

Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse: Anforderungen und Realitäten im öffentlichen Personennahverkehr ländlicher Räume

Wilde, Mathias

Veröffentlichungsversion / Published Version

Sammelwerksbeitrag / collection article

Zur Verfügung gestellt in Kooperation mit / provided in cooperation with:

Akademie für Raumforschung und Landesplanung (ARL)

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Wilde, M. (2010). Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse: Anforderungen und Realitäten im öffentlichen Personennahverkehr ländlicher Räume. In M. T. W. Rosenfeld, & D. Weiß (Hrsg.), *Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse zwischen Politik und Marktmechanismus : empirische Befunde aus den Ländern Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen* (S. 153-171). Hannover: Verl. d. ARL. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-361748>

Nutzungsbedingungen:

Dieser Text wird unter einer Deposit-Lizenz (Keine Weiterverbreitung - keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Gewährt wird ein nicht exklusives, nicht übertragbares, persönliches und beschränktes Recht auf Nutzung dieses Dokuments. Dieses Dokument ist ausschließlich für den persönlichen, nicht-kommerziellen Gebrauch bestimmt. Auf sämtlichen Kopien dieses Dokuments müssen alle Urheberrechtshinweise und sonstigen Hinweise auf gesetzlichen Schutz beibehalten werden. Sie dürfen dieses Dokument nicht in irgendeiner Weise abändern, noch dürfen Sie dieses Dokument für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, aufführen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Mit der Verwendung dieses Dokuments erkennen Sie die Nutzungsbedingungen an.

Terms of use:

This document is made available under Deposit Licence (No Redistribution - no modifications). We grant a non-exclusive, non-transferable, individual and limited right to using this document. This document is solely intended for your personal, non-commercial use. All of the copies of this documents must retain all copyright information and other information regarding legal protection. You are not allowed to alter this document in any way, to copy it for public or commercial purposes, to exhibit the document in public, to perform, distribute or otherwise use the document in public.

By using this particular document, you accept the above-stated conditions of use.

Mathias Wilde

Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse: Anforderungen und Realitäten im öffentlichen Personennahverkehr ländlicher Räume

S. 153 bis 171

Aus:

Martin T. W. Rosenfeld, Dominik Weiß (Hrsg.)

Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse Zwischen Politik und Marktmechanismus

Empirische Befunde aus den Ländern Sachsen,
Sachsen-Anhalt und Thüringen

Arbeitsmaterial der ARL 351

Hannover 2010

Mathias Wilde

Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse: Anforderungen und Realitäten im öffentlichen Personennahverkehr ländlicher Räume

Gliederung

- 1 Einleitung
- 2 Zentrale-Orte-Konzept und ÖPNV-Erreichbarkeiten
- 3 Der Landkreis Weimarer Land – Kurzüberblick
- 4 Neuausrichtung der Zentralen Orte im Landkreis Weimarer Land
- 5 Angebotssituation des ÖPNV im Landkreis Weimarer Land
- 6 Raum, Zeit und Verfügbarkeit – Kriterien der Erreichbarkeit für den Landkreis Weimarer Land
- 7 Zusammenfassung und Fazit

Literatur

1 Einleitung

Demographischer Wandel und dessen Folgen, Bevölkerungsverluste und Schrumpungsregionen, weniger junge, aber mehr ältere Menschen – diese und andere Schlagwörter bestimmen die Diskussionen zur Entwicklungsperspektive vieler ländlicher Regionen und fließen verstärkt in die Konzepte der Landes- und Regionalplanung ein (vgl. z.B. Spangenberg 2007). Ein wesentlicher Aspekt innerhalb der Debatte liegt bei den Möglichkeiten zur Aufrechterhaltung flächendeckender sozialer und technischer Infrastrukturen (Kocks, Thrun 2005: 9 ff.): Wie kann die öffentliche Daseinsvorsorge auch unter Schrumpfbedingungen und bei begrenzter Finanzausstattung für die gesamte Bevölkerung gewährleistet werden? Dies ist die zentrale Frage, die sich den PlanerInnen immer vordringlicher stellt und die immer wieder neu beantwortet werden muss. Beispiele und Handlungsanforderungen werden unter anderem in den Beiträgen, z.B. für den Finanz- und Bildungssektor, aufgezeigt (vgl. Panzer und Gather, Kaps in diesem Band). In diesem Beitrag wird, ähnlich wie in anderen Beiträgen, der Konflikt zwischen flächendeckender Versorgung und einer Zentralisierung von Versorgungsangeboten thematisiert. Auch wenn mit diesem Konflikt die Frage nach einer Revision der konventionellen Planungsleitvorstellung zur Herstellung der Gleichwertigkeit von Lebensverhältnissen in allen Teilräumen einhergeht (vgl. z.B. ARL 2006; Kersten 2006: 245 f.; Strubelt 2006: 306 f.; Barlösius 2006: 18 f.), besteht weitgehender Konsens dahingehend, dass die Erreichbarkeit der Zentralen durch öffentliche Verkehrsangebote zur Sicherung der Daseinsvorsorge und als Ausgangspunkt gleichwertiger Lebensverhältnisse gewährleistet sein muss (Spangenberg 2007: 11).

Vor dem Hintergrund einer Neuausrichtung des Netzes Zentraler Orte in Thüringen geht der vorliegende Beitrag auf die daraus resultierenden Konsequenzen für den öffent-

lichen Personennahverkehr (ÖPNV) als Voraussetzung zur Sicherstellung der Erreichbarkeit von Grundfunktionen und somit gleichwertiger Lebensverhältnisse ein. Ausgehend von Planvorgaben und Zielen der Landes- und Regionalplanung werden kleinräumig am Beispiel des Landkreises Weimarer Land zunächst die Auswirkung einer reduzierten Anzahl von Zentralen Orten auf die Erreichbarkeit dieser Orte dargestellt sowie weiterhin die bestehenden Grenzen eines konventionellen linienbezogenen ÖPNV-Angebotes im ländlichen Raum aufgezeigt. Darauf aufbauend werden für den Landkreis Weimarer Land exemplarisch die Grundzüge eines Kriteriensystems diskutiert, welches das für die ÖPNV-Erreichbarkeit der Zentralen Orte i.d.R. verwendete Raum-Zeit-Kriterium um Aspekte einer raumspezifischen Verfügbarkeit von Angeboten ergänzt.

2 Zentrale-Orte-Konzept und ÖPNV-Erreichbarkeiten

Eine der Strategien zur Anpassung von Infrastrukturen ergibt sich aus dem siedlungsstrukturellen Leitbild der *dezentralen Konzentration*. Dieses besagt, dass *konzentriert* elementare Grundfunktionen in verschiedenen Orten einer Region (*dezentral*) vorgehalten werden (Kocks, Thrun 2005: 7). Das heißt nicht *alles* wird *überall* angeboten, sondern entsprechend dem Zentralen-Orte-Konzept funktional in Zentren gebündelt. Demzufolge fällt der Erreichbarkeit dieser Zentren eine tragende Bedeutung in der Gleichwertigkeitsdebatte zu. Denn gleichwertige Lebensverhältnisse können lediglich dann bestehen, wenn der Zugang zu den elementaren Grundfunktionen zumutbar aus allen Teilräumen ermöglicht ist (vgl. Danielzyk, Koch 2002: 201 ff.). Dementsprechend wird die Erreichbarkeit der Zentren auch als ein wesentliches Kriterium bei der Ausweisung von Zentralen Orten betrachtet und mittels Versorgungsbereichen und Erreichbarkeitsstandards abgegrenzt (Blotevogel 2002: 299 ff.).

Die Erreichbarkeit von Grundzentren ist dann als weniger prekär anzusehen, wenn kleinräumige Grundversorgungsbereiche in einer Region gegeben sind. Vor dem Hintergrund der Neuausrichtung des Zentrale-Orte-Konzepts und der damit einhergehenden Konzentration auf ein gestrafftes Netz leistungsfähiger Zentren mit entsprechender Erweiterung von Grundversorgungsbereichen als Beitrag zum Erhalt der Funktionsfähigkeit ländlicher Räume (ARL 2006: 17 f.) muss auch die Erreichbarkeit mittels öffentlicher Verkehrsangebote neu überdacht werden (BBR 2005: 13). Die Betrachtung des öffentlichen Verkehrsangebotes ist insofern angezeigt, da diese einen wesentlichen Beitrag zur Sicherung gesellschaftlicher Teilhabe – und letztendlich auch gleichwertiger Lebensverhältnisse – insbesondere im ländlichen Raum leisten (Holz-Rau 2006: 38 ff.). Eine reine Darstellung der Erreichbarkeiten im motorisierten Individualverkehr wäre somit zu einseitig. Hierbei eröffnet sich jedoch ein neuer Konflikt in der Planungspraxis: Einerseits ist im Zuge der Straffung des Netzes Zentraler Orte der öffentliche Verkehr als Voraussetzung für die Erreichbarkeit mehr gefordert als zuvor (Danielzyk, Koch 2002: 202 f.), andererseits ist aufgrund finanzieller Zwänge und demographischer Entwicklungen die Aufrechterhaltung klassischer öffentlicher Verkehrsangebote an sich infrage gestellt (Canzler, Knie 2007: 34 f.).

Die Landesplanung trifft Vorgaben und definiert Ziele mittels derer die Erreichbarkeit von Zentralen Orten durch öffentliche Verkehrsangebote gewährleistet sein soll. Ausgehend von abgegrenzten Versorgungsbereichen, welche die räumliche Bezugsebene des Zentralen Ortes bilden (Blotevogel 2002: 301), werden dabei die Kriterien einer zumutbaren Erreichbarkeit abgeleitet. Einheitliche Standards liegen in Deutschland jedoch nicht vor, bereits bei der Maßstabseinheit bestehen Unterschiede. Während in Rheinland-Pfalz und Bayern das Kriterium *Entfernung in Kilometern* herangezogen wird,

bezieht sich der Maßstab der anderen Bundesländer auf *Zeitangaben*, innerhalb derer das Zentrum mit dem ÖPNV zu erreichen ist.¹ Darüber hinaus fließen Angaben der Mindestbedienung (Fahrtenhäufigkeit) in die Definition ein. Unterschieden wird zwischen der Erreichbarkeit von Mittel- und Grundzentren. Hierbei reicht die Spannweite bezüglich des maximalen Zeitaufwandes zur Anbindung von Mittelzentren von 30 Minuten (Saarland) über 45 Minuten (Thüringen) bis zu 60 Minuten (z.B. Hessen und Sachsen). Dagegen gestalten sich die definierten Erreichbarkeitswerte zu den Grundzentren einheitlicher und werden in der Regel mit 30 Minuten maximalen Zeitaufwands angegeben (vgl. zusammenfassende Darstellung bei Spangenberg 2007: 11). Die Zielvorgaben der drei Bundesländer Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen sind in Tab. 1 aufgeführt. Für den Freistaat Thüringen wird im *Landesentwicklungsplan Thüringen 2004* zusätzlich zum Zeitaufwand auch eine Mindestbedienung von 3 Fahrtenpaaren pro Tag für die Anbindung an Mittelzentren als Ziel der Raumordnung benannt (TMBV 2004: 20).

Tab. 1: Ausgewählte Erreichbarkeitsstandards im ÖPNV

	Mittelzentrum	Grundzentrum
Sachsen	60 Minuten	30 Minuten
Sachsen-Anhalt	60 Minuten	30 Minuten
Thüringen	45 Minuten	30 Minuten

Quelle: Vgl. SMI 2003: 17 ff.; MBV Sachsen-Anhalt 1999: 8 f.; TMBV 2004: 20 ff.

Die in den Landesentwicklungsplänen angegebenen Zeiten orientieren sich im Wesentlichen an den allgemeinen Empfehlungen zu den ÖPNV-Erreichbarkeiten, welche ebenfalls mit 30 Minuten zum Grundzentrum bzw. 60 Minuten in das Mittelzentrum angegeben werden (vgl. z.B. Blotevogel 2002: 302). Lediglich die Empfehlung einer Fahrtenanzahl von mindestens sechs werktäglichen Fahrtenpaaren (Blotevogel 2002: 301) ist zumindest in den genannten Bundesländern nicht berücksichtigt. Daneben werden auch keine Aussagen dahingehend getroffen, ob es sich bei den Zeitangaben um Angaben für die gesamte Wegedauer – also mit Zu- und Abgangszeiten – oder lediglich um reine Fahrzeiten handelt. Dieses eröffnet einen gewissen Interpretationsspielraum.

Auch wenn es sich bei diesen quantitativen Kriterien um konkrete Planvorgaben handelt, wird eher ein normativer Rahmen als Ziel der Raumordnung vorgegeben. Denn im Einzelfall ist es aufgrund regionalspezifischer Voraussetzungen erforderlich, u.U. von den Kriterien abzuweichen (Blotevogel 2002: 302). Diesem Ansatz folgend, ist in den Landesentwicklungsplänen von Sachsen-Anhalt und Thüringen weitergehend festgehalten, dass in begründeten Ausnahmen bzw. Einzelfällen eine Unterschreitung der angegebenen Richtwerte unter Umständen gerechtfertigt sein kann (MBV Sachsen-Anhalt 1999, S. 9; TMBV 2004: 23).

Einen anderen Weg geht die Landesplanung in Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern. Hier wird davon abgesehen normative Kriterien der ÖPNV-Erreichbarkeit Zentraler Orte festzulegen, lediglich allgemeine Aussagen zur Aufrechterhaltung von öffentlichen Verkehrsangeboten sind in den Landesplänen enthalten

¹ Mit Ausnahme von Baden-Württemberg, hier sollen die Mittelzentren lediglich mehrmals täglich mit dem ÖPNV erreichbar sein (WM BW 2002: 21).

(Spangenberg 2007: 11). Bei dieser wenig konkreten Herangehensweise erhalten die Aufgabenträger einerseits mehr Handlungsspielraum, andererseits verschiebt sich die Verantwortung zur Definition von Maßstäben für die Schaffung von gleichwertigen Lebensverhältnissen auf die untergeordneten Planungsebenen.

3 Der Landkreis Weimarer Land – Kurzüberblick

Die realen Gegebenheiten der zentralörtlichen Erreichbarkeit sollen am Beispiel des Landkreises Weimarer Land konkretisiert werden. Zur Charakterisierung des Landkreises wird im Folgenden zunächst ein Kurzüberblick gegeben.

Der im Freistaat Thüringen gelegene Landkreis Weimarer Land entstand in seiner heutigen Ausdehnung im Jahr 1993 durch die Zusammenlegung der Altkreise Weimarer Land und Apolda. Der Verwaltungssitz des Landkreises befindet sich in der Stadt Apolda. Die Stadt Weimar ist vom Landkreis umschlossen.

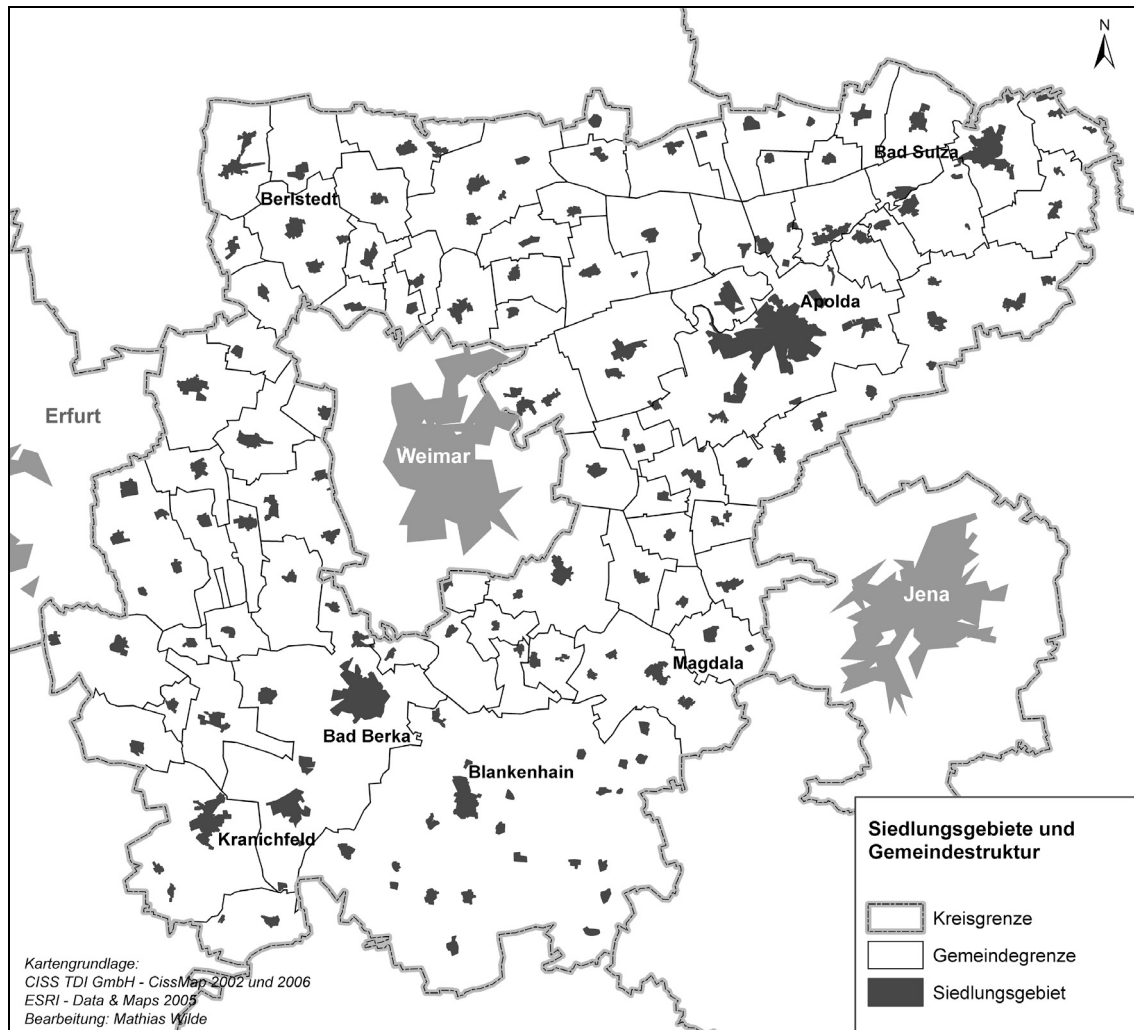
Die zentralörtliche Versorgung im Landkreis erfolgt überwiegend durch das Mittelzentrum Apolda bzw. Weimar als erweitertes Mittelzentrum. Das Unterzentrum Bad Berka sowie fünf weitere Kleinzentren verdichten bisher das Netz der Zentralen Orte im grundfunktionalen Bereich, was sich jedoch im Zuge der Neuausrichtung des Zentralen-Orte-Systems in Thüringen ändern wird (vgl. Abb. 2 und Abb. 3). Darüber hinaus grenzen die Zentralen Orte höherer Funktionsstufe Erfurt sowie Jena direkt an den Landkreis.

Die Raumstruktur des Landkreises wird im aktuellen regionalen Raumordnungsplan Mittelthüringen als überwiegend ländlich ausgewiesen, lediglich die Stadtregionen Weimar und Apolda gelten als Räume mit Verdichtungstendenzen (TIM 1999: Karte 1). Die überregionale Verkehrserschließung erfolgt im Straßenverkehr über die Anbindung an die Bundesautobahn A4 sowie durch mehrere Bundesstraßen. Im Schienenverkehr ist die Mitte-Deutschland-Verbindung eine der bedeutenden Verkehrsachsen, Verbindungen in den Norden und Süden ergänzen das Angebot im Schienenpersonenverkehr. Die aufgeführte Gebietskarte (Abb. 1) zeigt die Siedlungsstruktur des Landkreises Weimarer Land. Die Abbildung verdeutlicht die kleinteilige, disperse Siedlungsstruktur des Landkreises mit wenigen Siedlungsschwerpunkten.

Die Wirtschaft im Landkreis ist im Wesentlichen durch kleine und mittelständische Betriebe geprägt. Bedeutende Produktions- und Gewebestandorte sind neben den Industriestandorten Apolda und Großheringen sowie dem Gewerbegebiet Ulla-Nohra-Obergrunstedt in der Nähe von Weimar kaum vorhanden. Daneben verfügt der Landkreis mit mehreren Burgen und Schlössern, zahlreichen Parkanlagen sowie dem landschaftlich attraktiven Ilmtal über vielfältige touristische Ziele (Sedlacek 2001: 242 ff.).

Mit Blick auf die Bevölkerung ist der Landkreis Weimarer Land, wie der gesamte Freistaat, in den letzten Jahren durch einen Bevölkerungsrückgang geprägt. So zeigt die Bevölkerungsentwicklung zwischen den Jahren 1998 und 2005 einen Rückgang der Einwohner von 91.800 auf 88.300 um ca. 3,8% (TLS 2007 a). Die aktuellen Bevölkerungsprognosen des Landes Thüringen gehen von einer weiteren negativen Entwicklung der Einwohnerzahlen aus, wobei ein Rückgang der Bevölkerung von ca. 7% (TLS 2004: 180) zwischen den Jahren 2005 bis 2020 vorausberechnet ist. Mit diesem Trend liegt der Landkreis allerdings noch unter dem Landesdurchschnitt von ca. 12% (TLS 2007b: 6).

Abb. 1: Schema der Siedlungsgebiete und Gemeindestruktur des Landkreises Weimarer Land



Quelle: Eigene Darstellung

4 Neuausrichtung der Zentralen Orte im Landkreis Weimarer Land

Wie im Beitrag von Gather, Kaps (in diesem Band) zum Wandel im System der Zentralen Orte bereits ausführlich erörtert, gibt es im Zuge der Änderungen des Zentralen-Orte-Konzeptes in Thüringen statt bisher fünf zentralörtliche Ebenen künftig nur noch vier Ebenen (Oberzentrum, Mittelzentrum mit Teilfunktion eines Oberzentrums, Mittel- und Grundzentren). Daneben wird die Anzahl der ausgewiesenen Grundzentren deutlich reduziert. Die Reduzierung führt zu einer Erweiterung einzelner zentralörtlicher Grundversorgungsbereiche (TMBV 2004: 16 ff.).

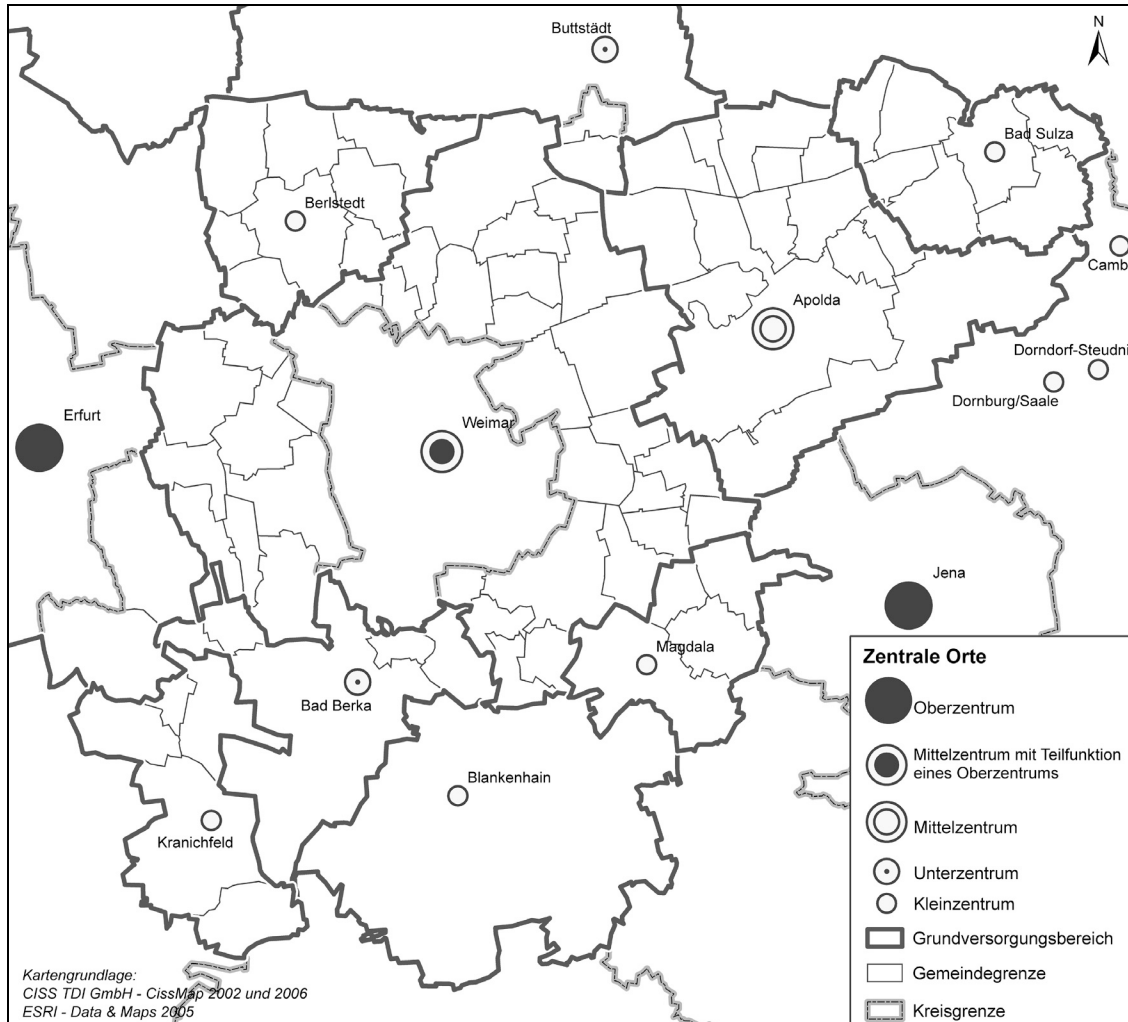
Geplante Veränderungen im Landkreis Weimarer Land

Anhand des vorliegenden Entwurfs des Regionalplans Mittelthüringen² wird die Entwicklung auch für den Landkreis Weimarer Land deutlich (RPMT 2007: 3 ff.). Verfügt der Landkreis inklusive der Stadt Weimar bisher noch über acht Zentrale Orte (vgl. Abb. 2), so weist der neue Regionalplan nur noch fünf Orte aus. Die Kleinzentren Berl-

² Entwurf der Planunterlagen des Regionalplans Mittelthüringen – Teil II Regionalplan Mittelthüringen vom 30.05.2007.

stedt, Magdala und Kranichfeld verlieren ihre ausgewiesene zentralörtliche Funktion. Infolgedessen erweitern sich die Grundversorgungsbereiche der verbleibenden Zentren, wobei im Wesentlichen die Städte Weimar sowie Bad Berka nunmehr über einen deutlich erweiterten Grundversorgungsbereich verfügen (vgl. Abb. 3).

Abb.2: Zentrale Orte und Grundversorgungsbereiche im Landkreis Weimarer Land

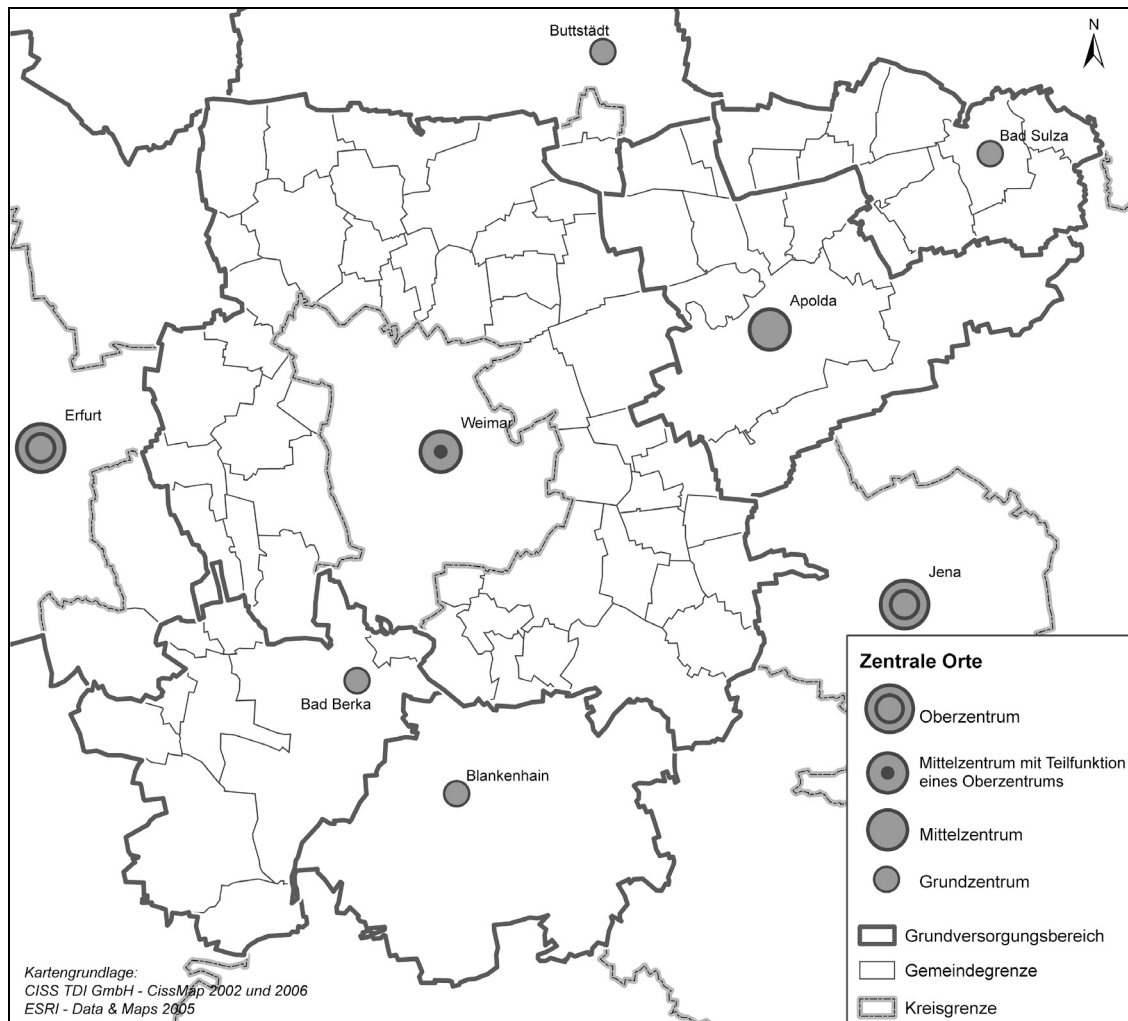


Quelle: Eigene Darstellung nach TIM 1999: 13 ff.

Auswirkungen auf den ÖPNV

Da das Liniennetz des ÖPNV bereits überwiegend auf die Mittelzentren Apolda sowie Weimar unter Berücksichtigung der Klein- und Unterzentren ausgerichtet ist, ergibt sich durch die Neudefinition der Zentralen Orte nicht zwingend eine Angleichung der Netzgestaltung im Kreisgebiet. Die angepassten, zum Teil deutlich erweiterten Versorgungsbereiche haben jedoch Auswirkungen auf die Erschließungswirkung des nachgeordneten ÖPNV-Netzes zur Anbindung der Zentralen Orte in der Fläche. Für die Sicherung einer angemessenen zentralörtlichen Erreichbarkeit ist es nunmehr Aufgabe der Planung auf kommunaler Ebene, in Ergänzung zu den von der Landes- und Regionalplanung vorgegebenen überregional bedeutenden Verbindungsachsen konkrete Erschließungsbereiche zu definieren sowie eine erforderliche Mindestbedienung im Nahverkehr zu präzisieren.

Abb. 3: Neugliederung der Zentralen Orte und deren Grundversorgungsbereiche im Landkreis Weimarer Land



Quelle: Eigene Darstellung nach RPMT 2007: 3 ff.

5 Angebotssituation des ÖPNV im Landkreis Weimarer Land

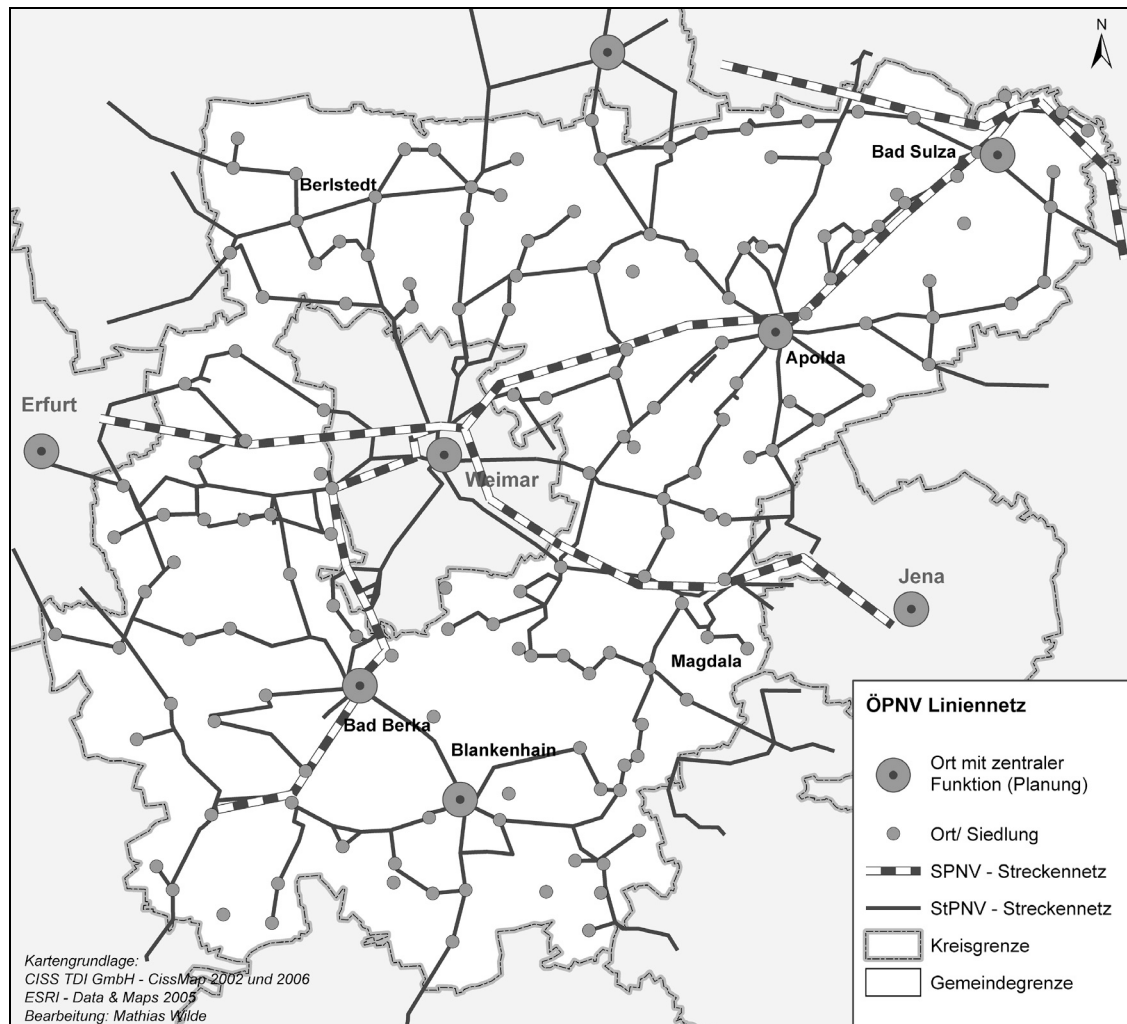
Ausgangspunkt des vorliegenden Beitrags ist die Fragestellung der Erreichbarkeit Zentraler Orte innerhalb der Grundversorgungsbereiche mittels öffentlicher Verkehrsangebote. In Abschnitt 2 dieses Beitrags wurde die zeitliche Komponente – also die Fahrzeit zum Zentrum – als das bedeutende Kriterium der Landes- und Regionalplanung herausgestellt, die Umsetzungsplanung vor Ort erfordert jedoch eine differenziertere Abbildung der Erreichbarkeitsverhältnisse. Hierbei stehen neben den Beförderungszeiten vor allem die räumliche und zeitliche Verfügbarkeit des Verkehrsangebotes im Vordergrund (Kolks, Fiedler 2003: 204).

Um die Erreichbarkeitssituation eines Landkreises konkret abzubilden und anhand dessen eine Beurteilungsgrundlage zur Umsetzung der klassischen zentralörtlichen Erreichbarkeitskriterien vorzulegen, soll im Folgenden die ÖPNV-Angebotsituation im Landkreis Weimarer Land unter den Gegebenheiten der neu definierten Grundversorgungsgebiete dargestellt werden.

Räumliche Verfügbarkeit

Die räumliche Verfügbarkeit von öffentlichen Verkehrsangeboten umfasst im Wesentlichen die Liniennetzgestaltung sowie die Erreichbarkeit der Haltestellen (vgl. Kolks, Fiedler 2003: 197 ff.). Dabei zeigt die Darstellung der ÖPNV-Liniennetzverbindungen des Landkreises zunächst ein hoch verdichtetes Netz, welches fast alle Ortschaften und Siedlungsbereiche im Kreisgebiet integriert (vgl. Abb. 4). Lediglich im Südteil bei Blankenhain bzw. Tannroda sind vereinzelt Siedlungsbereiche nicht im Liniennetz berücksichtigt. Dennoch ist die Gesamtlage des aktuellen Liniennetzes im Landkreis Weimarer Land als sehr feingliedrig und radial zu den Zentralen Orte liegend zu beurteilen. Bis auf wenige Ausnahmen sind die Orte im Kreisgebiet zumindest im Linienverlauf gut angebunden. Bei der Beurteilung der Situation im Bereich der Erschließungsqualität der Haltestellen im Landkreis Weimarer Land ergeben sich ebenso befriedigende Werte. Auch hier sind bis auf wenige Ausnahmen, bei denen die Haltestellen etwa an Abzweigungen zum Ortszentrum liegen, die Siedlungsbereiche durch Haltestellen gut erschlossen.

Abb. 4: Liniennetzverbindungen des ÖPNV im Landkreis Weimarer Land



Quelle: Eigene Darstellung nach Liniennetzplan LK Weimarer Land 2007

Anhand der Darstellung des Liniennetzes und der Beurteilung zur Erschließungswirkung der Haltestellen ist abschließend zu folgern, dass im Gebiet des Landkreises Weimarer Land eine gute Netzabdeckung zu verzeichnen ist. Mit wenigen Ausnahmen sind

alle Teilräume des Landkreises zumindest räumlich gut erschlossen und die Haltestellen durch adäquate Wegelängen zu erreichen.

Zeitliche Verfügbarkeit

Die gute räumliche Verfügbarkeit ist jedoch nur von Vorteil, wenn auch eine ausreichende zeitliche Verfügbarkeit gegeben ist. Die zeitliche Verfügbarkeit umfasst hierbei neben der Bedienungshäufigkeit einerseits die Fahrtenfolgezeit sowie andererseits die Regelmäßigkeit des Angebotes (Kirchhoff et al. 1999: C-9). Die Bedienungshäufigkeit beschreibt die Zahl der Fahrten bzw. der Fahrtenpaare für eine abgegrenzte Zeiteinheit (i. d. R. je Tag) bezogen auf eine bestimmte Relation. Diese ist somit eines der wesentlichen Kriterien zur Beschreibung der zeitlichen Verfügbarkeit des ÖPNV-Angebotes (Kirchhoff et al. 1999: C-9 f.).

In ländlichen Räumen konzentriert sich das ÖPNV-Angebot im Wesentlichen auf die Schul- und Ausbildungsverkehre (Bracher, Trapp 2003: 34). Während demnach an Schultagen ein Angebot vorgehalten wird, welches mit der Fahrtenanzahl auf die Schülerbeförderung ausgerichtet ist, liegt zu Ferienzeiten u. U. ein drastisch reduziertes Angebot in der Fläche vor. Als Indikator der zeitlichen Verfügbarkeit des ÖPNV-Angebotes in aufkommensschwachen Zeiten muss demzufolge der Ferienfahrplan herangezogen werden, denn dieser stellt in der Regel das Mindestangebot einer Region dar.

Das Ergebnis einer Fahrplananalyse für den Landkreis Weimarer Land, bei der die Anzahl der Fahrtenpaare je Ortschaft im Ferienfahrplan ermittelt wurde, ist in Tab. 2 aufgezeigt, deren räumliche Verteilung zeigt Abb. 5.

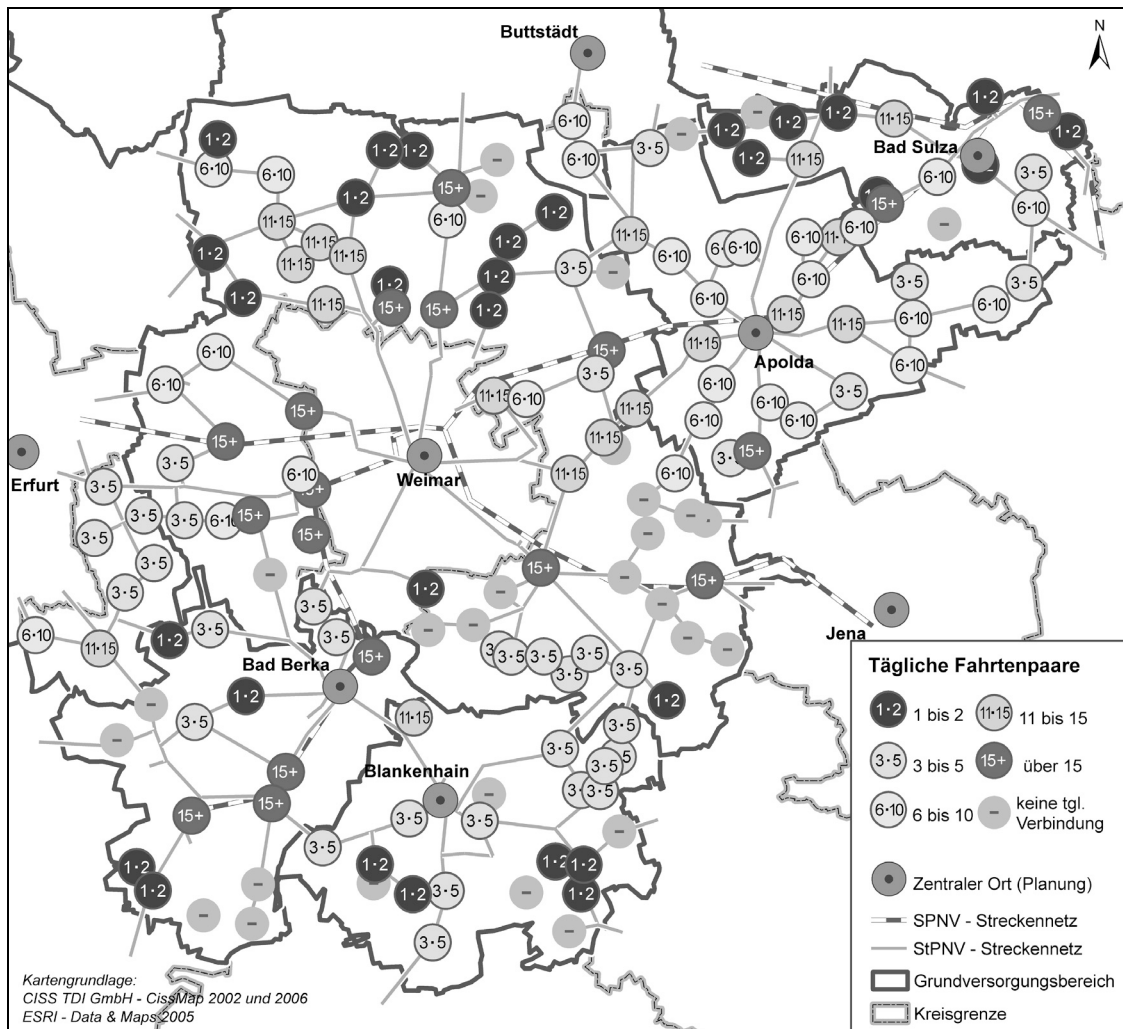
Tab. 2: Fahrplanangebot des ÖPNV in den Orten des Landkreises Weimarer Land (Ferienfahrplan 2006, k. V.: keine tägliche Verbindung)

Fahrtenpaare	Orte	Anteil
über 15	21	13 %
11 bis 15	18	11 %
6 bis 10	28	17 %
3 bis 5	36	22 %
unter 3	30	19 %
k. V.	29	18 %
<i>Gesamt:</i>	<i>162</i>	<i>100 %</i>

Quelle: Fahrplan 2006/2007 LK Weimarer Land

Demnach liegt zwar bei mehr als der Hälfte (63%, 103) der Orte bzw. Siedlungsbe-
reiche im Landkreis ein Fahrplanangebot vor, das über drei oder mehr Fahrtenpaare
verfügt, diesen jedoch stehen 18% (29) der Orte mit keiner täglichen Verbindung im
Ferienfahrplan gegenüber. Daneben liegt ein Angebot lediglich von einem oder zwei
Fahrtenpaaren pro Tag bei 19% der Ortschaften vor, wovon acht Orte (5%) ein Fahr-
tenpaar und 22 Orte (14%) zwei Fahrtenpaare aufweisen. Somit besteht für einen erheb-
lichen Teil der Ortschaften ein Fahrplanangebot, welches der dort lebenden Bevölke-
rung zumindest während der Ferienzeit nur eingeschränkt bzw. überhaupt nicht ermög-
licht, mit öffentlichen Verkehrsmitteln die Zentralen Orte aus dem jeweiligen Versor-
gungsbereich heraus zu erreichen.

Abb. 5: Fahrplanangebot des ÖPNV in den Ortschaften: Anzahl Fahrtenpaare im Ferienfahrplan 2006 – räumliche Verteilung



Quelle: Eigene Darstellung

Weiterhin ist anzumerken, dass im Landkreis Weimarer Land bisher keine alternativen Bedienungsformen eingeführt wurden. Demzufolge stehen dem Fahrgast in Räumen und zu Zeiten schwacher Verkehrsnachfrage keine Alternativen zum konventionellen Linienverkehr zur Verfügung.

Beförderungszeiten

Zur abschließenden Darstellung der Angebotssituation des öffentlichen Nahverkehrs im Landkreis Weimarer Land sollen auch die Beförderungszeiten von den Ortschaften im Grundversorgungsbereich zum zugeordneten Grundzentrum aufgezeigt werden. Wie bereits beschrieben gibt der *Landesentwicklungsplan Thüringen* als Ziel für die zeitliche Erreichbarkeit der Grundzentren im ÖPNV aus den jeweiligen Versorgungsbereichen 30 Minuten vor (TMBV 2004: 23). Es werden aber keine Aussagen dahingehend getroffen, ob dieser Erreichbarkeitswert sich auf die gesamte Wegedauer bezieht oder lediglich die Beförderungszeit betrifft. Während die Beförderungszeit lediglich die reine Fahrzeit im Verkehrsmittel beinhaltet, setzt sich die gesamte Wegedauer aus den Zu- und Abgangszeiten, der Wartezeit an der Haltestelle, den Beförderungszeiten sowie ggf. den Umsteigezeiten zusammen (Kolks, Fiedler 2003: 484). Insofern unterscheidet sich der Zeitaufwand für die gesamte Reise von der reinen Beförderungszeit. Die dargestell-

ten Beförderungszeiten sind eher als ein Bestandteil der gesamten Wegedauer anzusehen, ohne Berücksichtigung von Zu- und Abgangszeiten.

Für den Landkreis Weimarer Land ist die Verteilung bzgl. der Beförderungszeiten von jeder Ortschaft zu den künftig und gegenwärtig zugeordneten Grundzentren in Tab. 3, deren räumliche Verteilung in Abb. 6 abgebildet. Im Gegensatz zu den Betrachtungen der zeitlichen Verfügbarkeiten liegt der Analyse der Beförderungszeiten nicht der Ferienfahrplan, sondern der Fahrplan zu Schulzeiten zugrunde. Insofern sind ebenfalls die Siedlungsbereiche aufgeführt, die im Ferienfahrplan nicht bedient werden.

Tab. 3: ÖPNV Beförderungszeiten von jeder Ortschaft zum zugeordneten Grundzentrum – Vergleich zwischen der Neugliederung und den bestehenden Zentralen Orten (k. V.: keine Verbindung)

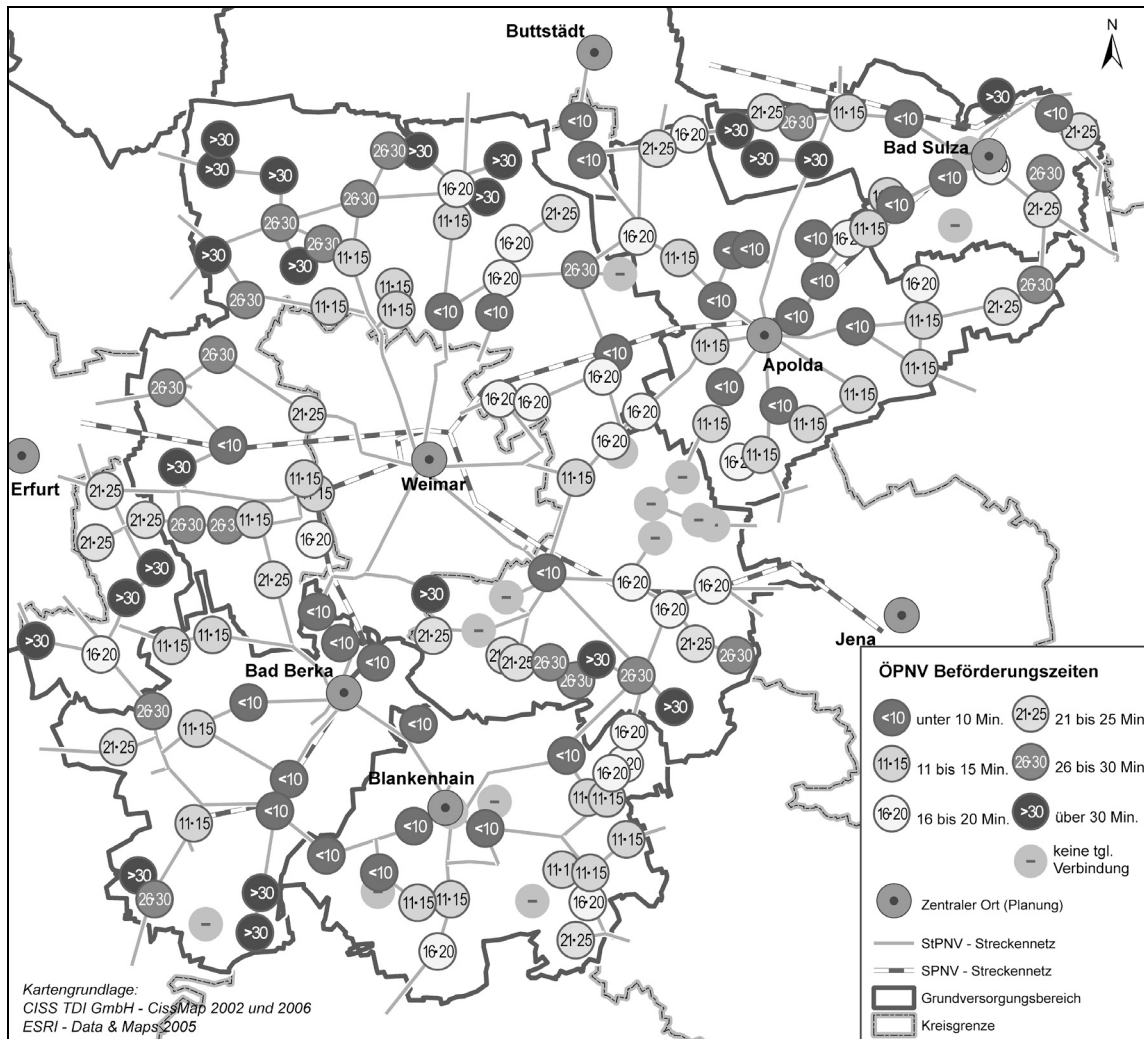
Beförderungszeit in Minuten	Ausrichtung auf künftige Zentrale Orte		Ausrichtung auf bestehende Zentrale Orte	
	Orte	Anteil	Orte	Anteil
unter 10	32	20 %	46	28 %
11 bis 15	31	19 %	34	21 %
16 bis 20	24	15 %	22	14 %
21 bis 25	17	10 %	15	9 %
26 bis 30	19	12 %	10	6 %
über 30	22	14 %	16	10 %
k. V.	17	10 %	19	12 %
<i>Gesamt:</i>	<i>162</i>	<i>100 %</i>	<i>162</i>	<i>100 %</i>

Quelle: Fahrplan 2006/2007 LK Weimarer Land

Die in Tab. 3 enthaltenen Ergebnisse der Fahrzeitanalyse verdeutlichen zunächst, dass die Mehrzahl aller Beförderungszeiten aus einer Ortschaft zum zugeordneten Zentrum sowohl bei den gegenwärtigen Verbindungen als auch unter den Bedingungen einer Neugliederung der Zentralen Orte unter 30 Minuten liegen.

Der Vergleich zwischen den Beförderungszeiten unter den Bedingungen der Neugliederung der Zentralen Orte und ohne Fahrplananpassungen sowie dem aktuellen Stand verdeutlicht jedoch auch die negative Wirkung einer Ausweitung einzelner Grundversorgungsbereiche auf die Beförderungszeiten. Gleichwohl ist ebenso festzustellen, dass der Großteil der Auswirkungen auf die Beförderungszeit – zumindest im Landkreis Weimarer Land – im Bereich unter 30 zu verzeichnen ist. Eine deutliche Verschlechterung mit Verbindungen über 30 Minuten Beförderungszeit ist dagegen lediglich bei wenigen Fällen aufzuzeigen (2%). Die Angebotssituation bzgl. der Beförderungszeiten verdeutlicht jedoch auch, dass sowohl bei den bestehenden Grundversorgungsbereichen als auch künftig Verbindungen vorliegen, die nicht die Zielvorgaben der Landes- und Regionalplanung erfüllen: Siedlungsbereiche ohne ÖPNV-Angebot und Verbindungen über 30 Minuten.

Abb. 6: ÖPNV Beförderungszeiten von jeder Ortschaft im Grundversorgungsbereich zum entsprechenden Grundzentrum – räumliche Verteilung



Quelle: eigene Darstellung

Bewertung der Angebotssituation

Die Analyse zur ÖPNV-Angebotsituation im Landkreis Weimarer Land verdeutlicht ein eher uneinheitliches Bild der zentralörtlichen Erreichbarkeiten innerhalb der neudefinierten Grundversorgungsbereiche. Als bemerkenswert ist die gute räumliche Verfügbarkeit herauszustellen. Die Verfügbarkeit im Sinne eines Fahrplanangebotes zeigt jedoch neben gut erschlossenen Ortschaften auch ein erheblicher Anteil an Orten, welche zumindest im Ferienfahrplan kaum oder nicht berücksichtigt werden. Es ist weiterhin festzustellen, dass die Erweiterung der Grundversorgungsbereiche im Landkreis Weimarer Land keine erheblichen Auswirkungen auf die Beförderungszeiten zum Grundzentrum aufweisen. Die Wirkungen finden eher in den angegebenen 30-Minuten-Bereich statt. Es ist vielmehr ersichtlich, dass bereits bei der bestehenden Situation die Kriterien bzgl. der Beförderungszeiten zu einem keineswegs unerheblichen Teil nicht erreicht werden.

In den Ortschaften mit langen Beförderungszeiten und geringem bzw. keinem Fahrplanangebot ist die Erreichbarkeit zentralörtlicher Grundfunktionen mittels öffentlicher Verkehrsdienstleistung allerdings als nicht gewährleistet anzusehen. Insofern verdeutlicht die Analyse der Erreichbarkeitssituation, dass nicht allein die Definition von ma-

ximalen Beförderungszeiten als alleiniges Kriterium der Erreichbarkeit von Zentralen Orten ausreicht, sondern ebenfalls die Kriterien der Verfügbarkeit von Verkehrsangeboten notwendig sind.

6 Raum, Zeit und Verfügbarkeit – Kriterien der Erreichbarkeit für den Landkreis Weimarer Land

Nachdem für den Landkreis Weimarer Land aufgezeigt wurde, dass sowohl zu den Beförderungszeiten als auch zu den Fahrtenpaaren uneinheitliche Ergebnisse der Erreichbarkeit vorliegen und ein dichtes (radial verlaufendes Liniennetz) zwar eine Voraussetzung, aber nicht Garant einer guten Erreichbarkeit ist, stellt sich die Frage der generellen Erfüllung von Zielvorgaben. Zunächst muss konstatiert werden, dass es im ländlichen Raum aufgrund der geänderten Rahmenbedingungen³ nicht möglich ist, in allen Teilräumen und zu allen Zeiten des Jahresverlaufes ein konventionelles linienbezogenes ÖPNV-Angebot vorzuhalten, was am Beispiel des Landkreises Weimarer Land verdeutlicht werden konnte. Insofern müssen Kriterien der Erreichbarkeit und des Angebotes herangezogen werden, die es der regionalen Fachplanung erlauben, ein Angebot zu gestalten, das sowohl die adäquate Erreichbarkeit der Zentralen Orte sicherstellt als auch die raumspezifischen Besonderheiten und die wirtschaftlichen Möglichkeiten berücksichtigt. Hierfür ist es unumgänglich, über die Vorgaben der Landes- und Regionalplanung hinaus konkrete Kriterien der Erreichbarkeit zur Erschließung der Teilgebiete im Grundversorgungsbereich zu definieren.

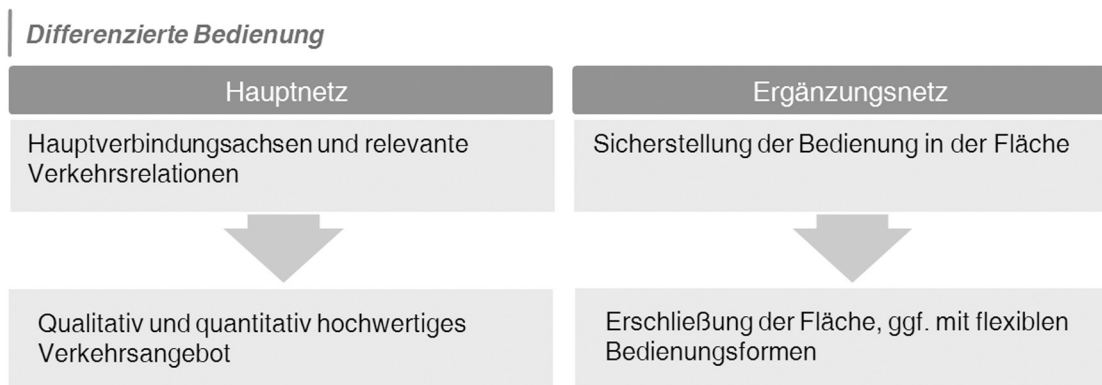
Zu den wichtigsten Einflussgrößen gehören die Grundversorgungsbereiche der Zentralen Orte, an denen die Verkehrsangebote ausgerichtet werden. Dazu kommen Kriterien, welche die Erreichbarkeit der Zentralen Orte unter adäquaten und „gleichwertigen“ Bedingungen sicherstellen sollen. Der Gestaltungsrahmen für den ÖPNV im Landkreis Weimarer Land ergibt sich somit einerseits aus dem 30-Minuten-Ziel des *Landesentwicklungsplans Thüringen*, andererseits hält der Entwurf des *Regionalplans Mittelthüringen* hierzu fest: „Der Straßenpersonennahverkehr gilt dann als auf die Zentralen Orte ausgerichtet, wenn von den Zentralen Orten ausgehend eine Mindesterschließung des Grundversorgungsbereiches mit täglich mindestens zwei Fahrtenpaaren radial in alle Richtungen [...] gegeben ist.“ (RPMT 2007: 37) Unabhängig von der Wertigkeit der Vorgaben gliedert sich die Erreichbarkeit von Grundzentren somit in die folgenden Komponenten:

- *Raum* Abgrenzung von Grundversorgungsbereichen
- *Zeit* Wegedauer, Beförderungszeiten zum Grundzentrum
- *Verfügbarkeit* im Sinne eines Mindestangebots

Im Folgenden soll exemplarisch für den Landkreis Weimarer Land die Abgrenzung der Angebotsgestaltung zur Realisierung der Zielvorgaben der Landesplanung unter den Gesichtspunkten der drei ÖPNV-Erreichbarkeitskomponenten einer differenzierten Bedienung aufgezeigt werden. Das *differenzierte Bedienungskonzept* (vgl. Abb. 7) unterscheidet hierbei ein Hauptnetz mit bedeutenden Verbindungsachsen sowie ein Ergänzungsnetz zur Anbindung einzelner Siedlungen an das zugeordnete Grundzentrum. Die Einteilung in ein Haupt- und ein Ergänzungsnetz ermöglicht die Definition regionalspezifischer Erreichbarkeitskategorien und deren konkretisierte Zielwerte.

³ Zu den geänderten Rahmenbedingungen des ÖPNV in der Fläche zählen neben den Folgen der demographischen Entwicklung vor allem disperse Verkehrsbeziehungen sowie die finanzielle Ausstattung des Aufgabenträgers (Canzler / Knie 2007: 34 ff.).

Abb. 7: ÖPNV Bedienkonzept – Unterscheidung in Haupt- und Ergänzungsnetz



Quelle: Eigene Darstellung

Haupt- und Ergänzungsnetz

Das Zentrale-Orte-Konzept wird durch die Abgrenzung von Entwicklungs- bzw. Verbindungsachsen ergänzt. Die Regionen entlang dieser Verbindungsachsen sind einerseits durch eine gute Erschließung und Versorgung gekennzeichnet, andererseits dienen diese zur Bündelung und Auslastung der Infrastrukturen (TMBV 2004: 28). Die Landes- und Regionalplanung gibt in den entsprechenden Raumplänen die überregional bedeutenden Achsen vor. Diese Achsen gilt es auf untergeordneter Ebene durch regional bedeutende Achsen zu ergänzen, welche dann als das ÖPNV-Hauptnetz einer Region verstanden werden kann. Im Gemeinschaftlichen Regionalen Rahmenplan Nahverkehr Mittelthüringen 2007–2011 wurde für den Landkreis Weimarer Land bereits eine Definition der einzelnen Verbindungsachsen vorgenommen. Gegliedert nach Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und Straßenpersonennahverkehr (StPNV) wurde ein System verschiedener Verbindungsfunktionsstufen herangezogen. Dieses sieht zwei Kategorien vor:

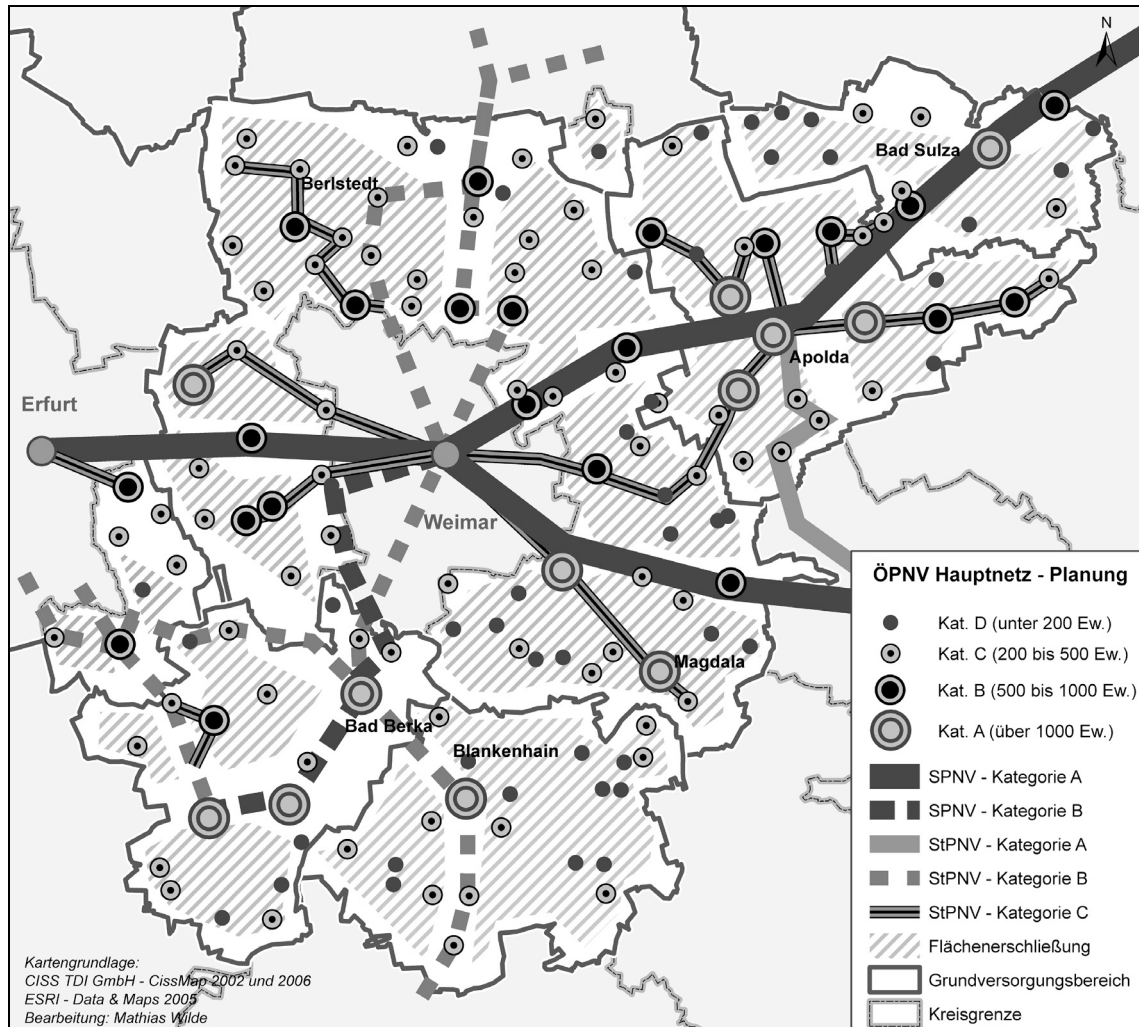
- Achsen der Kategorie A: Nachfragewerte von über 100.000 Fahrgästen pro Jahr und das Vorliegen einer raumordnerischen Verbindung von Oberzentren/Mittelzentren
- Achsen der Kategorie B: Nachfragewerte von 10.000 bis 100.000 Fahrgästen pro Jahr und das Vorliegen einer raumordnerischen Verbindung Grundzentren und höher (ISUP 2007: 46).

Diesen Achsen ist eine StPNV-Kategorie C hinzuzufügen, welche die Verbindungsfunktion weiterer bedeutender Orte (z. B. Sitz von Gemeindeverwaltungen, höhere Einwohnerzahlen) übernimmt. Die so abgegrenzten Verbindungsachsen bilden das Hauptnetz des ÖPNV. Bei dieser Herangehensweise ergibt sich für den Landkreis Weimarer Land die in Abb. 8 dargestellte Situation. Auf diesem Hauptnetz ist ein qualitativ und quantitativ hochwertiges Verkehrsangebot aufgrund der Nachfrage bzw. der Verbindungsfunktion gerechtfertigt.

Die Zwischenräume dieser Achsen müssen jedoch als Räume mit besonderem Erschließungsbedarf gewertet werden (Kirchhoff et al. 1999: C-48 f.). Ein solcher besondere Bedarf in den Achsenzwischenräumen kann auch durch die Analyse der Angebotsituation im Landkreis Weimarer Land bestätigt werden, denn die Defizite sind überwiegend in diesen Räumen anzufinden. Das Ergänzungsnetz des ÖPNV erfasst somit die Orte bzw. Ortsteile, welche nicht im Hauptnetz integriert sind. Dies sind überwiegend Siedlungsbereiche mit geringen Einwohnerzahlen (Orte mit weniger als 500 Einwohnern, vgl. Abb. 8). Dieses Ergänzungsnetz dient ausschließlich der Flächenerschließung.

bung. Das Verkehrsangebot richtet sich hierbei nach dem Bedarf an Mobilitätsangeboten, d. h. entsprechend der Nachfragesituation ist zu entscheiden, ob ein konventionelles Linienangebot gerechtfertigt ist oder Bedarfsverkehre – also flexible Bedienungsformen – die Mobilitätssicherung übernehmen.

Abb.8: Vorschlag zur Unterscheidung der Flächenerschließung und eines Hauptnetzes für den ÖPNV im Landkreis Weimarer Land



Quelle: Eigene Darstellung nach ISUP 2007: 115; ergänzt um StPNV-Kategorie C und Flächenerschließung

Definition von Erreichbarkeitskategorien

Für die Definition der Verkehrsangebote – im Sinne einer Mindestbedienung – steht die Verfügbarkeit im Vordergrund. Die Darstellung der Angebotssituation im Landkreis Weimarer Land des Jahres 2007 hat gezeigt, dass mit den Vorgaben einer Mindesterschließung auf Grundlage von Fahrtenpaaren die Erreichbarkeit nicht umfassend sichergestellt werden kann.

Ausgehend von der Zuordnung zum Haupt- und Ergänzungsnetz ist es letztlich erforderlich, konkrete Erreichbarkeitskategorien sowie Angebotsstandards abzugrenzen. Als Grundlage kann wiederum der *Gemeinschaftliche Regionale Rahmenplan Nahverkehr Mittelthüringen 2007–2011* herangezogen werden, der für die als bedeutend eingestuftten Verbindungsachsen bereits Mindestbedienungsstandards festlegt (vgl. Tab. 4).

Tab. 4: Mindestbedienung auf den Hauptverbindungsachsen (HVZ – Hauptverkehrszeit, NVZ – Nebenverkehrszeit, S-F – Sonn- und Feiertags, FP – Fahrtenpaare)

Erreichbarkeitswerte – Verfügbarkeit			
Kategorie	HVZ	NVZ	S-F
SPNV A	30 Min. Takt	60 Min. Takt	60 Min. Takt
SPNV B	60 Min. Takt	60 Min. Takt	120 Min. Takt
StPNV A	60 Min. Takt	-	120 Min. Takt
StPNV B	6 FP	-	3-4 FP

Quelle: ISUP 2007: 81

Für die Flächenerschließung im Ergänzungsnetz sind die in Tab. 4 abgebildeten Standards für die Hauptverbindungsachsen aufgrund der schwachen Nachfrage nicht verhältnismäßig. Berücksichtigt man die vorliegenden Gegebenheiten, ist somit eine Flexibilisierung der öffentlichen Verkehrsangebote zur Aufrechterhaltung bzw. Herstellung der zentralörtlichen Erreichbarkeiten aus den Achsenzwischenräumen im Ergänzungsnetz erforderlich. Um für die Flächenerschließung Mindestwerte der Erreichbarkeit von Zentralen Orten zu definieren, werden als Ausgangspunkt differenzierte Siedlungskategorien vorgeschlagen. Dies bedeutet, dass auf Grundlage der Einwohnerzahlen pro Ort bzw. Ortsteil eine Kategorisierung von Bedienungsstandards erfolgt (vgl. Tab. 5). Anhand der im Landkreis vorliegenden Siedlungsstrukturen und der Bevölkerungsverteilung sowie der in den allgemeinen Planwerken angegebenen Bemessungsgrößen (vgl. Kirchhoff 1999: C-10 f.) können folgende Siedlungs- bzw. Ortskategorien (Einwohner je Ort bzw. Ortsteil) zur Anwendung gelangen:

- *Kategorie A:* über 1.000 Einwohner
- *Kategorie B:* 500 bis 1.000 Einwohner
- *Kategorie C:* 200 bis 500 Einwohner
- *Kategorie D:* unter 200 Einwohner

Die Definition von Bedienungsstandards ist nunmehr an diesen Ortskategorien ausgerichtet, d. h. jeder Ortskategorie wird ein differenziertes Mindestangebot zur Aufrechterhaltung von minimalen Mobilitätsmöglichkeiten zugeordnet. Für den Landkreis Weimarer Land wird hierfür die in Tab. 5 dargestellte Mindestbedienung zu den verschiedenen je Ortskategorie und Verkehrszeit vorgeschlagen.

In den Ortschaften, in denen aufgrund der Einwohnerzahlen (Ortskategorie C und D) – und somit der abzuleitenden geringeren Nachfrage außerhalb des Schülerverkehrs – Linienverkehrsangebote nicht aufrechtzuerhalten sind, wird die Sicherung der Mobilität mittels flexibler Bedienungsformen befürwortet. Der wesentliche Unterschied flexibler Bedienungsformen gegenüber dem konventionellen Linienbetrieb besteht in der Flexibilisierung der Bedienungszeiten und -gebiete. Hierbei werden lediglich nach Bedarf einzelne Haltepunkte angefahren und Fahrgäste lediglich nach vorheriger Anmeldung abgeholt. Zudem können die Fahrzeuge der flexiblen Bedienungsformen in einem begrenzten Rahmen bedarfsabhängig eingesetzt werden. Flexible Bedienungsformen haben sich in unterschiedlicher Ausprägung bewährt. Diese Formen können im Wesentlichen in Bedarfslinien- bzw. Richtungsbandbetrieb sowie Flächenbetrieb klassifiziert werden. Dem Fahrgast stehen dann etwa sogenannte Rufbusse (Richtungsbandbetrieb) oder Anrufsammeltaxis (Flächenbetrieb) zur Verfügung.

Tab. 5: Mindestbedienungsstandards der spezifischen Ortskategorien (HVZ – Hauptverkehrszeit, NVZ – Nebenverkehrszeit, S-F – Sonn- und Feiertags, FP – Fahrtenpaare, Ew. – Einwohner)

Ortskategorie	Erreichbarkeitswerte – Verfügbarkeit		
	HVZ	NVZ	S-F
A (> 1000 Ew.)	> 6 FP	3 FP, ggf. flex. Bedienung	3-4 FP
B (500-1000 Ew.)	3-6 FP	3 FP, ggf. flex. Bedienung	3 FP, ggf. flex. Bedienung
C (200-500 Ew.)	3 FP, ggf. flex. Bedienung	flex. Bedienung	flex. Bedienung
D (< 200 Ew.)	flex. Bedienung	flex. Bedienung	flex. Bedienung

Quelle: ISUP 2007

Welche dieser Bedienungsformen letztendlich zur Anwendung gelangen, bedarf einer konkreten Angebotsplanung, auch unter Berücksichtigung der bestehenden Nachfrage. Für die Planung und Umsetzung flexibler Bedienungsformen kann auf das Handbuch zur Planung flexibler Bedienungsformen im ÖPNV (BBR 2008) und auf das Handbuch Alternative Bedienung im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB 2008) verwiesen werden.

Die Herangehensweise zur Abgrenzung einer Mindestbedienung des ÖPNV differenziert somit einerseits nach räumlichen Kriterien und andererseits nach Kriterien der Verfügbarkeit: *nach räumlichen Kriterien* im Sinne der übergeordneten Verbindungsachsen sowie der vorgeschlagenen Ortskategorien, *nach Kriterien der Verfügbarkeit* im Sinne einer Unterscheidung des Angebotes in konventionelle und flexible Bedienungsformen.

Auch wenn es nicht sinnvoll erscheint, eine solche Differenzierung der Erreichbarkeit in den übergeordneten Entwicklungsplänen festzuhalten, zeigt es gleichwohl, dass Mindeststandards allein auf Grundlage von Fahrtenpaaren eher als theoretische Annahmen zu werten sind (vgl. hierzu auch Danielzyk, Koch 2002: 205). Unter Berücksichtigung der vorliegenden Gegebenheiten sollte daher die Aufrechterhaltung bzw. Herstellung der zentralörtlichen Erreichbarkeiten aus den Achsenzwischenräumen durch eine Neuausrichtung – Flexibilisierung – der öffentlichen Verkehrsangebote erfolgen. Diese Entwicklung gilt es zu fördern, weswegen die Definition zentralörtlicher Erreichbarkeit neben der räumlichen und zeitlichen Dimension auch eine Dimension der Verfügbarkeit von öffentlichen Verkehrsangeboten berücksichtigen muss.

7 Zusammenfassung und Fazit

Die Erreichbarkeit Zentraler Orte mittels öffentlicher Verkehrsangebote wird von der Landes- und Regionalplanung als eines der wesentlichen Kriterien zur Sicherung der Zugänglichkeit von Grundfunktionen angesehen. Um dem gerecht zu werden, sind in den entsprechenden übergeordneten Planungsinstrumenten konkrete Versorgungsbereiche der Grundzentren abgegrenzt sowie Zielvorgaben zur ÖPNV-Erreichbarkeit fest-

gehalten. Diese Zielvorgaben beinhalten in den Ländern Thüringen, Sachsen und Sachsen-Anhalt vorwiegend die Vorgabe von Zeiten, in denen der Zentrale Ort mit öffentlichen Verkehrsangeboten zu erreichen sein sollte. Angaben eines vorzuhaltenden Mindestangebotes mit einer definierten Anzahl von Fahrten des öffentlichen Verkehrs ergänzen die Zielvorgaben. Die dargestellte Angebotsituation im Landkreis Weimarer Land verdeutlicht dagegen ein ÖPNV-Angebot, welches in einzelnen Siedlungsbereichen zumindest außerhalb der Schulzeiten die Vorgaben der Landes- und Regionalplanung nicht bzw. lediglich bedingt widerspiegelt. Es offenbart sich somit eine Abweichung zwischen den Vorstellungen der Landes- und Regionalplanung und der tatsächlich bestehenden Erreichbarkeitssituation in den Kommunen. Hierbei zeigte sich weniger das Zeitkriterium als kritische Größe, vielmehr konnte die Verfügbarkeit des Angebotes in einzelnen Siedlungsbereichen als problematisch dargestellt werden.

Dementsprechend sind Angaben von Beförderungs- bzw. Erreichbarkeitszeiten unerheblich, solange nicht auch Aussagen zur Verfügbarkeit getroffen werden. Wobei hierfür angesichts der Rahmenbedingungen im ländlichen Raum das Kriterium der Fahrtenpaare allein als zu unspezifisch anzusehen ist, denn einerseits verfügt dieses über wenig Aussagekraft bzgl. eines Mindestangebotes, andererseits wird es nicht den Konzepten alternativer Angebotsplanung gerecht. Vielmehr ist es wohl angebracht, innerhalb der übergeordneten Planungsinstrumente eine adäquate Erreichbarkeit der Zentralen Orte in den Versorgungsbereichen festzuhalten, welche neben Erreichbarkeitszeiten auch eine regionalspezifische Verfügbarkeit vorgibt. Angesichts kommunaler Planungshoheit liegt es in der Verantwortung der Aufgabenträger, die Zielvorgaben zu konkretisieren. Diese sind in der Lage auf regionalspezifische Gegebenheiten einzugehen sowie die Erreichbarkeit von Grundfunktionen zu gewährleisten. Daneben kann festgehalten werden, dass eine Neuausrichtung des Zentralen-Orte-Systems auch immer mit einer Überprüfung und ggf. Neuausrichtung des bestehenden ÖPNV-Angebotes einhergehen muss, um die Erreichbarkeit der Grundzentren zu gewährleisten.

Es sind letztendlich Konzepte zu finden, die sowohl die Verfügbarkeit bzw. Erreichbarkeit von Grundfunktionen gewährleisten als auch die sich ändernde Situation im ländlichen Raum berücksichtigen. Allgemeingültige Lösungsansätze kann es aufgrund spezifischer Gegebenheiten und lokaler Besonderheiten nicht geben, jede Region muss unter den gegebenen Voraussetzungen zu eigenen angepassten Lösungen kommen. Für den Landkreis Weimarer Land wurde der Versuch unternommen, einen solchen Lösungsweg aufzuzeigen. Durch die dargestellte differenzierte Bedienung (konventionelle und flexible Bedienungsformen) mit der Abgrenzung in ein Haupt- und ein Ergänzungsnetz ist die spezifische Situation im ländlichen Raum aufgegriffen und exemplarisch ein Beitrag zur Aufrechterhaltung öffentlicher Verkehrsangebote abgeleitet worden.

Literatur

- ARL – Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Hrsg.) (2006): Gleichwertige Lebensverhältnisse: eine wichtige gesellschaftspolitische Aufgabe neu interpretieren. Positionspapier aus der ARL Nr. 69. Hannover.
- Barlösius, E. (2006): Gleichwertig ist nicht gleich. In: Aus Politik und Zeitgeschichte, Heft 37, S. 16-23, Bonn.
- BBR – Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (Hrsg.) (2005): Anpassungsstrategien für ländliche periphere Regionen mit starkem Bevölkerungsrückgang in den neuen Ländern. Bonn.
- BBR – Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (Hrsg.) (2008): Handbuch zur Planung flexibler Bedienungsformen im ÖPNV. Bonn.

- Blotevogel, H. H. (Hrsg.) (2002): Empfehlungen zur Fortentwicklung des Zentrale-Orte-Konzepts. In: Blotevogel, H. H. (Hrsg.): Fortentwicklung des Zentrale-Orte-Konzepts. Forschungs- und Sitzungsberichte der ARL, Bd. 217. Hannover.
- BMBF – Bundesministerium für Bildung und Forschung (Hrsg.) (2004): Personennahverkehr für die Region – Innovationen für Nachhaltige Mobilität. Berlin.
- Bracher, T.; Trapp, J. H. (2003): Netzgebundene Infrastrukturen unter Veränderungsdruck – Sektoranalyse ÖPNV. Berlin.
- Canzler, W.; Knie, A. (2007): Jenseits von Bussen und Bahnen – Der öffentliche Verkehr auf dem Land wird automobiler. In: Beetz, St. (Hrsg.): Die Zukunft der Infrastrukturen in ländlichen Räumen. Materialien der Interdisziplinären Arbeitsgruppe Zukunftsorientierte Nutzung ländlicher Räume – LandInnovation. Berlin.
- Danielczyk, R.; Koch, R. (2002): Zur Steuerungswirksamkeit des Zentralen-Orte-Konzeptes. In: Blotevogel, H. H. (Hrsg.): Fortentwicklung des Zentrale-Orte-Konzepts. Forschungs- und Sitzungsberichte der ARL, Bd. 217. Hannover, S. 177-216.
- Holz-Rau, C. (2006): Immer mehr und gleichzeitig weniger! Über die Chancen zur Teilhabe. In: Institut für Technikfolgenabschätzung und Systemanalyse (Hrsg.): Technikfolgenabschätzung, Theorie und Praxis. Bd. 15, Heft 3, Karlsruhe, S. 38-47.
- ISUP – Ingenieurbüro für Systemberatung und Planung (2007): Gemeinschaftlicher Regionaler Rahmenplan Nahverkehr Mittelthüringen 2007–2011. Dresden.
- Kersten, J. (2006): Abschied von der Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse. In: Umwelt und Planungsrecht, Heft 7, S. 245-252. München.
- Kirchhoff, P. et al. (1999): Planungshandbuch für den öffentlichen Personennahverkehr in der Fläche. Bad Homburg.
- Kocks, M.; Thrun, T. (2005): Anpassungsstrategien für ländliche, periphere Regionen mit starkem Bevölkerungsrückgang in den neuen Ländern. Bonn.
- Kolks, W.; Fiedler, J. (Hrsg.) (2003): Verkehrswesen in der kommunalen Praxis – Band I Planung – Bau – Betrieb. Berlin.
- MBV Sachsen-Anhalt – Ministerium für Bau und Verkehr, Sachsen-Anhalt (Hrsg.) (1999): Landesentwicklungsplan für das Land Sachsen-Anhalt 1999 zuletzt geändert 2005. Magdeburg.
- RPMT – Regionale Planungsgemeinschaft Mittelthüringen (Hrsg.) (2007): Entwurf der Planunterlagen des Regionalplans Mittelthüringen – Teil II Regionalplan Mittelthüringen. Weimar.
- Sedlacek, P. (Hrsg.) (2001): Die Landkreise und kreisfreien Städte des Freistaates Thüringen. Erfurt.
- SMI – Sächsisches Staatsministerium des Innern (2003): Landesentwicklungsplan Sachsen. Dresden.
- Spangenberg, M. (2007): Strategien der Landes- und Regionalplanung zur Bewältigung des demografischen Wandels. Bonn.
- Strubelt, W. (2006): Auf der Suche nach der Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse. In: Informationen zur Raumentwicklung, Heft 6-7, Bonn, S. 305-308.
- TIM – Thüringer Innenministerium (Hrsg.) (1999): Regionaler Raumordnungsplan Mittelthüringen. Erfurt.
- TLS – Thüringer Landesamt für Statistik (Hrsg.) (2004): Entwicklung der Bevölkerung Thüringens bis 2020 nach Kreisen. Bevölkerungsvorausberechnung. Erfurt.
- TLS – Thüringer Landesamt für Statistik (Hrsg.) (2007 a): Bevölkerung am 31. Dezember nach Kreisen. <http://www.tls.thueringen.de>, abgerufen am 29.05.2007. Erfurt.
- TLS – Thüringer Landesamt für Statistik (Hrsg.) (2007 b): Entwicklung der Bevölkerung Thüringens von 2006 bis 2050 – Ergebnisse der 11. koordinierten Bevölkerungsvorausberechnung. Erfurt.
- TMBV – Thüringer Ministerium für Bau und Verkehr (Hrsg.) (2004): Landesentwicklungsplan 2004. Erfurt.
- VBB – Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (Hrsg.) (2008): Handbuch Alternative Bedienung im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg. Berlin.
- WM BW – Wirtschaftsministerium Baden-Württemberg (Hrsg.) (2002): Landesentwicklungsplan Baden-Württemberg LEP 2002. Stuttgart.