

K 10807 F

Ausgabe Januar 1992

Einzelpreis: 7,50 DM

ISSN 0179-535X

VERKEHRS ZEICHEN

1/92

8. Jahrgang

Für die Bewegung im Umweltverbund



	<i>Editorial</i>	3
Wesen und Unwesen im Öffentlichen Verkehr	<i>Klaus-Peter Kalwitzki</i>	4
Verkehrssicherheit aus der Sicht von Schulkindern	<i>Antje Flade</i>	8
Verkehrsmittelwahl und Verkehrssicherheit	<i>Tilman Bracher</i>	13
Darf's auch ein bißchen weniger Staat sein?	<i>Bernd Küffner</i>	16
Eisenbahnen in kommunaler oder regionaler Trägerschaft	<i>Eckehard Frenz</i>	18
Ökologische Verkehrspolitik in München	<i>Joachim Lorenz</i>	23
Bürgerbus Kalletal	<i>Volker Aust</i>	27
Postbusse in der Schweiz	<i>Jürg Tschopp</i>	30

Bürgerbus Kalletal

Über einen Versuch, den ÖPNV in der Fläche zu sichern

Volker Aust

Die Gemeinde Kalletal liegt an der Landesgrenze Nordrhein-Westfalens im Kreis Lippe, nordöstlich des Teutoburger Waldes an der Weser. Die Gemeinde zählt 13.500 Einwohner und ist dezentral in 16 Ortsteile gegliedert. Kalletal weist eine relativ geringe Einwohnerdichte auf. Besonders nachteilig wirkt sich das Fehlen eines echten Zentrums aus; der Zentralort Hohenhausen (3.000 Einwohner) entwickelt keine Eigenzentralität gegenüber den benachbarten Mittelzentren. Die nordöstlich gelegene Stadt Rinteln gehört bereits zu Niedersachsen und hat eine eigene Verkehrsgemeinschaft. Das nordwestlich gelegene Städtchen Vlotho gehört zum Kreis Herford und zur Verkehrsgemeinschaft Minden-Ravensberg (MRV). Die südlich ans Kalletal angrenzende Stadt Lemgo war bis zur Gebietsreform Kreisstadt und ist funktional traditionell dominierend.

Kalletal gehört wie die Stadt Lemgo zur Verkehrsgemeinschaft Lippe (VGL). Eine Absprache zwischen den benachbarten Verkehrsgemeinschaften ist hinsichtlich Tarif, Fahrplan und Linienführungen bisher nicht zustande gekommen. Derzeit wird Kalletal von 7 Buslinien des öffentlichen Verkehrs bedient; 5 der 16 Ortsteile haben keinen ÖPNV-Anschluß. Nimmt man die ÖPNV-Anbindung montags bis freitags nach Schulschluß, so zeigt sich die Problematik der Versorgung deutlich: lediglich 5 der Ortsteile haben dann noch ÖPNV-Anschluß. Mit Auslaufen des ÖPNV-Modellversuchs Lippe zum 1.9.1992 ist überdies zu befürchten, daß außerhalb des Schülerverkehrs nur noch die Buslinie Lemgo-Rinteln verbleibt und damit nur noch 4 Ortsteile einschließlich des Zentralorts Hohenhausen bedient werden.

Im Frühjahr 1987 streckten engagierte Bürger die ersten Fühler aus, sich in Sachen Bürgerbus zu informieren. Nachdem andere Systeme wie Anruf-Sammel-Taxi (AST; Fehlen eines Taxiunternehmens am Ort) oder Ruf-Bus (Fehlen einer Bus-Zentrale) von vornherein als technisch undurchführbar bzw. ökonomisch unbezahlbar ausschieden, besuchte der Verfasser nach einschlägigem Literaturstudium Bürgerbusbetriebe in den Niederlanden. Es war unsicher zu erkennen, daß die dortigen Systeme wegen ihrer Perfektion und Akzeptanz bei den Verkehrsträgern wie Nutzern nicht auf das Versuchsgebiet Kalletal zu übertragen wären. Auch die Gutachterliteratur war wenig hilfreich.

In einem verkehrspolitischen Arbeitskreis einer der (Mehrheits-) Fraktionen im Gemeinderat entwickelte man schließlich aus dem LIFT-Modell Berlin-Lichtenrade und dem Linientaxi des Nachtbetriebes der BVG, kombiniert mit Bürgerbuskonzeptionen im Münsterland und im Hessischen, ein eigenes Konzept, das nach einem Besuch des Bürgerbusbetriebes Kirchheim letztlich von allen Ratsgruppierungen akzeptiert wurde, auch wenn man ihm wenig Chancen einräumte.

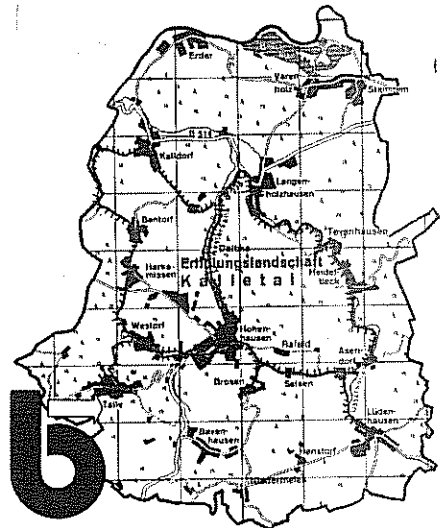
Just zu diesem Zeitpunkt des Kalletal-internen Denkprozesses gaben Bonn und Düsseldorf grünes Licht für den ÖPNV-Modellversuch Lippe; und so bekam das Kalletaler Vorhaben unverhofft wesentliche Unterstützung zuerst im Ideellen, dann im Organisatorischen und schließlich auch im Finanziellen. Im ÖPNV-Modellversuch sollten alternative Bedienungsformen im ländlichen Raum erprobt werden, und die Randgemeinde Kalletal sollte die Variante Bürgerbus testen. Diese Koppelung bewirkte eine Beschleunigung und Erleichterung aller Vorbereitungsmaßnahmen.

Ab Ende 1988 wurde dann zusammen mit der DB (Geschäftsbereich Bahnbus) bzw. später Busverkehr Ostwestfalen (BVO) als Verkehrsträger ein Vertrag konzipiert, ausgehandelt und im Mai 1989 endgültig abgeschlossen, der folgende Aufgabenteilung vorsah: die BVO sorgt für die Wartung des Fahrzeuges, Betreuung im technischen und juristischen Bereich sowie die Fahrerschulung, der Bürgerbusverein übernimmt die Fahrerwerbung, Dienstplanerstellung und Dienstführung des Busses. Fahrplangestaltung erfolgt auf Vorschlag im Benehmen mit der BVO und der VGL. Für die Öffentlichkeitsarbeit wäre vertragstechnisch die VGL zuständig gewesen, in der Praxis war der Bürgerbusverein damit bis Beginn 1991 auf sich selbst gestellt.

Die Beschaffung des Fahrzeuges wurde von der BVO in enger Absprache mit dem Bürgerbusverein zügig durchgeführt, zumal die Kosten vom Land getragen wurden (100 %). Die Haltestellenaufstellung verursachte relativ wenig Aufwand, weil im ersten Plan lediglich zwei Haltestellen neu eingerichtet werden mußten. Der am 3.6.1989 als rechtsfähiger V. gegründete Bürgerbusverein begann mit der Fahrerwerbung - ein mühevoller Prozeß. Nach drei Monaten konnte im Juli 1989 auf einen Bewerberstamm von 31 Personen zurückgegriffen werden, nach ärztlicher Untersuchung waren dann zu Betriebsbeginn 24 FahrerInnen vorhanden, von denen kurz nach Versuchsbeginn 3 aus beruflichen Gründen ausscheiden mußten. Nach einmonatiger Schulung auf dem Fahrzeug war zu Betriebsbeginn am 25.9.1989 trotz der Unterstützung durch den Kreis Lippe ein Planungszeitraum von mehr als 2 Jahren vergangen, und der Bürgerbus hätte keine Woche eher starten können.

Das Fahrzeug, ein Mercedes 210 D Kombi mit Kleinbusaufbau, Stehhöhe innen und Lärmschutzverkleidung erwies sich in den nunmehr 22 Monaten Einsatz (einschließlich

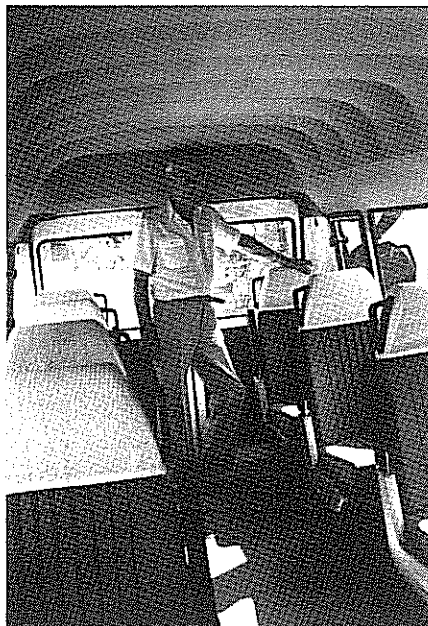
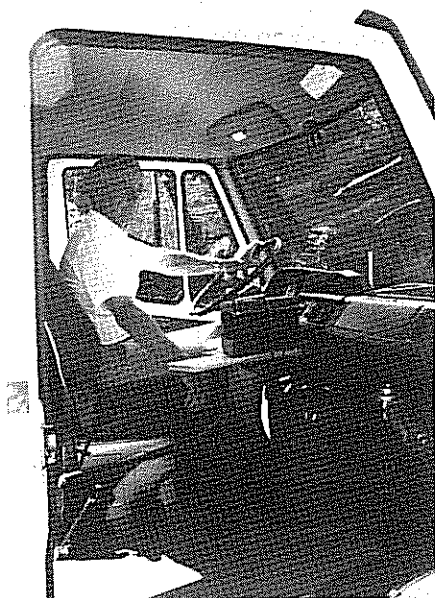
Die Bürgerbus-Idee



Übersichtskarte Kalletal: Der Bürgerbus befährt die 3 Routen Hohenhausen (Ho.)-Langenholzhausen-Asendorf/Lüdenhausen-Ho., Ho.-Bentorf-Westorf-Ho. und Ho.-Westorf-Talle u.z.

Umsetzung und Betriebsaufnahme





Fahrschulung) als optimal: geringe Anfälligkeit, einfachste Bedienung, hoher Fahrkomfort sowohl für die FahrerInnen als auch für die Fahrgäste, bequeme Zustiegemöglichkeiten und gute Park-eigenschaften. Das Fahrerurteil ist insofern objektiviert, als während der Probezeit und zwischendurch bei inspektionsbedingten Ausfällen des Stammfahrzeuges zwei andere Kleinbusse unterschiedlicher Fabrikate zum Einsatz kamen und man so auch als Laie sichere Urteilkriterien entwickeln konnte. Lediglich die nachträglich eingebaute Tür erwies sich als überaus anfällig; die aus Kostengründen gewählte Führung der Tür war nicht verwindungssteif, hielt den Anforderungen des Linienbetriebes nicht stand und wurde deswegen nach 20monatiger Erprobungszeit ersetzt. Die „billigere“ Lösung war so letztlich die teurere.

Hilfreich und psychologisch wichtig vor allem für die beiden Fahrerinnen war der Einbau des Funkgerätes, das einfach zu bedienen ist und mit dem man die Leitstelle der BVO und/oder den nächsten Linienbus jederzeit anfunken kann. Anfangs gab es wegen einiger zu haltender Anschlüsse vereinzelt Funkverkehr, ansonsten ist das Gerät für seinen eigentlichen Zweck (Notruf) zum Glück noch nie benötigt worden.

Linienführung und Fahrplangestaltung



Anschluß an den regulären ÖPNV am Postamt Hohenhausen (alle Fotos: R. Engel)

In Abkehr vom selbstentworfenen Konzept folgte man beim ersten Fahrplan den Grundlinien des Gutachters, der für das gesamte ÖPNV-Modell Lippe eine Linien- und Bedienungskonzeption entwickelt hatte. Deren mangelnde Praxisnähe wurde allerdings so rasch offenbar, daß bereits innerhalb des ersten Betriebsjahres 2 Umstellungen und zum 2.6.91 eine weitere Überplanung erfolgen mußten. Heute entspricht die gefahrene Leistung (mit einer Ausnahme) dem Grundkonzept, mit dem die Gemeinde Kalletal bzw. der Bürgerbusverein angetreten war.

Montags-freitags fährt nach Ende des Schulbusverkehrs der Bürgerbus in all die Ortsteile je einmal Linie, die sonst nicht im ÖPNV mit dem Zentralort bedient würden. Es besteht immer bei jeder Fahrt Anschluß an die ÖPNV-Stammlinie Lemgo-Rinteln, eine gegenseitige Übernahme der Fahrgäste ist fahrplanmäßig garantiert. Am Spätnachmittag bzw. Abend übernimmt der Bürgerbus ausschließlich Verteileraufgaben. Er startet von der zentralen Haltestelle zu fest vertakteten Zeiten und bedient alle gewünschten Haltestellen. An den Vormittagen verkehrt kein Bürgerbus, da hier der für alle offene Schulbusverkehr ausreichend Anbindung ermöglicht. Samstags und an Sonn- und Feiertagen ruht der gesamte ÖPNV mit Ausnahme eines Ruf-Bus-Systems (im Versuchsstadium) auf der Linie Lemgo-Rinteln. Daher fährt auch kein Bürgerbus - er hätte ja nichts zum Verknüpfen bzw. zum Verteilen.

Bürger und Bürgerbus

Der Gutachter des ÖPNV-Modells Lippe gab dem Bürgerbusverein vor, innerhalb einer Phase von zwei Jahren (also Oktober 1991) eine durchschnittliche Auslastung von 2,5 Fahrgästen pro Fahrt ausweisen zu können. Daher wurde vom 2. Betriebsmonat (Gewöhnungsphase) auf jeder Fahrt an jedem Tag jeder Fahrgast gezählt. Auffallend war der sehr langsam ansteigende und auf sehr niedrigem Niveau beginnende Zuspruch.

Zum einen fehlte nämlich jegliche Akzeptanz in der Bevölkerung. Niemand wußte in der Gemeinde so recht, was ein Bürgerbus ist und wie er zu benutzen sei; die völlig verfehlte „Öffentlichkeitsarbeit“ der VGL zum Versuchsbeginn tat ein übriges. Seitens der Versuchsbegleiter war der Bürgerbus gar nicht bekannt; so fehlte im „Gutachten“ zum Versuch 1990 jeglicher Hinweis auf diesen Versuchsteil, noch im Januar 1991 war er nicht in die Streckenzeichnungen der VGL-Veröffentlichungen aufgenommen. Hier mußte also der Bürgerbusverein sein Produkt selbst bekannt machen und die Werbung betreiben. Zum anderen aber bot der ÖPNV-Modellversuch in Nachbargemeinden andere, attraktivere (wenn auch auf Dauer wesentlich teurere) Varianten wie z.B. das Anruf-Sammel-Taxi.

Schließlich sorgte das anfängliche Vorhandensein von 3 Mobilien Sozialen Hilfsdiensten (MSHD) unterschiedlicher Träger für Konkurrenz bei der wichtigen Zielgruppe der Senioren. Die MSHD waren wegen der völlig fehlenden ÖPNV-Verbindungen dazu übergegangen, auch über den von ihnen zu betreuenden Personenkreis hinaus Fahrgäste von Haus zu Haus zu überaus günstigen Tarifen (billiger als mit ÖPNV-Fahrschein) zu befördern. Zwar konnten die Dienste anlässlich eines klärenden Gespräches von der Sinnwidrigkeit dieser Konkurrenz überzeugt werden, aber nicht allen war die Einsicht zugänglich, daß hier Steuergelder gegeneinander subventioniert werden. Zwar ist derzeit

wegen der Fahrgastzahlen das Problem für den Bürgerbus nicht mehr von Bedeutung, jedoch kann von einer Lösung noch nicht die Rede sein.

Völlig unerwartet waren Schwierigkeiten von Seiten der Berufskraftfahrer der ÖPNV-Unternehmen. In völliger Verkenning des Versuchsansatzes sahen sie anfangs im Bürgerbus eine Bedrohung ihres Arbeitsplatzes. So boykottierten einige Fahrer den Bürgerbus z.B. durch Nichtanerkennen von Fahrtausweisen, bewußtes Verpassen von Anschlüssen oder Verweigern von Auskünften gegenüber Fahrgästen. Durch intensives Eingehen auf die Sorgen und Nöte der Fahrer konnten die Ressentiments innerhalb von anderthalb Jahren im Bereich der BVO abgebaut werden.

Nachdem diese Kinderkrankheiten durchgestanden sind, hat der Bürgerbus bei sinkender Fahrtenkilometerzahl eine gute Akzeptanz bei seinen Fahrgästen gefunden. Hervorzuheben ist die Kontinuität der wachsenden Benutzerzahlen sowie der rückläufige Verkauf von Barfahrtscheinen; daraus wird deutlich, daß die Zubringer-/Verteilerfunktion für die Fläche im Schwachlastverkehr beim Bürger voll verstanden und angenommen worden ist. Im zweiten Halbjahr 1991 stiegen die Fahrgastzahlen erneut an und erreichen jetzt eine Besetzung von 3,6 Fahrgästen pro Fahrt. Mit Ausnahme einer der Linienfahrten erreicht der Bürgerbus jetzt im Durchschnitt eine 50%ige Auslastung der Platzkapazität. Die Vorgaben des Gutachters sind damit mehr als erfüllt. Der Trend weg vom Barfahrtschein setzt sich daher weiter fort, auch Zeitkarteninhaber benutzen den Bürgerbus.

Im Rückblick erscheint die nach fast 2 Jahren Experiment gefundene Betriebsführung, Linien- und Fahrplangestaltung heute optimal. Nach Auslaufen des ÖPNV-Modellversuchs 1992 wird es sicherlich wegen zu erwartender Angebotskürzungen im „normalen“ ÖPNV zu Korrekturen kommen müssen; das „Grundgerüst“ steht jedoch. Eine mögliche Ausweitung des Betriebes würde eine Aufstockung des Fahrerstammes und die Anschaffung eines zweiten Fahrzeuges notwendig machen. Darum kann sich der Bürgerbusverein nach Ende der „Anlaufphase“ und nach erfolgter Konsolidierung verstärkt bemühen. Die eindeutigen Zusagen seitens des Landes (Neubeschaffung), des Kreises (Betreuung) und der Gemeinde (Defizitübernahme nach Versuchsende) reduzieren die Aufgaben des Bürgerbusvereins auf den eigentlich vorgesehenen Tätigkeitsbereich des Betriebes der Linien. Von den Partnern erhofft der Bürgerbusverein, daß sie seinem Beispiel folgen und vor Stilllegungsentscheidungen oder Ausdünnungsbeschlüssen exaktes Zahlenmaterial erheben, d.h. Fahrgastströme zählen und nicht (wie bisher) erraten. Viele Probleme vor Ort würden sich erübrigen ...

Fazit: Der Versuch, von Bürgern für die Mitbürger finanzierbar ÖPNV in der Fläche zu organisieren, scheint im Falle des Bürgerbus Kalletal gelungen zu sein. Nur: Gut Ding will eben Weile haben.

Mitglieder: insgesamt 31 (+3 juristische Personen: Gemeinde, BVO, Kreis), davon 24 aktiver FahrerInnen (2 Frauen). - 21 regelmäßig eingesetzten FahrerInnen fahren durchschnittlich 6 Fahrten pro Monat. Sie erhalten keinerlei Zuwendungen, sind aber rechtlich und versicherungstechnisch wie Berufskraftfahrer der BVO abgesichert. Aktive Mitarbeiter, aber keine Fahrdienste leisten 4 Herren und 1 Dame (Vorstandsarbeit, Kassenprüfer u.ä.m.); zusätzlich besteht die Möglichkeit, passiv als Förderndes Mitglied beizutreten. Die Aktiven treffen sich regelmäßig einmal im Monat zu festliegenden Terminen, um sämtliche Entscheidungen zu beraten. Der Vorstand trifft sich vereinsöffentlich jeweils 1 bis 2 Stunden vor diesen Versammlungen.

Altersstruktur: Schnittalter 53 Jahre, jüngster Fahrer 23 Jahre.

Berufsstruktur: 18 FahrerInnen sind berufstätig, 6 Rentner.

Berufe: 5 x LehrerIn, mehrfach Handwerker, Facharbeiter, Verwaltungsangestellte, Selbständige.

Vereinsarbeit: wird koordiniert durch den Vorstand. Vorsitzender: Planung, Außenkontakte,



Erwartungen

Volker Aust (geb. 1944) ist Lehrer und Vorsitzender des Bürgerbusvereins Kalletal. Für Detailauskünfte - vor allem auch gegenüber Neugründern ähnlicher Bürgerbus-Initiativen - steht er gerne zur Verfügung (Adresse über die VZ-Redaktion).

Der Bürgerbusverein Kalletal

rechtliche Vertretung. Stellvertreter: Fahrzeugwartung, Technisches. Beisitzer: Vereinsleben, Pressemeldungen. Schriftführerin, Kassenwart. - 2 x jährlich Vereinstreffen, alle 2 Jahre Generalversammlung mit Neuwahlen

Außenanbindung: Die Gemeinde Kalletal entsendet in den Vorstand einen Vertreter. Diese Regelung hat sich als äußerst positiv erwiesen. Bei logistischen oder verwaltungstechnischen Problemen konnte immer die Hilfe abgerufen werden. BVO, VGL und Kreis Lippe entsenden bei Bedarf Vertreter in die Versammlung (beratendes Stimmrecht). Nach anfänglichen Schwierigkeiten hat sich dieses Modell gut eingefahren.

Finanzen: Exakte Werte wegen Einbindung in 2 Parallelversuche nicht erhebbbar. Fahrzeug/Betriebskosten werden von der BVO getragen, Erstattung durch das Land NRW. Dem Verein stehen 6.000 DM für die Arbeit (Werbung, Verwaltungskosten, Vereinskosten) vertraglich zu. Den Ausgaben standen 1990 Einnahmen von ca. 4.000 DM entgegen, so daß der erwartete Zuschußbedarf nach Ende des Modellversuches erträglich sein wird.