

Ein Gemeinschaftsverkehr für den ländlichen Raum als strategische Herausforderung

von G. Wolfgang Heinze

Zusammenfassung des Vortrags auf der Verkehrskonferenz der Landesarbeitsgemeinschaft (LAG) Umwelt der LINKEN, Landesverband Brandenburg, am 13. Juni 2009 in Potsdam

Ein – über Schülertransporte hinausgehender - ÖPNV ist auch in der Fläche unverzichtbar. Die Annahme, es gebe dafür keinen Bedarf, ist unzutreffend und gefährlich. Fast immer ist daran ein unbeliebtes ÖPNV-Angebot beteiligt.¹ Obwohl in Teilräumen extrem niedriger Bevölkerungsdichte ein Zusammenbruch der traditionellen ÖPNV-Versorgung oder ihre drastische Einschränkung nicht mehr unwahrscheinlich erscheint, sprechen Wirtschafts-, Finanz-, Umwelt-, Energie- und Autokrise – trotz Abwrackprämie - für einen Bedeutungsgewinn des ländlichen ÖPNV. Steigende Fahrgastzahlen seit 2005 im Jedermann-Verkehr (ohne Schülerverkehr) belegen diesen Trend. Neben den bekannten Argumenten für den ÖPNV der Fläche (wie Grundversorgung, Integrations- und Haltefaktor) verstärkt sich die Erfahrung, dass sehr dünn besiedelte ländlicher Räume eine Restbevölkerung behalten, die auch künftig versorgt werden muss. Ihr Entleerungsprozess erfolgt altersbedingt verzögert und in Schüben. Verstärkt wird dies durch hier besonders stark sinkende Immobilienpreise, die einen Neuanfang in der Stadt oder sogar im Altenheim erschweren.

Deshalb stellt sich die Frage, wo hier Vorwärts liegt und warum sich längst bekannte Lösungen derart langsam durchsetzen.

Den Kern unserer Studie für den Bundesminister für Verkehr, Stadtentwicklung und Bau (2009)² bilden Experteninterviews mit etwa 50 erfahrenen Insidern des ländlichen ÖPNV verschiedener Bundesländer. Dazu zählten Politiker, Ministeriale, Verbands- und Verbundvertreter, Planer, öffentliche und private ÖPNV-Anbieter, Aufgabenträger, Consultants sowie Vertreter der Nachfrageseite. Im Mittelpunkt dieses qualitativen Verfahrens standen der Blick nach vorn, Erfolgsbeispiele, übertragbare Ideen und Handlungsempfehlungen. Entscheidende Nebenbedingungen dieser Gespräche waren ihre Offenheit und Anonymität. Auch mussten unsere Empfehlungen mit dem gegebenen Ordnungsrahmen vereinbar sein und dies in einer Anpassungsphase des deutschen Ordnungsrahmens an die EG-VO 1370-2007 mit ihrer starken Orientierung auf Direkt- oder Inhouse-Vergabe zugunsten kommunaler Verkehrsunternehmen.³ Zur mehrstufigen Absicherung der Ergebnisse wurde ein eintägiger Workshop mit den Interviewpartnern durchgeführt. Deshalb spiegeln die folgenden Ausführungen überindividuell-gemeinsame Einschätzungen wider.

¹ Dies beginnt bei der vor Ort weithin unbekanntem Bezeichnung „ÖPNV“, die deshalb durch „Gemeinschaftsverkehr“ ersetzt werden sollte.

² G. W. Heinze, H. H. Kill (2008): Finanzierung des ÖPNV in dünnbesiedelten, strukturschwachen Regionen: Neue Wege zu einem attraktiven ÖPNV, Abschlussbericht, FE-Vorhaben Nr. 70.0784/2006/ im Forschungsprogramm Stadtverkehr des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

G. W. Heinze, H. H. Kill (2009): Möglichkeiten der Finanzierung und Organisation des ÖPNV in schrumpfenden Regionen, in: Der Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Hrsg., 2009): Urbane Mobilität. Verkehrsforschung des Bundes für die kommunale Praxis, Schriftenreihe Direkt, Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden, Bd. 65, S.513-531

³ Aktuell verschieben sich in Europa aber die Gewichte in Richtung Unternehmerinitiative (Genehmigungswettbewerbe in den Niederlanden, Vorrang kommerzieller Verkehre in Schweden).

Produkt, Kunde und Aufgabenträger rücken wieder ins Zentrum

Als besonders interessant erwies sich die unerwartet breite Überzeugung der Befragten, das zurzeit für den ÖPNV in der Fläche aufgewandte Finanzvolumen reiche, wenn (1) die für den ÖPNV verfügbaren Mittel flexibel verwendet werden dürfen und in ihrer Höhe jetzt – auch rechtlich - stabilisiert werden, (2) eine integrierte Betrachtung der Verkehrsträger erfolgt und öffentlicher Verkehr als Gesamtsystem verstanden wird, (3) die für den ÖPNV verfügbaren Mittel mit Prioritäten auf allen Ebenen des ländlichen ÖPNV verbunden werden, (4) eingespartes Geld im System ÖPNV bleibt und dies allen Akteuren vorher mitgeteilt wird, (5) unternehmerisches Denken bei den Aufgabenträgern und Politikern Einzug hält und (6) die der Fläche mit ihrem Busverkehr und dessen Fahrleistungen noch immer unangemessene Investitionslastigkeit durch Länder und Bund beendet wird.

Als größte Herausforderungen werden vielmehr falsche oder fehlende Anreize, Überregulierung, Einzelkomponentenförderung, starre Verwendungszwänge und Mitnahmeeffekte genannt. Rechtssicherheit wird nötiger denn je erachtet. Auch wenn das Reformland Brandenburg für eine weitgehende Flexibilisierung der Mittel und ihre Konzentration auf die Kreise als Aufgabenträger gesorgt hat, bilden die übrigen vorstehend genannten Kriterien auch hier strategische Herausforderungen.

Als neue große Linie wurde erkennbar, dass es auch im ländlichen ÖPNV in dieser Existenzkrise nicht mehr darum geht, unbeliebten ÖPNV intelligenter zu finanzieren, sondern wieder Produkt, Kunden und Träger von Aufgaben, Ausgaben und Genehmigungen in den Mittelpunkt zu rücken. Was vielmehr gebraucht wird, sind produktstrategische Konsequenzen mit entsprechenden finanz- und ordnungspolitischen Anreizen. So wird die erfolgsorientierte Verteilung der Regionalisierungsmittel als Landeszuwendungen in Brandenburg und Sachsen-Anhalt als richtiger Weg angesehen, da er – laut ÖPNV-Gesetz und Finanzierungsverordnung - steigende Fahrgastzahlen ⁴ und den Einsatz von Eigenmitteln belohnt und zugunsten flexibler Angebotsformen ergänzt werden könnte.

Die Renaissance des Jedermann-Verkehrs hat begonnen und auch im ÖPNV der Fläche warten neue Geschäftsfelder und Wachstumsbereiche auf ihre Erschließung. Ohne den Glauben an kostendeckenden Neuverkehr durch attraktive Angebotsformen und Angebotsausweitung ist jedoch kein Neuanfang möglich. Bedarfsverkehr erscheint als Angebotsform unserer Zeit und Vergabewettbewerbe werden zunehmend über Bedarfsverkehr gewonnen. Hierher gehört auch das Zusammenbinden von Mobilität aller Art durch „Kümmerer“ (transport brokers), die Nachfrage aus allen Bereichen einwerben, bündeln und disponieren.

Der Neue ÖPNV wird am Ende der alten Bedienungsformen sichtbar. Auf lange Sicht wird es – unter den heutigen Randbedingungen – nur noch Schnellbusse und alternative Angebotsformen (Anrufbusse, Bürgerbusse) geben. Der Linienbus über die Dörfer verschwindet, wenn er sich auch im Schülerverkehr noch länger halten wird. Als besonders attraktive Option erscheint der voll flexible (= fahrplanunabhängige) Anrufbus mit der Haustür als magischer Haltestelle. Sogar im Schülerverkehr abgelegener Gemeindeteile mit einzelnen Kindern dient inzwischen der Anrufbus als Zubringer zum Schülerlinienbus. Dabei gilt der unattraktive Anrufbus auf Linien nur als Vorstufe des flächendeckenden Anrufbusses.

Flächenländer brauchen vor allem Flächenverkehrsmittel. Deshalb gilt der Bus - im Vergleich zur Bahn - als politisch vernachlässigt und eine „Regionalisierung des ÖSPV (öffentlicher Straßenpersonenverkehr, übriger ÖPNV)“ als überfällig. Deshalb ist hier das Verhältnis zwischen SPNV und ÖSPV neu zu ordnen, die Landkreise stärker einzubinden und Budget-

⁴ In der Praxis des Landes Brandenburg aber werden noch immer angebotene Fahrplankilometer gefördert und nicht die Zahl der beförderten Fahrgäste. Als Gründe werden Datenmangel und Vermittelbarkeit genannt.

ausgleich vorzunehmen. SPNV-Strecken müssen ein Potential, Systembedeutung oder optional Güterverkehr aufweisen. Schnellbusse oder landesbedeutsame Buslinien aber lassen sich nachfragefreundlicher als so manche Nebenbahn führen und kosten – in realistischer Bewertung nachfrageschwacher Nebenbahnen - nur einen kleinen Bruchteil. Für schnelle Verkehrsachsen mit hoher Bedienungsfrequenz bieten sich landesbedeutsame Buslinien zwischen Mittelzentren/Kreisstädten/Tourismuszentren ohne Bahnverbindung im 1 oder 2-Stunden-Takt an und als Zubringer- und Verteiler telefonisch bestellbare Kleinbusse und Pkw-ähnliche Fahrzeuge. Damit würden Zentren gestärkt, neue Entwicklungsstrategien der Länder und einheimische Taxiunternehmen unterstützt. Diese Angebote müssen vertaktet und mit gesicherten Anschlüssen organisiert werden. Personell besetzte InfoCenter in den Bahnhöfen müssen Informationen zu Bus und Bahn aus einer Hand bieten.

Auf Planerseite wird beliebter ÖPNV mit der goldenen Maxime „So viel ÖPNV-Planung von unten nach oben wie möglich und so viel Planung von oben nach unten wie nötig“ verbunden. Als Grundregel für einen beliebten und bezahlbaren ÖPNV gilt deshalb das Begriffstrio „Möglichst einfach - Geborgenheit – Wohlfühlen“ (Sellien 2006). Dies gilt besonders für ältere Fahrgäste, die wissen, wo sie hin möchten, aber nicht wie. Autofahrer als Kundenpotential sind ÖPNV-entwöhnt und stehen bei einem eventuellen Umstieg zum ÖPNV hohen psychischen Systemwechselkosten gegenüber. Systemwechselkosten aber erfordern Kommunikation, Öffentlichkeitsarbeit und Marketing. Dabei sollte Produktwerbung marktfähiger Produkte im Vordergrund stehen, denn Imagewerbung geht ins Leere, wenn Produkte nicht bekannt oder gar nicht vorhanden sind. Angebote sind auf potentielle Nutzergruppen auszurichten und in allen Projekten ist ausdrücklich ein Budget für Marketing vorzusehen. Die Perspektive muss realistisch sein. Das „Alles oder Nichts“ bisheriger ÖPNV-Werbung ist ein Fehler. Marketingperspektive sollte vielmehr die kombinierte Nutzung von MIV und ÖPNV werden. Leider sind viele Kreisverwaltungen mit dem ÖPNV personell und fachlich überfordert. Hier existiert eine Vielzahl konkreter Anregungen, wie man Aufgabenträger stärken und kommunale Verkehrsunternehmen in Bewegung setzen kann.

Wenn das Geld reicht, sollten wir optimieren, flexibilisieren, pauschalisieren, integrieren und vor allem erfolgsorientierte Anreize setzen.

Deshalb bedeutet dies zuerst, eine optimale ÖPNV-Organisation zu schaffen. Die heutige ÖPNV-Organisationsstruktur gilt als Geflecht vieler Bürokratien, die parallel entscheiden. Entscheidende Behörde soll der Aufgaben- u. Ausgabenträger und nicht die Genehmigungsbehörde sein. Bei ihr sollen Nahverkehrsplan, Planung, Förder- und Ausgleichsgelder, Ausschreibungen, Bestellungen, Überwachung und Finanzierung der Infrastruktur zusammenlaufen. In vielen Fällen bietet sich dafür der Landkreis als optimale Ebene an. Der Nahverkehrsplan sollte rechtlich aufgewertet werden, damit er zur verbindlichen Grundlage der Genehmigungsbehörde wird. Wichtige Finanzströme (einschl. Schwerbehindertenmittel) müssen deshalb an die Landkreise fließen. Zugleich muss das gleiche verfügbare Finanzvolumen für alle Bewerber zur Verfügung stehen. Angesichts der – wie mehrfach berichtet – auch überforderten Genehmigungsbehörde sollte Brandenburg die Lösung Sachsen-Anhalts prüfen, die Kreise auch zur Genehmigungsbehörde zu machen, aber unter den Zustimmungsvorbehalt des Landesamtes für Bauen und Verkehr (LBV) (Sachsen-Anhalt: Landesverwaltungsamt) zu stellen.

Die Optimierung des Schülerverkehrs als derzeitiger Verkehrsgrundlage gilt als überfällig. Dazu gehört eine Schulpolitik für einen neuen ÖPNV. Über die von Brandenburg genutzte Länderöffnungsklausel (§64a PBefG) und die Integration der §45a-Mittel hinaus, gehört dazu auch die Einbeziehung der Mittel für Schulwegfreiheit. Die Länderöffnungsklausel erlaubt auch die Ablösung einer an Durchschnittskosten orientierten Ausgleichszahlung durch einen Ausgleich für den tatsächlich gewährten Rabatt einer Zeitkarte im Schülerverkehr. Ganzjah-

res-Schülertickets des Aufgabenträgers als Mittelempfänger statt rabattierter Schülerzeitkarten der Länder werden für sinnvoll gehalten. Gestaffelte Schulanfangszeiten gelten als außerordentlich ergiebig und deshalb überfällig. Auch bietet sich eine Schülerpauschale pro Kilometer Luftlinie zwischen Wohnort und Schulstandort in Verkehrsverträgen an, wobei die Kreisverwaltung die Daten liefert und die wichtige Frage entscheidet, wer rechnet. Ganztagschulen und - auch hinsichtlich der Schülerbeförderung - optimierte Schulstandorte bilden weitere wichtige Elemente. Von entscheidender Bedeutung aber ist in allen Fällen, die erzielten Einsparungen im System ÖPNV halten und zu einem funktionsfähigen attraktiven Gemeinschaftsverkehr zu nutzen.

Dem gewählten Organisationsmodell übergeordnet, bleibt gerade in dünnbesiedelten strukturschwachen Räumen die Notwendigkeit, sich verstärkt auf den Jedermann-Verkehr zu konzentrieren. Daher ist ein anreizorientiertes Finanzierungssystem für den Neuen ÖPNV einzuführen, das alle Einsparungen im Schülerverkehr dem Jedermann-Verkehr zuführt und das Verkehrsunternehmen motiviert, indem es die Erlöse aus dem Jedermann-Verkehr behalten darf.

Wird die Einzelkomponentenförderung („Spaghetti-Finanzierung“) akzeptiert, weil es die Gesetze dafür gibt, wird die Lösung in der Flexibilisierung der daraus fließenden Mittel und in der Konzentration auf die Entscheidungsträger vor Ort gesehen. Dann sind auch unter dem gegebenen Ordnungsrahmen unterschiedliche Lösungen für den Neuen ÖPNV unterschiedlicher Strukturtypen ländlicher Räume möglich: einfallsreich, angepasst, maßstabsgerecht und pragmatisch. In Brandenburg gilt dies vor allem für die Interessenunterschiede zwischen Kreisen im Speckgürtel Berlins und peripheren Kreisen, wie der Priegnitz, der Uckermark oder Elbe-Elster im Hinblick auf Tarife, Marktanalysen und Konzepte.

Weil die Regionalisierungsmittel des Bundes – neben Ausgleichs- und Fahrwegzahlungen des Landes für den Ausbildungsverkehr - die Grundlage staatlicher ÖPNV-Förderung bilden, sollten sie in ihrer Höhe festgeschrieben und ohne Begünstigung bestimmter Verkehrsmittel flexibilisiert werden. Ist – in realistischer Sicht - mit ihrer Kürzung zu rechnen, erweist sich ein Netz landesbedeutsamer Buslinien als überfällig. Planung heißt, vorbereitet zu sein.

Die langjährige Investitionsförderung des ÖPNV war ballungsraumorientiert und konnte der Fläche mit ihren konsumtiven Engpässen deshalb nicht gerecht werden. Um aber in beide Richtungen umschichten zu können, ist deshalb auch hier volle Flexibilisierung angesagt.

Transparenz und Diskriminierungsfreiheit bei der staatlichen Investitionsförderung und beim Zugang zur Infrastruktur bedeuten ein Ende direkter Investitionsförderung an Verkehrsunternehmen.

Beklagte unangemessen hohe Standards der großen Busse (wie Schwenktüren, Innenausstattung, Klimatisierung, Busalter, verbrauchsfördernde Abgasnormen u.a.) sollten in „Empfehlungen“ umgewandelt werden.

Finanziell tragfähige Nutzerfinanzierung setzt entsprechende Engpässe, Verkehrsströme und Zahlungsbereitschaft voraus, die vor allem in Verdichtungsräumen gegeben sind. Im heutigen dünn besiedelten ländlichen Raum hingegen erfolgt die beste Nutzerfinanzierung durch gestaffelte Schulanfangszeiten, über höhere Fahrgelderlöse aus dem Jedermann-Verkehr eines beliebigen ÖPNV und durch Preise, die für alle Gruppen bezahlbar bleiben. Deshalb sind Mengeneffekte durch Preisnachlässe für Schüler- und Seniorentickets, Kombitickets sowie TouristCards zu prüfen. Vielerorts steigen die Verkaufszahlen der Schülertickets, obwohl die Schülerzahlen sinken. Die Richtung bildet Kostendeckung durch Preisdifferenzierung für Hochpreisprodukte und die Grundversorgung und das Zusammenbinden aller denkbaren Nachfrager im Personen- und Güterverkehr. Der Einfluss der Politik und die Abhängigkeit von Wahlterminen bei der Preissetzung muss begrenzt werden.

Der steuerliche Querverbund gilt in der Fläche als nachrangig, obwohl die Müllentsorgung als Stadtwerke-Ersatz infrage kommt.

Vor allem aber wird Budgetausgleich als überfällig, als finanziell ergiebige Systemreserve und als politisch möglich angesehen: Budgetausgleich zwischen Abbestellungen von SPNV-Leistungen und dem Aufbau landesbedeutsamer Buslinien, zwischen landesbedeutsamen Buslinien, Schulstandorten, SPNV-Abbestellungen und Straßenbau in dünn besiedelten Teilräumen sowie zwischen ländlichem Wegebau aus Mitteln der Land- und Forstwirtschaft und zukunftsfähigen Bereichen. Straßenbauten wegen Investitionszuschüssen sollten erschwert werden und Rückbauten und Abstufungen in Gebieten stark sinkender Bevölkerungsdichte gefördert, wobei Anforderungen des ÖPNV mit Linienbussen und Rufbussen zu berücksichtigen sind⁵.

Die Politiker selbst gelten als besondere Schwachstelle ländlicher ÖPNV-Politik. Stimmt aber das Produkt und bringen Ausschreibungen auch noch bares Geld in den Haushalt, sind auch sie (und ihre nicht unwichtigen Familien) vom erneuerten ÖPNV zu überzeugen.

Ob es den Kommunen und ihren Verkehrsunternehmen gefällt oder nicht: Beliebter ÖPNV entsteht durch den Innovationsdruck von Wettbewerb

Auch wenn Direktvergabe durch die EG-VO 1370/2007 möglich bleibt, sollte der ÖPNV auf die höchst unterschiedlichen strukturellen Voraussetzungen in den verschiedenen Regionen Deutschlands am besten mit einem Wettbewerb der Konzepte antworten. Zu den vielen erfolgreichen Beispielen gehört auch das erfolgreiche Wittenberg-Modell eines neuen ÖPNV, der hier – bei nahezu gleichem öffentlichem Finanzvolumen wie vorher - jedem Bürger des Landkreises jede Stunde mindestens eine Fahrt bietet und dies zwischen 4 und 24 Uhr an 7 Tagen der Woche. Rund 200 zusätzliche Haltestellen schaffen zudem Haustürnähe. Im Gegensatz zum klassischen Ausschreibungswettbewerb geht der hier praktizierte Genehmigungswettbewerb den umgekehrten Weg: Er gibt die Zielvorstellungen mit dem Nahverkehrsplan und die für alle Bewerber in gleicher Höhe vorhandenen Finanzmittel vor und überlässt es der Kreativität der Unternehmer, mithilfe ihrer Ortskenntnis das optimale Bedienungskonzept für diesen Raum zu finden. Gesucht wird der Anbieter der besten Lösungsqualität. Dieser – von der EU-Kommission akzeptierte - Genehmigungswettbewerb setzt auf die Kreativität einheimischer Unternehmer und auf die Attraktivität fahrplanunabhängiger Anrufbusse, kommt mit §45a PBefG-Mitteln und durchgereichten Regionalisierungsmitteln aus und ist – auch in Brandenburg - im herrschenden Ordnungsrahmen realisierbar. Eine Ko-Finanzierung durch den Kreis findet nicht statt. Es handelt sich um Linien- und Bedarfsverkehr auf der Grundlage von Schülerverkehr. Für Jedermann-Fahrgäste liegt das Erfolgsgeheimnis in der Bedienungsform des voll flexiblen Anrufbusses (mit Anmeldezeiten von mindestens 1 Stunde und vom Vortag bei Nachtfahrten). Es besteht in der potentiellen Verfügbarkeit über eine Fahrgelegenheit, die in den verkehrsschwachen Zeiten und Teilräumen 2007/2008 nur in 6% aller angebotenen Fälle auch in Anspruch genommen wurde. Dies verhindert eine Kostenexplosion durch Attraktivität. Zugleich aber erscheint dieses Wissen möglicher Verfügbarkeit den Bürgern derart attraktiv, dass sich die Nichtschülersnachfrage im ÖPNV innerhalb eines Jahres von 16 auf 32% verdoppelte und sämtliche Verluste durch sinkende Schülerzahlen überkompensierte. So wurde überzeugend berichtet, dass jetzt beispielsweise Verkäuferinnen den ÖPNV benutzen, weil sie spät abends und im Dunkeln den Anrufbus (zum ÖPNV-Tarif plus 1 Euro Komfortzuschlag) nehmen können.

⁵ Die Effizienz von Rufbusverkehren im Flächenbetrieb, die bei besonders disperser Siedlungsstruktur wichtig sind, hängt von der Gestaltung des Straßennetzes ab, weil ohne Querverbindungen große und teure Umwegfahrten für einzelne Fahrgäste unternommen werden müssen, die das System ineffizient und unattraktiv machen.

Sucht man die Erfolgsfaktoren, werden eine hochmotivierte mächtige Kreisverwaltung (die zugleich Genehmigungsbehörde ist), ein kreatives Wettbewerbskonzept zur Fahrgastgewinnung sichtbar, pfiffige einheimische Unternehmer (die bereits vor einem Jahrzehnt finnische Lösungen vor Ort prüften), vollflexible Anrufbusse für die Fläche, systematische Anreize zum Jedermann-Verkehr und parteiübergreifende Koalitionen aus Ministerialbeamten, Kreisverwaltung, Verkehrsunternehmern und Planern sichtbar.

Für die bevorstehende Anpassung des Personenbeförderungsgesetzes an die EG-VO 1370/2007 zeigt die Vielzahl lokal angepasster, kreativer und erfolgreicher Lösungen, wie sinnvoll Optionsfreiheit für Länder und Kreise ist.

Wo soll der ÖPNV unten enden?

Schwer erreichbare Teilräume bilden ein klassisches Symptom gesellschaftlicher Auflösung. Möglicher ÖPNV gehört zur Kommunikation für jedermann, trägt zur faktischen Einheit eines Landes bei und ist deshalb nicht nur Rückfallebene für Eventualitäten ohne Auto. Als immer bedrohlicher wird ein Typ des besonders dünn besiedelten ländlichen Raumes wahrgenommen, der vor allem im deutschen Nordosten verbreitet ist: ausgedehnte Binnenräume mit überalterter Bevölkerung, hoher Arbeitslosigkeit und niedriger Pendler- und Frauenquote, ohne Zuwanderer und ohne Tourismus. Die meisten Einwohner leben vom Staat und warten auf ihn. Auf die früheren Kreisstädte konzentriert und voller Vorbehalte gegen Fremde und Reiche, sind extreme politische Tendenzen unübersehbar. Ausländer sind gefährdet. Erfolgreiche Neuankömmlinge ziehen wieder weg, wenn ihre Kinder in die Schule kommen. Selbsthilfemaßnahmen im ÖPNV der neuen Bundesländer, wie z.B. durch Bürgerbusse, werden durch die überkommene Erwartung erschwert, die Versorgung mit ÖPNV-Mobilität sei Aufgabe des Staates. Wie der Deutsche Paritätsverband in seinem soeben veröffentlichten Armutsatlas 2007 hinweist, ist auch Deutschland ein gespaltenes Land.

In abgelegenen schrumpfenden Räumen trägt auch der ÖPNV zur so dringend benötigten Kommunikation bei und lässt externe Impulse einströmen. Die politische Radikalisierung in den neuen Bundesländern wird Kurskorrekturen erzwingen. Zerfallen und radikalisierten Gesellschaften, verursacht dies ungleich höhere Folgekosten. Dies beginnt bei den fehlenden Arbeitskräften für die Altenversorgung und endet bei den regionalwirtschaftlichen Folgen rechter Gewalt. Dieser politische Handlungsbedarf ist mit dem finanziell schwierigen Thema von Mindestbedienungsstandards verknüpft und erfordert vor allem Anreize zu einem konzeptionellen Neubeginn. Flexibilisierte Richtlinien fördern hier kreative Lösungen, erleichtern die Gegenfinanzierung, erschweren Überdimensionierung und Folgekosten und verlangsamen damit den Weg in die kommunale Schuldenfalle.

Peripher gelegene Kreise werden auch künftig mit sinkenden Schüler- und Einwohnerzahlen leben müssen. Deshalb regt die Frage, wo ÖPNV unten endet, zuerst die Prüfung skandinavischer und Schweizer Erfahrungen an. So existieren z. B. in Finnland rentable Unternehmen (wie Korsisaari), die Linien-, Charter- und Anrufbusverkehr, Ambulanzen, ÖPNV-Consulting, ÖPNV-Software, Bussimulator, Wartung und Instandsetzung, Gebrauchtbushandel u.a. anbieten und betreiben, denn ihre Einsatzzentrale ist sowieso besetzt. Auch sollte Subjektförderung (wie Taxigutscheine) in einem deutschen Landkreis erprobt werden, um die Argumente zu überprüfen. Alles dies sollte künftig verkehrsrechtlich möglich sein.

Wenn es immer weniger zu bestellen gibt, bietet es sich schließlich an, die Rolle der Verkehrsverbände von einer Bestellerorganisation zur Vermittlungsagentur von Fahrtwünschen und Fahrtangeboten zu erweitern und dabei ÖPNV und MIV zu verknüpfen oder dafür auf einer tieferen Ebene mehrere organisatorische Einheiten zu schaffen. (Blöcher 2008:31). Der private Pkw würde zum Fahrplan unabhängigen Anrufbus und dies mithilfe einer Koordinationsstelle und Dispositions-Software, wobei dem GPS-fähigen Handy langfristig besondere

Bedeutung zukommt. Eine wachsende Zahl von Autofahrern dürfte mitspielen, da sie dies von den hohen Treibstoffkosten zunehmend entlastet.

Fazit

Deshalb stimmen die Befragungsergebnisse optimistisch. Jedermann-Verkehr ist wiederentdeckt, die erfolgreichen Strukturen und Konzepte sind bekannt, ihre Umsetzung hat begonnen. Marktpotentiale und Systemreserven sind vorhanden und warten auf ihre Erschließung. Zugleich sprechen die Schuldenlasten öffentlicher Haushalte, der erwartete Sparkurs und die beschworene Haushaltsdisziplin für einen politischen Befreiungsschlag zugunsten eines funktionsfähigen attraktiven Gemeinschaftsverkehrs zu gleichen Kosten wie heute. Dabei ist ein gesunder Wettbewerb unentbehrlich. Diesen Prozess gilt es nun politisch nachdrücklich zu beschleunigen.