



Die Busfahrt auf dem Land

Wenn ich in meinem Heimatdorf auf den Busfahrplan schaue, kommt nur zweimal am Tag ein Bus, ok dreimal, wenn ich den Rufbus mitzähle. In der Schulzeit sind es dann sogar stattliche sechs, am Wochenende keiner. Früher, als ich noch regelmäßig mit dem Schulbus gefahren bin, ist es sehr selten passiert, dass eine weitere Person zugestiegen ist. Seit ich nicht mehr in die Schule gehe, bin ich einmal mit dem Bus in mein Heimatdorf gefahren. Fast alle, die dort wohnen, haben ein Auto und wer kein Auto hat...

Es fahren Autos über die Dörfer, die Lebensmittel bringen, das Bäckerauto, der Eismann mit Tiefkühlkost,

früher auch das Fleischauto und ein Einkaufsbus. Wenn ich heute in die Stadt muss und mir kein Auto zur Verfügung steht, fahre ich Fahrrad. Damit bin ich variabler. Diese Option steht jedoch nicht allen zum Beispiel kranken oder mobilitätseingeschränkten Menschen oder Menschen mit Kleinkindern zur Verfügung. Diese sind auf den

ÖPNV, Taxis, Bekannte oder Verwandte angewiesen, um mobil zu sein.

Letztens bin ich mit dem Bus in der Gegend von Hannover gefahren. Es gab eine Vielzahl von Möglichkeiten, so dass ich rund jede Stunde eine Verbindung in die Stadt hatte. Das hat dann entsprechend der Linienführung und der Anzahl der Umstiege jeweils unterschiedlich lang gedauert, aber mit der mobilen Fahrplanauskunft war es mir möglich, mir eine Vielzahl an Busverbindungen ausgeben zu lassen, so dass ich mich nur entscheiden musste, wann ich wo sein möchte. Nun ist die Gegend um Hannover etwas dichter besiedelt als meine Heimat, in der der nächste Supermarkt 16 km entfernt ist. Entsprechend können da auch mehr Menschen den ÖPNV benutzen. Dies bietet die Möglichkeit, diesen attraktiver zu gestalten. Und schon wird weniger heiße Luft durch die Gegend gefahren.

In der Politik wird des Öfteren über die Themen Infrastruktur zur Grundversorgung im ländlichen Raum geredet, vornehmlich über die Kosten der Bereitstellung derselben. Dazu gehört natürlich auch ÖPNV. Unter den oben beschrie-

benen Rahmenbedingungen ist es schwierig ÖPNV anzubieten und zu betreiben.

Anders sieht es mit dem Bereitstellen von ÖPNV im städtischen, sich „positiv“ entwickelndem Raum aus. Dort gibt es viele Personen, die ÖPNV nutzen möchten. Insbesondere in den letzten Jahren scheint mir der Anteil des ÖPNV im Modal-Split gestiegen zu sein. Es gibt auch die Idee der autofreien Stadt. Wenn diese Realität wird, muss auf andere Arten das Mobilitätsbedürfnis der Menschen erfüllt werden. Dies kann nicht nur über nicht-motorisierten Verkehr, wie zu Fuß gehen oder Fahrradfahren, geschehen. Es muss ein ÖPNV-System vorhanden sein, das die Ansprüche an Mobilität erfüllen kann und auch die notwendigen Kapazitäten vorhält. Die autofreie Stadt ist noch Zukunftsmusik, aber es gibt schon heute wachsende Großstädte, in denen der sich ändernde ÖPNV-Bedarf die lokalen Verkehrsbetriebe und die Politik ebenso vor Probleme stellt.

Mit diesen Gedanken im Hinterkopf ist die folgende Frage formuliert: Macht Bevölkerungsschwund ÖPNV kompliziert?

(me)

Was meinen Sie zu diesem Thema?

Schreiben Sie uns Ihre Meinung als Leserbrief an: leserbriefe@der-fahrgast.de

Pro

Der Bevölkerungsschwund macht den ÖPNV kompliziert ...

... weil ein attraktives ÖPNV-Angebot eine stabile Grundnachfrage braucht. Sinkt in ländlichen und ohnehin dünn besiedelten Gebieten noch die Einwohnerzahl wird der ÖPNV nur in Form der Daseinsvorsorge aufrechterhalten. Im Umkehrschluss wird das Wohnen in ländlichen Gebieten noch unattraktiver. Bekanntheitsmaßnahmen eine Spiralbewegung.

Die Schaffung alternativer Angebote kann durchaus eine reelle Chance sein. Neue Ideen und Angebote benötigen jedoch Zeit, Kreativität und vor allem privates oder durch Gemeinden organisiertes Engagement.

Verschiedene bereits am Markt in Deutschland bestehende Alternativangebote wie Anrufverkehre, Bürgerbusse, kombinierte (e-)Fahrrad-Bus-Systeme, etc. werden von der Bevölkerung in den verschiedenen Regionen Deutschlands, aufgrund anderer Voraussetzungen und Rahmenbedingungen unterschiedlich angenommen. Eine funktionierende und wirtschaftlich zu betreibende Musterlösung in vom Bevölkerungsschwund geprägten Regionen existiert im ÖPNV bis dato nicht.

Neben der permanenten Suche nach innovativen und wirtschaftlich tragfähigen Konzepten für die Einführung von alternativen Bedienformen bzw.

-verkehren ist noch eine weitere Herausforderung im vom Bevölkerungsrückgang geprägten ÖPNV zu meistern: Zur Abdeckung kurzzeitiger Nachfragespitzen im Schülerverkehr müssen große und somit teure Fahrzeugkapazitäten vorgehalten werden – und das alles bei steigenden Kosten und stagnierenden bzw. sinkenden Ausgleichszahlungen und sonstigen Zuschüssen durch Bund, Länder und Kommunen.

Es ist zudem sehr bedenklich, dass der Schulamtsverkehr heute vielfach das Nahverkehrsangebot auf dem Land definiert. Rückläufige Schülerzahlen ziehen jedoch fast zwangsläufig eine weitere Reduzierung des Öffentlichen Verkehrsangebotes bzw. dessen vollständige Einstellung aufgrund der fehlenden Finanzierungsmöglichkeiten nach sich. In den ländlichen Regionen bleiben vor allem ältere Menschen zurück, denen als Alternative zum Auto nur noch die Möglichkeit der vollständigen Immobilität bleibt.

Wir sehen aber auch die Chance, im Zusammenspiel innovativer technischer Lösungen und neuer Kommunikationsplattformen mit Unterstützung neuer, entflechteter und kreativer Finanzierungsmodelle, in den nächsten Jahren in den vom Bevölkerungsschwund geprägten Regionen Deutschlands einen attraktiven ÖPNV aufrechtzuerhalten bzw. entwickeln zu können.

Eine funktionierende und wirtschaftlich zu betreibende Musterlösung in vom Bevölkerungsschwund geprägten Regionen existiert im ÖPNV bis dato nicht.



Andrea Doliwa
Geschäftsführerin der
Verkehrsverbund Warnow GmbH

Contra

Nicht aufgeben, aber neu denken!

Entvölkerung macht ÖPNV zunichte? Oh, nein! Diese Schlussfolgerung wäre zu simpel.

Ganz gewiss, die ländlichen Räume leiden unter schrumpfender Bevölkerung. Doch Deutschland ist mit seiner Einwohnergröße immer noch so dicht besiedelt, dass eine partielle Entleerung eher unwahrscheinlich ist. Der Raum zwischen Wohnstandort und Arbeitsplatz ist über Mobilfunk und schnelles Internet gut zu überwinden. Eher verändert sich unsere Arbeitswelt fundamental, als dass die halbe Eifel oder der Westerwald unbewohnt würden.

Auch die Lebensansprüche sind weiterhin sehr unterschiedlich. Wer etwa in Köln mit mehreren Kindern leben möchte, zieht sehr schnell in die kleine Eigenheimscheibe im Umland – und zahlt bald Großstadtpreise wie in (ganz) Köln. Die akzeptierten Distanzen bis in die Eifel und Bergische Land wachsen. Zudem gewinnen die Reize des ländlichen Raumes an Wert gegen Stress, Lärm, Umweltbelastungen.

Doch unverkennbar verändert sich der ländliche Raum. Dabei läuft die Schrumpfung im demografischen Wandel wenig gesteuert ab. Dies wirkt auf die Wirtschaftlichkeit des Einzelhandels, des ÖPNV etc.

Aber es gilt: Wenn das Geld knapp wird, gewinnt die Kreativität. Aus dem Überlebenswillen der Gemeinden heraus sollte eine starke Regionalplanung neue Flügel bekommen.

Das zentralörtliche System gibt auch den Unterzentren und ländlichen Zentralorten eine qualifizierte Rolle. Es wird nicht alles in allen Orten zu haben sein, aber in der Nähe darf immer noch viel mehr als nichts entwickelt werden. In den Regionen Hamburg und Kopenhagen z. B. hat man in den vergangenen Jahrzehnten sehr stabile punkt-achsiale Regionalstrukturen entwickelt, in denen die zentralörtliche Differenzierung gezielt eingesetzt wurde.

Und damit sind wir dann auch beim ÖPNV, einer abgeleiteten Dienstleistung. Es braucht starke Achsen, auf denen die bündelnde Wirkung des ÖPNV greifen kann. Es bedarf der flexiblen Feinerschließung der Siedlungen. Und es ist zwingend notwendig, weitere Dienstleistungen an den ÖPNV anzuknüpfen. Leistungsstarke Stadt- und S-Bahnen, clevere Bedienformen mit Minibussen, Bürgerbusse, Sammeltaxen etc. sowie Mobilitäts- und Servicehubs sind die Stichworte. Und natürlich braucht es den Ausbau der schnellen Internetverbindungen, um Wege zu vermeiden.

Warum soll der Fahrgast an der zentralen Haltestelle nicht auch den Kindergarten finden, seine täglichen Besorgungen machen und abends das ausgelieferte Päckchen abholen? Wege verkürzen und die Wegezeit mit mehr Funktionen belegen.

Die Menschen auf dem Land haben meist bewiesen, dass sie Gutes selber machen.

Es wird nicht alles in allen Orten zu haben sein, aber in der Nähe darf immer noch viel mehr als nichts entwickelt werden.



Stephan Anemüller
Kölner Verkehrs-Betriebe AG