

Stadtbussysteme in Westfalen – attraktiver Nahverkehr in Klein- und Mittelstädten

In den Großstädten und Ballungsräumen haben die Probleme, die mit dem steigenden Individualverkehr verbunden sind (u. a. hoher Flächenverbrauch, Lärm- und Abgasbelastung), früh zu einer mehr oder weniger erfolgreichen, angepassten Verkehrspolitik und einem Ausbau des ohnehin aufgrund der günstigen räumlichen Strukturen umfangreicheren ÖPNV-Angebotes geführt.

Die gestiegene Individualmotorisierung hat jedoch auch für **Klein- und Mittelstädte** erhebliche Folgen gehabt. Mit der Ausweisung neuer Siedlungs- und Gewerbegebiete und der Kommunalreform haben sich Klein- und Mittelstädte in der Vergangenheit erheblich ausgedehnt. Diese räumliche Expansion in Zusammenhang mit Funktionsverlagerungen (z. B. öffentliche Einrichtungen) in die städtischen Randbereiche der Kommunen haben zusätzliche bzw. längere Wege verursacht, die oftmals dem Individualverkehr überlassen bleiben. Ein hoher Pkw-Bestand, eine große Anzahl kurzer Pkw-Fahrten, ein überlastetes Straßennetz und damit einhergehend eine gestiegene Lärm- und Abgasbelastung in den Zentren von Klein- und Mittelstädten haben zu einem Verlust an Aufenthaltsqualität geführt. Dieser Attraktivitätsverlust verlief zugunsten der großstädtischen Zentren und dezentralen Versorgungs- und Freizeiteinrichtungen und verursachte in der Entwicklung klein- und mittelstädtischer Zentren oftmals eine Abwärtsspirale.

Dem Individualverkehr gegenüber steht in vielen Klein- und Mittelzentren ein ÖPNV-Angebot, das u. a. geprägt ist durch

- unattraktive Fahrzeiten aufgrund von zeitraubenden Schleifenfahrten,
- überwiegende Bedienung durch den Regionalverkehr, der nicht auf die innerstädtischen Bedürfnisse ausgelegt ist,
- einen auf bestimmte Personengruppen (z. B. Schüler) bezogenen Ortsverkehr,
- meist verbunden mit einer geringen, oft unvertakteten Fahrtenzahl.

Ein solches Grundangebot ist nicht in der Lage, dem ÖPNV höhere Beförderungsanteile zu bringen. Für das Ziel eines höheren ÖPNV-Anteils am *Modal Split* kommt erschwerend hinzu, dass in

Klein- und Mittelstädten häufig eine große Zahl an kostenfreien zentrennahen Parkplätzen zur Verfügung steht und Fußgänger und Radfahrer – bei entsprechender Topographie – an der Mobilität einen hohen Anteil haben.

Dass innerstädtischer Verkehr in Klein- und Mittelstädten für den ÖPNV jedoch eine nicht zu vernachlässigende Größe ist, zeigt ein einfaches Rechenbeispiel. Betrachtet man in Deutschland die Städte mit 10 000 – 75 000 Einwohnern, so leben in diesen rund 1 400 Kommunen insgesamt ca. 31 Mio. Menschen. Hier besteht unter Berücksichtigung des schon erwähnten hohen Anteils an Binnenfahrten, die lediglich bis zu drei Kilometer lang sind, ein erhebliches **Potenzial für Stadtbussysteme**. Der Begriff „Stadtbussysteme“ besitzt jedoch keine einheitliche Definition und trifft im Allgemeinen auf den ÖPNV in Klein- und Mittelstädten ebenso zu wie auf ÖPNV-Systeme in Großstädten. Im Zusammenhang mit Klein- und Mittelstädten stellt ein Stadtbussystem (oder Ortsbus-System, je nach administrativer Stellung der Kommune) ein ganzheitliches ÖPNV-Konzept dar, dessen wesentliche Bestandteile in Abb. 1 aufgeführt sind. Zusammenfassend kann man Stadtbussysteme bezeichnen als ein „mit neuer Wertigkeit betriebenes ÖPNV-Angebot mit übersichtlicher Linienführung und größerer Bedienungshäufigkeit oder merkbarrem Takt in Orten zwischen ca. 10 000 und 75 000 Einwohnern, deren Verkehrsaufkommen bisher kein eigenständiges ÖPNV-Angebot zu rechtfertigen schien oder aus deren bereits vorhandenem örtlichen ÖPNV (...) ein höherwertigeres Angebot entwickelt wurde.“ (VDV 2000)

Die ostwestfälischen Städte Bad Salzuflen, Detmold und Lemgo führten 1994 als erste westfälische Kommunen Stadtbussysteme ein. Heute bestehen weitere Systeme in unterschiedlicher Ausprägung in Ahlen, Arnsberg, Bocholt, Bünde, Bad Oeynhausen und Löhne, Delbrück, Gronau, Hövelhof, Lippstadt, Oerlinghausen, Rheine und Soest. Darüber hinaus liegen Planungen u. a. für Bad Wünnenberg, Greven, Halle (Westf.), Herford, Höxter, Telgte,

Steinfurt und Warburg vor.

Abhängig von Größe und Struktur, aber auch vom politischen Willen einer Kommune existieren unterschiedliche Ansätze und Möglichkeiten in der Planung und Durchführung eines Stadtbussystems. Am Beispiel der Stadt Lemgo werden im Folgenden einige Aspekte eines Stadtbussystems erläutert.

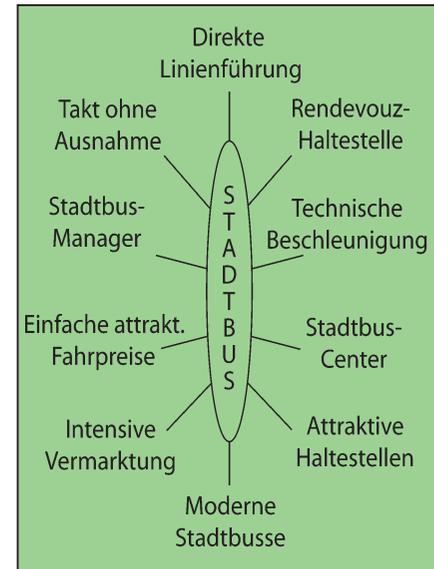


Abb. 1: Bausteine eines erfolgreichen Stadtbussystems (Quelle: Westf. Verkehrsgesellschaft WVG)

Die ca. 42 000 Einwohner zählende **Stadt Lemgo im Lipper Bergland** erstreckt sich über etwa 100 km² und besteht aus der Kernstadt mit ca. 27 000 Einwohnern und 13 Ortsteilen. Den Problemen eines stark angewachsenen innerstädtischen Autoverkehrs versuchte die Kommune 1988 mit einem Verkehrsentwicklungsplan zu begegnen. Jedoch konnte für die vorgeschlagenen Maßnahmen zur Beschränkung des Individualverkehrs keine Mehrheit gefunden werden, und das planerische Gesamtkonzept wurde abgelehnt. 1992 wurde schließlich mit einem ersten Stadtbussystem der Versuch gemacht, die innerstädtische Verkehrssituation zugunsten des ÖPNV zu verbessern. Die noch immer zu weitläufigen Schleifenlinien im 1-Stunden-Takt waren jedoch zu unattraktiv. Lediglich rund 40 000 Fahrgäste im Jahr führten zu einer Subventionierung von durchschnittlich 7,50 DM pro Fahrt. Mit den gewonnenen Erkenntnissen eines Besuchs beim 1991 eingeführten Stadtbussystem in der

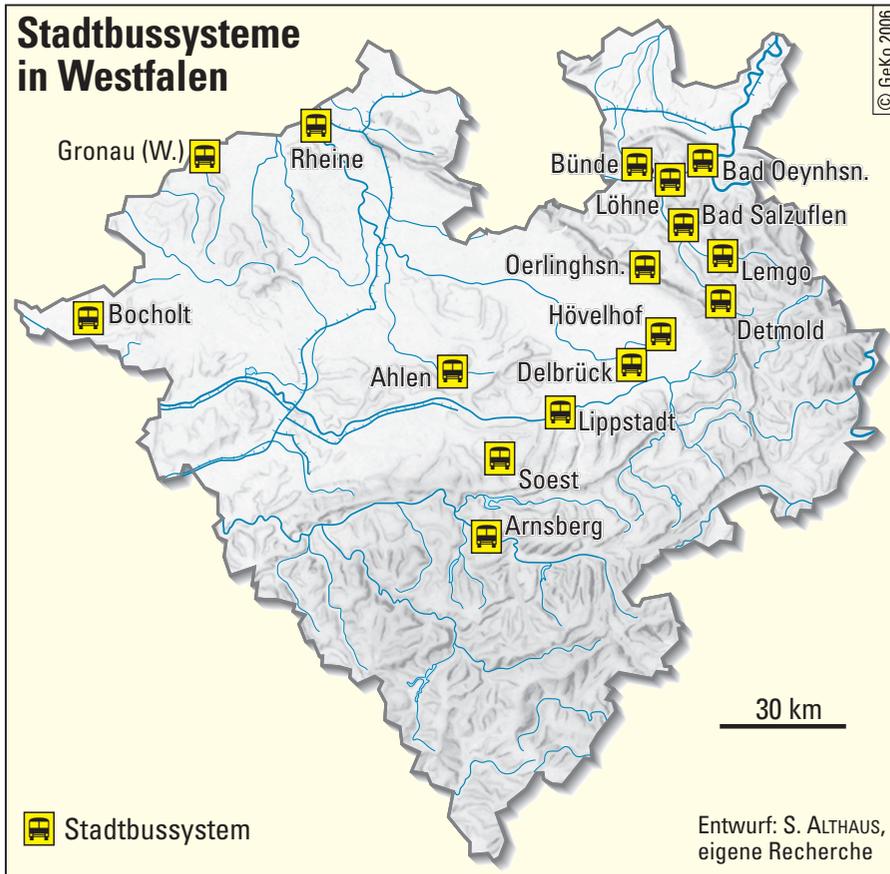


Abb. 2: Stadtbussysteme in Westfalen
(Entwurf: S. ALTHAUS, eigene Recherche)

österreichischen Gemeinde Dornbirn wurde nach zweijähriger Planungsphase 1994 in Lemgo unter großer öffentlicher Beteiligung ein neues Stadtbussystem eingeführt. Hauptmerkmale des heutigen Systems sind drei schnelle, direkte Durchmesserlinien sowie zwei Radiallinien, die zeitgleich von der zentralen „Treffpunkt“-Haltestelle in der Fußgängerzone abfahren. Abfahrtszeit vom Treffpunkt ist alle halbe Stunde, immer um :45 und um :15. Ausgenommen ist die Linie 5, die nur stündlich, immer um :45 am Treffpunkt eintrifft. Die Stadtbusse verkehren an Werktagen zwischen 6:00 und 19:00 Uhr und an Samstagen zwischen 7:00 und 16:30 Uhr. An Sonntagen und nach Betriebsende bis 22:00 Uhr (Samstag und Freitag bis 24:00 Uhr) steht ein AST-Verkehr zu Verfügung. Seit 1996 ist das Angebot in den Spitzenlastzeiten (6:15 – 7:45 Uhr, 12:15 – 17:15 Uhr) auf einen 15min-Takt verdichtet worden. Die Kriterien für die Linienwahl waren:

- Ausrichtung auf das innerstädtische Versorgungszentrum,

- Anbindung aller wesentlichen Wohngebiete, wodurch von 42 000 Einw. etwa 34 000 Einw. angebunden werden konnten (im 300 m-Nahbereich um die Haltestellen),
- Erreichbarkeit aller Ziele direkt und ohne Umsteigezeitverluste.

Maßnahmen zur Busbeschleunigung sind lichtsignalgeregelte Kreuzungen mit Vorrangschaltungen sowie Fangschaltungen, um Busse kreuzen zu lassen. Auf Seiten des Individualverkehrs fördern seit Ende 1996 auch eine vollständige Parkraumbewirtschaftung und erweitertes Anwohnerparken in der Innenstadt die Nutzung des Stadtbussystems.

Ein geschlossenes **Marketingkonzept** ist ein wesentliches Merkmal eines modernen Stadtbussystems. Ein eigenständiges *Corporate Design* soll in Lemgo eine Identifikationsmöglichkeit der Bürger mit „ihrem“ Stadtbus ermöglichen. So verzichtet man bei den ca. 201 Haltestellen ebenso wie bei den Bussen auf Fremdwerbung und setzt konsequent das eigene Erscheinungs-

bild um. Die große Bedeutung des Marketings wird auch an der Tatsache deutlich, dass im Eröffnungsjahr 1994 ein Marketingbudget von 500 000 DM und in den Folgejahren von 250 000 DM eingesetzt wurde. Im Jahre 2005 betrug das Marketing-Budget noch 80 000 Euro. Mit dem Kundenzentrum am zentralen Rendezvous-Platz, welches bereits vier Wochen vor dem Start des Stadtbusses eröffnet wurde, regelmäßigen Hauswurfsendungen sowie Sonderfahrten ist der Stadtbus ein stets präsenter Bestandteil Lemgos.

Eine **Erfolgskontrolle** mit Hilfe von Befragungen begleitet das Stadtbussystem in Lemgo seit seiner Einführung. Die Ergebnisse unterstreichen den Erfolg des Konzeptes. Im ersten vollen Betriebsjahr 1995 konnte der Stadtbus 1,4 Mio. Fahrgäste verzeichnen. Von den Neukunden, die rund 80 % der Fahrgäste ausmachten, waren ca. 46 % Pkw-Selbstfahrer bzw. Mitfahrer, 21 % nutzten zuvor das Fahrrad und 11 % gingen zu Fuß. Rund 65 % aller Fahrten sind auf die Innenstadt gerichtet, wobei die Nutzer des Stadtbusses angaben, wesentlich häufiger (22 %) oder etwas häufiger (35 %) in die Innenstadt zu kommen. Heute hat der ÖPNV mit 7 % einen vergleichsweise hohen Anteil an allen Wegen im Stadtgebiet (vergleichbare westdeutsche Städte 2 %). Auch bei solchen Erfolgszahlen kann ein Stadtbussystem nicht kostenneutral betrieben werden. Doch mit einem Zuschuss von rund 0,58 € pro Fahrgast und Jahr (in 2005) ist die Stadt Lemgo durch einen teilweisen Verzicht auf Gewinne der Stadtwerke in der Lage, einen sehr attraktiven ÖPNV anzubieten.

Trotz der positiven Effekte vieler Stadtbussysteme werden in Zeiten leerer öffentlicher Kassen Einsparungen in den ÖPNV-Budgets der Kommunen auch durch Angebotsrückbau oder sogar Einstellung von Stadtbussystemen diskutiert. Dies würde jedoch die erreichte, nachhaltige Verbesserung des *Modal-Splits* und Steigerung der Lebensqualität zugunsten kurzfristiger Konsolidierungsmaßnahmen beschädigen.

STEFAN ALTHAUS