

Flexibler ÖPNV in der Region Lausitz-Spreewald

Hans-Christoph Thiel
Bärbel Winkler-Kühlken

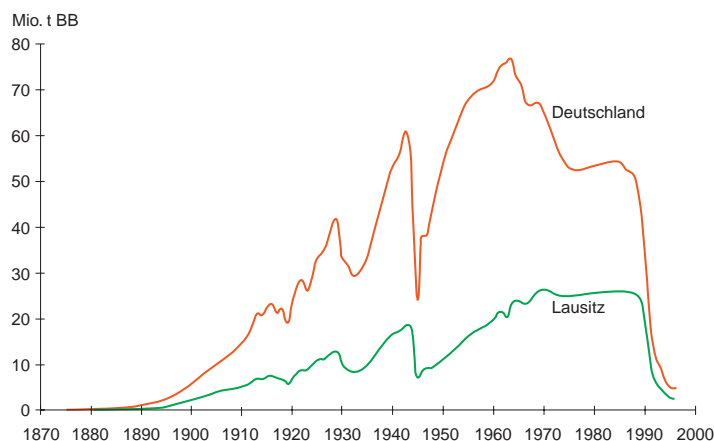
1 Ausgangslage und Ziele

Im Rahmen des Modellvorhabens der Raumordnung weiter konkretisiert und sukzessive umgesetzt werden soll auch der konzeptionelle Ansatz für die Weiterentwicklung des ÖPNV in der Region Lausitz-Spreewald. Die ersten Denkanstöße zu diesem Projekt gehen dabei auf die Internationale Bauausstellung (IBA) Fürst-Pückler-Land bzw. eine in diesem Zusammenhang durchgeführte Veranstaltung zur Zukunft des Verkehrs in der Region zurück.

Infolge topographischer und wirtschaftsstruktureller Rahmenbedingungen wuchs die Region Lausitz-Spreewald im Laufe der Geschichte zu einem bedeutenden Standort der Energiewirtschaft Deutschlands heran (siehe Abbildung). Ein Großteil der Region, vor allem die Lausitz, war und ist noch vom Braunkohletagebau und von Industrien der Kohleverarbeitung bzw. ihrem Rückbau geprägt. Die wirtschaftsstrukturellen Einbrüche der jüngsten Vergangenheit und der demographische Wandel (Abwanderungen, Einbruch der Geburtenrate, Alterung) erfordern nun jedoch ein neues Leitbild für die Entwicklung der Region.

Für den Regionsbereich der Lausitz, die nunmehr größte zu rekultivierende Landschaftsbaustelle Europas, hat die Internationale Bauausstellung (IBA) Fürst-Pückler-Land die Aufgabe, neue Landschaften und Landschaftselemente zu entwickeln. Im IBA-Gebiet mit einer Fläche von ca. 2 000 km² Fläche sollen neun neue Landschaftsgebiete – zum Teil auch als thematisch deutlich abgegrenzte Landschaftsinseln definiert – mit über 22 Projekten entstehen. Die Projekte zeichnen sich entweder durch einen starken Ortsbezug – z. B. die Förderbrücke F60 bei Lichterfeld oder die Slavenburg bei Raddusch – oder durch einen verbindenden Charakter aus, wie z. B. ein Rad- und Kutschweg, die Lausitzer Seenkette oder der Erlebnispark Lauchhammer. Mit der Realisierung dieser Projekte werden neue Wirtschafts- und Siedlungsstrukturen geschaffen, die die Verkehrsnachfrage und den Modal Split

Braunkohlebrikettproduktion in Deutschland und in der Lausitz



zwischen dem Öffentlichen und Individualverkehr beeinflussen werden und deren Bedienung veränderte, neue Verkehrsangebote erfordert.

Traditionelle Angebote und Leistungen des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV/SPNV) werden den Strukturen und schwankenden Nachfragen nicht mehr gerecht. Im Sinne der Verbesserung der Situation des öffentlichen Personenverkehrs, des Nahverkehrs im Besonderen, steht im IBA-Gebiet im Rahmen des Projektes „Anruf genügt – ÖPNV im IBA Fürst-Pückler-Land“ die Suche nach neuen Wegen bzw. Lösungen im Mittelpunkt. Grundlage ist die Erfassung jener Anforderungen, die der örtliche und regionale Verkehrsmarkt stellt. Dies betrifft die verkehrlichen Erfordernisse, die Bedürfnisse der Bevölkerung wie auch die optimale Erreichbarkeit der IBA-Projekte für die Besucher.

Im Rahmen der IBA Fürst-Pückler-Land können modellhaft solche neuen Lösungen begleitet und der Bevölkerung sowie den Besuchern angeboten werden. Die Ausrichtung unter anderem auf touristische IBA-Projekte ist auch deshalb wichtig und interessant, da die „Zugänge“ der Besucher zu den IBA-Angeboten nicht zwingend auch deren „Ausgänge“ sein müssen und sein werden.

Prof. Dr.-Ing.
Hans-Christoph Thiel
BTU Cottbus
Fak. 2 – Architektur,
Bauingenieurwesen und
Stadtplanung
Universitätsplatz 3–4
03044 Cottbus
E-Mail: hc.thiel@eisenbahn.
tu-cottbus.de

Bärbel Winkler-Kühlken
IfS Institut für Stadtforschung
und Strukturpolitik GmbH
Lützowstraße 93
10785 Berlin
E-Mail:
winkler-kuehlken@ifsberlin.de

2 Das Projekt „Anruf genügt“

Es ist bekannt, dass sich vor allem in ländlichen Räumen – so auch im IBA-Gebiet – gravierende strukturelle Veränderungen vollziehen, so dass sich traditionelle, d.h. Linien- und Fahrplan-basierte ÖPNV-Angebote und -Leistungen nicht mehr wirtschaftlich darstellen lassen. Aufbauend auf der qualifizierten Vernetzung der vorhandenen nachfragestarken Bahn- und Buslinien soll deshalb ein neues integriertes Verkehrssystem mit zugleich festen und flexiblen Bedienungsformen entwickelt und in einem gestuften Programm eingeführt werden.

Das zukünftige Verkehrsangebot muss die nachfragestarken Verkehrsrelationen (Bahn- und Buslinien) mit flexiblen Bedienungsformen in der Fläche vernetzen (siehe Abbildung). Dabei ist eine differenzierte Bedienung „von unten nach oben“ vorgezogen:

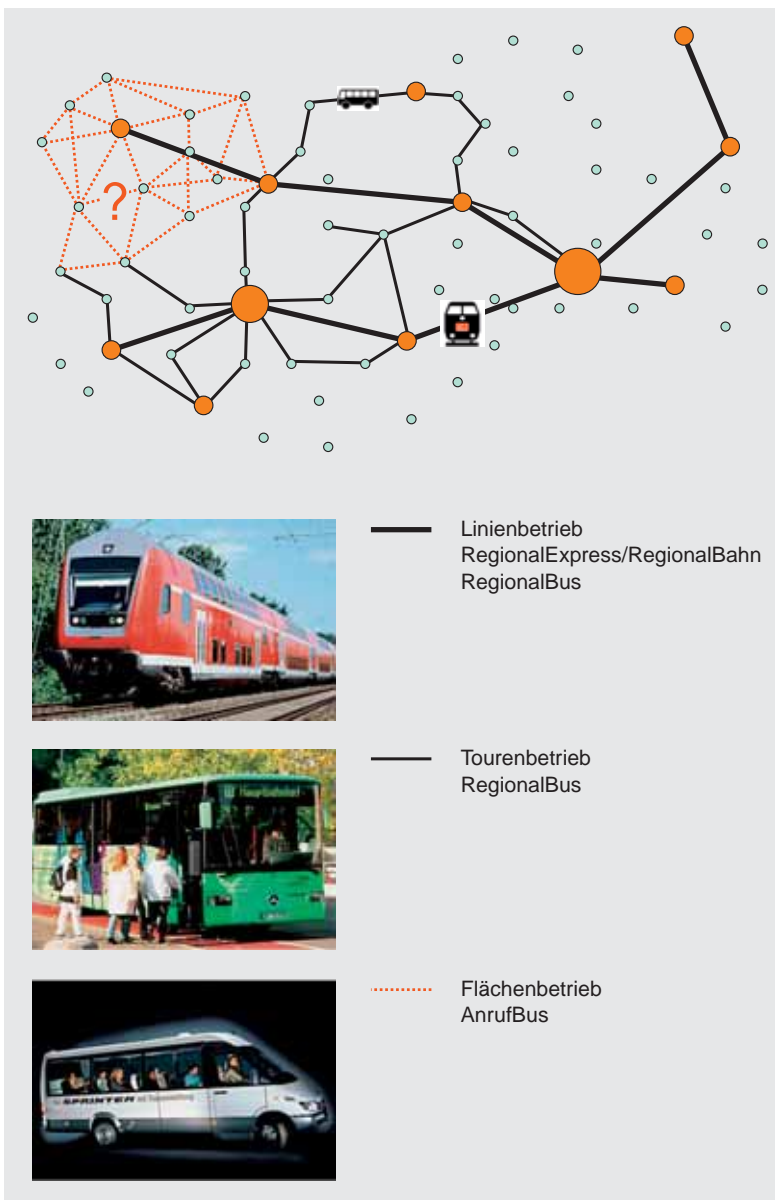
- Anrufbus für die Grundlast,
- Linienbus für die Spitzenlast und Taktverkehr von Bus und Bahn.

Das Projekt „Anruf genügt“ strebt an, öffentliche Verkehrsangebote bedarfsorientiert ohne feste Linien- und Fahrzeitbindung, somit auch ohne Haltestellenbindung insbesondere in Regionen mit zeitlich und räumlich stark schwankender Verkehrsnachfrage (geringe Besiedlungsdichte, touristische Nutzung) zu platzieren. Ziel ist es, nachhaltig die Senkung des Anteils des motorisierten Individualverkehrs durch bedarfsgerechte, von einem starren Fahrplanregime losgelöste öffentliche Verkehrsangebote sicherzustellen.

Um sich als Alternative zum – systembedingt ungebrochenen – Individualverkehr bewähren zu können, muss sich der öffentliche Personenverkehr an Attributen wie Flexibilität und Netzbildungsfähigkeit orientieren. Dem neuen Planungsleitbild in ländlich bzw. touristisch geprägten Regionen folgend, wird deshalb für ein schwaches bis mittleres, fein verteiltes Verkehrsaufkommen zunächst der Einsatz eines Anrufbus-Systems im Haus-zu-Haus-Verkehr realisiert werden, das zugleich die Übernahme der Grundlast der örtlichen Mobilitätsbedürfnisse sicherstellt. Dieser Bedarfsverkehr wird bei einem temporären, mittlerem bis hohem und gerichtetem Verkehrsaufkommen (Schüler- und Berufsverkehr) durch einzelne Linienverkehre ergänzt. Für ein regelmäßiges und gerichtetes Verkehrsaufkommen werden Taktverkehre mit Bus und Bahn eingerichtet bzw. bleiben erhalten. Im IBA-Gebiet sind sie mit den Produkten RegionalExpress und RegionalBahn bereits ansprechend etabliert. Die Beförderung im Anrufbus wird zudem als eine Chance gesehen, weiteres Fahrgastpotenzial für bereits bestehende überregionale Taktverkehre zu erschließen.

Das Projekt „Anruf genügt“ soll in einem Stufenplan verfolgt werden. Dabei muss das um die Komponente des Anrufbusses erweiterte ÖPNV-System den derzeitigen Kosten- bzw. Zuschussrahmen des traditio-

Öffentlicher Personenverkehr im IBA-Gebiet



nellen ÖPNV-Systems einhalten; sinkende Zuschüsse wären zudem wünschenswert und würden zweifelsohne die Projektumsetzung beschleunigen. Zudem besteht der Anspruch, die Beförderungstarife im Anrufbus weitestgehend den derzeitigen Tarifgestaltungen anzugleichen; ein Defizit ausgleich durch Einsparungen im Linienbusverkehr ist angestrebt. Durch die flexible Bedienung in der Fläche sollen Synergieeffekte im Gesamtnetz entstehen und genutzt werden. Der zentrale Ansatz dazu ist die Linienbus-Optimierung durch Staffelung der Schulanfangszeiten zwischen 7:30 Uhr und 8:40 Uhr.

3 Vorgesehenes Arbeitsprogramm

Für das folgende Arbeitsprogramm, das eine Laufzeit von zwei Jahren umfasst, wurde im Dezember 2002 ein Projektantrag gestellt. Es wurde ausgeschrieben und im Laufe des Jahres 2003 mit leichten Veränderungen vergeben. Derzeit befindet es sich in der Umsetzung.

Das Programm umfasst fünf „Bausteine“:

1. Erarbeitung des Verkehrskonzeptes
 - Definition und Charakterisierung von Bedarfsverkehrsgebieten
 - Definition eines Linienbusnetzes für Schüler- und Berufsverkehr sowie eines Taktverkehrsnetzes in der gesamten IBA-Region
 - umfassende Vorher-Nachher-Untersuchungen und Ermittlung einer Pilotregion (Landkreis).
2. Optimierung des Linienbussystems
 - Analyse des Ist-Zustandes von Unterrichtszeiten und ÖPNV-Angebot
 - Entwicklung eines Netz-/Umlaufkonzepts
 - Entwicklung eines Grundkonzepts für neue Unterrichtszeiten und Abschätzung der Größenordnung einzusparender Busse.

3. Entwicklung des Anrufbus-Systems

- Auslegung des Anrufbus-Systems durch eingesparte Mittel beim Linienbusangebot
- Klärung planerischer, technischer, rechtlicher und organisatorischer Fragen
- konkrete Planung und Umsetzung (erst nach der Linienbusoptimierung) und Ausweitung des Ansatzes auf weitere Landkreise in der IBA-Region.

4. Einrichtung einer Mobilitätszentrale

Disposition durch vorhandene Betriebsleitzentrale eines Verkehrsunternehmens (bei Ausdehnung auf weitere Regionen ist der Aufbau einer unternehmensübergreifenden Dispositionszentrale vorgesehen) und Ausbau der Dispositionszentrale zur Mobilitätszentrale.

5. Fahrzeugentwicklung

- Stabiler Anrufbus-Betrieb nach ein bis zwei Jahren
- Ersatz der Kleinbusse nach vier bis fünf Jahren
- Einsatz alternativer Antriebsformen mit zweiter Fahrzeuggeneration und Einsatz eigens entwickelter Fahrzeuge im Anrufbus-System.

Hinweis

Der Beitrag basiert auf Folien und einer Kurzfassung zum Vortrag von Prof. Thiel auf dem MORO-Workshop. „Bevölkerungsrückgang und Infrastruktur-Erfahrungen aus dem In- und Ausland“ vom 2. Dezember 2002 in Berlin. Er wurde freundlicherweise von Frau Winkler-Kühlken für dieses Heft neu aufbereitet.