



Nahverkehr in Corona-Zeiten

Angebot und Attraktivität weiter steigern

29. APRIL 2021 UM 07:00 UHR | Lesedauer: 4 Minuten



Die WestVerkehr hat auch weiterhin viele Zukunftsprojekte auf dem Fahrplan. Foto: WestVerkehr

KREIS HEINSBERG. Die Corona-Pandemie hat einen massiven Einfluss auf den Öffentlichen Personennahverkehr. Wie geht die WestVerkehr mit der Situation um?

VON NICOLA GOTTFROH

Busse und Bahnen fahren trotz des Coronavirus zwar weiter, sind aber leerer als sonst, denn viele Menschen arbeiten im Homeoffice, fahren nicht zum Einkaufen in die Stadt oder meiden öffentliche Verkehrsmittel aus Infektionsschutzgründen. Das sorgt für weniger Einnahmen in Kassen der Nahverkehrsbetriebe im Land, auch bei der WestVerkehr GmbH, dem öffentlichen Verkehrsunternehmen des Kreises Heinsberg.

Rettungsschirm ist wichtig

Wie massiv der Einbruch der Einnahmen im ÖPNV ist, wird deutlich, wenn man die Einnahmen aus dem Januar 2020, also kurz vor Ausbruch der Pandemie, und dem Januar 2021 vergleicht. 1.217.941 Euro im Januar 2020 stehen 872.602 Euro im Januar dieses Jahres gegenüber. „Ohne den Rettungsschirm von Bund und Land in Höhe von 1,6 Millionen Euro sähe es wirtschaftlich deutlich düsterer aus“, räumt Udo Winkens, Geschäftsführer der WestVerkehr, ein.



Auch eine Verbesserung des Schienenverkehrs-Angebotes steht auf der Agenda. Foto: Stefan Klassen

Auch in diesem Jahr wird vermutlich ein Rettungsschirm gespannt, unter dem dann auch die West einen Platz zu finden hofft. „Deshalb werden wir Corona überstehen“, macht er deutlich, betont aber: „Nach der Corona-Krise stehen wir noch immer vor einem Problem, nämlich dem Problem des Klimawandels, das uns noch viele Jahre begleitet. Wir müssen handeln und dürfen diese Problematik auch in Zeiten der Pandemie nicht aus den Augen verlieren. Gemeinsam müssen wir bereits jetzt daran arbeiten, dass die Menschen in Zukunft mit im Boot beziehungsweise in Bus und Bahn sind.“

Pendler sind die Hauptzielgruppe

Die West hat deshalb eine Unternehmensstrategie entworfen, die im Umweltausschuss des Kreises Heinsberg vorgestellt wurde und dem Klimaschutz auch in Zukunft Rechnung tragen soll. Winkens geht davon aus, dass sich die Fahrgastzahlen rund 18 Monate nach der Pandemie wieder nahezu auf Vorkrisen-Niveau bewegen werden, wenn auch erst mal etwas niedriger. Grund: Einige Arbeitnehmer bleiben vermutlich im Homeoffice. Dennoch gehe es künftig darum, vor allem die Pendler zu greifen und die Zahl der Menschen, die das Auto stehen lassen und dafür auf Bus und Bahn umsteigen, zu erhöhen.

„Es gibt keine Alternative zum ÖPNV als Rückgrat urbaner Mobilität. Eine ÖPNV-Angebotserweiterung und Attraktivitätssteigerung bleibt daher elementar wichtig“, sagt Winkens. Rund 82.000 Berufspendler gebe es innerhalb des Kreises, hinzu kämen rund 11.600 Schüler. Nur rund sieben Prozent aller Strecken im Kreis Heinsberg würden die Bürger derzeit mit dem ÖPNV zurücklegen. „Das gilt es zu ändern“, sagt Winkens.

Ein zentraler Bestandteil, damit eine Verkehrswende gelingt, ist für ihn der Ausbau der Stadtbuslinien in Erkelenz, Geilenkirchen, Hückelhoven, Übach-Palenberg zu Stadtbus-Systemen, die sich vor allem durch geringe Haltestellenabstände und die kurze Taktfolge von 30 Minuten auszeichnen. Zudem sollen in Zukunft weitere Stadtbus-Systeme beziehungsweise Stadtbuslinien in Heinsberg, Wassenberg und Wegberg etabliert werden.

Als kreisweiter Grundbestandteil der Daseinsvorsorge im ÖPNV soll der MultiBus zukünftig im Kreis Heinsberg eine weitreichende Rolle übernehmen. „Eingeführt wurde der MultiBus im Jahr 2003 im Rahmen eines Forschungsprojektes des Bundesforschungsministeriums. Es wurde in zehn Modellregionen erforscht, wie der ÖPNV sich gerade im ländlichen Raum positiv verändern lässt“, sagt Winkens.

Der Multibus war damals in drei Gemeinden gestartet, inzwischen fährt er im gesamten Kreis Heinsberg. „Dass der MultiBus heute noch verkehrt, in der Zwischenzeit weit über den Bedienungsradius der ersten Projektphase hinaus, unterstreicht die Funktionalität des Systems im Kreis Heinsberg. Unser MultiBus ist übrigens das einzige der damals zehn geförderten Projekte, das in den Normalbetrieb überführt und weiter ausgebaut wurde. Es könnte auch Strahlkraft und Vorbildcharakter für andere Kreise haben“, sagt Winkens.

Alte Strecken wieder aktivieren

Grundsätzlich seien mit dem Gelingen einer Verkehrswende der Ausbau der Infrastruktur für den öffentlichen Personennahverkehr und damit erhebliche Kosten – auch für den Kreis Heinsberg – verbunden. Dazu gehöre die Reaktivierung der Bahnstrecke Wassenberg-Ratheim-Baal in Richtung Mönchengladbach/Düsseldorf und der Lückenschluss Linnich-Baal, der rund 32 Millionen Euro kosten wird.

Auch die Einrichtung einer autonomen Elektrobus-Linie Hückelhoven-Baal-Hückelhoven-Ratheim „HÜX“, die Kosten belaufen sich hier auf rund 20 Millionen Euro, und der Ausbau der Verbindungen im Kreis sowie nach Aachen und Düsseldorf, rund sechs Millionen Euro, die Implementierung von Stadtbus-Systemen in Mittelzentren und Stadtbuslinien in Grundzentren, was rund zwei Millionen Euro kosten wird, rücken in den Fokus.

Diese Projekte müssten auch in Zeiten der Pandemie im Blick gehalten werden, damit in naher Zukunft auch eine Verkehrswende in einem Flächenkreis wie dem Kreis Heinsberg möglich sei. „Mit diesem Ausbau der Infrastruktur kann man den ÖPNV auch für Pendler, die bisher noch auf das Auto setzen, deutlich attraktiver gestalten“, sagt Winkens.