

# Bürgerbus Emmerich

Von Dipl.-Ing. Otfried Kinzel und Dipl.-Ing. Walter Rink, Moers\*)

## Modell aus den Niederlanden – Übertragung auf deutsche Verhältnisse – Entwicklung des Bürgerbusses Emmerich – Einzelne Aspekte

Am 11. November 1986 wurde in Emmerich/Rh. das dritte Bürgerbusprojekt des Landes Nordrhein-Westfalen in Betrieb genommen. Der Bürgerbus ist ein für deutsche Verhältnisse relativ neues und unbekanntes Verkehrssystem, dessen Entwicklung und Ableitung aus dem niederländischen Modell zunächst erläutert werden soll, bevor auf die spezifischen Belange des Emmericher Projektes eingegangen wird.

### I. Modell aus den Niederlanden

Herkunftsland des Bürgerbusses sind die Niederlande. Dort bestehen ähnliche Probleme für den öffentlichen Personennahverkehr außerhalb dichter besiedelter Regionen wie in der Bundesrepublik Deutschland: Wegen nur geringer Nachfrage ist eine attraktive Nahverkehrsbedienungs der Fläche aus wirtschaftlichen Gründen nicht vertretbar. Während jedoch in Deutschland versucht wird, wenigstens ein Mindestangebot aufrechtzuerhalten, hat man in den Niederlanden den Verkehr schon frühzeitig auf die Hauptrelationen zurückgenommen. Diese werden allerdings im Regelfall durch 30- oder 60-Minuten-Taktverkehre bedient. Verschiedene Systeme zur Erschließung und Anbindung der zwischen den Hauptachsen gelegenen ländlichen Gebiete an den ÖPNV wurden erprobt, eines davon hat sich durchgesetzt: der Buurtbus.

Das wesentliche Kennzeichen des Systems Buurtbus (wörtlich übersetzt: Nachbarschaftsbus) ist, daß die Verkehrsbedienungs überwiegend in eigener Regie der Bevölkerung durchgeführt wird, während dem öffentlichen Verkehrsunternehmen nur die fachliche und technische Betreuung obliegt.

Der Einsatz eines Buurtbusses wird hinsichtlich Linienführung, Fahrplan, Tarif, Bereitstellung der Fahrer etc. von einem „buurtbuscomité“ – unter Mithilfe des Ver-

kehrsministeriums und des regionalen Verkehrsunternehmens – vorbereitet. Das Verkehrsministerium stellt dann einen Kleinbus zur Verfügung, der von den freiwilligen Fahrern ehrenamtlich gefahren wird.

### II. Übertragung auf deutsche Verhältnisse

Die guten Erfahrungen der niederländischen Buurtbusse – es gibt inzwischen über 80 Projekte – veranlaßten den Bundesminister für Verkehr, die Übertragbarkeit dieses Modells auf deutsche Verhältnisse untersuchen zu lassen. Die beauftragte SNV Studiengesellschaft Nahverkehr legte 1984 eine Studie vor, in der die generelle Übertragbarkeit bejaht wird [1]. Daraufhin beschloß das Land Nordrhein-Westfalen, fünf Modellversuche zu finanzieren und durchzuführen. Hierfür konnten sich geeignete Kommunen über die zuständigen Kreisverwaltungen bewerben.

In Zusammenarbeit zwischen der Westfälischen Verkehrsgesellschaft/Regionalverkehr Münsterland, der SNV und dem damaligen Ministerium für Wirtschaft, Mittelstand und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen wurde der erste „Bürgerbus“ – so wurde der Begriff Buurtbus ins Deutsche übertragen – vorbereitet und Anfang März 1985 in Betrieb genommen [2]. Parallel dazu wurde das „Buurtbus-Drehbuch“ in einen „Bürgerbus-Leitfaden“ umgearbeitet, der eine „Anleitung zu Planung, Aufbau und Betrieb“ der weiteren Bürgerbus-Projekte bilden soll [3].

In Anlehnung an die niederländischen Richtlinien sind in diesem Leitfaden Voraussetzungen bezüglich der Eignung eines Gebietes für einen Bürgerbusbetrieb festgelegt:

- Das Gebiet soll einen ländlichen Charakter und eine Größe von ca. 25 km<sup>2</sup> aufweisen, um einen den Verkehrsbedürfnissen der Bewohner entsprechenden Fahrplan, der mit einem Bus gefahren werden kann, zu ermöglichen.
- Für wenigstens ca. 800 Einwohner soll eine Entfernung von 1200 m und mehr zwischen Wohnung und nächstgelegener ÖPNV-Haltestelle bestehen.

- Der Bürgerbus darf in keinem Fall eine Konkurrenz zum bestehenden ÖPNV darstellen, sondern soll eher eine Zubringerrolle spielen.
- Weiterhin sollen mindestens 20 ehrenamtliche Fahrer für ein Projekt zur Verfügung stehen.

Zum Einsatz als Bürgerbusfahrer reicht der Führerschein der Klasse 3 aus. Damit keine zusätzliche Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung gemäß § 15 d StVZO erforderlich wird, verfügt das zum Einsatz kommende Fahrzeug nur über 8 Fahrgastplätze, Stehplätze sind nicht zugelassen.

Wie im niederländischen Modell, betreut das regionale Verkehrsunternehmen ein in seinem Verkehrsgebiet angesiedeltes Bürgerbusprojekt. Der Modellversuch selbst stellt einen nach § 42 Personenbeförderungsgesetz genehmigungsfähigen Linienverkehr dar; die Genehmigung wird dem betreuenden Verkehrsunternehmen erteilt. Die Bürgerbusfahrer werden versicherungsrechtlich Fahrern des Verkehrsunternehmens im Rahmen der berufsgenossenschaftlichen Absicherung und im Rahmen des Rechtsschutzes gleichgestellt. An der Durchführung eines Bürgerbus-Projektes interessierte Bürger schließen sich in einem Bürgerbusverein zusammen. Die Aufgabenteilung zwischen Verein und betreuendem Verkehrsunternehmen wird in Verträgen festgelegt. Auch das Verhältnis zwischen Bürgerbusfahrer und Verkehrsunternehmen soll vertraglich geregelt sein.

### III. Entwicklung des Bürgerbusses Emmerich

Die Stadt Emmerich liegt am Niederrhein im Kreis Kleve unweit der niederländischen Grenze und hat rund 30000 Einwohner. Der größte Teil des eigentlichen Stadtgebietes sowie die meisten Ortsteile sind mit öffentlichen Nahverkehrsleistungen ausreichend versorgt. Die übrigen Gebiete sind wegen der geringen Siedlungsdichte nicht für eine ÖPNV-Bedienung geeignet. Das öffentliche Verkehrsangebot besteht außer dem Bundesbahnanschluß an die Fernstrecke Amsterdam – Ruhrgebiet aus drei innerstädtischen und zwei Nachbarorts-Buslinien der Nieder-

\*) Dipl.-Ing. Otfried Kinzel, Leiter der Hauptabteilung Personenbeförderung, Dipl.-Ing. Walter Rink, Sachgebiet Verkehrsplanung und Sonderaufgaben in der Hauptabteilung Personenbeförderung, beide Niederrheinische Verkehrsbetriebe Aktiengesellschaft NIAG, Moers.

rheinischen Verkehrsbetriebe Aktiengesellschaft NIAG, einer Nachbarorts-Buslinie des Geschäftsbereiches Bahnbus Rheinland (GBB) und dreier grenzüberschreitender Buslinien der niederländischen Gelderse Streekvervoer Mij (GSM). Die Linien der NIAG und des GBB werden im Rahmen der Verkehrsgemeinschaft Niederrhein (VGN) betrieben (Bild 1).

Nachdem 1983 die innerstädtische Buslinie zur Anbindung des östlichen Stadtgebietes an das Zentrum von Emmerich wegen mangelnder Inanspruchnahme eingestellt werden mußte, bewarb sich die Stadt Emmerich um Aufnahme in den Modellversuch Bürgerbus. Ende 1984 gab das damalige Ministerium für Wirtschaft, Mittelstand und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen die Regionen bekannt, in denen Bürgerbus-Modellversuche durchgeführt werden sollten. Der Kreis Kleve mit dem Projekt Emmerich gehörte zu den fünf Gebieten, so daß Anfang 1985 mit den Vorarbeiten begonnen werden konnte. Nachdem mit dem östlichen Stadtgebiet und drei ländlichen Ortsteilen das Bedienungsgebiet festgelegt war, konnte mit Hilfe von Bürgerversammlungen die Resonanz in der Öffentlichkeit ermittelt werden.



Bild 2: Der Bürgerbus bei der Einweihung

Auf Grund des großen Interesses der Bevölkerung wurde in Vorgesprächen zwischen dem Ministerium, dem Kreis Kleve, der Stadt Emmerich und dem betreuenden Verkehrsunternehmen NIAG eine Grobabstimmung über Linienführung, Tarif, Fahrzeug und Organisation durchgeführt. Daneben wurde ein Vorbereitungs-komitee aus Vertretern der Stadt Emmerich, der NIAG und der interessierten Bürger gegründet, das nach umfassenden Beratungen den genauen Linienweg und die Lage der Haltestellen festlegte, den Fahrplan und den Tarif erarbeitete sowie weitere organisatorische Fragen klärte.

Nach Beendigung dieser Vorarbeiten wurde im Juli 1986 der Bürgerbusverein in der Rechtsform eines nicht eingetragenen Vereins gegründet. Er setzt sich im wesentlichen zusammen aus Mitgliedern des Vorbereitungs-komitees, den Bürgerbus-fahrern und sonstigen interessierten Bürgern. Mit der Gründung übernahm der Vereinsvorstand die Aufgaben des Vorbereitungs-komitees, bei Bedarf zieht er die Ansprechpartner von Stadt und NIAG hinzu.

Nach der Beschaffung von Fahrzeug, Haltestellenausrüstung und Fahrausweisen sowie Schulung und Ausrüstung der Fahrer waren die Vorbereitungen so weit abgeschlossen, daß nach einer Eröffnungsfestfeier am 11. November die Betriebsaufnahme am 12. November 1986 erfolgen konnte (Bild 2).

#### IV. Einzelne Aspekte

##### 1. Linienweg

Die derzeitige Linienführung beginnt am Bahnhof Emmerich, tangiert den Stadtkern und verläßt die Stadt durch den östlichen Stadtteil Leegmeer. Nach

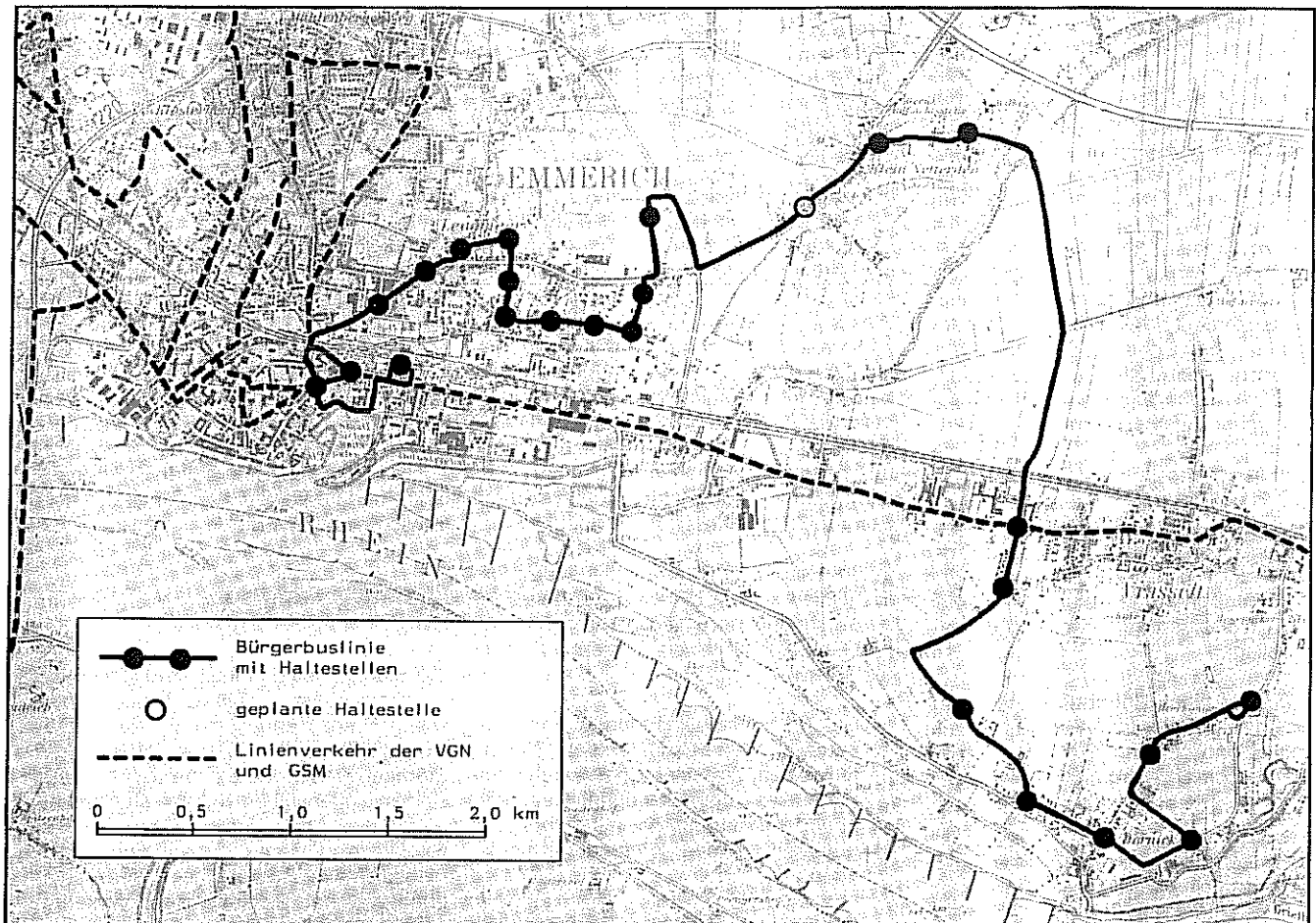


Bild 1: Linienweg des Bürgerbusses Emmerich (Kartengrundlage: Topographische Karte 1: 25000 Blatt 4103 Emmerich, mit freundlicher Genehmigung des Landesvermessungsamtes Nordrhein-Westfalen Nr. 117/87 vom 25. 2. 1987)

Durchquerung des Ortsteils Klein-Nettenden, der nur aus vereinzelt Gehöften besteht, führt die Strecke durch den Ortsteil Vrssett (mit Übergangshaltestelle zu den VGN-Linien) zum Ortsteil Dornick. Die Voraussetzung „ländliches Gebiet“ – gemäß Leitfaden – trifft für das Projekt Emmerich daher nicht vollständig zu. Vielmehr entspricht der Linienweg weitgehend den ersten Vorstellungen der Stadt, als diese sich um die Aufnahme in den Modellversuch bewarb. Im Innenstadtbereich wurde die Streckenführung geändert, um eine Konkurrenz zu den bestehenden ÖPNV-Linien zu vermeiden. Die Linienlänge beträgt etwa 13 km mit 25 Haltestellen (Bild 3).

## 2. Tarif

Für die Tarifgestaltung gab es zwei Vorgaben. Einerseits sollten niedrige Fahrpreise die Bevölkerung zu einer regen Benutzung des Bürgerbusses animieren, andererseits durfte der Tarif der Verkehrsgemeinschaft Niederrhein nicht unterlaufen werden. Daneben sollte er mit Rücksicht auf die ehrenamtlichen Fahrer einfach handhabbar sein. Die Lösung dieses Problems sieht zwei Zonen vor, der Fahrpreis orientiert sich am Kurzstreckentarif und dem Wert einer Fahrt mit der Mehrfahrtenkarte



Bild 3: Der Bürgerbus an einer Haltestelle

der VGN. Die Fahrt in einer Zone kostet 1 DM (für Kinder 0,50 DM) und in zwei Zonen 1,50 DM (1 DM). Es gibt nur Einzelfahrausweise, die vom Fahrer verkauft und entwertet werden. Ein tariflicher Übergang zur VGN ist nicht vorgesehen.

## 3. Fahrzeug

Das in den Niederlanden und beim ersten deutschen Projekt im Münsterland (Kreis Borken) eingesetzte Fahrzeug basiert auf einem Daimler Benz 207 D. Für das Projekt in Emmerich wurde im Einvernehmen mit dem Land Nordrhein-Westfalen, das das Fahrzeug vollständig finanzierte, untersucht, ob auch ein anderer Fahrzeugtyp für den Bürgerbuseinsatz geeignet ist und dadurch die Beschaffungs- und Umbaukosten gesenkt werden können. Die NIAG forderte dazu von insgesamt zehn Fahrzeugherstellern bzw. Umbaufirmen Angebote an. Fünf Firmen konnten entweder kein Angebot abgeben, oder das Angebot entsprach nicht den Anforderungen. Die fünf übrigen Angebote basierten alle auf dem Daimler Benz 207 D oder 307 D, so daß der preisgünstigste Anbieter den Zuschlag bekommen konnte. Die bürgerbusspezifische Sonderausstattung umfaßte im wesentlichen

- den Einbau einer fremdkraftbetätigten Fahrgasteinstiegstür auf der rechten Seite,
  - acht Fahrgastsitzplätze mit Kopfstützen und Sicherheitsgurten,
  - zwei beleuchtete Streckenschildhalterungen vorne und seitlich
- sowie
- einen Zahlischständer.

Aus Kostengründen wurde statt eines elektrischen Antriebs ein pneumatischer

Antrieb für die Fahrgasteinstiegstür gewählt. Auf einen Zielschildkasten am Dach – wie er in den Niederlanden üblich und auch bei dem im Kreis Borken eingesetzten Fahrzeug vorhanden ist – wurde verzichtet, da dieser sich nicht bewährt hatte.

## 4. Fahrerschulung

Zum Nachweis der Befähigung zur Personenbeförderung mußten sich die Bürgerbusfahrer zunächst einer amtsärztlichen Untersuchung unterziehen. Danach wurden sie von der Fahrinspektion der NIAG theoretisch und praktisch geschult. Diese Schulung beinhaltete u. a. eine Aufgabenbeschreibung, Hinweise auf gesetzliche Vorschriften, Tarifenwendung, Einweisung am Fahrzeug, Linienkenntnis und Überprüfung der fahrttechnischen Fertigkeiten. Parallel dazu übernahm die NIAG die Beschaffung und Aufstellung der Haltestellenausstattung, den Fahrausweisdruck und die Ausrüstung der Fahrer mit Fahrausweis- und Fahrberichtsmappen sowie die Aufstellung der Beförderungsbedingungen.

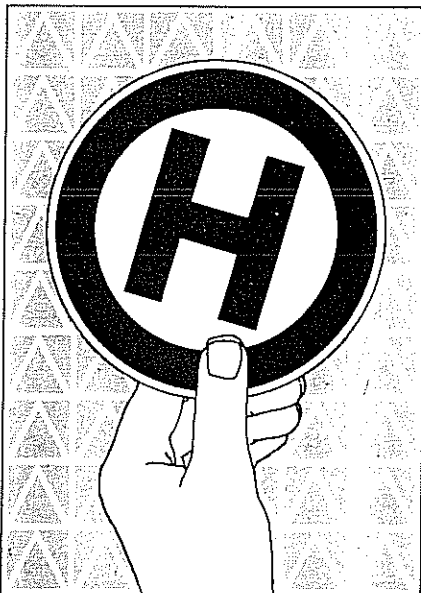
## 5. Betrieb

Der Bürgerbus wird nach einem Taktfahrplan mit 1- bis 2stündigen Wagenfolgen betrieben und hat Anschlüsse an die VGN-Buslinien und die Züge der Deutschen Bundesbahn. Die Fahrzeit beträgt 25 Minuten. Der Fahrplan umfaßt montags bis freitags 15 Fahrten in der Zeit von 7.45 bis 18.40 Uhr und samstags 8 Fahrten in der Zeit von 7.45 bis 12.40 Uhr. Jeweils 4 Fahrten sind zu einem Dienst von ca. 2 Stunden zusammengefaßt, somit ergeben sich 22 Dienste pro Woche. Nachdem sich zu Beginn 42 Personen als Fahrer gemeldet hatten, standen bei der Betriebsaufnahme nur noch 19 Fahrerinnen und Fahrer zur Verfügung, so daß einige von ihnen zunächst 2 Dienste in der Woche fahren mußten. Inzwischen sind 29 Fahrer einsetzbar und vier weitere befinden sich in der Ausbildung. Es kann davon ausgegangen werden, daß sich auch weiterhin noch interessierte Bürger melden werden.

Zur Unterstellung des Fahrzeugs wurde ein Vertrag mit einer ortsansässigen Tankstelle geschlossen, da sich die nächste NIAG-Werkstatt ca. 15 km entfernt in Rees befindet. Diese Tankstelle übernimmt auch die Wartung und Pflege des Bürgerbusses. Untersuchungen und Reparaturen werden von der NIAG durchgeführt. Da der Bürgerbus der einzige Kleinbus der NIAG ist, wird bei Fahrzeugausfall ein Kleinbus eines Privatunternehmens angemietet. Der Einsatz dieses Ersatzfahrzeuges war bisher nur bei Inspektionen des Bürgerbusses erforderlich, da sich das eingesetzte Fahrzeug des Typs Daimler Benz 307 D nebst den bürgerbusspezifischen Sonderausstattungen als recht zuverlässig erwies.

Anzeige

# DIE GERECKE GRUPPE



## FACHLEUTE FÜR FAHRGAST INFORMATIONSSYSTEME

Verwaltung und Werk Münster · Postfach 3047  
D-4400 Münster · Ruf 02536/261 · Telex 892672  
Niederlassungen:  
Verkaufsbüro Nord und Werk Elsfleth/Unterweser,  
Verkaufsbüro Süd und Werk Ebrach/Oberfranken

In den ersten zweieinhalb Betriebsmonaten wurden über 2000 Fahrgäste befördert. Die durchschnittliche Besetzung stieg von 1,9 Fahrgästen pro Fahrt im November 1986 auf 2,4 im Januar 1987.

## V. Ausblick

Zur Realisierung des Modellversuches Bürgerbus Emmerich hatte im Vorfeld auch die Hypothese beigetragen, daß infolge der Grenznähe Emmerichs bei der Bevölkerung eine den Niederländern analoge Mentalität und eine ähnliche Bereitschaft zur Nachbarschaftshilfe bestehen

würde. Diese Vermutung wurde nach den bisher möglichen Beobachtungen bestätigt, was sich auch durch weitere Meldungen von freiwilligen und ehrenamtlich tätigen Fahrern zeigt.

Die steigenden Fahrgastzahlen belegen die Identifikation der Bevölkerung mit „ihrem“ Bürgerbus. Dennoch wurden bei bis zum 31. Januar 1987 zurückgelegten ca. 11600 Linienkilometern nur Einnahmen in Höhe von 2100 DM erzielt. Das Land Nordrhein-Westfalen hat zugesagt, die ungedeckten Kosten für maximal vier Jahre zu finanzieren. Ob aus dem Bürgerbus Emmerich ein Erfolg wird, kann erst die weitere Entwicklung zeigen.

## Literatur

- [1] Forschung Stadtverkehr, Einsatzmöglichkeiten des niederländischen Buurtbus-Systems als Nachbarschaftsbus in der Bundesrepublik Deutschland, Hrsg.: SNV Studiengesellschaft Nahverkehr im Auftrag des Bundesministers für Verkehr, FE-Nr. 70130/84.
- [2] Christ, E., Der Bürgerbus, in: Der Nahverkehr, Heft 5/1985.
- [3] Bürgerbus-Leitfaden, Hrsg.: SNV Studiengesellschaft Nahverkehr im Auftrag des Ministers für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen.

