

Transkript der Audiodatei

Nächster Halt: ÖPNV im ländlichen Raum

Intro:

Hallo und herzlich willkommen zum Podcast der VDV-Akademie. Der Podcast rund um Weiterbildung und Lernen in der Mobilitätsbranche.

Catharina Goj:

Nächster Halt: ÖPNV im ländlichen Raum. Hallo und herzlich willkommen zum Podcast. Mein Name ist Catharina Goj.

Der ÖPNV im ländlichen Raum ist immer wieder ein Thema, das in verschiedenen Zusammenhängen diskutiert wird. Sei es bei der Infrastruktur auf der Schiene, bei der Taktung der Busse oder auch bei der Finanzierung.

Auch die Nutzung des Deutschlandtickets wird im ländlichen Raum immer wieder in Frage gestellt. Denn viele beklagen ein mangelndes Angebot im ländlichen Raum, so dass sich das Deutschlandticket für sie nicht lohnen würde. Wir wollen uns heute einmal etwas genauer mit den Herausforderungen, den Chancen und den Ideen für den ÖPNV im ländlichen Raum beschäftigen.

Dazu habe ich heute Marie-Theres Woelki zu Gast. Sie ist Geschäftsführerin der VDV-Landesgruppe Südwest, Rheinland Pfalz und Saarland, und außerdem Fachbereichsleiterin Ländlicher Raum beim VDV.

Schön, dass du da bist, Marie.

Marie-Theres Wölki:

Ja, vielen Dank für die Einladung. Ich freue mich auch sehr.



Catharina Goj:

Wie würdest du den Status Quo des ÖPNV im ländlichen Raum bewerten?

Marie-Theres Wölki:

Also der ÖPNV im ländlichen Raum steht derzeit vor enormen Herausforderungen. In vielen Regionen ist das Angebot oft sehr dünn und mit wenigen Fahrten pro Tag und langen Wartezeiten verbunden.

Gleichzeitig sind die Anforderungen an die Mobilität gestiegen. Also sprich, ob für Arbeit, Bildung oder Freizeitwege der ÖPNV wird benötigt und der Status Quo zeigt einfach, es besteht ein massiver Handlungsbedarf, um gleichwertige Lebensverhältnisse zwischen Stadt und Land zu schaffen.

Wir wissen, dass insgesamt circa 50% der Bevölkerung in Deutschland in ländlichen Regionen leben. Und ja, fast drei Jahrzehnte lang wanderten die Menschen in Deutschland eher in die Städte. Inzwischen ist da ein bisschen Wandel oder Bewegung drin, weil inzwischen auch aufs Land flüchten oder die Landlust entdecken und somit aufs Land auch ziehen wollen. Besonders jüngere Familien

zieht es wieder in ländlichen Regionen, natürlich auch bedingt durch steigende Immobilienpreisen in den Städten. Und lebenswerte Regionen werden immer attraktiver und die Menschen in den ländlichen Regionen haben dann auch noch mal ein anderes Mobilitätsbedürfnis, weil wie gesagt auch junge Familien jetzt inzwischen vermehrt aufs Land ziehen.

Wie gesagt, wir merken, dass insgesamt ein Umdenken ein bisschen stattfindet. Und es gibt schon in vielen ländlichen Räumen gute Beispiele für wirklich attraktiven ÖPNV, aber wir sehen auch, dass das wirklich die wenigsten Regionen betrifft und in vielen Regionen einfach ein Ausbau stattfinden muss.

Wichtig für die Menschen im ländlichen Raum ist es, dass der ÖPNV eine attraktive Reisezeit hat, sprich die Netzgestaltung im ländlichen Raum muss darauf ausgerichtet sein, dass die Reisezeiten für Fahrgäste nicht mehr als das Anderthalbfache der Dauer einer Autofahrt betragen.

Catharina Goj:

Okay, schon viele Themen, die du gerade angesprochen hast. Was würdest du denn sagen? Wozu nutzen die Bewohnerinnen und Bewohner der ländlicheren Gebiete den ÖPNV?

Also du hast auch gerade von der Stadtflucht sozusagen gesprochen. Man merkt es ja auch in den Metropolregionen wie jetzt beispielsweise Köln, dass es die Familien viel auch in die Speckgürtel zieht. So nennt man es ja so schön. Also jetzt Beispiel Köln ist das Hürth und Brühl oder auch das Bergische Land. Da ist die Anbindung vielleicht jetzt noch gar nicht so schlecht. Sind es dann nur die Fahrten zur

Schule oder wofür wird der ÖPNV noch genutzt?

Marie-Theres Wölki:

Also es sind natürlich hauptsächlich Arbeits- und Schulwege, wozu der ÖPNV genutzt wird, aber auch Arztbesuche zum Beispiel, die mit dem ÖPNV getätigt werden. Freizeitnutzung, die nimmt zu, wenn das auch wenn das Angebot stimmt. Also das beobachten wir ganz stark, wenn ein gutes Angebot vorhanden ist, wird es auch für die Freizeit genutzt.

Viele nutzen den ÖPNV auch ergänzend zum Auto, also zum Beispiel zur Anbindung an Bahnhöfe oder Städte. Und wichtig ist je zuverlässiger und verlässlicher und flexibler das Angebot, desto breiter wird auch der Nutzungszweck. Das ist ganz klar zu sehen.

Aber natürlich ist der Schwerpunkt immer noch auf dem SchülerInnenverkehr im ländlichen Raum. Zumeist ist das auch die einzige Möglichkeit, den ÖPNV zu nutzen. Inzwischen gibt es auch mit Rufbusangeboten und On-Demand-Verkehren Alternativen und Ergänzung zum Schülerverkehr. Und in einigen Ländern, wie zum Beispiel in Rheinland Pfalz, wurde das ÖPNV-Angebot in den ländlichen Räumen enorm ausgeweitet. Da wurden die sogenannten ÖPNV-Konzepte ausgerollt, sag ich mal, und damit sind auch sehr, sehr viele Linienverkehre dazu gekommen. Zusätzlich zu den Schulverkehr.

Catharina Goj:

Auch wenn wir später eigentlich noch mal auf die Finanzierung kommen wollten. Das ist ja auch immer ein großes Thema. Jetzt

hast du gesagt, bei euch in Rheinland Pfalz gibt es da schon gute Konzepte. Ist das viel Eigenmotivation oder woher kommt das Geld?

Marie-Theres Wölki:

Ja, Rheinland Pfalz gilt jetzt nicht als das reichste Land. Das ist, glaube ich, sehr bekannt. Da zählt einfach, dass der Wille auch da ist. Also wenn, wenn das Ministerium oder das Land einfach sagt, wir möchten da unbedingt den Menschen eine Alternative zum Auto bieten, dann passiert da auch was. Aber sobald da, also wenn da kein Wille da ist, dann passiert auch meistens nichts.

Catharina Goj:

Okay, ja, ich habe jetzt sogar gelesen, es war jetzt nicht Rheinland Pfalz, ich glaube, es war die Region Aachen. Da gibt es jetzt mittlerweile am Wochenende Disco-Busse. So nennt es sich so schön, damit die Leute eben nicht mit einem gewissen Alkoholpegel Auto fahren mehr. Also auch wenn sie es vielleicht vom Gesetz her noch dürften. Eine gewisse Gefahr besteht ja immer, wenn man meint, alkoholisiert fahren zu müssen. Und um da auch eine gewisse Sicherheit zu geben, gibt es sogenannte Disco-Busse. Ich weiß gerade nicht, ob es ein Projekt ist oder schon im Regelverkehr, aber auf jeden Fall finde ich auch eine sehr spannende und gute Idee.

Marie-Theres Wölki:

Auf jeden Fall. Gerade im ländlichen Raum sind die Nachtverkehre oder Spätverkehre sehr, sehr ausgedünnt oder gar nicht vorhanden. Und da sind solche Angebote natürlich sehr attraktiv, auch für junge

Leute natürlich.

Catharina Goj:

Der VDV hat seit 2023 einen Fachbereich zum Thema ÖPNV im ländlichen Raum. Du bist die Fachbereichsleiterin und ihr habt ein Positionspapier entwickelt, wo ihr auch mal sechs Themenfelder angesprochen habt, wie man den ÖPNV im ländlichen Raum gestalten und vielleicht auch verbessern kann.

Magst du einmal kurz sagen, welche das sind?

Marie-Theres Wölki:

Ja, sehr gerne. Ja, wie du es eben schon sagtest der Fachbereich ist relativ neu und in dem Zuge wurde auch ein Koordinierungskreis Ländliche Räume beim Verband gegründet, der dieses Papier erstellt hat. Das ist letztes Jahr im Dezember veröffentlicht worden.

Und ja, quasi ein Rundumschlag, einen Überblick zu geben, welche Anforderungen und welche Bedürfnisse hat die Mobilität im ländlichen Raum? Erstellt wurde das Papier vor allen Dingen für die Bundestagswahl. Und wie du schon sagtest, es sind sechs Themenfelder, die wir identifiziert haben.

Das erste Feld wäre einmal die Stärkung der ÖPNV-Kultur. Da ging es um uns hauptsächlich darum, das Bewusstsein für den ÖPNV zu stärken. Also sprich auch sichtbar machen von schon vorhandenen Angeboten vielleicht. Teilweise wird auch in der Kommunikation nicht genügend darüber gesprochen, dass es schon etwas gibt und die Leute wissen teilweise gar nicht, was sie alles schon Gutes vor der

Haustür haben. Es geht darum, EntscheidungsträgerInnen einzubinden und den ÖPNV auch bei Raumplanung zu berücksichtigen, sprich wenn ein neues Gewerbegebiet erstellt wird oder ein neues Wohngebiet erbaut wird, dass man einfach den ÖPNV schon mitdenkt.

Der zweite Punkt in dem Papier ist das Leistungsangebot. Da geht es hauptsächlich darum, das Angebot entsprechend auszuweiten. Wir fordern in diesem Papier einen mindestens 60 Minuten Takt auch im ländlichen Raum, weil wir einfach sagen: Das ist so die Grenze, wo es wirklich attraktiv wird. Alles darunter ist einfach unattraktiv.

Verlässlichkeit und kurze Reisezeiten habe ich eben auch schon erwähnt, sind sehr, sehr wichtig und natürlich bedarfsgerechte und flexible Mobilität. Also in den Achsen Linienverkehre einbringen und dann in die Feinerschließung auch mit On-Demand-Verkehren oder ja, Ruftaxen oder so den ländlichen Raum zu erschließen.

Dritter Punkt wäre die Digitalisierung auch sehr, sehr wichtig im ländlichen Raum. Da geht es hauptsächlich darum, um flächendeckendes Mobilfunknetz, den Ausbau vom schnellen Internet. Digitalisierung der Verwaltung ist so ein Stichwort, was noch, was noch fällt und Ausbau digitaler Kundeninformationen mit Echtzeitdaten ist natürlich auch sehr, sehr wichtig, dass wir auch dort in die Neuzeit kommen, sage ich mal im ländlichen Raum.

Vierter Punkt war die Infrastruktur und Flottenmodernisierung. Auch nicht zu vergessen im ländlichen Raum. In den Großstädten sind ja teilweise die Flotten auch schon umgestellt auf Elektromobilität oder auch Wasserstoffantriebe. Und dass

wir da auch im ländlichen Raum vorankommen müssen, ist glaube ich auch allen klar. Wir haben entsprechende EU-Richtlinien, die umgesetzt werden müssen und da fordern wir einfach als Verband, dass wir auch bei den Beschaffungsprozessen einen entsprechenden Bürokratieabbau oder -reduzierung haben. Dass einfach auch die Unternehmen, die jetzt keine eigene Abteilung zum Beispiel für Fördermanagement haben, dort Fördermittel beantragen können.

Die Herstellung der Infrastruktur ist ein wichtiger Punkt bei diesem Kapitel und Stichwort Strom und Lademöglichkeiten natürlich auch.

Also wir sehen, im ländlichen Raum gibt es teilweise nicht die Infrastruktur, um Ladepunkte zu schaffen. Und da müssen wir einfach ganz stark auch in den Austausch gehen mit den entsprechenden Netzanbietern.

Fünfter Punkt wäre dann die Finanzierung und Tarife. Natürlich ein sehr wichtiger Punkt. Wir fordern verlässliche Finanzierung des Deutschlandtickets, aber auch natürlich der Bestandsverkehre. Wir bemerken momentan ja, dass viele Bestandsverkehre auch nicht mehr verlässlich finanziert sind in den Ländern. Und das ist einfach ein Hauptpunkt, den wir fordern, weil wir einfach sagen, im ländlichen Raum gibt es eh nicht so viel und wenn man dann noch kürzt, dann sieht es echt ein bisschen düster aus.

Und der sechste Punkt, genauso wichtig, Personal und Bildung. Digitalisierung der Berufsschulen haben wir immer mit aufgenommen, Reformation des Führerscheinerwerbs. Das sind wichtige

Punkte, die aber auch der VDV ja grundsätzlich fordert.

Reduzierung von Wegezeiten zu den Berufsschulen hatten wir gefordert bzw. auch Digitalisierung der Berufsschulen, um einfach den Auszubildenden eine Möglichkeit zu geben, sich auch mal online in einen Unterricht einwählen zu können. Ich glaube, das macht es einfacher. Gerade weil die Reisezeit natürlich im ländlichen Raum höher sind als in den Städten. Und die Integration ausländischer Fachkräfte ist natürlich auch immer eine große Forderung von uns. Und ja, das sind so die sechs Punkte. Also die Punkte zeigen auch, es geht nicht nur ums Fahren, sondern auch ums Planen, Steuern und Finanzieren natürlich.

Catharina Goj:

Ja, ich glaube auch die Digitalisierung hattest du auch angesprochen, dass man da verlässlich weiß, wann der Bus kommt. Ein weiteres Thema könnte ich mir vorstellen. Du hast schon On-Demand-Verkehre angesprochen, dass das Thema Autonomes Fahren langfristig da ja auch mit reinspielt.

An mehreren Stellen in vergangenen Podcasts wurde auch schon gesagt, dass man da langsam von einzelnen Projekten auch in den Regelbetrieb kommen soll und muss.

Hab jetzt auf LinkedIn gelesen, dass die ÜSTRA im ländlichen Raum im Speckgürtel, also die hannoveranischen Verkehrsbetriebe, da dran sind. Ich glaube, das bietet dann auch noch mal langfristig eine Chance für den ländlichen Raum, um da auch effizient zu sein und auch

bezüglich Personalmangel dranzubleiben und Angebote zu schaffen, als Ergänzung natürlich. Wir brauchen immer Personal.

Genau, letzte Woche gab es die erste Fachtagung zum Thema „ÖPNV im ländlichen Raum“. Ich war jetzt leider selber nicht da, aber ich habe natürlich auf LinkedIn ein paar Fazits gelesen und ein bisschen mitverfolgt, was so passiert ist. Und besonders spannend fand ich einen Punkt, nämlich ich glaube, es war sogar von dir, Marie, dass bei der Mobilitätswende im ländlichen Raum vier Generationen mitgedacht werden müssen. Das ist ganz schön viel, finde ich. Weil wenn man sagt, so eine Generation umfasst so 25 Jahre, würden wir hier von 100 Jahren sprechen, gut. Jetzt werden nicht alle Menschen 100 Jahre alt, aber das ist schon eine große Spanne. Und da war auch ein Punkt. Du hast es gerade schon auch ein bisschen angesprochen im Rahmen des Positionspapier, das gerade auch die Auszubildenden und Studierenden bei der Mobilität im ländlichen Raum oft vergessen würden.

Wie kann denn dieser Spagat von, ich sag jetzt mal überspitzt, 100 Jahren gelingen? Wie bringt man da die unterschiedlichen Interessen und Bedürfnisse zusammen?

Es ist ja auch immer wieder das Stichwort Digitalisierung, dass Menschen mit zunehmendem Alter vielleicht nicht ganz so affin sind mit neuen technischen Geräten, ob sie es jetzt nicht können oder wollen, sei dahingestellt. Aber das sind natürlich viele unterschiedliche Herausforderungen, die das mit sich bringt.

Marie-Theres Wölki:

Ja, absolut, Da gebe ich dir vollkommen recht und ich fand den Punkt auch total wichtig, die Generation. Deshalb habe ich sie mit aufgenommen, weil ich auch gemerkt habe, in den Diskussionen gehen immer die Auszubildenden und Studierenden ein bisschen unter, weil das so, so, so ein Zwischenalter ist, eigentlich so eine Zwischengeneration zwischen Schülerinnen und Schüler und Erwerbstätigen. Und die haben natürlich noch mal ganz andere Anforderungen, auch an die Mobilität.

Ja, wie löst man das? Gute Frage. Ich denke, dass man gerade im ländlichen Raum, wenn man einen wirklich regelmäßigen Taktverkehr hat. Also wenn man ein gutes Angebot hat mit einem dichteren Takt als heute, holt man da alle wirklich auch ab? Also von Schülerinnen bis zu Senioren, die wie gesagt auch unterschiedliche Fahrzeiten haben und Fahrziele, vor allen Dingen, dass man auch die Hochschulen usw. mit anschließt, anknüpft und auch mit ins Boot holt und sagt welche Fahrzeiten wären denn für euch ideal bzw. Wie können wir als Zubringer quasi gut zusammenarbeiten, dass das auch wirklich genutzt werden kann?

Ja, das würde ich sagen, ist so als Zwischenfazit. Mal so wie holen wir alle Generationen ins Boot oder in den Bus ist so ein Thema. Klar, Digitalisierung, da muss man auch mal gucken, dass wir alle mitnehmen und auch bei On Demand verkehren. Aber auch in der Veranstaltung quasi Thema, dass wir auch noch Anrufangebote oder Callcenter anbieten. Das wäre jetzt nicht alles über eine App machen per Handy, sondern dass wir auch

die Möglichkeit bieten, dass jemand einfach mal anrufen kann und direkt jemanden erreicht.

Catharina Goj:

Ja, spannend. Meine nächste Frage wird jetzt so ein bisschen dahingehen.

Was mir aufgefallen ist, ist jetzt mittlerweile tatsächlich auch schon zehn Jahre her, aber ich habe im Oldenburger Münsterland studiert, auch ein ländlicher Raum und da lief der Busverkehr innerhalb der Stadt tatsächlich mit sehr kleinen Gefäßen, weil die Nachfrage einfach nicht sehr groß war. Also selbst in der 30.000 Einwohner Stadt wurden dann, ich sag mal 10 bis 15 Personen haben diese Busse gepasst. Also die Studierenden sind auch mehr Fahrrad gefahren. Die Nordwestbahn wurde gerne genutzt, aber der Zubringer selbst dahin war dann eher zu Fuß oder mit dem Rad.

Was mir da häufig aufgefallen ist, wie gesagt, ist ja schon einige Zeit her, aber dass durchaus auch einige Gefäße, die großen Busse zu manchen Tageszeiten halt leer gefahren sind. Wie kriegt man das hin, dass man das vermeidet? Vielleicht ist es mittlerweile auch viel besser und trotzdem eine regelmäßige Taktung hat. Du hast vorhin von 60 Minuten gesprochen, dass das der Anspruch ist, dass stündlich ein Bus fährt.

Marie-Theres Wölki:

Genau. Also wir können es natürlich nicht ganz vermeiden, dass auch mal quasi leere Busse fahren. Das bekommen wir natürlich nicht ganz weg. Wir können natürlich optimieren durch intelligente

Kombinationen. Also eine Grundversorgung mit Linienverkehr zu festen Zeiten, ergänzt durch flexible Angebote wie Rufbus und On Demand Shuttles.

Digitale Buchungsplattformen helfen da auch ein bisschen, die Auslastung zu steuern. Aber man muss halt auch sagen, zu den Spitzenzeiten, als es für den Schülerverkehr brauchen die Unternehmen auch große Busse und dadurch sind die eh da und werden dann auch für den Linienverkehr teilweise genutzt. Was dann immer so aussieht, als würden zu viel heiße Luft durch die Gegend gefahren werden. Aber wie gesagt, es lässt sich nicht ganz verhindern. Wichtig ist auch die kluge Abstimmung mit den Schulen oder den Schulverkehren und den Pendlerzeiten. Ja, so kann man ein bisschen das Angebot bedarfsgerechter steuern.

Wie gesagt, du hattest es eben gesagt. Grundsätzlich ist ein 60 Minuten Takt sinnvoll. Ein gutes Beispiel vielleicht für wirklich ein gutes Grundangebot im ländlichen Raum sind die ist das PlusBus-Konzept. Da haben wir auch viele in der Veranstaltung drüber gesprochen. Das wird bereits in mehreren Bundesländern quasi gefahren und insbesondere in Sachsen, Sachsen, Anhalt und Thüringen ist das ein Erfolgskonzept inzwischen, aber auch im Saarland und Niedersachsen. In Ostfriesland funktioniert das Konzept schon inzwischen sehr, sehr gut.

Inzwischen schon 174 Linien in sieben Bundesländern, die zu dieser PlusBus-Familie gehören. Die Idee hinter dem PlusBus ist also ein regelmäßiger Taktverkehr im Stundentakt. Das ist die Voraussetzung. Verlässliche Anschlüsse

zur Bahn. Also auch immer ganz wichtig, dass man quasi, wenn man mit dem Bus am Bahnhof ankommt, nicht eine Stunde auf den Anschluss warten muss, sondern dass das vernünftig und intelligent verknüpft ist. Einheitliche Qualitätsstandards zu schaffen und klare erkennbare Linien mit hohen Wiedererkennungswert sind so die Merkmale des PlusBusses. Und die Linien fahren nach Fahrplan auch unabhängig vom Fahrgastaufkommen. Das ist so und garantieren damit eine wirkliche Verlässlichkeit. Also ich weiß, dass der Bus immer zur selben Uhrzeit kommt und kann ihn und ich kann ihn nutzen und muss mich nicht dafür anmelden oder ihn ja quasi dann noch aufs Auto umsteigen oder Sonstiges.

Catharina Goj:

Zwei Themen habe ich noch. Zum einen das unangenehme Thema Finanzierung. Du hast es auch gerade schon gesagt habe, ich auch schon ein bisschen nachgefragt. Du hast gesagt: Wo ein Wille ist, da ist auch ein Weg bezüglich Finanzierung.

Ja, wenn da kein Wille ist oder viel Skepsis da ist. Ich will ja nicht sagen, dass gar kein Wille da ist. Wie kriegt man das hin, dass man trotzdem ein gutes Angebot hat oder auch vielleicht die Attraktivität steigert? Also dass ich die Katze am Ende vielleicht nicht in den Schwanz beißt, so salopp mal dahergesagt, dass Angebot und Nachfrage sozusagen stimmen, auch mit der Finanzierung.

Marie-Theres Wölki:

Ja, also ich glaube, entscheidend ist, dass Mobilität auch als Standortfaktor erkannt

wird, also als Teil der Daseinsvorsorge. Dafür braucht es eine gute Beratung, finanzielle Unterstützung und auch Erfolgsgeschichten in den Regionen. Und wenn Kommunen das sehen, dass moderne Mobilitätsangebote auch Arbeitskräfte halten oder auch bringen und die Lebensqualität steigern, steigert das auch die Motivation zur Umsetzung. Aber die Kommunen müssen auch befähigt werden, entsprechend öffentliche Mobilität auf die Straße zu bringen, sprich finanzielle Mittel, die vom Land zur Verfügung gestellt werden müssen und natürlich damit auch personelle Ressourcen.

Im Saarland beispielsweise werden spezielle Lehrgänge für das kommunale Mobilitätsmanagement durchgeführt und somit quasi die Kommunen oder die Menschen in den Kommunalverwaltungen geschult und befähigt, ÖPNV-Konzepte gesamtheitlich zu planen und zu denken. Und somit gibt es auch viel mehr Sicherheit und Selbstbewusstsein, sage ich mal in den Kommunen, auch ÖPNV-Konzepte auf die Straße zu bringen.

Das Problem ist auch, dass der ÖPNV in den meisten Ländern keine Pflichtaufgabe ist, sprich es ist eine freiwillige Leistung der Kommunen und das macht es natürlich besonders schwer, auch finanzielle Mittel zu generieren. Also die sagen: Okay, nein, ich muss erst die Schulen und sonstige Einrichtungen finanzieren, bevor ich einen zusätzlichen Verkehr im öffentlichen Personennahverkehr auf die Straße bringen kann.

Catharina Goj:

Finde ich einen spannenden Punkt mit dem

Hintergrund, dass man sagt eigentlich, der ÖPNV gehört zur Daseinsvorsorge, was auch Aufgabe der Kommunen ist oder zumindest der Kreise vielleicht, finde ich spannend, dass man dann sagt okay, das ist keine Pflichtaufgabe. Das war mir bisher auch noch nicht so bekannt.

Du hast mir erzählt, dass eine weitere Chance für den ÖPNV im ländlichen Raum auch touristische Angebote sein kann. Denn in Regionen, in denen es viel Tourismus gibt, hat der ÖPNV einfach eine bessere Chance, ausgebaut zu werden. Was braucht es dafür? Braucht es da gesonderte Tickets? Muss man über kostenlosen ÖPNV nachdenken? Zum Beispiel dank Kurtaxe oder Ähnlichem? Wie sieht es da aus?

Marie-Theres Wölki:

Ja, also so Tourismus kann ein echt starker Hebel sein für den ÖPNV in den ländlichen Regionen. Modelle, wie kostenlose Gästekarten mit ÖPNV Nutzung funktionieren schon sehr gut, wie zum Beispiel im Schwarzwald oder in Garmisch Partenkirchen.

Wichtig ist, dass die Finanzierung auch dort gesichert ist, etwa über Kurabgaben und die Verkehrsträger auch mit eingebunden sind. Da kann das dann ein Erfolgskonzept werden.

Kostenfreien ÖPNV gibt es auch teilweise oder zumindest ist mir eine Stadt bekannt. Das ist in Templin. Da gibt es fahrscheinfreien ÖPNV schon seit sehr, sehr vielen Jahren und das zeigt, dass auch die Menschen dort in den ÖPNV einsteigen, weil sie einfach wissen, sie müssen dafür nichts bezahlen. Das

funktioniert dort sehr, sehr gut, aber auch nur, wie gesagt, weil die Kommunen und weil die Landkreise da mitspielen und auch entsprechend finanzieren.

Das Deutschlandticket ist ja auch bereits ein sehr, sehr gutes Angebot, welches in den touristischen Regionen sehr gut genutzt wird und gerne genutzt wird. Hier muss man natürlich aufpassen, dass dort dann auch ein bisschen Geld ankommt bei den Unternehmen, weil die Tickets meistens nicht vor Ort gekauft werden und wird da quasi mit der Einnahmeaufteilung beim Deutschlandticket so ein bisschen ja die touristischen Regionen und die ländlichen Räume ein bisschen hinten runterfallen. Aber das ist ja alles in Arbeit.

Auch Tickets im Rahmen von Veranstaltungen sind eine sinnvolle Sache. Das haben wir ja auch in unserem Positionspapier mit reingeschrieben. Gerade zum Beispiel der Theaterbus in der Uckermark fährt schon seit vielen Jahren und erfreut sich großer Beliebtheit. Das ist zum Beispiel ein Modell. Da werden die Theatergäste von zu Hause abgeholt und auch wieder nach Hause gebracht. Wenn man sich vorher angemeldet hat und das ist wirklich auch ein Erfolgsrezept. Also wir sehen, dass tatsächlich auch touristische Regionen bzw. auch Großveranstaltungen oder Veranstaltungen da stark von profitieren, wenn der ÖPNV mitgedacht wird.

Catharina Goj:

Cool, viele gute Ansatzpunkte. Jetzt habe ich schon erwähnt, dass du die Fachbereichsleiterin für den ländlichen Raum bist. Was sind denn eure nächsten

Ziele, um die Mobilität im ländlichen Raum zukunftsfähig zu machen?

Marie-Theres Wölki:

Ja, natürlich. Weiter an den Konzepten arbeiten, sprich auch Positionspapiere noch mal erstellen, um darauf hinzuweisen. Okay, die ländlichen Räume haben entsprechend andere Anforderungen als die urbanen Räume. Wir wollen natürlich auch die Veranstaltung fortsetzen, die wir jetzt letzte Woche hatten, dass wir die vielleicht jährlich durchführen, um einfach auch so in den Austausch zu kommen mit den entsprechenden Gruppen. Und ja gut, das Teilen von guten Beispielen ist glaube ich auch wichtig. Also das wir zeigen, welche Modelle es geben kann.

Es gibt ja nicht den ländlichen Räumen, sondern da sind. Jeder ländliche Raum ist anders gestrickt und auch anders aufgestellt, sei es finanziell, aber auch strukturell. Und da müssen wir einfach gucken, dass für jeden Raum das passende Angebot geschaffen werden kann. Wir gucken, ob wir vielleicht Qualitätsstandards für flexible Angebote schaffen oder auch Leitfäden erstellen, die ja für flexible Angebote oder differenzierte Bedienungen und natürlich die politische Lobbyarbeit, die wir ja in den Ländern, aber auch auf Bundesebene betreiben. Und ja, wir als Verband haben natürlich viele Forderungen, damit auch das Angebot entsprechend ausgeweitet werden kann.

Catharina Goj:

Viele Punkte. Zusammenfassend kann ich definitiv sagen, dass die Verkehrswende ohne ausreichende Angebote des ÖPNV im

ländlichen Raum nicht funktionieren wird.
Man muss alle Menschen mitdenken.
Der ÖPNV ist nun mal Teil der
Daseinsvorsorge, wenn auch nicht eine
Pflichtaufgabe. Wie wir gerade gelernt
haben Es gibt einige gute Ideen für die
unterschiedlichen Interessen und
Bedürfnisse und auch Projekte wie der
Rufbus oder der PlusBus oder aber auch
autonome Fahrzeuge, die ins
Tagesgeschäft übergehen müssen. Und die
Bahnverkehre ja. Am Ende müssen, glaube
ich, die Ressourcen bestmöglich gebunden
werden, damit dieses Angebot auch
langfristig bleiben kann. Mir bleibt jetzt nur
noch zu sagen Danke, dass du da warst,
liebe Marie und packen wir es an, oder?

Marie-Theres Wölki:

Ja, auf jeden Fall. Vielen Dank!

Outro:

Bei Fragen und Anmerkungen sind wir
unter podcasts@vdv-akademie.de
erreichbar.