

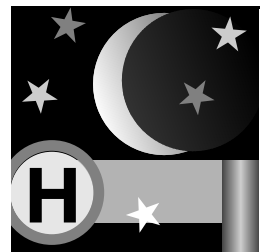


Foto: Engel

Für Sie gelesen

Wesentlich mehr Fahrgäste:

# Bahn beliebt bei Autobesitzern



## Baulandentwicklung an der Schiene

**E**s ist merkwürdig: Fast alle Politiker fordern mehr Straßen. Die Geschäftsleute fordern mehr Straßen und mehr Parkplätze. Von besseren Angeboten des öffentlichen Verkehrs ist in ihren Forderungen selten die Rede. Doch wo es attraktive Bahnlinien gibt, da steigen die Grundstückspreise. Wird eine S-Bahn gebaut, explodieren sie sogar.

Hat das etwa etwas mit dem Markt zu tun? Irgendwie scheint die Vorstellung von Politikern und Geschäftsleuten mit der Wirklichkeit nicht überein zu stimmen.

Das Rätselraten hat jetzt ein Ende. Dem nordrhein-westfälischen Städtebauministerium unter Leitung Ilse Brusch ist es zu verdanken, dass erstmals eine systematische Untersuchung über die unterschiedliche Akzeptanz von Bahn und Bus vorliegt. Schon länger befasst sich das Ministerium mit der Baulandentwicklung an der Schiene. Sichtbar werden diese Bemühungen mit dem EXPO-Projekt „Haller Willem“, der Bahnlinie von Bielefeld nach Dissen, dokumentiert.

Um die Berechtigung dieser Politik nachzuweisen, wurde es notwendig, die zunächst nur politisch motivierte Entscheidung für ein solches Programm der Baulandentwicklung an der Schiene nachzuweisen.

Der Band enthält außer der Analyse Hinweise zur Gestaltung der Baulandentwicklung an Schienenhaltepunkten und zu der in Nordrhein-Westfalen möglichen Förderung.

## Aussage und Übertragbarkeit

Die Studie stellt fest, dass der Anteil der Bürger, die den öffentlichen Verkehr benutzen, im Umkreis um den Schienen-Haltepunkt markant höher ist als in vergleichbaren Orts-

teilen, die nur vom Bus erschlossen werden. Die Angebote in den untersuchten Ortsteilen sind, wie wir selbst recherchiert haben, durchaus vergleichbar. Die Unterschiede, die festgestellt werden können, sind typisch für „Bus“ und „Bahn“.

Die gewonnenen Erkenntnisse belegen eindeutig, dass die regionale Eisenbahn im Entfernungsbereich zwischen 10 und 50 Kilometern dem Bus weit überlegen ist. Die Bahn zieht Bürger an, die ein Auto haben oder eines haben könnten. Damit steht zugleich fest: Die regionale Bahn

- entlastet die Straßen spürbar,
- senkt den Parkplatzdruck deutlich,
- bringt erheblich höhere Fahrgeldeinnahmen als Buslinien.

Lassen sich die gewonnenen Erkenntnisse auch auf andere Regionen übertragen? Die Autoren der Studie wagen eine Aussage nicht. Aber einzelne Erfahrungen zeigen, dass die Ergebnisse der vorgelegten Studie einen generellen Trend zeigen, der gleichermaßen von der Großstadt bis zur sogenannten Fläche zutrifft. Aus Oberhausen und Kassel gibt es positive Erfahrungen mit neuen Straßenbahnen, die sich nicht dadurch erklären lassen, dass die Nicht-Auto-Besitzer jetzt öfter fahren. Selbst in „autogerechten“ Städten wie der VW-Stadt Baunatal steigen die Bürger um. In der Fläche haben hingegen attraktive Bahnen noch Seltenheitswert, aber die Erfahrungen zeigen, dass dort, wo die Regionalbahn durch Busse ersetzt wurde, sich die Fahrgastzahlen binnen kurzer Zeit halbiert haben. An der Bahnlinie von Ebersberg nach Wasserburg hat PRO BAHN konkrete Erfahrungen gesammelt, aus denen hervorgeht, dass selbst der alte rote Schienenbus beliebter ist als der neue Straßenbus. Auch das stimmt mit dem Untersuchungsergebnis weitgehend überein.

(re)

*Baulandentwicklung an der Schiene; Verfasser: Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung, Dortmund. Herausgegeben vom Ministerium für Arbeit, Soziales und Stadtentwicklung, Kultur und Sport des Landes Nordrhein-Westfalen.*

*Bezug: kostenlos von GWN GmbH, Am Krausenbaum 11, 41464 Neuss; Fax 0 21 31 / 74 50 21 32 unter Angabe der Veröffentlichungs-Nr. 1325*

## Der Text der Zusammenfassung im Wortlaut

**F**azit: Diese empirische Untersuchung bezieht sich allein auf Kommunen im Ballungsrand und ist zunächst nur für diesen Raumtyp verallgemeinerbar. Auf Grund der dynamischen Siedlungsentwicklung, der hohen Motorisierung, einer im Vergleich zu den Ballungskernen niedrigeren Arbeitsplatzdichte und hohen Pendlerströmen sind diese Räume aber in diesem Zusammenhang von besonderer Bedeutung.

Dazu ergeben sich gerade im polyzentrischen Rhein-Ruhr-Raum vielfältige Verflechtungen.

Das Verkehrsverhalten wird von einer Reihe von Faktoren bestimmt – durch eine sorgfältige Auswahl der Gebietspaare, die nach ihrer Lage zu den Zentren, ihrer Raumstruktur und ihrer sozialen Struktur weitgehend übereinstimmen, konnten wichtige Einflussfaktoren konstant gehalten werden, um den Einfluss des Schienenhaltepunktes herauszuarbeiten. Sehr wesentlich für die Vergleichbarkeit der Gebiete sind darüber hinaus die herausgearbeiteten Übereinstimmungen in den wichtigen Mobilitätskennwerten, wie Zahl der mobilen Personen, Zahl der Wege, zurückgelegte Entfernungen sowie Zeit im Verkehr.

Das zentrale Ergebnis der Untersuchung lautet: Bewohner eines Gebietes innerhalb 1000 Meter um einen Schienenhaltepunkt nutzen den ÖPNV häufiger als Bewohner in Gebieten mit reiner Busanbindung.

Die Bewertung des dargestellten Unterschiedes von durchschnittlich vier Prozentpunkten im Modal-Split kann aus verschiedener Perspektive erfolgen. Auf der einen Seite mögen es „nur“ 4 Prozent sein und die gesamte Nutzung des Öffentlichen Verkehrs verharrt auch in den gut angebundenen Gebieten mit rascher Schienenverbindung in die umliegenden Zentren unter 10 Prozent. Auf der anderen Seite bedeutet eine solche Zunahme bei einem entsprechend niedrigen Ausgangsniveau ein Wachstum der Fahrgastzahlen um 80 Prozent, die bei nicht vollständiger Auslastung der Bahnen auch eine einhergehende Zunahme der Einnahmen bedeuten würde. Oder anders gerechnet: Steigt – wie hier beobachtet – jeder zehnte Pkw-Fahrer in die Bahn um, so bewirkt dies dort fast eine Verdopplung der Fahrten. Ein weiteres Indiz für den tatsächlichen Einfluss des Bahnanschlusses ist die etwa gleich hohe Zunahme der ÖPNV-Nutzung in den gut angebundenen Gebieten, gerade bei denjenigen mit ständiger Pkw-Verfügbarkeit.

Die allgemeinen Ergebnisse des Verkehrsverhaltens werden auch durch die größere Anzahl der Stammkunden in den Ge-

bieten mit einem Schienenhaltepunkt bestätigt. Hier beträgt der Unterschied sechs Prozentpunkte. Gleichzeitig sinkt der Anteil derjenigen, die den ÖPNV nur wenige Male im Jahr oder überhaupt nicht nutzen um 14 Prozentpunkte. Diese größere Nutzungshäufigkeit öffentlicher Verkehrsmittel setzt sich bei den Haushalten mit einer Zeitkarte fort und zeigt selbst Auswirkungen bei den Nutzern größter Wahlfreiheit, also mit einem ständig verfügbaren Pkw. Daher kann in einem ersten Fazit festgestellt werden, dass ein qualitativ hochwertiger Schienen-Anschluss nicht nur denjenigen nützt, die schon bisher viel mit dem ÖPNV unterwegs sind (Jüngere, Ältere oder Nichtmotorisierte etc.).

Dadurch, dass auch eher Pkw-affine Personen durch den gezeigten Schieneneffekt erreicht werden, ergeben sich Potenziale für eine veränderte Verkehrsabwicklung. Allerdings deuten die rapide sinkenden Nutzungszahlen bei den Haushalten mit Zweit- und Mehr-Pkw auf die Notwendigkeit eines adäquaten ÖPNV-Angebots inklusive geeigneter gruppenspezifischer Marketing-Strategien hin. Die größere gemessene Zufriedenheit der Bewohner mit „ihrem ÖPNV“ bei paralleler Gleichbewertung der Einzelmerkmale ist ein Indiz dafür, dass die Schiene im Bewusstsein der Bewohner eine größere Rolle spielt.

Ein weiteres wichtiges Ergebnis ist, dass in einer Entfernung über 1000 Meter keine Wirkung des Haltepunktes mehr zu verzeichnen ist. Alle Ergebnisse zeigen deutlich, dass über diese Entfernung hinaus das Verkehrsverhalten mit dem der Bewohner ohne Anschluss an die Schiene praktisch identisch ist. Wo genau die Grenze des Einflusses verläuft, konnte hier nicht geklärt werden. Es ist jedoch zu vermuten, dass 1000 Meter ein Maximum darstellt, der engere Einzugsradius jedoch kleiner zu fassen ist.

Aus der Betrachtung nach Wegezwecken geht hervor, dass die Unterschiede im Verkehrsverhalten insbesondere auf den entfernungsintensiven Berufsverkehr zurückzuführen sind. Hier liegen besondere Einsparpotenziale bei den mit dem Pkw zurückgelegten Entfernungen. Da die ÖPNV-Anteile bei den Einkaufs- und Freizeitwegen auf einem geringeren Niveau liegen, wird dabei auch deutlich, dass die Betrachtung der einzelnen Aktivitäten besonderes Augenmerk verdient. Der niedrigere Zuspruch bei der ÖPNV-Nutzung ist allerdings darauf zurückzuführen, dass große Teile der Freizeit- und – noch ausgeprägter – der Versorgungswege zu Zielen in geringer Entfernung führen, für die die Benutzung des Öffentlichen Nahverkehrs kaum einen Vorteil bringt. Die Untersuchung der Entfernungen im Berufsverkehr verdeutlicht, dass der ÖPNV seine System immanenten Stärken vor allem auf Distanzen von 10 – 50 Kilometern besitzt. Aber auch bei den Freizeitwegen liegt die Nutzung des Öffentlichen Verkehrs in den Orten mit Haltepunkt signifikant höher als im Fall ohne Schienenanbindung.

### Die untersuchten Ortsteile

**mit Zughalt**

**Erkrath-Zentrum**

**Meerbusch-Osterrath**

**Korschenbroich-Kleinenbroich**

**ohne Zughalt**

**Wülfrath-Zentrum**

**Meerbusch-Lank-Latum**

**Korschenbroich-Glehn**