## Entleerung des ländlichen Raumes – Rückzug des ÖPNV aus der Fläche

Peter Pez











Der ländliche Raum ist geprägt durch eine Vielzahl kleiner Orte. Ihre Entstehung reicht meist bis ins Mittelalter oder die frühe Neuzeit zurück und ist eng verbunden mit arbeitsintensiver Landwirtschaft: die Dörfer als Wohnund Arbeitsorte bäuerlicher Bevölkerung ( Beiträge Haversath/Ratusny, S. 48 ff.), die kleinen Städte als Marktflecken und Standorte unterer Verwaltungsstufen ( Karte 9, S. 19). Die Industrialisierung bewirkte eine tief greifende Umwälzung der über Jahrhunderte gewachsenen Sozial- und Raumstrukturen. Die Mechanisierung der Landwirtschaft ersetzte Arbeitskräfte, die in der aufkeimenden Industrie Erwerbsalternativen fanden. Die Folge war eine jahrzehntelange Land-Stadt-Wanderung. Dass diese bis zur Mitte des 20. Jh. noch keine Entleerung des ländlichen Raumes auslöste, lag einerseits am hohen natürlichen Bevölkerungswachstum, andererseits am nur langsam sinkenden Arbeitskräftebedarf der traditionellen Mischlandwirtschaft von Ackerbau und Viehzucht. Mit intensiviertem ▶ Strukturwandel der Landwirtschaft seit den 1950er Jahren wurden jedoch bäuerliche Lohnarbeiter in großer Zahl freigesetzt und viele, insbesondere kleine Höfe aufgegeben. Dies und die sinkende Geburtenzahl ließen die ländliche Bevölkerungsbilanz endgültig defizitär werden ( Abb. 1, S. 12). Die Abwanderung hat aber seit den 1980er Jahren dort eine Mäßigung erfahren, wo ländliche Bereiche in Pendeldistanz zu größeren Städten von der Suburbanisierung profitieren oder als Fremdenverkehrsregionen eine Zuwanderung von Altersruhesitzwanderern erleben.

## Abbau öffentlicher Verkehrsangebote – Ursache oder Folge?

Damit ist der in den 1960er Jahren einsetzende Rückzug des öffentlichen Verkehrs aus der Fläche primär die Folge von rückläufiger Nachfrage durch Abwanderung gewesen. Sekundär spielt auch die Verbreitung des privaten Kraftfahrzeuges als attraktive Alternative zum DÖPNV eine bedeutende Rolle. Besonders traf dies die Bahn, deren betriebliche Streckenkosten deutlich über denen des Straßenverkehrs liegen und die deshalb ihr Netz erheblich ausdünnte 4. Der Schienenersatzverkehr mit Bussen konnte fahrzeit- und komfortmäßig die Bahn nur unzureichend erset-

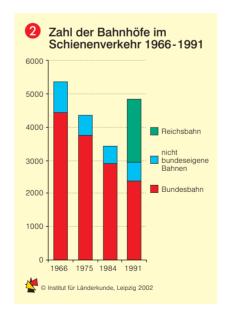
ÖPNV – Öffentlicher Personennahverkehr. Er umfasst den SPNV und den Öffentlichen Personenstraßenverkehr mit Bussen und Taxen.

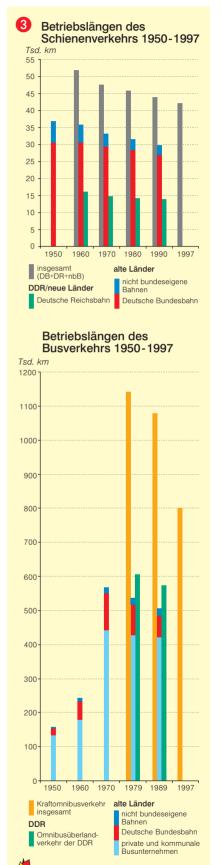
**SPNV** – Schienenpersonennahverkehr

Strukturwandel der Landwirtschaft – Industrielle Lohnkonkurrenz und der Abbau der Zollgrenzen im europäischen Agrarmarkt zwangen die Landwirte zu Kostensenkungen und Ertragssteigerungen, um am Markt bestehen und ausreichende Einkommen erzielen zu können. Mittel dazu waren u.a. Spezialisierung auf Ackerbau oder Viehwirtschaft sowie der Ersatz menschlicher und tierischer Arbeitskraft durch Maschinen.

zen, zumal sich die Rationalisierung im Landbusverkehr fortsetzte 3. Viele Ortschaften werden deshalb nur noch von Schulbussen angefahren. Diese Entwicklung droht die Abwanderung zu forcieren. Ohne Arbeitsplatz und Versor-







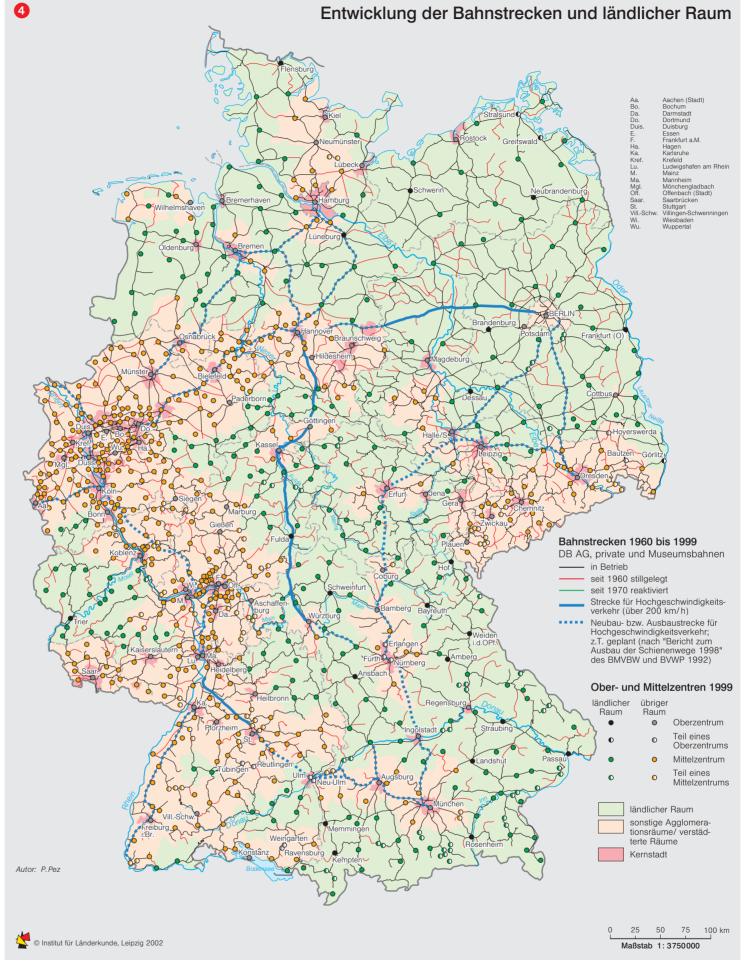
gungsmöglichkeiten im Dorf bzw. ohne Erreichbarkeit städtischer Angebote mit öffentlichen Verkehrsmitteln ist die Wohnortattraktivität gering. Vor allem junge Leute wandern ab, und es bleiben "Seniorendörfer" übrig, deren Erhalt auf Dauer fraglich ist. Drohen moderne Wüstungen – nicht nur, aber auch durch den Rückzug des ÖPNV aus der Fläche?

## Sprakebüll – Bahnstilllegung als "Salamitaktik"

Sprakebüll liegt nahe der deutsch-dänischen Grenze, etwa in der Mitte der Bahnstrecke Flensburg - Niebüll. Letztere wurde 1981 stillgelegt, nachdem die eingesetzten Schienenbusse aus den 1950er Jahren ohnehin nur mäßigen Komfort boten. Hier wie vielerorts wurde der Abbau des > SPNV nicht abrupt, sondern schrittweise angestrebt, um die Unruhe unter der Betroffenen zu begrenzen: Ausdünnung des Fahrplanes, Abbau von Diensten auf Streckenbahnhöfen (z.B. Reisegepäckannahme, Fahrkartenverkauf), Vernachlässigung der Gleisanlagen und als Folge Herabsetzung der Fahrgeschwindigkeit, Busparallelverkehr zu günstigeren Zeiten bis hin zur Einstellung des Personen- und schließlich Güterverkehrs. Auch die Ortsentwicklung gleicht jener vieler Dörfer. Nach einem Einwohnermaximum von fast 400 in Folge der Flüchtlingswelle des Zweiten Weltkrieges sank die Einwohnerzahl kontinuierlich. In den 1960er/70er Jahren schlossen das Lebensmittelgeschäft, der Schmied, der Maler und die Schule. Nur Gaststätte und Feuerwehr sind geblieben und bilden heute das soziale Rückgrat der 214 Einwohner, die sich mit dem Abbau zentraler Funktionen arrangiert haben. Zwar musste der Zweit-Pkw in der Familie zum Regelfall werden, aber die Erschwernisse der peripheren Lage lassen die Dorfgemeinschaft auch enger zusammenrücken - hier hilft jeder jedem zu ieder Zeit.

## Putlitz – Privatinitiative belebt das Geschäft

Verstädterung und Konzentration des ÖPNV verliefen in der ehemaligen DDR nicht so intensiv wie in den alten Ländern, da die Arbeitsintensität der sozialistischen Landwirtschaft höher war und der Wohnungsbau den Zuzugswünschen in die Städte stets hinterherhinkte. Nach der Wiedervereinigung erfolgten dafür Abwanderung und Aufgabe von Nahverkehrsstrecken in den neuen Ländern umso rascher. Der Nordwesten Brandenburgs bildet eine Ausnahme. Ein ehemaliger Lokführer der Bahn kaufte ausgemusterte Schienenbusse, wie sie früher auch Sprakebüll



bedienten, gründete die Prignitzer Eisenbahn GmbH (PEG) und befährt seit 1996 Strecken, die ansonsten schon stillgelegt worden wären. Davon profitiert auch das Grundzentrum Putlitz mit seinen 1900 Einwohnern. Vor 1990 waren es zwar 400 Bewohner mehr, aber die Abwanderung gilt als gestoppt. Dies wird, wie auch der Erhalt von Kleinge-

werbe und Handwerk, Gesamtschule und Amtsverwaltung, der PEG mit inzwischen 120 Beschäftigten gutgeschrieben, die ein Pendeln z.B. nach Pritzwalk erleichtert und ganz nebenbei auch der kränkelnden Landwirtschaft neue Nachfrageimpulse verleiht: Alle Triebwagen und Lokomotiven fahren mit Pflanzenöl.