

22.09.2019: Busnetz 2020 oder Wo bleibt die Ehrlichkeit und Gerechtigkeit?

Einleitung

Wer soll das bezahlen...? Diese Frage wird sich wahrscheinlich immer wieder im Leben stellen. Wiederstreitende Interessen bleiben dabei nicht aus. Ehrlichkeit und Gerechtigkeit müssen trotzdem immer oberste Priorität genießen. Leider ist dies bei den aktuellen Neuplanungen des Wolfsburger Busnetzes anders. Man könnte auch von einem Anschlag sprechen!

Volkswagen hat sich mit der Diesellaffäre selbst massiv geschadet. Wolfsburg steht und fällt mit dem wirtschaftlichen Erfolg dieses Unternehmens. Die Lokalpolitik hat deshalb hinter vorgehaltener Hand empfindliche Einsparungen im gesamten Haushalt angekündigt. Das mag sicher notwendig sein. Wo deshalb gespart wird, ist jedoch immer eine sehr subjektive Entscheidung. Allen wird man es nie recht machen können.

Ausgangssituation

Aktuell ziehen viele Menschen vom Land zurück in die Städte bzw. deren Umfeld. Die politisch gewollten, ständig weiter steigenden Treibstoffpreise sind der Motor. Während weit außerhalb der Ballungsräume Wohnraum massenweise leer steht, platzen die Städte aus allen Nähten. Das wiederum kostet Geld. Gleichzeitig verschwindet auf dem Land die Infrastruktur (Einzelhandel, Banken, Post, Verkehrsanbindung etc.). Der Vorgang erinnert an ein Krebsgeschwür.

Aktuell stehen in den parlamentarischen Gremien (Ortsräte, Rat der Stadt) die Abstimmungen über ein neues Busnetz an. Das Ziel sind empfindliche Einsparungen, auch in der Kernzeit. Dieses soll kurz vor Weihnachten in Kraft treten. Vor wenigen Jahren wurde unser Busnetz schon einmal komplett überarbeitet, mit dem Ziel das Angebot spürbar zu verbessern. In der Öffentlichkeit ist bisher von den erneuten Umplanungen kaum bis gar nichts bekannt gewesen. Heimlich still und leise wurde hier vorgearbeitet. Die Aussage, es wäre noch nichts in Beton gegossen, halte ich angesichts der geplanten Umsetzung im Dezember 2019 und des Planungsumfangs für unglaublich. Offensichtlich soll hier die Bevölkerung mit den längst hinter verschlossenen Türen gefaßten Beschlüssen überfahren und gleichzeitig an der Nase herum geführt werden.

Gleichzeitig wird der Wohnungsbau mit Macht vorangetrieben (siehe oben). Umweltaspekte werden dabei einfach vom Tisch gewischt (siehe Alt-Wolfsburg). Dieser Wohnraum ist jedoch vor allem nur für die wenigen gut verdienenden Mitbürger bezahlbar. Zusammen mit den Wohnungen müssen neue Straßen gebaut werden. Ver- und Entsorgungsleitungen (Wasser, Strom, Heizung) verlegt werden. Zusätzliche Busverbindungen gehören dazu. Alles muß dauerhaft in Stand gehalten bzw. betrieben werden. Hierfür ist Geld auch unter schlechten Bedingungen vorhanden, aber offensichtlich weniger für ein dauerhaft gutes Busnetz für alle.

Dauerhaft steigende Einwohnerzahlen bedeuten für die Stadt zukünftig mehr Steuereinnahmen. Diese "Wettervorhersage" trifft zu, wenn bei Volkswagen der wirtschaftliche Motor wieder anspringt. Längerfristig macht dies Sinn.

Nur was ist genau jetzt wichtiger: Neuer Wohnraum oder Verkehr? Kann man das überhaupt gegeneinander abwägen oder hängt nicht eher beides zusammen? Jede neue Wohnung verursacht schließlich Verkehr. Hier Prioritäten zu setzen ist sicher nicht einfach.

Allerdings sollte man dies offen und fair mit den Bürgern diskutieren. Transparenz ist gefragt.

Kritik

Die Begründung, es fehle an Fachkräften (Busfahrern), halte ich für vorgeschoben. Warum fällt dies gerade jetzt auf? Warum hat man nicht schon längst die Dringlichkeit fehlender Busfahrer zu einem politischen Thema gemacht? Rollende Stellenanzeigen machen dies jedenfalls nicht wirklich so deutlich, wie es jetzt urplötzlich dargestellt wird.

Das Argument der Wirtschaftlichkeit des Busnetzes ist zweifelhaft, wenn gleichzeitig in vollen Tönen eine "Grüne Route" hochgelobt wird. Sollen hier neue Baugebiete bevorzugt werden? Gleichbehandlung sieht anders aus. Nebelkerzen vom gleichbleibendem Angebot in der Kernzeit sind auch falsch, wenn das neue Konzept einen ausgedünnten Ferienfahrplan dafür vorsieht. Es ist hier wohlgemerkt nicht nur der übliche Wegfall der Schülerfahrten gemeint, sondern eine Ausdünnung des Kernangebotes insgesamt. Das gab es noch nie! Neugewonnene Fahrgäste würde man wieder vergraulen. Verlässliche Politik sieht anders aus.

Gegenvorschlag (Gesamtkonzept)

Ich sehe unser Busnetz zusammen mit dem Straßennetz bildlich gesprochen als Blutkreislauf oder Gefäßsystem unserer Stadt. Die Stadt selbst ist quasi eine bodendeckende Pflanze. Jeder Stadtteil ist eine Tochterpflanze der jeweiligen Mutterpflanze. Die Wohnungen sind quasi die Zellen. Die Sprossachsen sind Stadtteilzentren und Hauptstraßen. Die Grünanlagen (vergleichbar mit der Photosynthese in den Chloroplasten der Pflanzenzellen) sind lebensnotwendige Lungen und damit wesentlicher Teil der Infrastruktur, und keine Deko ("Straßenbegleitgrün"). Alles muß großemäßig zusammenpassen, damit alles gut funktioniert. Nur eine starke Mutterpflanze entwickelt Ausläufer. Diese überleben auch nur, wenn sie gut ernährt werden. Das wäre in unserer Stadt das Busnetz und der Individualverkehr auf der Straße. Beides zusammen bestimmt über die Funktionsfähigkeit des Stadtteils bzw. der ganzen Stadt. Wer zieht ins Umland, wenn er ohne Auto dort "verraten und verkauft ist".

Alternativ zu den Kürzungen im Busnetz könnte man auch kurzfristig die "Öffis" ins Umland stärken und gleichzeitig Investitionen in neue Baugebiete verschieben bis sich die wirtschaftliche Lage wieder verbessert hat. Bei der Bibliothek hat man doch genauso weitsichtig gehandelt

Diese Zeit sollte man nutzen, um von Beginn an wirklich gemeinsam mit den Bürgern die Planungen durchzuführen, statt "Feigenblatt-Veranstaltungen mit Schweigegelübte" wie bei der Planung zur neuen Bibliothek zu veranstalten. Ein sehr gutes Vorbild sind die laufenden Planungen der Stadt Braunschweig zur Stadtbahnerweiterung. Mit einer besseren Anbindung des Umlandes durch die Öffis wird ein Umzugsdruck verringert und gleichzeitig ist allen mit mehr Mobilität geholfen. Die Öffis sind umwelt- und klimafreundlicher als der Individualverkehr.

Eine Fusion (auf Augenhöhe!) mit dem Umland ergibt sich längerfristig automatisch (siehe oben). Unser Oberbürgermeister hat sich doch sogar eine Extraportion Dienstzeit vom Rat der Stadt genehmigen lassen, um Fusionen mit dem Umland zu beschleunigen, für die er seit Beginn der jetzigen Amtszeit keine Zeit mehr gefunden hat. Das bedeutet natürlich eine ganzheitliche Denkweise über den Tellerrand hinaus. Wie wäre es mit einer Region Harz & Heide im Zuschnitt des Verkehrsverbundes unter gleichberechtigten Partnern und abgestuften Entscheidungsbefugnissen? Das Busnetz gehört dazu. Welche Erfahrungen hat die Region Hannover gemacht?

Gegenvorschlag (Detail-Ideen)

Ist ein Anrufbus für Stadt und Umland ohne Aufpreis in den Randzeiten von Montag bis Sonntag eine kreative Ergänzung oder Alternative? Für einen "ausgewachsenen" Bus unwirtschaftliche Strecken und Haltestellen sind auf jeden Fall wesentlich besser mit einem "Bulli" auf Anfrage zu bedienen. Rückfragen inklusive. In den Medien ist schon der Begriff ÖPNV on demand aufgetaucht. Mein Vorschlag lautet: "Bei Anruf: Öffi!". Ein Handy sollte mittlerweile spätestens seit Absterben der öffentlichen Telefonzellen auch bei Senioren zur festen Ausstattung unterwegs gehören, wenn auch teilweise sicher widerwillig. "Wat mut, dat mut".

Ein Anrufbus, der nur auf ausdrückliche Anforderung (über klassisches Handy oder Smartphone) fährt, bedeutet jedoch auch erhöhten Administrationsaufwand in der Leitstelle. Es müssen schließlich alle Fahrtwünsche von A nach B im Rudel koordiniert und sinnvoll kombiniert werden ("Flohzirkus-Direktor"). Mein Vorschlag wäre daher, nur in absoluten Randzeiten (täglich ab 22.00 Uhr) das gesamte Netz ausschließlich mit dem Anrufbus zu "beackern". Es gewinnen beide Seiten: Es wird nur gefahren, was gebraucht wird; der Fahrgast wird potentiell schneller bedient.

Größenmäßig unterhalb des Gelenkbusses (Größe L) und des Standardbusses ohne Gelenk (Größe M) gibt es noch mehrere Busvarianten mit weniger Sitzplätzen, die dafür aber auch kostengünstiger im Betrieb sind. Die Eignung für Rollstuhlfahrer, Kinderwagen und Rollatoren darf dabei nicht völlig außer Acht gelassen werden. Mit einem Bulli (Größe XS) und "zu heiß gewaschenem" Standardbus (Größe S), wie er beispielsweise neuerdings in der Gemeinde Lehre auf der neuen Linie 388 eingesetzt wird, kann man maßgeschneidert schwach genutzte Strecken bedienen, ohne Mobilität zu verlieren. Warum nicht im Übergang zu obigem Anrufbussystem von 20.00 Uhr bis 22.00 Uhr auf dann schwachgenutzten Linien Kleinbusse einsetzen? Der Bus paßt sich Größenmäßig dem Fahrgastaufkommen an. Im Notfall kann dann sicher eine Zugabe angefordert werden. Oder als Zubringerbus...? Eine bedarfsgerechte Ausgestaltung und Steuerung der Fahrzeugflotte statt des Fahrtenangebotes an sich erhöht die Klimabilanz, weil hier nicht mit "Kanonen auf Spatzen" geschossen wird. Außerdem braucht es dazu keine Änderung des Fahrplanes. In der Zeit, wo man das neue Liniennetz im Hinterzimmer ausgebrütet hat, hätte man sich stattdessen längst eine entsprechende Flotte zulegen können. Wie wäre es mit "guten Gebrauchten".

Der vermehrte Einsatz von Klein- und Kleinstbussen auf schwach genutzten Routen leistet auch einen erheblichen Beitrag zum Lärmschutz. Diese sind schließlich nicht lauter als der herkömmliche Verkehr. Einwohner haben sich schließlich nur über die Lärmbelastung und die Erschütterungen der herkömmlichen "dicken Brummer" gestört, während gleichzeitig positive

Stimmen über die aktuell gute Busverbindung zu hören sind. Kleinbusse sind daher eine bessere Lösung als Busverbindungen wieder einzusparen.

Die beabsichtigten Änderungen am Busnetz werden letztlich damit begründet, ausschließlich Fahrten mit dauerhaft durchschnittlich weniger als 10 Fahrgästen abzuschaffen. Einen Bulli darf man mit einem PKW-Führerschein fahren. Dieser Führerschein ist begrenzt auf maximal 9 Personen (inklusive Fahrer), also unter 10 (siehe oben). Jeder, der einen PKW-Führerschein hat, braucht somit nur noch, wie z.B. Taxifahrer, zusätzlich einen Personenbeförderungsschein, um einen Bulli im Auftrag der WVG in "Schwachverkehrszeiten" zu steuern. Die Personalprobleme sollten sich damit in Luft auflösen. Im Zweifel können ja die Lokalpolitiker selbst einspringen, und Dienst am Bürger im wörtlichen Sinne leisten.

Fazit

Die grundsätzliche Diskussion über das Busnetz muß öffentlich basisdemokratisch ausgetragen werden und nicht mit Ausreden und Nebelkerzen umgangen werden. Ich fordere meine Mitbürger auf, in den Ortsräten und im Rat der Stadt Wolfsburg im Rahmen der Einwohnerfragestunde und im sonstigen direkten Dialog mit den politischen Entscheidungsträgern, diese Fragen konstruktiv kritisch, aber fair, zu stellen. Wahre Volks-
VERTRETER haben ein offenes Ohr für die Bevölkerung und machen nicht was sie wollen; So als hätten Sie mit der Wahl einen Freibrief für alles und jedes bekommen. Die Zeiten eines Sonnenkönigs sind vorbei!

Vor dem Hintergrund der Klimadebatte kann man nicht massiv neue Baugebiete für gut Verdienende vorfinanzieren und gleichzeitig das Busnetz zu Lasten Aller überfallartig und unter Vortäuschung falscher Tatsachen eigenmächtig zusammenstreichen.

Wie kann eine wirklich demokratische Entscheidung gefunden werden, wenn hier schein-demokratisch die WVG als Marionette mit Ausreden vorgeschoben wird?