

Rheinische Friedrich-Wilhelms-Universität Bonn
Geographisches Institut

Exposé zur Masterarbeit

Stadtbusverkehre in Nordrhein-Westfalen

Eine Bestandsanalyse vor dem Hintergrund einer nachhaltigen und vernetzten Mobilitätsentwicklung

vorgelegt von:

David Philipps (2640374)

betreut durch:

Prof. Dr. Claus-C. Wiegandt

1. Problemstellung und Relevanz

Ob als Pendler auf dem Weg zur Arbeit, ob auf der Fahrt zum nächstgelegenen Bäcker oder in den Supermarkt, ob der Besuch einer medizinischen Einrichtung oder schlicht die Fahrt ins Grüne am Wochenende ansteht: Die individuelle Mobilität stellt die Voraussetzung dar, um an der Gesellschaft teilzuhaben, Wachstum zu generieren und den Wohlstand in einer Region zu mehren. Insgesamt ist Mobilität in der heutigen Gesellschaft immer mehr durch die individuellen Lebensstile geprägt. Die Befriedigung individueller Mobilitätsbedürfnisse wird als ein entscheidender Beitrag zur Sicherung der Lebensqualität angesehen (BADEN-WÜRTTEMBERG STIFTUNG GGMBH 2017).

Insbesondere in den letzten Jahrzehnten sind das Verkehrsaufkommen und die Verkehrsleistung beim Personenverkehr sehr stark gestiegen. Durch verschiedene Faktoren wie dem weiter voranschreitenden Globalisierungsprozess und der Intensivierung der räumlichen Verflechtungen sollen Prognosen zufolge das Verkehrsaufkommen im Personenverkehr in Deutschland im Zeitraum 2004 bis 2025 um drei Prozent und die Verkehrsleistung um ca. 25 Prozent zunehmen (BBSR 2012: S.75).

Allerdings wird in Deutschland ein Großteil der Wege und der Verkehrsleistung insgesamt durch Verkehrsmittel des motorisierten Individualverkehrs zurückgelegt (vgl. BBSR 2017: 107-109). Dieses vorwiegend auf dem privaten Auto basierende Mobilitätssystem ist allerdings nicht nachhaltig. Das vor allem auf den motorisierten Individualverkehr (MIV) zentrierte Verkehrsgeschehen verursacht vielfältige Belastungen für den Menschen und die Natur in Form von Luftschadstoffen, Lärmemissionen, Flächeninanspruchnahme und Wirksamkeit für den globalen Klimawandel (KAGERMEIER 2004). Mit Bezug auf die schon im Brundtland-Report niedergeschriebenen Zieldefinitionen zu einer nachhaltigen Entwicklung sowie den von Deutschland ratifizierten Klimazielen des Übereinkommens von Paris ist eine nachhaltigere Gestaltung der Mobilität in Deutschland geboten (BADEN-WÜRTTEMBERG STIFTUNG GGMBH 2017).

Über Jahrzehnte lagen im Fokus der Verkehrspolitik, -planung und -forschung Großstädte mit dem angegliederten bevölkerungsstarken suburbanen Gürtel. Der Öffentliche Verkehr als ökologisches und ressourcensparendes Verkehrsmittel konnte in diesen Bereichen aufgrund unterschiedlicher Push- & Pull-Faktoren seine Vorzüge als Massenverkehrsmittel ausspielen. Demgegenüber wurde der Öffentliche Verkehr in mittelgroßen Städten vernachlässigt und die Ausrichtung lag vorwiegend auf der

Konzentration eines rudimentären Regionalverkehrs als Mindestangebot zur Wahrung der Daseinsvorsorge sowie dem Transport von Schülern (SCHMÖE 2007). Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) wurde durch den fortschreitenden Motorisierungsgrad in der Bevölkerung und durch die Konzentration auf einen kostendeckenden Betrieb durch die lokalen Verkehrsunternehmen zu einer irrelevanten Restgröße im Verkehrsgeschehen (GATHER et al. 2008). Ein Wandel setzte erst ab den 1990er-Jahren in Deutschland - insbesondere auch in Nordrhein-Westfalen - ein. Nach Erprobung und Einrichtung von innovativen Stadt- und Ortsbussystemen in der Schweiz und Österreich verbreiteten sich ab Mitte der 1990er-Jahren in relativ kurzer Zeit ähnliche Micro-ÖV-Systeme in Nordrhein-Westfalen, die die intrakommunale Mobilitätsnachfrage auf eine neue Art und Weise abdecken (BUSSE UND BAHNEN NRW 2019). Diese vollwertigen Stadtbus- und Ortsbuskonzepte moderner Prägung weisen spezifische Angebotsmerkmale auf, die dem kommunalen ÖPNV-Angebot eine hohe Qualität verleihen. Ein einfaches klar strukturiertes Netz, welches die Stadtmitte mit den äußeren Stadtteilen verknüpft, ein minimierter Fahrzeugeinsatz und ein stringentes Taktmuster als beispielhafte Kriterien führten zu einer Renaissance des Öffentlichen Nahverkehrs in Mittelstädten. Beachtliche Steigerungsraten in der Zahl der beförderten Personen um teilweise den Faktor 10 bis 20 sind die Folge gewesen. Letztlich fand auch ein Paradigmenwechsel vom reinen Beförderer hin zu einem Mobilitätsdienstleister statt, denn eher harte Maßnahmen des Verkehrsmanagements sind mit jenen weichen Maßnahmen des Mobilitätsmanagement kombiniert worden (SCHMÖE 2007 u. GATHER et al. 2008).

2. Forschungsfragen

In meiner Arbeit möchte ich der Fragestellung nachgehen, wie sich Mittelstädte mit einem Stadtbussystem in NRW zu integrierten Mobilitätsanbietern entwickeln können und welche Voraussetzungen hierfür erfüllt sein müssen. In diesem Zusammenhang soll zunächst geklärt werden, welche mittelgroßen Städte in NRW ein Stadtbussystem besitzen und welche Arten an Stadtbussystemen existieren. Unterschiede zwischen den Städten sind dahingehend zu bewerten, wie die zu identifizierenden Typen von Stadtbussystemen unterschiedliche Voraussetzungen für eine Transformation zum integrierten Mobilitätsanbieter bieten. Integrierte Mobilitätsanbieter zeichnen sich dadurch aus, dass sie verschiedene Mobilitätsdienstleistungen im Verbund anbieten. Neben den klassischen Leistungen des ÖPNVs in Form von Linienverkehren können flexible Bedienungsangebote in Form von On Demand-Verkehren, Car- oder Bikesharingangeboten das Mobilitätsangebot erweitern und den öffentlichen Nahverkehr zu einem Mobilitätsverbund transformieren (MOBIL IN NRW 2019).

Folgende Leitfragen sollen im Rahmen der Masterarbeit beantwortet werden:

- In welchen mittelgroßen Städten existieren Öffentliche Verkehre in Form von Stadtbusverkehren in Nordrhein-Westfalen?
- Welche unterschiedlichen Typen an Stadtbusverkehren in mittelgroßen Kommunen lassen sich identifizieren?
- Worin liegen diese Unterschiede begründet? Weshalb lassen sich nicht in allen Kommunen idealtypische Standards realisieren?
- Welche Vor- und Nachteile ergeben sich aus Expertensicht hieraus?
- Unter welchen Voraussetzungen können die vorhandenen Organisationsstrukturen der Stadtbusverkehre genutzt werden, um diese zu integrierten Mobilitätsanbietern in mittelgroßen Kommunen weiterzuentwickeln? Welche Potentiale und Hürden ergeben sich basierend auf den bestehenden unterschiedlichen Strukturen?
- Welche strategischen Partner müssen in Zukunft beteiligt werden, um Anbieter von Stadtbusverkehren zu integrierten Mobilitätsanbietern zu gestalten.

3. Vorgehensweise und Methodik

Zur Beantwortung der Forschungsfragen ist zunächst zu klären, welche Arten und Konzepte von Stadtbussystemen in Nordrhein-Westfalen existieren, um so zu beleuchten, welche Ausgangsvoraussetzungen in den mittelgroßen Kommunen vorhanden sind. Nach ersten Internetrecherchen und Vorgesprächen existieren neben den bereits beschriebenen vollwertigen Stadtbus- und Ortsbuskonzepten in Nordrhein-Westfalen auch eine Reihe von Stadtbuskonzepten, die solche Qualitäten nicht aufweisen. Im Vergleich zu vollwertigen Systemen weisen diese eine Vielzahl der Angebotsmerkmale in modifizierter oder abgeschwächter Form auf. Ausgehend von bestehenden Angebotsmerkmalen der vollwertigen Systeme, die durch eine gezielte Literaturrecherche und Gesprächen mit Experten zu konkretisieren sind, sollen die unterschiedlichen Konzepte klassifiziert werden, sodass bestimmte Typen unterschieden werden können. Diese Typen sollen dann vertieft untersucht werden, indem pro Typ eine beispielhafte Kommune mit ihrem System ausgewählt wird. Um die Gründe der Unterschiede zu erforschen und die sich daraus ergebenden Konsequenzen für eine mögliche Transformation zu einem integrierten Mobilitätsanbieter zu analysieren, soll in dieser Arbeit auf problemzentrierte Experteninterviews zurückgegriffen werden. Im Rahmen des interpretativ-verstehenden Verfahrens soll ein halbstandardisierter Leitfaden entwickelt werden, um einerseits die zentralen Fragestellungen der Arbeit zu bearbeiten und die Themen des Interviews einzugrenzen, aber andererseits die Fragestellung je nach Experte und Fachwissen zu modifizieren und neue Perspektiven zuzulassen (MATTISSEK et al. 2013). Die Interviews sollen möglichst audiovisuell aufgezeichnet und im Anschluss mittels thematischen Codierens ausgewertet werden.

Um eine breite Basis an unterschiedlichen Meinungen und Fachwissen zu generieren, sollen Experten aus folgenden Bereichen interviewt werden:

- ÖPNV-Aufgabenträger
- mit der ÖPNV-Planung betraute Ämter in der kommunalen Verwaltung
- Stadtbusmanagementgesellschaften
- den Stadtbusverkehr durchführende Verkehrsunternehmen
- ÖPNV-Planungsbüros
- kommunale Beratungsstellen wie das Zukunftsnetz Mobilität NRW

4. Ausgewählte Literatur:

BADEN-WÜRTTEMBERG STIFTUNG GMBH (Hrsg.) (2017): Mobiles Baden-Württemberg – Wege der Transformation zu einer Nachhaltigen Mobilität. Abschlussbericht einer Studie. Stuttgart.

BBSR [Hrsg.] (2012): Raumordnungsbericht 2011. Bonn. Abrufbar unter: http://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Veroeffentlichungen/Sonderveroeffentlichungen/2012/DL_ROB2011.pdf?blob=publicationFile&v=2 (letzter Abruf: 18.05.2019)

BBSR [Hrsg.] (2017): Raumordnungsbericht 2017. Bonn. Abrufbar unter: <https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Veroeffentlichungen/Sonderveroeffentlichungen/2017/rob-2017.html> (letzter Abruf: 18.05.2019)

BUSSE UND BAHNEN NRW (2019): Stadtbus. Abrufbar unter: <https://busse-und-bahnen.nrw.de/initiativen-technik/initiativen/stadtbus/> (letzter Abruf: 18.05.2019)

GATHER, M., KAGERMEIER, A. U. M. LANZENDORF (2008): Geographische Mobilitäts- und Verkehrsforschung, Studienbücher der Geographie. Berlin, Stuttgart.

HÄGEBÖLLING, L. (2018): Mobilitätswende in Deutschland - Perspektiven und rechtliche Herausforderungen (BWV Berliner Wissenschafts-Verlag) Berlin.

KAGERMEIER, A. (Hrsg.) (2004). Verkehrssystem- und Mobilitätsmanagement im ländlichen Raum. In: GATHER, M. et al. (Hrsg.): Studien zur Mobilitäts- und Verkehrsforschung. 10. Mannheim. MetaGIS.

MATTISSEK, A., PFAFFENBACH, C. u. P. REUBER (2013): Methoden der empirischen Humangeographie. 2. Auflage. Westermann Verlag, Braunschweig.

MOBIL IN NRW (2019): Info-Portal zum Nahverkehr in NRW. Mobilitätsverbund. Abrufbar unter: <https://infoportal.mobil.nrw/projekte/mobilitaetsverbund.html> (letzter Abruf: 15.08.2019)

PARKER, A. (2008): World oil production will soon decline and greatly increase the demand for rail passenger transport demand. Sorrento/Australia.

SCHMÖE, H. (2007): Öffentlicher Personenverkehr in kleinen und mittelgroßen Kommunen – untersucht anhand ausgewählter Fallbeispiele in Ostwestfalen-Lippe und Südniedersachsen. In: GATHER, M. et al. (Hrsg.): Studien zur Mobilitäts- und Verkehrsforschung. 17. Mannheim. MetaGIS.

SCHWEDES, O. (2014²). Öffentliche Mobilität: Perspektiven für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung. Wiesbaden. Springer Verlag.

STADT BONN (2019): Mietfahrräder. Abrufbar unter: <https://www.bonn.de/themen-entdecken/verkehr-mobilitaet/mietfahrraeder.php> (letzter Abruf: 11.07.2019)

STADTWERKE BONN (2019): BONNmobil – Die Mobilitätsplattform von SWB Bus und Bahn. Abrufbar unter: <https://www.swb-busundbahn.de/service/bonnmobil.html> (letzter Abruf: 11.07.2019)