

1. KLIMAGIPFEL WESTMECKLENBURG

FAZIT WORKSHOPS 13.10.2009

Workshop 1: Technik und Entwicklung

Grundlage des Workshops bildete der Vortrag von Dr. Günzel.

Davon ausgehend wurde zunächst über die verschiedenen Einsatzmöglichkeiten moderner, emissionsarmer Antriebssysteme im Busverkehr diskutiert. Für die Verkehrsunternehmen und damit Investoren in eine solche Technik spielt in diesem Zusammenhang die Verlässlichkeit der politischen Rahmenbedingungen eine wichtige Rolle. Aufgrund der heute noch notwendigen hohen Investitions- und Betriebskosten für Fahrzeuge und Infrastruktur ist ein wirtschaftlicher Betrieb nur in einem sehr langen Zeitraum möglich. Innerhalb dieses Zeitraumes dürfen sich aber nicht die Randbedingungen gravierend ändern, wie es z.B. beim Biodiesel geschehen ist.

Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger sind durchaus bereit, emissionsarme Technologien zum Test oder auch in den Flotteneinsatz zu integrieren, jedoch funktioniert das gegenwärtig noch nicht ohne Förderung. Zur Zeit ist aber noch nicht einmal die „normale“ neue Richtlinie für die Fahrzeugförderung im Land Mecklenburg-Vorpommern verabschiedet. Wenn dann eine Förderung beschlossen wird, darf diese nicht das Verfallsdatum einer Regierungskoalition haben, sondern länger fortwirken. Nämlich so lange, bis sich darauf aufgebaute Investitionsmaßnahmen zumindest weitgehend amortisiert haben. Ansonsten trägt das alleinige Risiko der Fortschrittliche, der es sich am wenigsten leisten kann.

Die Diskussion um den Zuschnitt von Förderprogrammen (Konzentration oder Breitenstreuung) war sehr kontrovers, weil beide Strategien Vor- und Nachteile zeigen. Im Ergebnis haben sich aber eher die Argumente für eine Konzentration der Fördermittel durchgesetzt.

Generell wurden auch Optimierungsmöglichkeiten im ÖPNV-Angebot selbst gesehen. Hier spielen insbesondere die Faktoren „bessere Verknüpfung der Angebote“ und „bessere Information über die Angebote“ sowie insbesondere die Möglichkeit der Aufwandsenkung ohne Qualitätseinschränkung durch Optimierung der Schülerverkehre auf der Basis einer Staffelung der Unterrichtszeiten an den Schulstandorten eine wesentliche Rolle. Die dabei einzusparenden Kosten sind eine sehr gute Möglichkeit, die drängenden Anforderungen des Tagesgeschäfts, wie z. B. die zunehmende Umsetzung der Barrierefreiheit im ÖPNV als eine wesentliche Reaktion auf die Veränderungen der Bevölkerungsstruktur, erfüllen zu können, durchaus aber auch Mittel für die Investition in emissionsarme Antriebstechnologien freizusetzen.

Insbesondere von Seiten der Kommunen und Landkreise wurde angeregt, die bereits bestehenden unterschiedlichsten Informationen, Planungen, Gutachten etc. besser miteinander zu vernetzen und diese Vernetzung bekannt zu machen und zu

pflegen. Hintergrund hierbei ist die Tatsache, dass erst in Veranstaltungen wie dieser den jeweiligen Mitarbeitern klar wird, was es bereits an Möglichkeiten und Lösungen gibt und damit das „Rad nicht zum 2. Male erfunden werden muss“.

Workshop 2: Kundensicht

Die Ausführungen von Hr. Brohm bildeten den inhaltlichen Ausgangspunkt dieses Workshops.

Im Rahmen des Workshops wurde nochmals auf den Unterschied der Begrifflichkeiten „Klimaschutz“ und „Klimawandel“ hingewiesen.

Es wurde intensiv darüber diskutiert, ob die heute zur Verfügung stehende ÖV-Infrastruktur überhaupt in der Lage ist, eine deutliche Zunahme der Fahrgastzahlen in den Hauptverkehrszeiten aufzunehmen. Dabei wurde festgestellt, dass es auf der einen Seite erhebliche Angebotsverbesserungen gab, die eine deutliche Nachfragesteigerung nach sich gezogen hat, aber andererseits die Schieneninfrastruktur betrieblich optimiert wurde. Eine Verlängerung der Züge mit mehr Wagen oder ein dichteres Taktangebot ist nicht ohne weiteres zu realisieren. Für die MORO Region Nord wurde in diesem Zusammenhang daran erinnert, dass mit dem Bau der festen Fehmarnbeltquerung auch die Infrastruktur im Hinterland ertüchtigt werden muss. Daher sollte diese Querung als Motor einer Entwicklung gesehen und angenommen werden.

Einen weiteren Schwerpunkt bildete die Diskussion der Fragen „Was will eigentlich der Kunde?“ und „Was hindert den „notorischen“ Autofahrer am Umstieg auf den ÖV?“. Hierzu wurde eine lange und intensive Debatte mit folgenden Ergebnissen geführt:

Für den Kunden sind entsprechend des spezifischen Reiseanlasses die Kriterien:

- Reisezeit,
- Zugang zum System ÖV/Umsteigemöglichkeiten/Verknüpfung der Angebote,
- Preis und
- Modernität

entscheidend. Hierzu zählen auch einfache, verständliche Kommunikationssysteme, die nicht von Gebietsgrenzen bestimmt werden. Dies gilt ebenso für eine Vereinheitlichung des Tarifsystems (Beendigung des „Tarifwirrwarr“).

Der Autofahrer schätzt insbesondere die zeitliche und räumliche Flexibilität des Verkehrsmittels. Gerade für Pendler in der MORO Region Nord ergibt sich das Problem, dass sich informelle Fahrgemeinschaften ab den verschiedenen Autobahnanschlussstellen bilden und dann gemeinsam in die jeweiligen Zentren fahren. Hierzu gab es folgende Vorschläge:

- Moderne Medien sollten stärker zur Organisation der Verkehre genutzt werden.

- P+R-Plätze sollte es nicht nur an Bahnhöfen und Haltepunkten geben sondern auch in Verbindung zum Busverkehr. So würde sich anbieten, ab den Anschlussstellen Expressbusse über die Autobahn verkehren zu lassen und somit die Pendlerverkehre anders zu bündeln.
- Insgesamt sind die rechtlichen Rahmenbedingungen dahingehend zu prüfen, ob sie den vielfältigen neuen Anforderungen an den ÖPNV noch genügend Rechnung tragen.

Für den dünner besiedelten Teil der MORO Region Nord stellt sich immer mehr die Frage, welcher öffentliche Verkehr noch bezahlbar und im Sinne der Daseinsvorsorge vorhaltbar ist. Ein wesentliches Element hierbei können die alternativen Bedienungsformen darstellen. Es wurde z.T. über die bereits bestehenden Erfahrungen mit diesen Systemen gesprochen und ausdrücklich festgestellt, dass auch diese Verkehre nicht automatisch kostendeckend sind. Dennoch ist damit eine Mobilitätssicherung auch im ländlichen Raum möglich. Daher ist die derzeitige befristete Förderung nicht ausreichend.

Hinsichtlich der Verkehrsvermeidung wurde umfänglich über die Problematik der Siedlungsentwicklung diskutiert. Man kam zu dem Ergebnis, dass eine funktionsfähige, kleinteilige Infrastruktur auch die kleinen Orte stärkt und so wesentlich zur Verkehrsvermeidung beitragen kann.

Im Laufe der Diskussion wurde noch die Frage diskutiert, inwieweit Mobilität und Klimaschutz noch besser mit öffentlichen Mitteln gefördert werden können. Ausgangspunkt der Überlegungen war die Feststellung, dass Straßeninfrastruktur heute nicht mehr zwingend in dem Umfang gefördert werden sollte wie bisher. Mit den hier eingesparten Mitteln sollte dafür ein Anreizsystem für die Nutzung des ÖPNV insbesondere im ländlichen Raum geschaffen werden. Dieser Vorschlag beinhaltet einen Paradigmenwechsel von der Infrastrukturförderung (statisch) zur unmittelbaren Mobilitätsförderung (dynamisch). Dieser Vorschlag wurde im weiteren intensiv diskutiert.

Es wurde weiterhin festgestellt, dass es für die Zielgruppen Touristen und Senioren wesentlich spezifischere Angebote als heute geben sollte. Verbunden auch mit einer möglichen Veränderung der Unternehmensstruktur (z.B. stärkere Einbindung von Hotels in den ÖPNV).