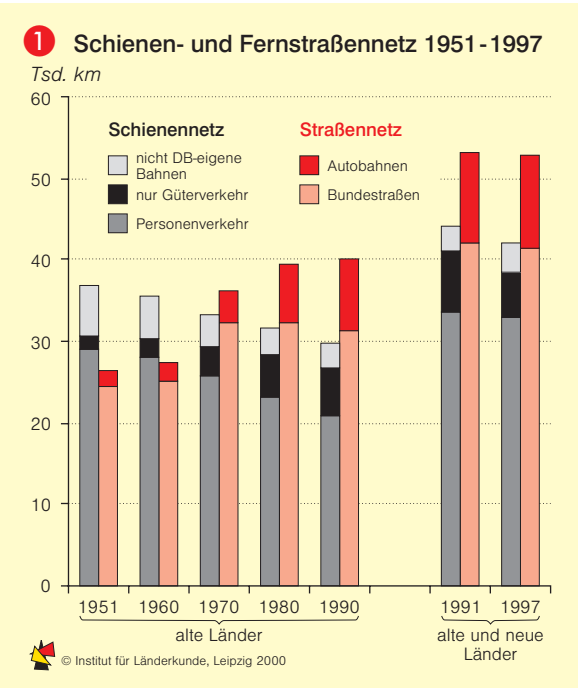
Verkehr im ländlichen Raum

Peter Pez

Der ländliche Raum wird in Forschung und Raumplanung häufig als eine Restgröße abgegrenzt, d.h. er umfasst alle jene Regionen oder Landkreise, die *nicht* die Bedingungen von Verdichtungsräumen oder Räumen mit Verdichtungsansätzen bezüglich Bewohnermindestzahl, Einwohner-/Arbeitsplatzdichte und Flächengröße erfüllen. Sicherlich wäre es besser, den ländlichen Raum mit ihm eigenen Merkmalen zu beschreiben. Aber in einem industrialisierten Staat ist es schwierig, dafür geeignete und eindeutige Kriterien zu finden. So ist der Anteil von Erwerbstätigen in der Landwirtschaft in vielen Dörfern und erst recht in Landkreisen nicht oder kaum höher als im Bundesdurchschnitt. Aber auch ohne Schwellenwerte gibt es aus verkehrlicher Sicht in ländlichen Räumen relativ stark prägende Gemeinsamkeiten, insbesondere eine geringe Bevölkerungsdichte und eine große Streuung der Bewohner auf viele kleine und kleinste Siedlungen.



Verkehrswegebau als Regionalförderung?

Damit ist ein Hauptproblem des ländlichen Raumes angesprochen: die Schwierigkeit, Verkehrsleistungen bei geringer, räumlich und zeitlich gestreuter Nachfrage zu tragbaren Kosten anbieten zu können. Über eine lange Zeitspanne hinweg ist das noch am einfachsten mit Verkehrs*wege*investitionen zu bewerkstelligen. Die westlichen Bundesländer sind dafür ein gutes Beispiel. Seit den 1960er Jahren galt der Ausbau vor allem von Bundesstraßen und Autobahnen als ein wichtiges Instrument der Regionalförderung. Der ländliche Raum sollte dadurch als Wirtschaftsstandort attraktiv und die ländliche Bevölkerung in die Lage versetzt werden, Einkaufs- und Dienstleistungsstandorte in Mittel- und Oberzentren schnell zu erreichen. Ob die Verdichtung der Straßenverkehrsnetze im Westen Deutschlands 1 für den ländlichen Raum immer positiv gewesen ist, wird seit einer grundlegenden Studie von LUTTER (1980) zunehmend in Frage gestellt. In der Regel profitierten die erfahrenen Planungs- und Baufirmen der Verdichtungsräume von großen Straßenbauvorhaben. War der Verkehrsweg erst einmal geschaffen, blieben Verlagerungen von Arbeitsplätzen in den ländlichen Raum dennoch nahezu aus, weil der Verkehrsanschluss nur einer von vielen Standortfaktoren ist. Zumindest auf der Basis einer bereits dichten und qualitativ hochwertigen Verkehrserschließung ist es deshalb fraglich, ob ein weiterer Ausbau positive regionalwirtschaftliche Effekte nach sich zieht. Im Prinzip gilt das auch für die neuen Länder (LUTTER/PÜTZ 1992), wobei hier allerdings der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur in ein Netz zahlreicher anderer Fördermaßnahmen eingebettet ist und deshalb die Erfolgschancen günstiger stehen.

Öffentlicher Personenverkehr – Problem oder Chance?

Nicht von Aus-, eher von Abbau war über viele Jahre im öffentlichen Verkehr die Rede. Ein Kennzeichen hierfür ist die Ausdünnung des Streckennetzes der Bahn – wiederum vor allem in den westlichen Bundesländern. Da es im öffentlichen Verkehr aufgrund des hohen Lohnkostenanteils mit Streckeninvestitionen nicht getan war und gleichzeitig bei stark gestiegener Motorisierung der Pkw als schnellere und bequemere Konkurrenz viel Verkehrsnachfrage auf sich zog, sahen sich viele Verkehrsunternehmen zu Rationalisierungen veranlasst, d.h. zu Stilllegungen von Strecken, mehr aber noch zur Ausdünnung der Bedienungstakte. Seit den 1980er Jahren hat ein Umdenken begonnen. Mit verbesserten Angeboten sollen wieder Fahrgäste hinzugewonnen, und so zumindest der Zweit- oder Dritt-Pkw in den Haushalten entbehrlich gemacht werden. Wichtig hierzu sind Versuche zur Intensivierung des Bahnverkehrs (z.B. integrale Fahrpläne wie beim „Rheinland-Pfalz-Takt“, vgl. BMVBW 1999, S. 41 ff.) bis hin zu Forderungen nach einer Wiedererschließung des ländlichen Raumes mit einer „Flächenbahn“ (HÜSING 1999).

Im Straßenverkehr zählen ▶ integrierte und ▶ bedarfsorientierte Verkehre zu den wichtigsten Handlungsoptionen. Mobilitätszentralen (z.B. in Hameln) geben nicht nur Auskünfte über öffentliche Verkehrsmittel, sondern vermitteln auch ▶ Fahrgemeinschaften – ein bislang gerade im ländlichen Raum noch weitgehend ungenutztes Potenzial (vgl. FGSV 1986, BMV 1990). Auch die Koppelung mit dem Fahrrad als Zubringer- und Anschlussverkehrsmittel gewinnt allmählich Beachtung. Neben der Förderung des Bike & Ride (oder Bike & Rail) durch witterungs- und diebstahlgeschützte Abstellanlagen werden vor allem in touristisch geprägten Regionen auch schon Gelenkbusse oder Busse mit Anhängern zur Mitnahme des Fahrrades eingesetzt (z.B. Fehmarn, Nordfriesland).

Integrierter Verkehr – Form optimierten Verkehrsmanagements im ländlichen Raum. Spezialverkehre, wie z.B. Werks- und Schulbusse, werden für alle Personen geöffnet, Fahrten verschiedener Busunternehmen zeitlich und routenmäßig aufeinander und möglichst auch mit der Bahn abgestimmt, eine gegenseitige Anrechnung der Fahrscheine vereinbart. Bei der gesteigerten Form „Verkehrsverbund“ geben die beteiligten Firmen ihre unternehmerische Selbstständigkeit auf. Äußeres Zeichen sind dafür einheitliche Tarife und Tickets.

Bedarfsorientierter Verkehr – Der fahrplanmäßige Linienverkehr wird zu Gunsten von Rufbussen oder Anrufsammeltaxen aufgegeben, die den Fahrgast auf telefonische Anforderung in der Nähe seines Startortes abholen und ihn in der Regel bis vor die Haustür des Zielortes bringen. Bei einer Mischform mit dem Linienverkehr (Richtungsbandbetrieb), bedienen die Rufbusse oder Taxen einen sektorenförmigen Ausschnitt eines Verkehrsgebietes, meist mit festen Abfahrtzeiten.

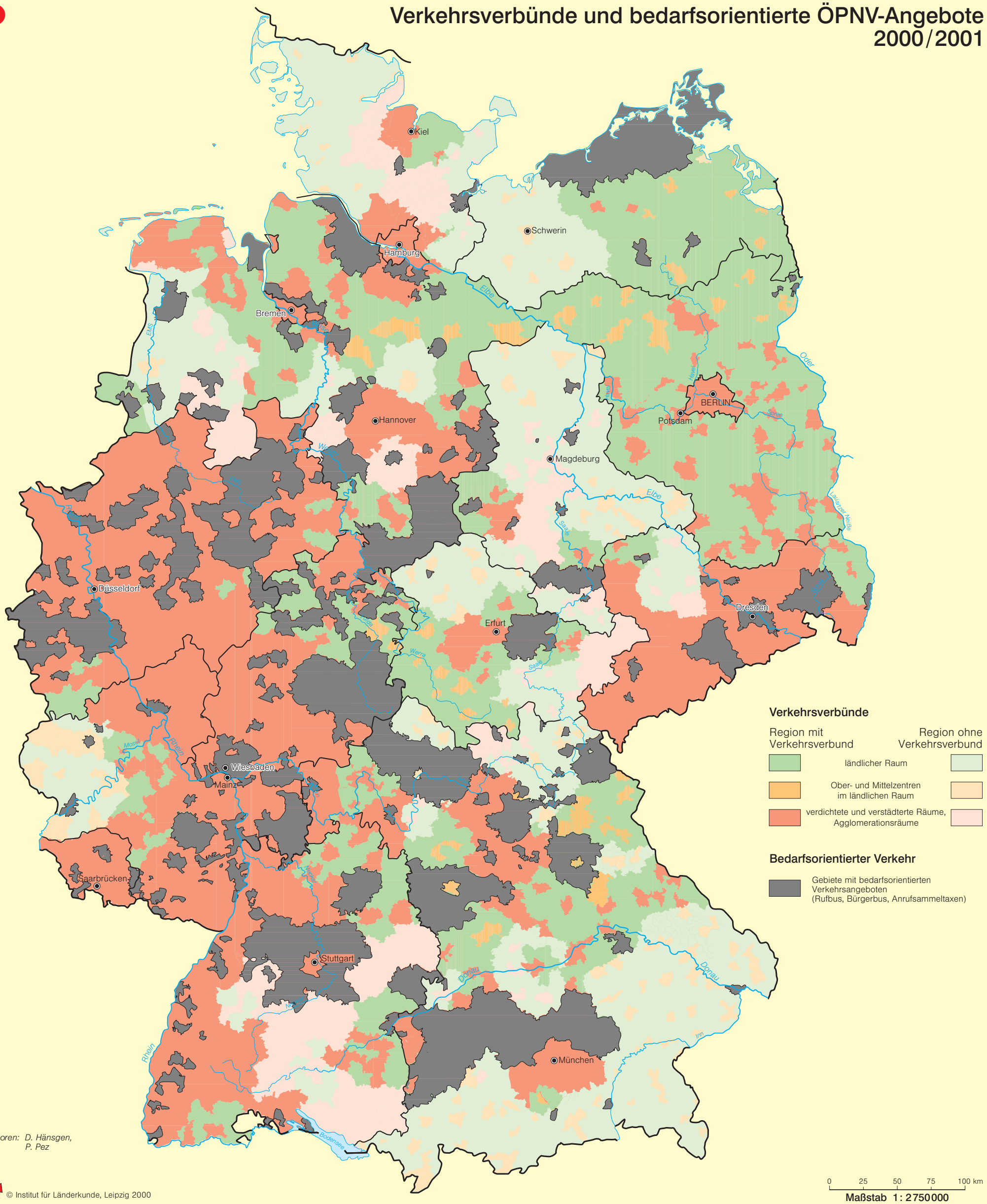
Fahrgemeinschaften – Regelmäßige oder unregelmäßige Mitnahme von Personen in privaten Fahrzeugen. Von organisierten Fahrgemeinschaften spricht man bei Vermittlung durch eine Mobilitätszentrale, die Fahrer- und Mitfahrerwünsche koordinieren hilft – häufig bei regelmäßigen Verkehren, wie z.B. auf Arbeitswegen. Bei unorganisierten Fahrgemeinschaften treffen sich Fahrer und Mitfahrer ohne vorherige Absprache erst auf der Fahrtstrecke.

Staus und Parkplatzknappheit im ländlichen Raum?

Gerade im Bereich touristischer Attraktionen im ländlichen Raum kommt es aber auch zu klassischen, eher für Großstädte typischen Verkehrsproblemen. In Bayern hat z.B. Oberstdorf die Notbremse gezogen und sich für „autofrei“ erklärt – wovon streng genommen gar keine Rede sein kann, trotz der durchaus imposanten Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung. Die ostfriesischen Inseln oder z.B. die Insel Hiddensee erlauben von jeher keinen privaten Autoverkehr. Die Zufahrt oder das Parken werden auch an anderen Stellen stark reglementiert oder mit hohen Gebühren belegt – letztlich, um den ländlichen Raum vor dem zu schützen, was ihm eigentlich nutzen soll, dem motorisierten Verkehr.◆

2

Verkehrsverbünde und bedarfsorientierte ÖPNV-Angebote 2000/2001



Autoren: D. Hänsgen, P. Pez

© Institut für Länderkunde, Leipzig 2000