



02/21/01

Ohne Qualitätsinitiative bleibt der öffentliche Nahverkehr eine Investitionsruine

Uwe Walter, Vorsitzender der Grünen Kreistagsfraktion, äußert sich zum Ergebnis der Veranstaltung zum Nahverkehrsplan, die im Rahmen der Reihe "Erftkreis-Grüne im Gespräch" am 21. Februar im Bergheimer Kreishaus stattfand:

"Das Kreisangebot soll zunächst auf wenige Buslinien konzentriert werden. Diese müssen in Qualität und Öffentlichkeitsarbeit auf Topniveau sein. Der Kreis zieht sich aus der Ortserschließung vollständig zurück. Durch die entsprechende Senkung der Kreisumlage erhalten die Kommunen die finanziellen Spielräume, um attraktive Stadtbussysteme einzuführen. Die Erftkreis-Grünen werden sich dafür einsetzen, dies im Nahverkehrsplan deutlich vorzugeben."

In der Erklärung wird weiter ausgeführt:

Wenn im öffentlichen Nahverkehr die erheblichen Vorhaltekosten für Busse, Haltestellen, Fahrer etc. allein dafür genutzt werden, den freigestellten Schülerverkehr und die Restverkehre zu bewältigen, die gar nicht anders können, als das qualitativ schlechte Busangebot zu nutzen, werden sowohl klima- und umweltpolitische Ziele wie auch eine effiziente Verwendung der Steuermittel im Verkehrsbereich nicht erreicht werden.

Wie das Beispiel des Hürther Stadtbusses zeigt, muss sich der öffentliche Nahverkehr als Dienstleister für ein qualitativ hochwertiges Produkt öffentlicher Nahverkehr präsentieren, der sich vor allem gemäß der Wünsche der Kundschaft organisiert. Nur dann ist das erhebliche Potenzial erschließbar, das in allen Kommunen des Kreises bei den Besorgungs- und Freizeitfahrten im Bereich von bis zu 5 km liegt.

Nach wie vor sind die Hälfte aller Fahrten nicht länger als 5 km. Den Kommunen kommt daher eine überragende Bedeutung im Bereich der Klimapolitik zu. Nur über attraktive Stadtbussysteme in allen Kommunen des Kreises kann die Voraussetzung dafür geschaffen werden, dass die Menschen das System des öffentlichen Nahverkehrs insgesamt wieder nutzen.

Zwar muss über einen Zeitraum von bis zu sechs Jahren zunächst erheblich in die Infrastruktur, in die Qualität von Bussen und Haltestellen und in

die Öffentlichkeitsarbeit investiert werden. Nach dieser Zeit aber ist der Zuschussbedarf genau so hoch wie er wäre, wenn nur die ohnehin notwendigsten Verkehre aufrechterhalten würden. Dies zeigen die Beispiele funktionsfähiger Stadtbussysteme. In Detmold, so Herr Werner von der SüdstadtAG, würden im siebten Stadtbusjahr sogar Linien für gerade erst begonnene Neubaugebiete eingerichtet, um nicht insgesamt in die steuerlich nachteilige Gewinnzone zu geraten.

In den Kommunen sind mit einer offensiven Angebotspolitik beim öffentlichen Nahverkehr auch sozial- und frauenpolitische Zielsetzungen verbunden, die sogar zusätzliche Kaufkraft für den örtlichen Einzelhandel schaffen: die Kinderbegleitmobilität entfällt, die Einkaufsfahrten werden mit dem Bus erledigt, Zweitwagen können abgeschafft werden, wodurch zusätzliche Kaufkraft entsteht.

Nur auf der Grundlage neu gewonnener Kundschaft durch das funktionsfähige örtliche Bussystem lässt sich das Ortsgrenzen überschreitende Busangebot verbessern. Zunächst kann der nachgefragte Nachbarortsverkehr organisiert werden. Für stark frequentierten Verbindungen ist die Einrichtung eines zusätzlichen Schnellbusses die logische Folge.

Aus der Bündelung von Nachbarorts- und Schnellbuslinien würde auf diese Weise auch ein Regionalbussystem entstehen, das nicht planwirtschaftlich von oben verordnet, sondern ganz lebendig von unten gewachsen wäre.

Um diesen Prozess zu erreichen, wollen sich die Grünen weiterhin dafür einsetzen, vor allem die Ortsverkehre in attraktive Stadtbussysteme umzuwandeln. Nur auf der Grundlage, dass in allen Kommunen neue Kunden durch ein qualitativ hochwertiges Angebot für den örtlichen Nahverkehr gewonnen werden, kann die Kreisverkehrsgesellschaft mit einem eigenen Profil ein effizientes Regionalbussystem als Schnellbussystem entwickeln.

Dafür muss der Kreis zunächst das Angebot auf wenige überörtliche Linien reduzieren und die Flächenerschließung den Kommunen überlassen.

01/19/00

Grüne für Stadtbus und REVG-Reform

"Bündnis 90 / Die Grünen im Erftkreis werden sich weiterhin für Stadtbus- oder Ortsbussysteme in der Verantwortung der Kommunen und für wenige aber schnelle Regionalbusverbindungen in Verantwortung des Erftkreises einzusetzen." So Fraktionssprecher Uwe Walter zum Ergebnis des Fachgespräches am Mittwoch, den 19. Januar 2000, das als erstes der neuen Reihe "Erftkreis-Grüne im Gespräch" stattfand.

Im Mittelpunkt des Gespräches standen naturgemäß die bereits eingerichteten Systeme: der Hürther Stadtbus, der inzwischen einen

Viertelstundentakt bietet, der Brühler Stadtbus, der zumindest in seiner Linienstruktur steht, sowie die Wesseling Stadtbuslinie. Auch in Pulheim, in Bedburg und in Frechen liegen Pläne für die Einführung von Stadtbussystemen vor. Es fehlt jedoch eindeutig am politischen Willen, diese attraktiven Systeme umzusetzen.

Für einige Gemeinden bieten sich aber auch andere Systeme der Attraktivitätssteigerung für den öffentlichen Nahverkehr an. Auf jeden Fall müssen örtlich stimmende Lösungen entwickelt werden.

Die Beispiele Hürth und Brühl zeigen, dass es mit vertakteten Fahrplänen allein nicht getan ist. So muss das Busmaterial zumindest den Einstieg mit Kinderwagen und Rollstuhl ermöglichen und ein Mindestmaß an Komfort bieten. Die Kundenwünsche müssen ernst genommen werden und das Beratungs- und Serviceangebot in Ordnung sein. Das Produkt Stadtbus muss selbst beworben werden, was allerdings nur dann Zweck hat, wenn es tatsächlich den Kundenwünschen entspricht. Dafür ist auch ein einheitliches Erscheinungsbild notwendig. Dass damit auch potentielle Autofahrer gewonnen werden können, zeigt die Erhebung der Hürther SVG: 20 Prozent der Kunden in den Nebenverkehrszeiten sagten, dass sie die Fahrt auch mit einem Auto hätten durchführen können.

Wichtigste Frage ist naturgemäß die nach der Finanzierung. Der Stadtbus kostet auf jeder Linie einen jährlichen Zuschuss von 300.000 DM. Dazu kommen die Kosten für Beratung und Werbung. Der Hürther Stadtbus mit seinem komfortablen Ausbaustand kostet die Stadt knapp 2,8 Mio. DM an Zuschüssen jährlich und sichert 40 Busfahrern den Arbeitsplatz. Durch die Integration des Schülerverkehrs und durch die Übernahme der Ortslinien von der REVG werden aber auch Gelder frei.

So zahlt Bedburg beispielsweise 900.000 DM für den Schülerverkehr, die entfielen, wenn der Schülerverkehr in den Stadtbus integriert würde. In Kerpen werden insgesamt 3,5 Mio DM jährlich für den ÖPNV gezahlt, davon 1,4 Mio an die REVG, der Rest für Schülerverkehre. Die Möglichkeit der Integration der Schülerverkehre und der Reduzierung der ÖPNV-Zahlungen an den Kreis schafft die notwendigen finanziellen Spielräume für die Einführung von Stadtbussystemen.