



## Evaluierungsbericht

**Pilotbetrieb eines Busshuttles als Zubringer zum Bahnhof, sog. letzte Meile  
umgesetzt im Rahmen des Projekts**

***RailBLu - Verbesserung der Erreichbarkeit grenzüberschreitender  
Eisenbahnverbindungen zwischen Brandenburg und dem Lebuser Land***

im Rahmen des Kooperationsprogramms INTERREG VA BB-PL 2014-2020

**EUROPÄISCHE UNION**  
Europäischer Fonds für  
regionale Entwicklung



**UNIA EUROPEJSKA**  
Europejski Fundusz  
Rozwoju Regionalnego



**BB-PL  
INTERREG V A  
2014-2020**

"Barrieren reduzieren - gemeinsame Stärken nutzen" / „Redukować bariery – wspólnie wykorzystywać silne strony”

## 1. Über das Projekt.

Gemeinsam mit ihren Partnern auf deutscher Seite, dem Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg / Ministerstwo Infrastruktury i Planowania Kraju Związkowego Brandenburgia (LP/BW) sowie der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH / Związek Komunikacyjny Berlina -Brandenburgii Sp. z o.o. setzte die Wojewodschaft Lebuser Land das Projekt **„RailBLu - Verbesserung der Erreichbarkeit grenzüberschreitender Eisenbahnverbindungen zwischen Brandenburg und dem Lebuser Land im Rahmen des Kooperationsprogramms INTERREG VA BB-PL 2014-2020“** um.

Anfangs war vorgesehen, das Projekt im Zeitraum von Januar 2021 bis Dezember 2022 umzusetzen; aufgrund der COVID-19-Pandemie hatte der Lead-Partner in Absprache mit den Projektpartnern bei der ILB beantragt, den Umsetzungszeitraum bis zum 30.04.2023 zu verlängern. Zum Zeitpunkt der Erstellung vorliegenden Berichts lag diesbezüglich keine schriftliche Antwort vor.

Das Projekt „RailBLu...“ verfolgte die Zielstellung, die verkehrliche Erreichbarkeit der Region zu verbessern, die Entwicklung der grenzüberschreitenden Mobilität nachhaltiger zu gestalten sowie die Attraktivität des gemeinsamen Grenzraums sowohl für seine Einwohner:innen, wie auch für Tourist:innen und Unternehmen zu steigern. Im Rahmen neu unterbreiteter Angebote sollte ein Beitrag zur Verbesserung der grenzüberschreitenden Mobilität sowie zur mittel- und langfristigen strategischen Planung im Rahmen einer gezielten Stärkung des SPNV geleistet werden, die wiederum einer Anbindung der Region an die transeuropäischen Verkehrsnetze und zugleich einer nachhaltigen Entwicklung des Verkehrs im Fördergebiet dienen.

Zielgruppe im Rahmen der konzeptionellen Planung waren Einwohner:innen des Fördergebiets, wie ebenso Politiker:innen auf regionaler, nationaler und Gemeinschaftsebene. In diesem Zusammenhang sollten ebenso die in der Region tätigen Eisenbahngesellschaften angesprochen werden. Dem Anliegen des Projekts zufolge sollten neben den Einwohner:innen auch das Fördergebiet besuchende Tourist:innen Nutznießer seiner Ergebnisse und Outputs sein.

Neue Angebote, die zur gezielten Verbesserung der bisherigen Leistungen beitragen sollten, richteten sich vornehmlich an die grenzüberschreitend verkehrende Regio-Bahnen nutzende Passagiere, da Fahrkarten für den SPNV bislang nur an

einigen wenigen Automaten und Serviceschaltern erworben werden konnten. Erschwerend hinzukommen sprachliche Barrieren. Moderne und innovative Formen des Ticketverkaufs, wie über Internetplattformen oder eigens entwickelten mobile Apps, stehen noch nicht zur Verfügung, was eine wesentliche Barriere im Zugang zu den Leistungen des grenzüberschreitenden SPNV bildet.

Daher verfolgten die Partner im Rahmen der Umsetzung ihres Projekts „RailBLu...“ das Anliegen, die bestehenden Probleme zu erheben und zu analysieren, Maßnahmen zu definieren, um diese zu überwinden, die erforderlichen Verträge zwischen den einzelnen Gesellschaften abzuschließen sowie im gesamten grenzüberschreitenden SPNV des deutsch-polnischen Grenzraums neue Angebote im Rahmen eines Pilotbetriebs im Fördergebiet zu testen und entsprechend anzupassen.

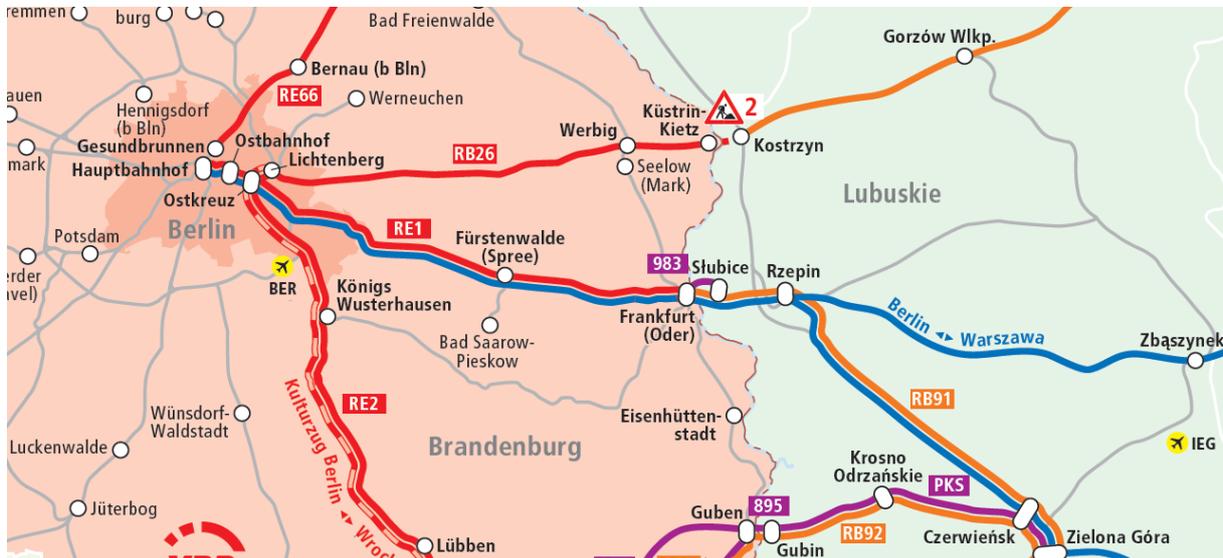
Darüber hinaus kamen sie zu dem Rückschluss, dass eine Ausweitung des SPNV-Angebots allein nicht ausreichend ist, da dieses zugleich die sog. letzte Meile umfassen muss. Deshalb sollten im Rahmen des Projekts „RailBLu...“ pilothaft neue Angebote der grenzüberschreitenden Verkehrsmobilität getestet werden, um die Anbindung weiter von den Bahnhöfen entfernt gelegener Ortschaften zu verbessern und dokumentieren zu können, dass ein solches Angebot einen Beitrag zur Entwicklung der grenzüberschreitenden Mobilität im Fördergebiet leisten kann.

Darüber hinaus wurden im Rahmen der Umsetzung des Projekts RailBLu – *Verbesserung der Erreichbarkeit grenzüberschreitender Eisenbahnverbindungen zwischen Brandenburg und dem Lebusser Land* u.a. folgenden beispielhafte Maßnahmen ergriffen:

1. Erstellung eines allgemeinen Konzepts zur Verbesserung des ÖPNV-Angebots für eine grenzüberschreitende und nachhaltige Mobilität.
2. Erweiterung des Ticketverkaufs im SPNV um Online-Kanäle und per Telefon.
3. Pilotbetrieb von Mobilitätsangebote zwecks Verbesserung der Anbindung von Ortschaften, die weiter von einzelnen Bahnhöfen entfernt gelegen sind.

## 2. Pilotbetrieb eines Busshuttles als Zubringer zum Bahnhof, „letzte Meile“.

Eine der Pilotmaßnahmen im Rahmen der Umsetzung des Projekts „RailBLu – Verbesserung der Erreichbarkeit grenzüberschreitender Eisenbahnverbindungen zwischen Brandenburg und dem Lebuser Land“ bestand in der Bereitstellung eines Busshuttles, um die grenzüberschreitende Zugänglichkeit des SPNV zu verbessern.



Quelle: VBB GmbH

In vielen Städten und Gemeinden im Fördergebiet, vor allem im ländlichen Raum, sind die Bahnhöfe in erheblicher Entfernung von den jeweiligen Ortschaften gelegen. Die Attraktivität des grenzüberschreitenden SPNV-Angebots kann erhöht werden, wenn entsprechende Mobilitätsleistungen auch auf der sog. letzten Meile erbracht werden. Dies bildete den Ausgangspunkt der diesbezüglich von den Partnern geplanten Maßnahmen, auf dessen Grundlage sie einen 6-monatigen Pilotbetrieb eines Busshuttles als Zubringer zu den Bahnhöfen in zwei Ortschaften starteten:

- ☞ auf deutscher Seite in Golzow,
- ☞ und auf polnischer Seite in Krosno Odrzańskie.

Hierbei gingen sie davon aus, dass im Rahmen der Umsetzung des Projekts „RailBLu – Verbesserung der Erreichbarkeit grenzüberschreitender Eisenbahnverbindungen zwischen Brandenburg und dem Lebuser Land“ unter Beweis gestellt werden kann, dass ein solches Angebot, erbracht anhand eines Beispiels im deutschen und im polnischen Teil des Fördergebiets, erfolgreich sein kann; auf dieser Grundlage sollte vorliegender Bericht erstellt werden, der allgemeine Leitlinien für die Bereitstellung eines solchen ergänzenden Mobilitätsangebots enthält.

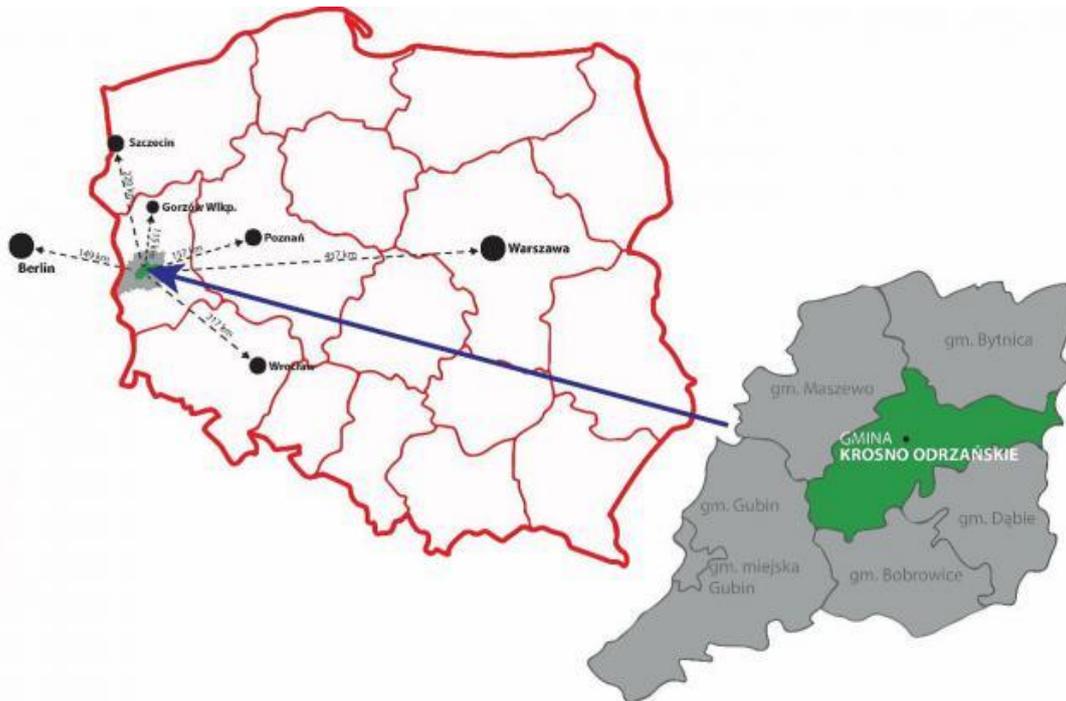
Der Pilotbetrieb auf deutscher Seite erfolgte vom 12.12.2021 bis zum 25.05.2022. Ein barrierefreier Kleinbus mit 8 Plätzen verkehrte auf einer 2 km langen Schleife zum Bahnhof Golzow. Die Ortschaft zählt ca. 850 Einwohner:innen. Die Fahrtzeit vom/zum Bahnhof betrug 6 Minuten. Bei täglich 19 Fahrtenpaaren war die Fahrgastzahl sehr gering und betrug täglich im Durchschnitt 8 Personen. Im Rahmen des Busshuttles sollte die Anbindung an die RB26 Berlin Ostkreuz – Kostrzyn sichergestellt werden.



Quelle: VBB GmbH

Auf polnischer Seite fiel – im Rahmen eines solchen Pilotbetriebs eines Busshuttles als Zubringer zum örtlichen Bahnhof – die Auswahl auf Krosno Odrzańskie.

Warum diese Stadt? Eben aufgrund ihrer charakteristischen Lage.



Quelle: <https://www.krosnoodrzańskie.pl/inwestycje-i-rozwoj/o-gminie>

Krosno Odrzańskie ist eine in malerischer Umgebung im Mittleren Odertal direkt an Bober-Mündung in die Oder gelegene Kreisstadt im mittleren Westen der Wojewodschaft Lebus Land. Sie ist der Sitz der gleichnamigen Stadt- und Landgemeinde. Sie hat 18.000 Einwohner:innen und ist an der Bahnstrecke 358 sowie im Verlauf der Landesstraße DK 29 gelegen. Die DK 29 verläuft durch das Stadtzentrum und ist zugleich ihre wichtigste Verkehrsader; sie führt von der deutschen Grenze in Słubice aus nach Połupin bei Krosno Odrzańskie und bildet eine Verlängerung der DK 31 von Szczecin nach Słubice. Am Knotenpunkt „Świecko“ kreuzt sie die DK 2, die unweit zur Autobahn A2 ausgebaut wurde.

Zudem bilden die hiesigen Naturräume mit ihrer unberührten Natur, ausgedehnten Wäldern und zahlreichen Seen einen Anziehungspunkt für Tourist:innen. Auch das abwechslungsreiche Gelände, viele Gewässer, der hohe Bewaldungsgrad von 47 % und die sehr gute Straßenverkehrsinfrastruktur in der Gemeinde Krosno Odrzańskie tragen hierzu bei. Das charakteristische Relief – geprägt von zahlreichen Hügeln, Tälern, Mosaiken von Feldern, Wiesen, Teichen und Wäldern – lädt zum Wandern und Radfahren ein. Ein Teil der Gemeinde (275 ha) liegt im 1996 errichteten Landschaftspark Gryżyna, der zum Landschaftsparkverbund der Wojewodschaft Lebus Land zählt. Er steht stellvertretend für eine typisch postglazial gestaltete Landschaft und ist ein idealer Ort zum Wandern.

Die mitten durch Krosno Odrzańskie fließende Oder bildet eine der wichtigsten Binnenwasserstraßen in Polen. Die wassertouristische Infrastruktur entlang des Flusses wird zuletzt sukzessive ausgebaut, womit die Oder auch für den aktiven Erholungsurlaub stetig an Attraktivität zunimmt. Zu dieser Infrastruktur zählen in der Gemeinde Krosno Odrzańskie ein Campingplatz, eine Marina im Flusshafen sowie ein Fahrradverleih. Der Flusshafen ist direkt am Kai gelegen, der zusammen mit Piastenschloss und Oder-Boulevard eine touristisch attraktive Hafen- und Schlossanlage bildet. Auf dem nahe gelegenen Bober werden Kanutouren angeboten.

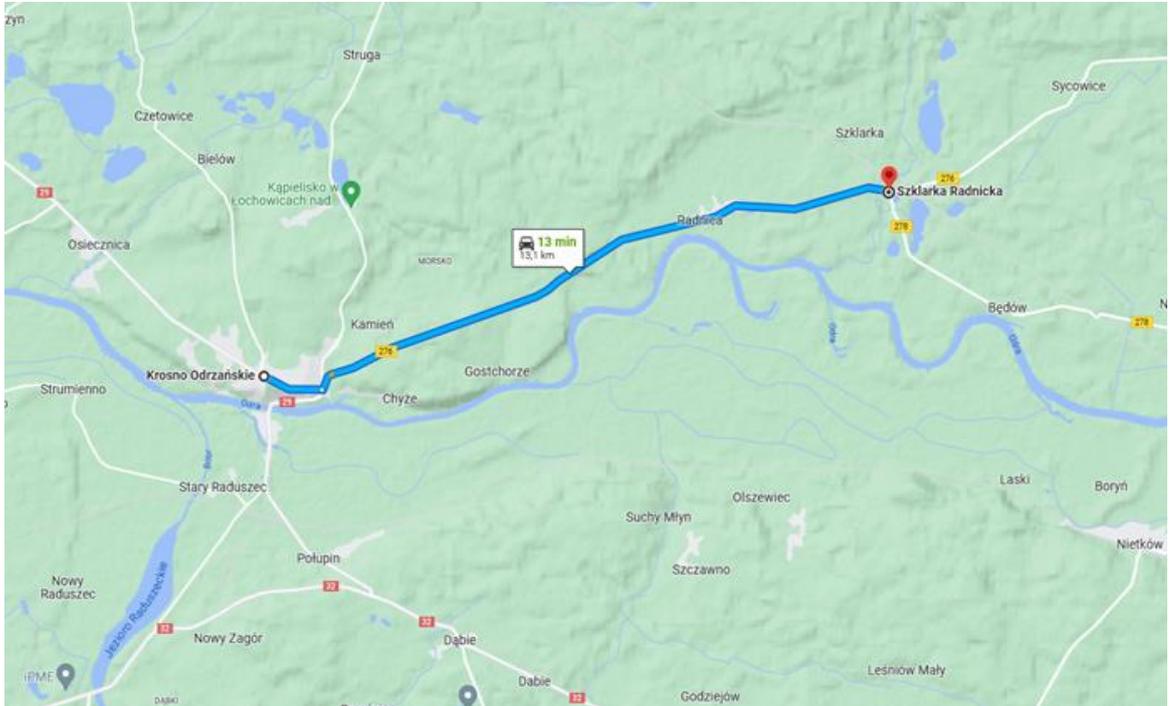
Diese Faktoren waren für die Auswahl gerade dieses Standorts für den Pilotbetrieb eines Busshuttles als Zubringer zum Bahnhof Krosno Odrzańskie – Radnica entscheidend.

Eines der wichtigsten Auswahlkriterien war ebenso die vorteilhafte grenznahe Lage von Krosno Odrzańskie im hiesigen Teil des deutsch-polnischen Grenzraums, womit Ausflüge in das Nachbarland, vor allem nach Berlin, Potsdam, Dresden, in den Spreewald, nach Cottbus und Tropical Island sowie in die gesamte Oder- und Niederlausitz besonders bequem möglich sind, was wiederum hervorragend zum Anliegen des Projekts „RailBLu – Verbesserung der Erreichbarkeit grenzüberschreitender Eisenbahnverbindungen zwischen Brandenburg und dem Lebus Land“ passte und gewinnbringend genutzt werden konnte.

Das Bahnstreckennetz im Fördergebiet wurde hauptsächlich im 19. Jahrhundert angelegt. Militärstrategische Aspekte spielten dabei eine wichtigere Rolle als die Bereitstellung eines ÖPNV-Angebots. Daher befinden sich die Zugangspunkte für den Schienenverkehr im Fördergebiet oft an abgelegenen Orten. Mit dem Aufkommen des Automobils haben diese Zugangspunkte wiederum an Bedeutung verloren. Die allgegenwärtige Nutzung des Pkw weist jedoch auch seine Schattenseiten auf, vor allem in Städten und Ballungsräumen. Viele Reisende wären heute bereit, auf schnelle, insbesondere stressfreie Angebote des Schienenverkehrs zurückzugreifen, ohne in langen Verkehrsstaus stehen zu müssen, wenn die Zugänglichkeit hierzu attraktiver gestaltet würde. Deshalb ist es nicht ausreichend, einzig das SPNV-Angebot selbst zu verbessern, sondern auch die sog. letzte Meile in ein global ausgestaltetes Mobilitätsangebot gezielt einzubeziehen.

Zwecks Umsetzung des im Rahmen des Projekts „RailBLu...“ formulierten Ziels, einen Pilotbetrieb von Busshuttles als Zubringer zum einem solchen Zugangspunkt zu unterhalten, wurde auf polnischer Seite der Bahnhof in Szklarka Radnicka ausgewählt.

Er befindet sich in einer Entfernung von 13 km von Krosno Odrzańskie, entlang der auch als „Oderbahn“ bezeichneten Bahnstrecke 273, die zwischen den Hauptbahnhöfen in Wrocław und Szczecin verkehrt. Am Bahnhof Szklarka Radnicka hielten während des Pilotbetriebs täglich 10 Zugpaare der Polregio, hiervon 3 grenzüberschreitend verkehrende Züge der Linie RB91 Zielona Góra – Frankfurt (Oder).



Quelle: <https://www.google.pl/maps>

Der Pilotbetrieb eines Busshuttles als Zubringer zum Bahnhof Krosno Odrzańskie – Szklarka Radnicka erfolgte in drei Zeiträumen:

1. vom 28.03.2022 bis zum 27.09.2022, in dem der Shuttleverkehr von insg. 12.725 Fahrgästen genutzt wurde,
2. vom 13.10.2022 bis zum 10.12.2022, in dem 5.345 Fahrgäste den Shuttleverkehr nutzten, sowie
3. vom 13.03.2023 bis zum 21.04.2023, in dem wiederum 1.285 Fahrgäste den Shuttleverkehr nutzten.

In den angegebenen Zeiträumen haben die Busse des den Zuschlag im Rahmen der Ausschreibung erhaltenden Busverkehrsunternehmens PKS Zielona Góra Sp. z o.o. [GmbH] 9 Haltestellen angefahren und hierbei eine Gesamtstrecke von 180.301,20 km zurückgelegt.



Quelle: PKS Zielona Góra Sp. z o.o.

Der Pilotbetrieb eines zwischen Krosno Odrzańskie und Radnica mit den Haltestellen Bahnhof Krosno Odrzańskie, ul./Str. Poznańska und Bahnhof Radnica verkehrenden Busshuttles im Rahmen des Projekts „RailBLU – Verbesserung der Erreichbarkeit grenzüberschreitender Eisenbahnverbindungen zwischen Brandenburg und dem Lebus Land“ erfolgte auf der Grundlage des Gesetzes über den Straßenverkehr auf einer Verkehrslinie.

Im ersten Zeitraum des Pilotbetriebs dieses Busshuttles „auf der letzten Meile“ erfolgte der Shuttlevverkehr auf der Linie Bahnhof Krosno Odrzańskie, Trakt Książęcy [Herzogenweg], Bahnhof Radnica, im Rahmen des Shuttlevverkehrs ab dem 13.10.2022 wurden ebenso die Anschlussverbindungen vom Bahnhof Krosno Odrzańskie zu den zwischen Zielona Góra und Guben verkehrenden Zügen berücksichtigt, die anfangs nur an den Wochenenden und ab dem 11.12.2022 auch täglich verkehren.

Der Auftragnehmer stellte im Rahmen der Erbringung seiner Leistung eine ausreichende Anzahl von Bussen zur Verfügung, u.a. hielten die regelmäßig auf dieser Linie verkehrenden Busse ein Innovation bereit, die auf polnischer Seite des Pilotbetriebs darin bestand, Fahrräder oder E-Roller (mind. 2) mitnehmen zu können.

Der vom beauftragten Busverkehrsunternehmen im Rahmen des Pilotbetriebs angebotene Busshuttle verkehrte nach einem von ihm erstellten Fahrplan, wobei folgende Haltestellen angefahren wurden:

- ☞ Krosno Odrz., Bahnhof,
- ☞ Krosno Odrz., Bohaterów Wojska Polskiego,

- ☞ Krosno Odrz., Bohaterów Wojska Polskiego, Tankstelle CPN,
- ☞ Krosno Odrz., Trakt Książęcy, Busbahnhof,
- ☞ Krosno Odrz., B. Chrobrego,
- ☞ Krosno Odrz., Poznańska,
- ☞ Krosno Odrz., Piastów,
- ☞ Kamień, ul./Str. Szosa Poznańska,
- ☞ Gostchorze, Kreuzung,
- ☞ Radnica,
- ☞ Radnica, Försterei Szklarka/Radnica, Laden,
- ☞ Radnica, Bahnhof.

Die vom Auftragnehmer bereitgestellten Busse entsprachen allen technischen und betrieblichen Anforderungen.

### **3. Befragung.**

Die Projektdokumentation sieht eine Evaluierung des Mobilitätsangebots vor. Im Rahmen der Umsetzung dieser Projektmaßnahme erfolgte daher eine Umfrage unter den Fahrgästen, um ihre Ansichten zur Nutzung der Angebote sowie ihre Zufriedenheit hiermit zu ermitteln.

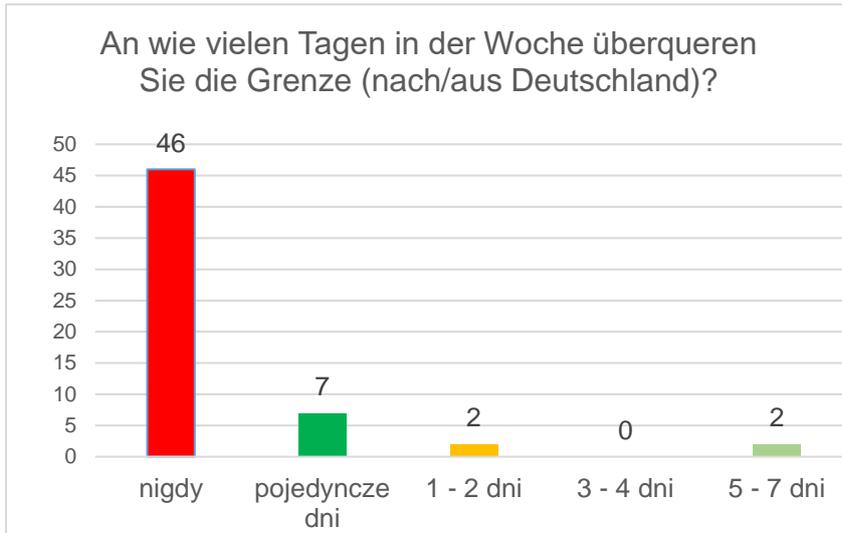
Die Fahrgäste des auf der sog. letzten Meile verkehrenden Busshuttles wurden mehrfach befragt, d.h. am 16.09.2022, am 20.09.2022 sowie am 23.09.2022. Der hierzu genutzte Fragebogen ist vorliegendem Bericht als Anlage beigefügt.

Die Erhebung erfolgte auf der Grundlage eines Fragebogens, der von den deutschen und polnischen Partnern gemeinsam erstellt wurde.

An der Umfrage nahmen 55 Proband:innen teil. Den Fragebogen füllten sie selbständig aus, die einzelnen Antworten waren hierbei handschriftlich anzukreuzen. Einige Proband:innen ließen einzelne Fragen aus, so dass die Summe der Antworten auf einige Fragen nicht mit der Anzahl der verteilten Fragebögen übereinstimmt.

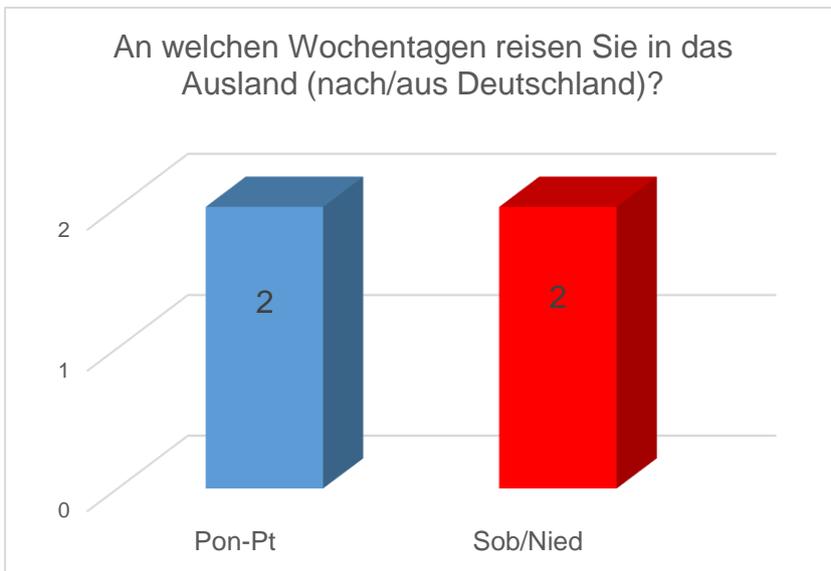
Die Antworten auf die im Fragebogen gestellten Fragen sind den nachstehenden Diagrammen zu entnehmen, vgl.:

Diagramm 1.



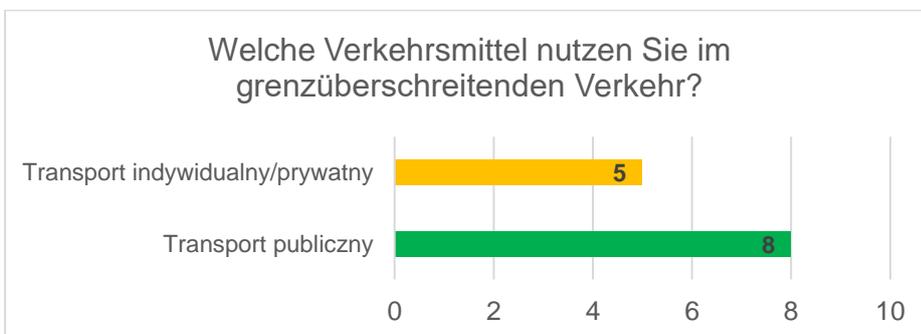
niemals; einzelne Tage; 1-2 Tage; 3-4 Tage; 5-7 Tage

Diagramm 2.



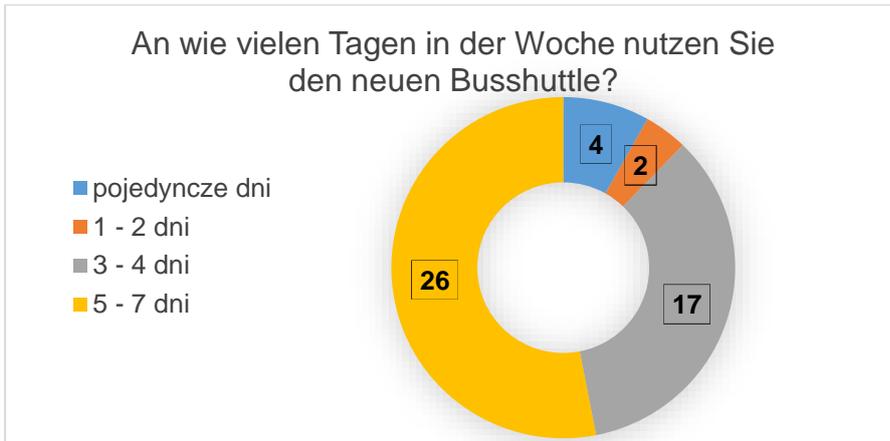
Montag-Freitag; Samstag/Sonntag

Diagramm 3.



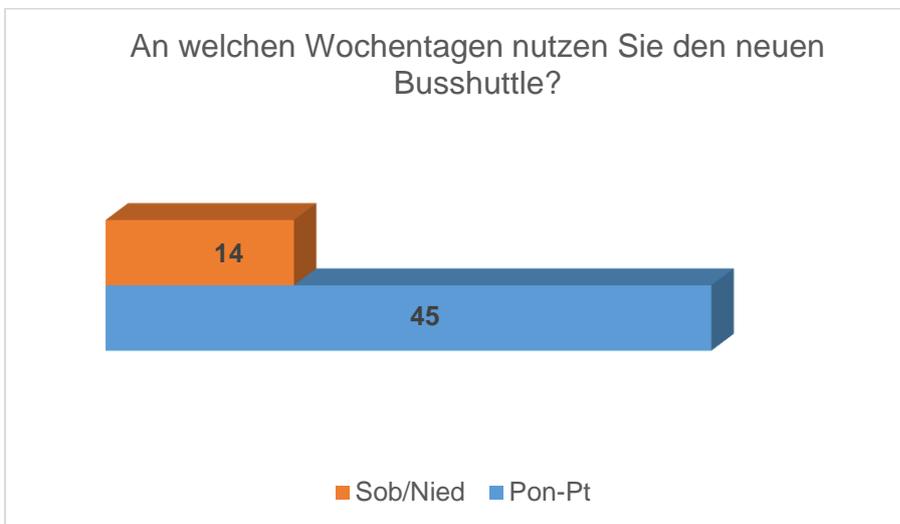
Individualverkehr/privat  
ÖPNV

Diagramm 4.



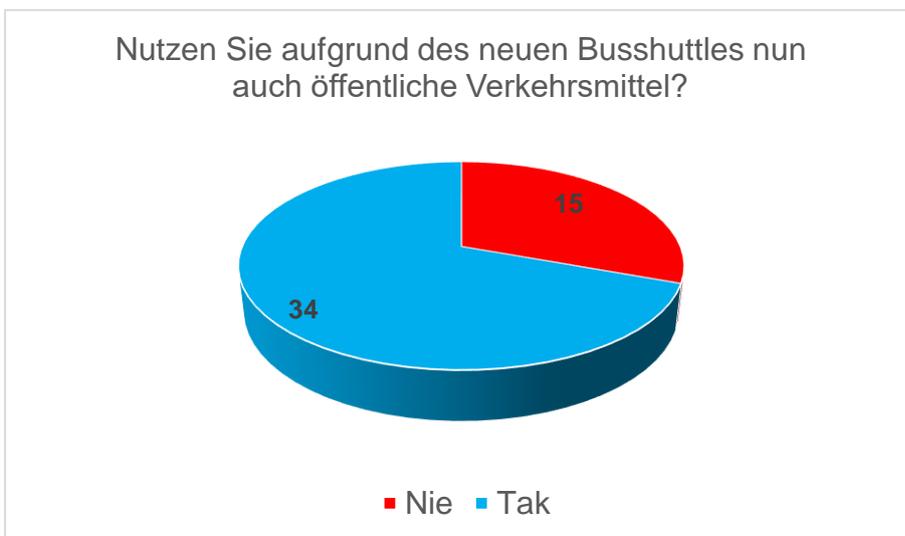
einzelne Tage; 1-2 Tage; 3-4 Tage; 5-7 Tage

Diagramm 5.



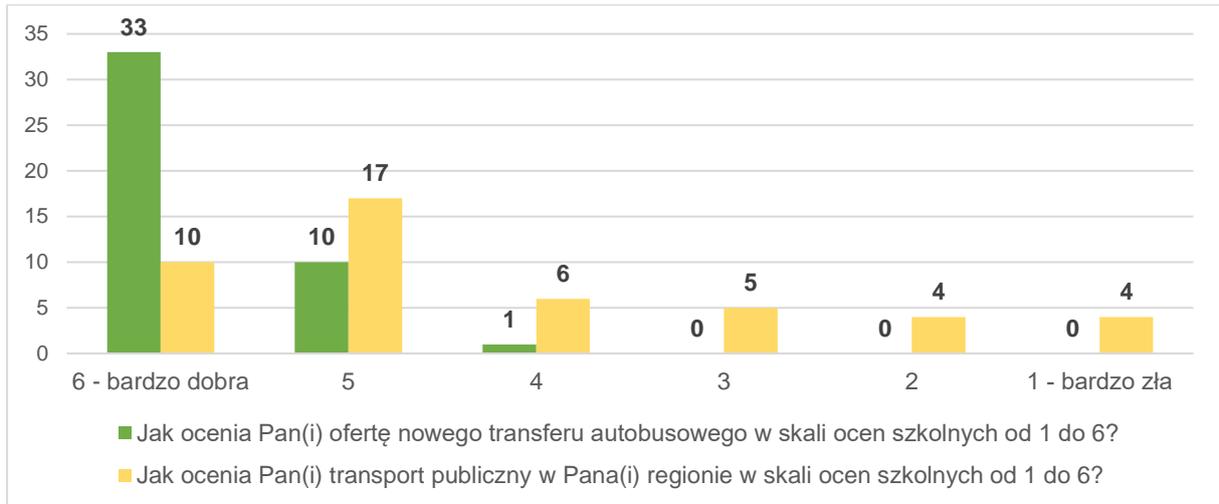
Montag-Freitag; Samstag/Sonntag

Diagramm 6.



Nein / Ja

Diagramm 7.



6 sehr gut; 1 sehr schlecht

Wie bewerten Sie den neuen Busshuttle auf einer Skala von 1 bis 6 (in Schulnoten)?

Wie bewerten Sie den ÖPNV in Ihrer Region auf einer Skala von 1 bis 6 (in Schulnoten)?

Diagramm 8.

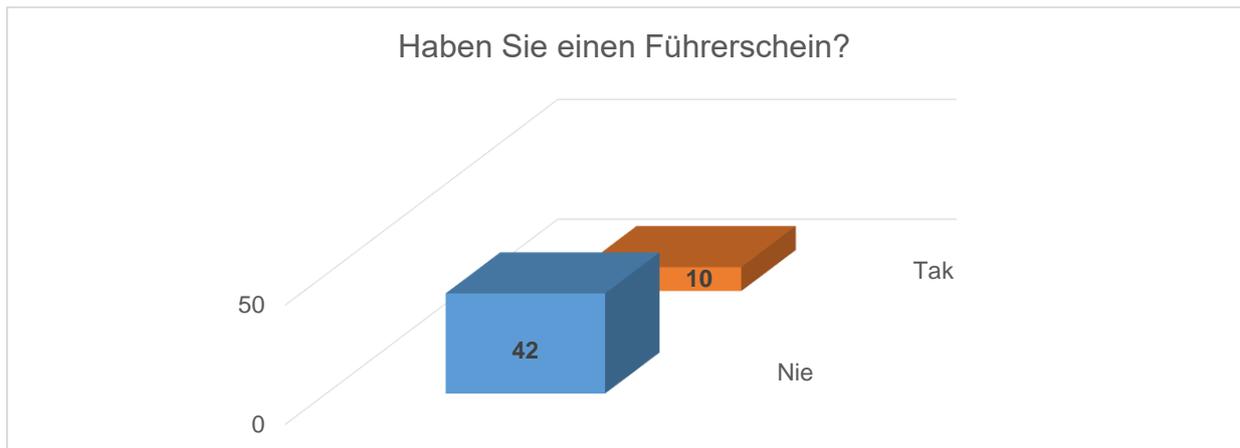
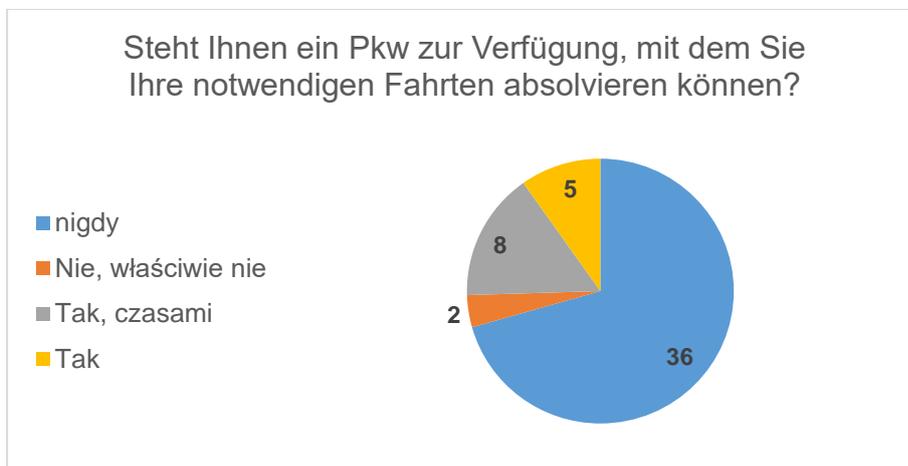
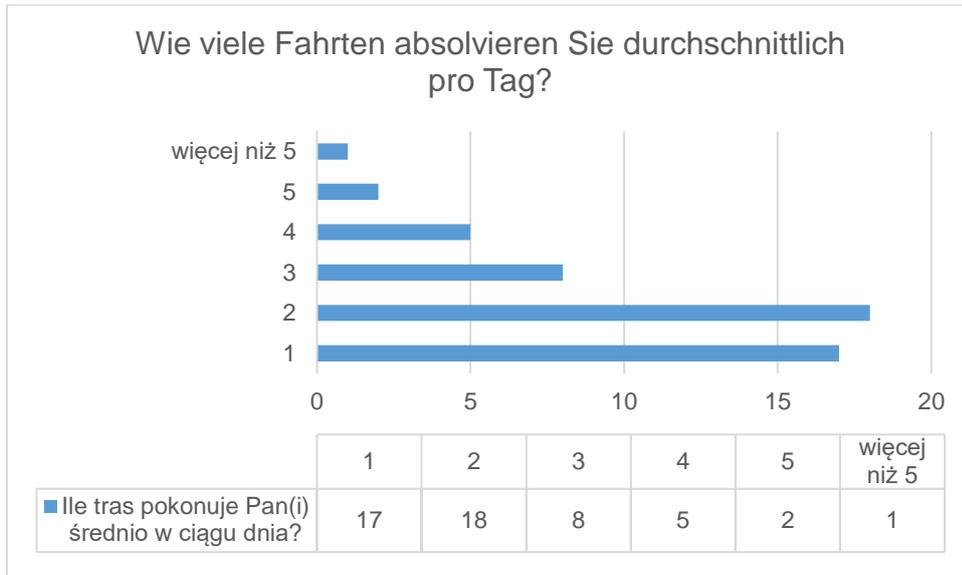


Diagramm 9.



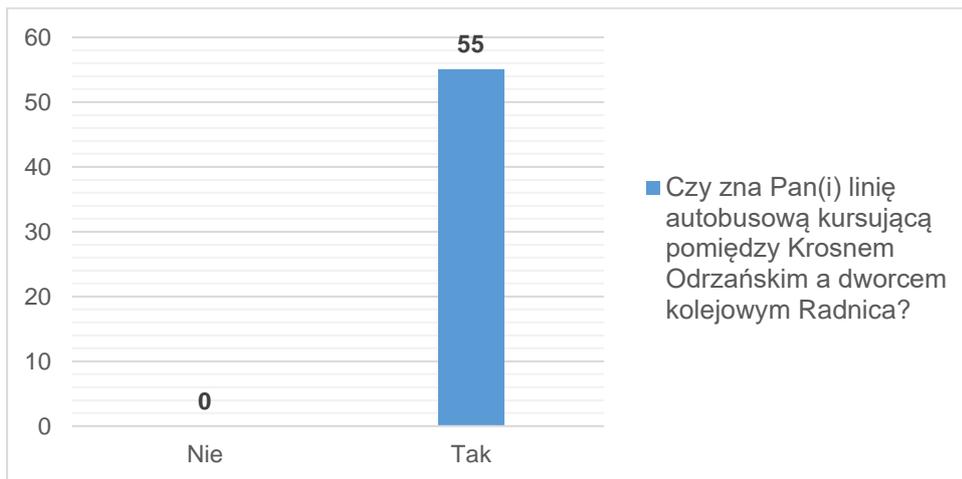
Nein, niemals  
Nein, eigentlich nicht  
Ja, manchmal  
Ja

Diagramm 10.



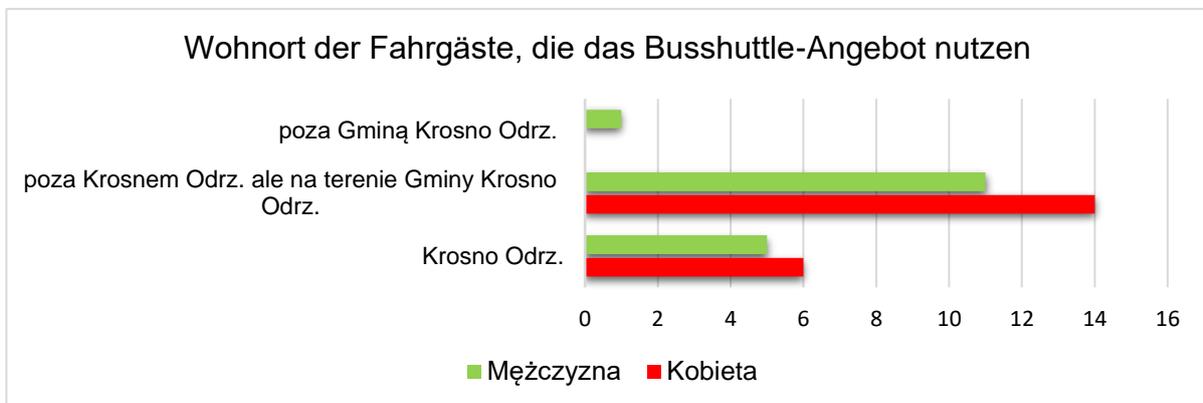
mehr als

Diagramm 11.



Kennen Sie die Buslinie, die zwischen Krosno Odrzańskie und dem Bahnhof Radnica verkehrt?

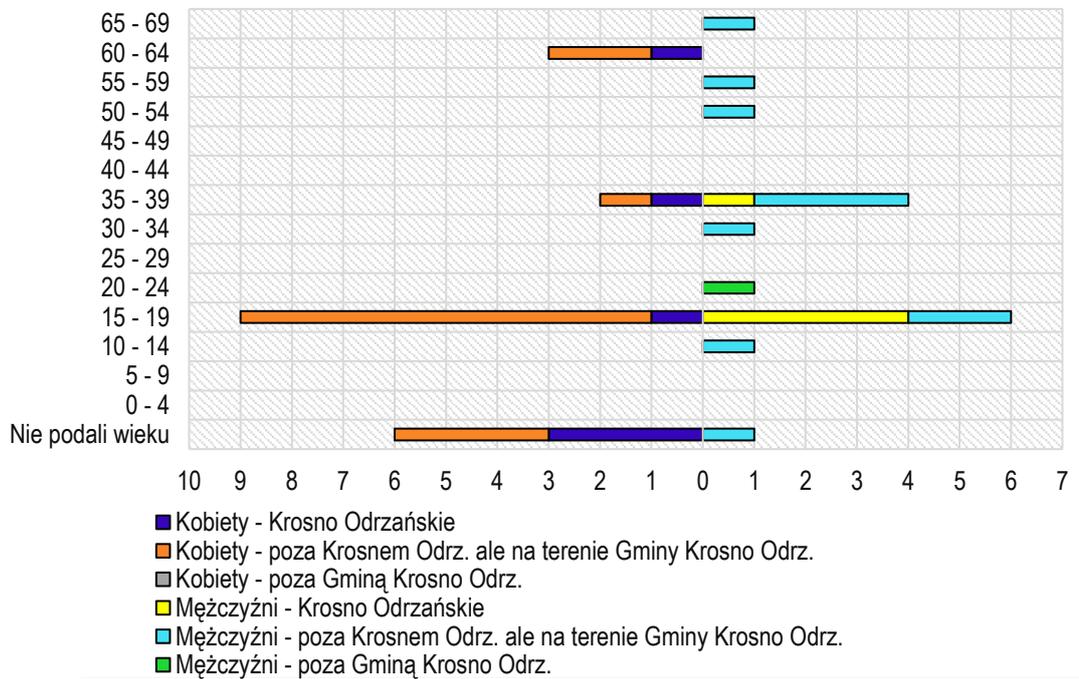
Diagramm 12.



außerhalb der Gemeinde Krosno Odrzańskie; außerhalb von Krosno Odrzańskie, aber in der Gemeinde; Krosno Odrzańskie  
Männer; Frauen

Diagramm 13.

Fahrgäste des Busshuttle nach Geschlecht, Alter und Wohnort



keine Altersangabe; Frauen: Krosno Odrzańskie; außerhalb von Krosno Odrzańskie, aber in der Gemeinde; außerhalb der Gemeinde Krosno Odrzańskie

Diagramm 14.

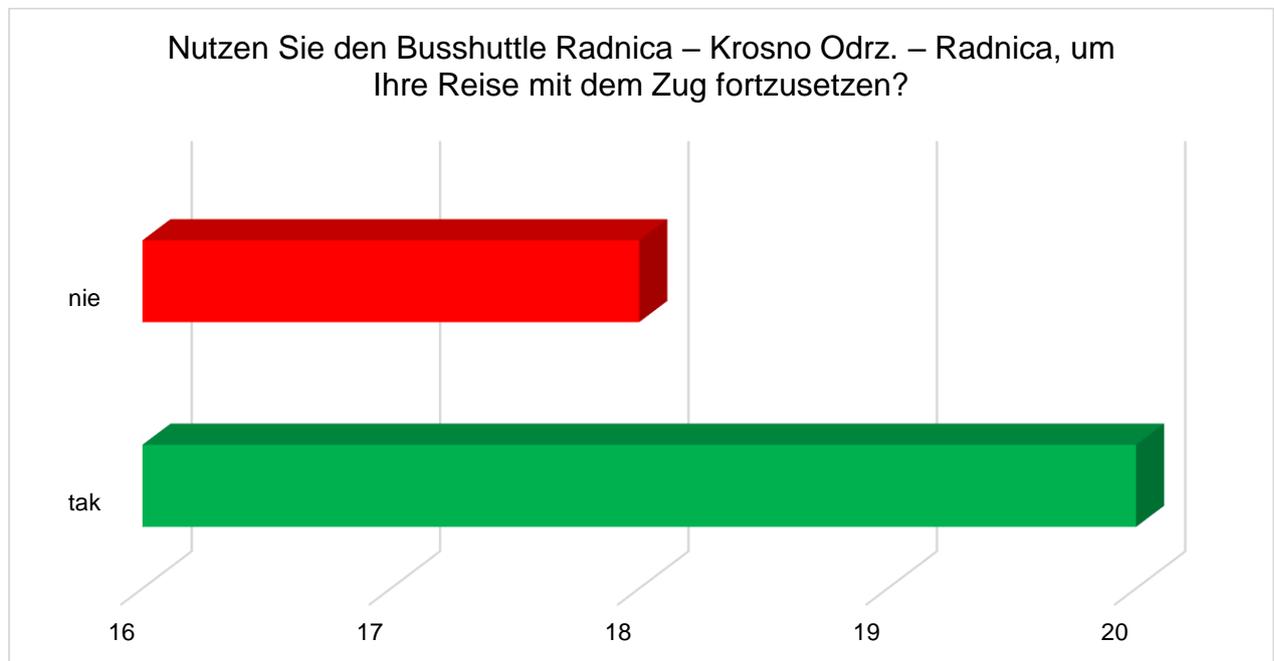


Diagramm 15.

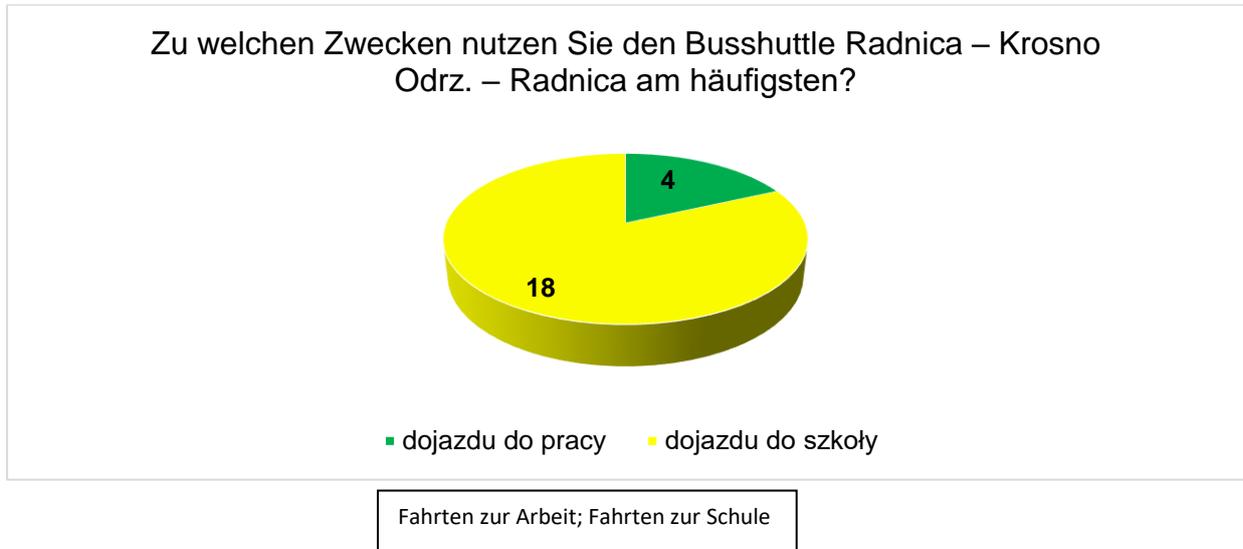


Diagramm 16.

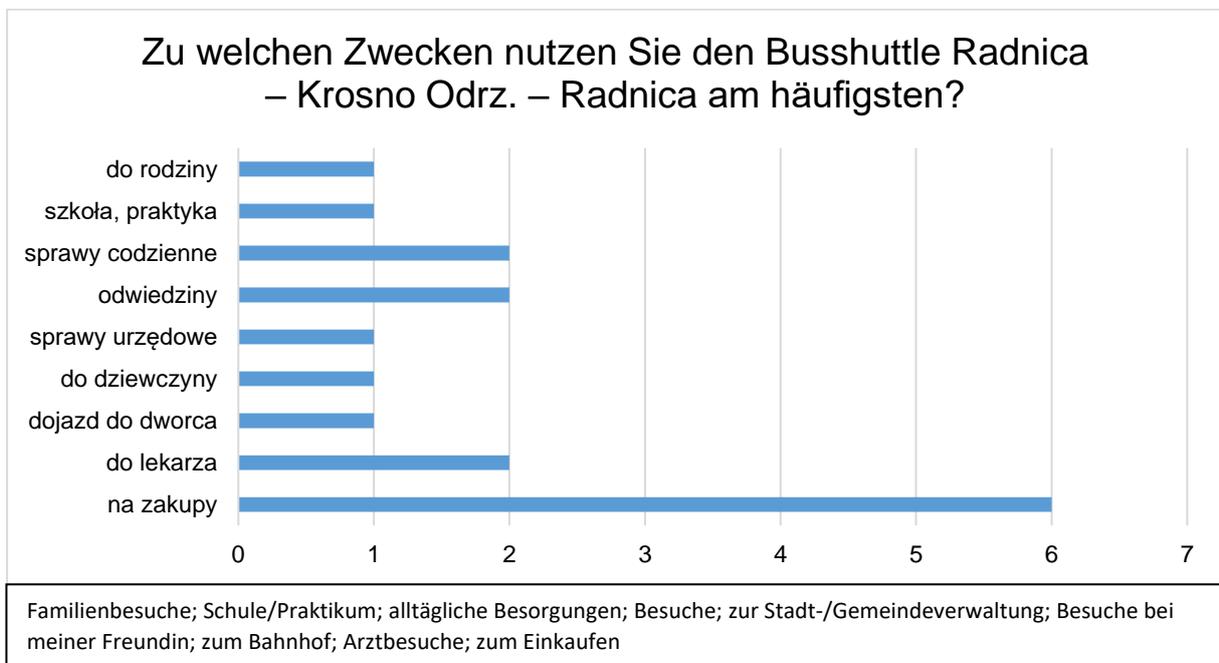
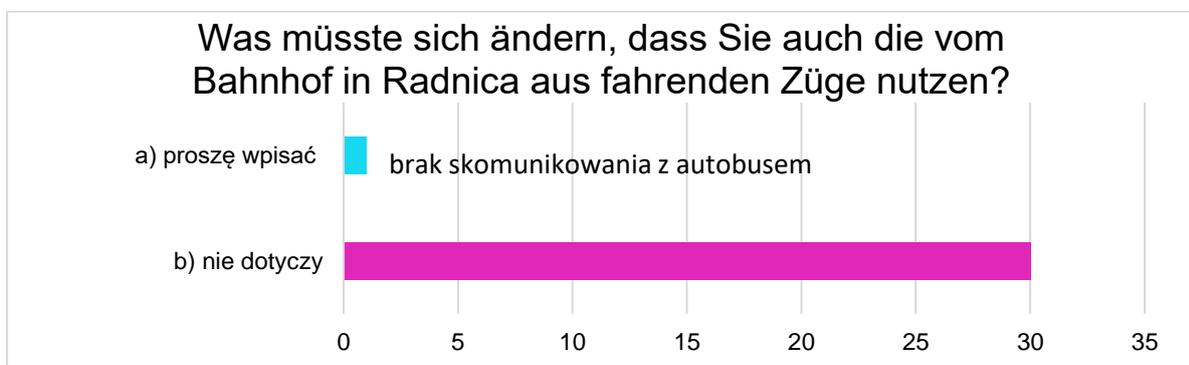


Diagramm 17.



a) Tragen Sie eine Antwort ein: kein Anschluss an den Bus  
 b) Nicht zutreffend

Im Rahmen der Evaluierung des Pilotbetriebs eines Busshuttles als Zubringer zum Bahnhof (auf der „letzten Meile“) wurden darüber hinaus zwei Interviews geführt: eines mit Herrn Roman Siemiński, dem stellvertretenden Bürgermeister der Stadt Krosno Odrzańskie sowie ein zweites mit Herrn Piotr Pasternak, Geschäftsführer der PKS Zielona Góra Sp. z o.o.

Beiden Probanden wurden dieselben Fragen gestellt, die sie wie folgt beantworteten:

1. Wie bewerten Sie den ÖPNV im Landkreis und im Stadtgebiet von Krosno Odrzańskie?

**Antwort des Busverkehrsunternehmens:**

*Die Beförderung auf den Hauptstrecken (Zielona Góra - Krosno Odrz.) ist derzeit ausreichend, anders verhält es sich bei der Beförderung zwischen den Gemeinden im Landkreis Krosno Odrzańskie, wo es nur sehr wenige oder gar keine Linien gibt (dies teilten uns unsere Fahrgäste mit).*

*Aus Sicht des Busverkehrsunternehmens wäre es natürlich möglich, den ÖPNV im Landkreis auszubauen, dies aber setzt voraus, dass sich die Kommune hieran finanziell beteiligt.*

**Antwort des stellv. Bürgermeisters:**

*Das Angebot des ÖPNV im Landkreis Krosno Odrzańskie entspricht nicht den Bedürfnissen und Erwartungen der Einwohner:innen.*

2. Sehen Sie einen Bedarf, mehr Bus- und Bahnverbindungen im Landkreis anzubieten?

**Antwort des Busverkehrsunternehmens:**

*Ja, vor allem an Sonn- und Feiertagen.*

**Antwort des stellv. Bürgermeisters:**

Ja, da ein Teil unserer Einwohner:innen schlecht bis gar nicht an den ÖPNV angebunden sind.

3. Wie beurteilen Sie die Möglichkeit, neue Buslinien im Landkreis sowie in der Stadt Krosno Odrzańskie einrichten zu können?

**Antwort des Busverkehrsunternehmens:**

*Die Möglichkeit, neue Buslinien einzurichten, besteht durchaus, nur: Wer soll das machen?*

**Antwort des stellv. Bürgermeisters:**

*Der Landkreis Krosno Odrz. hat eigens einen Verkehrsverbund ins Leben gerufen, der über das notwendige Wissen und die erforderliche Erfahrung verfügt, ein solches Liniennetz – unter Berücksichtigung des tatsächlichen Bedarfs – zu betreiben bzw. neu aufzubauen. Hierzu ist jedoch finanzielle Unterstützung von Nöten.*

4. Meinen Sie, dass Buslinien, wie den im Rahmen des Projekts RailBLu angebotenen Busshuttle, notwendig sind?

**Antwort des Busverkehrsunternehmens:**

*Ja, es sollten aber die Nutzungsbedingungen für derlei Angebote präzisiert werden und vor allem sollte das Projekt mindestens mehrere Monate dauern.*

**Antwort des stellv. Bürgermeisters:**

*Ja, weil uns solche Projekte dabei behilflich sind, den tatsächlichen Bedarf wie auch die Fahrgastströme auf ausgewählten Strecken erheben zu können. Es ist jedoch anzumerken (meiner Meinung nach), dass solche Pilotprojekte teilweise kostenpflichtig sein sollten, um ein reales Bild der Nachfrage nach einer Verkehrsdienstleistung zu erhalten, die, wenn sie kostenlos angeboten wird, nur dazu führt, dass die Fahrgäste z. B. einkaufen gehen, anstatt den Zug zu nehmen.*

5. Wird die Einrichtung einer solchen Buslinie Ihrer Meinung nach Fahrgäste für den SPNV gewinnen?

**Antwort des Busverkehrsunternehmens:**

*Ja, allerdings vorausgesetzt, dass sie auch systematisch betrieben wird, ohne Unterbrechungen wie dies bislang der Fall ist; zudem muss eine Lösung gefunden werden, um eine Nutzung dieses Angebots auszuschließen, das eben nicht einem*

*Umstieg auf die Bahn dient, sondern für Fahrten zur Schule oder für Verwandtenbesuche. Außerdem mangelt es derzeit an Informationen über die mögliche Nutzung eines solchen Angebots seitens der POLREGIO; es gibt keinerlei Flyer, Informationen in den Zügen oder an den Bahnhöfen.*

**Antwort des stellv. Bürgermeisters:**

*Ja, wenn man davon ausgeht, dass die Fahrpläne stabil sind und in einem angemessenen Zeitabstand auf das nächste Verkehrsmittel umgestiegen werden kann.*

6. Halten Sie es für notwendig, die grenzüberschreitenden Bahnverbindungen auszubauen? Ist ihre Anzahl ausreichend?

**Antwort des Busverkehrsunternehmens:**

*In erster Linie sollten die derzeitigen Verbindungen an die Bedürfnisse der Fahrgäste angepasst werden, erst anschließend hieran sollte man über zusätzliche Zugpaare nachdenken, um Lücken im Angebot zu schließen oder den Busverkehr zu ergänzen.*

**Antwort des stellv. Bürgermeisters:**

*Ja, das ist eine große Chance für unseren deutsch-polnischen Grenzraum, um den Zugang zu beiden Arbeitsmärkten und auch die Zugänglichkeit der touristischen Angebote effektiv verbessern zu können.*

7. Wie bewerten Sie die grenzüberschreitende Bahnlinie von Zielona Góra über Krosno Odrzańskie nach Guben?

**Antwort des Busverkehrsunternehmens:**

*Die Einführung dieser Verbindung war ein sehr guter Schritt, muss aber weiter ausgebaut werden. Vor allem ist es wichtig, die Taktung an die Bedürfnisse der Fahrgäste anzupassen, d.h. eine Anbindung an die Zugverbindungen von/nach Zielona Góra mit den Anschlusszügen aus Wrocław/Poznań/Szczecin sowie Guben auch nach Cottbus Hbf/Berlin Hbf sicherzustellen, da die Verbindungen sonst nicht den Erwartungen der Fahrgäste vollständig gerecht werden.*

**Antwort des stellv. Bürgermeisters:**

*Als Pilotvorhaben ist dies aus heutiger Sicht als positiv einzuschätzen. Jedoch sollte hierbei bedacht werden, dass die Bahnhöfe in Krosno Odrzańskie und auch in Gubin erst auf Vordermann gebracht werden sollten (wie Toiletten und Warteräume instanzzusetzen und ein effizientes Informationssystem einzurichten) und auch ihre Anbindung selbst erst sichergestellt werden muss, da beide Bahnhöfe sehr weit von den jeweiligen Stadtzentren entfernt liegen.*

8. Würden Shuttleangebote, wie sie im Rahmen des Projekts RailBLu eingerichtet wurden, Ihrer Meinung nach auch weiterhin in Anspruch genommen werden, wenn diese kostenpflichtig wären?

**Antwort des Busverkehrsunternehmens:**

*Nur, wenn dies im Rahmen eines Verbundtickets angeboten würde (wenn man also in Krosno Odrz. ein Bahnticket nach Szczecin und umgekehrt kauft) oder die Nutzung des Shuttles auf der Grundlage eines Bahntickets generell möglich ist.*

**Antwort des stellv. Bürgermeisters:**

*Ohne eine zusätzliche Förderung, glaube ich, wäre dies nicht der Fall.*

9. Wie bewerten Sie die Idee, Fahrgäste auf der „letzten Meile“ zu den Bahnhöfen zu bringen, vor allem im grenzüberschreitenden Bahnverkehr?

**Antwort des Busverkehrsunternehmens:**

*Die Idee an sich ist sehr gut, denn die Bahnhöfe sind größtenteils weit von den Stadtzentren entfernt gelegen, wie in Gubin oder Krosno Odrzańskie; sie sollten aber wesentlich besser ausgebaut werden, wie z. B. in Krosno Odrzańskie, wo es zusätzliche Haltestellen geben sollte, währenddessen der Bahnhof in Gubin überhaupt nicht an den städtischen ÖPNV angebunden ist.*

**Antwort des stellv. Bürgermeisters:**

*Ein sehr notwendiges Angebot, wenn man zusätzlich noch die Mitnahme von Fahrrädern berücksichtigt.*

10. Welche Strecken und welche Betriebszeiten und -tage sollten Ihrer Meinung nach speziell im Busverkehr eingeführt werden, um Fahrgäste für den ÖPNV vor allem Bus, zu gewinnen?

**Antwort des Busverkehrsunternehmens:**

*Man sollte Linien vor allem nachmittags sowie samstags und sonntags verkehren lassen.*

*Auch muss man hierzu anmerken, dass der Busverkehr derzeit hauptsächlich an Schultagen erfolgt. Als Verkehrsunternehmen können wir sehen, dass die Attraktivität der Verbindungen auf große Fahrtenanzahl zurückzuführen ist. Andererseits sind die Einschränkungen, die sich nun im Busverkehr ergeben haben, auf wirtschaftliche Aspekte zurückzuführen, nach denen wir uns zu richten haben. Ohne eine kommunale Förderung können wir unsere Angebote nicht attraktiver gestalten. Ein gutes Instrument ist hierbei das Förderprogramm Busverkehr, um ein angemessenes Busnetz aufbauen zu können, indem die Finanzierung der Aufgaben für Busverkehrsunternehmen sichergestellt wird.*

**Antwort des stellv. Bürgermeisters:**

*Vor allem sollten die Fahrpläne stabil sein. Bei der Anbindung von Stadtzentren und Bahnhöfen sollte die erhöhte Nachfrage in Zeiten mit erhöhtem Touristenaufkommen (Wochenenden, Ferien und Sonn- und Feiertage) berücksichtigt werden.*

**Rückschlüsse aus der durchgeführten Umfrage.**

Im Rahmen einer Auswertung der Umfrageergebnisse gelangen wir zu einer ersten These, die wie folgt lautet: **Die den im Rahmen des Projekts angebotenen Busshuttle auf der „letzten Meile“ nutzenden Fahrgäste nehmen dieses Angebot nicht in Anspruch, um nach Deutschland zu fahren (Diagramm 1)**, und dies trotz des eigentlichen Ziels, dass der Busshuttle eine Weiterreise nach Deutschland, in Richtung Frankfurt (Oder) und Berlin, ermöglichte. Dies lässt sich dadurch erklären, dass der Hauptzweck von Reisen der Einwohner:innen von Krosno Odrzańskie und Umgebung der Pendelverkehr zur Arbeitsstätte ist. Den mit den Fahrgästen und Einwohner:innen von Krosno Odrzańskie hierzu geführten Interviews ist zu entnehmen, dass sie für ihre Wege von/zur Arbeit ihre Privat-Pkw sowie vom Arbeitgeber oder privaten Verkehrsunternehmen bereitgestellte Verkehrsmittel nutzen. Ebenso muss

hierbei berücksichtigt werden, dass Berlin und Umgebung ein häufigerer Arbeitsort für die Einwohner:innen des nördlichen Teils der Wojewodschaft Lebus Land ist. Dennoch gaben diejenigen **Reisenden, die nach dem Verkehrsmittel, welches sie auf der sog. letzten Meile zur Weiterreise nach Deutschland nutzen befragt wurden, meist an, dass sie im grenzüberschreitenden Verkehr öffentliche Verkehrsmittel nutzen (Diagramm 3)**, wobei Reisen nach Deutschland gleichermaßen wochentags, wie auch an den Wochenenden unternommen werden (Diagramm 2). Die zweite These, die sich aus der Auswertung der Ergebnisse der im Rahmen des Projekts durchgeführten Umfrage ableiten lässt, lautet: **über die Hälfte der den Busshuttle nutzenden Fahrgäste fahren täglich oder fast täglich mit diesem Bus (Diagramm 5)**. Ein solches Ergebnis sollte nicht überraschen, da der Busshuttle von Krosno Odrzańskie nach Radnica kostenfrei angeboten wurde und viele Einwohner:innen von Radnica in Ermangelung einer Alternative ausschließlich diesen Weg für Fahrten zwischen den beiden Städten nutzten. In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass die Einwohner:innen im Rahmen der Umfrage angegeben hatten, dass es **in der Gemeinde Krosno Odrzańskie an einem entsprechenden ÖPNV-Angebot schlicht mangelt**. Der im Rahmen des Projekts angebotene Shuttleverkehr war für sie die einzige Möglichkeit, nach Zielona Góra zu gelangen. Eine weiter gefasste, von Mitarbeiter:innen des Marschallamtes der Wojewodschaft Lebus Land vorgenommene Auswertung der Umfrage führt wiederum zur folgenden These: **die Einrichtung eines Busshuttles auf der sog. letzten Meile führte zu einem gestiegenen Interesse der Einwohner:innen der Gemeinde Krosno Odrzańskie an einer Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel (Diagramm 6)**. Demnach veranlasst sogar ein derart bescheidenes, zudem zeitlich begrenztes Angebot die Bewohner:innen dazu, auf öffentliche Verkehrsmittel umzusteigen und auf das Auto zu verzichten. Daher sollte auch die folgende, verifizierte These nicht überraschen: **die Nutzer:innen der Buslinie bewerten das neue Verkehrsangebot positiv (Diagramm 7)**. All jene, die die Umfrage durchführten und direkt mit den Fahrgästen des Busshuttles sprachen, stellten fest, dass sich die Fahrgäste sehr begeistert zum neuen Angebot äußerten. Die Proband:innen betonten hierbei, dass dies eine ideale Lösung für ihre Verkehrsprobleme sei, da das Angebot sowohl für die täglichen Besorgungen, als auch für eine Weiterreise mit dem Zug genutzt werden könnte. Sie baten die Interviewer darum, dem Aufgabenträger des Busshuttles mitzuteilen, dass sie eine dauerhafte Einrichtung dieser Linie erwarten, auch wenn dies mit Kosten verbunden sei.

Damit verbunden war ebenso eine Frage nach einer Bewertung des ÖPNV im Allgemeinen. Diesbezüglich waren die Meinungen nicht mehr derart einheitlich wie im Falle der Bewertung des Shuttleangebots. Dennoch vergaben über die Hälfte der Proband:innen für das ÖPNV-Angebot die Schulnoten 6 und 5. Nur 8 Proband:innen vergaben die Schulnoten 1 und 2. Allerdings sollten hierbei erneut die Aussagen der Fahrgäste im Rahmen der Umfrage berücksichtigt werden, die sich bereits dahingehend zufrieden äußerten, dass es überhaupt ein ÖPNV-Angebot gibt. Fragen nach der Qualität der angebotenen Leistungen waren für sie generell zweitrangig und sogar irrelevant. Angesichts eines noch so bescheidenen Angebots führt die Einrichtung irgendeiner Buslinie zur Zufriedenheit der Einwohner:innen.

Im Rahmen der Erstellung des Fragebogens wurde die Hypothese aufgestellt, dass **der Shuttleverkehr vor allem von Personen genutzt werden wird, die über keinen Führerschein verfügen bzw. denen kein Pkw zur Verfügung steht, mit dem sie ggf. von Angehörigen gefahren werden.** Und auch diese Hypothese konnte bestätigt werden, da die Proband:innen mehrheitlich angaben, keinen Führerschein und keinen Zugang zu einem Pkw zu haben. Dies deutet jedoch leider auf die Notwendigkeit hin, die Gewohnheiten vor allem der Berufspendler ändern zu müssen. Menschen, die über einen Führerschein und ein Pkw verfügen, entscheiden sich trotz eines kostenfreien ÖPNV-Angebots zur Nutzung des Pkw (Diagramme 8 und 9).

Die Fahrgäste des Busshuttles wurden ebenso danach befragt, wie oft sie unterwegs sind (Diagramm 10). 17 Proband:innen gaben an, dies einmal täglich zu tun, 18 gaben eine zweimalige Nutzung an. Dies bestätigte wiederum die Annahme des Betreibers, dass **der Regional- oder Nahverkehr auf Gemeinde- und Kreisebene im Wesentlichen dem Pendelverkehr zu Arbeit und Schule sowie zur Erledigung alltäglicher Besorgungen im nächstgelegenen Stadtzentrum dient**, was von den anderen Proband:innen ja auch bestätigt wurde.

Ein wenig überraschendes Ergebnis der Umfrage ist ebenso, dass fast alle (mit nur einer einzigen Ausnahme), **die den Busshuttle nutzen, Einwohner:innen von Krosna Odrzańskiego bzw. der Gemeinde Krosno Odrzańskie waren** (Diagramm 12) Interessant sind jedoch die Ergebnisse, schlüsselt man die Fahrgäste nach ihrem Geschlecht auf (Diagramm 13). Hier stellte sich nämlich heraus, dass es mehrheitlich Frauen sind, die den Busshuttle nutzen (21 Frauen ggü. 17 Männern). Der Grund hierfür ist in der Bevölkerungsstruktur in Polen zu suchen. Zunächst ist der Anteil von Frauen an der Bevölkerung höher, zudem sind aktiver und leben länger. Gerade mit letzterem

lässt sich ebenso die Nutzung des Busshuttles von Frauen zwischen dem 60. und dem 64. Lebensjahr erklären. Kein einziger Mann tritt in dieser Altersgruppe auf. Diagramm 13 kann ebenso entnommen werden, dass die Busshuttle mehrheitlich von Einwohner:innen der Gemeinde Krosno Odrzańskie genutzt werden, wobei sich Einwohner:innen der Stadt in der Minderheit befinden. Aufgezeigt wird darüber hinaus, dass die Busshuttle am häufigsten von junge Menschen zwischen 15 und 19 Jahren, gefolgt von den 34- bis 39-Jährigen genutzt werden. Zugleich überwiegen auch in diesen Altersgruppen Frauen mit Wohnsitz in der Gemeinde.

Eine weitere, im Rahmen der Untersuchung aufgestellte These lautete, dass der Busshuttle von Personen genutzt wird, um mit dem Zug weiterzureisen. **Diese These hat sich nicht bestätigt, da die Hälfte der den Busshuttle Bahnhof Radnica – Krosno Odrzańskie – Radnica nutzenden Fahrgäste nicht mit der Bahn weiterreisen.** Dies ist auf das generell fehlende Verkehrsangebot auf dieser Strecke zurückzuführen. Als diese Buslinie angeboten wurde, war sie die einzige Alternative im Rahmen des ÖPNV, um nach Krosno Odrzańskie, zur Gemeindeverwaltung oder zum Landratsamt, zu fahren. Die den Busshuttle nutzenden Fahrgäste (Diagramme 15 und 16) pendelten meist zur Arbeit (18), nicht wesentlich weniger Fahrgäste (insg. 17) nutzten ihn zur Erledigung alltäglicher Besorgungen bzw. von Verwaltungsangelegenheiten, die wir hier der Einfachheit halber zusammenfassend behandelt haben. 4 Fahrgäste gaben hingegen an, zur Schule zu fahren. Ein solcher Sachstand führt zu nächsten These: **der öffentliche Nahverkehr dient gleichermaßen dem Pendeln wie auch sozialen Bedürfnissen (Bildung, Gesundheit, Kultur, zwischenmenschliche Beziehungen), die nicht mit der Erwerbsarbeit in einem Zusammenhang stehen.**

Eine abschließend vorgenommene Untersuchung zur Bewertung des den Bahnhof in Radnica anbindenden Verkehrsangebots führt zu keinen eindeutigen Erkenntnissen. Im Rahmen der Erstellung des Fragebogens wurde davon ausgegangen, dass die Einwohner:innen Anmerkungen zur Nutzung des Bahnhofs in Radnica vorbringen würden. Da es an alternativen Antwortmöglichkeiten fehlte, gaben fast alle Proband:innen an, dass diese Antwort nicht zutreffend sei. Es ist schwierig, hieraus weitreichende Schlussfolgerungen ziehen zu können, jedoch könnte dies Anlass geben zu vermuten, dass das Bahnangebot den Erwartungen der Einwohner:innen entspricht. Da es aber an hinreichenden Belegen fehlt, kann eine solche These weder aufgestellt, noch verteidigt werden.

## **Rückschlüsse und Empfehlungen im Rahmen der Evaluierung.**

1. Es ist sinnvoll, in der Gemeinde Krosno Odrzańskie ergänzende Mobilitätsangebote zu unterbreiten.
2. Es sollte dahingehende Bemühungen geben, die Angebote auf der sog. letzten Meile auch nach Projektabschluss fortzuführen, wobei die Fahrpläne orientiert an die maximale Passagierströme angepasst werden sollten.
3. Laut polnischem Personenbeförderungsgesetz ist die Selbstverwaltung auf Wojewodschaftsebene dafür zuständig, Bahn- und Buslinien zwischen den Landkreisen zu betreiben; für Linien innerhalb einer Stadt oder Gemeinde obliegt dies den Bürgermeister:innen, wohingegen die Zuständigkeit für den Betrieb von Buslinien innerhalb eines Landkreises beim Landrat liegt. Die geltenden Rechtsvorschriften stellen dem ÖPNV als wesentlichem Element der Daseinsvorsorge u.a. Fördermittel aus dem Entwicklungsfonds Busverkehr zur Verfügung, wobei eine Beförderung von Fahrgästen zu Bahnhöfen, für den Pendlerverkehr zu Arbeit oder Schule, für Urlaubs- oder Wochenendreisen oder auch für Einkäufe und Arztbesuche unter die Definition öffentlicher Leistungen im Rahmen des ÖPNV fallen.
4. Die Ergänzung des Schienennetzes um auf der sog. letzten Meile verkehrenden Buslinien wäre nicht nur ein Heilmittel für jene Gebiete, in denen der Busverkehr weitestgehend eingestellt wurde, sondern würde zugleich den Aufbau eines öffentlichen Verkehrsnetzes in der betroffenen Region einleiten, bei dem die Buslinien **eine Erweiterung des Bahnverkehrs mit aufeinander abgestimmten Fahrplänen, bequemen Umsteigemöglichkeiten und einem einheitlichen Tarif darstellen würden**. Die Einrichtung eines Busshuttles auf der sog. letzten Meile hat deutlich aufgezeigt, dass derlei aufeinander abgestimmte Verbindungen notwendig sind. Die Beförderung von Fahrgästen mit dem Bus zu abgelegenen Bahnhöfen, von denen aus gut angebundene Züge abfahren, bietet zugleich die Möglichkeit, aktiver auf dem Arbeitsmarkt zu sein, eine bessere Ausbildung zu erhalten oder einfach die Mobilität für geschäftliche, berufliche oder private Zwecke zu erleichtern.

### **Verfasser:innen:**

Elżbieta Filipczuk

Arkadiusz Mieczyński