-, Garten-, Reparaturhilfe aber auch Besuchs- und Begleitedienste bis hin zur Haustierpflege und **Fahrdienst** stehen dabei im Fokus. Die Hilfeleistung kann dabei monetär abgegolten, aber vor allem im Tausch über Zeitspar-konten realisiert werden. Insbesondere beim Thema Fahrdiensterfordernisse und Organisation ist die Seniorengenossenschaft damit ein wichtiger Partner unseres Projektes. Der Organisationsansatz bietet zusätzliche Möglichkeiten Mobilitäts-erfordernisse im direkten Kontakt im ländlichen Raum auch außerhalb familiärer Beziehungsgefüge zu lösen.

Die Seniorengenossenschaft hat zwischenzeitlich 18 aktive Mitglieder aus dem Fokusgebiet aber auch Unterstützer aus dem Leipziger Raum. Im Moment stagniert die Beteiligung, so dass zukünftig neue Wege beschritten werden sollen. Beispielsweise soll über die Etablierung von „Mobilitätsgruppen“ in verschiedenen Ortsteilen der Austausch mit den Senioren verstärkt und damit eine noch stärkere bedarfsorientierte Arbeit gesichert werden.

Durch die im Juni 2017 ins Netz gegangene Internetplattform sollen verschiedene Angebote u.a. auch Mitfahrangebote generiert werden, die zukünftig noch stärker am Bedarf orientiert werden sollen.

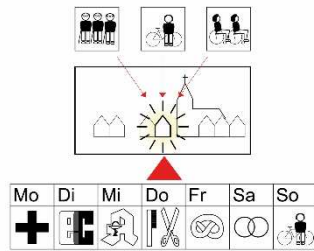
-
- schlecht erreichbare Haltestellen des ÖPNV
 - kaum Begegnungsstätten vorhanden
 - kaum bedarfsgerechte, altersgerechte Wohnangebote
 - Senioren fühlen sich nicht wertgeschätzt
 - keine Beratungsmöglichkeit im ländlichen Raum, fehlende Koordination bestehender und gewünschter Beratung sowie wenig Aufklärung über altersbedingte Krankheiten, wie Demenz

Versorgung Multiples Haus

Im Fokusgebiet wurde bislang ein Projekt umgesetzt, das eng mit dem Ansatz des Sozialen Runden Tisches respektive der Seniorengenossenschaft verbunden ist.

Multiple Häuser (mH): Das „Multiple Haus“⁵ im Dorf soll ein Gebäude in zentraler Lage sein, das durch sein regionaltypisches Aussehen und durch ortstypische Merkmale ins Auge fällt und auf Dorfbewohner wie Besucher gleichermaßen einladend wirkt. Sowohl die Dorfbewohner als auch die Dorfbesucher finden hier den Ort im Dorf für Information, Kommunikation, Dienstleistung und Nachbarschaft, dessen verschiedene Nutzungen auch im Tagesrhythmus wechseln können.“

Böhlitz ist dabei das erste umgesetzte Projekt, das sein Angebot Ende November startete. Im multiplen Haus werden Arztprechstunden, Physiotherapie, Friseur, Sozialberatung, Fahrbibliothek an unterschiedlichen Tagen angeboten. Aber auch Vereine, Familienfeiern haben hier ein zu Hause gefunden. D.h. die Dienstleistung kommt ins Dorf.



Potentielle Standorte für das Netzwerk von mH sind zudem in der Gemeinde Thallwitz Nischwitz, Zwochau sowie in Lossatal - Großschepa, Körlitz, Thammenhain, und Falkenhain.

In Körlitz ist der nächste Standort in Vorbereitung. In diesem kleinen Dorf ist eine „aktive Dorfgemeinschaft“ zukünftiger Träger des Projektes. Das Vorhaben wird mit Leader-Mitteln durch die Kommune umgesetzt. Welche Dienstleistungen dort etablierbar sind, wird sich erst im nächsten Jahr abschließend zeigen.

Angedockt an den „Sozialen Runden Tisch“ fand am 22.03. ein **Workshop im Fokusgebiet in Böhlitz** (Standort des mH) statt, dessen Schwerpunkt darauf lag, erste Erfahrungen in der Umsetzung des „mH“ sowie weitere Entwicklungserfordernisse im Kontext zur Erreichbarkeit zu diskutieren. Weitergehende Diskussionen fanden im Rahmen der **Zukunftswerkstatt in Canitz** im August 2017 statt.

In der Diskussion wurden nachfolgende Ergebnisse erzielt:

- Das mH Böhlitz wird gut von der ortsansässigen Bevölkerung angenommen, allerdings gestaltet sich die Etablierung ergänzender Dienstleistungen z.T. schwieriger als erwartet.
- Aus dem mH Böhlitz erwachsen im konkreten Fall keine weiteren Mobilitätsanforderungen. Inwieweit die Etablierung der weiteren geplanten „mH“ im Fokusgebiet zu veränderten Mobilitätsanforderungen⁶ führen kann, konnte nicht abschließend geklärt werden.
- es zeigen sich auch **Grenzen** der Umsetzung in anderen Dörfern, d.h. die Suche nach Anbietern ist schwierig insbesondere zeigt sich, dass eine aktive Dorfgemeinschaft hier auch ein Erfolgsfaktor sein kann
- die weitere Ausgestaltung des mH z.B. als Anlieferpunkt soll weiter geprüft werden, z.B. Verknüpfung Bus- und Güterverkehr (iMoNa) oder auch für Anlieferpunkt von Bestellungen z.B. für den Ansatz „Marktschwärmer.de“ (Vermarktung regionaler Produkte, Bestellung via Telefon-Internet)
- weitere Ansätze wie Tante Emma – automatenbasiert werden eher mit Skepsis betrachtet

Versorgung Interkommunales Kooperationsprojekt Schul-, Senioren- und Freizeitsportzentrum Falkenhain/Thallwitz/Belgern-Schildau

Das Schul-, Senioren- und Freizeitsportzentrum wurde Anfang Januar 2017 an die Nutzer übergeben und soll neben einer wesentlichen Verbesserung für den Schulsport der nahe gelegenen Oberschule vor allem auch für Vereine und Senioren der drei kooperierenden Kommunen attraktive Angebote auf den Weg bringen. Hier waren im Modellvorhaben in Zusammenarbeit auch Anforderungen an den ÖPNV bzw. an alternative Ansätze zu hinterfragen. Die aktuelle Analyse des Nutzungsprofils der Einrichtungen zeigt folgenden Stand:

Hauptnutzer des Sportbereiches ist tagsüber die Schule und in den Wochentagen der Sportverein Falkenhain mit seinen über 400 Mitgliedern. Seit Inbetriebnahme der Sportstätte hat der Verein weitere Mitglieder gewinnen können und zwei neue Sektionen etabliert.

⁵ Quelle: <http://www.multiples-haus.de/idee-und-entwicklung/was-ist-ein-multiples-haus.html>

⁶ Hinweis: Bei der weiteren Etablierung multipler Häuser sollte der Einfluss der bestehenden oder neuen Mobilitätsangebote auf die Standortwahl berücksichtigt werden

Über die Schule ist bereits eine gemeindeübergreifende Nutzung gewährleistet, da aus den Partnerkommunen eine starke Ausrichtung auf den Standort Falkenhain und dementsprechend des Schülerverkehrs gegeben ist:

33,2 % der Schüler von Belgern-Schildau

72,5% der Thallwitzer Schüler.

Die Erreichbarkeit der Mitglieder des Sportvereines wird z.T. auch durch den Schülerverkehr gesichert. Mit der Etablierung der neuen Buslinie Falkenhain-Kühren (vgl. Abb.4) ist auch für einen Teil der Ortsteile eine Anbindung im 2-h-Takt gegeben. Trotzdem fährt ein Teil der Vereinsmitglieder zur Sportstätte mit eigenem PkW. Ähnlich ist das für die Aktivitäten der VHS (1 Kurs) und einen weiteren Verein, wobei häufig Fahrgemeinschaften gebildet werden.

Mobilität

Ergebnisse der Bürgerbeteiligung zum Thema Mobilität

- Aus Sicht der regionalen Akteure besteht die Aufgabe darin, den vorhandenen ÖPNV stärker an die Bedürfnisse der Bevölkerung anzupassen und das mit „Muldental in Fahrt“ ein entscheidender Schritt in die richtige Richtung erfolgte, der nach der Sammlung erster Erfahrungen auch auf den Raum Thallwitz auszuweiten ist.
- Als wesentlich für den Erfolg neuer Mobilitätsangebote des ÖPNV wurde eine breite begleitende Werbekampagne herausgearbeitet.
- Als ergänzendes Mobilitätsangebot für viele Bevölkerungsgruppen sowohl für Jugendliche, aber auch für Familien bis hin zu Senioren wurde die Etablierung eines „Nightliners“, der am Freitagabend und am Wochenende verkehrt, fixiert.
- Eine Etablierung alternativer Mobilitätslösungen wurde breit diskutiert und Lösungen wie Bürgerbusse durch den „Sozialen Runden Tisch“ und in der Zukunftswerkstatt geprüft, als mögliche eigenständige Lösung aber verworfen.

Aktuell haben der Austausch mit anderen Regionen und aktuelle Diskussionen zu einem Umdenken beigetragen: Unter der Voraussetzung der praktikablen Nutzung der Dispositionssoftware und der Organisationsabwicklung des Busverkehrs über das Regionalbusunternehmen ist eine „Bürgerbuslösung im Sinne von Bedarfsverkehren“ denkbar

Durch das Modellvorhaben wurden

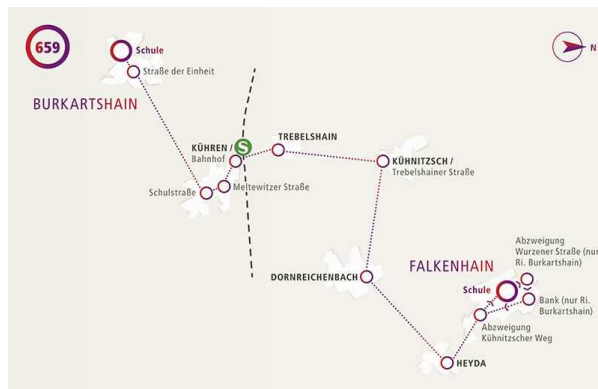
- ✓ die Fortschreibung und Umsetzung der bisherigen konzeptionellen Ansätze für Mobilitätslösungen in der Region begleitet, respektive die Ergebnisse der Bürgerbeteiligung eingebracht sowie
- ✓ die in der Umsetzung realisierten Ergebnisse im Sinne der Veränderung der Erreichbarkeitssituation untersucht.

Evaluierung der Umsetzung „Muldental in Fahrt“

Bei der ÖPNV-Erschließung ist für das Wurzener Land mit dem Fahrplanwechsel 2016/2017 in Umsetzung von „Muldental in Fahrt“ ein erster Schritt zur neuen Qualität der Versorgung erreicht worden. Im August 2017 und mit dem Fahrplanwechsel 2017/2018 wurde die Umsetzung weiter vorangetrieben.

Im ersten Schritt wurde mit der Vernetzung und Vertaktung von Falkenhain und Kühren (nächstgelegener S-Bahn-Haltepunkt) eine wesentliche Verbesserung der Erreichbarkeit des Oberzentrums Leipzig für Teile des Gemeindegebiets von Lossatal umgesetzt. Falkenhain kann damit zum Mobilitätsknoten avancieren. Das neue Angebot wurde durch ein entsprechendes Marketing offensiv begleitet. Diese Veränderungen spiegeln sich auch in einem veränderten Erreichbarkeitsniveau wieder. (Vgl. Ausführungen zum Kooperationsraumkonzept).

Abbildung 4 Verlauf Buslinie 659 (Quelle: MDV)



Etablierung einer neuen Linie 659 für die Verbindung
Falkenhain – Burkartshain

Ganztägiges, regelmäßiges Verkehrsangebot – auch am
Wochenende und bis in die Abendstunden

Verkehrt von Montag bis Samstag im 2-Stunden-Takt,
an Sonntagen alle 2-4 Stunden

Regelmäßige Anschlüsse zu den Nahverkehrszügen in
Kühren,

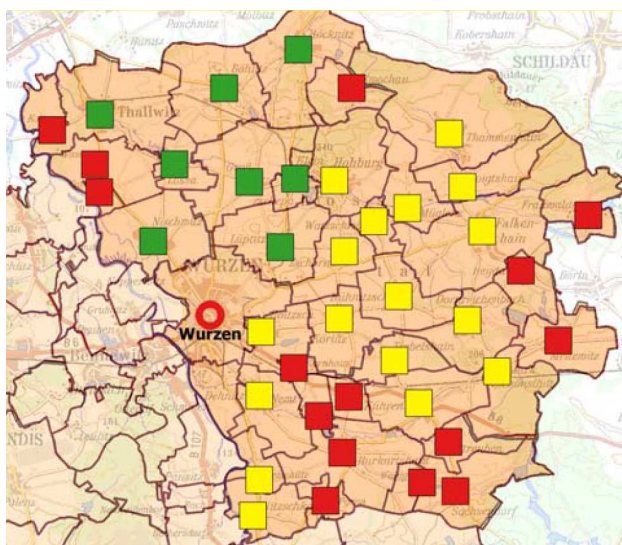
Anschluss Richtung Leipzig und Dresden

In enger Abstimmung von MDV und dem Unternehmen Regionalbus Leipzig wurden die Ergebnisse der Umstellungen ausgewertet

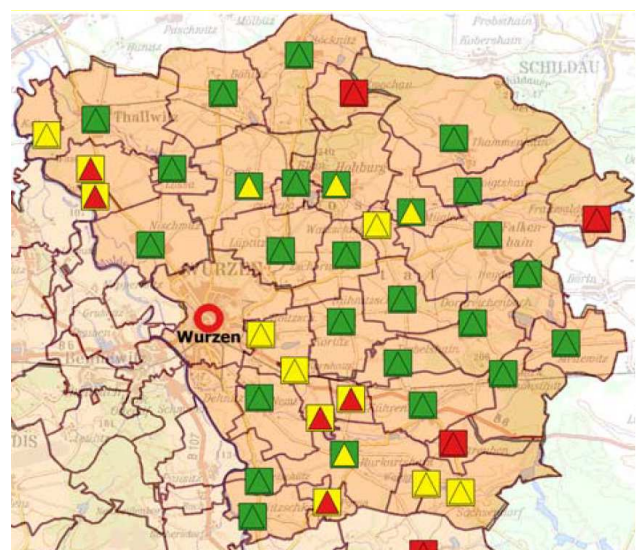
- Umstellung im Herbst 2016 nach 6 Wochen ausgewertet
Linie 659 3.100 Fahrgäste bis 09.04.2017
- die Auswertung weiterer Umstellungen erfolgte vergleichend im Mai 2018
Linie 659 (Auswertung liegt noch nicht vor)

Konkret ergibt sich auf Grundlage der drei realisierten Umstellungen für das Fokusgebiet nachfolgendes Erreichbarkeitsniveau:

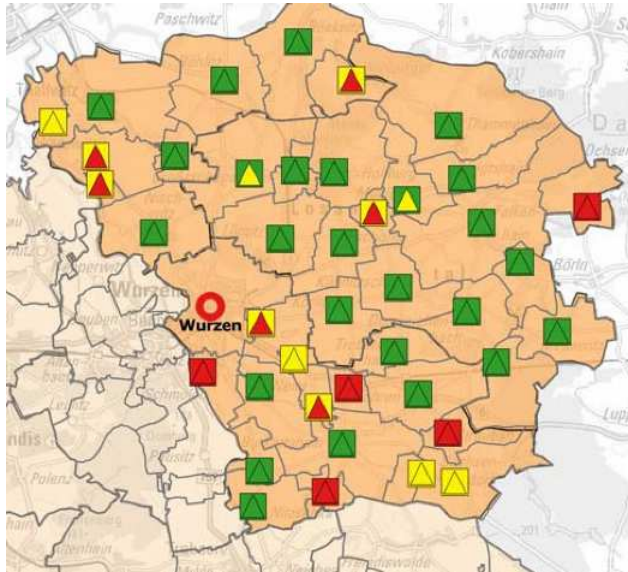
Abbildung 5 Vergleich des Erreichbarkeitsniveaus vor und nach Fahrplanumstellung im Dezember 2016/2017



vor Fahrplanumstellung



nach Fahrplanumstellung in August 2017

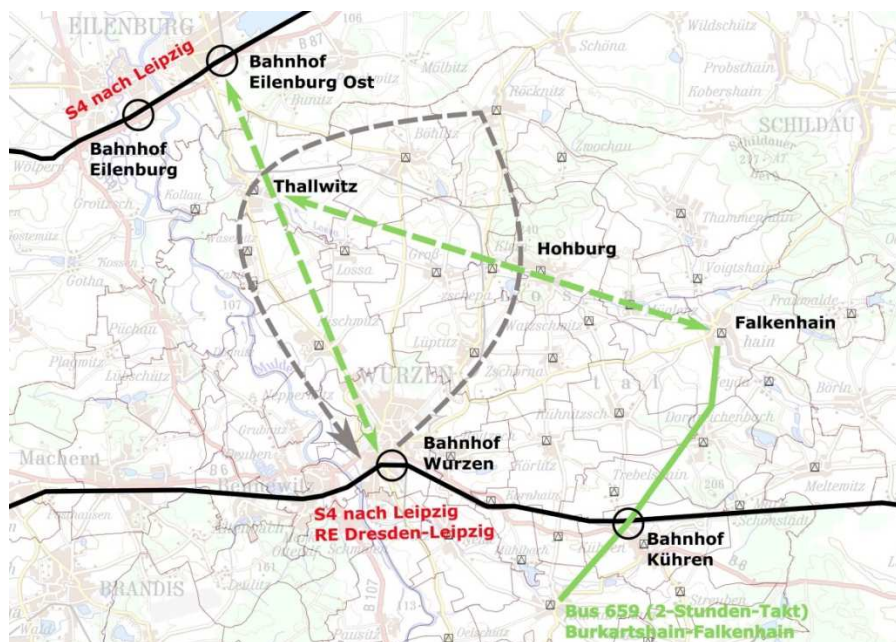


nach Fahrplanumstellung in Dezember 2017

Für die Weiterarbeit werden nachfolgende Ansätze aus Sicht des Mobilitätskonzeptes gesehen:

- Thallwitzer Raum: Anschluss an 2 Bahnachsen optimieren (Eilenburg und Wurzen)
- Querverbindung der „Ergänzungsorte“ Thallwitz – Hohburg – Falkenhain
- Abend-/Nachtangebot: z.B. „Nightliner“ ab Bhf. Wurzen

Abbildung 6 Mögliche Entwicklungsansätze Mobilitätskonzept



Die Auswertung der 1. Zählperiode durch Regionalbus Leipzig im Vergleich zu 2016 ergab nachfolgendes Bild. Dabei wurde die Entwicklung im Stadtverkehr und im Umland der Zentren getrennt betrachtet.

Tabelle 2 Vergleich der 1. Zählperiode 2016-2018

	Tarifzone	Jan-Apr 2016	Jan-Apr 2017	Jan-Apr 2018	Entwicklung 2016-2018
Muldental in Fahrt in der Fläche	141 Machern	46.541	60.312	54.512	17,1
	142 Wurzen	84.838	118.704	108.105	27,4
	143 Zwochau	56.731	74.132	65.824	16,0
	144 Grimma	143.064	176.670	180.704	26,3
	146 Bad Lausick	36.134	47.919	46.453	28,6
	147 Naunhof	95.334	104.825	115.749	21,4
	153 Borna	26.712	28.203	33.644	26,0
	168 Taucha/Brandis	81.678	122.960	126.655	55,1
	Gesamt	571.032	733.725	731.646	28,1
	Entwicklung zwischen den Jahren	28,5		-0,3	
	Tarifzone	Jan-Apr 2016	Jan-Apr 2017	Jan-Apr 2018	Entwicklung 2016-2018
Stadtverkehr	514 SV Wurzen	90.022	115.493	108.333	20,3
	519 SV Grimma	182.428	210.291	215.588	18,2
	Gesamt	272.450	325.784	323.921	18,9
	Entwicklung zwischen den Jahren	19,6		-0,6	

Es zeigt sich ein starker Anstieg vor allem nach der Einführung, der im Wesentlichen aber auch gehalten werden kann. Hervorhebenswert ist die Steigerung auf der Linie 168.

1.3 FOKUSGEBIET UMFELD COLDITZ

Colditz ist ein typisches Grundzentrum im ländlichen Raum. Zwischenzeitlich hat die Stadt Colditz die Gemeinden des Verflechtungsbereiches eingemeindet, d.h. der Kernort Colditz (4.167 EW 2015) versorgt 25 Ortsteile deren Größe zwischen 30 und 579 Einwohnern liegt. Colditz ist eine Kommune die bei der Bewertung der Bertelsmann Stiftung in die Kategorie Typ 8: stark alternde Kommune eingeordnet wird. Ausdruck dessen sind die Altersstruktur aber auch die anhaltenden Abwanderungen (Bildungs- und Familienwanderung).

Tabelle 3 Kurzcharakteristik des Grundzentrums Colditz

Kommune	Kernort	EW im Kern- ort	Einwohnerzahl			EW-Entwicklung		Gemeinde- fläche 31.12.2016 in km ²	Zahl der OT	EW-Zahl der OT von...bis	Durch- schnitts- größe der OT Zensus- Daten 2011	Prognose 2014 - 2030	
			31.12.2011	31.12.2014	31.12.2016	2011- 2014 in %	2011- 2016 in %					V1 in %	V2 in %
Colditz, Stadt	Colditz	3.978	9.207	8.828	8.738	-3,5	-5,1	83,75	26	30-579	202	-5,8%	-10,4%

Beim Vergleich der aktuellen Entwicklung mit den Prognosewerten ordnet sich Colditz zwischen Positiv- und Negativvariante ein (Prognose 2016: 8.863-8.668).

Colditz ist in das Modellvorhaben „Muldental in Fahrt eingebunden. Mit dessen Umsetzung wird sich die Erreichbarkeit wesentlich verbessern. Eine Reihe von Problemen bleiben jedoch ungelöst - insbesondere was die Erreichbarkeit vor allem aus den Kleinstdörfern betrifft.

Zudem hat Colditz mit seinem Krankenhausstandort Zschadraß (470 EW) die Gemeindefunktion „Gesundheit“ lt. Regionalplan.

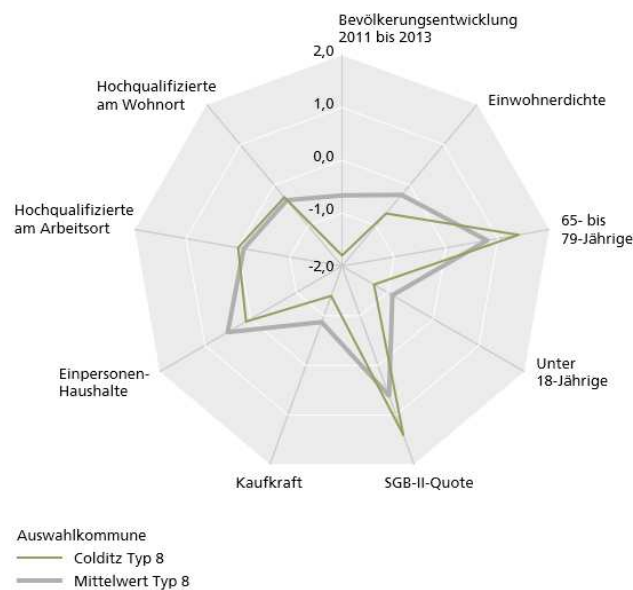


Abbildung 7 Darstellung der Charakteristika von Colditz für den Demographietyp 8

Versorgung

Ausgehend davon, das Colditz als leistungsfähiges Grundzentrum im ländlichen Raum gesichert werden soll und der Kleinteiligkeit der Colditz umgebenden Ortsteile ist eine Etablierung von weiteren alternativen Versorgungslösungen nur dann sinnvoll, wenn der Bedarf und die Unterstützung durch regionale Akteure gegeben ist (vgl. auch Leader-Entwicklungsstrategie - LES Muldenland, Befragung Bürgermeister und Sozialträger, Expertenbefragung in 2017). Diese Aussage wird durch die in 2017 realisierte Expertenbefragung⁷ sowie eine Bürgerbefragung in Zschetzsch⁸ bestätigt. Das Hauptversorgungszentrum ist den Angaben der Befragungsteilnehmer zufolge Colditz. Nur wenige geben den Arbeitsort oder Lieferservice/Internet als Versorgungsquelle an. Alle Ortsteile werden zudem von mobilen Versorgern in unterschiedlicher Häufigkeit angefahren. Im OT Leisenau ist ein Tante-Emma-Laden vorhanden. Für den OT Lastau wird für das, durch den Heimatverein getragene Mehrgenerationenhaus, das u.a. bislang monatlich eine Arztprechstunde anbietet, auch die Ausweitung des DL-Angebotes diskutiert.

Erreichbarkeit

Bislang sind siebzehn der 26 Ortsteile von Colditz nur über den Schülerverkehr angebunden und zwei OT Errln und Möseln verfügen über keine Anbindung.

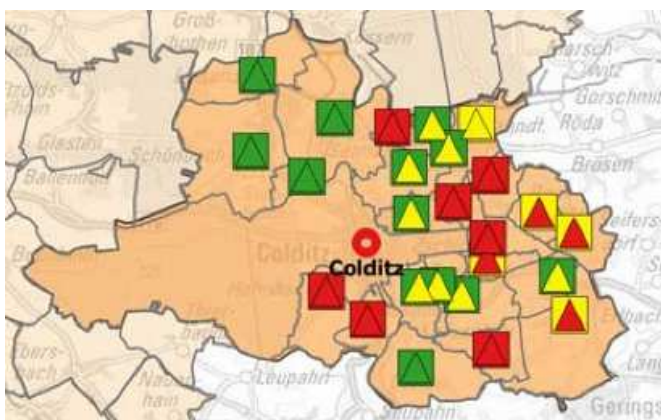


Abbildung 8 Erreichbarkeitsniveau (12/2017)

Bezüglich der Erreichbarkeit wurden in der Befragung zudem folgende Aussagen getroffen:

⁷ Quelle: Expertenbefragung Fokusgebiet Pegau. Friedrich, Susan (2017) Befragung im Rahmen einer Praxissemesterarbeit 2017

⁸ In diesem Kleinstdorf des Fokusgebietes wurde in Abstimmung mit MoDaVo im Rahmen der Untersuchung des Landkreises "Kleinstdörfer mit starkem Handlungsdruck" (FR Regio-Projekt) eine ergänzende Befragung realisiert.

	Notwendigkeit PKW	Bedeutung ÖPNV	Erreichbarkeit/ Mobilität gesamt	Fahrgemeinschaft
OT von Colditz	Notwendigkeit für PKW wird von allen Befragten als äußerst hoch bewertet, sonst: keine gesellschaftliche Teilhabe mehr/abgeschnitten sein fehlende Flexibilität (auch hinsichtlich des Arbeitsplatzes), Einschränkungen in alltäglichen Abläufen Zeitfaktor (keine Möglichkeit mehrere Wege an einem Tag zu erledigen im Raum Colditz alles sehr verstreut) Angebote/ Veranstaltungen nach 18 Uhr nicht mehr erreichbar (eventuell hin, aber nicht zurück)	ÖPNV insbesondere wichtig für Jugendliche und Ältere (immobile) ÖPNV-Anbindung: innerhalb der OT schlecht abgestimmt – überregional besser „ MULDENTAL IN FAHRT “ ist allen bekannt ÖPNV-Angebot ist für viele interessant da in Vergangenheit ÖPNV-Angebot stark abgebaut wurde, haben allerdings viele EW Kompensationsstrategien entwickelt um vom ÖPNV unabhängig zu sein im Vorfeld mangelhafte Kommunikation hinsichtlich Einführung „Mulden-tal in Fahrt“ OT i.d.R. gut erreichbar, aber mit neuer Linie undurchsichtiger geworden gute Infos über Internet, aber bei Älteren ohne Internetanschluss fehlen diese Infos Haben nun das Gefühl, dass sich Angebot verschlechtert hat Haltestellenschilder wurden ohne Ankündigung entfernt und an Bundesstraße verlegt (Leisenaue) = schwerer zu erreichen + gefährlicher Weg	Hinsichtlich Rufbusvariante Skepsis ggü. Planbarkeit und Durchführung Arztbus wichtig; schwerer zu organisieren z.B. aufgrund unterschiedlicher Wartezeiten Einkaufsbus von allen Befragten als sehr wichtig bewertet Stadtbus Colditz verkehrt täglich vormittags, befördert von OT ins Stadtzentrum in dem Zusammenhang auch Hinweis auf fehlende Fahrradwege	Innerhalb der Familien sind Fahrgemeinschaften sehr wichtig (insbesondere mit Kindern) Mit Nachbarn unterscheidet sich in den OT (sehr wichtig bis unbedeutend) gegenüber Fremden eher skeptisch - Misstrauen
Colditz		mit Muldental in Fahrt stark verbessert Schulbeginn wurde angepasst (von 7.30 auf 7.40) Schule 15 Min vor Unterrichtsbeginn geöffnet	Verbindung an die Bahn sehr wichtig	Geringe Bedeutung

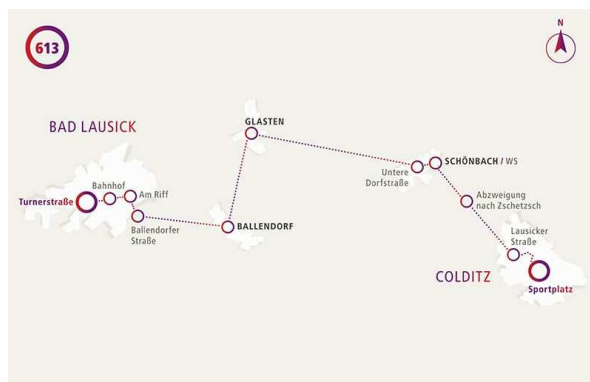
Im Rahmen der **Zukunftswerkstatt** wurde vor allem der Bereich Erreichbarkeit diskutiert, d.h. zum einen die Veränderungen mit Muldental in Fahrt aber auch die Möglichkeiten zur Etablierung von zweckorientierten Bedarfsverkehren - Einkaufsbus, Arztbus - Nutzung von Bürger-/Gemeindebus im Sinne von Car-Sharing. Typisch für diesen Raum, wie für viele ländliche Gebiete ist es, dass die Fahrt ins nächste Zentrum bzw. zur Arbeit zurzeit mehrheitlich mit dem eigenen Auto erfolgt.

Der Schwerpunkt im Fokusgebiet Colditz liegt auf dem „Erreichbarkeitsthema“.

Mit dem Fahrplanwechsel in 12/2016 wurden erste Veränderungen auch für den Colditzer Raum umgesetzt. Die Linie 613 wurde neu eingerichtet:

- Verkehrt von Montag bis Samstag im 2-Stunden-Takt, an Sonntagen alle 2 bis 4 Stunden
- Regelmäßige Anschlüsse zu den Nahverkehrszügen in Bad Lausick nach Leipzig
- Regelmäßige Fahrten zum Freizeitbad „Riff“ an allen Wochentagen
- Erschließung von Zschetzsch und Schönbach (Kleinstdörfer)
- Angebotsausweitung am Wochenende und bis in die Abendstunden

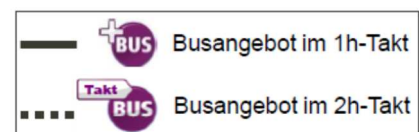
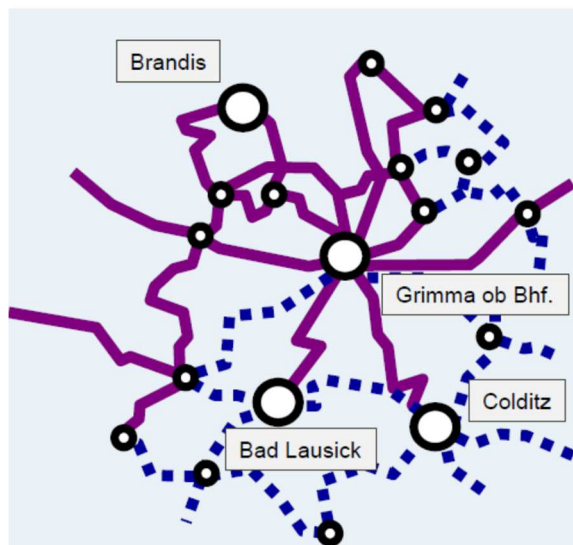
Abbildung 9 Verlauf der neuen Linie 613 (Quelle: MDV)



Ergebnisse des Fahrplanwechsels
für die Linie 613

- 13.12.2015 - 03.04.2016
5.041 Fahrgäste
- 11.12.2016 - 09.04.2017
9.662 Fahrgäste (Hochrechnung)
- fast verdoppelt

Abbildung 10 Regionalverkehr ab 08/2017 (Quelle: MDV)



Mit dem Projekt „Muldental in Fahrt“ wurden im Fokusgebiet Colditz in 2017/2018 weitere wesentliche Verbesserungen erreicht. Trotzdem werden auch weiterhin Erreichbarkeitslücken bestehen:

- **Netz-Maschen** zwischen den Linien im neuen Netz teilweise weitläufig
- Bestimmte Ortschaften werden nur in **unregelmäßiger Taktung bzw. nur im Schülerverkehr** bedient
- **Wochenendfahrten** nur bei bestimmten Linien

Lösung = Ergänzung des Netzes durch alternative Bedienformen

Die Entwicklung des Fahrgastaufkommens zeigt Tabelle 4:

Tabelle 4 Vergleich der 1. Zählperiode 2016-2018

	Tarifzone	Jan-Apr 2016	Jan-Apr 2017	Jan-Apr 2018	Entwicklung 2016-2018
MTL in der Fläche	145 Colditz	96.602	108.213	104.755	8,4
Stadtverkehr	518 SV Colditz	22.433	25.660	27.776	23,8

Quelle: RL – Auswertung der 1. Zählperiode nach Tarifzonen (05/29018)

1.4 FOKUSGEBIET UMFELD PEGAU UND ELSTERTREBNITZ

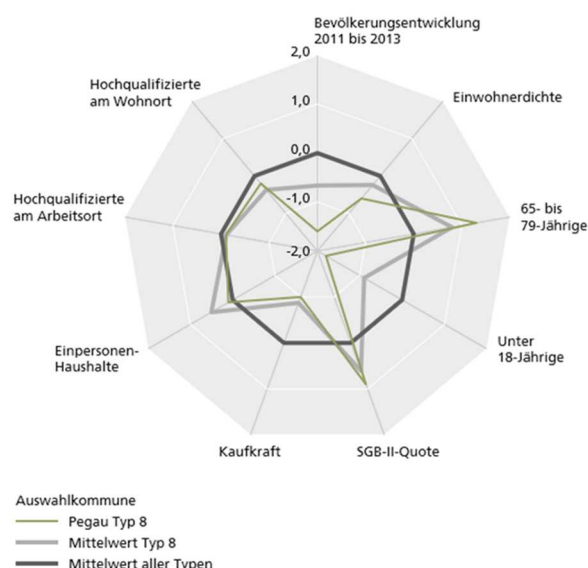
Das Grundzentrum Pegau liegt an der Grenze zu Sachsen-Anhalt, zu dem es traditionelle Versorgungsbeziehungen gibt. Pegau hat in 2011 die bis dahin selbständige Gemeinde Kitzen eingemeindet. Der Kernort Kitzen verfügt über einige wenige Versorgungsangebote, die vor allem von Älteren und weniger aus den umliegenden Dörfern wahrgenommen werden.

Pegau zählt wie Colditz zu den Kommunen, die bei der Bewertung der Bertelsmann Stiftung in die Kategorie Typ 8: stark alternde Kommune eingeordnet wurde. Ausdruck dessen sind die Altersstruktur aber auch die zu verzeichnende Abwanderung (Bildungs- und Familienwanderung) sowie Zuwanderung Älterer. Allerdings ist auch im Kontext zum überdurchschnittlichen Wachstum des Oberzentrums Leipzig ein leicht positiver Trend nachweisbar, der sich vor allem im Kernort aber z.T. auch in den Ortsteilen nachweisen lässt.

Die direkt an Pegau angrenzende Gemeinde Elstertrebnitz hat bis Anfang 2000 aufgrund eines großen Wohngebietes vor allem Zuzug junger Familien, dementsprechend weist sie eine günstigere Altersstruktur als Pegau auf. Auch Pegau zählt zurzeit eher zu den Gewinnern aufgrund seiner Lage und guten Erreichbarkeit (Bahnanbindung) von Leipzig aus. Dementsprechend liegt die Bevölkerungszahl 2016 deutlich über dem positiven Prognosewert (Prognose 2016: 6.344-6.190). Anders ist es bei Elstertrebnitz: Hier sind weitere Abwanderungen oft früher Zugezogener Ursache, das der aktuelle Wert sich innerhalb der Prognosewerte bewegt (Prognose 2016: 1.302-1.269).

Tabelle 5 Kurzcharakteristik des Grundzentrums Pegau sowie von Elstertrebnitz

Kommune	Kernort	EW im Kernort	Einwohnerzahl			EW-Entwicklung		Gemeindefläche 31.12.2016 in km²	Zahl der OT	EW-Zahl der OT von...bis	Durchschnittsgröße der OT Zensus-Daten 2011	Prognose 2014 - 2030	
			31.12.2011	31.12.2014	31.12.2016	2011-2014 in %	2011-2016 in %					V1 in %	V2 in %
Elstertrebnitz	Elstertrebnitz	1 297	1 322	1 278	1297	-4,1	-1,9	11,66	1	-	-	-6,8	-10,8
Pegau, Stadt	Pegau	4008	6 484	6 282	6.459	-2,6	-0,4	48,62	15	32-874	176	-7,8	-11,1

**Abbildung 11 Darstellung der Charakteristika von Pegau für den Demographietyp 8****Versorgungssituation**

Der Kernort Pegau verfügt als Grundzentrum über alle wesentlichen Einrichtungen zur Nahversorgung. Kitzen hat eine gewisse Ausstattung, die vor allem durch die eigene Bevölkerung genutzt wird.

Interessant sind hier die Ergebnisse der Befragung von Kleinstdörfern im regionalen Umgriff von Pegau (OT Pegau: Scheidens, Peißen; OT Groitzsch: Nöthnitz, Michelwitz; OT Zwenkau: Kleindalzig) zur Versorgungssituation aber auch von Experten:

- Die Versorgung mit Waren des täglichen Lebens erfolgt überwiegend im nächsten Zentrum (Grundzentrum: Pegau, Zwenkau oder Groitzsch). Auch der Arbeitsort wird, wenn auch deutlich weniger, als Versorgungsort angegeben. Einige Befragungsteilnehmer in den Kleinstdörfern Michelwitz, Peißen und Nöthnitz gaben an, sich auch im Ort selbst zu versorgen, z.B. über mobile Anbieter, Lieferservice bzw. das Internet (letzteres vor allem die Bevölkerung < 65). Aber auch die familiäre Unterstützung bzw. die Nachbarschaftshilfe spielt bei der Versorgung in allen Orten eine Rolle.
- Aus früheren Befragungen sowie Diskussionen mit Bürgern wurden alternative Versorgungsmodelle wie „multiples Haus“ nur für Kitzen und gegebenenfalls für Werben als gangbare Lösung gesehen. Für die umgebenden kleinen Ortsteile im Gegensatz zum „Wurzener Land“ wird dies als nicht tragfähig eingestuft.

Im Rahmen der Zukunftswerkstatt wurden für den Bereich Daseinsvorsorge in Kitzen nachfolgend Ansätze als mögliche nächste Schritte diskutiert:

- Sicherung der vorhandenen Ausstattung
- In Kitzen – „multiples Haus – neu gedacht“ – **Schloss und Vorplatz** als
 - ✓ Ehrenamtliches Kaffee (Landfrauen)
 - ✓ Kinder- und Jugendbetreuung (Ehrenamtlich)
 - ✓ Versorgungsstandort – Fahrbibliothek, mobile Versorger, Sparkassenbus etc.
 - ✓ Infotafel – was, wann

Erreichbarkeit

Die im Rahmen des Projektes durchgeführte **Befragung von Experten**⁹ aus der Region, wobei der besondere Fokus auf Ortsteilen der ehemaligen Gemeinde Kitzen lag, ergab zum Thema Erreichbarkeit nachfolgendes Meinungsbild.

Tabelle 6 **Ausgewählte Befragungsergebnisse**

Ort / Orts- teil	Notwendigkeit PKW	Bedeutung ÖPNV	Erreichbarkeit/ Mobilität/ Abstimmung	Fahrgemeinschaft
Pegau Stadt	<ul style="list-style-type: none"> • Nicht unbedingt 	<ul style="list-style-type: none"> • Bahn und Bus ausreichend gut 	<ul style="list-style-type: none"> • Verbindung S-Bahn sehr wichtig • Durch Schulstandort ÖPNV in Ordnung • Busnetz (Bezugspunkt Borna) schlecht 	<ul style="list-style-type: none"> • Geringe Bedeutung
Kitzen	<ul style="list-style-type: none"> • Hoch • Aus der Not heraus • Schafft Unabhängigkeit • In Kitzen notfalls auch ohne möglich 	<ul style="list-style-type: none"> • wichtig für alle ohne PKW • weil nicht alles vor Ort ist • Nutzung „wenn es nicht anders geht“ 	<ul style="list-style-type: none"> • Distanz ohne PKW nicht zu bewältigen • Problem für Kinder und Personen ohne eigene Mobilität • Fehlender Radweg nach Pegau • ÖPNV nach Pegau sehr schlecht • Abstimmung der Anschlüsse und Taktung sehr schlecht • Ausrichtung an Schulzeiten (vor allem nach Pegau) • Ziele auch Markranstädt, Zwenkau, Leipzig/Knauthain aber besser als Pegau • Fehlende Anbindung an S-Bahn 	<ul style="list-style-type: none"> • In der Familie/ unter Bekannten • Vor allem Immobiler (Kinder, Ältere) • Kein hoher Organisationsgrad
Werben/ Sittel und weitere	<ul style="list-style-type: none"> • hoch 	<ul style="list-style-type: none"> • für Immobiler wichtig, sehr schlecht 	<ul style="list-style-type: none"> • ÖPNV schlecht • Mobilität auf den Dörfern ausschlag- 	<ul style="list-style-type: none"> • Familie und Nachbarn/ Bekannte und Schulkinder

⁹ Quelle: Expertenbefragung Fokusgebiet Pegau. Iwannek, Nadja (2017) Befragung im Rahmen einer Praxissemesterarbeit 2017

Dörfer		• Elster-Saale Bahn positiv	gebend • fehlender Radweg nach Pegau	• Spontane Mitnahme
Elster-trebnitz	• groß	• ohne PKW notwendig • keine Alternative zu PKW	• Mit PKW kein Problem • ÖPNV sehr schlecht • Keine Abstimmung • Nur Schulverkehr (ohne Wochenende- / Ferienverkehr) • Kein guter Radweg nach Pegau	• Innerhalb Familie

Hinweis: Alle befragten Personen verfügen über PKW und sind keine ausschließlichen Nutzer des ÖPNV und der Versorgungsstrukturen vor Ort!

Von Interesse erscheinen in diesem Kontext auch die Aussagen zu Erfahrungen mit alternativen Angeboten z.B. Shuttleverkehr zum Stadtfest oder zum Schwimmbad durch die Stadt Pegau. Hier wurde von verschiedenen Gesprächspartnern hervorgehoben, dass fehlende Information und Struktur des Angebotes zu einer Nicht-Nutzung beigetragen haben.

Aus der Kleinstdörfer-Befragung sind nachfolgende Aussagen zur Erreichbarkeit hervorhebenswert:

- Die Wege (sowohl zum nächsten Zentrum als auch zur Arbeit) werden in erster Linie mit dem eigenen Auto (in einigen Fällen als Mitfahrer bei Familie, Nachbarn etc. (Scheidens 20%) bewältigt. Der Bus spielt nur für Wenige insbesondere in Nöthnitz, Peißen und Michelwitz eine Rolle. Der zeitliche Aufwand wird auf etwa 10 min geschätzt.
- Vor diesem Hintergrund wird die Erreichbarkeit von Versorgungseinrichtungen von der Mehrheit der Befragungsteilnehmer als unproblematisch eingeschätzt.
- Allerdings sagen in den Orten mit höherer Überalterung wie in Scheidens 50% und in Peißen etwa 35% der Befragungsteilnehmer, dass es für sie grundsätzlich schwieriger ist bzw. wird, entsprechende Einrichtungen der Versorgung zu erreichen.

Im Rahmen der **Zukunftswerkstatt** wurde vor allem für den Bereich Erreichbarkeit angeregt:

- Prüfen zweckorientierte Bedarfsverkehre - Einkaufsbus, Arztbus - Bürger-/Gemeindebus
- Umsetzung von Maßnahmen zur Sicherung des Alltagsradverkehrs aus den Dörfern zu den Schulstandorten, Grundzentren und Bahnhaltepunkten (Großdalgitz) aber auch als Zubringer zu Bus (Ausbau straßenbegleitenden Radwege, Lückenschlüsse, Angebote an den Haltestellen)

Das zurzeit im Auftrag des Landkreises mit Unterstützung des ZVNL und dem MDV erarbeitete **Projekt** zur Verbesserung der Erreichbarkeit im ÖPNV „**Südliches Leipziger Neuseenland**“ zielt ähnlich wie „Muldental in Fahrt“ auf eine Änderung der Herangehensweise bei der ÖPNV-Anbindung - stärkere Nutzerorientierung - ab. Ziel ist es, durch Etablierung neuer Linien, Sicherung einer weitest gehenden Vernetzung (1h-, 2h-Takt), der Erweiterung des Wochenendverkehrs, neue Knoten, veränderte Fahrtenhäufigkeit, gesicherte Umstiege eine bessere Erreichbarkeit in der Fläche bei gleichem heutigem Betriebsaufwand zu gewährleisten (Kombination von PlusBus, vernetzten Linien und SPNV). Der Schülerverkehr soll zukünftig über den Taktverkehr und Ergänzungslinien gesichert werden, was auch eine Anpassung von Schulzeiten erfordert. Die Abstimmung mit den Schulen, den Eltern und Schülern erfolgt nach Vorlage der konzeptionellen Ansätze nach Bedarf.

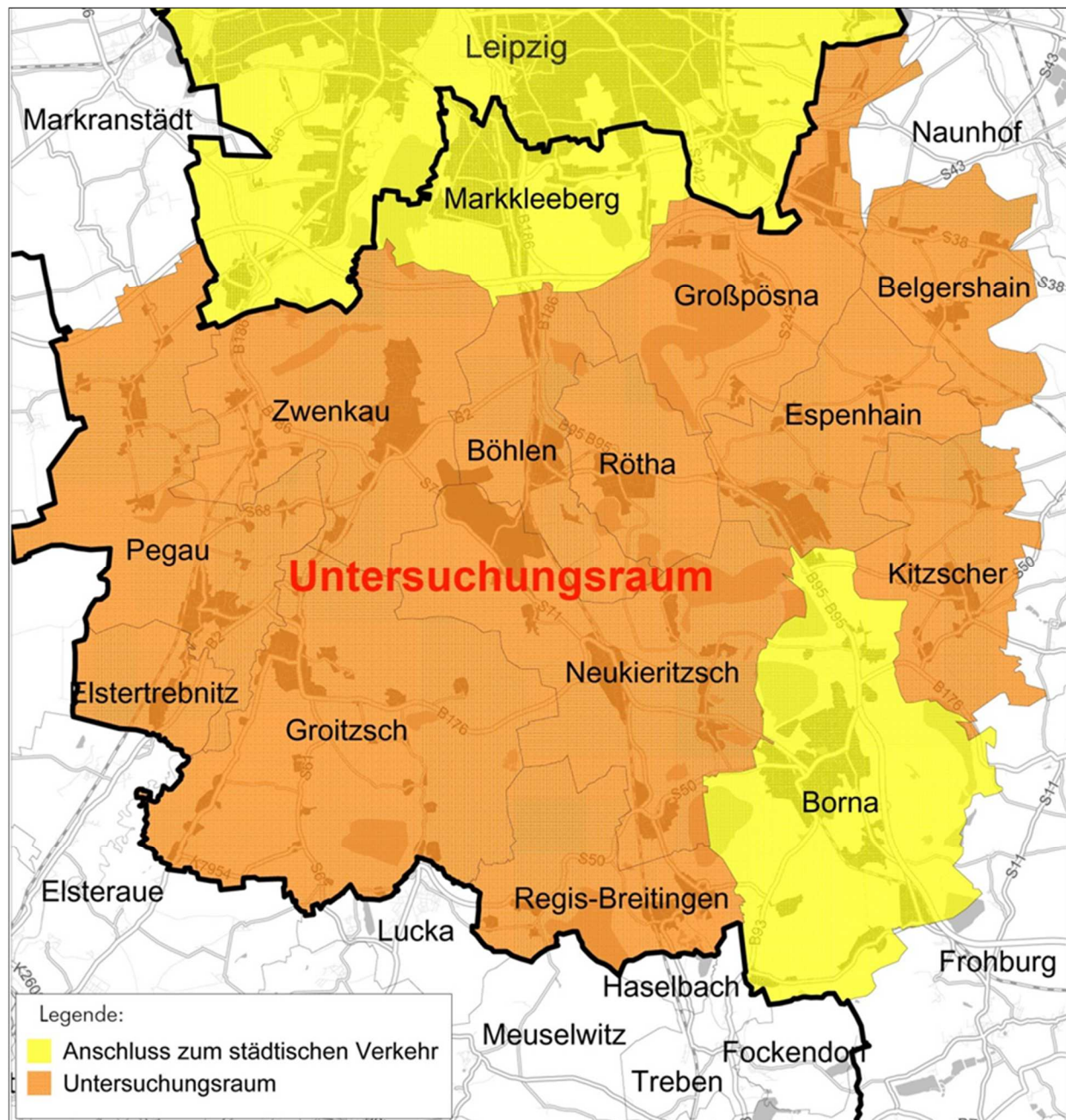
Wesentlich bei der Konzepterarbeitung war somit nicht nur die im Nahverkehrsplan 2010-2015 des Landkreises Leipzig¹⁰ festgesetzte Zielstellung einer Verbesserung der touristischen ÖPNV-Erschließung für den Zwenkauer, Störmthaler und Markkleeberger See. Es ging vor allem um die Verbesserung der Nutzbarkeit des ÖPNV für **alle** Wegezwecke (Schule/Ausbildung, Arbeit, Einkauf, Freizeit/Tourismus) unter Beachtung des demografischen Wandels im ländlichen Raum.

Wichtig ist neben der Ausrichtung auf die Grundzentren Pegau, Groitzsch und Zwenkau auch die Erreichbarkeit von Leipzig (S- und Straßenbahnanbindung) zu verbessern – das heißt die Zubringerfunktion

¹⁰ Landkreis Leipzig, Nahverkehrsplan 2010 – 2015, 08.01.2010

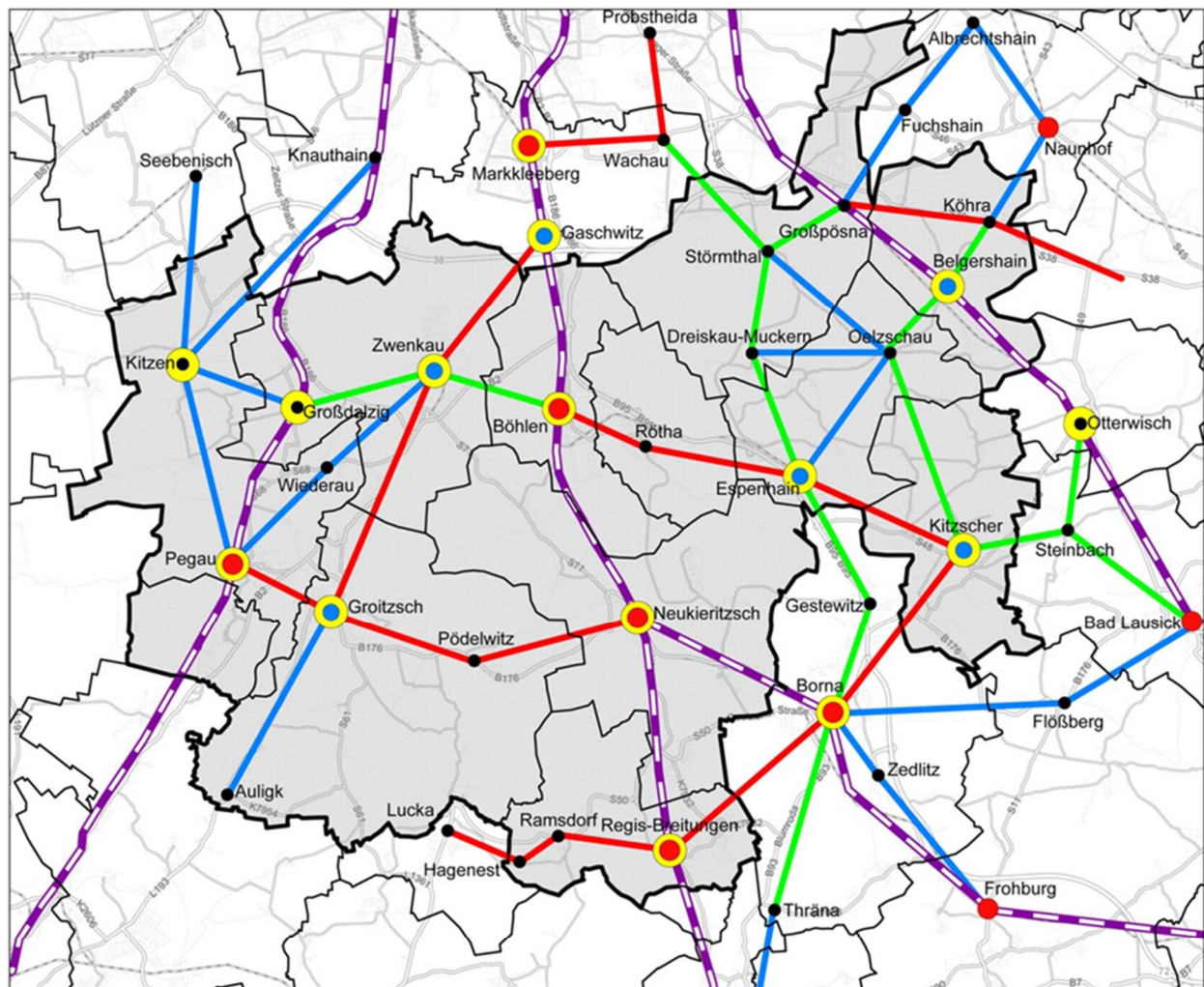
des Busverkehrs zu den Bahnhaltepunkten zu optimieren und geschlossene Reiseketten anzubieten. Nicht zuletzt stehen auch grenzübergreifende Ansätze nach Sachsen-Anhalt im Fokus.

Abbildung 12 Untersuchungsraum des ÖPNV-Konzeptes „Südliches Leipziger Neuseenland“



Eine wesentliche Grundlage für die Neuausrichtung des Busangebotes war die Bildung einer klaren, verständlichen Netzhierarchie aus einem Grundnetz für den Alltagsverkehr (vertaktet, einheitliche Linienführungen und Abfahrtszeiten, attraktive Anschlüsse zum Bahnverkehr), einem Ergänzungsnetz (primär Schülerverkehr, der nicht im Grundnetz bedient werden kann) sowie Angeboten für den Tourismusverkehr, die den spezifischen Anforderungen der Region als überregional bedeutendes Freizeitziel gerecht werden.

Abbildung 13 Netzhierarchie im Konzept „Südliches Leipziger Neuseenland“



Achsen:

- SPNV-Achsen
- Grundnetz 1. Ordnung
- Grundnetz 2. Ordnung
- Ergänzungsnetz

Verknüpfungspunkte:

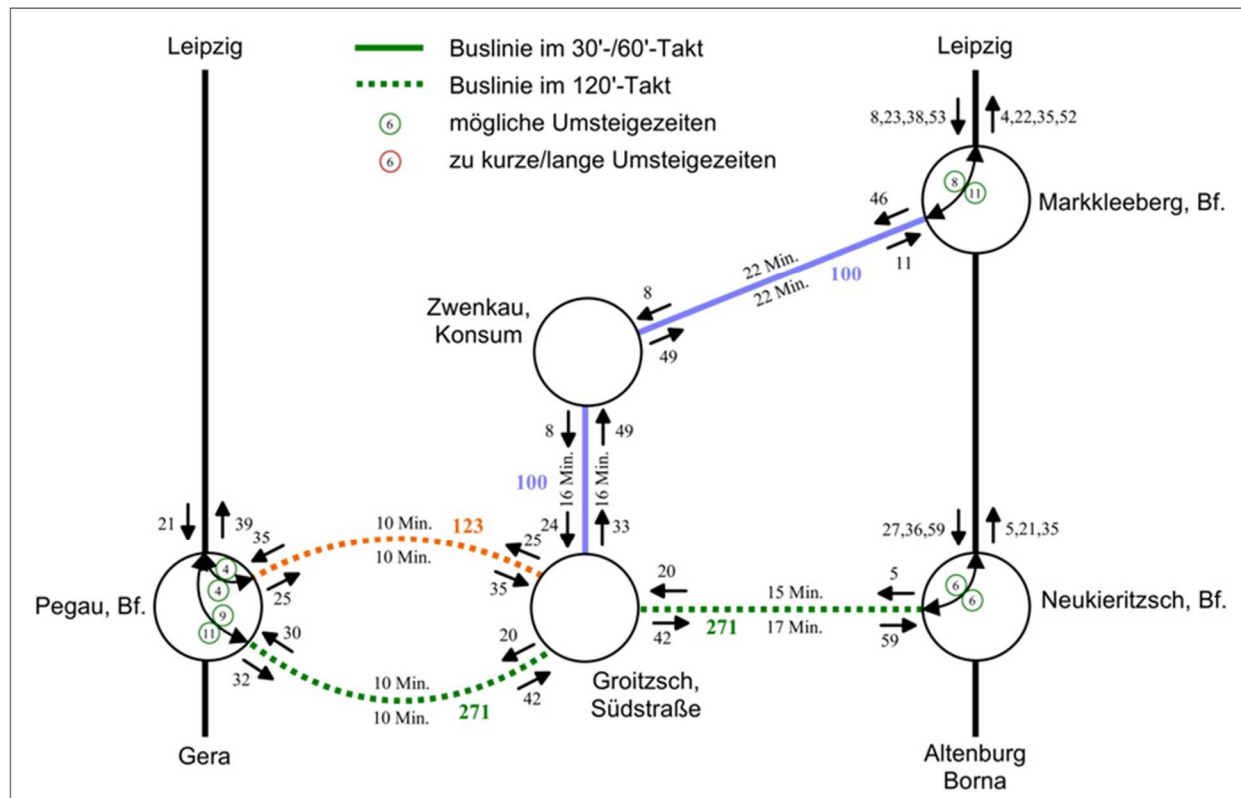
- Verknüpfungspunkt 1. Ordnung
- Verknüpfungspunkt 2. Ordnung
- Taktknoten

Speziell für das Fokusgebiet Pegau ergab sich, aus der Diskussion in der Zukunftswerkstatt, die nachfolgende Stoßrichtung für Angebotsverbesserungen:

- ✓ Anbindung an Pegau, Groitzsch, Zwenkau, Leipzig verbessern
- ✓ generell Systematisierung des Angebotes (regelmäßiger Taktbetrieb mit „sauberen“ Anschlüssen)
- ✓ **Linie 120 und 121** im 2h-Takt (zeitweise Verdichtung zu 60'-Takt) in Hauptverkehrszeiten
- ✓ Anbindung Verknüpfungspunkt Pegau Bhf. und Bahnanschluss in Großdölzig (120)
- ✓ Prüfung Zughaltepunkt Zitzschen
- ✓ Betrieb auch am Wochenende (2h-Takt) *alternativ: Prüfung digitaler Rufbus (vgl. Pkt.1.5)*
- ✓ außerdem: Prüfung Tarifzonenanpassung

Diese Lösungsansätze und weitere Anregungen aus der Diskussion vor Ort wurden zu mehreren Netzvarianten weiterentwickelt und hinsichtlich ihrer Erschließungs- und Verbindungsqualität, dem erreichba-

ren Nachfragepotenzial und den Kosten bewertet. Die folgende Abbildung zeigt die resultierende Vorzugsvariante für das künftige Busnetz im Raum Pegau-Groitzsch.



Nach erfolgter öffentlicher Auslage und der Auswertung von Rückmeldungen von Gemeindevertretern und betroffenen Bürgerinnen und Bürgern wird das Angebotskonzept bis August 2018 nochmals überarbeitet. Dies betrifft insbesondere den „Stadtbus“ Groitzsch-Pegau, die Erschließung von Kieritzsch, die Verbindungen zwischen Ortschaften östlich von Espenhain (außerhalb des Fokusgebietes) sowie einige punktuelle Anpassungen von Fahrplänen und Linienführungen.

Ein Schlüsselement zur Verbesserung des ÖPNV-Angebotes im Fokusgebiet Pegau-Elstertrebnitz ist hierbei vor allem die als Stadtbus gestärkte Verbindung Groitzsch-Pegau. Diese wird mit einer auf die Bahnanschlüsse in Pegau ausgerichteten, regelmäßig im 60'-Takt verkehrenden Grundnetzlinie bedient. Durch Anpassungen der Linienführung konnte außerdem erreicht werden, dass bisher nicht vom ÖPNV bediente Siedlungsgebiete von der Neukonzeption profitieren und sich sowohl die räumliche als auch die zeitliche Erschließungsqualität in diesem Korridor wesentlich verbessern.

Für die kleineren Ortschaften südlich von Groitzsch wurden die heute etablierten, jedoch nur tageweise angebotenen und auf Versorgungszwecke ausgerichteten Fahrten bewusst beibehalten, um im Sinne der Daseinsvorsorge die Erreichbarkeit von Versorgungseinrichtungen auch für Menschen ohne Autoverfügbarkeit sicherzustellen.

Erster Umsetzungsschritt „Neuseenland in Fahrt“

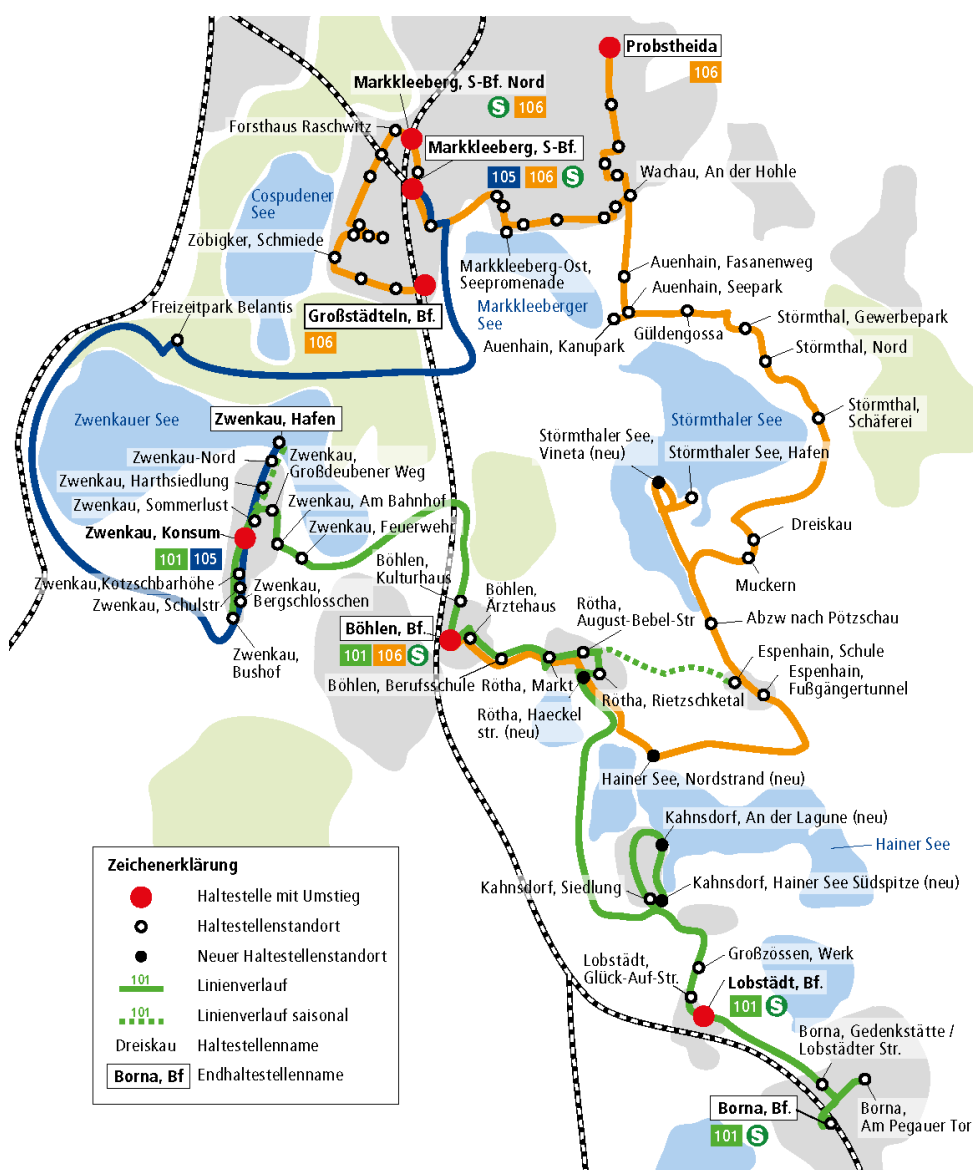
Um das Südliche Leipziger Neuseenland mit seiner Vielzahl an beliebten Ausflugszielen noch besser und komfortabler an die Stadt Leipzig und das Leipziger Umland anzubinden, wird **seit dem 24. März 2018** durch die Regionalbus Leipzig GmbH ein neuer Saison- und Linienverkehr angeboten:

Mit der PlusBus-Linie **101** gelangt man dann von Zwenkau über Böhlen und Kahnsdorf mit Haltestelle am Hainer See zum Bahnhof Borna.

Am S-Bahnhof Markkleeberg startet die **Linie 105** und fährt über die A38 direkt zum Freizeitpark BELANTIS. Von dort aus geht es künftig an der Westseite des Zwenkauer Sees bis zum Stadthafen in Zwenkau. Bisher verkehrte diese Linie ausschließlich zwischen Markkleeberg, S-Bahnhof und dem Abenteuerreich BELANTIS. Mit der Erweiterung der Linie werden dann zwei lohnende Ausflugsziele komfortabel miteinander verbunden.

Linie 106 – auch bekannt als „Der Markkleeberger“ – startet am Bahnhof Großstädteln, führt über den S-Bahnhof Markkleeberg, Markkleeberg-Ost, Wachau und Kanupark in Auenhain, zum Ferienresort Lagovida am Störmthaler See. Seit dem 24.3. wird auch der Ortsteil Espenhain bis zum S-Bahnhof Böhlen bedient. In Böhlen besteht die Möglichkeit, in die Buslinie 101 umzusteigen und so nach Zwenkau zu gelangen. Insbesondere diese Linie besitzt in der aktuellen Ausprägung auch große Bedeutung für den Alltagsverkehr.

Abbildung 14 Überblick zum neuen Linienangebot im Südraum Leipzig (Quelle: MDV)



2. DISKUSSION VON ERGÄNZENDEN MOBILITÄTSLÖSUNGEN

2.1 DER EINSATZ FLEXIBLER, BEDARFSGESTEUERTER ÖPNV-ANGEBOTE - INVESTIVES VORHABEN IM LK LEIPZIG

2.2.1 Ausgangssituation

Flexible Bedienformen werden bislang im Allgemeinen selektiv eingesetzt in Räumen und Zeiten geringer und wenig gebündelter, diffuser Verkehrs- und ÖPNV-Nachfrage, weil dann das Kapazitätsangebot eines Linienverkehrs mit Bussen schlecht ausgelastet und damit unwirtschaftlich ist.

Mögliche Szenarien für Einsatz flexibler Bedienformen

Im Stadtbusverkehr

- Weglassen von Abendfahrten (ab 20 Uhr)
- Einbindung von Regionalbuslinien in Stadtbusverkehre

Im Regionalbusverkehr

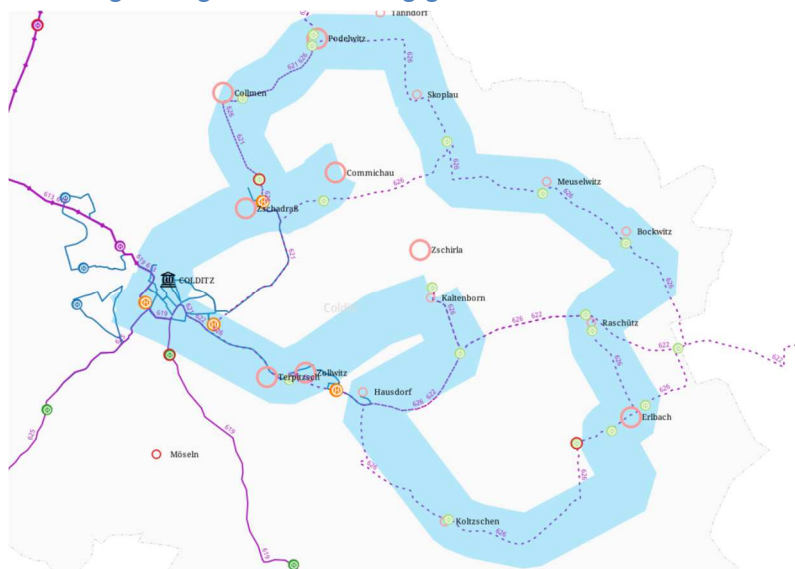
- Reduktion der Taktung (= mehr Fahrten mit unregelmäßiger Taktung)
- Weglassen von Abendfahrten bzw. von Wochenendfahrten
- Weglassen von Fahrten während Schulferien
- Konzentration auf Schülerfahrten
- Reduktion von möglichen Stadtbuslinien (da Bedienung durch Regionalbusverkehre)

In der Analyse „Bedarfsverkehre, Multimodalität, kombiBUS“ [Stand: 22.12.2015] die im Auftrag des Landkreises für das Gebiet „Muldental“ erarbeitet wurde, wird für alternative Lösungen festgestellt (vgl. ebenda, S. 49ff):

Tabelle 7 Flexibles Angebot dargestellt am Beispiel Colditz Ost

Betrachteter Raum	entspricht weitgehend der Linie 626, wobei teilweise Verkehrsaufgaben entlang der 622 übernommen werden, da diese nicht komplett im 2-Stundentakt fährt
Ortschaften	Bockwitz, Collmen, Commichau, Erlbach, Hausdorf, Kaltenborn, Koltzschen, Meuselwitz, Podelwitz, Raschütz, Skoplau, Tanndorf, Terpitzsch, Zollwitz, Zschadraß, Tschirla
Zahl unbedienter Einwohner	3.355
Betriebsform	Flächenrufbus mit der Bedingung Einhaltung Knoten Colditz möglich
Fahrten pro Stunde (Takt)	abhängig von den finanziellen Möglichkeiten
Einbindung in das Liniennetz	Knoten Colditz mit Fahrtbeziehungen in allen Richtungen
benötigte Fahrzeuge	Fahrzeug: Mit einem Pkw kann der gesamte Korridor im Stundentakt bedient werden; alternativ gibt es für den Pkw in der anderen Stunde sicherlich eine andere Verwendung ab Colditz
maximale Strecke	26 km (bei 60 km/h Reisegeschwindigkeit mit Halten - 25 min)

Abbildung 15 Mögliches Betrachtungsgebiet



2.2.2 Potentiale der Umsetzung eines „Digitalen Rufbusses“ - Machbarkeitsstudie

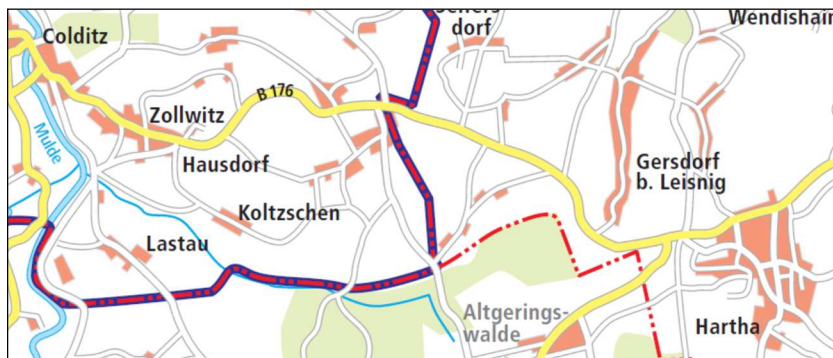
- **Digitaler Rufbus**

Das derzeit im Landkreis in Umsetzung befindliche Projekt zur Verbesserung der ÖPNV-Anbindung „Muldenal in Fahrt“ hat gezeigt, dass Angebotsverbesserungen vor allem für das Kernnetz für die Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV wichtig sind. Diese müssen sinnvoll mit ergänzenden alternativen und finanzierbaren Lösungen in der Fläche verknüpft werden.

Dementsprechend soll das Modellvorhaben „Dasein und Mobilität“ durch einen weiteren Baustein – den **Aufbau einer App-basierten Fahrtwunschaufnahme und -bündelung in Fahrtrouten – „Digitaler Rufbus“** für Teile von zwei Fokusgebieten im Landkreis Leipzig ergänzt werden. In einem ersten Schritt wird die Realisierbarkeit und Verknüpfung mit bisherigen Lösungen durch eine Machbarkeitsstudie untersucht. Bei positivem Ergebnis soll die App-Lösung vorbereitet und in mindestens einem Fokusgebiet erprobt werden.

Für den Bürger im ländlichen Raum ist entscheidend, dass Angebote miteinander vernetzt und dafür Informationen einfach handhabbar angeboten werden. Über eine App sollen Angebote leichter verknüpft buchbar sein. Dafür sollen die notwendigen Anforderungen dargestellt und die technischen Voraussetzungen geschaffen werden (einschließlich Probebetrieb im Projektzeitraum). Der MDV hat mit easy.GO schon einen etablierten Ansatz, den es u.a. einzubinden gilt.

Akzeptanz und Tragfähigkeit neuer Lösungen entstehen durch Wissen. Dementsprechend sind auch Überlegungen zur Vermarktung respektive Tarifgestaltung beinhaltet.



Der Musterkorridor Colditz – Hartha wurde in einem Workshop verschiedener regionaler Mobilitätsakteure als geeignet eingeschätzt und ausgewählt. Dieser ist nachstehend kartografisch dargestellt und kurz charakterisiert.

Der Korridor ist geprägt durch kleinere Siedlungen beiderseits (aber häufig nicht direkt an) der Bundesstraße 176 zwischen Colditz und Hartha mit teilweise bewegter Topografie, sowohl im Mitteldeutschen Verkehrsverbund (MDV) als auch im Verkehrsverbund Mittelsachsen (VMS) gelegen.

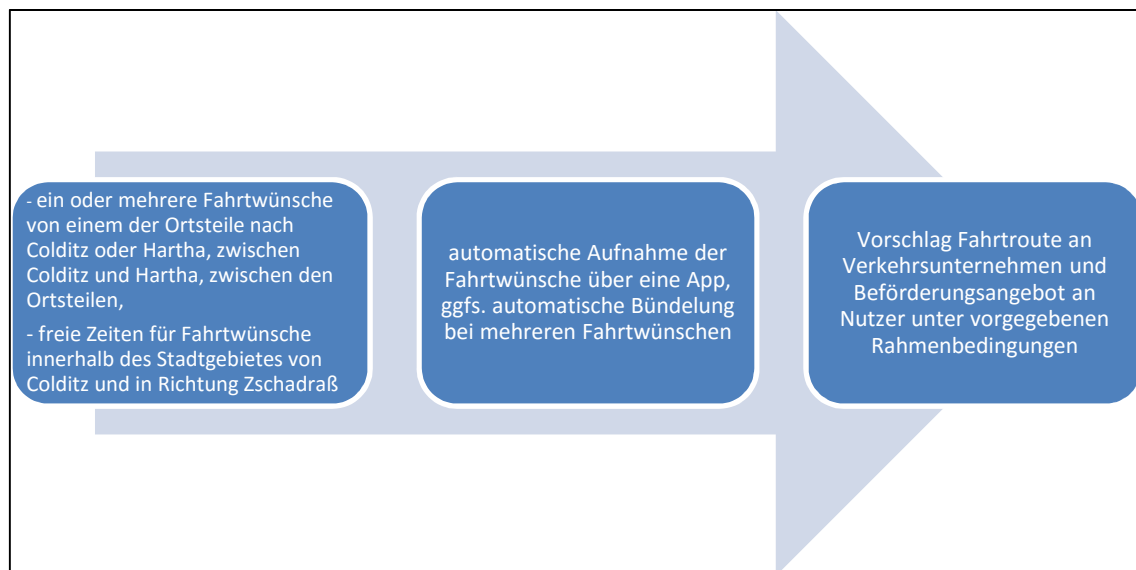
In nachstehendem Schema Abb. 14 ist die **Grundidee der neuen Verkehrsabwicklung** aufgeführt.

In der folgenden Tabelle ist an zwei ausgewählten Fällen die prinzipielle Vorgehensweise für den Korridor Colditz – Hartha verdeutlicht:

Tabelle 8 **Prinzipschema für den Korridor Hartha - Colditz**

1. Fall	2. Fall
Fahrtwunsch 3x von Hartha nach Colditz, Ankunft 7:00 Uhr in Colditz Fahrtwunsch 1x von Kaltenborn nach Zollwitz, Ankunft 7:15 Uhr in Zollwitz	es gibt keine Fahrtwünsche
↓ App ↓	
Fahrt beginnt x Uhr ab Hartha (3 Personen) über Kaltenborn y Uhr (Einsammeln 1 weitere Person) und Zollwitz z Uhr (Aussteigen 1 Person) nach Colditz Ankunft 7:25 Uhr	es findet keine Fahrt statt

Abbildung 16 Prinzipschema – App-basierte Lösung



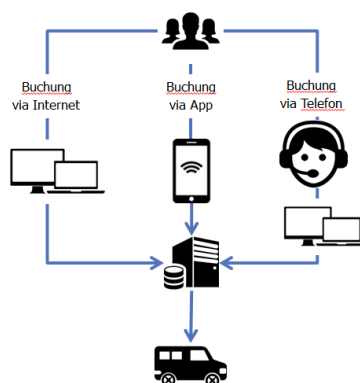
Mit dem konventionellen ÖPNV sind auch im Fokusgebiet 3 (Pegau/Kitzen) nicht alle Probleme lösbar. Dementsprechend sollte auch in diesem Fokusgebiet über die bereits im Fokusgebiet 2 beschriebene Herangehensweise die Möglichkeit App-basierter Bedarfsverkehr zu etablieren hinterfragt werden. Dabei sollen insbesondere nachfolgende stark ländlich strukturierte Gebiete mit den Linien und ihrem Potential für eine bedarfsorientierte Bedienung mittels App betrachtete werden:

- Buslinie 120 Knautkleeberg – Zwenkau
- Buslinie 121 Kitzen – Elstertrebnitz
- Buslinie 123 Groitzsch – Zwenkau
- Buslinie 164 Kitzen – Markranstädt

Im Ergebnis der Machbarkeitsstudie wurden mögliche Ansätze zur Umsetzung aufgezeigt, die es weiter zu untersetzen gilt. Dabei muss vor allem die Entscheidung zur weiteren Vorgehensweise getroffen werden. Unter Kostengesichtspunkten scheint am ehesten eine Variante, die auf eine Vorbestellzeit von 60 min orientiert und unter bestimmten Voraussetzungen auch ein Tür zur Tür-Angebot vorsieht mit einer Servicepauschale denkbar (das Optimum – die Sicherung der Abholung innerhalb von 60 min, ist aus Kostengründen nicht realistisch). Wichtig ist durch einen Probetrieb und ein entsprechendes Marketing die Umsetzbarkeit für die Region im Flächenbetrieb zukünftig nachzuweisen:

Abbildung 17 Prinzipschema für den Digitalen Rufbus

Organisationsmodell „Buchung und Disposition“



Quelle: kcw (09/2017): Machbarkeitsstudie „Digitaler Rufbus Landkreis Leipzig“ Abschlussbericht

Die vorliegende Machbarkeitsstudie (09/2017) kommt zu dem **Ergebnis**, dass ein App-basiertes Mobilitätskonzept in beiden Untersuchungsgebieten umsetzbar ist, insofern die Voraussetzungen zur Finanzierung der Mehrkosten (Vorzugsvariante in Höhe von 158.000 €/Jahr) gegeben sind.

Ein digitaler Rufbus könnte planerisch, betrieblich, tariflich und organisatorisch voll in den bestehenden ÖPNV wie folgt integriert werden:

- Ersatz von nachfrageschwachen Busfahrten und Schließung von ÖPNV-Angebotslücken,
- Betriebsdurchführung durch Regionalbus Leipzig mit Midibussen,
- Anwendung des MDV-Tarifs (zzgl. Servicepauschale von 1 €/Fahrt),
- Buchung der Rufbus-Fahrten über den Mitteldeutschen Verkehrsverbund (für Fahrgäste ohne Internet/Smartphone-Zugang) – dementsprechend Nutzung Server und Dispositionslösung beim MDV sowie zukünftig Einbindung in „easy-GO“ erforderlich
- Sicherung des Zugangs für flexible Angebote für Nutzer über Telefon, Internet und App-Lösung
- nach Auffassung der Machbarkeitsstudie könnte somit für insgesamt rund 30.000 erschlossene Einwohner im Betrachtungsgebiet des Landkreises Leipzig ein Aufkommen von 17.800 Rufbus-Fahrgästen pro Jahr generiert werden,
- die Netzabdeckung im Mobilfunknetz wird als ausreichend für App-basierte Smartphone-Buchungen sowie für die mobilfunkbasierte Kommunikation zwischen dem Dispositionssystem und Fahrzeugen betrachtet.

2.2.3 Vorbereitung des investiven Projektes

Parallel zur Machbarkeitsstudie wurden durch den MDV gemeinsam mit den Landkreisen (im Umgriff des MDV-Gebietes, über einen schrittweisen Workshop-Prozess) unterschiedliche Anbieter hinsichtlich ihres Potentials zur Anwendung von Dispositions-Software im ländlichen Raum geprüft. Zusätzlich wurden aufbauend auf der Machbarkeitsstudie im Zeitraum Dezember-April 2018 sowohl Workshops als auch Abstimmungsrunden mit dem Ziel der Umsetzung bzw. Präzisierung von Lösungswegen geführt.

Die Ergebnisse dieser Diskussionsprozesse lassen sich wie folgt zusammenfassen:

1. Auf Grundlage der bereits vorliegenden Machbarkeitsstudie zum Modellvorhaben „Langfristige Sicherung von Versorgung und Mobilität in ländlichen Räumen“ soll im Landkreis Leipzig modellhaft untersucht werden, wie ein app-basierter und flexibler Verkehr betrieblich, tariflich und organisatorisch durchgeführt werden kann. Dazu soll eine Dispositionssoftware zum Einsatz kommen, die mit den IT-Hintergrundsystemen des Verbundes vernetzbar ist und eine Beauskunftung, Buchung und Bezahlung von flexiblen Bedienformen über die bestehenden Apps erlaubt.

2. Die Untersuchung soll in zwei Stufen erfolgen:

Stufe 1: Im Modellbetrieb soll getestet werden, ob und wie unter Anwendung der zu beschaffenden Dispositionssoftware flexible Bedienformen bei RL organisierbar sind. Der Test soll im Rahmen ausgewählter Vertragsverkehre erfolgen. Es ist zu prüfen, ob die Datenschnittstellen im Unternehmen zur neuen Dispositionssoftware passen; notwendige Anpassungsschritte sind mit Unterstützung der Vertragspartner vorzunehmen. Ebenso müssen die betrieblichen Abläufe für die Disposition und die Kommunikation mit dem Fahrgast geprüft und geregelt werden.

Bearbeitungszeitraum für die Stufe 1: 01.06.2018 bis 31.08.2018

Stufe 2: Wird aus der Stufe 1 ein positives Ergebnis abgeleitet, wird der Test im Bereich des Linienverkehrs bei RL weitergeführt.

3. Die Stufen 1 und 2 bilden damit die Grundlage für die Einführung einheitlicher technischer und organisatorischer Standards für flexible Bedienformen im gesamten Verbundgebiet des MDV.
4. Nachfolgende Arbeitsschritte sind für die Umsetzung der Stufe 1 des Vorhabens notwendig
 - Erstellung des Lastenheftes durch RL, Landkreis und den MDV unter Federführung des MDV
 - Angebotseinholung durch RL

- Beschaffung der Dispositionssoftware durch RL auf dem Weg einer freihändigen Vergabe
- Implementierung und Konfiguration der Software
- Test und Inbetriebnahme der erforderlichen Schnittstellen, z. B. zur Übernahme der Fahrplandaten
- Vorbereitung betrieblicher Prozesse für den Testbetrieb
- Absprache mit externen Testpartnern
- Durchführung des Testbetriebs bei RL
- Dokumentation und Evaluierung des Testbetriebs

5. Vorgesehene Anwendungsfälle

a.) Optimierung Bedarfsverkehre im Rahmen des Schülerverkehrs „Muldental in Fahrt“

Mit dem jetzigen Busliniennetz „Muldental in Fahrt“ lassen sich nicht alle notwendigen Schülerverkehre abdecken. Daher finanziert der Landkreis Vertragsverkehre für Schüler, die die nächstgelegene Schule besuchen aber im ÖPNV keine zumutbaren Verbindungen haben.

Dies ist zum einen der Bereich 1 (Umfeld Ragewitz) - die Schüler werden zurzeit von einem Taxiunternehmen in ihren Heimatorten abgeholt und nach Ragewitz gebracht bzw. am Nachmittag wieder von dort abgeholt. In Ragewitz verkehrt die Linie 630 nach Grimma.

Die Orte aus dem Bereich 2 (Umfeld Bad Lausick) haben ebenfalls keine zumutbare Busverbindung, damit die Schüler das Gymnasium in Grimma besuchen können. Daher werden sie vormittags zurzeit direkt nach Grimma gefahren. Am Nachmittag müssen sie mit der Linie 610 nach Bad Lausick fahren. Dort steht dann das Taxi-Unternehmen und fährt die Kinder in die Heimatorte. Oftmals wohnen in einem Ort nur ein oder zwei Kinder. Bislang werden 3 bis 4 Fahrten angeboten, die nur noch bedarfsanhängig angeboten werden sollen. Beide Gebiete liegen örtlich weit auseinander, so dass die Verknüpfung beider Gebiete nicht notwendig ist.

b.) Einbindung der Behindertentransporte der AWO-Werkstatt in Grimma

Federführend soll das Projekt durch Regionalbus Leipzig GmbH umgesetzt werden.

2.2.4 Umsetzungsprozess des investiven Projektes

Digitaler Rufbus – Ausgangsprämissen des nachhaltigen Umsetzungsprozesses

Der ÖPNV im fahrplangebundenen Linienverkehr bildet in der Region Landkreis Leipzig das Rückgrat der Mobilitätssicherung für alle Bevölkerungsgruppen. Mit Beginn des Projekts Muldental in Fahrt wurde im Landkreis ein Paradigmenwechsel in der Qualität der Verkehrsangebote eingeleitet, der ausgehend von der Modellregion die Nutzung des ÖPNV für alle Bevölkerungsgruppen im Landkreis Leipzig attraktiv macht. Dies geschieht über die Ausdehnung der Betriebszeiten in nachfrageschwächere Zeiten, Verdichtung des Fahrplanangebots sowie die Anordnung zahlreicher neuer Haltestellen. Über Verknüpfungspunkte wurden und werden zahlreiche neue Verbindungen geschaffen.

Durch die Ergänzung dieses Angebots mit flexiblen oder vollflexiblen Bedarfsverkehren können bestehende Nachfragerücken geschlossen bzw. weitere Potenziale gehoben werden. Dabei ermöglicht die Anwendung flexibler Bedienformen einerseits ein Grundverkehrsangebot in sehr dünn besiedelten Räumen zu schaffen, andererseits können durch Bündelung gute Verkehrsangebote im Flächenbetrieb erzeugt werden. Flexible Bedienformen ermöglichen in ausgewählten Anwendungsfällen ein attraktiveres und kostenoptimiertes Verkehrsangebot im ÖPNV.

Denkbar sind hier die Anwendungsgebiete von bedarfsorientierten Verkehren, vollflexible Angebote in kleineren Städten oder Richtungsbandbetriebe bei ausgewählten Quelle-Ziel-Verbindungen.

Eine unabdingbare Voraussetzung für den Betrieb derartiger Verkehre ist jedoch der Einsatz eines EDV-Systems, das den Prozess der Nachfrageaufnahme, Fahrtenübermittlung und Kommunikation von der Leitstelle zu den Nachauftragnehmern und Fahrzeugen sowie die Fahrtendisposition und Abrechnung unterstützt.

Auf Grundlage der Machbarkeitsstudie zum Modellvorhaben „Langfristige Sicherung von Versorgung und Mobilität in ländlichen Räumen“ soll im Landkreis Leipzig modellhaft untersucht werden, wie ein app-basierter und flexibler Verkehr betrieblich, tariflich und organisatorisch durchgeführt werden kann. Dazu wurde eine Dispositionssoftware ausgewählt, die mit den IT-Hintergrundsystemen des Verbundes vernetzbar ist und eine Beauskunftung, Buchung und Bezahlung von flexiblen Bedienformen über die bestehenden Apps erlaubt.

Die hier dargestellten Stufen 1 und 2 können damit die Grundlage für die Einführung einheitlicher technischer und organisatorischer Standards für flexible Bedienformen im gesamten Verbundgebiet des Mitteldeutschen Verkehrsverbundes (MDV) bilden.

Beschreibung des Anwendungsfalls

Bei der Regionalbus Leipzig GmbH soll in einem Pilotvorhaben zunächst ein handhabbarer Anwendungsfall getestet werden, um in einer ersten Stufe nur ausgewählte Kriterien der o.g. Auflistung zur Umsetzung zu bringen. Es sollen betriebsorganisatorische Prozesse getestet und erste Erfahrungen im Umgang mit der Software gesammelt werden. Ebenso wird zunächst nur ein eingeschränkter Nutzerkreis in die Anwendung einbezogen.

Beschreibung des Prozesses

Schulen bestellen als freigestellte Vertragsverkehre Fahrten zu Sport und anderem Unterricht bei Regionalbus Leipzig. Dies ist je nach Wochentag unterschiedlich. Ein Kunde gehört also zu einem definierten Pool an bestellten Fahrten.

Die Regionalbus Leipzig GmbH richtet einen Dauerauftrag für den Abruf der Fahrten des entsprechenden Kunden in der Softwareanwendung ein.

Mit einer definierten Frist kann der Kunde über eine Web-Schnittstelle auf dem ihm zugeordneten Fahrtenpool Stornierungen vornehmen und eine Übersicht der bestellten Fahrten einsehen. Der Fahrtenpool ist in beiderseitigem Einvernehmen mit einer definierten Frist änderbar (Dauerauftrag wird dann von Regionalbus Leipzig GmbH angepasst).

Bei einem Storno wird entweder ein Streckenabschnitt oder eine Fahrt mit allen gemeldeten Fahrgästen gelöscht.

Die Dispozentrale (hier: Verkehrsleitstelle) erhält eine Meldung vom System, es wird automatisch eine Antwort mit einer Bestätigung an den Kunden erzeugt.

Am Ende des Monats erzeugt die Dispozentrale eine Statistik mit einer Übersicht der durchgeführten und stornierten Fahrten als Basis für die Abrechnung gegenüber dem Kunden.

Projektphasen

Für die Umsetzung des Projekts wurden verschiedene Projektphasen durchlaufen. Da die Gesamtprojektlaufzeit mit einem Zeitraum von Mitte Mai 2018 bis Ende August 2018 sehr knapp bemessen war, war eine effiziente Arbeitsweise im Projekt mit einem strukturiert organisierten inter-disziplinärem Team unerlässlich.

Lastenheft und Vertrag

Für die erste Projektphase wurde eine Arbeitsgruppe aus Mitarbeitern des Amts für Kreisentwicklung des Landkreises Leipzig, des Liegenschafts- und Kultusamts des Landkreises Leipzig, der Regionalbus Leipzig GmbH, des Mitteldeutschen Verkehrsverbundes, des Instituts für Wirtschafts- und Regionalentwicklung Leipzig und der PPS/EDV GmbH gebildet. In dieser wurde der Projektauftrag genauer spezifiziert und vereinbart. Die Stufen der Umsetzung wurden festgelegt. Eine vertragliche Basis wurde geschaffen.

Die Arbeitsgruppe entwickelte ein Lastenheft, in dem die Leistungen der Anwendungs-Software „cover“ beschrieben sind.

Erforderliche Schnittstellen zur Implementation, Prozessablaufdarstellungen und erforderliche statistische Auswertungen wurden beschrieben. Dieses Lastenheft bildete die Basis für die Einholung eines Angebots.

Auftragsvergabe und Vorbereitung

Auf Basis des abgegebenen Angebots wurde die freihändige Vergabe an die Firma PPS/EDV GmbH mit der Begleitung des Projekts und Implementation der Software „cover“ beauftragt. Die Grundlage für die Auswahl der Softwarelösung bildete die vorausgehende Machbarkeitsstudie des Landkreises (Formulierung der Anforderungen), sowie Recherchen des Verkehrsverbundes zu verfügbaren Dispositionssystemen, die eine praxiserprobte Vernetzung von flexiblen Bedienformen mit dem ÖPNV-Linienverkehr erlauben.

Notwendige Stammdaten für den Fahrplanimport wurden erzeugt und Auswertungsstatistiken definiert.

Seitens Regionalbus Leipzig wurden Testszenarien entwickelt, um die implementierte Software auf Funktionsfähigkeit testen und zur Abnahme vorbereiten zu können.

Vorbereitend für den Produktivsetzungsprozess wurden für alle Beteiligten durch den Softwarehersteller ein Schulungstermin vor Ort bei Regionalbus Leipzig angeboten und durchgeführt. In diesem Termin wurden beispielhaft alle Testfälle und der Umgang mit der Anwendung (Karteneditor, Darstellung und Planung von Fahrtrouten) durchgespielt und erläutert.

Implementation und Konfiguration der Anwendung bei der Regionalbus Leipzig GmbH

Für die Installation der Software „cover“ wurde in der vorhandenen Serverlandschaft ein virtueller Server mit dem Betriebssystem Windows Server 2012 R2 aufgesetzt und anschließend in die eigens dafür konfigurierte DMZ eingebunden. Dies sichert den im Internet stehenden Server besonders ab, da auf den Webserver sowohl via Internet als auch via Regionalbus-Netzwerk zugegriffen wird.

Nach dem Einrichten der Sicherheitsmaßnahmen in Form von doppelter Firewall und Antivirenprogramm wurde die Installation der Software inklusive Kartenmaterial durch die Firma PPS/EDV GmbH vorgenommen.

Anschließend erfolgte die Installation des Client auf dem ersten Arbeitsplatz, um die Funktionalität zu überprüfen. Nach erfolgreichem Test wurde der zweite Arbeitsplatz mit dem Client ausgestattet. Dieser Client verbindet sich mit dem Programm-Server und be- und verarbeitet die gehosteten Dateien und Werte. Es handelt sich hierbei um eine klassische Client-Server-Anwendung.

Das Front-End für externe Anwender, in diesem Anwendungsfall „Schulen“, wird mittels einer Internetseite und eigenen Anmeldedaten aufgerufen. In diesem Portal ist eine Stornierung der hinterlegten Dienstleistungen möglich.

Hierfür wurde eine neue Subdomain beim Provider „all-inkl“ angelegt und zur Firewall der Regionalbus Leipzig geroutet. Diese erkennt den Zugriff auf die Subdomain und leitet diese Anfrage an den Webserver weiter, wodurch der Zugriff über Internet ermöglicht wird.

Umsetzung und Testbetrieb

Nach Abschluss der vorbereitenden Arbeiten wurde die Software bei der Regionalbus Leipzig GmbH ausgerollt.

Es erfolgte die Einrichtung notwendiger Nutzerzugriffe auf das System.

Die spezifischen Fahrplandaten des Anwendungsfalls wurden ins System übernommen. Vertragliche Spezifikationen und der Dauerauftrag mit dem Fahrtabruf durch den Testkunden wurden eingerichtet.

Es erfolgte ein Vor-Ort-Termin mit dem beteiligten Testkunden zur System-einweisung.

Parallel dazu erfolgte auf Grund der sehr knappen Gesamtprojektlaufzeit die Softwareprüfung an Hand der vorab entwickelten Testszenarien.

Begleitet wurde die Projektarbeit durch Absprachen der Projektpartner zum Sachstandsabgleich und zur Anpassung der aktuellen Arbeitsaufträge.

Ausblick

Auf Grund der Kürze der Projektlaufzeit konnte im Rahmen des Modellvorhabens lediglich ein handhabbarer Anwendungsfall getestet werden, dessen vollumfängliche Wirkung auch erst nach Abschluss des Projekts endgültig evaluiert werden kann. Die Regionalbus Leipzig GmbH wird den Anwendungsfall auch in den kommenden Monaten weiter erproben.

Dieses Projekt hatte den Auftrag, eine Software für die Implementation, Steuerung und Abrechnung der Durchführung flexibler Angebote zu erwerben, zu implementieren und in die betrieblichen Prozesse zu integrieren. Notwendige Basisarbeiten wurden durchgeführt, Schnittstellen getestet und in Betrieb genommen. Im interdisziplinären Team wurden Abstimmungen durchgeführt.

Mittels der Einbindung der Anwendung in die betrieblichen Prozessabläufe werden Passfähigkeit und Erweiterbarkeit getestet.

Die Regionalbus Leipzig GmbH wird auch nach Projektabschluss die Nutzung der Anwendung fortsetzen.

In einem weiteren Schritt ist zunächst geplant, weitere Kunden in das System zu integrieren und anschließend Szenarien zu entwickeln, um die Anwendung des Systems hin zu einem Pilotprojekt in einem Anwendungsfall für alternative Bedienformen zu nutzen.

Sondierungsgespräche mit möglichen Partnern wurden bereits aufgenommen.

Der Mitteldeutsche Verkehrsverbund arbeitet in Abstimmung mit seinen Gesellschaftern weiterhin mit Hochdruck daran, den Einsatz von automatischen Dispositionssystemen in einen verbundweiten Standard zu überführen. Im Fokus steht dabei die Vernetzung der Dispositionssoftware mit dem Auskunftssystem des Verbundes sowie Erweiterung der Verbundapp easy.GO um Auskunfts-, Buchungs- und Bezahlungsfunktionen von flexiblen Verkehren. Dabei soll sichergestellt werden, dass flexible Verkehre als sinnvolle Ergänzung des Linienverkehrs über technische Systeme optimal mit dem regionalen ÖPNV vernetzt und dem Fahrgast verfügbar gemacht werden können. Dadurch sollen die Zugangshürden des ÖPNV weiter abgebaut und das Gesamtsystem attraktiver gemacht werden. Das Vorhaben bietet daher insbesondere im Hinblick auf die angedachte Ausweitung der flexiblen Bedienformen auf weitere Gebiete im Landkreis Leipzig (Stufe 2) eine sehr gute Verwertungsgrundlage.

2.2 AUSBAU DER VERNETZUNG ÖPNV – INDIVIDUALVERKEHR: BIKE & RIDE UND PARK & RIDE

Das Thema Park & Ride rückte mit dem Ausbau des S-Bahnnetzes vor allem in den Mittelpunkt des Interesses. Hier sind bereits vielfältige Aktivitäten zu verzeichnen, die sich vor allem im Ausbau der Parkmöglichkeiten an den S-Bahnhaltestellen niedergeschlagen haben. Dagegen sind die Potentiale des Bike & Ride noch nicht so stark im öffentlichen Interesse angekommen.

Aus der Analyse „Bedarfsverkehre, Multimodalität, kombiBUS“ [Stand: 22.12.2015] die im Auftrag des Landkreises für das Gebiet „Muldental“ erarbeitet wurde, wird festgestellt (vgl. ebenda, S. 80):

„Grundsätzlich ist die Einrichtung von Fahrradabstellanlagen an jeder Haltestelle sinnvoll, um das Potenzial der Verknüpfung im Alltagsverkehr möglichst hoch abzuschöpfen. Dafür spricht erstens, dass jede Haltestelle, die mit dem Fahrrad angesteuert werden kann, Erschließungspotenzial über die 150 Meter Fußgängerradius hinaus mobilisiert. Dafür spricht zweitens, dass damit die durch den ÖPNV angebotenen Wegeketten um ein vielfaches besser geschlossen werden können und der Komfortnachteil gegenüber dem Automobil immer weniger schwer wiegt. Dafür spricht außerdem drittens, dass, je mehr Verknüpfungsmöglichkeiten bestehen, umso schneller das intermodale Mobilitätsverhalten Eingang in die täglichen Mobilitätsroutinen finden kann. Dennoch kann, gerade unter der Voraussetzung knapper Mittel, unterschieden werden in diejenigen Haltestellen, an denen eine Ausrüstung mit Fahrradabstellanlagen eine höhere Priorität bekommen soll und solchen, die in einer ersten Stufe zunächst von den anderen mitversorgt werden. Das sollten dann diejenigen sein, die innerhalb eines bestimmten Radius‘ möglichst viele Ortschaften anbinden können.“

Der Schwerpunkt im Betrachtungsgebiet liegt eindeutig im Mittelzentrum Wurzen, wo bereits ausreichend Möglichkeiten gegeben sind. Darüber hinaus besitzen Bennewitz und Kühren Entwicklungsbedarf.

Im Fokusgebiet 2 - Colditz wurden zwei weitere Standorte für den Ausbau von Bike & Ride identifiziert:

Haltestelle	Erschlossene Einwohner	Erschlossene Ortschaften	Kat.	Status
Bennewitz (b. Wurzen), Grimmaische Str.	23.302	6	3	Bestand
Kühren, Meltewitzer Str.	841	3	2	Bestand
Colditz Gewerbegebiet Flurteil Eule	6.336 Bestand	6	3	Bestand
Zschadraß, Hauptstr.	7.252	14	3	Bestand

Alle Haltestellen befinden sich an einer Stadtbus- und/ oder an einer Regionalbuslinie (Kat. 3), die mindestens im Stundentakt bedient wird.

Im Fokusgebiet 3 – Pegau wird ein Ausbau vor allem für Pegau als Regionalbahnhalt gesehen. Hier fehlt noch der Planungsvorlauf durch die Deutsche Bahn (Rückbau und Umbau des Haltepunkts)

2.3 ALTERNATIVE MOBILITÄTSLÖSUNGEN DIE VOR ALLEM AN PRIVATEN INITIATIVEN ANDOCKEN WIE BÜRGERBUS, MITFAHRANGEBOTE

Die Befragung in der Region macht deutlich, dass die Bereitschaft zum Mitwirken oder auch das Interesse an alternativen Lösungen eher geringer ist, was zum Teil auch den derzeitigen Diskussionen zur Neuprofilierung des ÖPNV mit breiter Öffentlichkeitsarbeit geschuldet ist. Hier wird auf neue tragfähige allgemein nutzbare Lösungen gehofft.

Einzig in Lossatal gibt es zurzeit Überlegungen – die „Mitfahrbank“ als Angebot in den umliegenden Dörfern von Falkenhain als Test zu installieren.

Trotz dieser zurzeit zu beobachtenden Zurückhaltung im Landkreis Leipzig sollen hier alternative Ansätze kurz dargestellt und in ihren Potentialen diskutiert werden:

Mobilitätsangebote, die i.d.R. keinen ÖPNV darstellen und als Zubringerverkehre auch für den ÖPNV dienen können, zählen

- **Bürgerbus¹¹**

Ein Bürgerbus wird von einem i.d.R. eigens zu diesem Zweck gegründeten Verein getragen und zeichnet sich im Kern durch ehrenamtlich tätige Fahrer aus. Eine häufig vorzufindende Motivation ist bürgerschaftliches Engagement („Bürger fahren für Bürger“), das die Defizite im regulären ÖPNV-Angebot ausgleichen bzw. das Angebot ausgewählter einzelner Relationen auf kleinräumiger Ebene ergänzen will. Die Entgelte von Bürgerbussen sind in der Regel günstiger als der ÖPNV-Tarif, da Personalkosten entfallen.

Er kann als Linienverkehr (Koordination und Preisbildung im Rahmen des ÖPNV) oder bedarfsorientiert (Koordination durch Verein, Kommune) eingesetzt werden. (BMVI-Online-Publikation Nr. 04/2016, S. 24)

Eine Sonderform sind Bürgerbusse mit nichtöffentlichem Angebot, die auf Vereinsmitglieder beschränkt sind und somit nicht dem ÖPNV zuzurechnen sind und keiner Genehmigung bedürfen, sondern Fahrdienste darstellen. Einsatzbeispiele sind Sportvereine, Musikvereine und Kirchengemeinden bzw. Trainings, Sportwettbewerbe/ Turniere, Chorproben, Musikaufführungen u. v. m. (ebenda S. 26/27)

Voraussetzung für Betrieb außerhalb ÖPNV

„Sofern also für eine Mitnahme ein Gesamtentgelt (dies entspricht der Summe der Einzelentgelte aller Fahrgäste) vereinbart wird, das die Betriebskosten (Kraftstoff, Abnutzung, etc.) nicht übersteigt (ebd.), liegt diese Fahrt nicht im Anwendungsbereich des PBefG. Die konkrete Höhe der Betriebskosten ist dabei abhängig vom jeweils eingesetzten Fahrzeug. Eine Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung (Personenbeförderungsschein nach § 48 FeV) und eine Genehmigung nach § 2 PBefG wären bei Nichtübersteigen des Gesamtentgeltes über die Betriebskosten entbehrlich.“ (ebenda, S.98)

In § 1 FreistellungsVO sind katalogartig gewisse Beförderungsformen aufgezählt, die insbesondere wegen ihres Beförderungszweckes eine Befreiung vom PBefG erfahren. Zu den Befreiungstatbeständen die nur greifen, wenn die Beförderung für die Beförderten unentgeltlich erfolgt, zählen Fahrten zur Kirche, Schule, Sportverein, Beförderung von Berufstätigen. Eine analoge Anwendung der Vorschriften der FreistellVO, etwa auf Beförderungsleistungen hinsichtlich Senioren oder andere nicht in der Verordnung genannte Gruppen, ist aufgrund des Wortlauts und des Umstandes, dass die Ausnahmetatbestände grundsätzlich eng auszulegen sind, nicht möglich (ebenda, S.98/99)

- **Car-Sharing im ländlichen Raum**

1. Mit der Vermietungsplattform „tamyca.de“ ist eine Alternative zu den meist nur in den großen Städten agierenden kommerziellen Anbietern (wie „teilAuto“) gegeben. Hier kann jeder Interessierte sein Auto anbieten bzw. nutzen, damit ist auch der Zugang (bei Interesse) Privater im ländlichen Raum möglich. Zukünftig ist auch dies ein weiterer Mobilitätsansatz, der jedoch weniger auf nichtmobile Gruppen abzielt.
2. Weitere Ansätze bieten verschiedene Dienstleister (z.B. die FM future mobility GmbH) als rechnergestützte Lösungen und Beratungsangebote für Mehrfachnutzung von (E)-Fahrzeugen praxistauglich an. Sowohl Unternehmen, die öffentliche Hand und Privatpersonen können damit über eine Buchungsplattform, einen schlüssellosen Fahrzeugzugang und GPS- gestützte Routenverfolgung die vorhandenen Fahrzeuge umfassender nutzen. Mit einem kommunalen Carsharing könnten beispielsweise mehrere sich ergänzende Nutzer in räumlicher Nähe aktiviert werden, um die Fahrzeuge besser auszulasten: Kommune als Hauptnutzer, Mitarbeiter fährt privat nach Hause, Nebennutzer im Verwaltungskomplex.
3. Im Überschneidungsbereich von Carsharing- und Bürgerbus- bzw. Fahrdienstangeboten befinden sich Kleinsysteme, die aus nur einem Pkw bestehen, der mit öffentlicher Förderung angeschafft und ggf. betrieben wird. Dabei wird für einen begrenzten Nutzerkreis von lokalen Vereinen und ggf. auch Bürgern nach Registrierung und Voranmeldung der Nutzung das Fahrzeug zur Verfügung gestellt (vgl. Reutter u.a. 2013; Laschinsky 2013; Senator für Umwelt, Bau und Verkehr Bremen 2009 / 2013; Baum u.a. 2012; BCS 2008; Wuppertal Institut 2007; Maertins 2006; Fahle 2014).

- **Mitnahmevermittlung**

in sozialen Vertrauensnetzwerken¹²

¹¹ Quelle: BMVI-Online-Publikation Nr. 04/2016 - Integrierte Mobilitätskonzepte zur Einbindung unterschiedlicher Mobilitätsformen in ländlichen Räumen

Im informellen Rahmen z. B. von Nachbarschaftshilfe und anderen Vertrauensnetzwerken wie Vereinen wird Mitfahren organisiert bzw. es werden periodische oder aperiodische Fahrgemeinschaften gebildet, um Defizite in der individuellen Mobilitätsausstattung bzw. im öffentlichen Mobilitätsangebot zumindest punktuell zu kompensieren. Der Umfang dieses Mobilitätsmarkts ist unbekannt (vgl. z. B. Kuhlicke et al. 2005), dürfte jedoch gerade für ländliche Räume eine hohe Bedeutung haben (S.12)

professionell

Online-gestützte Servicesysteme für die Organisation bzw. Angebot-Nachfrage-Vermittlung periodischer, dauerhafter Fahrgemeinschaften z.B. für Berufspendler sowie aperiodischer Mitfahrmöglichkeiten können einen Beitrag zur Mobilitätssicherung gerade nachfrageschwacher Gebiete und zur Effizienzsteigerung des Verkehrssystems leisten. Daneben bieten sie in kostenmäßiger Hinsicht individuelle Vorteile. Aufgrund der technologischen Möglichkeiten (Smartphones/Apps) konnte die räumliche Flexibilität und Reaktionsgeschwindigkeit der Vermittlung deutlich gesteigert werden. Online-gestützte Servicesysteme werden weltweit bereits vielfach angewendet. Zudem kann auch die Verknüpfung zur Fahrplaninformation die Nutzung des ÖPNV verbessern.

- **Fifty/fifty-Taxi**

Das fifty/fifty-Taxi zeichnet sich dadurch aus, dass Jugendliche (regelmäßig ist in den Benutzungsordnungen ein Alter zwischen 16 und 25 festgelegt) für eine Taxifahrt zu gewissen Zeiten, nämlich vorwiegend nachts - wenn kein sonstiger ÖPNV angeboten wird - für eine Taxifahrt nur rund die Hälfte des regulären Preises bezahlen müssen. Hierdurch sollen Jugendliche animiert werden, die Heimfahrt bspw. von der Diskothek oder dem Kino nicht mit dem eigenen Fahrzeug - möglicherweise unter Alkoholeinfluss - anzutreten, sondern mit regulären Taxen, jedoch zu vergünstigten Preisen. Genehmigungsrechtliche Besonderheiten sind bei den fifty/fifty-Taxen wohl nicht gegeben. Die teilnehmenden Taxiunternehmen verfügen über eine Genehmigung im Taxiverkehr gem. § 47 PBefG. Die fehlenden Tarifeinnahmen der Taxiunternehmen werden durch Zuschüsse der Aufgabenträger und/oder mittels Sponsorengeld ausgeglichen. Diese Form wird in Brandenburg und Sachsen-Anhalt durch die AOK Nordost getragen und finanziert.

2.4 MULTIFUNKTIONALE BEDIENFORMEN

Die oftmals sog. multifunktionalen Bedienformen sind gekennzeichnet durch die Kombination der Personenbeförderung mit anderen Diensten, wie z. B. dem Güterverkehr oder dem Pflegedienstverkehr. In Betracht kommt hier nicht nur ein Transportmix, wie die Verbindung von Personen- und Güterverkehr, sondern auch ein Ressourcenmix, z. B. in Form der Mehrfachnutzung von Personal, Einrichtungen und Fahrzeugen. Es bietet sich an, häufig stattfindende Fahrten von Kurier- und sozialen Diensten sowie Krankenfahrten mit einer normalen Beförderung von Fahrgästen zu verbinden, wenn dies organisatorisch möglich ist und von der jeweiligen Streckenführung her sinnvoll erscheint.

3.5 BETRIEBLICHES MOBILITÄTSMANAGEMENT

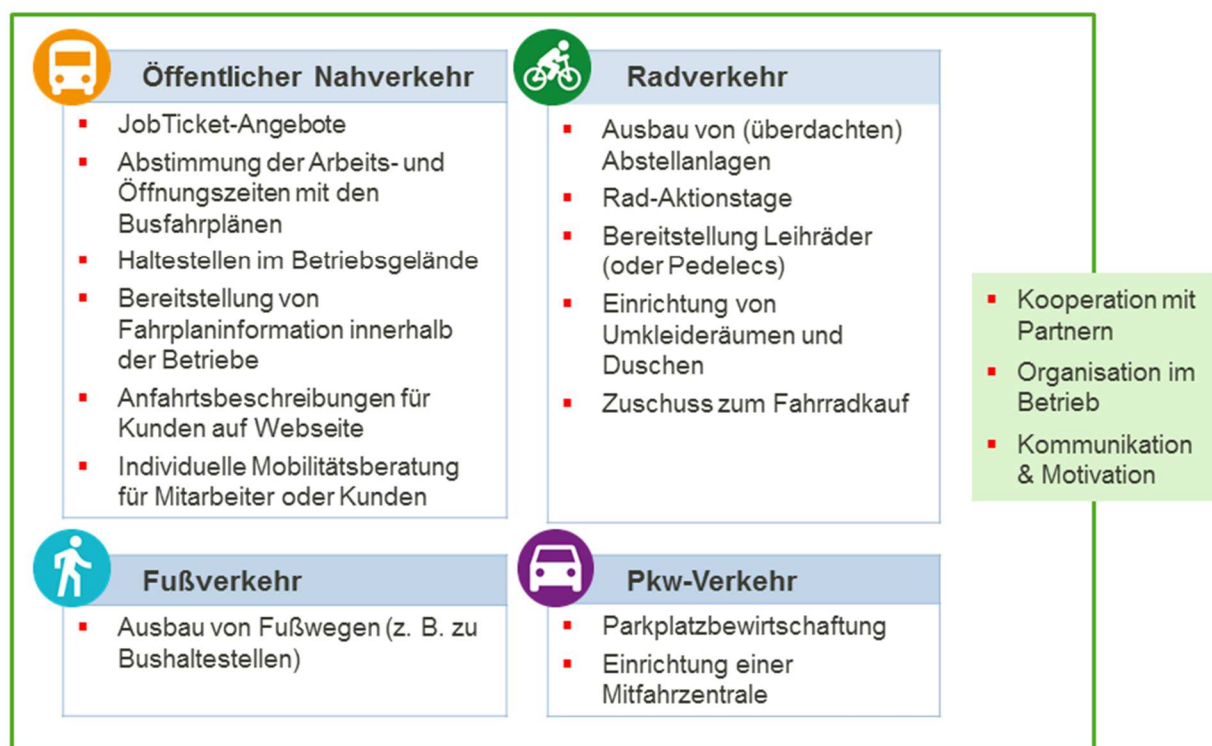
Eine Kombination aus ÖPNV-basierten und nicht ÖPNV-basierten Lösungen verfolgt das Ziel, neue Wege für ein betriebliches Mobilitätsmanagement aufzuzeigen. Dieses Projekt wurde in diesem Jahr neu im Landkreis Leipzig gestartet, um noch stärker die Interessen der Betriebe bei der ÖPNV-Entwicklung zu berücksichtigen:

¹² Beispiel für Mobilitätsansatz: MOBil (Mobil in Märkisch-Oderland): Ziel der Initiative ist die Wiederbelebung des Trampens und damit die Verbesserung der Mobilität im ländlichen Raum im Oderland. Die Mitglieder erhalten nach einfacher Registrierung als Mitfahrer eine rosa Karte bzw. als Fahrer einen entsprechenden Aufkleber für das Auto als Erkennungsmerkmal. Neben der Spontanmitnahme mit Hilfe der Erkennungsmerkmale (Zustieg an Haltestellen) werden durch die Möglichkeit der Nutzung von Angebots- und Suchinseraten auf [Website Mobil in MOL](#) ergänzt. Weiterhin erfolgt eine Zusammenarbeit mit der Mitfahrzentrale Oder-Spree. Die Beteiligung der Mitfahrer an den Betriebskosten ist Verhandlungssache. 2014 gab es ca. 500 registrierte Mitglieder, 90 % der Teilnehmer waren Fahrtanbieter. Allerdings sind die potenziellen Zielgruppen – Jugendlichen und Senioren ohne Pkw-Verfügbarkeit – relativ wenig vertreten. Träger ist ein Verein, der eine Förderung durch die Robert-Bosch-Stiftung im Rahmen der Initiative „Neulandgewinner“ erhielt. Regionale Akteure bewerten die Aspekte Sicherheit und Verlässlichkeit sowohl als bedeutsam als auch als kritisch.

- **Betriebliches Mobilitätsmanagement** als komplexer Unterstützungsbaustein zur Sicherung von Dasein und Mobilität im ländlichen Raum

Mit Hilfe des Betrieblichen Mobilitätsmanagements für den Personenverkehr kann gezielt eine Mobilität gewährleistet werden, die sich nicht ausschließlich auf die Nutzung des eigenen PKWs konzentriert, sondern **Mitarbeitern** und weiteren Zielgruppen wie **Kunden** oder **Besuchern** auch **alternative Optionen** ermöglicht. Um dieses Ziel zu erreichen, bedient sich das Betriebliche Mobilitätsmanagement einer **großen Bandbreite an Maßnahmen** für verschiedene Verkehrsmittel. Dabei ist hervorzuheben, dass keine grundsätzliche Pauschallösung existiert. Es ist vielmehr notwendig, jeden Betrieb oder Gewerbeansiedlung **individuell zu analysieren**, um daraus die passenden Mobilitätsmanagementmaßnahmen zu entwickeln und umzusetzen. Zum einen kann das Ziel sein, nur **eine zeitbegrenzte Maßnahme** (z. B. Rad-Aktionstag) zu verfolgen, zum andern einen umfassenden **langfristigen Mobilitätsplan** mit einem Maßnahmenmix zu entwickeln.

Abbildung 18 Maßnahmenmix für das Betriebliche Mobilitätsmanagement



Quelle: <https://www.mdv.de/aktuelles/projekte/betriebe-in-fahrt/>

Das Projekt „Betriebe in Fahrt“ hat das Ziel, beim Mitteldeutschen Verkehrsverbund (MDV) als zentralen und integrierenden Mobilitätsakteur im Landkreis Leipzig ein **Netzwerk in Sachen Betriebliches Mobilitätsmanagement aufzubauen** und in eine **langfristige Arbeitsstruktur** zu überführen, um die verschiedenen Gewerbegebiete und Unternehmen der Region mit Unterstützung des Betrieblichen Mobilitätsmanagement zu mehr öffentlicher Nahmobilität im Landkreis Leipzig zu bewegen. In Folge dessen soll die Zuführung und Sicherung von Fachkräften in der ländlichen Region sichergestellt werden.

Ab Ende 2017 wurden pilothaft Gewerbeansiedlungen und Unternehmen im Landkreis Leipzig befragt. In insgesamt 7 Unternehmen wurden bislang Erstgespräche geführt. Dabei zeigten sich unterschiedliche Ansätze:

- Es besteht bislang eine geringe Kenntnis zu den Möglichkeiten und Bedarfen der Mitarbeiter zur „Mobilität“. Im Ergebnis sind in diesen Unternehmen Mitarbeiterbefragungen geplant (entsprechende Fragebögen wurden erarbeitet).
- Das Potential des Jobtickets für die ÖPNV-Nutzung ist ein weiterer Bereich der bei allen Unternehmensgesprächen im Fokus stand.
- Für ein Unternehmen mit bereits guter Anbindung wurden Informationen für die Mitarbeiter zum ÖPNV-Angebot aufbereitet
- In Gewerbegebieten wird die Neueinrichtung bzw. Verlegung von Haltestellen, die die Erschließung für die Unternehmen wesentlich verbessert, geprüft.

Ein weiteres Betätigungsfeld war die Arbeit mit den Jobcentern und Bildungsträgern. Durch die Schulung der Mitarbeiter in den Jobcentern wurde entsprechendes Knowhow vermittelt, um bereits beim Vermittlungsgespräch die Beratung zu Erreichbarkeitslösungen zu verbessern.

Die bisherigen Erfahrungen im Projekt zeigen, dass

- Eine breite Öffentlichkeitsarbeit unabdingbar ist, um noch stärker die bereits bestehenden Angebote für Arbeitskräfte „an den Mann oder die Frau“ zu bringen.
- Anforderungen von Unternehmen soweit möglich noch stärker bei der Gestaltung der Fahrpläne eine Rolle spielen sollte.
- Über die Wirtschaftsförderung in den Städten und Gemeinden der Zugang zu den Unternehmen erschlossen werden kann und mit einer personellen Aufstockung die Aktivitäten im MDV weiter vorangetrieben werden sollen.

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1	Übersicht der Fokusgebiete im Landkreis Leipzig	3
Abbildung 2	Darstellung der Charakteristika von Wurzen für den Demographietyp 9 sowie für Lossatal repräsentativ für weiteren Gemeinden im Wurzener Land - Demographietyp 8	4
Abbildung 3	Das Netzwerk der Seniorengenossenschaft – Überblick	6
Abbildung 4	Verlauf Buslinie 659 (Quelle: MDV)	9
Abbildung 5	Vergleich des Erreichbarkeitsniveaus vor und nach Fahrplanumstellung im Dezember 2016/2017	9
Abbildung 6	Mögliche Entwicklungsansätze Mobilitätskonzept	10
Abbildung 7	Darstellung der Charakteristika von Colditz für den Demographietyp 8	12
Abbildung 8	Erreichbarkeitsniveau (12/2017)	12
Abbildung 9	Verlauf der neuen Linie 613 (Quelle: MDV)	14
Abbildung 10	Regionalverkehr ab 08/2017	14
Abbildung 11	Darstellung der Charakteristika von Pegau für den Demographietyp 8	15
Abbildung 12	Untersuchungsraum des ÖPNV-Konzeptes „Südliches Leipziger Neuseenland“	18
Abbildung 13	Netzhierarchie im Konzept „Südliches Leipziger Neuseenland“	19
Abbildung 12	Überblick zum neuen Linienangebot im Südraum Leipzig (Quelle: MDV)	21
Abbildung 13	Mögliches Betrachtungsgebiet	22
Abbildung 14	Prinzipschema – App-basierte Lösung	24
Abbildung 15	Prinzipschema für den Digitalen Rufbus	24
Abbildung 16	Maßnahmenmix für das Betriebliche Mobilitätsmanagement	33

TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 1	Kurzcharakteristik der Kommunen des Wurzener Landes	3
Tabelle 2	Vergleich der 1. Zählperiode 2016-2018	11
Tabelle 3	Kurzcharakteristik des Grundzentrums Colditz	11
Tabelle 4	Vergleich der 1. Zählperiode 2016-2018	14
Tabelle 5	Kurzcharakteristik des Grundzentrums Pegau sowie von Elstertrebnitz	15
Tabelle 6	Ausgewählte Befragungsergebnisse	16
Tabelle 7	Flexibles Angebot dargestellt am Beispiel Colditz Ost	22
Tabelle 8	Prinzipschema für den Korridor Hartha - Colditz	23