

Schelter, Martin: Öffentlicher Personen(inter)regionalverkehr: Angebotsplanung und Landesplanung. Möglichkeiten der Integration landesplanerischer Ziele – aufgezeigt an Beispielen aus der Großregion Westfalen. – Münster: Geographische Kommission für Westfalen, 2003. XII, 97 S., 16 Abb., 20 Tab., Lit.-verz. S. 90–92. (Siedlung und Landschaft in Westfalen 33) ISBN 3-402-06319-0; 12,00 Euro.

Ziel der Arbeit ist es, „den Öffentlichen Personen(inter)regionalverkehr ... als eigenständige Planungsebene“ (S. 3) herauszuarbeiten und gegenüber dem Nah- und Fernverkehr abzugrenzen. Hintergrund der Arbeit ist die Regionalisierung der Zuständigkeiten für den Regionalverkehr im Jahr 1996. Seither wird im Regionalverkehr das Angebot im Schienenverkehr von regionalen Gebietskörperschaften bei Verkehrsunternehmen bestellt. Angebote im Fernverkehr werden demgegenüber von Verkehrsunternehmen (zur Zeit fast ausschließlich von der DB AG) auf eigene Rechnung erbracht. In der Tat ist dabei die Abgren-

zung zwischen beiden Verkehren nicht optimal gelöst, wie sich auch bei der Diskussion um die Einstellung der Interregio-Verkehre kürzlich zeigte. Für den Kunden sollten sich Regionalverkehr und Fernverkehr idealerweise so überlappen, dass keine Unterschiede im Angebotslevel und der Anschlusssicherung vorhanden sind. Damit behandelt die Arbeit prinzipiell ein relevantes und aktuelles Thema der Verkehrsforschung.

In den einleitenden Teilen holt die Arbeit relativ weit aus, bis hin zu einer – nach Ansicht des Rezensenten heute nicht mehr notwendigen – Herleitung einer Begründung für die Beschäftigung der Angewandten Geographie mit dem Themenfeld Mobilität und Verkehr. Dabei gelingt es dem Autor allerdings nicht, das als „äußerst komplex“ (S. 7) erkannte transdisziplinäre Feld klar zu strukturieren. Bei der daran anschließenden Vorstellung der Überlappungsbereiche von räumlichen Dimensionen mit der Verkehrsforschung wird die vorhandene Literatur korrekt aufgearbeitet. Ziel dieses Abschnitts ist – nach einer Vorstellung von des Grundprinzips von zentralen Orten und Entwicklungsachsen – die (relativ mechanistische) Herleitung des Inter(Regionalverkehrs) als Verkehr zwischen den Mittelzentren untereinander sowie zwischen diesen und den nächstgelegenen Oberzentren.

Daran anschließend werden sachkundig und kompetent eine Vielzahl von Details der Organisationsstruktur des Bestellprinzips im Regionalverkehr vorgestellt und beschrieben. Dabei wird versucht herauszuarbeiten, dass mit der Einstellung der Interregios durch die DB AG eine Angebotslücke entstanden ist, für die ein Daseinsvorsorgeauftrag konstatiert wird.

Mit der Beispielregion Westfalen wählt sich der Bearbeiter ein Fallbeispiel aus, in dem die Aufgabenträgerschaft für die Bestellung von regionalem Schienenverkehr äußerst kleinteilig organisiert ist. Damit werden im Regionalverkehr relativ häufig Zuständigkeitsgrenzen überschritten. Während dies vom Autor nur als gravierendes Defizit konstatiert wird, begegnen die be-

troffenen Aufgabenträger diesem (in der Tat vorhandenen) Handikap der nordrhein-westfälischen Organisationsstruktur durch Kooperationen bei der Bestellung von Verkehrsleistungen um durchgängige Beziehung zu gewährleisten. Gleichzeitig hat das Land NRW mit der Gründung einer Nahverkehrsagentur im Jahr 2003 versucht, eine übergreifende Instanz zu installieren, die genau diesen Schwachpunkt reduzieren soll. In anderen Bundesländern, in denen die Aufgabenträgerschaft ausschließlich (z.B. Bayern, Schleswig-Holstein, Thüringen) oder (wie z.B. in Niedersachsen oder Baden-Württemberg) beim Land und den großstädtischen Verflechtungsräumen liegt, spielen die vom Autor konstatierten Defizite bei der Abdeckung von Verkehren zwischen Mittelzentren aufgrund der großmaßstäbigeren Zuständigkeitszuschnitte keine große Rolle. Der Autor hat sich damit für seine Arbeit ein Fallbeispiel gesucht, in dem seine These bis zu einem gewissen Grad durchaus zutrifft, die allerdings nicht als typisch für bundesrepublikanische Verhältnisse angesehen werden kann.

Bei der Vorstellung der Beispielregion Westfalen, der Auswahl auch mit „der Lokalkennntnis des Autors“ (S. 21) motiviert wird, erhält der Leser für die eigentliche Thematik der Arbeit so peripher relevante Informationen, dass z.B. „die relativ reliefarme westfälische Bucht ... durch die Saale-Eiszeit und ihre Altmoränen geprägt“ (S. 22) ist.

Der eigene empirische Baustein besteht in der Auswertung der aktuellen Fahrpläne im Untersuchungsgebiet und der Analyse von Verbindungen zwischen Mittelzentren sowie mit den nächstgelegenen Oberzentren. Die Vorstellung des Ansatzes und des Ergebnisses enthält eine Reihe von aussagekräftigen und ansprechend gestalteten Karten. Auch das Grundprinzip des Vergleichs von Luftliniengeschwindigkeiten und dem Vergleich mit MIV-Geschwindigkeiten auf den untersuchten Relationen ist positiv zu erwähnen. Allerdings verzichtet der Autor bewusst (S. 55) darauf, die für einen Vergleich mit dem MIV relevanten Zu- und Abgangswege zum/vom Bahnhof auch mit

zu berücksichtigen. Es wird nur mit der reinen Fahrzeit im Bus/Zug gerechnet.

Aufbauend auf der Analyse unterschiedlicher Typen von Relationen werden Verbesserungsvorschläge für das öffentliche Verkehrsangebot zwischen den Mittelstädten gemacht. Allerdings wird a priori unterstellt, dass zwischen diesen intensive Austauschbeziehungen (und damit eine entsprechende Nachfrage nach bzw. Notwendigkeit für öffentliche/n Verkehrsleistungen besteht). Ob dem so ist, wird in der Arbeit allerdings nicht überprüft und kann insbesondere für die Verflechtungen zwischen den kleineren Mittelzentren in Westfalen bezweifelt werden.

Abschließend werden eine Reihe von fundierten und wertvollen Vorschlägen für die Umgestaltung der Organisationsstruktur für den Öffentlichen Verkehr in NRW gemacht.

Bei der vorliegenden Publikation handelt es sich um die Veröffentlichung einer Diplomarbeit. Als Diplomarbeit ist die Studie sicherlich herausragend und äußerst gehaltvoll einzustufen. Möglicherweise wäre aber die Veröffentlichung einer deutlich gekürzten Fassung (z.B. in einem Sammelband oder einer Zeitschrift) ausreichend gewesen, um die Gedanken in den fachwissenschaftlichen und gesellschaftspolitischen Diskussion einzuspeisen.

Andreas KAGERMEIER, Paderborn