



ÖPNV-Systeme im ländlichen Raum

Wohin des Weges?

*Ursula Münsterjohann
AKOPLAN, Institut für soziale
und ökologische Planung e.V.*

Die ÖPNV-Strukturen im ländlichen Raum haben sich in NRW in den letzten Jahrzehnten heterogen entwickelt. Da allgemeingültige Aussagen für alle Kreise kaum möglich sind, soll beispielhaft Einblick in die Verkehrssituation der Regionalverkehr Münsterland GmbH, der Regionalverkehr Ruhr-Lippe GmbH und der Verkehrsgesellschaft Kreis Unna mbH gegeben werden. Auf Grund der Finanzkrise der Kreise sowie der von der EU vorgesehenen Liberalisierung, die eine Ausschreibung einzelner Linien vorsieht, sind die Strukturen des ÖPNV derzeit im Umbruch. Diese Situation führt in vielen Gemeinden des ländlichen Raumes zu reduzierten ÖPNV-Angeboten. Überlegungen zu den Konsequenzen dieser Streichpolitik greifen aber häufig zu kurz. Im Zuge dieser aktuellen Umbruchsituation soll daher auf einige zentrale Probleme eingegangen werden, die der Rückbau eines gut funktionierenden ÖPNV-Angebotes mit sich bringen kann.

Ein Blick zurück

Aus der Geschichte des ÖPNV lässt sich einiges lernen. So wurde seit den 1970er Jahren das Problem steigender Autozahlen und der damit verbundenen ökologischen und sozialen Folgen zunehmend angegangen. Busse und Bahnen wurden im Zusammenwirken mit Radfahren, Autofahren (Car Sharing) und Zufußgehen gefördert. Die Busanbindungen im ländlichen Raum und die Vernetzung zwischen Stadt und Land wurden allmählich ausgebaut, was zu einer verstärkten Nutzung des ÖPNV führte.

In den Münsterlandkreisen, in den Kreisen Unna, Soest und im Hochsauerlandkreis wurde seit Mitte der 70er Jahre ein differenziertes ÖPNV-System entwickelt. Schnellbusse, die zum Teil über die Autobahn eine Direktverbindung der Städte in den Kreisen mit den Mittelzentren schaffen, etablierten sich in den 90er Jahren. Ein Großteil des Berufsverkehrs kann hierdurch abgewickelt werden, beispielsweise über die Achse Lüdinghausen, Senden, Münster durch den S90. Regiobusse verbinden Orte im ländlichen Raum im Halbstundentakt miteinander und decken neben Berufs- auch Einkaufsverkehre ab. So die R30/R31 Osnabrück-

Ibbenbüren, die ein Plus von 16 % von 2000 bis 2003 bei den Fahrgastzahlen und eine große Fahrgastzufriedenheit aufweist (Ibb. VZ 06.03.04). Für das Fahrangebot in zeitlichen Randlagen stehen Taxibusse und Anrufsammeltaxen zur Verfügung, die nach Fahrplan, aber nur nach vorheriger Bestellung, durch die Kunden eingesetzt werden. Zu dem gut verknüpften, zuverlässigen Angebot zählen auch Nachtbusse, die für die Freizeitgestaltung genutzt werden. Weiterhin entstanden in den letzten Jahren übersichtliche Stadtbussysteme, beispielsweise in Rheine, Ahlen und Lippstadt, deren Linien abgestimmte Anschlüsse an einem zentralen Punkt in der Stadt haben. Ein Netz verschiedener Linienprodukte, die sich in allen Kreisen wiederfinden und eine gute Kundeninformation, machen den ÖPNV für die Fahrgäste leicht nutzbar. Die Fahrgastzahlen beim Regionalverkehr Münsterland sind laut Geschäftsberichten von 26,4 Millionen Fahrgästen (1992) auf 30,2 Millionen Fahrgäste (2002) sowie bei der Verkehrsgesellschaft Kreis Unna von 8,7 Millionen Fahrgästen (1992) bis auf 12,1 Fahrgäste (2002) angestiegen.

Zwang zum Sparen

Derartige Errungenschaften könnten infrage gestellt werden. Die Liberalisierung des ÖPNV lässt zu, dass Kreise als „Besteller“ des ÖPNV einzelne Linienkonzessionen an das günstigste, private Verkehrsunternehmen abgeben. Diese planen als „Ersteller“ die Linienwege, Fahrzeiten und den Fahrbetrieb. Standards werden zwar vertraglich mit den Bestellern geregelt, die einzelnen Verkehrsunternehmen müssen aber ihre Planungen nicht absprechen. Die Vergabep Praxis einzelner Linienstränge an verschiedene Verkehrsunternehmen kann ein etabliertes, aufeinander abgestimmtes ÖPNV-Netz zerstören, wenn die Kreise keine detaillierten Vorgaben an das Verkehrsunternehmen machen. Zur Erstellung dieser Vorgaben sind ÖPNV-Experten in den Kreisverwaltungen notwendig, die regionale Besonderheiten kennen. Die Kreise können das ÖPNV-Netz aber auch als Ganzes an ein Unternehmen abgeben, welches übergreifende und umfassende Planungen berücksichtigt, selbst wenn dies zunächst teurer ist, als die Einzelvergabe von Liniensträn-

gen. Auf Grund des notwendigen Sparzwanges in den öffentlichen Kassen, ist es natürlich zunächst reizvoll für jeden Kreis den ÖPNV kostengünstig zu gestalten. Die Wahl der günstigsten Lösung führt aber häufig auch zu einer extremen Reduzierung des Angebotes, was sich in der Einstellung von Direktverbindungen durch Schnellbusse, in Fahrzeitenverlängerungen der Regiobusse, Einschränkung der Fahrten bei Nachtbussen oder Schülerverkehren niederschlagen könnte.

Städtebauliche und soziale Folgen

Die Zerteilung eines funktionierenden ÖPNV-Systems kann zu nicht aufeinander abgestimmten Takten und verlängerten Fahrzeiten führen. Derzeitige Kunden müssten notgedrungen auf den eigenen PKW umsteigen. Straßen würden stärker frequentiert, dadurch eher abgenutzt, was weitere Reparaturen oder einen frühzeitigen Verfall zur Folge hätte. Innenstädte und Dörfer würden zunehmend mit dem PKW erschlossen, wenn ein günstiger und zuverlässiger Nahverkehr fehlt. Die Lärmbelastung und der Flächenverbrauch würden durch den fahrenden und ruhenden Verkehr zunehmen.

Der Rückbau des ÖPNV hat auch soziale Konsequenzen. Viele Menschen werden finanziell stärker belastet oder ihre Teilhabe am sozialen Leben wird erschwert.

- ❑ Zahlreiche Familien wären gezwungen, ein weiteres Auto anzuschaffen. Diese finanzielle Belastung ist häufig weder vorgesehen noch möglich, da die Planung der Familien auf dem Status Quo des ÖPNV basiert. Ist die Finanzierung eines weiteren Autos nicht möglich, sind Einkaufs- und Versorgungsfahrten oder der Berufsverkehr eingeschränkt. Vor allem Kürzungen bei Schülerfahrten wirken sich negativ auf das Familieneinkommen und die Organisation des Familienlebens aus.
- ❑ Insbesondere für viele jüngere Menschen, die mit Nachtbus-Angeboten unterwegs sind, wird die Freizeitgestaltung zu Partys, Freunden und Konzerten eingeschränkt.
- ❑ Ältere Menschen aus städtischen Randlagen und den ländlichen Ortschaften nutzen das Auto häufig gar nicht. Sie sind auf den Bus angewiesen. Eine eigenständige Versorgung, die durch die demographische Entwicklung in Zukunft immer wichtiger wird, ist ohne ein funktionierendes ÖPNV-Netz erschwert. Durch mangelhafte öffentliche Mobilitätsangebote werden ältere Menschen zunehmend vom gesellschaftlichen Leben ausgeschlossen.

Der Beitrag wurde mit freundlicher Genehmigung entnommen aus dem Rundbrief der GAR NRW

Forum Kommunalpolitik 3/2004. Ländlicher Raum. Die Kuh im Dorf lassen?

www.gar-nrw.de/Rundbrief_04/rundbrief_04.html

Aufgaben der Kommunen

Durch die von der EU vorgeschriebene Wettbewerbsmöglichkeit und durch die Kürzungen der Landeszuwendungen beim ÖPNV, muss effizienter geplant und die Auslastung gesteigert werden. Dazu tragen überschaubare Tarife, nachvollziehbare Takte sowie wenige Fahrplanwechsel bei. Auch technische Innovationen, wie beispielsweise elektronische Fahrgastinformation über das Internet, tragen zur Effizienz bei. Da die Auslastung im Zuge der Liberalisierung gesteigert werden muss, sind nur vereinzelte Ausdünnungen verträglich, die auf Öffnungszeiten von Schulen, Arbeitsstätten und auf Freizeitangebote abgestimmt sein müssen. Absprachen zwischen den betroffenen Kreisen und die Einbeziehung von Fachwissen sind unverzichtbar, um Regionen kreisübergreifend mobil zu halten. Die Einheitlichkeit und kreisübergreifende Mobilität eines funktionierenden, stetig gewachsenen ÖPNV-Netzes muss dabei erhalten bleiben.

Der Politik kommt daher die Aufgabe des weitestgehenden Planens und Handelns zu. Als Bestellerbene des ÖPNV muss sie den gesamtgesellschaftlichen Nutzen einer zeitgemäßen Daseinsvorsorge im Blick haben. Mobilität ist in der heutigen Gesellschaft mehr denn je von Bedeutung, daher hat die Mobilitätssicherung durch öffentliche Verkehrsmittel einen zentralen Stellenwert. Die Politik hat zu entscheiden, ob die Umorganisation des ÖPNV als Chance begriffen wird das öffentliche Verkehrsangebot zum „Markenzeichen“ der Kreise zu machen, oder ob die Aushöhlung und linienweise Zersplitterung des ÖPNV riskiert wird. Ein finanziell und sachlich behutsamer Umgang mit bewährten Strukturen und die Einbeziehung von Experten – aus den noch kreiseigenen Verkehrsunternehmen – sind bei der Umorganisation des ÖPNV-Angebotes zu empfehlen.

Innenstädte und Dörfer werden zunehmend mit dem PKW erschlossen, wenn ein günstiger und zuverlässiger Nahverkehr fehlt.

