

Ein Verbund feiert Jubiläum

Vor zehn Jahren verschwand mit der Gründung von OstalbMobil der letzte verbundlose „Flecken“ in der Landkarte von Baden-Württemberg. Ein Interview dazu mit Paul-Gerhard Maier, Verbundgeschäftsführer:

Herr Maier, zehn Jahre OstalbMobil: Ist das für Sie eine Erfolgsgeschichte?

Erst einmal ist es für mich persönlich eine Erfolgsgeschichte. Seit über 20 Jahren habe ich den Prozess aufseiten des Landkreises mitgestaltet, zunächst im Landratsamt. Mitte der Neunzigerjahre existierte eine Vielzahl von Buslinien kleinerer und mittelgroßer Busunternehmen parallel nebeneinander. Erst in kleinen Schritten kam es zu Kooperationen - angefangen mit gemeinsamen Tarifstufen und Verkehrs Kooperationen, schließlich dann mit dem wechselseitigen Anerkennen von Fahrausweisen in bestimmten Teilregionen. Im Juni 2005 haben wir die Gründung von OstalbMobil in die Wege geleitet, der Startschuss fiel am 07. Dezember 2007. Seit Juli 2015 sind wir als Tarifverbund in der Rechtsform einer GmbH organisiert.

Verlief die Gründung problemlos?

Die Gründung verlief problemlos. Positiv zu erwähnen ist, dass die Deutsche Bahn mit DB Regio auf die Idee sofort aufgesprungen

ist und mit dabei war. Zur Einnahmearbeitung haben wir ein Verfahren zur Spitzabrechnung der Fahrkarten entwickelt. Für die technische Umsetzung wurde mit unserem IT-Dienstleister ein erlösorientiertes Abrechnungsverfahren entwickelt. Fahrten mit Bahnanteil werden dabei wie Busstrecken behandelt. Für Parallelstrecken sind Aufteilungschlüssel vereinbart. Dieses Verfahren hat sich etabliert. Mit 3,0 Stellen inklusive mir erfüllen wir mit unserer Geschäftsstelle in Aalen auch alle anderen Aufgaben eines Tarifverbundes mit SPNV-Integration. Unsere Hauptaufgabe bezieht sich auf Tarifangelegenheiten und die damit verbundenen Fahrgastinformation. Die Fahrpläne machen nach wie vor die Unternehmen selbst.

Wie beurteilen Sie das ÖPNV-Angebot, wie es im Landkreis aktuell besteht?

Das Verkehrsangebot im Ostalbkreis ist in Hinblick auf das Fahrtenangebot und die Bevölkerungsdichte als gut bis sehr gut

zu bezeichnen. Angesichts der sehr unterschiedlichen Raumstruktur zwischen verdichteten und sehr dünn besiedelten ländlichen Bereichen ist die Angebotsdichte sehr unterschiedlich. Vor allem am Wochenende, am Abend und in den Ferien sind die Fahrten nachfragebedingt eingeschränkt. Handlungsbedarf gibt es noch in der verstärkten Einbindung alternativer Bedienungsformen.

Aus tariflicher Sicht gibt es aktuell ein stimmiges und größtenteils vollständiges Portfolio an Ticketangeboten. Zukünftig wird es vor allem darum gehen, das Tarifsystem weiter zu vereinfachen und den Bereich des E-Ticketing aufzubauen. Über 20 Millionen jährliche Fahrgäste und ein Anteil der Abonnenten von 86 Prozent (Erwachsene) bzw. 96 Prozent (Ausbildungsverkehr) sprechen für sich.

Gibt es hier Herausforderungen, die in naher Zukunft anstehen?

Im Zuge der Gründung von OstalbMobil wurden wir in die Verbundförderung des

Landes aufgenommen, die einerseits degressiv ausgestaltet ist und deren Verträge andererseits für alle Verbünde im Land Ende des Jahres 2018 auslaufen. Hier brauchen wir in jedem Fall ein adäquates Anschlussinstrument, das konstant und dauerhaft verlässliche Unterstützung vonseiten des Landes bietet. Im Ostalbkreis haben wir außerdem sinkende Schülerzahlen. Der Tarif von OstalbMobil ist bei uns eine gemeinschaftliche Verpflichtung im Sinne eines Höchsttarif nach der EU-VO 1370/2007, die der Landkreis kompensieren muss. In den letzten fünf Jahren ist dieser Ausgleichsbetrag stark angestiegen. Zu Beginn dieses Jahres waren die Unternehmen aufgerufen, Vorschläge zu unterbreiten, wie die Zuschusszahlungen des Landkreises minimiert werden können.

Trotz der Vorschläge aktivierte der Kreistag in seiner Sitzung am 15. Mai das Linienbündelungskonzept aus dem Nahverkehrsplan, das heißt, der Weg kann in Richtung Ausschreibung gehen. Was genau geschehen wird, steht noch nicht fest: Vieles kann sich ändern, muss es aber nicht. Betrachtet man mehrere Linien als wirtschaftliche Einheit, können nicht nur Umläufe optimiert werden. In unserem Fall müsste auch bei den Umsteigeverbindungen der sogenannten „Durchtarifierung“ weniger kompensiert werden. Außerdem bietet sich die Chance, Fahrpläne noch nutzerorientierter zu entwickeln. In jedem Fall ist die Zeit von neuen Kooperationen und Synergien im Nahverkehr im Ostalbkreis angesichts des zehnjährigen Bestehens von OstalbMobil noch nicht vorbei, die Aufgaben werden wachsen.



Paul-Gerhard Maier



Verbundmarketing, das auf der Straße wirkt: Aus Identifikation mit dem Verbund hat DB Regiobus Stuttgart – ein Unternehmen der Deutschen Bahn AG – Teile ihrer Busflotte im Design von OstalbMobil gestaltet. Sollte es zu

Erstauschreibungen der Busverkehre im Landkreis kommen, wird überlegt, Vorgaben zum Design der Fahrzeuge – eventuell eine einheitlich gestaltete Front – in die Vergabebedingungen hinein zu nehmen.

FOTOS UND ABBILDUNGEN: OSTALBMOBIL

