

Medium: tagesschau.de Erscheinungsdatum: 13.10.22

Öffentlicher Nahverkehr

Bürgerbusse als Lückenfüller?

Stand: 13.10.2022 14:54 Uhr

Ländliche Regionen sind vom Nahverkehr oft abgeschnitten. Vielerorts setzt man auf Bürgerbusse und damit auf Ehrenamtliche hinterm Steuer. Macht sich der Staat einen schlanken Fuß?

Von Juri Sonnenholzner, SWR

Noch gibt es keinen Nachfolger für das 9-Euro-Ticket. Mehreren ländliche Gemeinden Deutschlands schmieden aber längst Pläne, damit die Menschen überhaupt ein komfortables Fortkommen im ÖPNV genießen kann. Bürgerbusse und damit Ehrenamtliche hinter deren Lenkrädern sollen diese Versorgungslücken schließen.

Mehr als Ergänzung statt als Lückenfüller möchte die Verbandsgemeinde Kirchheimbolanden ein geplantes Bürgerbus-Projekt verstanden sehen: "Der Bürgerbus ist ein sinnvolles zusätzliches Angebot für mehr Mobilität im ländlichen Raum und damit genau richtig für unsere Verbandsgemeinde", erklärt Bürgermeisterin Sabine Wienpahl und verspricht mehr soziale Teilhabe derjenigen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt seien. "Bürger fahren Bürger, legen Routen fest und bedienen die Buchungsplattform. Die große Stärke des Bürgerbusses ist seine Flexibilität." Dafür werde eigenes Geld in die Hand genommen, sie hoffen aber auch auf eine Förderung durch das Land Rheinland-Pfalz, so die SPD-Politikerin.

Etwa 350 Angebote in ganz Deutschland

Läuft bei der Realisierung alles nach Fahrplan, entstünde hier ein weiteres Bürgerbus- Angebot auf einer Liste von etwa 350 in ganz Deutschland. Seit nunmehr fast 40 Jahren rollen sie hierzulande. Das Konzept: Mit Geld vom Land den öffentlichen Nahverkehr unterstützen in jenen ländlichen Regionen, in denen sich wegen geringen Fahrgastaufkommens eine kommunale Bereitstellung nicht rentiert. Die Förderrichtlinien forderten einst: keine Personalkosten, günstige Fahrpreise, fester Fahrplan im Linienverkehr und keine Konkurrenz zu bestehenden Linien. Doch mittlerweile scheint dieser Grundgedanke je nach Bundesland aufgeweicht: "'Bürgerbus' ist kein geschützter Begriff", bemängelt Franz Heckens, Vorsitzender des Verbands "Pro Bürgerbus NRW" und seit zwei Jahrzehnten im Erfahrungsaustausch zwischen Bürgerbus-Projekten engagiert. "Ich hörte von einem Angebot, bei dem eine Gemeinde einen Bus zu einer Theaterveranstaltung schickte und ihn Bürgerbus nannte. Das war aber kein regelmäßiges Angebot und hatte nichts mit öffentlichem Nahverkehr zu tun. Es wird oftmals irgendetwas gemacht, was nicht konzessioniert ist und damit rechtswidrig."

Deckmantel für Defizite im Nahverkehr?

Immer wieder führen Kritiker an: Der Bürgerbus diene manchen Kommunen als Deckmantel für lückenhaften Nahverkehr, mit dem sie sich zudem in ein bürgernahes Licht rücken. Und Kosten sparen: Das Gehalt eines professionellen Busfahrers fällt weg - wenn er überhaupt aufgrund Fachkräftemangels zu finden wäre. Bürgermeisterin Wienpahl widerspricht: Der Bürgerbus sei eine Ergänzung in einem Bereich, der so bisher nicht durch den ÖPNV abgedeckt sei. "Von Abwälzen der Grundversorgung kann also keine Rede sein." **Ihr Bürgerbus fahre anlassbezogen von Tür zu Tür**, ausschließlich innerhalb ihrer Verbandsgemeinde. Nebeneffekt: "Wie wir aus anderen Bürgerbus-Regionen wissen, wird der Bürgerbus auch gerne genutzt, um das soziale Bedürfnis nach Kommunikation zu befriedigen und soziale Beziehungen aufrecht zu erhalten."

Das sieht auch Verbandsvorsitzender Heckens als Antrieb der Bürgerbusse: "Das Lenken des Bürgerbusses bereitet viel Freude, weil man von den Fahrgästen positive Resonanz und Dankbarkeit erfährt. Außerdem erfährt man alles, was an Klatsch im Dorf verbreitet wird", sagt Heckens lächelnd. Für die, die sich um Fahrzeug, deren Beschaffung und Fördermodalitäten kümmern, werde es hingegen schon mal anstrengend. "Daran sind Bürgerbus-Projekte auch schon gescheitert."

Fehlende Unterstützung und Konkurrenz

1

Tatsächlich tun sich neben Bürokratie immer wieder andere Hürden vor der Frontscheibe der Bürgerbusse auf: Nicht nur müssen Menschen aufgetrieben werden, die sich ehrenamtlich hinters Steuer setzen. Es geht auch ums Geld: Viele Bürgerbusse vermelden nur die Hälfte an Fahrgästen im Vergleich zur Zeit vor Beginn der Corona-Pandemie. Die Masken-Pflicht und Angst vor Ansteckung im Kleinbus schreckt zu viele Nutzer ab, der Erlös aus deren Fahrscheinen fehlt.

Ebenso hat das 9-Euro-Ticket Nachwirkungen: Dessen Inhaber sollten Bürgerbusse auch mitnehmen und der Einnahmeausfall über Rettungsschirme ausgeglichen werden. "Staatliche Hilfen abrufen ist aber oft schwer zu leisten, wenn entsprechende Daten bereitzustellen sind", schildert Heckens aus den Rückmeldungen vieler Bürgerbus-Projekte. "Noch dazu müssen sich die Bürgerbusse das Geld vom örtlichen Verkehrsunternehmen holen." Und das wohlgemerkt ehrenamtlich.

Oftmals fehle es in diesem konkreten Fall und auch generell an Unterstützung der für den jeweiligen Bürgerbus zuständigen Verkehrsunternehmen, die von der Politik dazu eigentlich aufgefordert sind. Immerhin: Die gestiegenen Kraftstoffpreise bleiben überwiegend an den Kommunen hängen, wenn sie Defizite absicherten. Dennoch sagt Heckens: "Viele Mitglieder der Bürgerbus-Familie treten ungern an die Kommune heran und bitten um Ausgleich."

2

Gleichzeitig taucht eine Art Konkurrenz im Rückspiegel der Bürgerbusse auf: Die jüngste Novelle des Personenbeförderungsgesetzes eröffnet den Kommunen den Einsatz von Digitalisierung und On-Demand-Angeboten per App - vereinfacht gesagt: Sammeltaxi à la "Uber" aus kommunaler Hand. "Das überfordert vor allem ältere Personen, die die Digitalisierung nicht mitmachen können. **Das ist nicht für jeden Bedarf das richtige**", ist sich **Heckens** sicher.

Politische Lobby fehlt

Vielmehr aber bereitet ihm die Entwicklung längerfristig Sorge, wenn Kundschaft auf die neuen digitalen Angebote umsteige: **"Bürgerbusse sollen nicht zum Selbstzweck betrieben werden. Wenn aber nur drei Jahre Förderung dieser digitalen Projekte erfolgt, sie dann beendet werden und in dieser Zeit der Bürgerbus mangels Kundschaft eingestellt wurde, kommt er nicht schnell wieder in Betrieb."**

Jene Novelle des Personenbeförderungsgesetz lässt erahnen, dass es dem Bürgerbus an politischer Lobby fehlt. Auch beim allgemeinen Trend hin zu Elektromobilität. **Gern würden viele Bürgerbus-Vereine elektrisch fahren. Doch noch sind Ladeinfrastruktur und Anschaffungskosten ein Hindernis.** Das schildert auch Bürgermeisterin Wienpahl. Falls in Kirchheimbolanden genügend ehrenamtliche Fahrer gefunden werden, drücken auch sie das Gaspedal eines Bürgerbusses mit Verbrenner.

3

4

4

Projektträger

Kommunikation

Marke

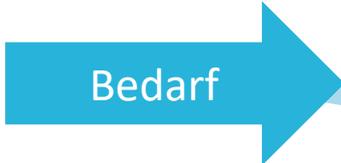
Bue
La
Mo

-rger

-bor

-bilität

Mue -nsterLAND



Wie finden wir das heraus?



Design Thinking!



Lust auf ÖV!



Dialog + Transfer!

2019

2020

2021

2022

2023

2024

ständiger Austausch mit Kommunen und dem Kreis Coesfeld

ca. 1600 Bürgerinnen und Bürger begutachten laufend unsere Maßnahmen!

Wissenschaftler begleiten unser Vorgehen, lassen uns über den Tellerrand blicken!

Bürger

Politik

Wissenschaft

Typ 0.0

erste Erprobung

Typ 1.0

Erfahrungsaustausch MSL

Typ 2.0

Vorbereitung auf Serie

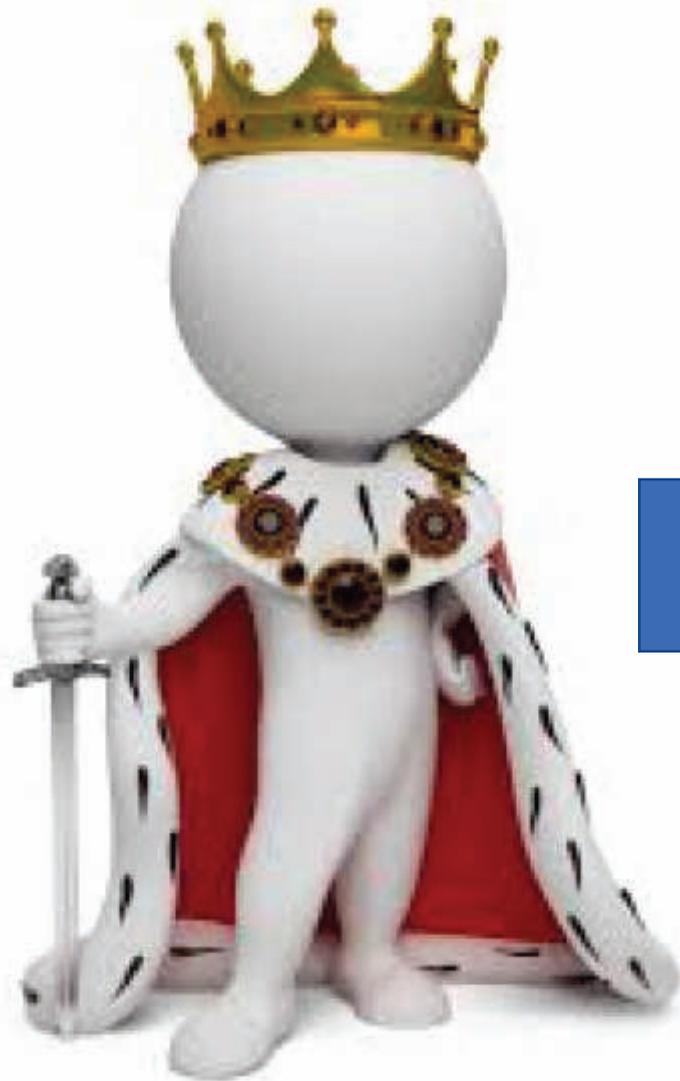
Transfer

Münsterlandkonferenz für die Region
Mobilität im ländlichen Raum
Zukunftsperspektiven

erste Ideen

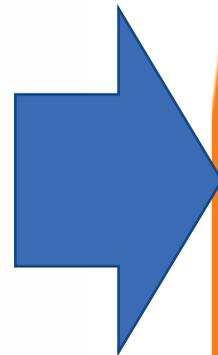
Verbesserungen

Vollversammlung



Politik

27.10.22



Das
Verkehrsunternehmen

Senden Bericht 2021



Kunde



Kunde

27.10.22



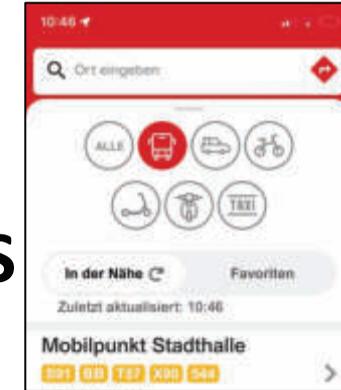
**Der
Mobilitätsdienstleister**

Senden Bericht 2021



Politik

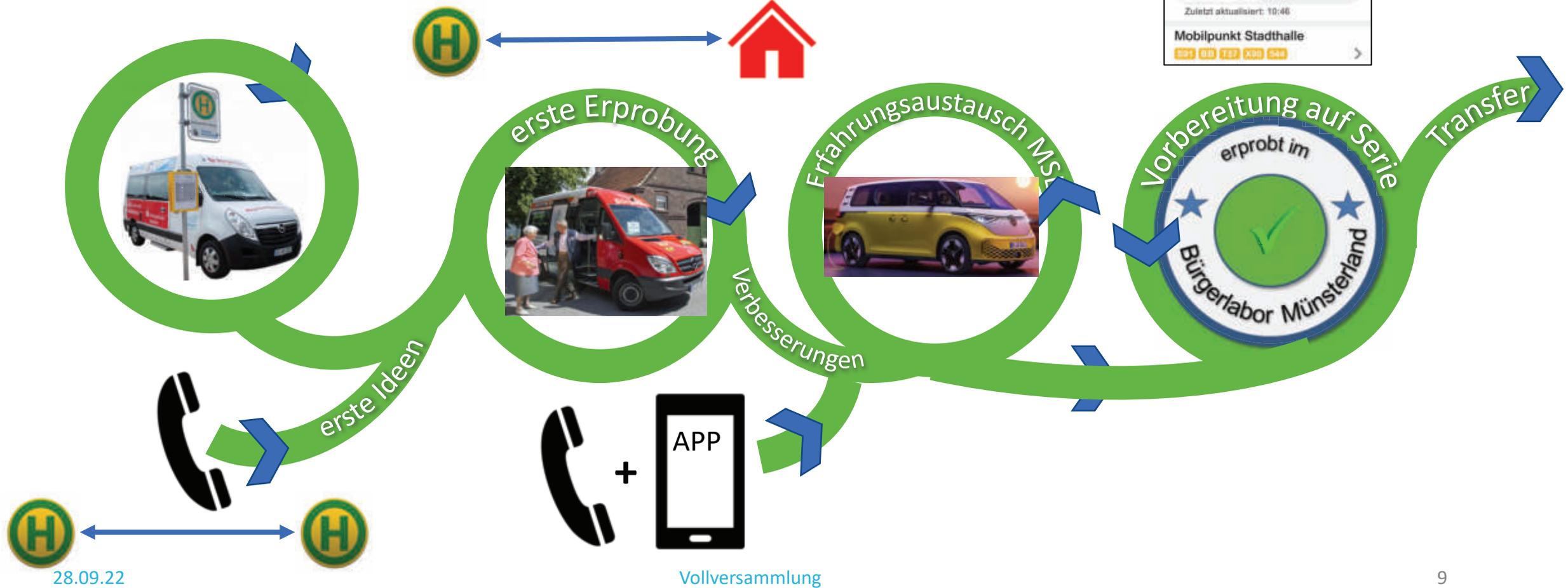
8



Linie

on demand

MaaS



28.09.22

Vollversammlung

Der on demand Betrieb ist nur **EIN** Modell für den Bürgerbus!

Wir im BueLaMo wollen ihn ermöglichen und erproben!

Jeder Bürgerbusverein entscheidet selbst!

Zubringer Start



Warten



X 90



Warten



Buchen etc.



Abbringer Ziel





27.10.22



Mobilstation

12



- ehrenamtlich >>>> geringe Kosten
- geringer / kein Fahrpreis
- Linie
- Fahrplan
- 7.00 – 18.00 Uhr
- Mo – Fr.
- 8 Personen Bedingung
- wenn on demand, ...
 - nur nach telefonischer Anmeldung
 - Personal
- Probleme bei Fahrzeugen
 - Größe / Gewicht / Elektro

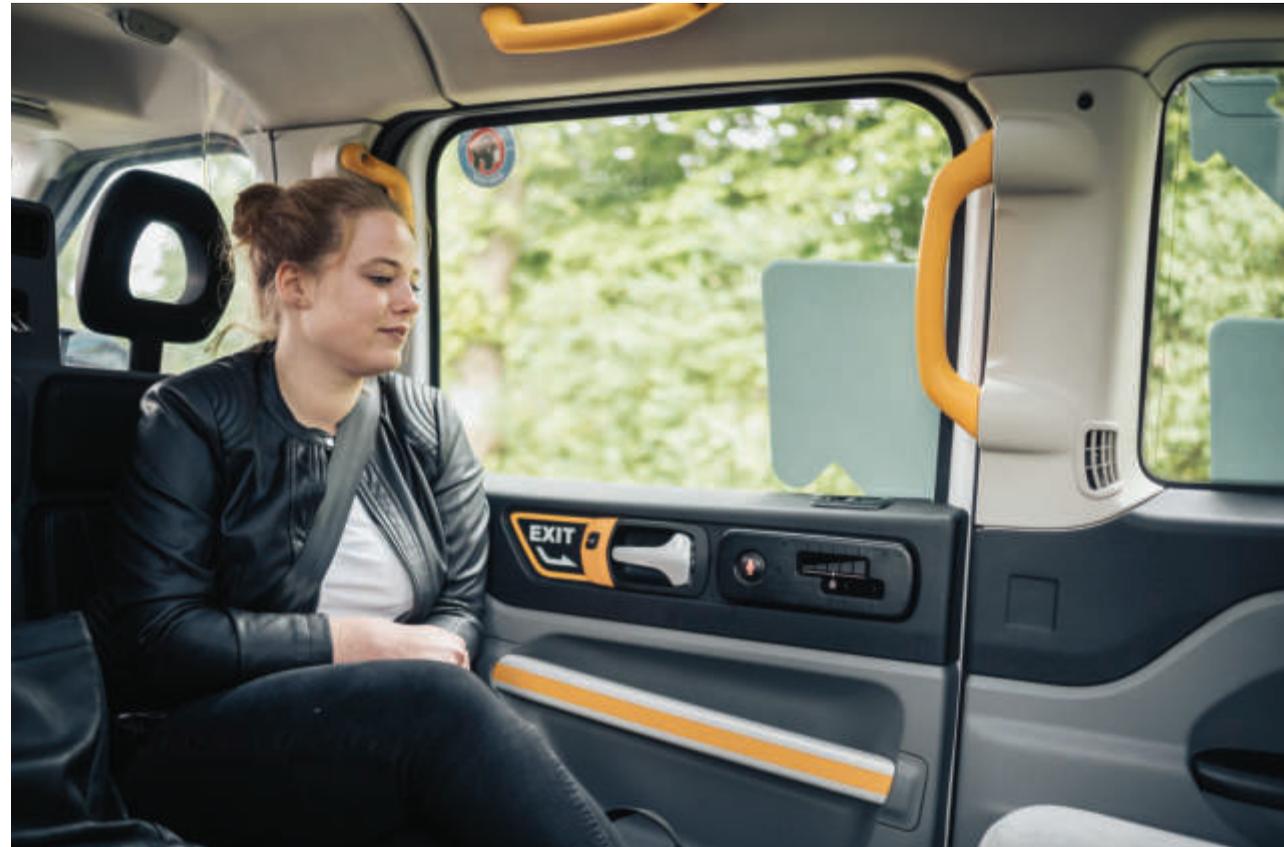
Konkurrenz!



- rund um die Uhr 24 / 7
- Haustürbedienung
- von / nach überall
- in App eingebunden
- Hotline für telef. Buchung
- Teil des Zonentarifs
- geringere Personenzahl
- Freie Fahrzeugwahl
 - elektrisch
 - klein
- hohe Kosten



27.10.22



Bürgerbus 24.5.22

1

eigenständig



unsere Stärke

2



3

Ergänzung



Wie geht Zusammenarbeit?

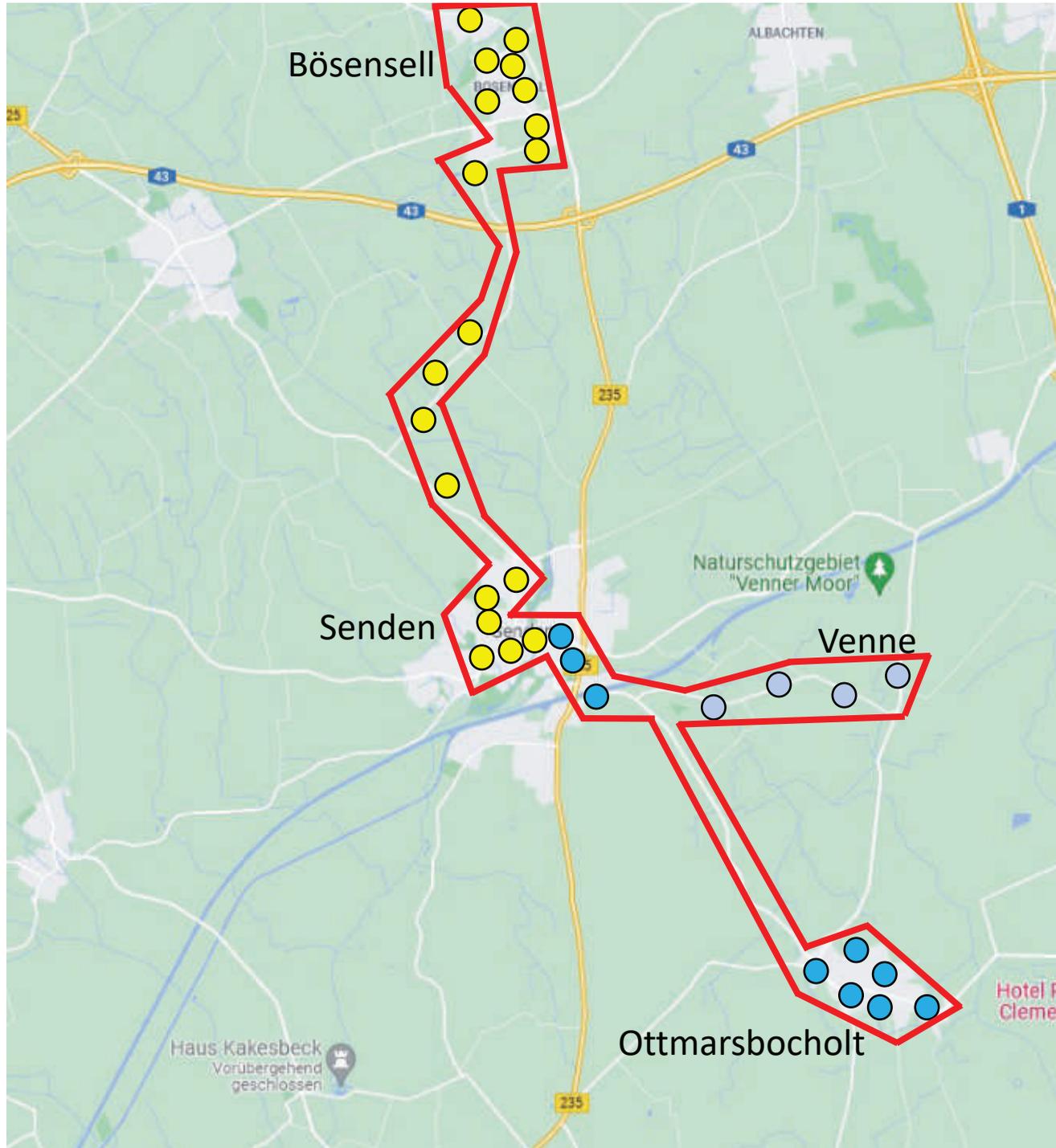






27.10.22

Bürgerbus 24.5.22



- Stand 07.01.2022 -



Schutzkorridore der Linien B81

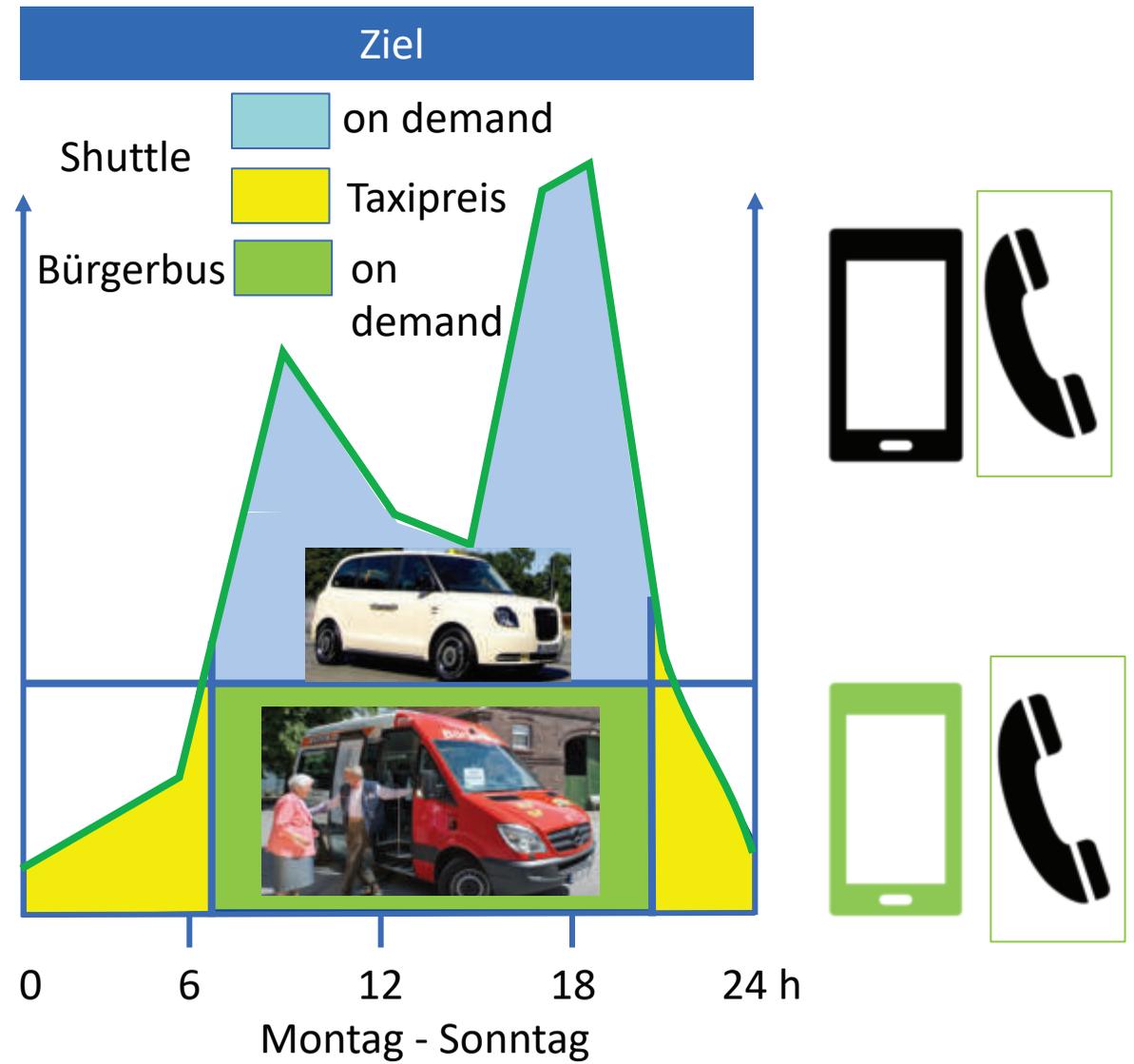
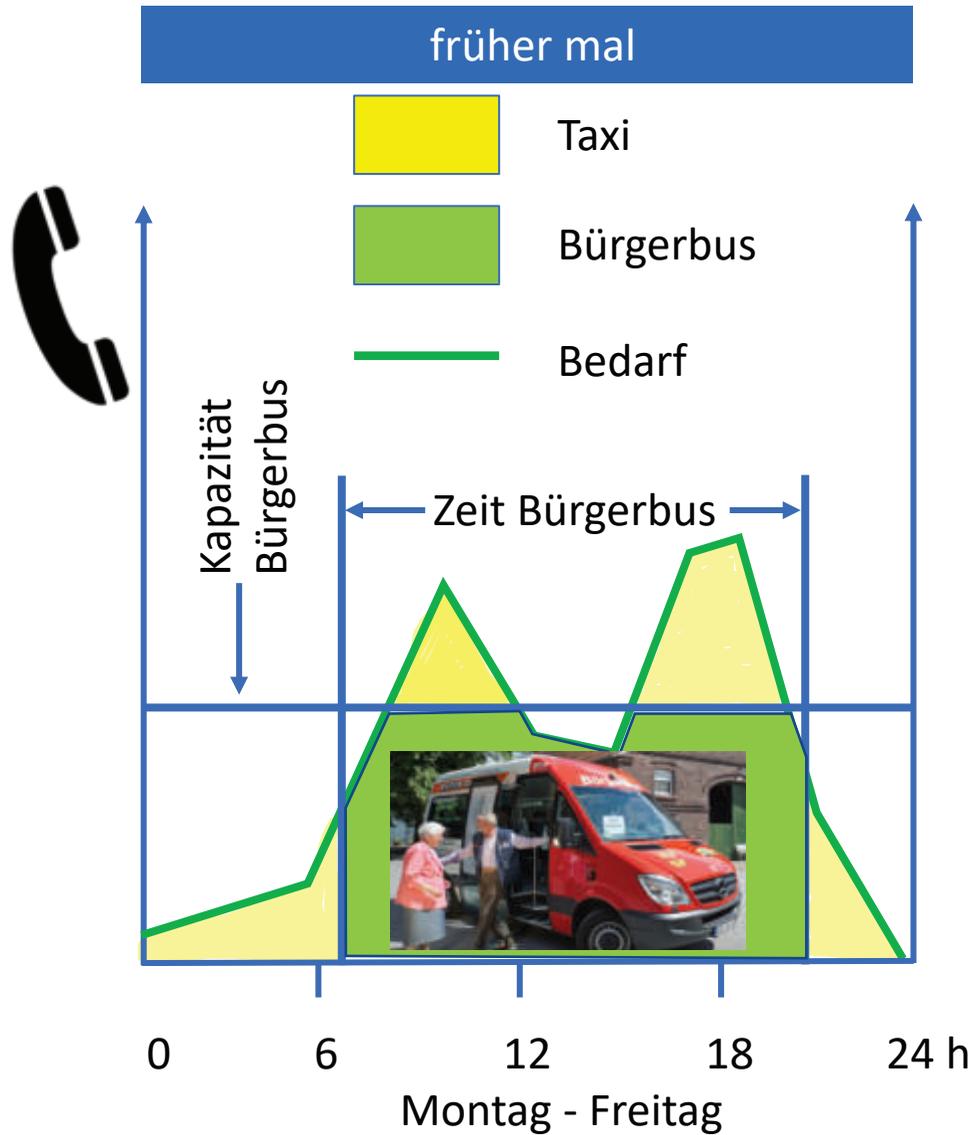
- Haltestellen der Linien B81
Senden-Bösensell-Senden
- ● Senden-(Venne)Ottmarsb.-(Venne)Senden

Die Schutzkorridore sind definiert durch 15 Min. Fußweg zu den angegebenen BB-Haltestellen.

In den Schutzkorridoren ist zu den BB-Betriebszeiten zw. 07.28 - 15 Min. und 18.32 + 15 Min. Uhr keine Buchung des KOMMIT-Shuttles möglich!

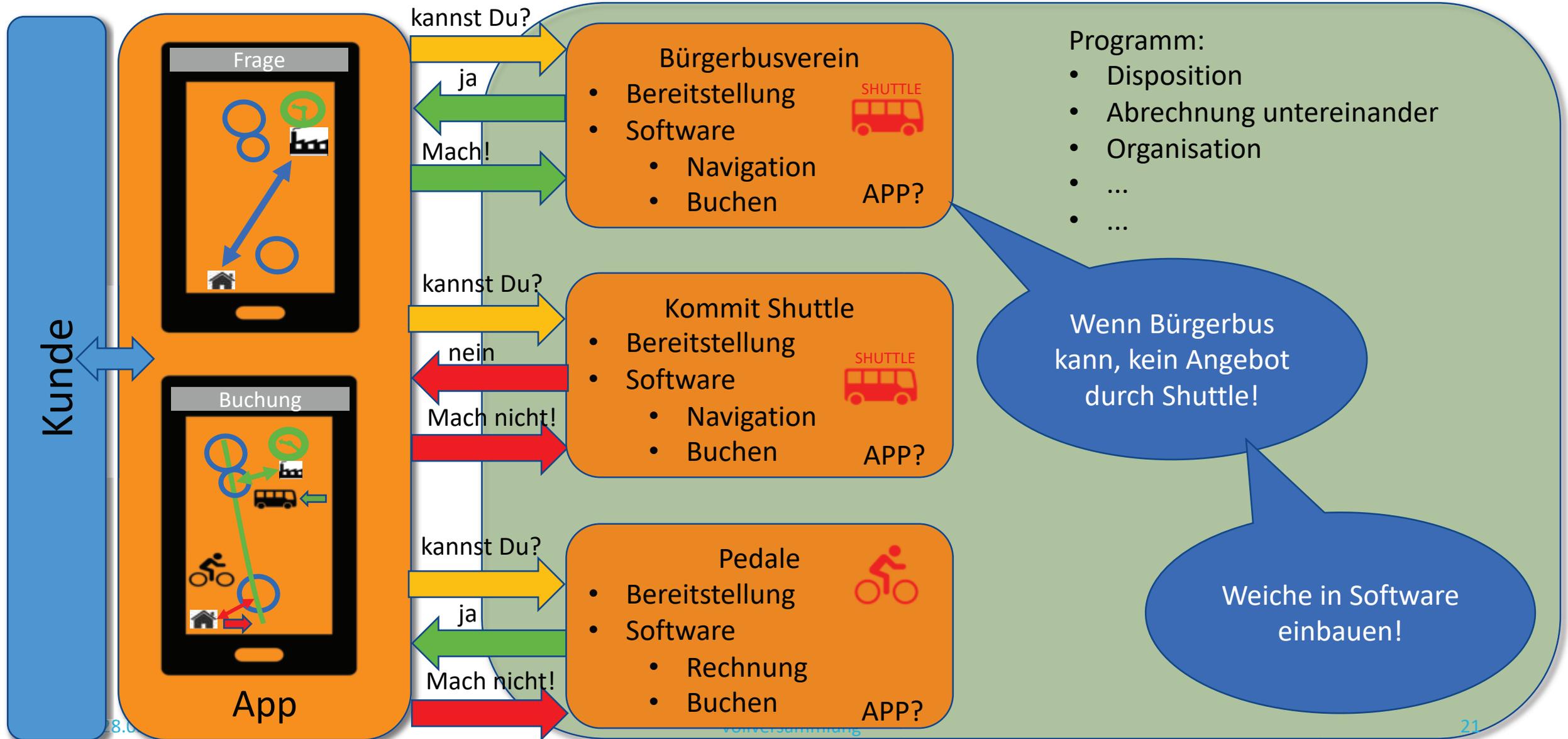
Ausnahmen:

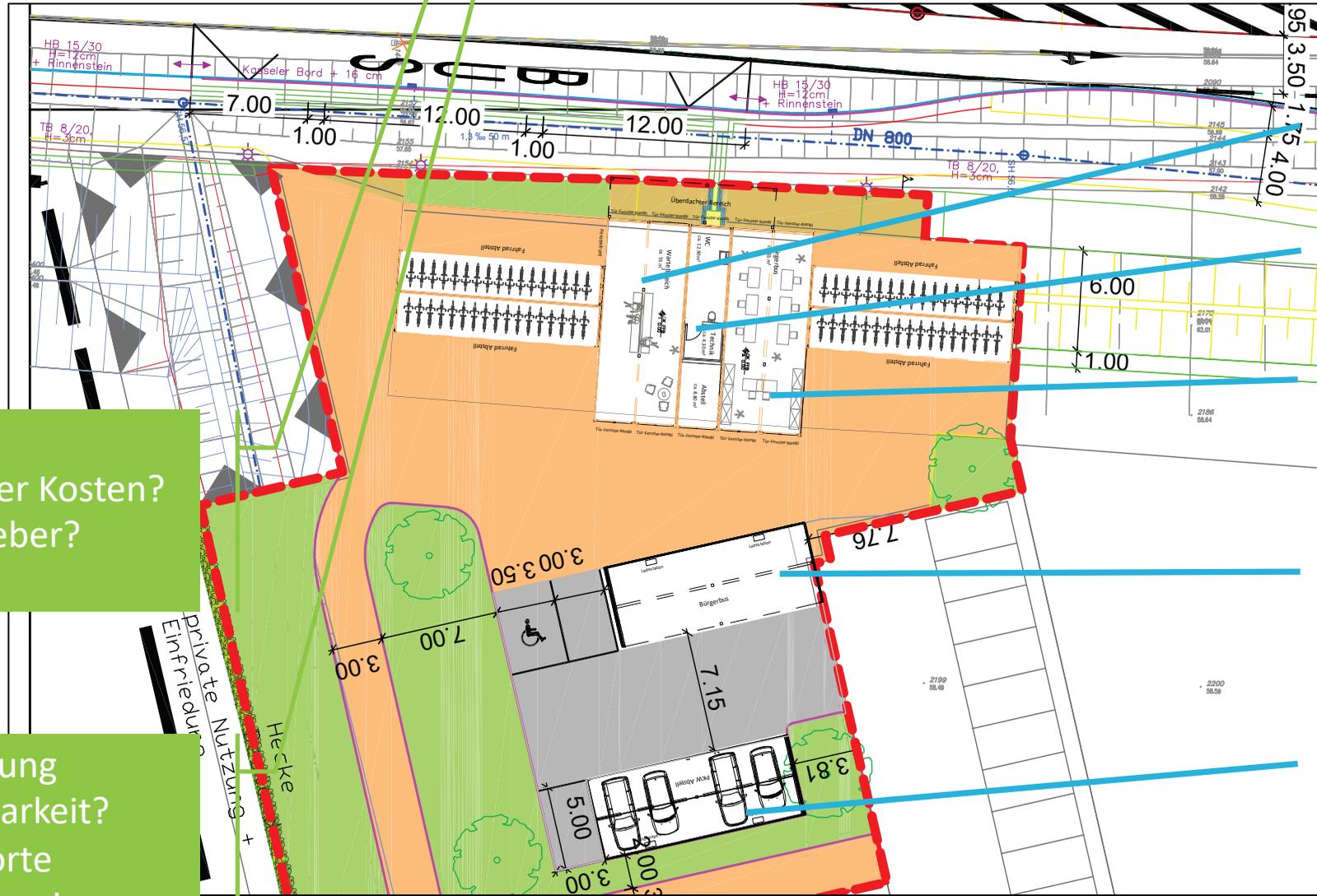
- 1. Fahrten für Behinderte** (KOMMIT muss tel. gebucht werden)
- 2. Fahrten von/zu einer geschützten BB-Haltestelle nach/von außerhalb der Schutzkorridore**



Gesicht

Hintergrund





Kombination aus:

Wartebereich

WC / Technik

RVM Bürgerbusverein

Ladestation Bürgerbus

Car- & Bikesharing

Zuordnung der Kosten?
Fördergeber?

Erprobung
Übertragbarkeit?
Standorte
Förderung!

PPS/EDV – Das Unternehmen



1987

Gründung
PPS/EDV Planung Programmierung
Schulung GmbH

seit 1992

Systementwicklung im Bereich
Bedarfsverkehre im ÖPNV unter dem
Produktnamen cover®

bis 1995

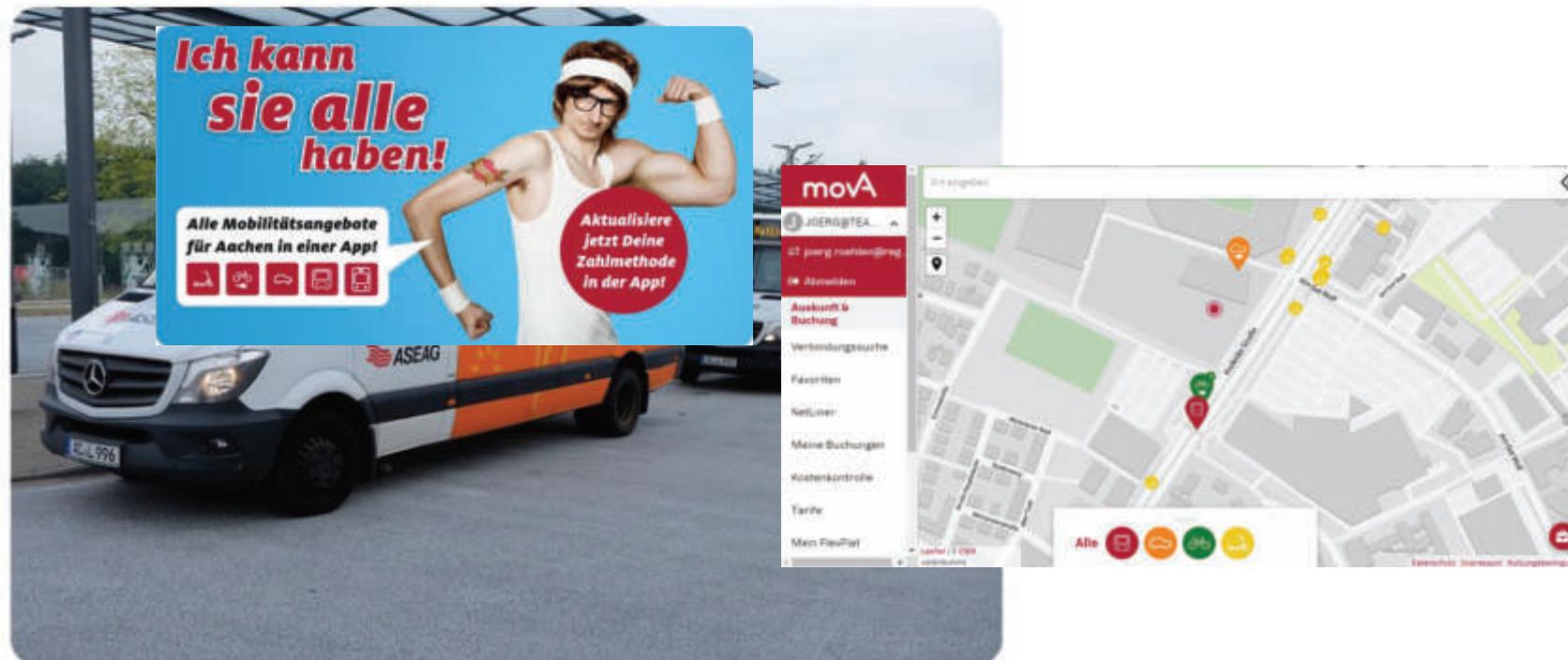
primäres Betätigungsfeld im Rahmen von
Projektierungen, bspw. bei Volkswagen Forschung,
Continental, Ericsson sowie Heraeus Sepatech –
anschließend ausschließliches Thema: On-Demand-
Verkehre

Unternehmen	PPS/EDV Planung Programmierung Schulung GmbH
Gesellschaftsform	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
Unternehmenssitz	38102 Braunschweig, Campestraße 7
Gründung	1987
Geschäftsführer	

Der NetLiner in Monschau und Aachen – buchbar über MaaS-App

Der NetLiner verbindet

Flexibilität in Monschau



- NetLiner in der Kleinstadt Monschau/Eifel
- In Vorbereitung: drei Vororte innerhalb von Aachen
- Neue Maas-App – entwickelt seitens Better Mobility namens *movA*
- Integration aller ÖPNV-Angebote bis hin zur Fahrplanauskunft und Ticketing



Zwei On-Demand Systeme, zwei Landkreise, ein MDV

In drei Schritten zum RufBus

- 1. Online, per App oder Telefon buchen**
 - 📍 rufbus.regionalbusleipzig.de
 - 📱 MOOVME-App (seit 08. Oktober 2020)
 - ☎️ 0341 91 35 35 91
- 2. Buchungsbestätigung erhalten**

Online und in der App erhalten Sie direkt nach Ihrer Eingabe eine Buchungsbestätigung. Über das MDV-Intelefon können Sie alle Infos persönlich mit einem Servicemitarbeiter ab.

<https://www.regionalbusleipzig.de/rufbus>

in Zusammenarbeit mit:

- REGIONAL BUSLEIPZIG
- Landkreis Leipzig
- MDV

www.anserufbus.de
☎️ 0341 91 35 35 91
🕒 bis 1h vor Fahrtantritt

1 Ticket
Mehr Vorbuße!

Landkreis Nordsachsen

- voll-flexibler Rufbus im der Region Eilenburg

Landkreis Leipzig

- voll-flexibler Rufbus in Machern/Bennwitz als auch in Colditz

PPS/EDV – Leistungsdetail Kommunikation Fahrpersonal

Details bearbeiten

Kunde: 12:30 Meier
Start: HENNEBERGSTRASSE 17
Ziel: 12:32 DOMPLATZ 5
Notiz:

Personen:	-	2	+
davon ermäßigt:	-	0	+
davon frei:	-	0	+
Rollstühle:	-	0	+
Kinderwagen:	-	0	+

Summe Vollpreis: 2,46
Summe reduziert: 0,00
Summe gesamt: 2,46

Text quittieren

Haltepunkt

Straße: DOMPLATZ 5
Zeit: 12:32
Zustieg: 0 Pers., 0 , 0 KiWa
Ausstieg: 1 Pers., 0 , 0 KiWa

Navi Details



und zum Schluss der klassischen Rufbus: liniengebundene Bedarfsbusse

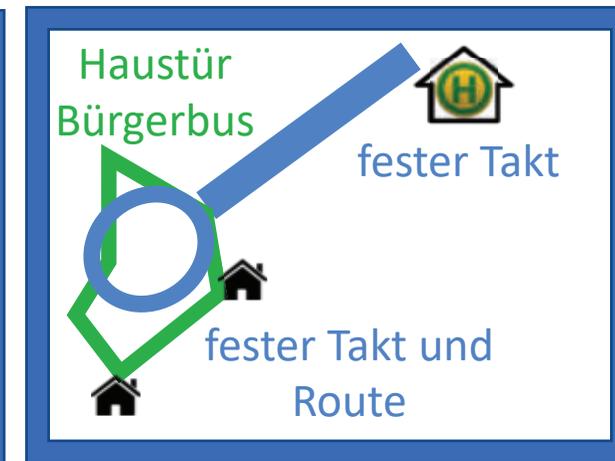
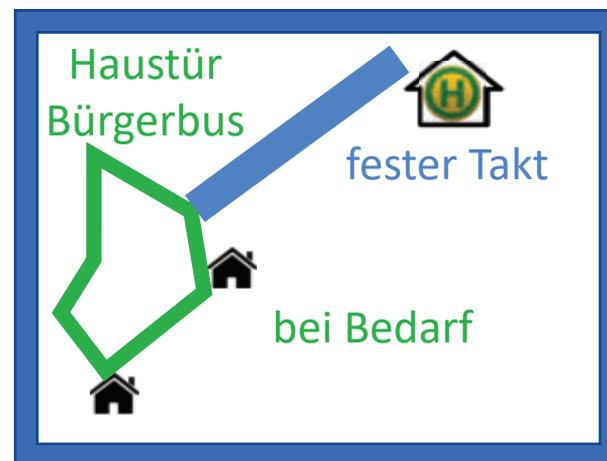
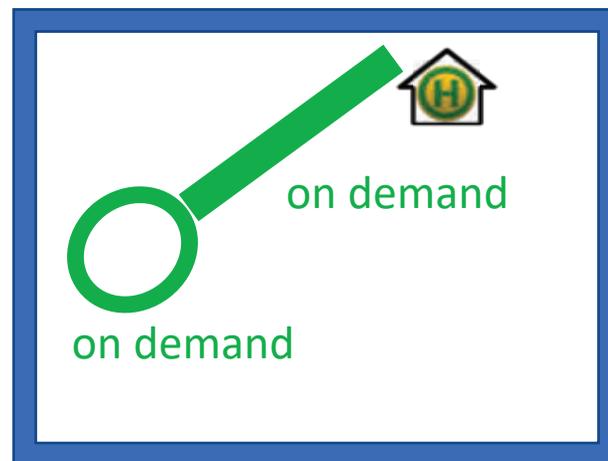
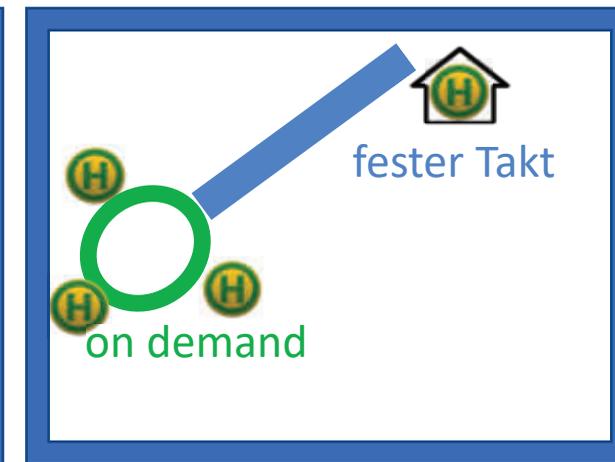
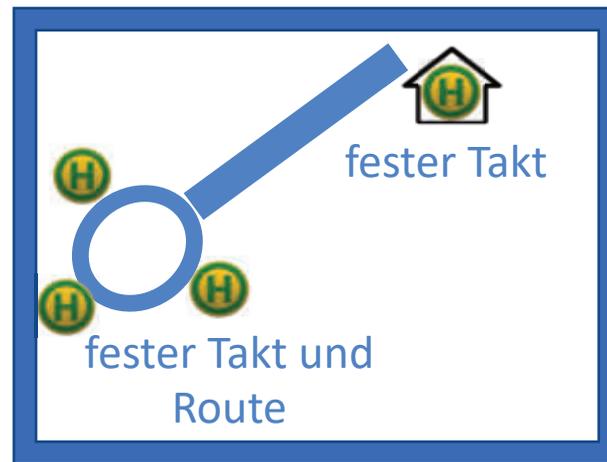


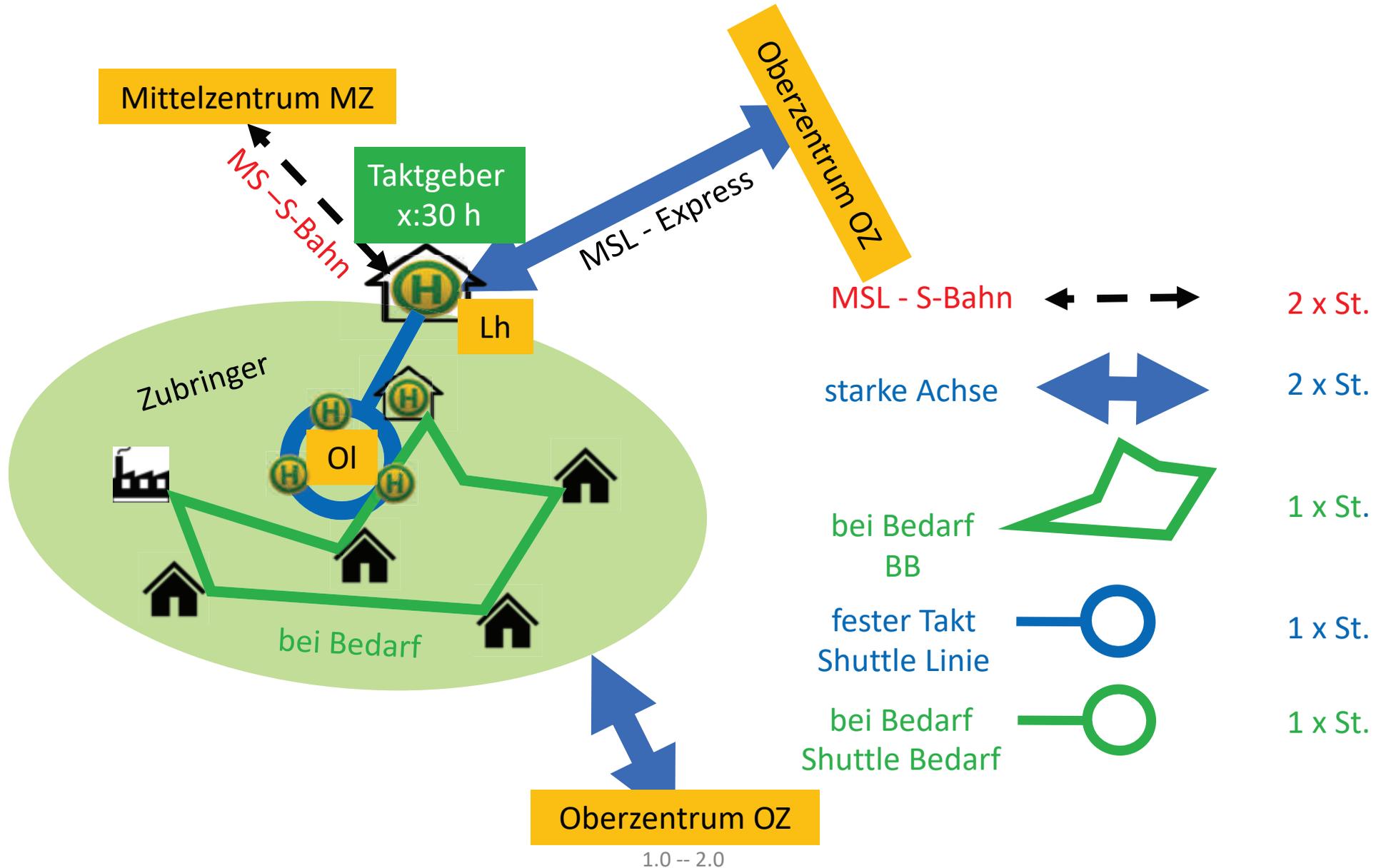
on demand bedeutet:

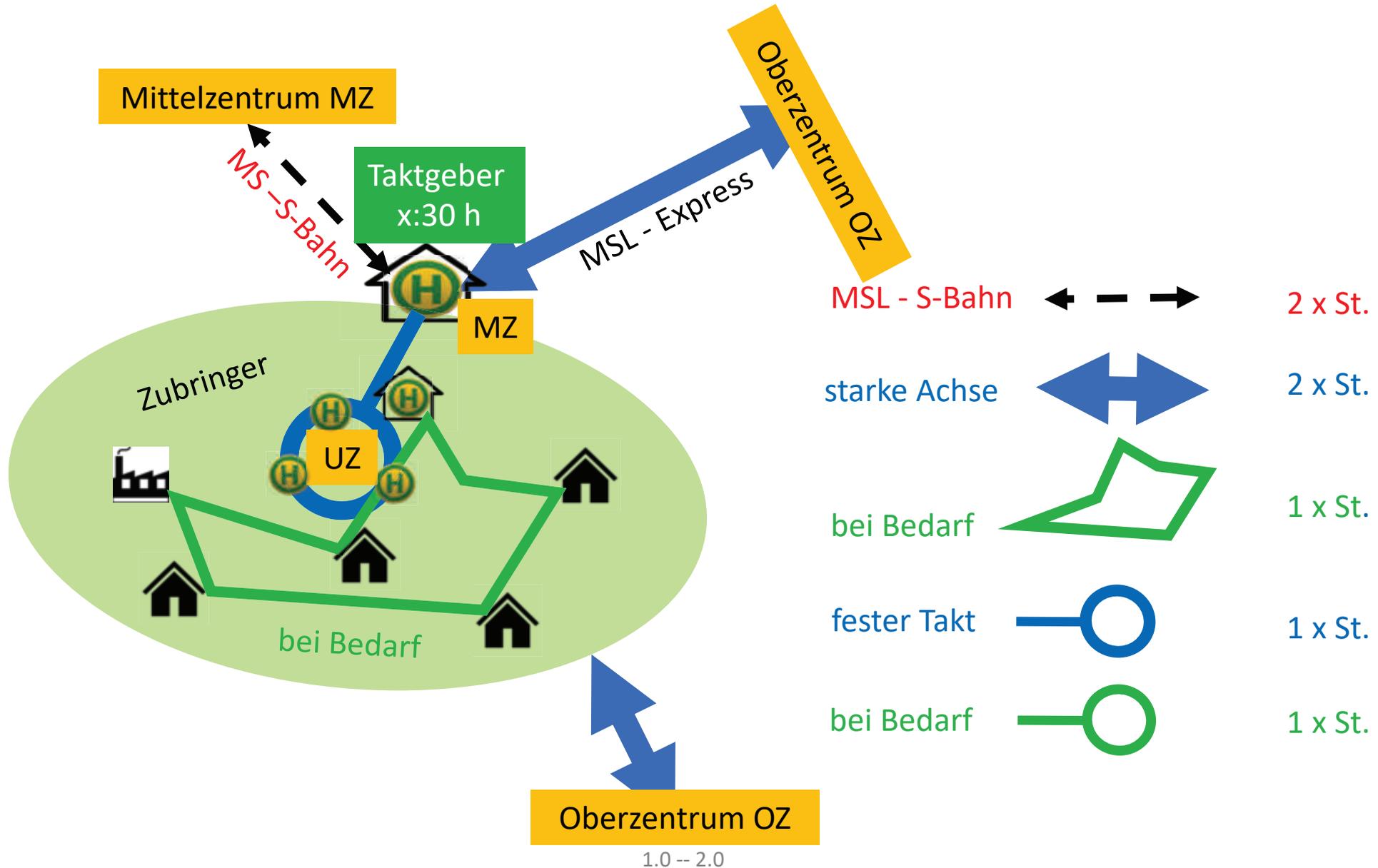
Bei Bedarf:

**So oft, wie Bedarf besteht,
aber auch so selten wie möglich!**

Was ist das?
definieren!!!







BueLaMo

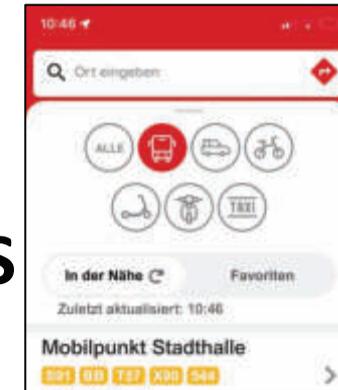
- Fertigstellung Cover Software PPS (in Arbeit)
- Integration in MaaS App (in Arbeit)
- Erprobung VW ID Buzz als on demand Fahrzeug
- gemeinsame Rufzentrale BB Kreis Coesfeld
- Erprobung der Neuerungen
 - Information
 - Anpassungen

BB Vereine Kreis Coe

- Einarbeitung Haltestellen Tarif etc. Ol + Lh fertig
- Probetrieb (Anfang 2023)
- Betrieb

Pro Bürgerbus + BueLaMo

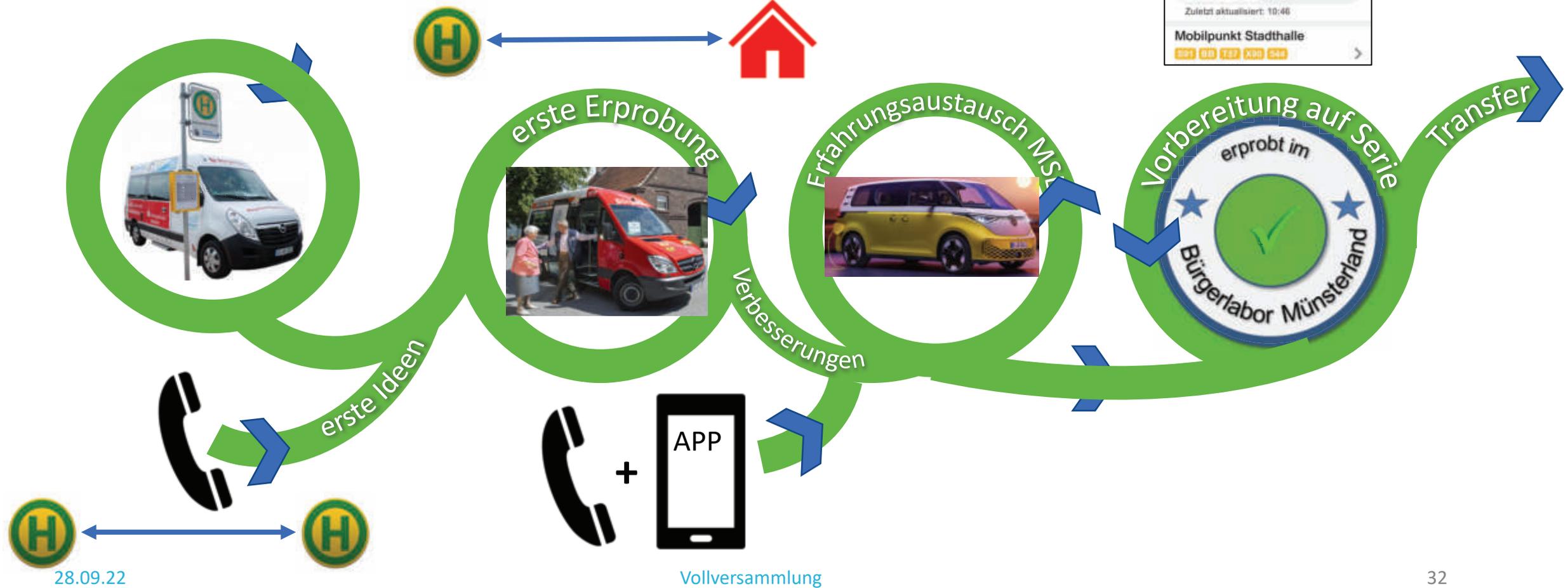
- Vereinbarung mit VM NRW
 - Softwarebeschaffung PPS
 - Angebot Kreis Coe + PPS
 - Starthilfe on demand Betrieb



Linie

on demand

MaaS



28.09.22

Vollversammlung

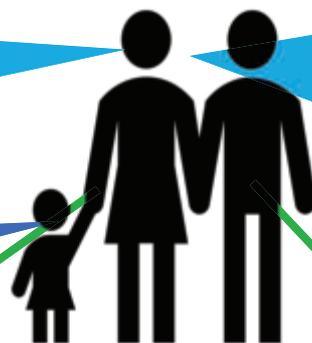
Kleine Boote statt großer Dampfer



Öv:
günstig!
bequem!
lückenlos!

Gefällt mir!
Da bleibe
ich bei!

... ich lasse mich eh
lieber mit E-Bike
zur Kita fahren!



Wir probieren BueLaMo Sharing aus!
Vielleicht auch gut für unsere
Mobilitätslücke!
Wir verkaufen den Zweitwagen und
wir duschen 12 Minuten!!!!



Tag	Erstwagen	Alternative	Bedingungen	Zweitwagen	Alternative	Bedingungen
Mo			Individualisiertes Angebot: X 90 etc. • oft • günstig • schnell • punkt zu Punkt • bequem			bedarfsgerechtes Angebot: • ganz nah • günstig • verlässlich • variabel • bequem
Di						
Mi						
Do						
Fr						
Sa						
So						
Su						