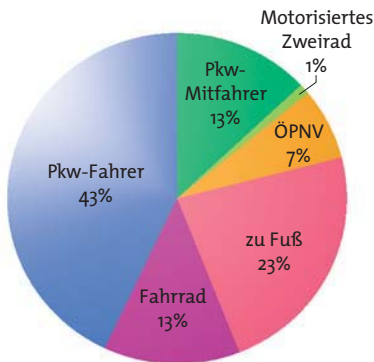


Kommunale Aufgaben zur Mobilität im ländlichen Raum



Verkehrsmittelwahl in der Fläche
(Anteile an allen Wegen)
aus: ›Verband Deutscher Verkehrsbetriebe und Socialdata, 1994‹

Problemstellung

Ländliche Regionen und kleine Städte haben wegen ihrer geringen Siedlungsdichte und der dispersen Siedlungsstrukturen andere Problemlagen als Großstädte mit Staus und Parkplatznot. Dörfer und Regionen leiden unter hohem Durchgangsverkehr. Hauptprobleme sind zu hohe Geschwindigkeiten, Lärm, unzureichende öffentliche Verkehrsmittel und zugeparkte Flächen an Freizeiteinrichtungen.

Die von den Bewohnern zurückgelegten mittleren Entfernungen sind im ländlichen Raum kaum weiter als in der Stadt. Dies ergab eine Auswertung von Mobilitätsdaten aus 19 ländlichen Regionen, die 1994 im Auftrag des VDV (Verband Deutscher Verkehrsbetriebe) vom Institut Socialdata durchgeführt wurde. 57 % aller Wege auf dem Land sind Binnenverkehr am Wohnort.

Allerdings wird auf dem Land häufiger mit dem Pkw gefahren. Durchschnittlich werden 56 % aller Wege im Pkw zurückgelegt, vor allem Wege von und nach außerorts. Zu Freizeiteinrichtungen mit großen Einzugsbereichen kommen mehr als 90 % aller Besucher mit dem Pkw.

Bei der Fahrradnutzung gibt es, je nach Kultur, Topografie und Siedlungsstruktur, große regionale Unterschiede. Der Verkehrs-

anteil des Radverkehrs reicht von 3 % im Saarland (Region Saar) bis 32 % im Münsterland (Kreis Borken).

Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) ist teilweise nur noch auf eine Nischenfunktion beschränkt. Die Qualität des Pkw ist seine Messlatte. Je nach Gegend schwanken die Anteile der öffentlichen Verkehrsmittel an allen Wegen zwischen 3 % (Kreis Borken) und 10 % (Kreis Mettmann und Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald). Befragungsergebnisse zeigen, dass die Einwohner kleiner Orte mit ihrem ÖPNV wesentlich unzufriedener sind als die Bewohner größerer Städte (Umfrage zum Mobilitätsverhalten in Bayern).

Anforderungen an die Planung

Da die Planungshoheiten im ländlichen Raum oftmals auf weit voneinander entfernte Ämter verteilt sind (Gemeinde, Kreis, Landesstraßenbauverwaltung) sowie aufgrund der verschiedenen Verkehrsanbieter und Finanzträger sind Abstimmungsprozesse der Verkehrsplanung im ländlichen Raum schwieriger als in größeren Städten. Die politische Verantwortung reicht von den Ortsgemeinderäten über Verbandsgemeinden, Kreise und Regierungsbezirke bis hin zur Landesregierung.

Während sich städtische Verkehrsangebote mit weitgehend standardisierten, rechenintensiven Methoden planen und prognostizieren lassen, werden Fingerspitzengefühl, Durchsetzungskraft und Ortskenntnis umso wichtiger, je peripherer gelegen und dünner besiedelt eine Region ist.

Mit der EU-weiten Einführung von ›Wettbewerb‹ im öffentlichen Verkehr kommen auch auf die deutschen Landkreise und kleineren Städte Aufgaben als ›Besteller‹ zu, auf die sie bislang weder personell noch organisatorisch oder finanziell vorbereitet sind.

Angesichts des in vielen Gemeinden dramatischen Bevölkerungsschwunds und sinkender Steuereinnahmen haben die Kommunen kaum noch einen eigenen finanziellen Handlungsspielraum. Weil sich deshalb viele Gemeinden nur noch ›geförderte‹ Investitionsvorhaben leisten können, steigt der

Straßenbahnen – Rarität
im ländlichen Raum



kommunale Einfluss der Fördergeber (Land, Bund und EU).

Nahmobilität und Radverkehr

Außerorts und auf anbaufreien Straßen beeinträchtigt die enorm gestiegene Verkehrsbelastung die Nahmobilität mit dem Fahrrad und zu Fuß. Feld-, Wald- und Deichwege können die Mitbenutzung der übrigen Außerortsstraßen nicht ersetzen. Deshalb gilt es, sich mit der Landesstraßenbauverwaltung sowie mit den Regelwerken für den Straßenbau, die auf die Abwicklung des MIV beschränkt sind, abzustimmen. Die neuen »Hinweise für den Radverkehr außerhalb städtischer Gebiete« der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen sollen dazu beitragen, den Radverkehr in Ortsdurchfahrten und auch auf den vielen außerörtlichen Straßen, auf denen die Anlage von Radwegen auf absehbare Zeit nicht in Betracht kommt, sicher zu integrieren.

Öffentlicher Personennahverkehr

Im ländlichen Raum gibt es nur wenige Verkehrsachsen, die einen herkömmlichen Linienbetrieb mit Omnibussen im Taktverkehr rechtfertigen. Für den ÖPNV empfiehlt sich ein mehrstufiges, flexibles System, das vorhandene Angebote (z. B. Schulbus) integriert und vernetzt und das in Teilräumen und zu Zeiten geringer und disperser Nachfrage bedarfsgesteuert betrieben wird.

Die Nachfrage nach Eisenbahnlinien und Regionalschnellbussen konzentriert sich auf Pendlerbeziehungen in die Zentren. Eine gute Erreichbarkeit der Bahnhöfe aus den umliegenden Siedlungen, vor allem mit dem Fahrrad und zu Fuß, stellt sich als kommunale Aufgabe dar. Der Bedarf nach »Park + Ride« mit Pkw beschränkt sich weitgehend auf einzelne Orte und Bahnhöfe mit Pendlern in die überfüllten Großstädte.

Immer mehr Kleinstädte richten Orts- und Stadtbuslinien ein. Vor allem Senioren und Schüler, zuweilen auch Touristen, schätzen die verbesserten Möglichkeiten, mobil zu sein. Ortsbusse nützen dem Image und der Attraktivität kleinstädtischer Innenstädte.

Da noch unklar ist, in welchen Fällen die Gemeinden künftig der Pflicht unterliegen, subventionierte ÖPNV-Leistungen europaweit auszuschreiben, haben die Gemeinden noch kein klares Bild über die Aufgaben, die mit dem Wettbewerb auf sie zukommen. Dazu wird rechtlich noch geklärt, ob auch die für den Schülerverkehr durch die Bundesländer fließenden Zuschüsse als »Subventionen« zu rechnen sind.

Häufig wird es sich empfehlen, bei der Aufstellung von Nahverkehrsplänen, der Durchführung europaweiter Ausschreibungen, dem Abschluss von Verkehrsverträgen und der anschließenden Überwachung regional zu kooperieren und Regie- oder Verbundgesellschaften einzurichten.

Für die vielen Kommunen mit eigenen Verkehrsbetrieben gilt es dabei auch, das Verhältnis zwischen »Aufgabenträger« und kommunalem Verkehrsbetrieb neu zu klären, es rechtlich und personell zu entflechten und beispielsweise die Überführung in Betriebsgesellschaften zu prüfen oder die Einrichtung von Fahrzeugpools zu ermöglichen.

Mobilitätsdienstleistungen

Mobile Dienstleistungen können dazu beitragen, lokale Versorgungslücken zu schließen. Beispiele sind »fliegende Händler«, Sparkassenbusse, Fahrbüchereien oder »Essen auf Rädern«. In der dünn besiedelten Fläche sind aber mobile Angebote meistens nicht wirtschaftlich zu betreiben und daher nur punktuell und subventioniert tragbar. Die fehlende Dichte und die Möglichkeit, mit dem Auto zumindest das Notwendigste an der nächsten Tankstelle zu beschaffen, führen zu geringer Nachfragedichte für Hol-, Liefer- und Bringdienste.

Fazit

Verkehr im ländlichen Raum erfordert vor allem Orts- und Menschenkenntnis, Verhandlungsgeschick und Fantasie, denn die Zuständigkeiten sind verteilt und die Lösungen nicht standardisiert. Neue Ansätze der Siedlungsentwicklung werden durch tradierte Nutzungen oftmals blockiert und die künftige Rolle kleiner Kommunen als Aufgabenträger im ÖPNV ist noch nicht klar.

Die Aufgaben der Kommunen erfordern neben planerischen Fähigkeiten vor allem Kooperationsgeschick. Aufgrund der föderativen Zuständigkeiten gilt es, unterschiedliche Ebenen zusammenzuführen: die betroffene Gemeinde »vor Ort«, die Baulastträger (Bund und Land oder Kreis), die Straßenverkehrsbehörde in der Kreisverwaltung und oft weitere Partner.

Bei der Infrastruktur liegt der Handlungsspielraum kleiner Gemeinden weniger im Aufbau von Infrastrukturen für den ÖPNV oder im Straßenbau als beispielsweise bei der Bauleitplanung, sozialen Diensten und fußgänger- und radverkehrsgerechten Erschließungs- und Verbindungsstrecken in die Nachbarorte und zum nächsten Bahnhof.

Tilman Bracher



Das Fahrrad – Verkehrsmittel für kurze Strecken