



Bundesanstalt für
Landwirtschaft und Ernährung

dvs*
Deutsche Vernetzungsstelle
Ländliche Räume



netzwerk*
Ländliche Räume

Mobil sein als Schüler – aber wie?

DVS-Planspiel für die Sekundarstufen I und II

Inhaltsverzeichnis

Vorwort

Methodisch-didaktische Hinweise

Kurzvorstellung der Methode

Lehrplanbezug

Empfehlungen zur Umsetzung

Spielmaterial

Beschreibung des Szenarios/Fallbeschreibung

Rollenprofile

Vertreter des Verkehrsverbundes

Schülervertretung des örtlichen Schulzentrums

Schulpflegschaft

Bürgermeister und Mitarbeiter

Oppositionelle Ratsmitglieder

Arbeitsaufträge

Info-Zeitung

Ereigniskarten

Vorwort

Das Thema Mobilität spielt im ländlichen Raum oftmals eine elementare Rolle. Der Weg zur Schule, die Teilnahme an Vereins- und Gruppenaktivitäten und die Möglichkeit, sich mit Freunden zu treffen, wird durch die Frage bestimmt: Wie komme ich dorthin? Öffentliche Verkehrsmittel sind hier eine Möglichkeit, die insbesondere durch Schülertickets gefördert wird. Doch wie sieht es aus mit den tatsächlichen Bedürfnissen der Kinder und Jugendlichen? Passen Angebot und Nachfrage zueinander? Gibt es Ausschlusskriterien für die Nutzung? Stehen Kosten und Nutzen in einem akzeptablen Verhältnis zueinander?

Dieses Themenfeld können Sie gemeinsam mit Ihren Schülerinnen und Schülern in diesem Planspiel beleuchten. Die Klasse wird hierbei mit der Situation konfrontiert, dass der Verkehrsverbund die Preise für das Schülerticket deutlich erhöhen will und im gleichen Zug mit einem erweiterten Nutzungsradius wirbt.

Das Planspiel wird vor der Kulisse einer fiktiven ländlichen Gegend gespielt, die zwar in der Nähe einer Großstadt liegt, deren lokales Buslinien-Netz die Fläche jedoch nicht sehr gut erschließt. Selbstverständlich ist es möglich, die Materialien des Planspiels insoweit zu verändern und anzupassen, dass die realen Bedingungen Ihrer Kommune und Ihrer Schule Berücksichtigung finden.

Das vorliegende Themenheft baut auf dem Basisheft des DVS-Planspiels auf. Im Basisheft finden Sie vertiefende Informationen zur Methode „Planspiel“, Empfehlungen zur Umsetzung sowie eine Vielzahl an Kopiervorlagen und Arbeitsmaterialien.

Methodisch-didaktische Hinweise

Kurzvorstellung der Methode

Planspiele sind Simulationsspiele, bei denen die Schülerinnen und Schüler mit realitätsbezogenen – nicht realistischen – Problemen und Szenarien konfrontiert werden. In Interessensgruppen aufgeteilt versuchen sie das Problem zu lösen. Hierbei gilt es zu analysieren, Alternativen abzuwägen, Strategien zu entwickeln, Entscheidungen zu treffen und Ziele zu formulieren. Dabei entwickeln die Teilnehmerinnen und Teilnehmer Eigeninitiative und Kreativität und nehmen neue Perspektiven ein. Planspiele fördern so die Selbständigkeit, Teamfähigkeit, Kreativität und die Kommunikationsfähigkeit der Schülerinnen und Schüler und stärken damit die Kompetenzentwicklung in vielen Bereichen. Am Ende eines schulischen Planspiels steht eine Konferenz, an der alle Interessensgruppen teilnehmen, ihre Ergebnisse diskutieren und versuchen eine Lösung zu finden.

Phasen des Planspiels

Der Spielablauf bildet – didaktisch modifiziert und reduziert – die wesentlichen Stationen der Prozessentwicklung ab: Vom Erkennen und Verstehen des Problems/ Szenarios über die Analyse und Erarbeitung von Lösungsstrategien bis hin zur Entwicklung einer Lösungsidee. Die Schülerinnen und Schüler müssen analysieren, Alternativen abwägen, Strategien entwickeln, Entscheidungen treffen und Ziele formulieren. In der Unterrichtsmethode Planspiel gliedert sich daher in folgende Phasen:

1. Einführung in die Methode 2. Einführung ins Szenario 3. Rollenverteilung

4. Infophase 5. Strategieplanung 6. Verhandlungsphase

7. Vorbereitung der Konferenz 8. Konferenz

Lehrplanbezug

Da die Lehrpläne je nach Bundesland unterschiedlich aufgebaut sind, können wir hier lediglich Beispiele für die Einbindung in den Unterricht geben. Lehrplanrelevante Bezüge lassen sich jedoch an vielen Stellen finden.

Das Thema Mobilität im ländlichen Raum verorten wir zunächst im sozialwissenschaftlichen Fächerkanon. Doch auch in Geografie/Erdkunde kann dieses Thema an vielen Stellen zielführend aufbereitet werden.

Die Tabelle gibt anhand beispielhafter Formulierungen Anregungen für mögliche Lehrplanbezüge.

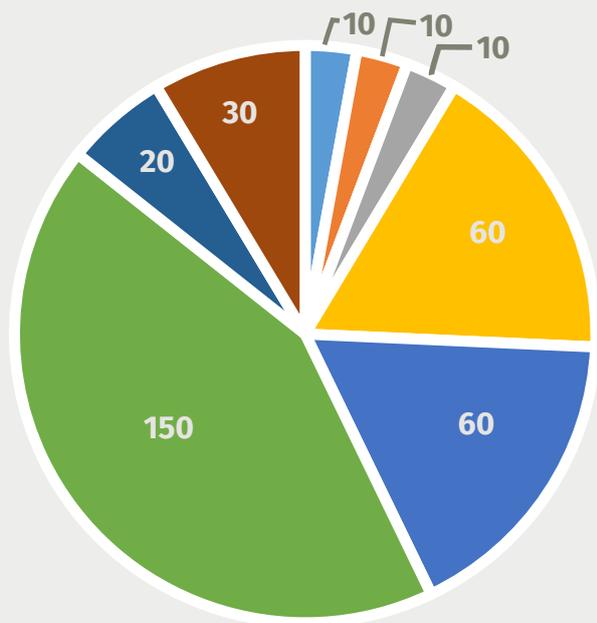
| Fach | Jahrgangsstufe | Lehrplanbezug |
|----------------------|----------------|---|
| Sozialwissenschaften | 7 – 9 | Partizipation und politische Ordnung, Teilhabe bei Entscheidungsprozessen |
| Sozialwissenschaften | 10 – 12 | Sozialstrukturen und sozialer Wandel: Gestalten der eigenen Lebenswelt |
| Geografie/Erdkunde | 7 - 9 | Analyse des ländlichen Raums: Einflussfaktoren auf Funktion und Nutzung dörflicher Strukturen, zukunftsfähige Gestaltung von Räumen |
| Geografie/Erdkunde | 10 – 12 | Siedlungsentwicklung und Raumordnung, Bedeutungswandel von Standortfaktoren, Veränderungen in den wirtschaftlichen und politischen Entscheidungen und ihre Auswirkungen |

Empfehlungen zur Umsetzung

Planspiele für den Unterricht müssen sich an die Gegebenheiten im schulischen Umfeld anpassen. Hier sind Lehrplanbezüge sowie die Raum- und Zeitplanung entscheidend. Anpassungen in den Stundenplänen oder das ‚Anmieten‘ zusätzlicher Räume können notwendig werden. In der Regel sind diese jedoch wenig aufwendig.

Die Durchführung des Planspiels kann entweder im Block an einem Projekttag oder Ähnlichem oder im regulären Unterricht erfolgen. Beide Möglichkeiten haben Vor- und Nachteile, und es muss individuell geschaut werden, welcher Weg der praktikabelste für die Klasse ist.

Folgende Skizze kann eine (grobe) Orientierung für die Dauer der einzelnen Phasen geben (in Minuten). In der Summe sollten fünf bis sechs Zeitstunden eingeplant werden.



- I Einführung in die Methode
- II Einführung ins Szenario
- III Rollenverteilung
- IV Infophase
- V Strategieplanung
- Verhandlungsphase
- Vorbereitung der Konferenz
- Konferenz

Bei der Raumplanung gilt: Je mehr Platz zur Verfügung steht, desto besser. Insbesondere während der Strategieplanung, der Verhandlungsphase und der Konferenzvorbereitung sollten die Gruppen ‚unbelauscht‘ arbeiten können. Ein Ausweichen auf andere Klassenräume, den Schulhof oder den Flur kann hier hilfreich sein. Für die Konferenz sollte ein Tischkarree aufgebaut werden, so dass sich alle ansehen können. Ist dies im Klassenraum nicht möglich, kann vielleicht auf Klausurräume oder die Schulaula ausgewichen werden.

Die Materialflut bei einem Planspiel kann nicht nur für die Schülerinnen und Schüler erschlagend wirken, auch für die Lehrkräfte bedeutet es zunächst einiges an (Kopier-)Arbeit. Die folgende Tabelle hilft hier den Überblick zu behalten:

| Das braucht jede Gruppe | Das muss für alle Gruppen gemeinsam zur Verfügung stehen |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> -Kopie der Fallbeschreibung -Rollenkarte der eigenen Gruppe -Kopie des Arbeitsablaufs -Infozeitung -Kopien des Protokollbogens I und II -3 Kopien des Anfrageformulars -Kopie der Konferenz-Vorbereitung -Stifte und Papier -Kiste als Briefkasten | <ul style="list-style-type: none"> -Plakate -Bastelmaterial -Lexika und Fachbücher -weitere Kopien der Protokollböge und der Anfrageformulare |

Um bei Bedarf die Spielmotivation und Kreativität der Schülerinnen und Schüler anzuregen, kann die Lehrkraft eine oder mehrere Ereigniskarten verteilen. Das vorliegende Heft enthält bereits einige fertig formulierte Ereigniskarten. Darüber hinaus gibt es Blankokarten, die von der Lehrkraft genutzt werden können, wenn der Spielstand eine Intervention erfordert. Denkbar sind hier:

- Neu erlassene Gesetze zum Thema
- Gerade veröffentlichte Statistiken
- Entwicklungen in einem anderen Bundesland, die ein ähnliches Problem haben
- Zeitungsartikel
- ...

Welche Informationen an welche Gruppen herausgegeben werden, liegt im Ermessensspielraum der Lehrkraft. Ebenso, ob die betreffenden Gruppen darüber informiert werden, wer alles die gleiche Information erhalten hat.

Um das Hineinfinden in eine neue Rolle zu unterstützen, können auch symbolische Requisiten verteilt werden oder die Gruppen werden gebeten, sich auf eine Art (Ver-)Kleidung zu verständigen, die ihnen hilft, ihre Rolle im Blick zu behalten.

Spielmaterial

Beschreibung des Szenarios/Fallbeschreibung

Zur Debatte stehen die Ticketpreise für das Schülerticket in eurem Verkehrsverbund. Dieser Verbund erstreckt sich über eine eher ländliche Gegend. Die Gegend ist im Zweistundentakt mit der Bahn an die nächste größere Stadt angebunden. Insgesamt ist die räumliche Erschließung aller Ortschaften mit Buslinien gering. Es gibt nur unregelmäßige Fahrtangebote. Viele Fahrten finden nur an Schultagen, nicht aber an Wochenenden oder Schulferien statt. Die Ticketpreise sind daher aber recht günstig.

Bisher gab es ein Schülerticket, mit dem alle Fahrten innerhalb der Gemeindegrenzen während der Schulzeit abgedeckt wurden. Ferien und Wochenenden waren ausgeschlossen. Es galt zwischen 7.00 und 15.00 Uhr und kostete 5 Euro im Monat. Ergänzend dazu konnten nach Bedarf Monat-Freizeittickets für 12 Euro gekauft werden, mit denen die Nutzung aller Bahn- und Buslinien ab 15.00 Uhr, am Wochenende und in den Ferien möglich war. Beide Tickets wurden von der Gemeinde als Schulträger stark bezuschusst.

Der Verkehrsverbund möchte zum kommenden Schuljahr dieses Model ändern. Es soll künftig nur noch ein Schülerticket geben, das ein komplettes Jahr gilt, inklusive Wochenende und Ferienzeiten und den gesamten Verkehrsverbund abdeckt, nicht nur die Schulwege. Zusätzlich kann die Bahnlinie zur nächsten Großstadt an Wochentagen zwischen 14.00 und 18.00 Uhr damit genutzt werden. Schülerinnen und Schüler, der Schulweg mehr als 6 Kilometer pro Strecke beträgt können dabei ein subventioniertes Ticket bekommen zu einem Preis von 18 Euro pro Monat. Alle anderen gelten als Selbstzahler und müssen für das gleiche Ticket 36 Euro bezahlen.

Der Verkehrsverbund begründet diese Anpassung der Preise mit gestiegenen Personal- und Betriebskosten.

Die Schülerversammlung des örtlichen Schulzentrums fordert kostenfreie Nutzung aller Linien im Verkehrsverbund für alle Schülerinnen und Schüler. Diese Forderung unterstützt auch die Opposition im Gemeinderat. Hier hält eine im Umweltschutz engagierte Partei die Mehrheit und sieht in den steigenden Kosten einen Widerspruch zu den Klimazielen von Kreis und Land.

Die Partei des amtierenden Bürgermeisters unterstützt die Pläne des Verkehrsverbundes, da sie so einen Großteil der Zuschussung für Schülertickets einsparen können.

Die Schulpflegschaften der Schulen sieht große Schwierigkeiten gerade für benachteiligte Familien, wenn es um das Finanzieren der teuren Tickets geht. Sie fordert hier Nachbesserung seitens des Verkehrsverbundes und finanzielle Unterstützung durch die Kommune.

Rollenprofile

| Vertreter des Verkehrsverbundes | |
|--|---|
| Das seid ihr | -Ihr seid die Vertreter des Verkehrsverbundes: Geschäftsleiter, Sprecher der Öffentlichkeitsarbeit, Mitarbeiter des Betriebsrates, ... Euer Verkehrsverbund umfasst vor allem ländliche Kommunen und grenzt an die nächste Großstadt. Außer Buslinien gibt es lediglich eine Bahnlinie, die von der Deutschen Bahn betrieben wird. Dort fährt stündlich ein Zug in Richtung Großstadt. Die Deutsche Bahn hat euch für das Schülerticket die Nutzungsmöglichkeit dieser Linie in einem festen Zeitfenster zugesagt Die Personal- und Betriebskosten sind in den letzten Jahren deutlich gestiegen. |
| Das ist euer Ziel | -Ihr möchtet das sehr günstige Schulweg-Ticket aufgeben, bei dem der Verkehrsverbund kaum Gewinn erwirtschaftet und stattdessen ein gewinnversprechendes Modell anbieten. |
| Das könntet ihr tun | -Gespräche mit dem Bürgermeister und seiner Partei führen ~ eine Werbeaktion für euer neues Ticketmodell entwickeln ~ die Schüler über die Vorteile des neuen Tickets informieren |
| Zusatzinformationen | -Alternativ oder auch ergänzend zum rentableren Schülerticket plant ihr, das Streckennetz neu zu organisieren. Viele Buslinien werden zu wenig genutzt. Ihr überlegt die Streichung von Strecken oder das Zusammenlegen von Buslinien (mit der Folge, dass Fahrzeiten verlängert werden). -Die Gewerkschaft der Busfahrer hat für die neue Tarifrunde einen Streik angekündigt. Da die letzten Tarifverhandlungen für die Arbeitgeber recht günstig ausgefallen sind, rechnet ihr damit, dass es in der Runde zu deutlichen Tariferhöhungen kommen wird. |

| Schülervertretung des örtlichen Schulzentrums | |
|--|--|
| Das seid ihr | -Eure Gruppe setzt sich zusammen aus den Schulsprecherinnen und -sprechern der Schulen des Schulzentrums. Eure Schulen sind Ganztagschulen. In der Regel seid ihr erst gegen 16.00 Uhr zuhause. |
| Das ist euer Ziel | <p>-Euer Ziel ist es, dass die Schülertickets kostenfrei ausgegeben werden. Tickets für Kinder und Jugendliche sollen gerade bei euch auf dem Land ganztägig genutzt werden können, inklusive Wochenende und Ferienzeiten.</p> <p>-Ihr möchtet Tickets haben, die euch auch in eurer Freizeit mobil sein lassen. Dafür muss das Streckennetz innerhalb der Gemeinde eher in den Blick genommen werden als die Anbindung an die nächste Großstadt. Freizeitangebote wie Sportvereine und Co. lassen sich derzeit mit den öffentlichen Verkehrsmitteln nicht ausreichend gut erreichen.</p> <p>-Eine Erweiterung des Nutzungsradius seht ihr als unsinnig an, da die Anbindung an die nächste Großstadt sehr schlecht ist. Die Bahn dorthin fährt nur alle zwei Stunden.</p> |
| Das könntet ihr tun | -Gespräche mit den oppositionellen Ratsmitgliedern führen ~ eine Unterschriftenaktion starten ~ |
| Zusatzinformationen | <p>-Der Sportverein der Gemeinde plant, eine Vermittlung von Fahrgemeinschaften zu installieren, da die Anbindung der Sportstätten an den öffentlichen Nahverkehr mit dem alten Schulweg-Ticket nicht abgedeckt wird.</p> <p>-Die Mitnahme von Fahrrädern stellt für euch eine weitere zentrale Frage dar.</p> |

| Schulpflegschaft | |
|-------------------------|---|
| Das seid ihr | -Eure Gruppe setzt sich zusammen aus Eltern und Lehrkräften des Schulzentrums. Auch Vertreter des Schulfördervereins sind in eurer Gruppe aktiv. |
| Das ist euer Ziel | -Euer Ziel ist es, eine kostengünstige Anbindung an die Schule für alle zu gewährleisten. Ihr habt hier vor allem die sozial schwächeren Kinder und Jugendliche im Blick. Die steigenden Kosten sind für viele Familien ein Problem. Sie werden sich das Ticket nicht leisten können. Die Preissteigerung des Tickets wird die „soziale Schere“ noch weiter auseinandertreiben. Ärmere Kinder und Jugendliche haben dann noch weniger die Möglichkeit der Teilhabe innerhalb der Gemeinde. -Ihr fordert mehr Geld von der Gemeinde zu Unterstützung sozial schwacher Familien. |
| Das könntet ihr tun | -Ein sozial verträglicheres Modell entwickeln ~ dem Bürgermeister und seiner Partei die Risiken vor Augen führen ~ Ideen entwickeln, von wem Zuschüsse oder Spenden zu bekommen sind |
| Zusatzinformationen | -Die Zahlen der Bertelsmann-Stiftung zur Kinderarmut könnt ihr bestätigen. Etwa 20 Prozent der Kinder und Jugendlichen, die im Schulzentrum unterrichtet werden, sind als arm einzustufen. |

| Bürgermeister und Mitarbeiter | |
|--------------------------------------|--|
| Das seid ihr | -Eure Gruppe besteht aus dem Bürgermeister und seinen Parteikollegen. Seit zwei Legislaturperioden habt ihr die Mehrheit im Gemeinderat. Euer vorrangiges Ziel ist es, die wirtschaftliche Situation der Gemeinde zu stärken und zu stabilisieren. Immer mehr Menschen ziehen aus den Dörfern der Gemeinde weg. Dem wollt ihr entgegenwirken. |
| Das ist euer Ziel | -Bezüglich des Schülertickets seht ihr in erster Linie die geringere finanzielle Belastung des Landkreises. Die neue Ticketform wird nicht mehr in dem Maße von der Kommune gefördert wie bisher und entlastet damit euren Haushalt. Zudem möchtet ihr es euch mit dem Verkehrsverbund nicht verderben, da ihr befürchtet, dass Buslinien gestrichen werden, wenn nicht auf dem Weg über die teureren Schülertickets mehr Geld in die Kasse des Verkehrsverbundes kommt. |
| Das könntet ihr tun | -Die Optionen mit dem Verkehrsverbund ausloten ~ die Schulpflegschaft zu einer Infoveranstaltung einladen |
| Zusatzinformationen | -Aus noch nicht offiziellen Berichten wisst ihr, dass die Nachbargemeinde dem neuen Schülerticket-Modell des Verkehrsverbundes bereits zugestimmt hat. -Das neue Ticketmodell würde euren Haushalt um etwa 100.000 Euro jährlich entlasten. Das Geld wird dringend für die Sanierung des Schulzentrums benötigt. Es käme somit den Schülerinnen und Schülern wieder zu gute. |

| Oppositionelle Ratsmitglieder | |
|--------------------------------------|---|
| Das seid ihr | -Ihr bildet die Mehrheit der Opposition im Gemeinderat. Eure Partei hat sich das Thema Nachhaltigkeit ganz groß auf die Fahnen geschrieben, da die amtierende Partei vor allem die Interessen der Wirtschaft im Blick hat. |
| Das ist euer Ziel | -Euer Ziel ist es, langfristig den gesamten öffentlichen Nahverkehr kostenfrei zu gestalten. Eurer Meinung nach ist das der erste Schritt in Sachen Klimaschutz. Viele Orte innerhalb der Gemeinde sind nur mit dem Auto zu erreichen. Hier wollt ihr eine klima- und kundenfreundliche Alternative installieren: ein lückenloses und kostenloses Nahverkehrsnetz. -Ihr befürchtet, dass die höheren Kosten Kunden eher abschrecken als dass der zusätzliche Nutzen durch den erweiterten Radius ein Lockmittel darstellt. |
| Das könntet ihr tun | Best Practice-Beispiele anderer Kommunen recherchieren ~ Umfrage zu gewünschten Busverbindungen durchführen ~ mit der Schülersvertretung ins Gespräch kommen |
| Zusatzinformationen | -Eine Umfrage hat ergeben, dass sich 73 Prozent der Wählerinnen und Wähler der Kommune einen Wechsel an der Ratsspitze wünschen. Auch die Stimmen, die einen ‚grüneren Kurs‘ fordern, werden lauter. |

Arbeitsaufträge

Infophase (60 Minuten)

- » Lest die „Fallbeschreibung“ und eure „Rollenkarte“ gründlich durch und sammelt in einem kurzen Brainstorming erste Ideen, worin eure Ziele als Gruppe im vorliegenden Fall bestehen. 2. Lest die Artikel der Infozeitung. Unterstreicht, schreibt raus und klärt Verständnisfragen – habt dabei immer die Interessen eurer Gruppe im Blick.

Strategieplanung (60 Minuten)

- » Diskutiert eure Situation. Wie kann das Problem mit der Neuorganisation der Schülertickets gelöst werden? Was sind eure Ziele? Welche Argumente habt ihr? Welche Ideen und Vorschläge habt ihr?
- » Verliert auch die anderen Gruppen nicht aus dem Blick: Welche Interessensgruppen gibt es außer euch? Was könnte deren Hauptargument sein? Wie könnt ihr darauf reagieren? Gibt es andere Gruppen, die ähnliche Ziele wie ihr verfolgen? Könnte man hier Kooperationen schließen?

Verhandlungsphase (150 Minuten)

- » Es kann in dieser Phase sinnvoll sein, dass ihr euch in Zweier- oder Dreiergruppen aufteilt, um alle eure Ideen und Ziele verfolgen zu können. Ihr seid so effektiver und könnt mehr Kontakte pflegen und mehr Informationen einholen. Vergesst nicht, euch zwischendurch immer wieder auf den aktuellen Stand zu bringen.
- » Startet in die Verhandlungsphase. Sprecht mit den Gruppen, die euch zur Erreichung eurer Ziele wichtig erscheinen. Schreibt Briefe, Stellungnahmen und Anfragen, schickt Delegationen in Verhandlungen mit den anderen Gruppen.
- » Beantwortet auch eingehende Anfragen und Stellungnahmen.
- » Protokolliert eure Arbeit. Das hilft euch bei der Vorbereitung der Konferenz. Die „Protokollbögen“ und das Formular für Anfragen, Stellungnahmen und Mitteilungen können hierzu genutzt werden.

Vorbereitung der Konferenz (20 Minuten)

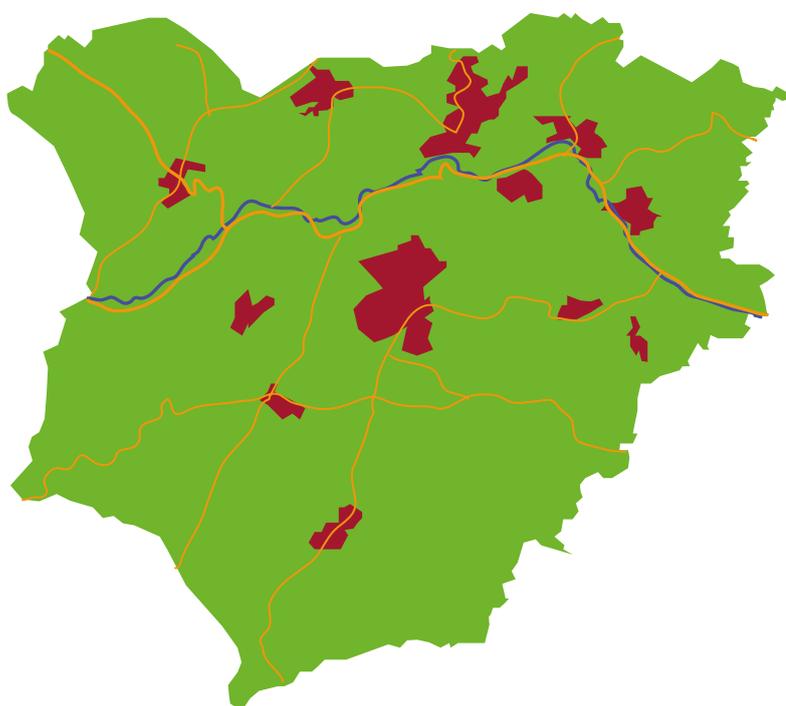
- » Den Abschluss der Verhandlungen bildet eine große Konferenz zur Zukunft des Schülertickets, an der alle Gruppen teilnehmen. Bereitet euch gut darauf vor. Das Arbeitsblatt „Konferenz-Vorbereitung“ hilft euch dabei.
- » Formuliert (in Stichpunkten) euer Eröffnungsstatement für die Konferenz. Berücksichtigt dabei folgende Fragen:
 - Wer seid ihr? Was sind eure Aufgaben und Ziele?
 - Wie sieht euer Lösungsvorschlag für die Schülertickets aus?

Bedenkt, dass es nach den Eröffnungsstatements eine Diskussion gibt, mit dem Ziel eine Lösung zu finden. Vielleicht hat es Sinn, manche Argumente erst später mit einzubringen und damit eure Position zu stärken.

Info-Zeitung

M1

Fakten zu Gemeinde und Schulzentrum



Gemeindefläche: 70 km²

Ortsteile: Die Gemeinde umfasst 91 Ortsteile.

Einwohner: rund 17.000 Einwohner

Schulzentrum: Gymnasium und Sekundarschule

Schüleranzahl insgesamt: 1800 Schülerinnen und Schüler

Einzugsgebiet: Das Einzugsgebiet der Schulen umfasst das gesamte Gemeindegebiet.

Die Schule liegt zentral.

Schulweg: Die Schulwege umfassen meist weniger als 5 km. Etwa 35 % der Schülerinnen und Schüler haben einen Schulweg von 6 km oder mehr.

M2

Rechtliche Rahmenbedingungen des Öffentlichen Personennahverkehrs

Laut Gesetz hat der Öffentliche Personennahverkehr die Aufgabe, Personen mit allgemein zugänglichen Verkehrsmitteln im Linienverkehr zu befördern. Diese Verkehrsmittel sind dazu bestimmt, die Verkehrsnachfrage im Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr zu befriedigen. Nahverkehr bedeutet per Definition, dass damit eine Strecke von bis zu 50 Kilometern zurückgelegt oder eine Reisezeit von bis zu einer Stunde abgedeckt werden kann. Es wird dabei zwischen Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und den Straßenpersonennahverkehr (ÖSPV) unterschieden.

Die ÖPNV-Gesetzgebung des Bundes basiert mit der Richtlinie 91/440/EWG und der Verordnung (EG) 1370/2007 zum großen Teil auf dem europäischen Rahmen der ÖPNV-Gesetzgebung. Rechtsgrundlage sind das Regionalisierungsgesetz (RegG) und die Nahverkehrsgesetze der Länder.

M3

Finanzielle Rahmenbedingungen des Öffentlichen Personennahverkehrs

Nach Artikel 106a GG steht den Ländern für den öffentlichen Personennahverkehr ein Betrag aus den Steuermitteln des Bundes zu. Die Verteilung der Gelder auf die einzelnen Bundesländer sind im Regionalisierungsgesetz geregelt. Die genaue Finanzierung des ÖPNV regeln dabei die ÖPNV-Gesetze der Länder. Hier wird festgelegt, wie und nach welchen Kriterien die sogenannten Regionalisierungsmittel an die Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen verteilt werden.

Der ÖPNV hat ein komplexes und von regionalen Zuständigkeiten gekennzeichnetes Finanzierungssystem. Daher fordern Experten auf Länderebene eine grundlegende Reform der Verkehrsfinanzierung als zentrale Voraussetzung für eine nachhaltige Verkehrs- und Siedlungsentwicklung in den Kommunen. Im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) wurde das Finanzierungssystem im Zuge der Bahnreform 1994 neu geordnet. Die Länder sind für den ÖPNV und seine Finanzierung verantwortlich, genauso wie für die Schulbildung

M4

Pressemitteilung des Statistischen Bundesamtes Nr. 04 vom 22. Januar 2019

WIESBADEN – Zu durchschnittlich 22 % waren im Jahr 2017 die Plätze der Fahrzeuge im gesamten öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) ausgelastet. Wie das Statistische Bundesamt (Destatis) weiter mitteilt, lag die Auslastung für Eisenbahnen und S-Bahnen bei 26 %, für Straßenbahnen (einschließlich Stadt- und U-Bahnen) bei 18 % und für Linienbusse bei 20 %. Diese Anteile sind seit Jahren relativ konstant.

Der Auslastungsgrad der Sitz- und Stehplätze errechnet sich aus der Relation der tatsächlichen Beförderungsleistung (110 Milliarden Personenkilometer) zum möglichen Beförderungsangebot (496 Milliarden Platzkilometer).

Die Fahrgastbesetzung der Verkehrsmittel im ÖPNV kann dabei je Fahrt stark vom Mittelwert abweichen. Sie ist beispielsweise sowohl abhängig von Tageszeiten (Rushhour, Schülerverkehr) und Wochentagen als auch davon, ob die Fahrten in Ballungsräumen oder in ländlichen Gebieten stattfinden.

(Aus: https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/Zahl-der-Woche/2019/PD19_04_p002.html)

M5

Unterschiede bei den Fahrpreisen im ÖPNV

Der öffentliche Nahverkehr ist schon immer ein Streitthema: Preise und Angebot variieren sehr stark. In manchen, meist städtischen Regionen sind die Fahrpreise niedrig und das Streckennetz sehr gut ausgebaut. In anderen, oft eher ländlichen Regionen zahlt der Kunde höhere Preise für ein deutlich schlechteres Angebot – auf wenigen Strecken fahren täglich nur wenige Busse oder Bahnen. Festgelegt werden die Tarife und das Streckenangebot von Verkehrsverbänden, oft in Absprache oder Zusammenarbeit mit Landräten und Kommunen.

M6

Beförderungsstatistik 2019 des Statistischen Bundesamtes

| Verkehrsart | Fahrgäste | | Beförderungsleistung | |
|-------------------------|-----------|---|------------------------------|---|
| | Millionen | Veränderung gegenüber dem 1. Halbjahr 2018 in % | Millionen Personen-kilometer | Veränderung gegenüber dem 1. Halbjahr 2018 in % |
| Linienverkehr insgesamt | 5840 | 0,1 | 77663 | 0,2 |
| Davon: | | | | |
| Nahverkehr | 5757 | 0,1 | 53696 | -0,3 |
| Verkehrsmittelfahrten 1 | | | | |
| Mit Eisenbahn 2 | 1375 | 2,3 | 27119 | 0,2 |
| Mit Straßenbahnen 3 | 2069 | -0,3 | 8864 | -0,1 |
| Mit Bussen | 2676 | -0,8 | 17713 | -1 |

1 Durch Einbeziehung der Umsteiger/-innen (ein Fahrgast benutzt während einer Fahrt mehrere Verkehrsmittel eines Unternehmens) ist die addierte Fahrgastzahl nach Verkehrsmitteln höher als die Fahrgastzahl im Liniennahverkehr insgesamt.

2 Einschließlich S-Bahnen.

3 Straßenbahnen und Stadtbahnen (einschließlich Hoch-, U- und Schwebbahnen).

Methodische Hinweise

Die Angaben stammen von den rund 800 größeren Unternehmen im Liniennahverkehr mit Bussen und Bahnen und im Linienfernverkehr mit Bussen mit Sitz im Inland, die mindestens 250 000 Fahrgäste im Jahr der letzten Totalerhebung (2014) beförderten, sowie von allen Unternehmen mit Eisenbahnfernverkehr. Im Nahverkehr werden Fahrgäste, die während einer Fahrt zwischen den Verkehrsmitteln eines Unternehmens umsteigen, in die Gesamtzahl nur einmal einbezogen, in die nach Verkehrsmitteln untergliederten Angaben jedoch mehrmals. Als Fahrgäste werden Beförderungsfälle erhoben. Fahren im Berichtszeitraum Personen mehrfach, so werden sie auch mehrfach gezählt.

(Aus: https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2019/09/PD19_361_461.html)

M7

Das Busnetz innerhalb der Gemeinde



M8

Armut auf dem Land ist anders

Armut in ländlichen Räumen Deutschlands ist weder in den Sozialwissenschaften noch in der politischen Diskussion ein sonderlich prominentes Thema. In der sozialwissenschaftlichen Forschung gilt Armut bislang vorrangig als städtisches Phänomen und auch im letzten vorliegenden „5. Armuts- und Reichtumsbericht“ der Bundesregierung von 2017 wird die Frage der Armut in ländlichen Räumen nicht gesondert behandelt. In den wenigen vorliegenden, teils älteren Fallstudien und Untersuchungen zeigen sich aber Besonderheiten ländlicher gegenüber städtischer Armut. Armut in ländlichen Räumen wird demnach

- » besonders durch das Phänomen der „Mobilitätsarmut“ bestimmt: Menschen in ländlichen Räumen sind für viele Tätigkeiten des Alltags auf ein Auto angewiesen;
- » insbesondere in Ostdeutschland durch die Ausdünnung von Infrastrukturen (Nahversorgung, soziale und behördliche Infrastruktur, öffentlicher Nahverkehr) und demografische Schrumpfungprozesse verschärft;
- » in ihrer Wirkung möglicherweise als besonders beschämend für die Betroffenen empfunden, da die persönliche Lebenssituation in kleineren Gemeinden eher ein Gesprächsthema ist. Aus diesem Grund könnte sie auch verdeckter als in der Stadt und in den Statistiken unterrepräsentiert sein.

Die Fragen der Auswirkungen von und des Umgangs mit Armut werden in einem Forschungsprojekt des Thünen-Instituts für Ländliche Räume in Kooperation mit der Universität Rostock behandelt. In verschiedenen Pilotprojekten wurden rund 100 von Armut betroffene oder bedrohte Personen in städtischen und ländlichen Räumen Mecklenburg-Vorpommerns befragt: darunter Alleinerziehende, Langzeitarbeitslose, Erwerbsminderungsrentner, Asylbewerber, Jugendliche und junge Erwachsene, ältere sowie erkrankte und erwerbsunfähige Personen. Gemeinsam ist den Befragten aus den städtischen und den ländlichen Räumen Mecklenburg-Vorpommerns, dass sie aktiv versuchen, ihre Armutssituation zu bewältigen. Deutliche Unterschiede zeigen sich allerdings hinsichtlich der Bedeutung sogenannter lokaler Gelegenheitsstrukturen. Das heißt sozialer, kultureller und infrastruktureller Einrichtungen, Institutionen und Gegebenheiten, die das alltägliche Leben erleichtern – oder im Falle ihres Fehlens – auch erschweren können. Ein wichtiger Unterschied zwischen den Befragten in städtischen und ländlichen Räumen ist die Zufriedenheit mit dem Wohnumfeld und der vorhandenen Infrastruktur. In der Stadt sind die Befragten im Großen und Ganzen mit dem Angebot von Ärzthäusern, Familienhelfern, Stadtteilzentren, Maßnahmen der Jobcenter, Selbsthilfegruppen und Supermärkten zufrieden. Die kurzen Wege werden als wichtigstes Qualitätsmerkmal des eigenen Wohnumfeldes benannt. Für die Befragten im ländlichen Raum hingegen sind Mobilität und die fehlende Infrastruktur in naher oder gar fußläufiger Entfernung eines der größten Probleme. Aufgrund der mangelhaften Verfügbarkeit oder Flexibilität des Öffentlichen Personennahverkehrs haben von den Befragten nur diejenigen kein Auto, die nicht fahren dürfen oder können: alte Menschen, Menschen mit Behinderungen, diejenigen, denen der Führerschein entzogen wurde, Jugendliche oder junge Erwachsene ohne ausreichendes eigenes Einkommen. Ein Auto ist ein erheblicher zusätzlicher Kostenfaktor für die von Armut betroffenen Menschen im ländlichen Raum.

(Auszug aus LandInForm 3/2018 Teilhabe eine Frage des Geldes, Armut auf dem Land ist anders, Andreas Klärner)

M9

Artikel aus dem Lokalblatt „Verbandsversammlung ohne Ergebnis“

Am vergangenen Donnerstag fand sie nun endlich statt, die Verbandsversammlung der vier Kreise, die von den geplanten Preiserhöhungen des Verkehrsverbundes betroffen sein werden. Vertreter aller Parteien, Verwaltungsmitarbeiter und Vertreter des Verkehrsverbundes trafen hier mit dem Ziel aufeinander eine Einigung herbei zu führen. Die schlechte und gute Nachricht vorab: Es gab keine Einigung. Es ist also nach wie vor offen, ob und wenn, wie die Tarife sich ändern werden.

Fakt ist, dass der Verkehrsverbund nach zwei wirtschaftlich sehr schlechten Jahren die Löcher in den Kassen stopfen muss. Es fragt sich nur wie. Die Kämmerer der Region bangen weiter, dass die Kommunen zur Kasse treten müssen und hoffen daher auf eine Erhöhung der Ticketpreise. Andererseits wurden Stimmen laut, dass man nicht jedes Jahr predigen könne, dass der ÖPNV bezahlbar bleiben muss, um dann doch Jahr für Jahr die Preise weiter zu erhöhen. Auch von einem „schwarzen Tag für Klimawandel und Verkehrswende“ war die Rede.

Es steht die Idee im Raum, dass in fünf Jahren der gesamte ÖPNV der Regionen durch öffentliche Gelder finanziert werden soll. Für diesen gravierenden Schritt brauche es aber Zeit, die man sich durch die erneute Preiserhöhung der Tickets zunächst erkaufen möchte.

Eine Entscheidung wie es mit den Preisen für den ÖPNV weitergeht wird im nächsten Monat erwartet. Der Verkehrsverbund drängt auf eine baldige Einigung, damit diese in den Planungen für das kommende Schuljahr berücksichtigt werden könne.

M10

| Abfahrt | | Fahrplan | |
|--|-----------------------------|-----------------------------|---|
| der Omnibusse | | Ziggenmark | |
| gültig ab: 20.09.2019 | | | |
| Verkehrsverbund Verkehrsverbund Ost-Region, Verkehrsverbund Ost-Region, Verkehrsverbund Ost-Region | | | |
| 03083 - 010113 | | | |
| Montag-Freitag | | | |
| MO - FR | 640 | 10:00 | Walden 0:00 - Richtung Rosenaustr. 7:12 Rosenaustr. 7:12 |
| MO - FR | 711 | 10:12 | Vellahn 8:00 - Richtung Vellahn 8:12 Vellahn 8:12 |
| 21 - 24 + 26 | 1153 | 10:12 | Vellahn 8:00 |
| Montag-Freitag | | | |
| MO - FR | 1477 | 14:10 | Wittenberg 14:10 Wittenberg Lindenstraße 14:31 |
| MO - FR | 1452 | 14:31 | Wittenberg 14:31 Wittenberg Lindenstraße 14:52 |
| verkehrt nur an Schultagen von MVV | | | |
| Fahrplan in Mecklenburg-Vorpommern | | | |
| Linie | 2019 | 2020 | 2021 |
| Walden | 2019: 20.09.10 bis 20.10.19 | 2020: 21.12.19 bis 22.01.20 | 2021: 18.02.20 bis 20.03.20 |
| Vellahn | 2019: 20.09.10 bis 20.09.19 | 2020: 21.12.19 bis 22.01.20 | 2021: 18.02.20 bis 20.03.20 |
| Walden | 2019: 20.09.10 bis 20.09.19 | 2020: 21.12.19 bis 22.01.20 | 2021: 18.02.20 bis 20.03.20 |

| Abfahrt | | Fahrplan | |
|--|-----------------------------|-----------------------------|---|
| der Omnibusse | | Ziggenmark | |
| gültig ab: 20.09.2019 | | | |
| Verkehrsverbund Verkehrsverbund Ost-Region, Verkehrsverbund Ost-Region, Verkehrsverbund Ost-Region | | | |
| 03083 - 010113 | | | |
| Montag-Freitag | | | |
| MO - FR | 725 | 10:00 | Walden 0:00 - Richtung Rosenaustr. 7:12 Rosenaustr. 7:12 |
| MO - FR | 819 | 10:12 | Vellahn 8:00 - Richtung Vellahn 8:12 Vellahn 8:12 |
| 21 - 24 + 26 | 1153 | 10:12 | Vellahn 8:00 |
| Montag-Freitag | | | |
| MO - FR | 1253 | 10:12 | Vellahn 8:00 |
| MO - FR | 1383 | 10:12 | Vellahn 8:00 |
| MO - FR | 1453 | 10:12 | Vellahn 8:00 |
| verkehrt nur an Schultagen von MVV | | | |
| Fahrplan in Mecklenburg-Vorpommern | | | |
| Linie | 2019 | 2020 | 2021 |
| Walden | 2019: 20.09.10 bis 20.10.19 | 2020: 21.12.19 bis 22.01.20 | 2021: 18.02.20 bis 20.03.20 |
| Vellahn | 2019: 20.09.10 bis 20.09.19 | 2020: 21.12.19 bis 22.01.20 | 2021: 18.02.20 bis 20.03.20 |
| Walden | 2019: 20.09.10 bis 20.09.19 | 2020: 21.12.19 bis 22.01.20 | 2021: 18.02.20 bis 20.03.20 |

M11

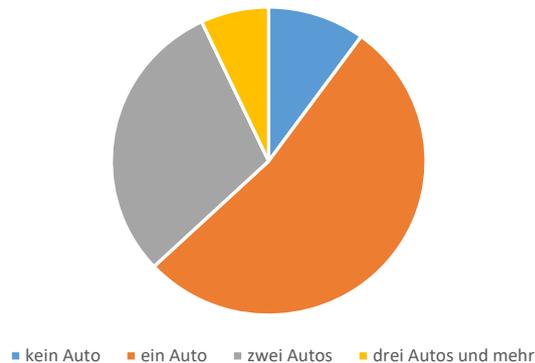
Auch in Zukunft mobil auf dem Lande?

In Sachen Mobilität stehen wir vor großen Herausforderungen. Der Betrieb des öffentlichen Nahverkehrs wird wirtschaftlich immer unrentabler und der motorisierte Individualverkehr gewinnt trotz steigender Benzinpreise zunehmend an Bedeutung. Vor allem ländliche Regionen stellt diese Entwicklung vor Probleme. Für Bund und Länder hat das Leitbild der Chancengleichheit jedoch nach wie vor Priorität. Die Konsequenz: Es muss gehandelt werden.

Ohne Pkw geht wenig

Einrichtungen, wie Schulen, Geschäfte, Ärzte und so weiter sind häufig nur mit dem Auto erreichbar. Doch verfügen auch im ländlichen Raum knapp neun Prozent der Haushalte nicht über einen Pkw (Abb. 1). Als Gründe hierfür werden vor allem die Kosten sowie Gesundheits- und Altersgründe genannt. Um entfernte Ziele – etwa den städtischen Wochenmarkt oder einen Arzt – zu erreichen, bleibt dann nur die Mitnahme durch Bekannte und Verwandte oder der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV). Dessen Angebot ist im ländlichen Raum jedoch eingeschränkt.

PKWs pro Haushalt im ländlichen Raum



ÖPNV vor neuen Herausforderungen

Um seine Aufgabe im System der Daseinsvorsorge erfüllen zu können, muss der ÖPNV erheblich umgestaltet werden. Er muss sich auf eine veränderte Nachfrage, in vielen Regionen auf weiter sinkende Einwohnerzahlen und insbesondere auf den Rückgang des Anteils junger Menschen sowie auf die veränderten Anforderungen zunehmend älterer Menschen einstellen.

Die Voraussetzungen für einen rentablen Betrieb von öffentlichen Verkehrssystemen sind im ländlichen Raum eher ungünstig: Die niedrige Siedlungs- und Nutzungsdichte führt zu weiten Wegen und zu im Raum zerstreuten Verkehrsströmen, die kaum wirtschaftlich mit dem ÖPNV abgewickelt werden können. Eine wichtige Innovation für nachfragearme Räume sind deshalb flexible Bedienungsformen. Doch kann auch der beste Nahverkehr nicht jeden Raum erschließen.

Knackpunkt Schülerverkehr

Der Schülerverkehr macht im ländlichen Raum einen Großteil des Nahverkehrs aus. Sinkende Schülerinnen- und Schülerzahlen werden die ÖPNV-Nachfrage in vielen Regionen deutlich senken. Andererseits werden durch Schließung und Konzentration von Schulen längere Entfernungen zu überwinden sein, was die Fahrkosten erhöht. Daher sollten Konzepte zur Weiterentwicklung von Schulen und Schülerverkehr eng aufeinander abgestimmt werden. Denkbare Lösungen wurden im Forschungsfeld „Regionalplanerische Handlungsansätze zur Gewährleistung der öffentlichen Daseinsvorsorge“ im Rahmen des Forschungsprogramms „Modellvorhaben der Raumordnung“ (MORO) des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung erarbeitet. Danach muss die Erhaltung von Schulstandorten nicht zwangsläufig zu Mehrkosten führen: Die niedrigere Auslastung der Schulen kann durch Kosteneinsparungen bei der Schülerbeförderung kompensiert werden.

(nach: Stephan Günther, LandInForm 3/2009)

M12

Was beeinflusst das Mobilitätsverhalten?

Die Mobilitätsmöglichkeiten und das Verkehrsverhalten werden vor allem von der Bevölkerungsstruktur, der Führerscheinverfügbarkeit, der Gesundheit der Menschen, der Siedlungsstruktur und dem Verhältnis von Verkehrskosten und Einkommen beeinflusst.

Von diesen Faktoren ist die Entwicklung der Bevölkerungsstruktur am besten vorhersehbar – mit bereits sichtbaren Auswirkungen: In vielen ländlichen Regionen sinken die Einwohnerzahlen seit Jahren, die Zahl der Kinder und Schüler geht ebenso zurück wie die der Erwerbstätigen. Dagegen steigt die Anzahl der älteren Menschen. Diese Entwicklungen werden sich künftig fortsetzen. Auch wird heute davon ausgegangen, dass die Führerscheinverfügbarkeit und die Gesundheit in den höheren Altersgruppen zunehmen werden; ältere Menschen werden also in Zukunft gesünder sein, und ein größerer Anteil von ihnen wird über einen Führerschein verfügen.

Wie sich die Siedlungsstruktur des ländlichen Raumes entwickeln wird, ist dagegen schwer abzuschätzen. Werden sich demographischer Wandel und schlechte Infrastruktur-ausstattung verstärken und dazu führen, dass auch die verbleibende Bewohnerschaft abwandert? Werden Gemeinden mit billigem Bauland in einen ruinösen Wettkampf um Einwohner treten und so Suburbanisierung und Mobilitätsbedarf verstärken? Oder werden schrumpfende Regionen gewohnte Pfade verlassen - Bürger, Gemeinden und Staat gemeinsam neue innovative Lösungen entwickeln und Möglichkeitsräume nutzen?

Auch die Entwicklung der Verkehrskosten im Vergleich zu den Einkommen kann derzeit wohl kaum belastbar prognostiziert werden. Lange ging man von dauerhaft preiswerten Energieträgern und damit stabilen Verkehrskosten aus, während man mit stets wachsenden verfügbaren Einkommen rechnete. In den letzten Jahren stiegen jedoch die Energiepreise, während die Einkommensentwicklung vieler Arbeitnehmer damit nicht Schritt hielt. Die aktuelle globale Finanzkrise wiederum hat für niedrigere Energiekosten gesorgt. Ob dieser Einfluss dauerhaft bleibt, ist offen. Auch die Folgen der Krise für Löhne und Altersrücklagen sind noch nicht endgültig absehbar.

(nach: Stephan Günthner, LandInForm 3/2009)

M13

Interview mit Stefan Kämper, Leiter des Sachgebietes Regional- und Dorfentwicklung in der Deutschen Vernetzungsstelle Ländliche Räume

Herr Kämper, das Bild einer einsamen Bushaltestelle provoziert und steht symbolisch für fehlenden Busverbindungen. Ist die Lage auf dem Land so ernst?

Natürlich ist das überspitzt dargestellt. Aber es gibt in der Tat Ecken sowohl in West- als auch in Ostdeutschland, in denen die demografische Entwicklung sehr deutliche Spuren hinterlassen hat und noch hinterlässt. Gerade hier gilt es neue Wege zu finden, zumindest die Daseinsvorsorge sicherzustellen.

Das ÖPNV-Angebot wird vielerorts dünner und ist stark auf den Schülerverkehr ausgerichtet. Eltern, Freunde, Nachbarn springen ein, wenn jemand zum Arzt, zum Einkauf oder ins Rathaus muss – so wird das Dorf „in Bewegung“ gehalten. Ist das die Lösung für die Zukunft?

Zukunft? Aus unserer Erfahrung ist dies in der Regel die Lösung der Gegenwart, die auch schon in der Vergangenheit praktiziert wurde. In einer alternden Bevölkerung und bei rückläufigen Einwohnerzahlen ist dies aus meiner Sicht keine langfristige oder auch nachhaltige Lösung. Wer soll denn fahren, wenn keiner mehr fahren kann?

Ich glaube, dass wir uns von den Mobilitätsangeboten, wie wir sie kennen, verabschieden müssen. Ergänzend zur jetzigen öffentlich organisierten Mobilität brauchen wir eine sehr viel individuellere Mobilität, die flexibler ist und beispielsweise statt Bussen kleinere Fahrzeuge vorsieht, quasi öffentlich-individuell. Gerade für die Bevölkerung im ländlichen Raum ist die Möglichkeit, mit dem privaten Auto individuell mobil zu sein, attraktiver als die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel. Sowohl auf dem Land als auch in der Stadt muss man verkehrsmittelübergreifend denken, um ein bedarfsgerechtes Mobilitätsangebot zu erhalten.

Welche Hauptprobleme sehen Sie heute für die Mobilität im ländlichen Raum?

Eine gängige Meinung ist, dass man ohne eigenes Auto im ländlichen Raum nicht mobil ist. Dies ist, da der Öffentliche Nahverkehr im ländlichen Raum lange Zeit vernachlässigt wurde, aber auch nicht verwunderlich. Im Moment haben wir die Situation, dass es veränderte Bedarfe gibt, an die aber die gesetzlichen Rahmenbedingungen noch nicht angepasst sind. Nehmen Sie den Schülerverkehr: Er bildet in weiten Teilen das Rückgrat des öffentlichen Nahverkehrs, auch für die Bevölkerung als Ganzes. Dies birgt natürlich eine ganze Reihe von Schwierigkeiten, angefangen bei den Fahrtrouten. Die Busse fahren nicht kundenorientiert kurze Wege, sondern funktionsorientiert verschlungene Wege, um alle Schüler zu erreichen. Dasselbe gilt für die Fahrzeiten, denn die Busse verkehren natürlich zu Schulbeginn und zu Schulsechluss. Und in den Ferienzeiten wird das Angebot drastisch reduziert. Das sind Rahmenbedingungen, die den öffentlichen Nahverkehr extrem unattraktiv machen.

Gibt es den ‚idealen Weg‘ für die Mobilität der Zukunft?

Nein und ja. Der Mobilitätsbedarf ist so individuell und anlassbezogen, dass der ÖPNV diesen kaum alleine befriedigen kann. Die Lösung kann deshalb nur ein Bündel an Angeboten und Projekten sein. Am erfolgreichsten sind Projekte dort, wo sie von möglichst vielen Menschen mitgetragen werden. Wichtig erscheint mir auch, dass die Angebote in ein vernünftiges Grundverkehrskonzept eingebunden sind. Bürgerbusse o.ä. können den öffentlichen Nahverkehr nicht ersetzen, sondern allenfalls ergänzen. Langfristig funktionieren die Angebote auch nur, solange sich Bürger engagieren. Zudem erscheint es mir wichtig, zentrale Informationsangebote für die Nutzer zu schaffen. Das kann der Dorfplatz sein, aber auch eine Mitfahr-App fürs Dorf ist vorstellbar oder die Einbindung von Angeboten in bestehende Apps. Generell braucht es zur Sicherung und Anpassung der Daseinsvorsorge vor allem moderne Infrastrukturen und finanzielle Spielräume der Kommunen.

Was meinen Sie mit den „finanziellen Spielräumen“?

Häufig heißt es in der Diskussion, es sei kein Geld da, um bestimmte Dinge umzusetzen. Aus meiner Sicht ist dies ein schwaches Argument, sich aus der Verantwortung zu ziehen und die Diskussion zu beenden. Aber gerade, wenn die Ressourcen knapp sind, ist es notwendig umzudenken und zum Beispiel auch unkonventionelle Lösungen zu finden, diese zu finanzieren und Prioritäten zu setzen. In der Regel funktioniert dies in einem offenen Diskurs am besten. Hier sind sowohl die Politik aber auch die gesamte Gemeinschaft gefragt.

M14

Radikales Umdenken im öffentlichen Landverkehr

Man hat das Bild klar vor Augen. Es ist Ferienzeit. Ein Bus fährt einsam seine Wege, er mäandert zwischen einzelnen Siedlungen und Dörfern hin und her; einige Frauen mit ihren kleinen Kindern und wenige Ältere sitzen darin. Die Fahrt zieht sich endlos hin, weil möglichst viele Haltepunkte in einer Tour abgefahren werden, denn der Bus kommt nur noch zweimal am Tag, am Wochenende gar nicht. Das Fahrzeug aber mutet modern und gepflegt an, die Haltestelle hat ein Dach und ist sogar gestrichen. Erst wenn die Schule wieder anfängt, gibt es wieder mehr Fahrgäste und Busverbindungen – Schüler und Auszubildende machen im Schnitt rund zwei Drittel der Fahrgäste in Deutschland aus. Auf dem Land sind es sogar drei Viertel und in den ländlichen Gebieten der Neuen Länder praktisch 90 Prozent.

Wer finanziert ein Angebot ohne Nachfrage?

Wir stehen vor dramatischen Veränderungen in der Organisation und auch der Finanzierung des ländlichen Verkehrs (siehe Beiträge S. 12-17). Der Kostendeckungsgrad des gesamten öffentlichen Personennahverkehrs liegt – je nach zugrunde gelegter Rechenphilosophie – zwischen 40 und 60 Prozent. Für den ländlichen Verkehr gibt es keine ausgewiesenen Zahlen, klar ist aber, dass er dramatisch darunter liegt. Hier dürften ca. 80 Prozent der vorgehaltenen Leistungen in den Dörfern über Umlage von allen Steuerzahlern finanziert werden. Bis zum Jahre 2020 werden die Bundesländer Sachsen-Anhalt, Thüringen, Mecklenburg-Vorpommern und auch Sachsen im Schnitt nach einer neuen Studie des Innovationszentrum für Mobilität und gesellschaftlichen Wandel rd. 30 Prozent an Verkehrsleistungen verlieren. Es wird sich in diesen ländlichen Gebieten keine nennenswerte Verkehrsnachfrage mehr entwickeln. Wo kaum noch Schüler und Auszubildende wohnen, wird es auch keinen geordneten öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) mehr geben können.

Schrumpfung zulassen!

Dieser Schrumpfungsprozess sollte eigentlich kein Problem darstellen, wenn man angemessen reagieren könnte. Doch hier stellt sich ein typisch deutsches Problem ein: die staatliche Daseinsvorsorge hat in den letzten Jahren zwar für eine hochmoderne Verkehrsinfrastruktur gesorgt, in dem praktisch auch der letzte Winkel des Landes mit modernen Straßen und bisweilen sogar Schienentrassen ausgestattet wurde. Diese Projekte sind jedoch ausschließlich auf Wachstum getrimmt. Schrumpfen kommt in diesem Politikmodell der Raumerschließung und Strukturförderung einfach nicht vor! Wenn ein Landkreis beispielsweise dazu überginge, große Teile seines Linienverkehrs abzubauen, würde er die entsprechenden Zahlungen aus den verschiedenen Bundes- und Landeszuweisungen verlieren: Weniger Buslinien bedeuten weniger Geld. Da die angeschafften Fahrzeuge in der Regel außerdem sehr teure Investitionen darstellen, laufen die Abschreibungszeiträume in der Regel rund 10 Jahre, die Fahrzeuge müssen entsprechend lang genutzt werden. Noch längere Amortisationszeiträume entstehen, wenn die Busse mit moderner Technik ausgestattet sind und beispielsweise mit Gas fahren oder als Hybrid betrieben werden.

Hinzu kommt: Wer in Deutschland eine Linienkonzession ergattert hat, der hat ein sorgenfreies Leben; die öffentlichen oder privaten Bus- und Schienenverkehrs-

unternehmen haben bei diesen „bestellten Leistungen“ ohne Wettbewerb ein auskömmliches Wirtschaften. Außerdem zahlt der Staat für die Bereitstellung des Verkehrsangebots unabhängig davon, wie viele Menschen dieses tatsächlich in Anspruch nehmen. Unter solchen Voraussetzungen würde eine Kürzung der Linien die Einnahmen verringern, während die Kosten stabil blieben. Kein Busunternehmen mit einer Lizenz würde diese Kürzung also vornehmen. Es gibt nur ein einziges ÖPNV-Gesetz in ganz Deutschland, nämlich in Brandenburg, wo die gezahlten Fördersummen an die tatsächlich beförderten Menschen gekoppelt sind.

Umdenken setzt nur langsam ein

Als Begründung für ein bisweilen völlig überdimensioniertes Liniennetz werden immer wieder gern die Senioren genannt, die ohne den Bus nicht aus dem Dorf herauskommen würden. Um die Absurdität zumindest ein wenig zu reduzieren, wird seit einigen Jahren eine kleine Innovation probiert. Vorhandene Linien werden nicht automatisch bedient, sondern nur dann, wenn man vorher seinen Fahrwunsch telefonisch angemeldet hat. Spontan geht das nicht, es braucht schon eine „Vorbuchzeit“ von in der Regel einem Tag.

Die Lösung: Mobilitätsgeld und mehr Wettbewerb

Angesichts der sich immer weiter öffnenden Schere zwischen angebotenen Buskilometern und tatsächlich benötigter Leistung stellt sich deshalb die Frage, ob man sich in dünn besiedelten Regionen nicht völlig von Lösungen verabschieden sollte, die aus einer Zeit stammen, in der die Leute keine Autos hatten und wo eine ausreichend hohe Bevölkerungszahl noch Sinn machte, einen funktionierenden Linienverkehr zu organisieren. Die Lösung könnte lauten: Wechsel von der Objekt- zur Subjektförderung. Der Vorschlag ist konkret: In Landkreisen, deren Bevölkerungsdichte unter 85 Menschen pro Quadratkilometer liegt, wird das Personenbeförderungsgesetz außer Kraft gesetzt, das jeden gewerblichen Personenverkehr außerhalb der konzessionierten Linien verbietet. Parallel würden die Landkreise aber auch kein Angebot an Busleistungen mehr vorhalten. Es gäbe keinen Linienverkehr und keine Rufbusse mehr. Vielmehr bekämen diejenigen, die dort in den Landkreisen gemeldet sind und von denen man annehmen kann, dass sie zu arm, zu alt oder auch zu jung sind, sich selbst die Fortbewegung zu organisieren, jeden Monat ein „Mobilitätsgeld“ ausgezahlt. Wenn dann die wenigen dort noch lebenden Kinder über ein monatliches Fahrgeld von beispielsweise 50 EUR verfügen, dann wäre plötzlich ein interessanter Markt entstanden, der schnell entsprechende Anbieter finden würde. Denn es gibt in den betroffenen Landkreisen eine stattliche Zahl von Menschen, die einen Führerschein haben, über Fahrzeuge verfügen und über viel verfügbare Zeit.

Mut zu neuen Wegen!

Ob diese Idee aufgehen würde, hängt auch vom Organisationstalent und vom Geschäftssinn der Einwohner statt. Dem Verkehrsunternehmen, dem man ja praktisch sein Kerngeschäft genommen hat, könnte man eine Art Regieaufgabe zuordnen. Sicherlich wäre mit den Schulen über spezielle Mobilitätskonzepte zu reden und Rechtsberatung zu Steuer- und Versicherungsfragen zu absolvieren. Es müssten viele Dinge geklärt werden, von denen man vor dem Experiment noch gar nicht wusste, dass sie existieren. Aber die Oma, mit 50 EUR Fahrgeld im Monat ausgestattet, würde sicherlich genügend Menschen finden, die sie schnell mal zum nächsten Arzt oder Supermarkt fahren.

(nach: Weert Canzler und Andreas Knie, LandInForm 3/2009)

Ereigniskarten

| | |
|---|---|
| <p>Der Verkehrsverbund schließt die Mitnahme von Fahrrädern in ihren Bussen während der Schulzeiten grundsätzlich aus.</p> <p>(Info an Gruppe: _____ _____)</p> | <p>In Verhandlungen mit der Deutschen Bahn hat der Verkehrsverbund Regelung gefunden, dass in Kombination mit dem neuen Schülerticket eine vergünstigte Bahnfahrt zur Großstadt am Wochenende möglich ist.</p> <p>(Info an Gruppe: _____ _____)</p> |
|---|---|

| | |
|---|--|
| <p>Der Sportverein installiert eine Mitfahrzentrale zu den Trainingszeiten an den Nachmittagen. Eltern, Trainer und andere Unterstützer holen die Kinder zuhause ab und bringen sie am Ende des Trainings wieder nach Hause.</p> <p>(Info an Gruppe: _____ _____)</p> | <p>Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) veröffentlicht: „Tarifpreissenkungen sollen mehr Menschen zum Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel bewegen. In den Modellstädten zur Luftreinhaltung werden neue Tarifkonzepte erprobt. Politisch motivierte Tarifpreissenkungen sind isoliert betrachtet unzureichend: Verbesserte Taktung, mehr Platz in den Fahrzeugen, Pünktlichkeit und Sauberkeit bewegen die Menschen zum Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel, nicht allein der günstigere Tarif.“</p> <p>(Info an Gruppe: _____ _____)</p> |
|---|--|

| | |
|--|--|
| <p>(Info an Gruppe: _____ _____)</p> | <p>(Info an Gruppe: _____ _____)</p> |
| <p>(Info an Gruppe: _____ _____)</p> | <p>(Info an Gruppe: _____ _____)</p> |



Bundesministerium
für Ernährung
und Landwirtschaft

Europäischer Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums: Hier investiert Europa in die ländlichen Gebiete.

Finanziert durch das
Bundesministerium für Ernährung und Landwirtschaft

Impressum

Herausgeberin

Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung

Deutsche Vernetzungsstelle Ländliche Räume

Deichmanns Aue 29

53179 Bonn

dvs@ble.de

www.netzwerk-laendlicher-raum.de

Konzept und Autoren

Moritz Kirchesch (DVS)

Sandra Thiele, www.sandra-thiele.de

Bildnachweise

Seite 19 & 20: Dr. Melanie Herget

Gestaltung

Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung

Referat 411 – Medienkonzeption und -gestaltung

Stand

März 2020