

Wenn der Bus nur stündlich kommt

Wer in ländlichen Regionen klimafreundlich unterwegs sein will, braucht Geduld. Oder Freude am Fahrradfahren

An Rhein und Ruhr Obwohl ihr Bus planmäßig erst in 40 Minuten kommen soll, wartet Nadja Büter bereits unter dem hölzernen Haltestellenhäuschen in der Ortsmitte des Weseler Stadtteils Bislich. Mit Einkaufstüten bepackt soll es mit der Buslinie 84 Richtung Innenstadt gehen. Weil der Bus nur einmal die Stunde und auch mal einige Minuten zu früh fährt, geht Büter ganz auf Nummer sicher. „Es ist schon vorgekommen, dass der Bus mir vor der Nase weggefahren ist, obwohl er laut Plan eigentlich noch nicht da sein sollte“, sagt die Frau in den 40ern.

Weil sie keinen Führerschein hat, ist sie auf öffentliche Verkehrsmittel angewiesen. Und weil es im beschaulichen Bislich auch keinen Einkaufsladen gibt, muss sie neben dem Weg zur Arbeit auch für den Lebensmittelkauf Bus fahren. „Wenn der Bus hier ausfällt, steh ich hier auch mal zwei Stunden an der Haltestelle. Bis ich dann wieder zu Hause bin, können dann auch mal fünf, sechs Stunden vergehen.“

Weil die Buslinie 84 werktags nur stündlich in Bislich hält, samstags nur bis in den Nachmittag und sonntags überhaupt nicht verkehrt, kann Büter jeden verstehen, der weiter auf den privaten Pkw setzt: „Die Leute haben hier keine andere Möglichkeit, als mit dem Auto zu fahren. Wenn ich zum Beispiel zu Freunden nach Rees oder Isselburg will, muss ich in den meisten Fällen erstmal zum Weseler Bahnhof. Dann ist man knapp 90 Minuten unterwegs. Mit dem Auto braucht man aber nur 25 Minuten.“

Deswegen wünscht sie sich, dass die Niederrheinischen Verkehrsbetriebe (Niag) eine dichtere Taktung in ländlichen Regionen in den Kreisen Wesel und Kleve anstreben. Die Niag spielt den Ball aber an die Politik weiter. Eine dichtere Taktung sei prinzipiell denkbar, den Auftrag müssen aber die Landkreise geben, teilt das Verkehrsunternehmen mit: „Entscheidend sind hier die Vorgaben der Aufgabenträger im ÖPNV, also besonders der Kreise. Sie entscheiden, wann, wo und wie viele Angebote zur Verfügung stehen. Als Dienstleister setzen wir diese Vorgaben dann um.“

Der Kreis Wesel plant für das laufende Jahr Neuerungen. So sollen Schnellbuslinien im VRR-Gebiet eingeführt werden – unter anderem am Niederrhein. „Ziel ist es, attraktive Verbindungen im einheitlichen 60-Minuten-Takt, auch am Wochenende, anzubieten und eine konsequente Verknüpfung mit dem schienengebundenen Personennahverkehr und dem regionalen ÖPNV in den Kreisen Wesel, Kleve und Recklinghausen sicherzustellen.“

Um die Menschen in der Region zu alternativen Verkehrsmitteln zu locken, werden zentrale Haltestellen in den 13 kreisangehörigen Kommunen zu Mobilstationen umgebaut. Mobilstationen sollen die Verkehrsmittel miteinander verknüpfen, Bus und Bahnlinien mit Fahrrad und Taxi beispielsweise (wir berichteten).

Förderung für Busse, die nach Wunsch fahren

Auch im Kreis Kleve will man die Verkehrswende vorantreiben. Zwar sei der ÖPNV klimafreundlich,

doch mit innovativen Projekten tut man sich in Flächenkreisen schwerer als in Großstädten. Aber immerhin hat die Kreisverwaltung auch einen Arbeitskreis Mobilität mit allen 16 Kommunen etabliert.

Ziel: Günstig, umwelt- und sozialverträglich soll die Verkehrswende sein. Die Niag kündigt bereits an: „Kurz- und mittelfristig halten wir den Einsatz von E-Bussen für sinnvoll. Perspektivisch werden auch mit Wasserstoff betriebene Busse auf unseren Straßen unterwegs sein, wenn die technologische Entwicklung weiter positiv verläuft, die Preise marktgängig sind und es genügend passende Tankstellen in unserer Region gibt.“

Eine weitere Idee: On-Demand-Verkehr (eng.: auf Anforderung), also Sammeltaxis oder Ruf-, und Bürgerbusse sollen mehr ins Verkehrsnetz eingebunden werden. Vor allem Bürgerbusse werden von den Landkreisen gefördert und gut genutzt, wie Franz Heckens von der Initiative Pro Bürgerbus NRW verrät: „Die meisten unserer Busse sind mit acht Passagieren immer komplett voll. Auch wir fahren nur stündlich, aber die Nachfrage ist auch nicht so groß, dass sich eine dichtere Taktung lohnt. Vor allem weil unsere Fahrer alle ehrenamtlich arbeiten“, so der Vorsitzende der Bürgerbus-Initiative – und die muss man erstmal finden.

Um nicht von der Buslinie 84 abhängig zu sein, könnte Nadja Büter auch mit dem Fahrrad zur Arbeit, oder in Stadt fahren. Vor allem in den kalten, dunklen Monaten wirkt die schlecht beleuchtete Mühlenfelder Straße, die aus Bislich rausführt, eher abschreckend. „Im Winter ist es schon gefährlicher, mit dem Rad aus Bislich rauszufahren. Es gibt ja nicht mal eine Fahrradspur.“

Da immerhin könnte sich was ändern: Der Kreis Wesel will Geld in die Hand nehmen: Ende 2021 hat der Kreistag beschlossen zu investieren: „In den kommenden zehn Jahren etwa 50 Mio. Euro in Rad- und Gehwege entlang der Kreisstraßen.“

Ob Nadja Büter so viel Geduld hat? Zwar lebt sie schon seit 15 Jahre in Bislich, weil die Verkehrswende jedoch noch auf sich warten lässt, überlegt Büter, vom Land wegzuziehen. „Ich habe mir auch schon ein paar Wohnungsanzeigen in Dinslaken angeguckt, die Mieten sind aber deutlich höher als hier. Immerhin ist man dort aber wesentlich besser an die öffentlichen Verkehrsmittel angebunden. Außerdem ist vieles auch fußläufig zu erreichen, da ist man dann nicht auf den Bus oder ein Auto angewiesen.“ Mit anderen Worten: Klimafreundlicher Nahverkehr auf dem Land ist auch ein Argument gegen die Landflucht.NRZ