

Redebeitrag für Kreistagssitzung am 02.12.2019 im Zusammenhang mit Beschluss DS 3/0090/19 – Buslinienkonzept für den Landkreis Bautzen

Sehr geehrter Herr Landrat,
sehr geehrte Frau Weber,
sehr geehrte Kreisräte,

es ist wie so oft im Leben und eben nicht nur beim Fußball so – nicht einmal 10 Prozent der Bevölkerung sind von einem Thema berührt, aber alle wollen mitreden.

Grundsätzlich ist dies im vorliegenden Fall des aus Sicht unserer Fraktion durchdachten, nachhaltigen und langfristig angelegten Buslinienkonzeptes auch richtig.

Deshalb möchte ich mich an dieser Stelle ausdrücklich bei der Landkreisverwaltung für die enorme Fleißarbeit im Vorfeld der Erstellung dieses Gutachtens ebenso bedanken, wie für die so umfangreiche Einbeziehung der Städte und Gemeinden in unserem Landkreis.

Öffentlicher Nahverkehr, egal, ob mit der Bahn oder hier flächendeckend mit dem Bus, ist nur auf den ersten Blick eine Aufgabe von Landkreisen und Verkehrsverbänden, denn es bedarf einer umfangreichen Einbindung aller Städte und Gemeinden. Nahverkehr findet nun einmal in der gesamten Fläche des Landkreises statt.

Ich bin daher auch sehr froh darüber, dass über einen Zeitraum von über 1 Jahr den Städten und Gemeinden Gelegenheit gegeben wurde, sich in das Konzept einzubringen. Vorgegangen waren bereits tiefgründige technische Untersuchungen zum Erneuerungsbedarf an Bushaltestellen.

Und wenn fast 50 Städte und Gemeinden sich in diesen Prozess eingebracht haben, der eine oder andere zwar leider nur mit Kenntnisnahme oder zeitlich verspätet, dann verdeutlicht dies die Fleißarbeit umso mehr. Ich gebe allerdings angesichts der Lektüre der Zusammenstellung der gemeindlichen Stellungnahmen deutlich zu bedenken, dass ich hier von der einen oder anderen Belegenheitsgemeinde, die in dem Gesamtkonzept schon aufgrund ihrer Lage und ihrer ÖPNV-Anbindungen eine sehr wichtige Rolle spielt, mir etwas mehr an Anregungen und Mitwirkung erhofft hätte. Dies gilt gerade auch für Gemeinden, die Schulstandorte haben, staatliche und freie! Es gibt ein altes deutsches Sprichwort: *„Der eine macht das Bett und der andere legt sich hinein.“* – wir sollten durchaus auch in den nächsten 2 Jahren, wenn es gilt, noch mehr linienkonkrete Entscheidungen zu treffen, den einen oder anderen, der dann dringendst nach einem Plus-Bus ruft, an seine Stellungnahme oder Nichtstellungnahme in diesem Jahr erinnern.

Genauso wichtig ist es, dass die beiden Zweckverbände auch künftig weiter in alle Konzepte und Entscheidungsfindungen eingebunden werden – sie sind auf den ersten Blick nur Aufgabenträger im Schienenpersonennahverkehr, ihnen wird in der Zukunft beim Buslinienkonzept eine noch viel wichtigere Bedeutung zukommen.

Und da wir uns bei der heutigen Sitzung sehr in der Vergangenheit bewegen, möchte ich dies auch kurz tun:

Sie sehen hier vor mir eine Auszeichnung, die ich 1998 erhalten habe – den Deutschen Schienenverkehrspreis des Deutschen Bahnkundenverbandes. Ich habe ihn damals, u. a. mit dem damaligen rheinland-pfälzischen Wirtschaftsminister Rainer Brüderle und dem Herrnhuter Bürgermeister Rainer Fischer, erhalten für meine Verdienste

im Kampf gegen die Abkoppelung kleinerer Bahnstrecken vom Schienenpersonennahverkehr.

Lang ist es her und die Zeiten haben sich geändert.

Was damals für die Bahnstrecke durch das Cunewalder Tal eine unausweichliche Entscheidung war, nämlich die Bahntrasse komplett aufzugeben, war es auch aus meiner Sicht, und ich war bereits vor 20 Jahren im Technischen Ausschuss des alten Kreises Bautzen dagegen, für die Strecke zwischen Bautzen und Hoyerswerda nicht.

Wir haben übrigens das Bahngrundstück als Trasse für die nach uns folgenden Generationen im öffentlichen Eigentum gesichert. Dies war leider für die Bahnstrecke zwischen Bautzen und Hoyerswerda nicht gelungen und sie ist heute an verschiedensten Stellen privatisiert.

Wir sollten daher die aktuellen Debatten zur Wiederbelebung nicht allzu ernst nehmen, denn sie sind praktisch nicht mehr möglich und uns auch in absehbarer Zeit machbaren Dingen widmen!

Damals saßen nur noch ganz wenige Personen in den Zügen, heute sind es auf vielen Buslinien leider ebenso wenige Insassen. Dies hat aber auch verschiedenste Ursachen.

Eine möchte ich heute tiefgründiger beleuchten:

Über viele Jahre nach 1990 wurden Angebote im öffentlichen Nahverkehr wegen fehlender Nachfrage immer mehr ausgedünnt und dies war logischerweise eine Spirale ohne Ende, denn mit jedem zurückgehenden Angebot sanken auch Qualität und Nachfrage.

Der Busverkehr wurde nahezu ausschließlich nach Schulstandorten und Ferienzeiten ausgerichtet.

Heute sprechen wir über einen Systemwechsel, denn wir verbessern und erweitern die Angebote, damit sich wieder mehr Nachfrage einstellt. Marktwirtschaftlich scheint es auf den ersten Blick nicht sinnvoll, Angebote zu unterbreiten, wo keine Nachfrage da ist.

Im konkreten Fall ist dies ein Gebot der Stunde, sowohl aus demografischer Hinsicht, denn auch die Verkehrsteilnehmer im individualen Verkehr werden im Durchschnitt nicht jünger, als auch aus ökologischer Hinsicht.

Insbesondere erhöht es aber die Qualität der Städte und Gemeinden im flachen oder Mittelgebirgsland als Wohn-, Arbeits- und Erholungsort. Was wir brauchen ist ein langer Atem, denn dieser Systemwechsel wird sich nicht über Nacht einstellen. Es wird mehrere Jahre bedürfen, bis diese Angebote angenommen werden. Es müssen viele alte Zöpfe abgeschnitten werden und auch innovative Beförderungs- und Linienkonzepte, weg von den bisherigen starren Strukturen, gefunden werden.

An dieser Stelle gilt auch mein ausdrücklicher Dank – ich war viele Jahre als Kreisrat im ZVON tätig - an unsere kleineren, inhabergeführten Busunternehmen, denn gerade sie haben schon immer dort innovative Konzepte entwickelt, wo die großen Anbieter schon von der Struktur her zu träge sind.

Deshalb ist es auch richtig, sie mit der später noch nachfolgenden Beschlussvorlage 88 zur Direktvergabe besonders zu berücksichtigen.

Natürlich dürfen wir das Thema Finanzen nicht außen vor lassen – denn dieses Konzept bedeutet langfristig, auch, wenn es sehr viele positive Signale von Bund und Land zur Finanzierung von Bus-Pluskonzepten gibt, erheblich mehr finanzielle Mittel des Landkreises. Sie sind aber gut angelegt, wenn wir den Mut haben, auch bestehende alte Zöpfe und hier z. B. jahrzehntelang unveränderte Linienführungen und Angebote anzupassen und zu ersetzen, auch um dadurch Einspareffekte zu erzielen.

Den Städtern und all denen unter uns, die im Einzugsbereich der kreisfreien Stadt Dresden und im Nahbereich von S-Bahnen wohnen, sei hierbei noch Folgendes mit auf den Weg gegeben:

Es gab auch vor Jahrzehnten schon Theaterbusse und Werksverkehre und es gab Linienkonzepte, die den Verkehr nicht nur als Einbahnstraße aus den Städten und Gemeinden in die Stadt verstanden, sondern auch, um den Städter in den ländlichen Raum mit seinen vielen Kultur-, Freizeit- und Beschäftigungsangeboten zu bewegen.

Auch hier freue ich mich schon auf die übernächsten Beschlussvorlagen zu den ersten innovativen Beförderungskonzepten.

Nochmals herzlichen Dank für diese Fleißarbeit und ein gutes Gelingen bei der Umsetzung der noch sehr ehrgeizigen Zeitschiene bis zum Start 2022.