

## Bürgerbusse in Westfalen: Ehrenamtliche Unterstützung für den ÖPNV

Erfunden wurden Bürgerbusse als „community bus“ in Großbritannien. Von dort gelangte die Idee über die Niederlande als „buurtbus“ und den flämischen Teil Belgiens nach Deutschland. Diese Vorbilder wurden von vielen zunächst als nicht übertragbar angesehen, da in der deutschen Mentalität ein derart ausgeprägtes nachbarschaftliches Denken fehle. Doch widerlegen heute ehrenamtlich Engagierte vor allem in Westfalen diese Annahme, indem in immer mehr Kommunen der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) nach dem Motto „Bürger fahren für Bürger“ ergänzt wird.

Am 4. März 1985 nahm der erste Bürgerbus in Nordrhein-Westfalen (NRW) seinen Betrieb zwischen Ahaus und Legden im Kreis Borken auf. Seither sind in diesem Bundesland insgesamt 74 Bürgerbusvereine gegründet worden. Während in Westfalen alle 39 Bürgerbusse weiterhin verkehren, mussten zwei Betriebe im Rheinland den Betrieb einstellen. Damit fahren seit dem 1. Februar 2007 in Westfalen-Lippe 39, im Rheinland 33 Bürgerbusse, so dass in unserem Bundesland mit 72 Fahrzeugen zwei Drittel aller deutschen Bürgerbusse verkehren. Die steigende Tendenz in Westfalen wird demnächst durch Hilchenbach (Kreis Siegen-Wittgenstein) und Emsdetten (Kreis Steinfurt) fortgesetzt werden.

In der übrigen Bundesrepublik Deutschland formierten sich in acht weiteren Bundesländern zusammengenommen 46 Bürgerbusbetreiber. Dort wurde der Betrieb von insgesamt 10 Vereinen in Bayern (5), Mecklenburg-Vorpommern (1), Niedersachsen (1) und Rheinland-Pfalz (3) wieder eingestellt.

Der „Linienverkehr mit Pkw“ findet und erobert seitdem Nischen, die von Regional- und Stadtbussen aus unterschiedlichen Gründen nicht bedient werden: Mangelnde Fahrgastnachfrage, entlegene Ortsteile, schwierige topographische Verhältnisse und vielfältige andere Beschränkungen sind für die Verkehrsgesellschaften unrentabel, erschweren die Bedienung mit großen Bussen oder lassen sie sogar unmöglich werden. Und unter diesen Bedingungen bietet der Bürgerbus dann doch ein

Angebot, da die Betreiber vor Ort die Bedürfnisse ihrer Nachbarn aus eigener Erfahrung genau kennen und individuell Lösungen für Probleme anbieten, die der übrige ÖPNV gar nicht offerieren kann. In vielen Kommunen wird dabei sogar durch die Findigkeit der Bürgerbus-Vereinsmitglieder eine Kostendeckung erreicht, deren größtes Plus natürlich durch den ehrenamtlichen Einsatz der Fahrer bedingt ist. Diese müssen sogar einige Hürden nehmen, bevor sie in ihrer Freizeit Mitbürger fahren dürfen: Zusätzlich zur Führerscheinklasse B (früher: Klasse III) ist eine Fahrerlaubnis zur Personenbeförderung erforderlich; Einweisungen in die Fahrzeugbedienung sowie Schulungen durch die Konzessionsinhaber vor allem über die Maximen Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit sowie regelmäßige arbeitsmedizinische Untersuchungen sind Garantien für ein auf Eigeninitiative und Gemeinschaftssinn beruhendes Verkehrsangebot für diejenigen, denen kein Auto und keine anderen öffentlichen Verkehrsverbindungen zur Verfügung stehen. Die Einsatzhäufigkeit der einzelnen Fahrer gestaltet sich sehr unterschiedlich: Einige fahren im Durchschnitt weniger als einmal im Monat, andere sind wöchentlich mehrfach im Einsatz. Die Fahrer des Bürgerbusvereins Vreden im Kreis Borken fahren dabei sogar über die Grenze in die Niederlande. Die Kollegen des am 29. März 2006 gestarteten Bürgerbus Südlohn-Oeding warten noch auf ihre Konzession zur Befahrung des niederländischen Abschnittes nach Winterswijk.

Man muss bedenken, dass in den Bürgerbussen nur maximal acht Fahrgäste gleichzeitig befördert werden dürfen, da es sich offiziell um einen Linienverkehr mit Pkw handelt, auch während der Fahrt alle angeschallt sein müssen. Erstaunlich sind unter solchen Bedingungen die Transportleistungen: Allein in NRW legten 2005 rund 1 600 ehrenamtliche Fahrer über 2,6

Mio. km zurück und beförderten dabei über 600 000 Fahrgäste.

Unterschiedlich gestaltet sich die Handhabung der Tarife: Einige Vereine haben einen Inseltarif ohne Anerkennung von Verbundfahrausweisen, andere haben sich dem Verbundtarif des jeweiligen betreuenden Verkehrsunternehmens angeschlossen.

Die Einsatzbereiche der Bürgerbusse zielen in erster Linie auf die ländliche Erschließung, die Anbindung von Ortsteilen an das Zentrum und den städtischen Verkehr ab. Dennoch verkehrt in ganz Westfalen-Lippe kein einziger Bürgerbus in einer kreisfreien Stadt. Auch in den Kreisen Paderborn, Recklinghausen, Soest und Warendorf existiert keine derartige Offerte. Demgegenüber steht das Spitzenangebot im Märkischen Kreis: In 12 von 15 Kommunen sind Bürgerbusse unterwegs. Über 250 Fahrer befördern hier im Jahr rund 133 000 Fahrgäste.

Die Fahrzeuge – meist handelt es sich um serienmäßige Kleintransporter mit Fensterscheiben – müssen zunächst den spezifischen Beförderungsvorschriften im ÖPNV angepasst werden: Vom Fahrerplatz aus elektrisch bedienbare Fahrgasttür, Trittstufe als Einstiegshilfe, Fahrziel- und Linienanzeige etc. Die Bürgerbusse in Westfalen-Lippe fahren meist mit Diesel; nur wenige werden mit Erdgas und Super bivalent betrieben. Die Fahrzeuge unterliegen bei Jahresfahrleistungen von bis zu 117 000 km einem erheblichen Verschleiß, so dass es nicht verwundert, dass einige Vereine mittlerweile schon



Abb. 1: Bürgerbus-Treffen 2005 in Ahaus  
(Foto: H. DUTTMANN)

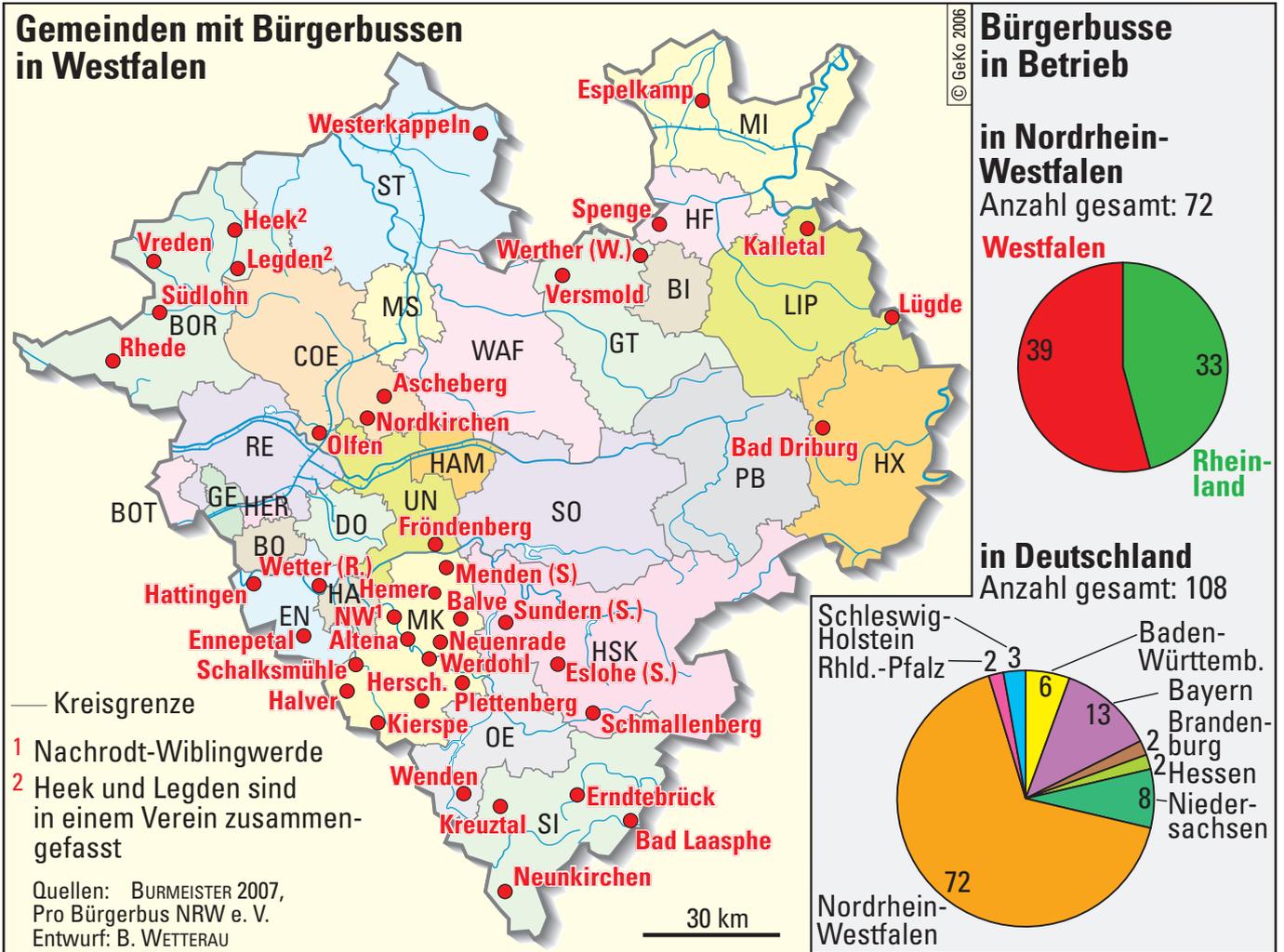


Abb. 2: Gemeinden mit Bürgerbussen in Westfalen, in NRW und in Deutschland (Entwurf: B. WETTERAU, Quellen: BURMEISTER 2007, Pro Bürgerbus NRW e. V.)

Fahrzeuge neu beschaffen mussten. Diese Kosten können nicht nur aus den Fahrgeldern bestritten werden, Anzeigen in Fahrplanheften, Werbung auf Fahrscheinen und Fahrzeugen müssen hinzukommen. Spenden und die Beiträge der rund 1 000 Bürgerbusvereinsmitglieder in Westfalen sowie Zuschüsse – vor allem vom Land NRW – erleichtern es, dieses Angebot aufrecht erhalten zu können. In diesem Zusammenhang dürfen die Kommunen nicht vergessen werden: Sie können per Ratsbeschluss einen ggf. notwendigen Verlustausgleich absichern und beantragen einen jährlichen Organisationskostenzuschuss bei der zuständigen Bezirksregierung.

Die individuelle Behandlung der Fahrgäste spiegelt sich in einer fast unüberschaubaren Fülle von Besonderheiten wider: Das reicht von Pendelverkehr auf Abruf vom Zentrum zu Touristenzielen über Kindergartenlinien,

Schul- und Schülerfreizeitverkehre, Anbindung von Krankenhäusern, Bahnhöfen, Kirchen und Friedhöfen bis hin zu Sonderverkehren zum Weihnachtsmarkt oder zur Kirmes. Dabei ergeben sich im Angebot immer wieder Änderungen, weil beispielsweise einzelne Linien sich nicht als tragfähig erweisen. Frei werdende Fahrplanzeiten werden dann für andere Angebote genutzt. Dadurch hat mittlerweile fast jeder Bürgerbusverein in Westfalen-Lippe ein eigenständiges Profil entwickelt.

Der Bürgerbus-Gedanke unterliegt aber in Deutschland noch vielen Restriktionen, die einer weiteren Optimierung des Angebots entgegenstehen: So dürfen nur maximal acht Fahrgäste gleichzeitig befördert werden; in Großbritannien dagegen können bis zu 16 Personen in einem Bürgerbus mitfahren. Während in Deutschland darauf geachtet wird, dass ein Bürgerbusverein nur ein Fahrzeug

betreibt, darf er in den Niederlanden mehrere Busse einsetzen. Auch bei den Eigentümern der Bürgerbusse, das ist die jeweilige konzessionierte Verkehrsgesellschaft, die u. a. die Linien und Haltestellen beantragt, sind weitere Zugeständnisse an die betreibenden Bürgerbusvereine wünschenswert. So beobachtet man immer wieder, dass das Angebot „Ergänzung des lokalen ÖPNV durch Verdichtung des Taktes herkömmlicher Linien“ häufig Theorie bleibt, da vorhandene Haltestellen des bestehenden Linienverkehrs für Bürgerbusse nicht freigegeben werden.

Dies alles zeigt, dass die Bürgerbus-Idee in Westfalen-Lippe noch lange nicht am Ende ihrer Entwicklung steht, sondern durch ehrenamtliches Engagement weiter ausbaufähig ist.

BURKHARD WETTERAU