

**Stellungnahme der Akademie für die ländlichen Räume Schleswig-Holsteins
zur Anhörung des Wirtschaftsausschusses des Schleswig-Holsteinischen
Landtages zum Themenkomplex
Bürgerbusse in Schleswig-Holstein verlässlich fördern -
Verkehrliche Grundversorgung in der Fläche gewährleisten
Antrag der Fraktion der PIRATEN, Drucksache 18/2623**

Die **Akademie für die Ländlichen Räume Schleswig-Holsteins e. V.** (ALR) ist seit Dezember 1992 als gemeinnütziger Verein tätig. Ziel ist die Erhaltung und nachhaltige, eigenständige Entwicklung der ländlichen Räume. Die Aktivitäten der Akademie richten sich vor allem an die Dörfer und kleinen Städte in den ländlichen Räumen Schleswig-Holsteins. Durch Veranstaltungen und Veröffentlichungen gibt die ALR kommunalen Vertretern, Planern, Fachstellen und interessierten Bürger/innen konkrete Entscheidungshilfen. Sie vermittelt modellhafte Lösungsansätze zu aktuellen Fragen und stellt innovative Projekte vor.

So hat die ALR-SH zuletzt auch schon anlässlich der bevorstehenden Neuordnung der Regionalisierungsmittel grundsätzlich zur Mobilität im Ländlichen Raum und ihrer Finanzierung Stellung genommen (18.1.2016, Anlage).

Bezüglich der Mobilität in den ländlichen Räumen sieht die ALR-SH folgende

Ausgangslage

Demographischer Wandel

- überlagert einen seit langem anhaltenden Strukturwandel der ländlichen Räume
- Entleerung, Funktions-, Arbeitsplatz- und Attraktivitätsverluste verschärfen sich
- Heterogene ländliche Räume in unterschiedlicher Weise betroffen

„Nah“-Versorgung und Erreichbarkeit

- existiert kaum noch im Dorf, sondern in zentralen Orten; ÖPNV folgt nicht nach
- Wege zu Schulen, Einzelhandel, Gesundheitsdiensten, Öffentlichen und privaten Dienstleistungen, Freizeit und Kultur verlängern sich
- Erreichbarkeit: Kriterium für Wohnortwahl und Verbleiben privater Haushalte auf dem Land

Mobilität:

- zentrales Handlungsfeld der Daseinsvorsorge
- Schlüssel-Infrastruktur für die Lebensfähigkeit ländlicher Räume

Ländlicher ÖPNV: Wechselspiel von Angebot und Nachfrage sorgt für große Vielfalt ungleichwertiger Bedienungsniveaus:

- hochwertige Schiene, teilweise vertaktete Busverkehre, viele dünn bediente Nebenlinien
- niedrige bis sehr niedrige Nutzeranteile des ÖPNV in ländlichen Kreisen
- wenig Nutzen für besonders betroffene Gruppen, die über Pkw „noch nicht“ / „nicht immer“ / „nicht mehr“ verfügen (Jugend, Alte, Familien ohne Zweit-/Drittwagen)

Zivilgesellschaftliche und kommunale Mobilitäts-Initiativen nehmen zu:

- Bürgerbusse: etwa 260 mal in Deutschland, Betrieb mit Kleinbussen und ehrenamtlichen FahrerInnen, in regionale Liniennetze und (meistens auch) Tarife eingebettet, Förderaufwand überschaubar
- kleinteiliges dörfliches Carsharing, ehrenamtliche Fahrdienste („Gemeindebus“, „Dorfauto“)
- Mitfahrgelegenheiten im Privat-Pkw: „analoge“ Mitnahmekonzepte, digitale Mitfahr-Portale

Vor diesem Hintergrund **begrüßt die ALR-SH** die Stoßrichtung des vorliegenden Antrages, Drucksache 18/2623.

Zur Verbesserung der Mobilitätsbedingungen im ländlichen Raum treten wir ein für eine **„Modernisierung“ des ländlichen ÖPNV** in einem flexiblen und funktionsfähig durchfinanzierten **Gesamtsystem** mit ...

- Ausbau von Bahnlinien auch im ländlichen Raum (Beschleunigung, dichtere Taktung, Modernisierung und Barrierefreiheit von Haltepunkten, Schließen von Fahrplanlücken usw.)
- besserer Verknüpfung und Anschluss-Sicherung von Bahn, Bus und anderen Mobilitätsformen in den Knoten („Gesamtsystem ÖV“)
- integrierten Verkehrs-/Nahversorgungs-Konzepten à la „3-Ebenen-Modell“ Nordfriesland unter Einbeziehung flexibler oder individueller Bedienformen wie Anrufbusse, Sammeltaxis, Bürgerbusse, Mitnahme, Pedelecs).

Bürgerbusse sind in diesem System eine Komponente, kein Universalinstrument. Sie stellen insbesondere keine Konkurrenz zum konventionellen Linienverkehr dar, sondern fungieren als dessen Ergänzung und im besten Fall als linienstärkender Zubringer.

Es kann auch nicht darum gehen, den Staat generell aus der Daseinsvorsorge zu entlassen und immer mehr seiner Aufgaben auf das Ehrenamt zur verlagern. Aber wo Bürgerbusse und andere Formen „selbst gemachter“ Mobilität (wie ehrenamtliche Fahrdienste mit „Gemeindebus“ oder „Dorfauto“ und dörfliches Carsharing) entstehen, sind sie Ausdruck eines wertvollen **zivilgesellschaftlichen und kommunalen Engagements**. Dieses bedarf in mehrfacher Hinsicht der **Unterstützung**:

Auskömmliche Finanzierung

- Bei Bürgerbussen ist die Finanzierung der Anschaffungs- und Wiederbeschaffung der Fahrzeuge als Regelförderung geboten.
- Es fehlt ein „Experimentiertopf“ für andere „neue“ Mobilitätsformen.

Kompetenz-Entwicklung und Vermittlung

- Die ALR-SH fordert seit längerem die Schaffung und Erweiterung von Beratungskompetenzen bei den Aufgabenträgern auf Landes- und Kreisebene als Ansprechpartner für Mobilitäts-Initiativen und Kommunen
- Diese Kompetenz muss das Gesamtfeld „neuer“ (auch experimenteller) Mobilitätsformen erfassen; die Beschränkung auf Bürgerbusse springt hier zu kurz.
- Die ALR-SH plädiert dafür, in diesem Zusammenhang keine Parallelstrukturen aufzubauen, sondern eine bestehende und entwicklungsfähige Einrichtung wie NAH.SH als Gesellschaft des Landes und der Kreise zu stärken.

Flintbek, den 5.4.2016



Mobilität im Ländlichen Raum

Stellungnahme der Akademie für die Ländlichen Räume Schleswig-Holsteins e.V. anlässlich der bevorstehenden Neuordnung der Regionalisierungsmittel

GEMÄSS ALR-VORSTANDSBESCHLUSS VOM 21.12.2015

VERÖFFENTLICHT: MONTAG, DEN 18.1.2015

MOBILITÄT IM LÄNDLICHEN RAUM BEDARF NACHHALTIGER UNTERSTÜTZUNG

Der Nahverkehr in den ländlichen Räumen Schleswig-Holsteins in seiner gesamten Vielfalt zwischen Schiene und selbstorganisierter Nahmobilität bedarf einer höheren und nachhaltigen finanziellen Förderung.

Wir appellieren an die Landesregierung, hierfür die Regionalisierungsgelder, das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz und andere ihr zur Verfügung stehende Mittel in jeweils geeigneter Weise einzusetzen.

Derzeit ringt man zwischen Bund und Ländern um die Neuordnung der Nahverkehrs-Finanzierung. Eine verbindliche Einigung wurde noch nicht erzielt, es gibt jedoch Hinweise darauf, dass Schleswig-Holstein zukünftig mehr Mittel zur Verfügung stehen werden. Die Akademie für die ländlichen Räume Schleswig-Holsteins e.V. mit ihrem Arbeitskreis Mobilität nimmt dies zum Anlass, auf die sich wandelnden Mobilitätsbedürfnisse des ländlichen Raumes und ihren Finanzierungsbedarf hinzuweisen:

(I) Landesweites Schienennetz

1. Wir begrüßen die Erhöhung der Regionalisierungsmittel und die Ankündigung von Minister Meyer, „mehr Nahverkehr in Schleswig-Holstein umsetzen“ zu wollen (SHZ 26.9.15).
2. Investitionen in den Ausbau von Bahnlinien sind richtig, dürfen sich aber nicht allein auf die Ballungsräume fokussieren. Auch die Strecken im ländlichen Raum verdienen weiterhin eine Steigerung ihrer Attraktivität (z.B. durch Beschleunigung, dichtere Taktung, Modernisierung und Barrierefreiheit von Haltepunkten, Schließen von Fahrplanlücken usw.).

(II) Gesamtsystem ÖPNV

3. Der Nahverkehr ist immer noch weit davon entfernt, als Gesamtsystem wahrnehmbar zu sein. Bis auf wenige Ausnahmen ist an den Stationen eine reibungslose Verknüpfung und Anschluss-Sicherung von Bahn, Bus und anderen Mobilitätsformen nicht gewährleistet. Hier sind weniger investive, als vielmehr kommunikative, informatorische und organisatorische Maßnahmen gefragt, die ggf. durch geeignete Stellschrauben der Förderung bewegt werden können.



4. Auf dem Lande ist die Erreichbarkeit der Daseinsvorsorge in zunehmendem Maße ein Kriterium für die Wohnstandortwahl privater Haushalte. Vorausschauende Mobilitätsgestaltung wird zu einem Schlüssel für die Lebensfähigkeit ländlicher Räume. Das „eingefahrene“ System des Straßen-ÖPNV kann dies allein nicht mehr gewährleisten. Es bedarf erheblicher Anpassungen und Ergänzungen, welche die ÖPNV-Förderung initiieren muss.
5. Eine mögliche Perspektive zeigt das geplante 3-Ebenen-Modell im Kreis Nordfriesland: Neu ausgerichtete, vertaktete regionale Buslinien als mittlere 2. Ebene leisten die Anbindung an das landesweite Bahn-/Bus-Grundnetz (1. Ebene). Die kleinteilige Erschließung (3. Ebene) erfolgt unter Berücksichtigung der Nahversorgungs-Standorte durch flexible oder individuelle Bedienformen wie Anrufbusse, Sammeltaxis, Bürgerbusse, Mitnahme, Pedelecs,.... Bei einer Förderung eines solchen Systemwechsels müssen aber die individuell unterschiedlichen Bedürfnisse in den Teilräumen des Landes berücksichtigt werden.

(III) Neue Mobilitätsformen

6. Immer öfter versuchen Gemeinden und die Zivilgesellschaft, Mobilitätsgestaltung selbst in die Hand zu nehmen. Vielerorts entstanden Initiativen für Bürgerbusse, kommunale und ehrenamtliche Fahrdienste, kleinteiliges lokales Carsharing, usw.. Diese Entwicklungen benötigen Unterstützung in mehrfacher Hinsicht.
7. Mobilitäts-Initiativen des ländlichen Raums brauchen Ansprechpartner und Kompetenz-Stärkung. Wir fordern eine personelle und finanzielle Stärkung der Beratungs- und Organisationskapazitäten bei den Aufgabenträgern (dem Land und den Kreisen), um Aktivitäten zu vernetzen, Erfahrungen zu vermitteln und gegenseitiges Lernen zu ermöglichen.
8. Schleswig-Holstein braucht eine Regelförderung für Bürgerbusse und verwandte Modelle ehrenamtlich gestützter Mobilität sowie einen „Experimentiertopf“ für neue Mobilitätsformen. Hierdurch sollen insbesondere die gestalterischen Möglichkeiten der Kommunen für die Mobilität ihrer BürgerInnen gestärkt werden.

Flintbek / Berlin, den 18.1.2016

gezeichnet

Hermann-Josef Thoben
(Vorstand/Vorsitzender ALR e.V.)

Bernd Wolfgang Hawel
(Leiter AK Mobilität der ALR e.V.)

V.i.S.d.P.:

Hermann-Josef Thoben und Torsten Sommer
Akademie für die Ländlichen Räume
Schleswig-Holsteins e.V.
Hamburger Chaussee 25
24220 Flintbek
Telefon: 04347 704-800
Fax: 04347 704-809
E-Mail: info@alr-sh.de