

## EDITORIAL

## Liebe Leserinnen und Leser,

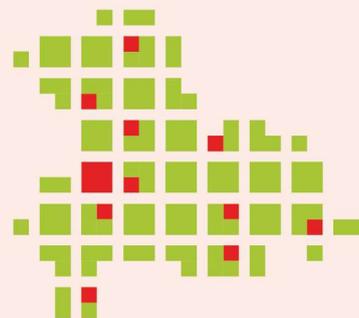
wir freuen uns, Ihnen eine weitere Ausgabe unseres Newsletters präsentieren zu können und Sie über die neuen Geschehnisse der ILE-Region Rothenburg ob der Tauber zu informieren.

Dieser Newsletter wird sich mit einem, für den ländlichen Raum besonders wichtigen Thema befassen: Der Gewährleistung einer ausreichenden Mobilität für alle Bürger, also auch all jener die (noch) nicht über einen PKW verfügen oder nicht (mehr) Autofahren können oder wollen. Für all diese Menschen ist ein ausreichender und bezahlbar öffentlicher Personennahverkehr von entscheidender Bedeutung. Gerade dessen Gewährleistung wird in den ländlichen Räumen in der Zukunft durch die demografischen und sozioökonomischen Veränderungen noch erschwert werden. Das macht die Entwicklung neuer Formen des ÖPNV notwendig: Es gilt Konzepte neu für eine zukunftsfähige Mobilität in den ländlichen Räumen zu entwickeln. Auf den folgenden Seiten möchten wir daher Informationen über die verschiedenen Angebotsformen bereitstellen und Ihnen die relevanten, an der Planung und Umsetzung beteiligten Akteure vorstellen.

Gleichzeitig möchten wir auf unser Kompendium aufmerksam machen, in dem wir in noch ausführlicherer Form über das Thema berichten und zudem innovative Beispiele aus der Praxis zusammengetragen haben. Das Kompendium können Sie auf unserer Homepage ([www.regionrothenburg.de](http://www.regionrothenburg.de)) abrufen. Zudem finden Sie hier weitere spannende Informationen zu unserer Arbeit, den Projekten und der ILE-Region Rothenburg ob der Tauber.

Wir wünschen Ihnen viel Spaß beim Lesen und Entdecken!

Ihr Team der Umsetzungsbegleitung,  
Hannes Bürckmann & Linda Kemmler

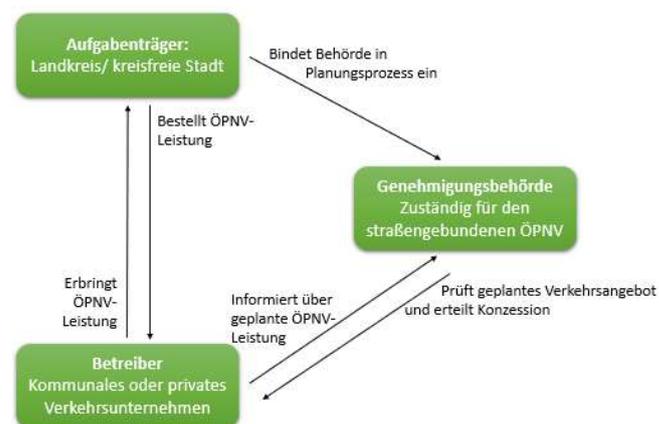


Region **ROTHENBURG** ob der Tauber

## FOKUS ÖPNV IN LANDLICHEN RAUMEN

## Akteure in der Planung und Umsetzung

An der Planung der verschiedenen Systeme des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) – sind zahlreiche unterschiedliche Akteure beteiligt. Die drei wichtigsten Stellen – nämlich die Genehmigungsbehörde, der Auftraggeber sowie die Betreiber, sollen hier in Kürze vorgestellt werden.



Die für den straßengebundenen ÖPNV zuständigen **Genehmigungsbehörden** sind die Landesverwaltungsämter oder die Regierungspräsidien der Bezirksregierungen. Unter anderem erteilen sie die Linienkonzessionen und überwachen die Zuverlässigkeit des Verkehrsunternehmens sowie die Angemessenheit der Leistungen, die an die Linienkonzession gebunden sind. Außerdem prüfen sie, ob die von den Verkehrsunternehmen angebotenen Leistungen den Vorstellungen des Aufgabenträgers für eine ausreichende Verkehrsbedienung entsprechen. Darüber hinaus sind die Genehmigungsbehörden zuständig für Genehmigungswettbewerbe.

Im Bereich des straßengebundenen ÖPNV liegt die **Aufgabenträgerschaft** und Finanzierungsverantwortung bei den Landkreisen und kreisfreien Städten, nur selten werden andere Aufgabenträger zugelassen. Jedoch kann auch einzelnen Städten und Gemeinden die Position als Auftraggeber zukommen, insbesondere dann, wenn ein flexibles Angebot als Zusatzangebot für die Bevölkerung eingerichtet werden soll, welches über die Sicherung der Daseinsvorsorge hinausgeht. Eine gemeinsame Beauftragung durch Stadt oder Gemeinde und Landkreis ist ebenfalls möglich. Der Auftraggeber trägt zudem auch die Finanzierungsverantwortung für das Angebot



Je nach Ausgestaltung des Angebotes, können die **Betreiber** kommunale bzw. öffentliche Verkehrsunternehmen, private Busunternehmen aber auch Taxiunternehmen sein. Die Inhaber der Konzession zum Betrieb des Angebotes sind in der Regel private oder öffentliche Verkehrsunternehmen oder die örtlichen Stadtwerke. In den meisten Fällen betreiben die Konzessionsinhaber dann auch das Angebot selbst, sie können aber auch private Taxi- und Mietwagenunternehmen beauftragen.

## FOKUS OPNV IN LANDLICHEN RÄUMEN

### Mobilitätsangebote in ländlichen Räumen

Das ÖPNV-Angebot in den ländlichen Räumen lässt sich in drei Typen von Angebotsformen differenzieren: den klassischen Linienverkehr, die flexiblen Angebotsformen sowie die alternativen Angebotsformen.

Eine erste Unterscheidung der drei Angebotsformen besteht darin, ob diese innerhalb oder außerhalb des **Geltungsbereiches des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG)** liegen. Der klassische Linienverkehr sowie die flexiblen Angebotsformen – in der Regel also verschiedene Formen des Bedarfsverkehrs – unterliegen dem Geltungsbereich des PBefG.

In der Regel fällt eine Angebotsform in den Bereich des PBefG, wenn eine entgeltliche und geschäftsmäßige Beförderung von Personen vorgenommen wird. Die Geschäftsmäßigkeit tritt dann ein, wenn das Gesamtentgelt für die angebotenen Dienstleistungen die Summe der Betriebskosten übersteigt. ÖPNV-Angebote, welche unter das PBefG fallen, sind vor konkurrierenden Angeboten geschützt. Im Rahmen ihrer Planung, Einführung und Umsetzung unterliegen sie jedoch verschiedenen Pflichten und Genehmigungsprozessen, wie der Genehmigungspflicht oder der Beförderungspflicht zudem darf die Fahrleistung nur von Fahrern erbracht werden, die im Besitz eines Personenbeförderungsscheines sind.

Der **Linienverkehr** stellt die klassische Angebotsform des ÖPNV dar und dient in den ländlichen Räumen zur Generierung einer Basisversorgung wie der Verbindung von Zentren untereinander. Die Busse (oder andere Fahrzeuge) verkehren nach einem Fahrplan mit definierten Haltestellen und somit auch einer festen Fahrtroute sowie festgelegten Ab- und Ankunftszeiten, welche unabhängig der Verkehrsnachfrage stets eingehalten werden. Somit ist der Linienverkehr angebotsorientiert ausgestaltet und eignet sich für Regionen und Zeiträume, in denen eine regelmäßige und stetige Fahrgastnachfrage vorhanden ist, jedoch nicht für die effiziente Bedienung geringer Nachfragepotenziale.

Neben dem Linienverkehr haben sich Varianten mit kleinen Bussen oder Taxis etabliert, die bedarfsgerecht ein Angebot in Schwachlastzeiten und Schwachlasträumen anbieten.

Bedarfsgerecht bedeutet hier, dass die Fahrten nur durchgeführt werden, wenn ein Fahrtwunsch vorliegt – also bei einer präzisen angemeldeten Verkehrsnachfrage – wodurch Leerfahrten vermieden werden können. Diese bedarfsgesteuerten Angebotsformen oder deren Kombination mit Linienverkehrsmitteln werden genutzt, wenn eine zeitlich und/oder räumlich schwache Nachfrage herrscht.

Mit der Einführung **flexibler Bedienungsformen** werden in der Regel zwei Ziele verfolgt: Zum einen sollen die hohen Kosten, die die Aufrechterhaltung eines Linienverkehrs durch eine Erhöhung der Wirtschaftlichkeit vermindert werden. Zum anderen soll es zu einer Verbesserung des oftmals unzureichenden Mobilitätsangebotes in den ländlichen Räumen kommen.

Eine Flexibilisierung des Angebotes ist in unterschiedlichen Graden räumlich wie auch zeitlich möglich: Die räumliche Flexibilisierung umfasst die flexible Gestaltung der Verbindung zwischen Quell- und Zielort sowie den Zu- und Ausstieg für den Fahrgast. Die zeitliche Flexibilität ergibt sich daraus, ob und inwiefern dem System ein Fahrplan zu Grunde liegt.

Die **alternativen Angebotsformen** unterliegen nicht dem Wirkungsbereich des PBefG, sondern sind in der Regel genehmigungsfrei. Darüber hinaus gibt es hier keine klar definierten Aufgabenträger und sie werden oft von privaten Unternehmen, Vereinen oder sozialen Institutionen angeboten. Im Gegensatz zum Linienverkehr und den flexiblen Angebotsformen hat der Fahrgast keine Beförderungsgarantie. Die alternativen Angebotsformen nutzen somit Verkehrsdienstleistungen, die öffentlich verfügbar sind in der Regel aber kein professionelles Fahrpersonal einsetzen bzw. benötigen. Bekannte Beispiele sind Mitnahmekonzepte wie das „Ridesharing“.

## FORDERUNG

### Unterstützung für bayerische Gemeinden beim Flächensparen

Ab sofort gibt es zwei neue Förderinitiativen für Gemeinden, die Flächen sparen wollen. „Mit der Initiative „Innen statt Außen“ unterstützt die Bayerische Staatsregierung Gemeinden bei der Revitalisierung der Ortskerne durch Maßnahmen der Innenentwicklung.

Außerdem erhalten die Gemeinden mit Entsiegelungsprämien beim Rückbau von Brachflächen, übergroßen Verkehrsflächen oder mindergenutzten Gebäuden Unterstützung. Mit dieser Förderinitiative zur „Flächenentsiegelung“ unterstützt die Bayerische Städtebauförderung in bewährter Weise den öffentlichen Raum. Rund 25 Millionen Euro stehen hier ab sofort zur Verfügung.

Weitere Informationen zu den beiden Initiativen der Staatsregierung finden Sie auch auf unserer Homepage: <https://regionrothenburg.de/innenentwicklung-und-flaechensparen/>

## ILE-REGION AKTUELL

### Neusitz – Nächster Schritt auf dem Weg zum Dorfladen

Die Einrichtung eines Dorfladens mit Treffpunkt in der Gemeinde Neusitz nimmt immer konkretere Formen an: Mitte Juli erreichte die Gemeinde das „OK“ des Amtes für Ländliche Entwicklung Mittelfranken (ALE) über die Zuwendungen für eine Machbarkeitsstudie. Danach konnte auch der Auftrag für dieselbe an die Firma NewWay GmbH vergeben werden, womit nun ein wichtiger Schritt weiter in Richtung Umsetzung erfolgt ist.

Die Gemeinde Neusitz ist für ihre Vorreiterrolle in Sachen Innenentwicklung bekannt, insbesondere der Ortsteil Schweinsdorf ist hier in der Regel im Fokus der Aufmerksamkeit – nicht zuletzt seit im Juni bekannt gegeben wurde, dass Schweinsdorf in der Kategorie „Flächensparen durch Innenentwicklung“ mit dem Staatspreis ausgezeichnet wird. Seit längerem ist jedoch im Kernort Neusitz selbst ein umfangreiches Innenentwicklungsprojekt geplant: die Einrichtung eines Dorfladens mit Treffpunkt. Innenentwicklung beinhaltet nämlich nicht nur Maßnahmen der Nachverdichtung und die Wiedernutzbarmachung leerstehender Gebäude für Wohnraum, sondern auch die Gewährleistung einer Grundversorgung mit Lebensmitteln vor Ort. „Durch den Dorfladen soll ein fußläufig erreichbares Angebot zur Lebensmittelversorgung hier in Neusitz geschaffen werden. Nach dem Motto „wir und hier“ möchten wir die dörfliche Lebenskultur wieder erstarcken lassen und auch einen Ort der Begegnung bieten“ erläutert Bürgermeister Rudolf Glas.

Zur Umsetzung des Dorfladens stehen zwei mögliche Standorte in Neusitz zur Auswahl, womit das Geschäft sowohl fußläufig als auch mit dem Auto in Zukunft gut erreichbar sein wird. Im Rahmen der Machbarkeitsstudie sollen nun die Chancen aber auch mögliche Risiken des Vorhabens erörtert werden. Neben einer Bedarfs- und Standortanalyse zur Abschätzung der potenziellen Nachfrage und der optimalen Lage soll die Machbarkeitsstudie auch Antworten liefern, wie der Dorfladen sowohl rechtlich wie auch finanziell aufgestellt sein muss, um nachhaltig erfolgreich zu sein. Auch erste Ideen zu Sortiment und weiteren Dienstleistungen sollen entwickelt werden. Ein Arbeitskreis hat sich in Neusitz in den letzten Jahren bereits intensiv mit der Thematik beschäftigt und soll auch bei der Konzeptentwicklung eingebunden werden. Bürgermeister Rudolf Glas zeigt sich erfreut über die Unterstützung durch das Amt für Ländliche Entwicklung Mittelfranken: „Wir sind sehr froh, dass unser Antrag über eine Förderung der Machbarkeitsstudie positiv beurteilt wurde und das Projekt „Dorfladen und Treffpunkt“ nun in die nächste Phase gehen kann“.

Unterstützt wurde die Gemeinde vom Team der Umsetzungsbegleitung, das die Ausschreibung der Machbarkeitsstudie durchgeführt und die Gemeinde Neusitz bei der Identifizierung eines geeigneten Dienstleisters unterstützt hat.

## LITERATURTIPP

### Neuerscheinungen zum Thema Regionalvermarktung

Der Bundesverband der Regionalbewegung hat mehrere Werke rund um die Themen Regionalvermarktung, Biodiversität und kommunales Engagement für eine starke Region geschaffen.

Allen voran steht das Handbuch der Regionalvermarktung, das den Regionalinitiativen Strategien und Konzepte zur Vermarktung regionaler Lebensmittel an die Hand gibt. Darauf aufbauend ist nun der Praxisleitfaden „Traumpaar Biodiversität und Regionalvermarktung: Biodiversität als Element neuer Produktions- und Vermarktungskonzepte“ entstanden. Der Leitfaden bietet auf 28 Seiten eine erste Orientierung und praktische Anleitung für Regionalvermarktungsinitiativen, die Biodiversität in ihrer Zielsetzung verankern möchten.



#### Handbuch zur Regionalvermarktung

Praxisleitfaden für Regionalinitiativen: Strategien und Konzepte zur Vermarktung regionaler Lebensmittel



#### Traumpaar Biodiversität und Regionalvermarktung

Praxisleitfaden für Regionalinitiativen: Biodiversität als Element neuer Produktions- und Vermarktungskonzepte

Neben der anschaulichen Vermittlung von Hintergrundwissen werden in Praxisbeispielen Initiativen vorgestellt, die sich bereits erfolgreich in diesem Themenbereich bewegen. Im Fokus stehen dabei die Aufstellung von Kriterien mit einem unmittelbaren Bezug zu Naturschutzleistungen sowie die Weitergabe der praktischen Erfahrungen, die die Akteure in der Umsetzung gemacht haben.

Die Broschüren können hier bestellt werden: <https://www.regionalbewegung.de/presseservice/publikationen/>

## FOKUS ÖPNV IN LANDLICHEN RAUMEN

### Beispiele aus der Praxis

In den letzten Jahren wurden auf unterschiedlichen räumlichen Gebietszuschnitten innovative und zukunftsfähige Systeme entwickelt, die eine Erweiterung des bisherigen ÖPNV-Angebotes darstellen und für die Mobilität der lokalen Bevölkerung deutlich erhöhen. Die Entwicklung und Umsetzung erfolgte oftmals mit finanzieller Unterstützung durch verschiedene Förderprogramme der Länder. Zwei der Praxisbeispiele werden im Rahmen des Newsletters knapp vorgestellt, für genauere Informationen verweisen wir sie gerne, auf das auf unserer Internetseite ([www.regionrothenburg.de](http://www.regionrothenburg.de)) bereitgestellte Kompendium.



### Das Projekt „Mobilfalt“ des NVV in Nordhessen

Im Rahmen des Projekts „Mobilfalt“ des nordhessischen Verkehrsverbundes (NVV) wird der motorisierte Individualverkehr mit dem ÖPNV-Angebot verknüpft um so eine Verdichtung des Fahrplanes zu erreichen.



Durch Mobilfalt wird den Bewohnern dreier Modellregionen innerhalb des Verbundgebietes des NVV im Zeitraum von 5:00 und 24:00 Uhr eine stündliche Erreichbarkeit garantiert. Da davon nur einige Fahrten durch den herkömmlichen Linienverkehr bedient werden, werden die „Lücken“ dazwischen durch sogenannte Mobilfalt-Fahrten aufgefüllt und so zu einem Stundentakt ergänzt. Die Fahrten finden ebenso wie der Linienverkehr zu festgelegten Zeiten und auf einer definierten Strecke statt und sind in den Fahrplänen als „Mobilfalt-Fahrten“ gekennzeichnet. Jedoch müssen diese mindestens 60 Minuten vor Abfahrt angemeldet werden. Die „Mobilfalt-Fahrten“ werden durch private Fahrtanbieter durchgeführt, welche sich hierfür bei Mobilfalt registrieren müssen. Für die angebotene Fahrt erhalten sie eine Kostenerstattung von 30 Cent pro Kilometer. Den Nutzern wird ebenso wie im klassischen Linienverkehr eine Beförderung garantiert: Falls kein privater Fahrtanbieter zur Verfügung steht, organisiert der NVV die Beförderung auf der vorgesehenen Strecke mittels eines Taxis zum Mobilfalt-Preis.

Bei Mobilfalt handelt es sich um ein Modellprojekt, welches von 2013 bis 2016 eine 50-prozentige Förderung durch das Land Hessen erhielt, die restliche Finanzierung lag beim NVV. Der Zuschussbedarf war mit ca. 1,20 Euro pro Einwohner/Jahr relativ gering.

Das System eignet sich insbesondere in ländlichen Regionen, in denen der ÖPNV noch genutzt wird und ein Interesse am Ausbau des Netzes von Seiten der Bürger besteht. Zur erfolgreichen Einführung und Umsetzung ist die enge Zusammenarbeit zwischen dem lokalen Verkehrsverbund, den Bürgern, sowie lokalen Taxi- und Mietwagenunternehmen erforderlich.

### Das Anruf-Sammel-Taxi der kommunalen Allianz NeuStadt und Land

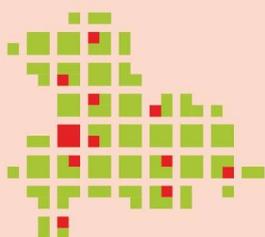
In der kommunalen Allianz NeuStadt und Land konnten durch die Einführung eines sogenannten Anruf-Sammel-Taxis (AST) Lücken im bisherigen ÖPNV-Netz geschlossen und eine flexiblere Bedienung der Fahrwünsche gewährleistet werden.

Das AST verkehrt ähnlich wie ein „normales“ Taxi im gesamten Allianzgebiet ohne feste Fahrtroute und Fahrplan. Buchbar ist es von Montag bis Freitag zwischen 7:00 und 18:00 Uhr, wobei der Fahrgast die Fahrt mindestens eine Stunde vor Fahrtantritt per Telefon der AST-Zentrale anmelden muss. Abgeholt wird der Fahrgast an einem von ihm gewünschten Ort – beispielsweise zu Hause – und wird dann zu einer offiziellen Bushaltestelle gebracht, oder umgekehrt von einer Haltestelle zu einem frei wählbaren Zielort im Allianzgebiet.



Die Finanzierung des AST erfolgt größtenteils über den Fahrpreis sowie einen Komfortzuschlag in gleicher Höhe. Das jährliche Defizit wird durch die beteiligten Kommunen ausgeglichen.

Das AST ist zeitlich, wie auch räumlich völlig flexibel und eignet sich dadurch insbesondere für die Flächenbedienung sowie die Anbindung kleinerer Ortsteile mit ansonsten geringer ÖPNV-Anbindung. Die Kosten zur Finanzierung des Systems ergeben sich aus den Fahrgastzahlen: Es ist einerseits eine kritische Masse an Nutzern vonnöten, um Fahrzeug und Fahrer zu finanzieren. Wird diese jedoch überstiegen, werden weitere Fahrzeuge und Fahrer notwendig.



Region **ROTHENBURG** ob der Tauber

gefördert durch:



Ländliche Entwicklung

### IMPRESSUM

#### Umsetzungsbegleitung Region ROTHENBURG ob der Tauber:

c/o neuland+ GmbH & Co KG - Regionalbüro Hohenlohe Franken, Hannes Bürckmann und Linda Kemmler, Rathaus Gebtsattel, Schulstraße 10, 91607 Gebtsattel, [www.regionrothenburg.de](http://www.regionrothenburg.de)

**Bildquellen:** S. 1: Eigene Darstellung nach BMVBS 2009: „Handbuch zur Planung flexibler Bedienungsformen im ÖPNV“, S. 58; S. 3: Bundesverband der Regionalbewegung (<https://www.regionalbewegung.de/presseservice/publikationen/>); S. 4: NVV (<https://www.mobilfalt.de/>), Stadt Neustadt/Aisch ([https://www.neustadt-aisch.de/eigene\\_dateien/tourismus/p1130601-370px.jpg](https://www.neustadt-aisch.de/eigene_dateien/tourismus/p1130601-370px.jpg))