

Attila Lüttmerding

Patrick Heller

Matthias Gather

ADAPT2DC

ADAPTATION TO DEMOGRAPHIC CHANGE



Bedarfsanalyse Kombibus  
im Saale-Orla-Kreis und  
Landkreis Saalfeld-Rudolstadt



# **Bedarfsanalyse Kombibus im Saale-Orla-Kreis und Landkreis Saalfeld-Rudolstadt**

im Auftrag des Thüringer Ministeriums für Bau, Landesentwicklung und Verkehr

in Zusammenarbeit mit der Thüringer Landgesellschaft und der KomBus Verkehr GmbH

Projektleitung: Prof. Dr. Matthias Gather  
Autoren: Dipl. Geogr. Attila Lüttmerding  
M. Sc. Patrick Heller  
In Zusammenarbeit mit: Dipl. Geogr. Nicolas Ruge (THLG)

April 2014

Institut Verkehr und Raum  
Fachhochschule Erfurt  
Altonaer Straße 25  
D - 99085 Erfurt

Tel: +49 / 361 / 6700 396  
Fax: +49 / 361 / 6700 757  
Email: [attila.luetmerding@fh-erfurt.de](mailto:attila.luetmerding@fh-erfurt.de)  
Internet: [www.verkehr-und-raum.de](http://www.verkehr-und-raum.de)

---



## INHALTSVERZEICHNIS

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS.....	2
ABBILDUNGSVERZEICHNIS .....	3
TABELLENVERZEICHNIS .....	3
1 EINLEITUNG.....	5
2 DER ZWECKVERBAND SAALE-ORLA.....	6
3 DAS KONZEPT KOMBIBUS .....	8
4 METHODIK UND FIRMENAUSWAHL.....	10
5 ERGEBNISSE DER VOR-ORT-GESPRÄCHE .....	13
6 HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN UND FAZIT .....	15
LITERATURVERZEICHNIS .....	16

## ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

ADAPT2DC	<i>Adaptation to demographic change</i> (Anpassung an den demographischen Wandel)
E./Einw.	Einwohner
IVR	Institut Verkehr und Raum
KomBus	KomBus Verkehr GmbH
LEADER	<i>Liaison entre actions de développement de l'économie rurale</i> (Verbindung zwischen Aktionen zur Entwicklung der ländlichen Wirtschaft)
MOZ	Märkische Onlinezeitung
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
SLF	Landkreis Saalfeld-Rudolstadt
SOK	Saale-Orla-Kreis
StPNV	Straßenpersonennahverkehr
THLS	Thüringer Landesamt für Statistik
TMBLV	Thüringer Ministeriums für Bau, Landesentwicklung und Verkehr
UVG	Uckermärkische Verkehrsgesellschaft
ZV	Zweckverband ÖPNV Saale-Orla

## ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abb. 1: Das Busliniennetz der KomBus Verkehr GmbH im Saale-Orla-Kreis und Landkreis Saalfeld-Rudolstadt.....	6
Abb. 2: Bevölkerungsentwicklung im Zweckverband (SOK+SLF) .....	7
Abb. 3: Entwicklung der Schülerzahlen im Zweckverband (SOK+SLF).....	7
Abb. 4: Beförderungsaufkommen im StPNV im Zweckverband.....	8
Abb. 5: Aktuelle Preismatrix des Kombibusses der UVG in der Uckermark .....	9
Abb. 6: Auswertung der telefonische Kontaktaufnahme. Interesse bzw. Grund der Ablehnung; Zahl der Firmen .....	11
Abb. 7: Lage der 5 Unternehmen mit persönlichem Vor-Ort-Gespräch.....	13

## TABELLENVERZEICHNIS

Tab. 1: Die 20 Unternehmen mit potentiellm Interesse an der Nutzung des Kombibusses nach der ersten telefonischen Kontaktaufnahme .....	12
---	----



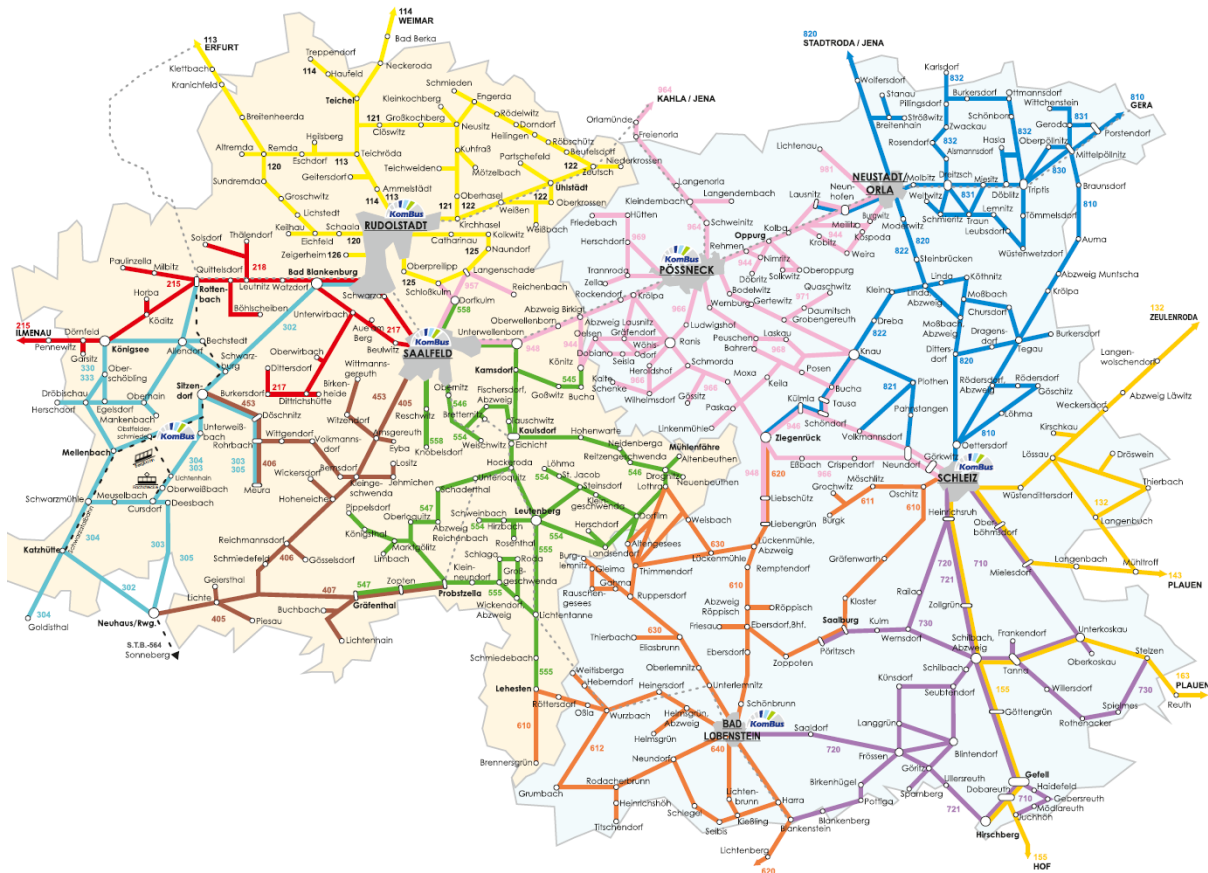


## 1 EINLEITUNG

Altbewährte Strategien können helfen, in Regionen, die vom demografischen Wandel betroffen sind, Angebote zu erhalten, die ansonsten aufgegeben werden müssten. Ein Ansatz ist die gemeinsame Nutzung vorhandener Strukturen im ÖPNV. In diesem Zusammenhang analysierte das Institut Verkehr und Raum der FH Erfurt im Auftrag des TMBLV zusammen mit dem Demografie Coach (Dipl.-Geogr. Nicolas Ruge) der Thüringer Landgesellschaft mbH den Bedarf für ein Kombibus-System im Saale-Orla-Kreis und im Landkreis Saalfeld-Rudolstadt für das Liniennetz der KomBus Verkehr GmbH. Die Untersuchung ist Teil des EU-Interreg-Projektes *ADAPT2DC (Adaptation to demographic change, www.adapt2dc.eu)* im Programmraum *Central Europe*. Bei einem Kombibus handelt es sich um den Transport von Waren und Gütern per Linienbus des ÖPNV, d.h. die Kombination von Personen- und Güterverkehr. Hierbei soll die sinkende Wirtschaftlichkeit auf Grund rückläufiger Fahrgastzahlen im Linienverkehr durch eine parallele Beförderung von Gütern kompensiert werden, um so den ÖPNV-Betrieb im ländlichen Raum effizienter und attraktiver zu gestalten. Es sollen unökologische und unökonomische Parallelverkehre von schwach ausgelasteten Personen- und Gütertransporten vermieden und ein attraktives regionales Warentransportsystem aufgebaut werden. Durch die Einführung des Kombibusses wird zudem die Bekanntheit des Linienbusses erhöht und somit die Personenbeförderung gesteigert. Zur Ermittlung des Potentials für einen Kombibus führte das IVR Branchenuntersuchungen und telefonische Umfragen durch, auf dessen Basis zusammen mit einem externen juristischen Gutachten über die Einführung des Kombibusses entschieden werden soll.

## 2 DER ZWECKVERBAND SAALE-ORLA

Der Untersuchungsraum für den möglichen Einsatz eines Kombibusses umfasst das gesamte Liniennetz der KomBus Verkehr GmbH, welches sich im Wesentlichen über den Saale-Orla-Kreis (SOK) und den Landkreis Saalfeld-Rudolstadt (SLF) erstreckt (Zweckverband Saale-Orla). Darüber hinaus bietet die KomBus auch Linien in nahegelegene Orte außerhalb der beiden Landkreise an, hierzu zählen Erfurt, Weimar, Kahla, Jena, Stadtroda, Gera, Zeulenroda, Plauen, Hof, Bad Steben, Naila und Ilmenau (siehe Abb. 1).



**Abb. 1:** Das Busliniennetz der KomBus Verkehr GmbH im Saale-Orla-Kreis und Landkreis Saalfeld-Rudolstadt (KomBus 2014b)

Die beiden Landkreise SOK und SLF haben zusammen eine Bevölkerung von rund 196.000 Einwohnern (Stand: 30.06.2013) und eine Fläche von 2183 km<sup>2</sup>. Die größten Städte der beiden Landkreise sind Saalfeld (25.154 Einw.), Rudolstadt (22.772 E., SLF), Pößneck (12.189 E., SOK), Schleiz (8.479 E., SOK), Neustadt a. d. Orla (8.247 E., SOK), Bad Blankenburg (6.782 E., SLF) und Bad Lobenstein (6.119 E., SOK) (THLS 2014). Die Landkreise sind neben diesen Städten vor allem durch viele relativ kleine Ortschaften geprägt. Charakteristisch für die Landkreise sind zudem das Thüringer Schiefergebirge und die Stauseen der Saalekaskade.

220 Mitarbeiter mit 170 modernen Omnibussen der KomBus GmbH bewegen täglich rund 22.500 Fahrgäste und über 7 Millionen Fahrgäste pro Jahr (KomBus 2014a).

Die Notwendigkeit zur Aufnahme neuer Strategien zur Sicherung der Rentabilität des Linienbusnetzes ergibt sich vor allem durch den Rückgang der Bevölkerung im Zweckver-

band. Die Gesamtbevölkerung der beiden Landkreise nahm von 241.287 am 31.12.1995 auf 195.898 am 31.12.2012 um 20 % ab (THLS 2014) (vgl. Abb. 2).

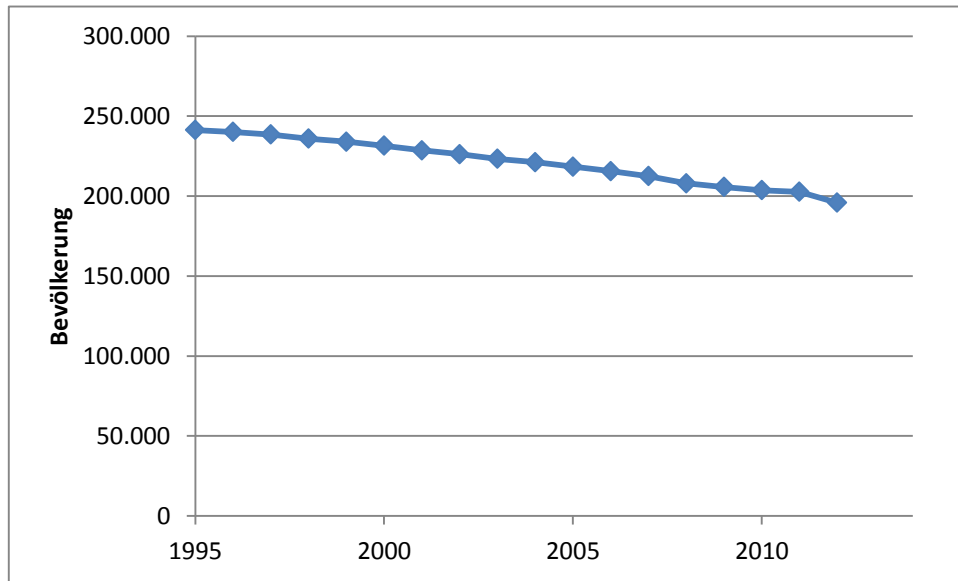


Abb. 2: Bevölkerungsentwicklung im Zweckverband (SOK+SLF) (THLS 2014)

Für die Rentabilität des Zweckverbandes ist neben dem Rückgang der Gesamtbevölkerung insbesondere auch der Rückgang der Schülerzahlen entscheidend. Die Schülerzahlen sind auf Grund der Alterung der Bevölkerung in den letzten Jahren stärker zurückgegangen als die Gesamtbevölkerung (vgl. Abb. 3). So sind die Schülerzahlen zwischen 2004 und 2013 um etwa 22% gefallen (ZV 2010; THLS 2014), während die Gesamtbevölkerungszahl im gleichen Zeitraum um etwa 12% gesunken ist.

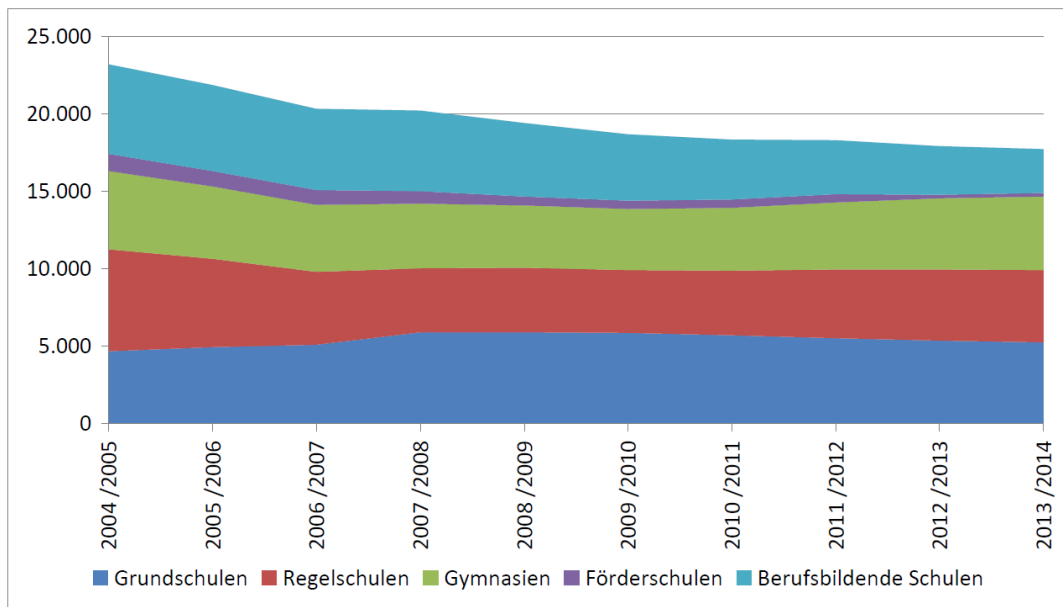


Abb. 3: Entwicklung der Schülerzahlen im Zweckverband (SOK+SLF) (ZV 2010; THLS 2014)

Das Gesamtbeförderungsaufkommen im Straßenpersonennahverkehr ist im Zweckverband zwischen 2003 und 2009 von 11,5 Mio. um 28% auf 8,3 Mio. Beförderungsfälle ge-

sunken (ZV 2010) (vgl. Abb. 4). Lediglich zwischen 2007 und 2008 gab es einen leichten Anstieg der Beförderungszahlen. Abb. 4 zeigt auch den Anteil der Schüler am Beförderungsaufkommen, dieser liegt im Betrachtungszeitraum bei etwa 65%. In diesem Zusammenhang muss festgestellt werden, dass der Schülerverkehr mit einem Minus von 27% leicht schwächer zurückgegangen ist als der Gesamtverkehr. In absoluten Zahlen ist der Rückgang der Schülerverkehrszahlen (minus 2 Mio.) zwar stärker als der Rückgang des Nicht-Schülerverkehrs (minus 1,2 Mio.), aber der relative Rückgang lag bei dem Nicht-Schülerverkehr mit 30% über dem relativen Rückgang von 27% bei Schülerverkehr. Daher ist es wichtig neben den Schülern auch die übrigen Bevölkerungsgruppen (wieder) für den Busverkehr zu gewinnen. Die Abkehr von der Busnutzung spiegelt sich auch in dem starken Anstieg der Pkw-Motorisierung wieder. Diese ist in den Landkreisen des Zweckverbundes von 488Pkw/1000 Einw. im Jahre 1996 um mehr als 23% auf 601Pkw/1000Einw. im Jahre 2007 gestiegen (ZV 2010).

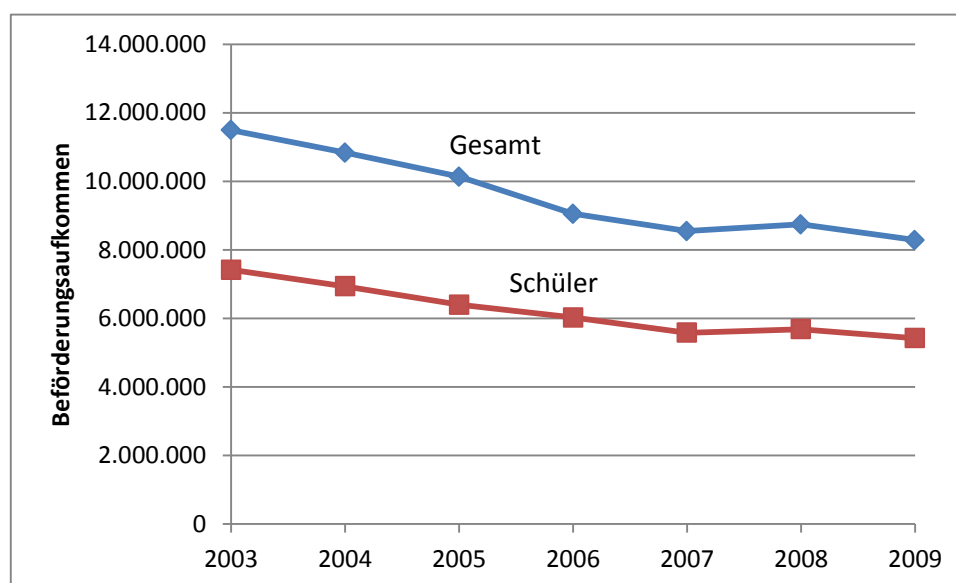


Abb. 4: Beförderungsaufkommen im StPNV im Zweckverband (ZV 2010)

### 3 DAS KONZEPT KOMBIBUS

Bei einem Kombibus handelt es sich um einen Linienbus, der neben Personen auch Güter transportiert. Der Bus fährt dabei weiterhin auf einer festen Linie nach Fahrplan. Standardmäßig würde der Kunde das zu befördernde Gut an der Haltestelle dem Busfahrer übergeben, das Gut wird verstaut und transportiert und an der Zielhaltestelle wird das Gut vom Empfänger entgegengenommen. Liegen Start- und Endpunkt auf unterschiedlichen Linien, dann wird das Gut von den Busfahrern „umgestiegen“. Je nach örtlicher Gegebenheit ist es auch möglich das Gut an einem Betriebshof abzugeben bzw. abzuholen, um nicht starr vom Fahrplan und der Haltestellenlage abzuhängen. Der Transport ist auf dem kompletten Liniennetz der KomBus Verkehr GmbH möglich, d.h. im Wesentlichen in den Landkreisen SOK und SLF, aber auch auf einzelnen Linien in benachbarte Orte (vgl. Kap. 2 und Abb. 1). Der Kombibus soll auf allen Linien der Linienbündel 1 bis 9 angeboten werden, lediglich die Linien des Städtedreiecks (Saalfeld-Rudolstadt-Bad Blankenburg (S1, S2, R, D, A, B)) sollen auf Grund starker Personenauslastung und engem Zeitplan ausgespart werden. Um das

Heben des Transportgutes zu ermöglichen, darf dieses nach Aussage des Geschäftsführers von KomBus einzeln maximal 15 bis 20 kg wiegen. Bei Hochflurbussen wird das Gut im Kofferraum verstaut (siehe Foto Deckblatt). Bei Niederflurbussen (Anteil an der KomBus-Regionalbus-Flotte: 22 %) soll zunächst probeweise in einzelnen Bussen ein Regal hinter dem Busfahrer eingebaut werden, in dem mehrere Standardbehälter übereinander verstaut werden können. Die Anmeldung des Transportes soll in der Regel am Vortag erfolgen. Für den Nachweis und die Kontrolle wird zunächst ein üblicher Lieferschein verwendet. Über etwaige elektronische Lösungen soll bei erfolgreicher Inbetriebnahme in einem nächsten Schritt beraten werden. Die Preise sollen nach der Fertigstellung dieser Bedarfsanalyse und des rechtlichen Gutachtens festgelegt werden. Für den Beginn des Kombibus-Betriebes ist der September 2014 geplant.

Aktuell wird der Kombibus in der Uckermark (Brandenburg) von der Uckermärkischen Verkehrsgesellschaft mbH (UVG) umgesetzt (UVG 2014b). Das Projekt startete 2012 im Rahmen eines mit Landes- und Bundesmitteln finanzierten Modellprojektes (Monheim et al 2013; Pitzen 2012; KombiBus 2014) und transportiert unter anderem Käse und Getränke. Überlegungen zur Einführung eines Kombibusses gibt es auch in Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen und Nordrhein-Westfalen (MOZ 2014).

Zur Orientierung ist in folgender Abb. 5 die aktuelle Preismatrix des Kombibusses der UVG in der Uckermark dargestellt, welche distanz- und gewichtsabhängig ist.

kg/km		Standardpreise (netto), gültig ab 2/2014			UVG KombiBus
		25 km	50 km	100 km	Berlin (nur Lebensmittel)
nur mit Anhänger	2000 kg	85,- €	92,- €	99,- €	nach Absprache
	1000 kg	69,- €	76,- €	83,- €	nach Absprache
	500 kg	55,- €	61,- €	67,- €	52,- €
	300 kg	40,- €	42,- €	45,- €	45,- €
	200 kg	36,- €	38,- €	40,- €	40,- €
	100 kg	26,- €	28,- €	30,- €	30,- €
	50 kg	18,- €	20,- €	23,- €	25,- €
	25 kg	10,- €	12,- €	15,- €	20,- €
	10 kg	5,- €	5,- €	5,- €	

Abb. 5: Aktuelle Preismatrix des Kombibusses der UVG in der Uckermark (UVG 2014a)

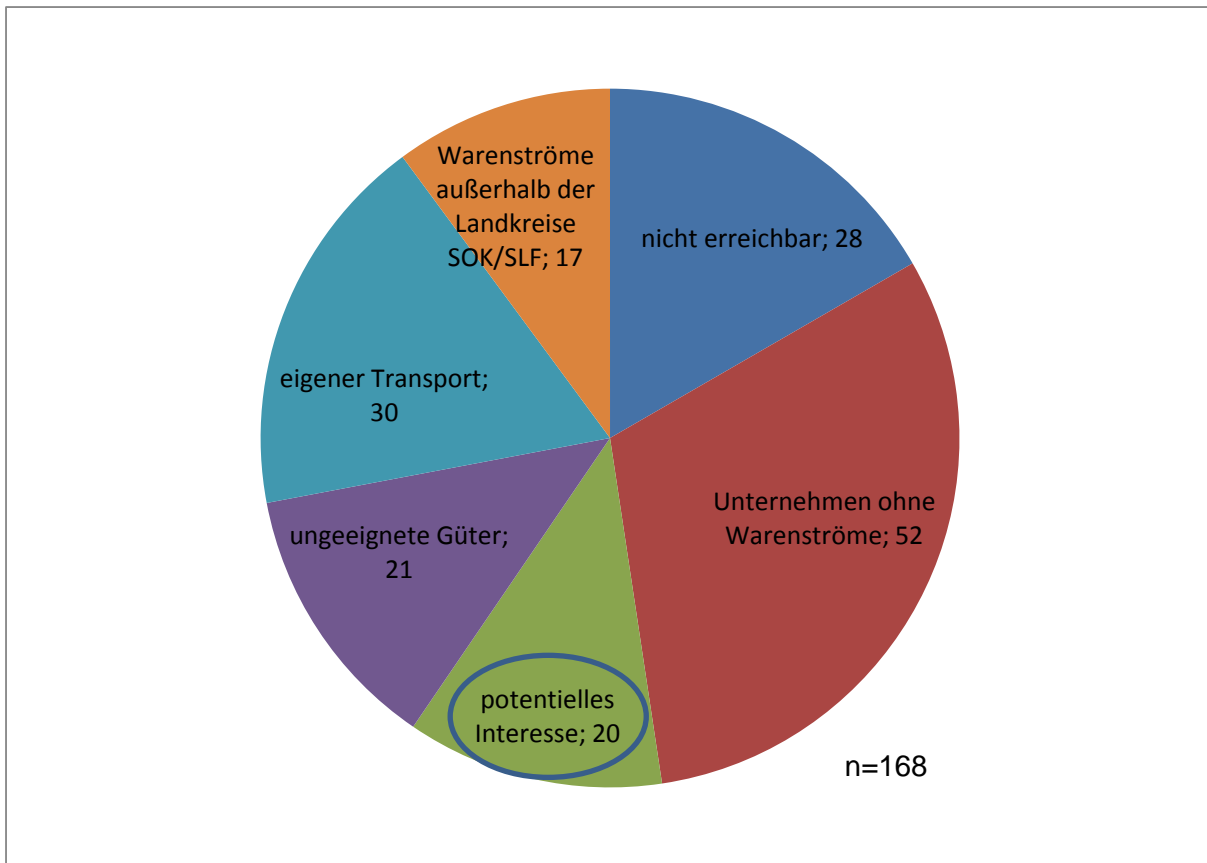
## 4 METHODIK UND FIRMENAUSWAHL

In einem ersten Schritt wurde von der IHK Thüringen eine Liste von mehr als 5000 Firmen in Thüringen zur Verfügung gestellt. Aus dieser Liste wurden alle Unternehmen aus den Landkreisen SOK und SLF ausgewählt. Zusätzlich wurden die LEADER-Manager der beiden LEADER-Regionen Saale-Orla und Saalfeld-Rudolstadt nach geeigneten Firmen für den Einsatz des Kombibusses befragt. Aus dieser Liste mit über 5000 Einträgen wurden über mehrere Schritte 168 Firmen und Institutionen zur weiteren Untersuchung ausgewählt, die als potentielle Nutzer des Kombibusses in Frage kommen. Hauptkriterium der Auswahl war, dass die Unternehmen bzw. Institutionen in irgendeiner Weise potentiell Waren transportieren, daher wurden z.B. Versicherungsbüros, Rechtsanwaltskanzleien u.v.m. von der Liste gestrichen. Auf die räumliche Lage, d.h. insbesondere die Nähe zu einer Bushaltestelle, wurde zunächst keine Rücksicht genommen.

Zu den 168 ausgewählten Unternehmen verschiedenster Branchen zählen:

- 31 Unternehmen im Einzelhandel
- 26 Zulieferer und Unternehmen des produzierenden Gewerbes
- 20 Firmen aus der Medizintechnik und Orthopädie
- 16 Küchen für Schulessen
- 14 Hotels und Pensionen
- 12 Apotheken
- 12 Kreditinstitute
- 11 Firmen aus der Gastronomie
- 10 Kurierdienste
- 8 Firmen aus der Agrarproduktion
- 6 Unternehmen der Werbebranche
- 2 Vereine und Wohlfahrtsverbände

Diese 168 Unternehmen und Institutionen wurden im Winter 2013/14 telefonisch kontaktiert. Während des Telefonates wurde das Projekt Kombibus kurz erläutert und gefragt, welche Art von Warenströmen in dem Unternehmen vorherrschen. Schließlich wurde das potentielle Interesse an der Nutzung eines Kombibusses erfragt. Die Auswertung der telefonischen Kontaktaufnahme ist in Abb. 6 dargestellt. Der häufigste Grund der Ablehnung war 52-mal, dass das Unternehmen wider Erwarten doch keine Waren transportiert. 30 Unternehmen möchten weiterhin ihre Güter mit eigenen Fahrzeugen bzw. einer eigenen Transportgesellschaft transportieren. 28 Unternehmen waren trotz mehrmaligen Kontaktierungsversuchen über Wochen nicht erreichbar. Weitere Gründe für das fehlende Interesse waren Güterströme, die nur außerhalb des KomBus Bediengebietes starten bzw. enden und für den Transport aufgrund von Gewicht (z.B. Schulessen) und/oder Größe ungeeignete Güter. Schließlich blieben 20 Unternehmen übrig, die potentielles Interesse an der Nutzung des Kombibusses gezeigt haben.



**Abb. 6:** Auswertung der telefonischen Kontaktaufnahme. Interesse bzw. Grund der Ablehnung; Zahl der Firmen

Die Branchen mit dem größten Interesse stellten zunächst die Agrarunternehmen und medizin-technische Unternehmen dar. Der Einzelhandel zeigte im Allgemeinen wenig Bedarf für die Nutzung eines Kombibusses, da die Produkte meist vor Ort produziert und verkauft oder von außerhalb der Landkreise angeliefert werden (z.B. Bekleidung). Sanitätshäuser und ähnliches haben auch wenig Interesse, da die Kunden meist eine persönliche Einweisung erhalten und auch kein finanzieller Anreiz besteht, da die Krankenkassen meist die Kosten übernehmen. Apotheken können aus rechtlichen Gründen für die Auslieferung von Medikamenten keinen Kombibus verwenden. Große, international agierende Betriebe haben zu meist sehr fest eingespielte, hoch-optimierte und nationale bzw. internationale Transportmuster, welche sich für den Kombibus-Einsatz nicht eignen. Die Anfrage bei Kurierdiensten zeigte kein Interesse, zudem konnte die vermutete Unwirtschaftlichkeit der „letzten Meile“ nicht bestätigt werden. Auch Hotels und Pensionen zeigten mäßiges Interesse, z.B. bei der Nutzung des Kombibusses für den Gepäcktransport von Wanderern und Radtouristen zum nächsten Hotel. Ein befragtes Hotel hingegen möchte Gepäcktransporte zu anderen Hotels explizit nicht anbieten, da hierdurch Übernachtungen verloren gehen und eher auf Rundtouren gesetzt wird.

Die 20 Firmen, die in der ersten telefonischen Kontaktaufnahme potentielles Interesse an der Nutzung des Kombibusses zeigten, sind in folgender Tab. 1 dargestellt. In einer zweiten telefonischen Kontaktaufnahme wurden die Firmen um einen persönlichen Termin vor Ort gebeten, um weitere Einzelheiten zu besprechen. Von den 20 Firmen haben 5 Firmen einen Termin angenommen und 15 haben diesen abgelehnt.



**Tab. 1:** Die 20 Unternehmen mit potentiellm Interesse an der Nutzung des Kombibusses nach der ersten telefonischen Kontaktaufnahme (anonymisiert)

<b>Unternehmen</b>	<b>Branche</b>	<b>Landkreis</b>
X1	medizinische und orthopädische Produkte	SLF
X2	Zulieferer, Vertrieb von kosmetischen Erzeugnissen u. Körperpflegemitteln	SLF
X3	Lebensmittel	SOK
X4	Lebensmittel	SLF
X5	medizinische und orthopädische Produkte	SOK
X6	medizinische und orthopädische Produkte	SLF
X7	medizinische und orthopädische Produkte	SLF
X8	medizinische und orthopädische Produkte	SLF
X9	Zulieferer, Vertrieb/ Erzeugung und Handel mit landwirtschaftlichen Produkten	SLF
X10	Zulieferer, Vertrieb/ Rollstühlen und sonstigen Mobilitätshilfen	SLF
X11	Agrarprodukte	SOK
X12	Vereine/ Wohlfahrtsverband	SOK
X13	Einzelhandel/ Fleisch- und Wurstwaren	SOK
X14	Werbebranche/ Druckerei	SLF
X15	Apotheke	SOK
X16	Bauernmarkt	SLF
X17	Gastronomie	SLF



## 5 ERGEBNISSE DER VOR-ORT-GESPRÄCHE

Fünf Unternehmen bzw. Institutionen zeigten auch im zweiten telefonischen Gespräch weiterhin Interesse an dem Kombibus-Konzept und waren bereit für ein persönliches Gespräch vor-Ort. Diese sind (anonymisiert) (vgl. Abb. 7):

- X3 (SOK)
- X4 (SLF)
- X12 (SOK)
- X14 (SLF)
- X16 (SLF)

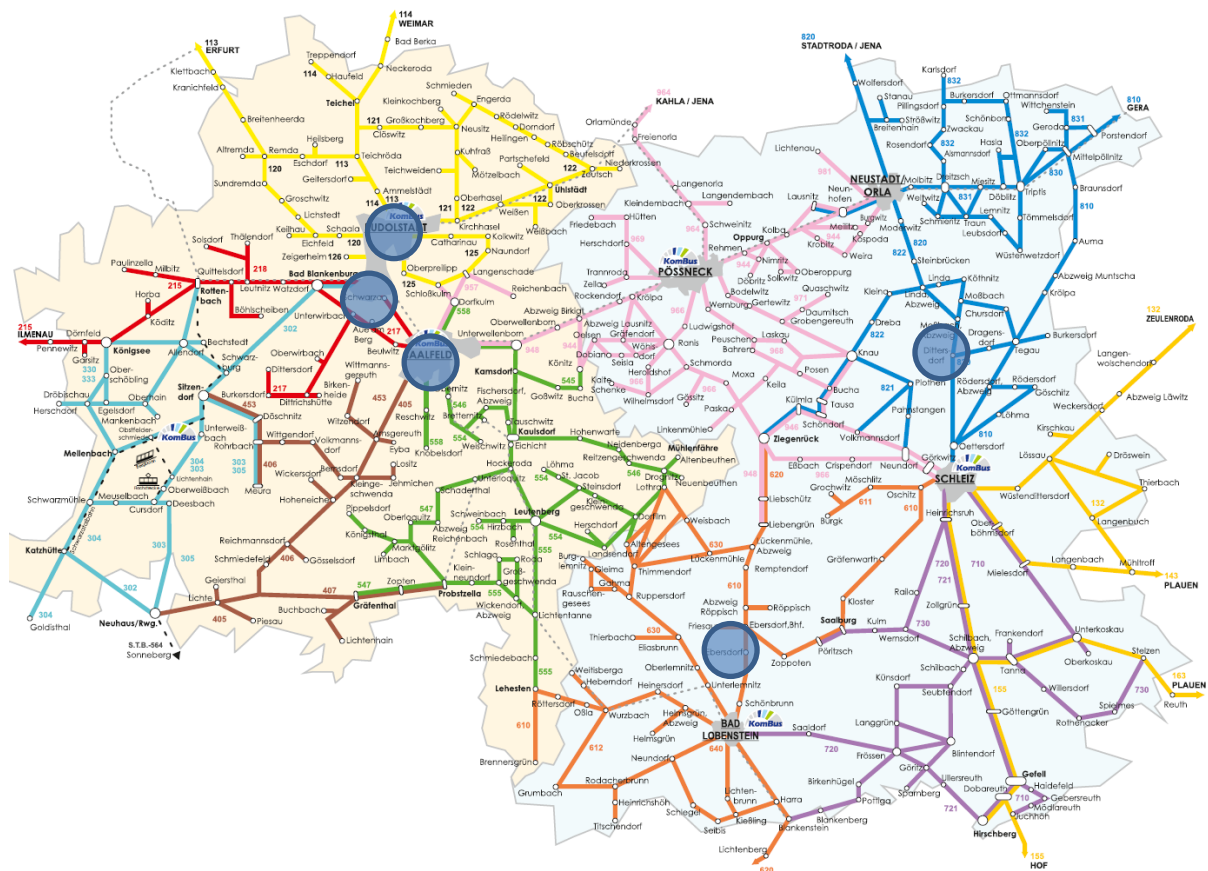


Abb. 7: Lage der 5 Unternehmen mit persönlichem Vor-Ort-Gespräch (anonymisiert) (KomBus 2014b)

Es wurden die Ergebnisse von 5 Vor-Ort-Gesprächen verwertet. Die Gespräche fanden zwischen den Vertretern der Unternehmen bzw. Institutionen, der KomBus GmbH, der Thüringer Landesgesellschaft und dem Institut Verkehr und Raum der FH Erfurt statt. Die Ergebnisse der 5 Vor-Ort-Gespräche werden exemplarisch für ein Unternehmen, dem Thüringer Bauernmarkt in Saalfeld, dargestellt.

### Thüringer Bauernmarkt Saalfeld GmbH

#### Saalfeld, SLF

Der einzige Bauernmarkt in Thüringen wird von vielen kleinen, vermehrt regionalen Erzeugern beliefert, was sich für diese meist als umständlich und aufwändig erweist. Aktuell möchte der Bauernmarkt verstärkt auf regionale Erzeuger umsteigen und gerade bei diesen sieht man großes Potential für den Kombibus. Es handelt sich meist um kleine, mit dem Kombibus gut transportierbare Mengen.

Die regionalen Erzeuger (Stand: 25. Februar 2014) im Bediengebiet der KomBus GmbH umfassen 21 Unternehmen.

Nachfolgende Abbildung zeigt die räumliche Lage der 21 regionalen Zulieferer des Saalfelder Bauernmarktes.

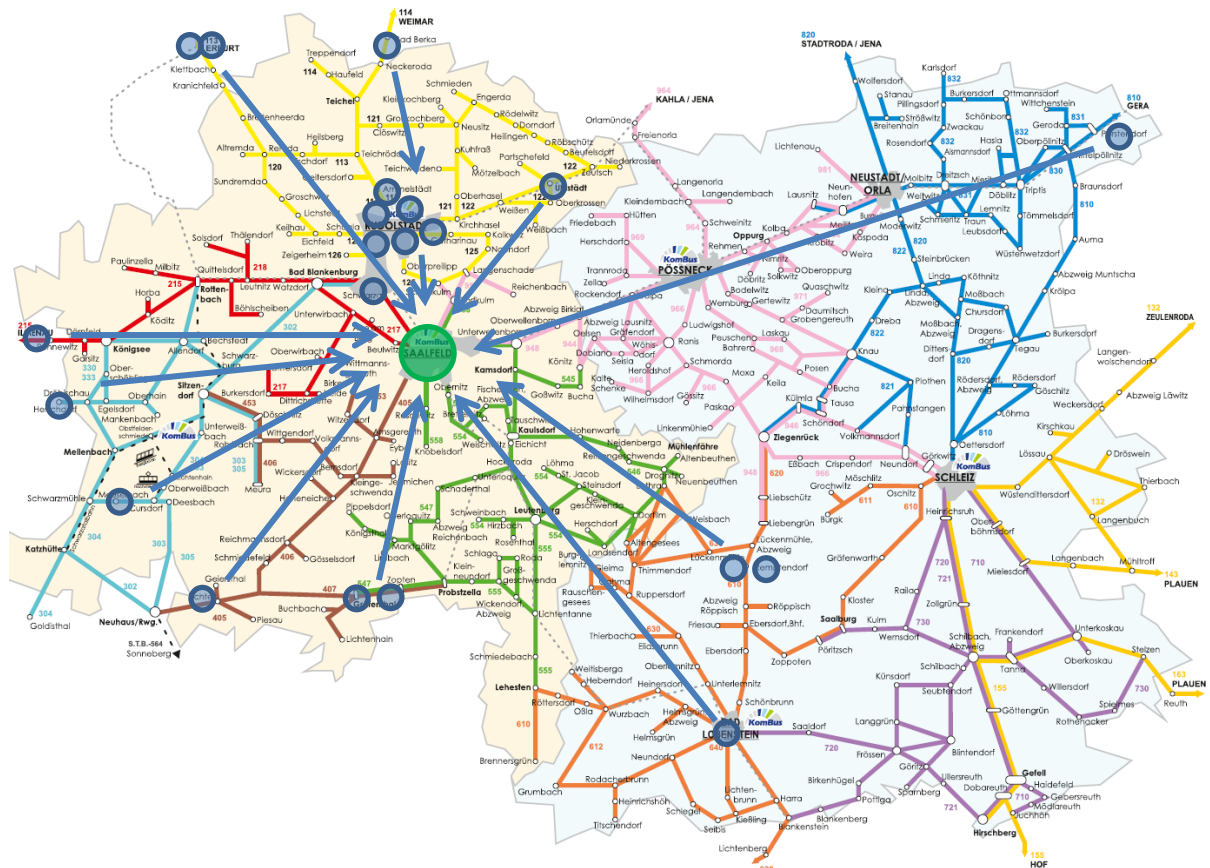


Abb. 8: Lage der 21 regionalen Zulieferer des Saalfelder Bauernmarktes im KomBus Liniennetz (KomBus 2014b)

## 6 HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN UND FAZIT

Auf Basis vorliegender Bedarfsanalyse wird die Einführung des Kombibusses im Liniennetz der KomBus Verkehr GmbH empfohlen. In Absprache mit in Kap. 5 genannten Firmen sollten zunächst einige Pilot- bzw. Testlinien für den Transport per Kombibus eingeführt werden. Die fünf ermittelten Firmen weisen ein ausreichendes Potential für den Start des Kombibus-Betriebes auf. Insbesondere der Thüringer Bauernmarkt in Saalfeld hat mit seinen 21 Kleinzulieferern im KomBus-Liniennetz einen enormen potentiellen Bedarf zur Nutzung des Kombibusses. Es werden vor dem Hintergrund der Bedarfsanalyse folgende Handlungsempfehlungen ausgewiesen:

- Weiterer Kontakt zur Konkretisierung der Kombibus-Nutzung insbesondere mit dem Thüringer Bauernmarkt in Saalfeld und deren 21 regionalen Zulieferern.
- Intensiver Kontakt mit Betrieben der Molkereiwirtschaft
- Nach Inbetriebnahme des Kombibusses soll das Angebot bei Design-Firmen und auch Druckereien beworben werden.
- Nach Angebotsbeginn soll der Kombibus bei Pflegediensten bekannt gemacht werden.
- Essentiell für einen sicheren Transport von Lebensmitteln im Kombibus ist die Gewährleistung einer einwandfreien und kontrollierbaren Kühlung (z.B. Kühlboxen). Dies ist auch bei der Bewerbung des Angebotes zu betonen.
- Auch die Möglichkeit der Ablieferung bzw. Abholung der Waren an einem Betriebshof als Alternative zur Haltestelle soll explizit ermöglicht und beworben werden
- Eine Förderung des Umbaus von Niederflurbussen (Regale) durch das Bundesministerium des Innern soll geprüft werden.
- Das Angebot des Kombibusses sollte ausdrücklich auch die Bekanntheit des Busangebotes bei der Personenbeförderung erhöhen und so die Passagierzahlen steigern
- Im Rahmen der Werbekampagne sollten auch insbesondere die 15 Firmen aus Tab. 1, die in der 2. Runde abgesagt haben, kontaktiert werden.
- Schließlich sollte im Marketing-Prozess der Name „Kombibus“ passend mit dem Namen „KomBus“ verbunden werden, ohne eine Verwechslung zu fördern.

## LITERATURVERZEICHNIS

KombiBus (2014): Effizienter ÖPNV in ländlichen Regionen. [www.kombibus.de](http://www.kombibus.de)

KomBus (2014a): KomBus GmbH. [www.kombus-online.eu](http://www.kombus-online.eu)

KomBus (2014b): Liniennetzplan 2014. [www.kombus-online.eu/files/141C676B773/Liniennetz%20KomBus%202014.pdf](http://www.kombus-online.eu/files/141C676B773/Liniennetz%20KomBus%202014.pdf)

Monheim H., Muschwitz C., Reimann J., Pitzen C., Sylvester A., Michelmann H. (2013): KombiBus und ITF. In: mobilogisch!, Heft 3/2013.

MOZ (Märkische Onlinezeitung) (2014): Kombibus rollt womöglich bald auch andernorts. [www.moz.de/artikel-ansicht/dg/0/1/1247690#](http://www.moz.de/artikel-ansicht/dg/0/1/1247690#)

Pitzen C. (2012): Daseinsvorsorge: KombiBus bietet dem ländlichen Raum eine neue Logistikstruktur. In: Neue Wege. Heft 2/2012.

THLS (Thüringer Landesamt für Statistik) (2014): Zahlen, Daten, Fakten. [www.statistik.thueringen.de](http://www.statistik.thueringen.de)

UVG (Uckermärkische Verkehrsgesellschaft) (2014a): Allgemeine Transportbedingungen KombiBus. [www.uvg-online.com/assets/files/download/pdf/KombiBus\\_AGB-\\_2\\_.pdf](http://www.uvg-online.com/assets/files/download/pdf/KombiBus_AGB-_2_.pdf)

UVG (Uckermärkische Verkehrsgesellschaft) (2014b): Auf der Erfolgsspur mit dem UVG KombiBus. [www.uvg-online.com/de/auf-der-erfolgsspur-mit-dem-uvg-kombibus.html](http://www.uvg-online.com/de/auf-der-erfolgsspur-mit-dem-uvg-kombibus.html)

ZV (Zweckverband ÖPNV Saale-Orla) (2010): Nahverkehrsplan des Zweckverbandes ÖPNV Saale-Orla 2010 bis 2014.

### Foto Deckblatt:

Bert Hamm (2014)