

Thesenpapier

„Mobilität im ländlichen Raum“

**Beschluss des Vorstandes der Bundes-SGK
vom 08. November 2002**

1. Vorbemerkung

Die Verkehrsinfrastruktur hat im ländlichen Raum für die Bevölkerung eine grundlegende Bedeutung für die Distanzüberwindung vom Wohnort zu notwendig erreichbaren Zielen, wie beispielsweise von Arbeitsplätzen, sozialen Infrastruktureinrichtungen und Einkaufsmöglichkeiten. Die flächenhafte Erschließung des ländlichen Raums erfolgt in erster Linie durch ein Netz von Straßen verschiedener Ordnung. Das vorherrschende Verkehrsmittel ist der PKW und für den Güterverkehr der LKW. Dieses Thesenpapier befasst sich mit der Frage, welche Handlungserfordernisse für die Politik in Bund, Ländern und Kommunen bestehen, um auch künftig eine zufriedenstellende Mobilität in den ländlichen Räumen zu gewährleisten und die Qualität der bestehenden Angebote des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) in ländlichen Räumen nachfragegerechter auszugestalten.

2. Ziele für eine bedarfsgerechte Mobilität im ländlichen Raum

Die Sicherstellung der Mobilität durch eine hinreichende Verkehrsinfrastruktur gehört nach Auffassung der Bundes-SGK zu den Kernaufgaben Öffentlicher Daseinsvorsorge. Der ÖPNV ist ein unverzichtbares Element unseres Gesamtverkehrssystems, welches gewährleistet, dass insbesondere jene Bevölkerungsgruppen, die nicht über einen PKW verfügen, ihren Mobilitätsanforderungen nachkommen können. Ziel muss es sein, die Erreichbarkeit der Zentren und zentralörtlichen Funktionen für alle gleichermaßen zu sichern.

Die ländlichen Regionen bedürfen einer flächendeckenden Anbindung an die übergeordneten Verkehrsnetze. Die räumlich-funktionalen Aufgaben ländlicher Räume (Wohnort- und Naherholungsfunktion für Verdichtungsräume, Tourismus, Landwirtschaft, Gewerbestandort, Rohstoffgewinnung etc.) müssen durch eine Verbesserung der Anbindungsqualität in den übergeordneten Netzen gestärkt werden, um anhaltenden Bevölkerungsverlusten entgegenzuwirken und die ländlichen Räume als Wirtschaftsstandorte weiter entwickeln zu können.

3. Handlungserfordernisse der Kommunen - Instrumente zur Verbesserung einer bedarfsgerechten Mobilität im ländlichen Raum

Das entscheidende Instrument zur Sicherstellung der Mobilität der Bevölkerungsgruppen ohne PKW in ländlichen Räumen ist der ÖPNV. In vielen Regionen konzentriert sich der ÖPNV insbesondere auf die Schülerbeförderung. Das Busliniennetz und regionale Schienenverkehrsangebote sind begrenzt und werden immer weiter ausgedünnt, da sie kaum oder nur in seltenen Fällen (z.B. durch Kombination mit der Erschließungsfunktion von Freizeitverkehren) wirtschaftlich betrieben werden können.

Vor diesem Hintergrund muss eine **Qualifizierungsstrategie des ÖPNV** in ländlichen Räumen verschiedene Wege parallel verfolgen:

- Durch das Ausnutzen von Wettbewerb bei der Ausschreibung von ÖPNV-Leistungen durch die Aufgabenträger kann das Verhältnis von Qualität der Dienstleistung zu den Kosten verbessert werden.
- Durch eine bessere Verknüpfung der Angebote der verschiedenen Verkehrsträger und der Organisation vertakteter Netze kann die Leistung verbessert werden, ohne dass zusätzliche Fahrkilometer angeboten werden müssen.
- Durch Kooperation der Aufgabenträger und eine verbesserte Nahverkehrsplanung können Angebote stärker aufeinander abgestimmt und Synergieeffekte erzielt werden.
- Durch das Einrichten von Schnellbuslinien können die Anbindungsqualitäten deutlich verbessert werden.

- Die ÖPNV-Angebote müssen neben dem Linienverkehr durch andere Angebotsformen von Bedarfsverkehren ergänzt werden. Die neben den Linienverkehren existierenden Angebotsformen der Bedarfsverkehre umfassen so unterschiedliche Formen wie den Trampbus, den Rufbus, den Bürgerbus, den Richtungsbandbetrieb, Taxi- und Mietwagen, Anrufsammeltaxis, Veranstaltungstaxis, Discobusse etc.
- In diesem Zusammenhang muss geprüft werden, inwieweit die Förderung der Mobilität anstelle einer Objektförderung der Verkehrsmittel in eine Subjektförderung der betroffenen Personen umgewandelt werden könnte.

Neben den regelmäßigen und flexiblen Angeboten des ÖPNV gilt es insbesondere, den Umfang der „**Selbstorganisierten Mobilität**“ durch Selbst- und Nachbarschaftshilfe, die Bildung von Fahrgemeinschaften, das Angebot von Mitfahrgelegenheiten, eine Kultur des „Wo willst Du hin? Ich nehme Dich mit.“ zu vergrößern.

Im Mittelpunkt der Vernetzungsstrategie eines flexibilisierten Angebots von Linienverkehren im vertakteten Netz, verschiedenen Angeboten von Bedarfsverkehren bis hin zu allen Formen „Selbstorganisierter Mobilität“ stehen die **regionalen Mobilitätszentralen** als Kernorganisatoren eines vernetzten Verkehrsmanagements.

Ein weiterer Ansatz zur Lösung von Mobilitätsproblemen in ländlichen Räumen liegt in der Reduzierung der Mobilitätsanforderungen und -bedürfnisse:

- Dazu bedarf es einer entsprechenden Planung der Siedlungsentwicklung, die bei der Ausweisung von Neubaugebieten die vorhandene Erschließungsqualität berücksichtigt.
- Dazu zählt insbesondere auch der Aufbau flexibler und mobiler Infrastrukturangebote nach dem Prinzip „Das Angebot kommt zur Nachfrage“, wie beispielsweise Bürgerbüros und Bürgerläden.
- Schließlich müssen die Chancen der modernen Informations- und Kommunikationstechnologien, die Möglichkeiten des E-Commerce und des E-Government genutzt werden und entsprechende Unterstützungen bei der Nutzung, z.B. in Nachbarschaftsläden, angeboten werden.

So wie sich die Mobilitätszentralen zum Kernorganisator der Mobilität in ländlichen Räumen entwickeln können, bieten **Nachbarschaftsläden** die Chance für unterzentrale mobile Angebote und Netzknoten im modernen Kommunikationsnetz des Internet.

4. Forderungen an Bund und Länder

4.1 Forderungen an den Bund

- Der Bund ist mit erheblichen Summen an der Finanzierung des ÖPNV auch in den ländlichen Räumen beteiligt. Dazu zählen insbesondere Fördermittel aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG), sowie Regionalisierungsmittel aus der Bahnreform zur Finanzierung des SPNV. Diese Mittel müssen dem Volumen nach dem ÖPNV und SPNV erhalten bleiben. Inwieweit die Mittelverwendung zu einer bedarfsorientierten Verteilung führt, bedürfte aus kommunaler Sicht jedoch einer grundlegenden Überprüfung.
- Der Bund trägt für die übergeordnete Anbindung und Vernetzung der ländlichen Räume mit anderen Teilräumen durch Bundesfernstraßen und -autobahnen, Fernverkehrstrassen und -haltepunkten der Eisenbahnen sowie der Schifffahrts- und Luftverkehrsinfrastruktur Verantwortung im Rahmen seiner Planungs- und Finanzierungs Kompetenzen. Hier gilt es, die entsprechenden Bedürfnisse der ländlichen Räume insbesondere auch gegenüber den Verdichtungsräumen angemessen zu berücksichtigen. Ein Rückzug des Bundes aus der Verantwortung für die Sicherung der Fernverkehrs anbindung in ländlichen Räumen, z.B. über Interregio-Verbindungen der Deutschen Bahn AG, ist abzulehnen.

- Der Bund ist gefordert, im Bereich der Gesetzgebung und bei der Mittelbereitstellung Sorge dafür zu tragen, dass den Erfordernissen nach flexiblen, nachfrageorientierten Mobilitätsangeboten, insbesondere auch im ÖPNV, und dezentralen Dienstleistungs- und Warenangeboten verstärkt Rechnung getragen werden kann.

4.2 Forderungen an die Länder

- Es ist Aufgabe der Länder, flexible Angebote zur Sicherstellung zentralörtlicher Bedarfe in einzelnen Fachbereichen (Schule, Weiterbildungsangebote, Kinderbetreuung, medizinische Versorgung, Verwaltungsdienstleistungen, etc.) zu organisieren. Insbesondere in bevölkerungsarmen ländlichen Räumen muss die Landesplanung vom starren Prinzip der „Zentralen Orte“ abweichen und neue kreative Lösungen unterstützen.
- Die Länder müssen Sorge dafür tragen, dass die notwendigen Kosten für die Schülerbeförderung hinreichend ersetzt werden. Kostensenkungspotenziale liegen hierbei auch in einer stärkeren Flexibilisierung der Schulentwicklungsplanung.
- Die Länder sollten die Aufgabenträger in den einzelnen Verkehrsregionen bei der Organisation von Mobilitätszentralen unterstützen.
- Die ÖPNV-Gesetze der Länder dürfen mit ihren Regelungen im Hinblick auf Standards und Normen flexibilisierten Angebotsformen des ÖPNV nicht im Wege stehen. Sie sollten sinnvoll geschnittene Verkehrsverbünde der einzelnen Aufgabenträger für die einzelnen Verkehrsregionen fest verankern und eine grenzüberschreitende Zusammenarbeit der Aufgabenträger berücksichtigen.
- Die Mittelbereitstellung für ÖPNV und SPNV aus den Regionalisierungsmitteln der Bahn an die Aufgabenträger und im Hinblick auf Investitionskosten aus GFVG und landeseigenen Programmen muss der Höhe nach sicher gestellt werden. Auch hier bedarf es aus kommunaler Sicht jedoch einer grundlegenden Überprüfung, inwieweit die Mittelverwendung zu einer bedarfsorientierten Verteilung führt.