

Nahverkehr-Kritik

Die gebremste Metropole



Von Wilfried Beiersdorf

Essen. Der Ruhr-Nahverkehr gerät immer heftiger in die Kritik. Die vielen Fahrgäste, die oft erfolglos gegen das teils sehr schlechte Angebot protestieren, bekommen Schützenhilfe. Der schlechte Nahverkehr macht Rhein-Ruhr im Vergleich unattraktiv – befand der Pro-Ruhrgebiet-Verkehrsgipfel.

Wirtschaftsförderer, Unternehmer sowie Kultur- und Sozialpolitiker haben das häufige Chaos bei Bussen und Bahnen als riesigen Bremsklotz für eine positive Entwicklung der Region ausgemacht. Fazit: Der schlechte Nahverkehr macht Rhein-Ruhr unattraktiv und schon gar nicht zu einer Metropole.

Der Nahverkehr ist ein wichtiger Standortfaktor

Da musste der Chef des Vorzeige-Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg (VBB) einmal ins Revier kommen, um Klartext zu reden, wie man ihn hier sonst zum Thema Nahverkehr kaum hört. Beim „Verkehrsgipfel“ des Vereins Pro Ruhrgebiet kritisierte Hans-Werner Franz die Verantwortlichen auf allen Ebenen. Bei den Politikern, die die Gelder für Busse und Bahnen seit Jahren zusammenstreichen, sei offenbar immer noch nicht angekommen, dass der Nahverkehr systemrelevant sei. Und das nicht nur für die Fahrgäste. Auch bei der Wirtschaftsförderung und der Ansiedlung neuer Firmen sei die Qualität des Nahverkehrs inzwischen einer der drei wichtigsten Standortfaktoren. Die Nähe zu einem Flughafen spiele nur eine untergeordnete Rolle.

Unter diesem Gesichtspunkt hat das Ruhrgebiet schlechte Karten. Denn im Vergleich mit europäischen Metropolen rangiert das VRR-Land weit hinten. Gerade elf Prozent des Personenverkehrs laufen an Rhein und Ruhr mit Bus und Bahn. In Berlin sind es 25 und in der Region Wien 35 Prozent. Dort hat der öffentliche Nahverkehr das Auto als wichtigstes Verkehrsmittel bereits überholt.

Für VBB-Chef Franz ist denn auch klar: „Metropolen zeichnen sich dadurch aus, dass sie Hochburgen autofreier Menschen sind.“ Dank des allgemein gut bewerteten Nahverkehrs in Berlin hätten dort von 1000 Erwachsenen nur noch 360 ein Auto. Im VRR-Gebiet sind es über 500, in Mülheim und Bottrop sogar über 530 von 1000. Fachleute sehen darin ein Zeichen für schlechten Nahverkehr. Und so benutzen die Berliner, für die die Busse und

Bahnen tagsüber alle zweieinhalb bis 10 Minuten rollen, nur für 39 Prozent ihrer täglichen Wege das Auto. Im Ruhrgebiet liegt dieser Anteil bei 68 Prozent.

Bei Taktzeiten im VRR von bis zu einer Stunde, bei drastischen Fahrplan-Ausdünnungen schon ab 18 Uhr und ungesicherten Anschlüssen an vielen Stadtgrenzen ist das für Experten kein Wunder. Das müsse anders werden, fordern deshalb nicht nur Planer der Kulturhauptstadt 2010. Die rund 200 Teilnehmer am Pro-Ruhrgebiet-Verkehrsgipfel, die aus Politik, Wirtschaft und Verkehrswirtschaft kamen, hoben sogar die Hand, um einer Resolution zuzustimmen. Darin heißt es: „Die Ruhrstadt ist eine gelähmte Metropole.“ Die geringe Nutzung des hier meist schlecht getakteten und unkomfortablen Nahverkehrs sorge für unnötige Dauerstaus auf den Straßen. Berlin lehre: Gute, schnelle, komfortable Verkehrsangebote würden intensiv genutzt. Die Fahrgastzahlen stiegen, und die finanzielle Belastung der Städte sinke langfristig.

Die Bürger wollen auch abends Bus fahren

Investitionen in den öffentlichen Nahverkehr des Ruhrgebiets seien zugleich Investitionen in Wirtschaftsförderung, Kultur sowie Bildungs- und Sozialpolitik. Die im Vergleich zu Berlin hohen VRR-Fahrpreise seien unsozial und hemmten das Wirtschaftswachstum in der Region. VBB-Chef Franz schrieb den Nahverkehrslenkern zudem ins Stammbuch, dass Nahverkehr nur dann erfolgreich sei, wenn sich das Angebot nicht nur auf Spitzenstunden beschränke. Busse und Bahnen müssten auch abends und nachts rollen, um den Anforderungen der Menschen in einer Metropole gerecht zu werden.

Wie schwer es sein wird, diese Ideen im Ruhrgebiet umzusetzen, darauf weist Lothar Ebbers vom Fahrgastverband Pro Bahn hin. In Oberhausen, vor 13 Jahren zum Centro-Start zur Verkehrsvorzeigestadt aufgestiegen, sei der Abendverkehr ab 21 Uhr von den Kommunalpolitikern jetzt um die Hälfte gekürzt worden. Ebbers: „Wer dann vom VHS-Kurs, aus dem Theater oder vom Sporttraining nach Hause will, ist ohne Auto meist aufgeschmissen.“ Und was tun Arbeitnehmer, wenn ihre Arbeitszeit erst nach 21 Uhr beginnt oder endet?

Experten warnen denn auch schon seit Jahren: Da Betriebe immer öfter flexible Arbeitszeiten verlangen, kann eine Verschlechterung des Nahverkehrsangebots für Arbeitnehmer, die sich kein Auto leisten können, zur Existenzfrage werden. Und Wirtschaftsförderern verhagelt es die Erfolgsstatistik, wenn Firmen wegen mangelhafter Flexibilität der Mitarbeiter einen Bogen um das Ruhrgebiet machen.

WAZ, 26.Juni 2009