



Abschlussbericht des Forschungsprojekts
„Erfolgsfaktor Bürgerbus!“

Projektpartnerin



Hochschule **RheinMain**
University of Applied Sciences
Wiesbaden Rüsselsheim

Praxispartner



Regionaler Nahverkehrsverband
Marburg-Biedenkopf

Fachbereich 1: Architektur · Bauingenieurwesen · Geomatik
Fachgruppe Neue Mobilität

Abschlussbericht des Forschungsprojekts „Erfolgsfaktor Bürgerbus!?“

VerfasserInnen:

Frankfurt University of Applied Sciences
Prof. Dr.-Ing. Josef Becker | Dominic Hofmann M. Sc.
Gerome Löw B. Eng.

Hochschule RheinMain Wiesbaden
Prof. Dr.-Ing. Volker Bleeß | Kathrin Saueressig M. Eng.
Frédéric Porzucek Cand B.Eng.

Frankfurt am Main, 01/2018

Abbildung Deckblatt: Regionaler Nahverkehrsverband Marburg Biedenkopf

Zusammenfassung

Der demografische Wandel stellt vor allem ländlich strukturierte Regionen vor Herausforderungen bei der Mobilitätsversorgung der Bevölkerung. Schülerverkehre, die vielfach das Rückgrat des ÖPNV bilden, nehmen ab, während gleichzeitig der zunehmende Anteil älterer und hochbetagter Menschen zu wachsenden Anforderungen an den ÖPNV führt. Bereits seit den 1990er Jahren setzen Gemeinden auf so genannte Bürgerbusse, die mit ehrenamtlichem Engagement regelmäßige Fahrtmöglichkeiten zu wichtigen Einrichtungen bieten und so den ÖPNV ergänzen. Im Unterschied zu anderen Bundesländern gibt es in Hessen bislang erst wenige Bürgerbus-Angebote. Eine Ausnahme stellt der Landkreis Marburg-Biedenkopf dar, wo mit Unterstützung der Lokalen Nahverkehrsorganisation RNV in fünf Gemeinden Bürgerbusse betrieben werden.

Die nun seit einigen Jahren betriebene Förderung und Unterstützung von Bürgerbussen durch den Landkreis bzw. den RNV sowie das Interesse weiterer Gemeinden, Bürgerbusse einzurichten, geben Anlass, ein Zwischenfazit zu ziehen und kritisch zu beurteilen, ob und wie gut sich die Bürgerbus-Angebote bewährt haben und Empfehlungen zur künftigen Entwicklung zu entwickeln.

Mit Hilfe einer Analyse von verfügbaren Daten zu Raumstruktur und Verkehrsangebot, von Fahrgastzahlen sowie mittels quantitativer und qualitativer Befragungen von Fahrgästen, FahrerInnen sowie verantwortlichen Akteuren wurden im Rahmen des Projekts „Erfolgsfaktor Bürgerbus!?“ die fünf Bürgerbus-Angebote im Landkreis Marburg-Biedenkopf analysiert und beurteilt. Im Fokus standen dabei deren Bewährung und Einordnung in die Landschaft der Mobilitätsversorgung sowie die Ableitung von Empfehlungen für weitere interessierte Kommunen und ÖPNV-Aufgabenträger.

Im Ergebnis zeigt sich, dass Bürgerbusse in der Form, wie sie in den untersuchten Kommunen praktiziert werden, gut geeignet sind, das örtliche Mobilitätsangebot zu ergänzen. Sie sprechen dabei Zielgruppen bzw. deren Mobilitätsbedürfnisse an, die vom ÖPNV aus verschiedenen Gründen nicht voll befriedigt werden können. Auf diese Weise ergänzen sie den ÖPNV sinnvoll. Das im Landkreis Marburg-Biedenkopf umgesetzte Konstrukt aus kommunaler Verantwortung für Fahrzeug, Gesamt-Organisation, Finanzierung, Kommunikation und Betreuung des Ehrenamts, ehrenamtlichem Betrieb, fachlicher Unterstützung sowie gemeindeübergreifender Koordination durch die Lokale Nahverkehrsorganisation und Betriebskostenzuschuss durch den Landkreis hat sich ohne Einschränkungen bewährt und kann zur Umsetzung in anderen Kommunen und Landkreisen empfohlen werden. Hierfür ist eine systematische Unterstützung auf Landesebene wünschenswert.

Indizien dafür, dass Bürgerbusse eine Konkurrenz für den ÖPNV darstellen könnten, konnten nicht gefunden werden. Auch scheinen Bürgerbusse nicht geeignet, vorhandene ÖPNV-Angebote zu substituieren und so die Verantwortung für die Mobilitäts-Daseinsvorsorge von dem ÖPNV-Aufgabenträger kostensparend auf Kommunen und Ehrenamt zu verlagern. Bürgerbussen kommt in erheblichem Maße eine gesellschaftliche Funktion für die örtliche Gemeinschaft zu: FahrerInnen bietet sie die Möglichkeit, sich sinnvoll und sichtbar sozial zu engagieren. Fahrgästen erleichtern sie die Teilnahme am gesellschaftlichen Leben. Letztlich ist der Bürgerbus auch selbst ein sozialer Treffpunkt.

Inhaltsverzeichnis

Zusammenfassung	2
Abbildungsverzeichnis.....	5
Tabellenverzeichnis.....	6
1 Einleitung.....	7
1.1 Hintergrund und Anlass	7
1.2 Zielsetzung	7
1.3 Vorgehensweise.....	7
2 Bürgerbus-Angebote im Landkreis Marburg-Biedenkopf	10
2.1 Überblick.....	10
2.2 Steckbriefe der Angebote	11
2.2.1 Bürgerbus Amöneburg.....	12
2.2.2 Bürgerbus Biedenkopf.....	16
2.2.3 Bürgerbus Bad Endbach	21
2.2.4 Bürgerbus Lahntal	25
2.3 Vergleichende Beurteilung.....	33
2.3.1 Raumstruktur und ÖV-Angebot	33
2.3.2 Fahrzeuge.....	33
2.3.3 Fahrtenangebot.....	34
2.3.4 Organisation.....	35
2.3.5 Fahrgastnachfrage.....	36
3 Qualitative und quantitative Erhebung.....	37
3.1 Befragung örtlicher Akteure	37
3.1.1 Planung.....	37
3.1.2 Durchführung und Betrieb	40
3.1.3 Nutzen	43
3.1.4 Empfehlungen	43
3.1.5 Quantitative Daten.....	44
3.2 Quantitative Befragung von FahrerInnen	45
3.3 Quantitative Befragung von Fahrgästen	53
4 Analyse und Empfehlungen.....	59
4.1 Zusammenfassende Analyse und Beurteilung.....	59
4.2 Beantwortung der Forschungsfragen	61

4.3	Empfehlungen	62
5	Schlussfolgerungen für das MoLa.opt-Planungsverfahren	65
	Quellenverzeichnis.....	66

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Vorgehensweise im Überblick	8
Abbildung 2: Bestehende Bürgerbus-Gemeinden im Landkreis Marburg-Biedenkopf	10
Abbildung 3: Mitnutzung Mitnahmebank in Amöneburg.....	13
Abbildung 4: Linienverlauf Bürgerbus Amöneburg.....	14
Abbildung 5: Fahrgastnachfrage Bürgerbus Amöneburg.....	15
Abbildung 6: Bürgerbus-Haltestelle in Biedenkopf.....	18
Abbildung 7: Linienverlauf Bürgerbus Amöneburg.....	19
Abbildung 8: Fahrgastnachfrage Bürgerbus Biedenkopf	20
Abbildung 9: Bedienungsgebiet Bürgerbus Bad Endbach.....	23
Abbildung 10: Bürgerbus-Haltestelle in Lahntal	26
Abbildung 11: Linienverlauf Bürgerbus Lahntal.....	27
Abbildung 12: Fahrgastnachfrage Bürgerbus Lahntal.....	28
Abbildung 13: Bürgerbus-Haltestellen in Weimar (Lahn)	30
Abbildung 14: Linienverlauf Bürgerbus Weimar (Lahn).....	31
Abbildung 15: Fahrgastnachfrage Bürgerbus Lahntal.....	32
Abbildung 16: Fahrgastnachfrage der Bürgerbusangebote im Betrachtungszeitraum Januar bis Juli 2017	36
Abbildung 17: Zufriedenheit	44
Abbildung 18: Wirkung kreisweiter Instrumente	45
Abbildung 19: Gesamtzufriedenheit	45
Abbildung 20: Zufriedenheit	46
Abbildung 21: Zufriedenheit mit der Fahrtenhäufigkeit.....	46
Abbildung 22: Zufriedenheit der Fahrtrouten	47
Abbildung 23: Zufriedenheit mit der Pünktlichkeit.....	47
Abbildung 23: Zufriedenheit mit der Ausstattung	48
Abbildung 25: Zufriedenheit mit der Handhabbarkeit der Fahrzeuge.....	48
Abbildung 26: Zufriedenheit mit der Freundlichkeit der Fahrgäste	49
Abbildung 27: Motivation für Engagement	50
Abbildung 28: Bewertete Thesen.....	51
Abbildung 29: Wirkung kreisweiter Instrumente	52
Abbildung 30: Altersverteilung	52
Abbildung 31: Gesamtzufriedenheit der einzelnen Bürgerbusse.....	53
Abbildung 32: Zufriedenheit	54
Abbildung 33: Nutzungshäufigkeit.....	54
Abbildung 34: Mobilitätsverhalten	55
Abbildung 35: Mobilitätsverhalten unterteilt in die einzelnen Bürgerbusse	56
Abbildung 36: Taktverdichtung.....	56
Abbildung 37: Mobilitätsoptionen	57
Abbildung 38: Altersverteilung	58

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Kenngrößen der Raumstruktur und des ÖV-Angebots	33
Tabelle 2: Kenngrößen der Fahrtenangebote.....	34
Tabelle 3: Quantitative Übersicht der Erhebung	37

1 Einleitung

1.1 Hintergrund und Anlass

Der demografische Wandel stellt vor allem ländlich strukturierte Regionen vor Herausforderungen bei der Mobilitätsversorgung der Bevölkerung. Schülerverkehre, die vielfach das Rückgrat des ÖPNV bilden, nehmen ab, während gleichzeitig der zunehmende Anteil älterer und hochbetagter Menschen zu wachsenden Anforderungen an den ÖPNV (z.B. bzgl. Barrierefreiheit) führt.

Bereits seit den 1990er Jahren setzen Gemeinden auf so genannte Bürgerbusse, die in meist ehrenamtlichem Engagement regelmäßige Fahrtmöglichkeiten zu wichtigen Einrichtungen bieten und so den ÖPNV ergänzen. Besondere Verbreitung haben Bürgerbusse in Nordrhein-Westfalen gefunden, während sie in anderen Bundesländern – so auch in Hessen – eher selten vorkommen. Eine Ausnahme stellt in Hessen der Landkreis Marburg-Biedenkopf dar, wo mit Unterstützung der Lokalen Nahverkehrsorganisation – dem Regionalen Nahverkehrsverband Marburg-Biedenkopf RNV - in fünf Gemeinden Bürgerbusse betrieben werden. Dort kann somit eine größere Anzahl an Bürgerbussen in einem Landkreis untersucht werden.

Derzeit gibt es im Landkreis Marburg-Biedenkopf folgende Bürgerbus-Angebote:

- Bürgerbus Amöneburg,
- Bürgerbus Biedenkopf,
- Bürgerbus Bad Endbach,
- Bürgerbus Lahntal,
- Bürgerbus Weimar (Lahn).

Die nun seit einigen Jahren betriebene Förderung und Unterstützung von Bürgerbussen durch den Landkreis bzw. den RNV sowie das Interesse weiterer Gemeinden, Bürgerbusse einzurichten, geben Anlass, ein Zwischenfazit zu ziehen und kritisch zu beurteilen, ob und wie gut sich die Bürgerbus-Angebote bewährt haben und Empfehlungen zur künftigen Entwicklung zu geben.

1.2 Zielsetzung

Zielsetzung des Projekts „Erfolgsfaktor Bürgerbus!?“ war die Beantwortung folgender Forschungsfragen und somit die Schließung entsprechender Forschungslücken:

- Können die Bürgerbusse ein verlässliches Angebot im Rahmen des Öffentlichen Personennahverkehrs darstellen?
- Wie sind die Randbedingungen zu gestalten, damit ein zuverlässiger und attraktiver Bürgerbusverkehr gestaltet werden kann?

Darüber hinaus wurde auch in den Blick genommen, wie die Attraktivität und Zuverlässigkeit von Bürgerbusangeboten definiert und mit welchen Methoden sie gemessen werden kann und welche Rolle dabei die spezifischen Rahmenbedingungen des ÖPNV in Hessen spielen.

1.3 Vorgehensweise

Zur Untersuchung der Forschungsfragen wurden die in Abbildung 1 grafisch dargestellten und nachfolgend textlich erläuterten Arbeitsschritte umgesetzt.

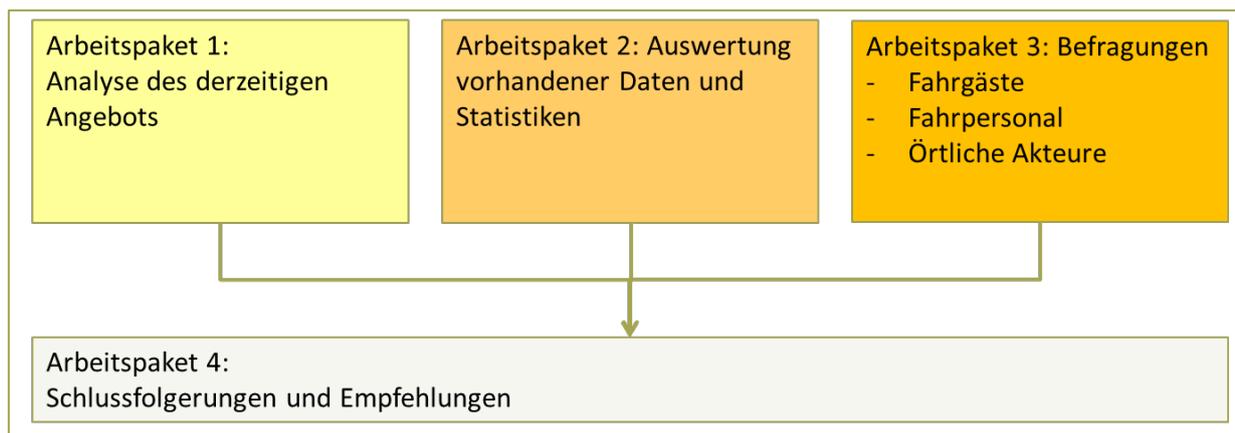


Abbildung 1: Vorgehensweise im Überblick (Quelle: eigene Darstellung)

Arbeitspaket 1: Untersuchung des derzeitigen Angebots

Das derzeitige Angebot der Bürgerbusse im Landkreis Marburg-Biedenkopf wurde bezüglich des Fahrtenangebots, der Anmeldemodalitäten, der Benutzungsentgelte und der Organisation untersucht und vergleichend diskutiert.

Arbeitspaket 2: Auswertung vorhandener Daten und Statistiken

Für die betrachteten Bürgerbusprojekte wurden vorhandene Daten zu Fahrgastzahlen und – soweit vorhanden – zu wirtschaftlichen Kenndaten ausgewertet.

Die Ergebnisse der Arbeitspakete 1 und 2 sind in Kapitel 2 dokumentiert.

Arbeitspaket 3: Befragungen

Arbeitspaket 3.1: Detailkonzeption der Befragungen

Zu Beginn des Projektes wurden Befragungswerkzeuge spezifiziert und untereinander abgestimmt. Das Detailkonzept wurde zwischen den Projektpartnern abgestimmt.

Arbeitspaket 3.2: Befragung von Fahrgästen

Bei der Befragung wurden pro Bürgerbusangebot alle angetroffenen Fahrgäste an je einem Tag befragt. Die Befragung wurde durch studentische Hilfskräfte durchgeführt. Ziel war es, jeweils mindestens fünf Fahrgäste zu befragen. Die Befragung wurde so konzipiert, dass die Befragungsdauer fünf Minuten nicht wesentlich überschritt. Inhalte der Befragung waren beispielsweise Zufriedenheit, Nutzungshäufigkeit sowie soziodemografische Daten.

Arbeitspaket 3.3: Befragung des Fahrpersonals

Im Rahmen der Befragung der Fahrgäste wurde auch das Fahrpersonal befragt. Auch an den Befragungstagen vor Ort wurden vereinzelt weitere FahrerInnen befragt werden. Ziel war es jeweils mindestens drei FahrerInnen zu befragen, im Idealfall alle FahrerInnen. Es wurden hierzu Fragebögen für

alle FahrerInnen vorbereitet. Diese konnten dann über die örtlichen Akteure an alle FahrerInnen weitergeben werden.

Die Befragung wurde so konzeptioniert, dass die Befragungsdauer bei 10 bis 15 Minuten liegt. Als Inhalte sind hier beispielhaft die Motivation für das Engagement, die Häufigkeit der Dienste sowie Verbesserungsvorschläge zu nennen.

Arbeitspaket 3.4: Befragung örtlicher Akteure

Befragt wurden pro Bürgerbusangebot jeweils zwei Akteure. Diese waren wichtige Akteure der Bürgerbusprojekte, Bürgermeister oder zuständige MitarbeiterInnen der kommunalen Verwaltungen. Diese Befragungen wurden als Telefoninterview durchgeführt. Die Befragung wurde so konzeptioniert, dass die Befragungsdauer etwa bei 30 Minuten liegt. Als Inhalte wurden beispielsweise der Planungsprozess, Kosten oder auch die Einschätzung des Nutzens seitens der Betreiber angesprochen.

Die Ergebnisse des Arbeitspakets 3 sind in Kapitel 3 dokumentiert.

Arbeitspaket 4: Schlussfolgerungen und Empfehlungen

Anhand der Untersuchungs- und Befragungsergebnisse wurden die Forschungsfragen beantwortet. Darüber hinaus wurden aus den Arbeitspaketen 1 bis 3 Schlussfolgerungen gezogen und Empfehlungen formuliert, die sich u.a. auf die Teilthemen Planung, Organisation, Fahrtenangebot und Betriebsform sowie Fahrzeuge beziehen. Adressaten der Empfehlungen sind die Gemeinden, die bereits Bürgerbusse betreiben und diese weiterentwickeln möchten, Gemeinden, die Bürgerbusse neu einrichten möchten, der Landkreis Marburg-Biedenkopf bzw. der RNV als Unterstützer der kommunalen Bürgerbusangebote, weitere Landkreise bzw. Lokale Nahverkehrsorganisationen, die sich ebenfalls des Themas Bürgerbus verstärkt annehmen möchten, sowie das Land Hessen als maßgeblicher Akteur für die organisatorische und finanzielle Rahmensetzung von Bürgerbussen.

Die Ergebnisse des Arbeitspakets 4 sind in Kapitel 4 dokumentiert.

2 Bürgerbus-Angebote im Landkreis Marburg-Biedenkopf

2.1 Überblick

Im Landkreis Marburg-Biedenkopf bestehen derzeit in den fünf Gemeinden Amöneburg, Biedenkopf, Bad Endbach, Lahntal und Weimar (Lahn) Bürgerbus-Angebote (vgl. Abbildung 2). In den Kommunen Cölbe, Dautphetal, Kirchhain und Lohra sind Bürgerbusse in konkreter Planung bzw. stehen bereits kurz vor dem Start. Damit verfügt knapp die Hälfte der Kommunen im Landkreis Marburg-Biedenkopf über Bürgerbus-Angebote, eine für Hessen außergewöhnlich hohe Quote. Zu erwähnen sind darüber hinaus organisierte Fahrdienste in Breidenbach und Ebsdorfergrund, die aber aufgrund ihrer Angebots- und Organisationsstruktur nicht mit Bürgerbussen vergleichbar und daher auch nicht Gegenstand der vorliegenden Untersuchung sind.

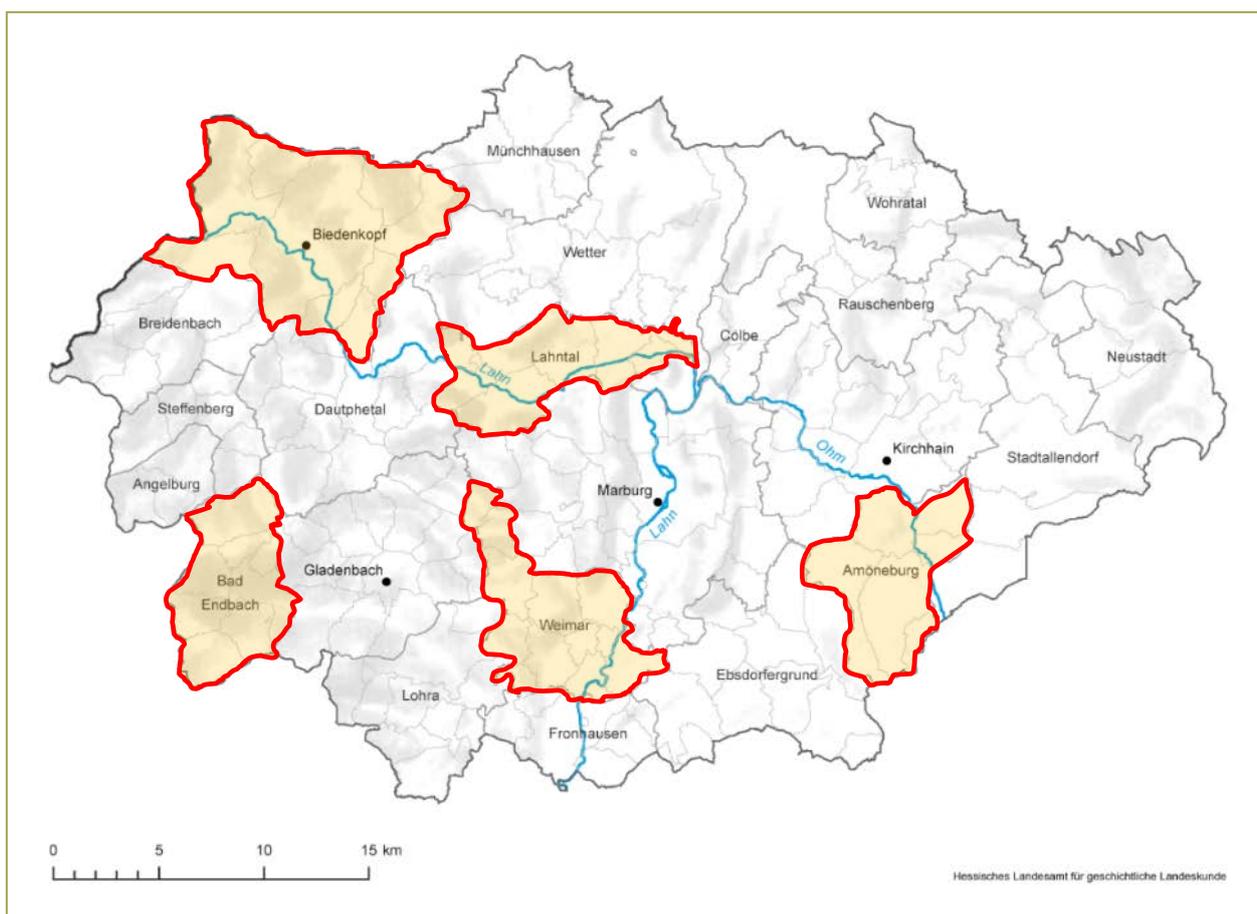


Abbildung 2: Bestehende Bürgerbus-Gemeinden im Landkreis Marburg-Biedenkopf
(Quelle: eigene Darstellung auf Kartengrundlage von LAGIS (2017))

Der Bürgerbus Weimar (Lahn) hat bereits 2010 seinen Betrieb aufgenommen. Alle übrigen bereits existierenden Angebote sind erst seit 2015 entstanden. Wesentlichen Anteil an der Verbreitung der Bürgerbusse haben der Landkreis Marburg-Biedenkopf sowie der Regionale Nahverkehrsverband Marburg-Biedenkopf als Lokale Nahverkehrsorganisation.

Der Landkreis fördert Bürgerbusse mit einem Zuschuss in Höhe von 1.000 € pro Jahr. Der RNV unterstützt die Kommunen bzw. die Bürgerbusinitiativen unter anderem

- mit fachlichem Know-how zu Planung, Organisation und Betrieb der Bürgerbusse,
- mit der Durchführung bzw. Organisation von FahrerInnen-Schulungen und Erste-Hilfe-Kursen,
- mit der Veröffentlichung der Bürgerbus-Fahrpläne in den Print-Informationsmedien sowie
- mit regelmäßigen Runden Tischen zum Erfahrungsaustausch der Bürgerbus-Initiativen untereinander und zur Vermittlung von relevanten Informationen (zuletzt z.B. Änderung des Fahrerlaubnisrechts für Kleinbusse).

Dabei arbeitet der RNV mit weiteren Partnern wie der Kreisverkehrswacht oder Fahrschulen zusammen.

Im Unterschied zum bundesweit beachteten, auf Bürgerbus-Vereinen basierenden Bürgerbus-Modell in Nordrhein-Westfalen werden die Bürgerbusse im Landkreis Marburg-Biedenkopf durchweg allein von den Kommunen verantwortet. Das Fahrpersonal ist ehrenamtlich unmittelbar für die Kommune tätig. Die Bürgerbusangebote sind kostenfrei für alle Personen nutzbar, so dass auch keine Genehmigungspflicht im Sinne des Personenbeförderungsgesetzes besteht.

2.2 Steckbriefe der Angebote

Auf den folgenden Seiten sind die fünf Bürgerbus-Angebote im Landkreis Marburg-Biedenkopf steckbriefartig beschrieben. Grundlage der Angaben in den Steckbriefen sind allgemein verfügbare Informationen (für Einwohnerzahlen und Bevölkerungsdichte: HSL (2017)) sowie die Gespräche mit den örtlichen Akteuren (vgl. Abschnitt 3.1).

Die Steckbriefe gliedern sich inhaltlich in Angaben zu Lage, Struktur und Verkehrsbedienung der jeweiligen Gemeinde, verwendetem Fahrzeug, Fahrtenangebot, Planung und Organisation des laufenden Betriebs und Fahrgastnachfrage.

2.2.1 Bürgerbus Amöneburg

Kenndaten der Gemeinde

Ortsteile:

Amöneburg, Erfurtshausen, Mardorf, Roßdorf, Rüdighcim

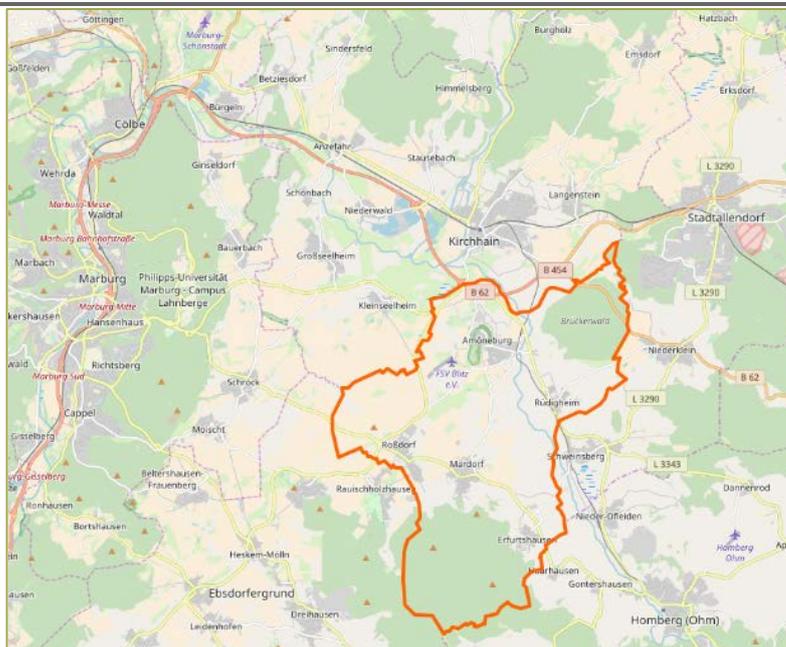
Einwohnerzahl: 5 125 EW (31.12.2015)

Bevölkerungsdichte: 117 EW / km²

Zentralörtliche Funktion: Unterzentrum

Nächste Zentren höherer Ordnung:

Mittelzentrum Kirchhain (4 km)
 Mittelzentrum Stadtallendorf (12 km)
 Oberzentrum Marburg (19 km)



(Quelle: © Openstreetmaps-Mitwirkende)

Anbindung an den Öffentlichen Personennahverkehr - Bus

Linienbezeichnung	Fahrtstrecke	Bedienungshäufigkeit Ri/GRI			Bemerkung
		Mo-Fr	Sa	So	
MR-70	Gemünden (Wohra) – Wohratal – Rauschenberg – Kirchhain – Amöneburg u.z.	1/1	-/-	-/-	verkehrt an Schultagen
MR-75	Amöneburg – Kirchhain – Großseelheim – Marburg Klinikum – Marburg Hbf u.z.	3/1	-/-	-/-	verkehrt an Schultagen
MR-77	Betziesdorf – Himmelsberg – Kirchhain – Amöneburg u.z.	2/4	-/-	-/-	verkehrt an Schultagen
MR-78	Amöneburg oder Kirchhain – Anzefahr – Cölbe - Marburg	2	-	-	verkehrt an Schultagen
MR-83	AST Amöneburg	7/7	-	-	AST
MR-84	Ginseldorf / Kirchhain – (Schröck) – Wittelsberg – Amöneburg (Kirchhain) u.z.	1/6	-/-	-/-	verkehrt an Schultagen
MR-97	Mengsberg – Kirchhain / Amöneburg u.z.	2/10	-/-	-/-	verkehrt an Schultagen

Fahrzeug

Typ:

1 Kleinbus (Mercedes-Sprinter),
Automatikfahrzeug, 9 Sitzplätze

Barrierefreiheit:

Mitnahme von Rollatoren möglich,
keine Mitnahme von Rollstuhlfahrern

Sonstiges:

- Manuelle Einstiegshilfe,
zusätzlicher Haltegriff, Kindersitze
- kein Ersatzfahrzeug
- Fahrzeug verfügt über erweitertes Erste-Hilfe-
Set mit Wasser, Beatmungsmaske,
Traubenzucker und Spanngurten



Bürgerbus Amöneburg (Quelle: eigenes Foto)

Fahrtenangebot

Bedienungsstart

November 2016

Bedienungsform und Halte

Linienbetrieb (Rundkurs mit Stichfahrten)
17 Haltestellen, davon 2 RMV



Abbildung 3: Mitnutzung Mitnahmebank in Amöneburg (Quelle: eigene Aufnahme)

Bedienungszeitraum und Fahrtenanzahl

	Mo	Di	Mi	Do	Fr
	vier Fahrten zwischen 9:00 - 12:35				

Besonderheiten

Anbindung an benachbartes Mittelzentrum Kirchhain und Bahnhof
Mitnahmebänke als weiteres Mobilitätsangebot



Abbildung 4: Linienverlauf Bürgerbus Amöneburg (Quelle: © Openstreetmaps-Mitwirkende)

Vorbereitung

- Anlass/Initiative: Initiative des Landkreises Marburg-Biedenkopf
- Vorbereitungszeit: ca. 1 Jahr
- Beschaffung Bus: ehemaliger Kindergartenbus
- Ausbildung der FahrerInnen: ehrenamtliche Einweisung durch einen Mitarbeiter des TÜVs, Meetings zur Einweisung der FahrerInnen, vom Kreis organisierte Veranstaltungen

Laufender Betrieb

- Organisation und Fahrpläneinteilung: geringer organisatorischer Aufwand, Erstellen des Dienstplans und Einteilung der FahrerInnen, Informationsweiterleitung an alle ehrenamtlich im Projekt Tätigen über den E-Mail-Verteiler
- Betriebsabwicklung: 7-8 aktive FahrerInnen, Fahrzeug steht am städtischen Bauhof, die Mitarbeiter vor Ort händigen den FahrerInnen Fahrzeugschlüssel, Spendenschwein und Unterlagen aus und nehmen diese nach der Fahrt wieder

entgegen, die Spenden werden im Rathaus gesammelt

- Reinigung: Organisator und FahrerInnen der Bürgerbusse
- Wartung: gemeinsam vom Bauhof und einem Bürgerbusfahrer, der von Beruf Kfz-Mechaniker ist
- Öffentlichkeitsarbeit: Flyer, Zeitungsartikel in der örtlichen Presse
- Besonderheiten: Fahrzeug kann gemietet werden, Verwendung des Fahrzeugs z. B. für den Mittagstisch von Amöneburg nach Rüdigheim, Einsatz bei Ferienspielen und durch den städtischen Bauhof

Nachfrage

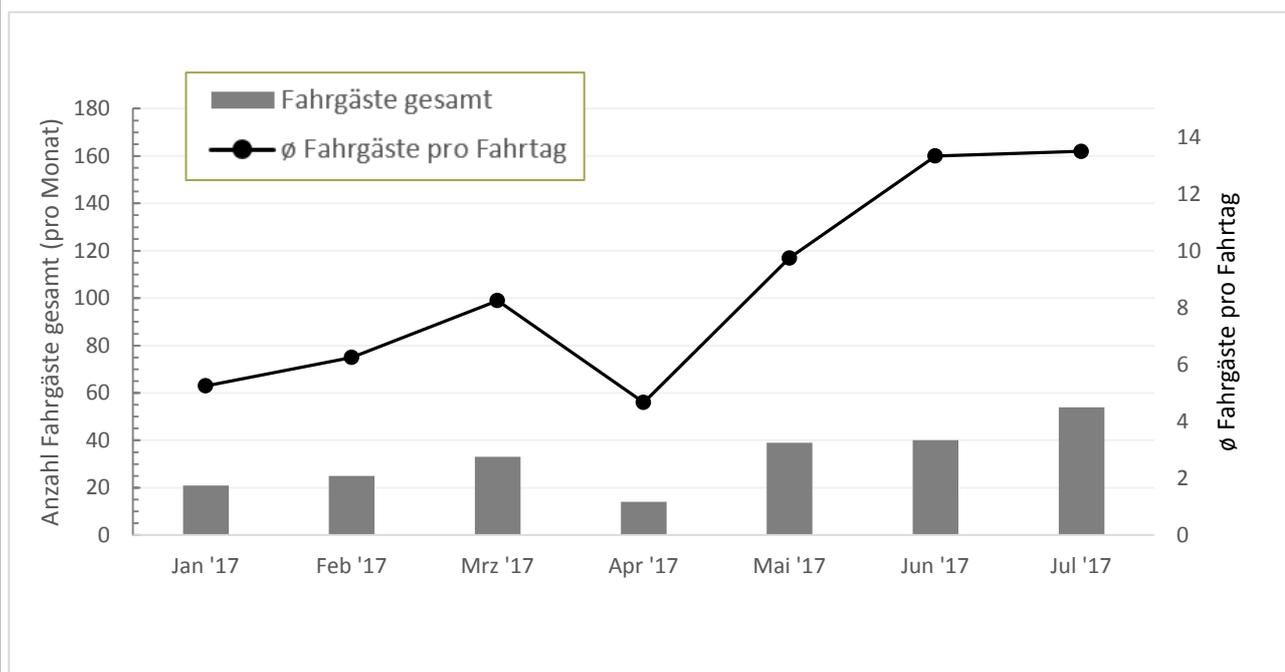


Abbildung 5: Fahrgastnachfrage Bürgerbus Amöneburg (Quelle: eigene Darstellung)

Besonderheiten:

- Beobachtungszeitraum: 02.01.2017 bis zum 24.07.2017
- Insgesamt 33 Fahrtage (Mo) mit 282 Mitfahrenden
- Durchschnittlich 9 Mitfahrende pro Fahrtag

2.2.2 Bürgerbus Biedenkopf

Kenndaten der Gemeinde

Ortsteile:

Biedenkopf, Breidenstein, Dexbach, Eckelshausen, Engelbach, Katzenbach, Kombach, Wallau, Weifenbach

Einwohnerzahl:

13 685 EW (31.12.2015)

Bevölkerungsdichte:

152 EW / km²

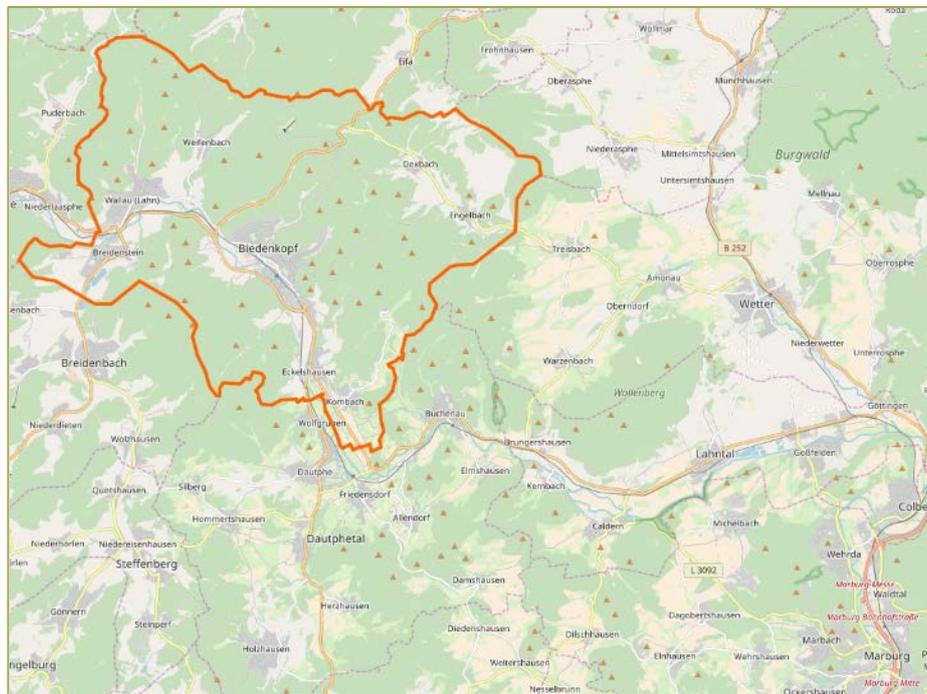
Zentralörtliche Funktion:

Mittelzentrum

Nächste Zentren höherer

Ordnung:

Oberzentrum Marburg (27 km)



(Quelle: © Openstreetmaps-Mitwirkende)

Anbindung an den Öffentlichen Personennahverkehr

Linienbezeichnung	Fahrtstrecke	Bedienungshäufigkeit Ri/GRI			Bemerkung
		Mo-Fr	Sa	So	
RB 94	Erndtebrück – Bad Laasphe – Biedenkopf – Marburg	16/16	14/14	7/7	
MR-40	Gladenbach – Dautphetal – Biedenkopf u.z.	8/11	7/8	4/4	teilweise als AST / an Schultagen
MR-51	Biedenkopf – Friedensdorf – Niedereisenhausen – Wallau – Biedenkopf	9	-	-	teilweise als AST / an Schultagen
MR-52	Weifenbach – Biedenkopf – Wallau – Niedereisenhausen – Friedensdorf – Biedenkopf – Weifenbach	11	-	-	an Schultagen
MR-53	Schulverkehr Biedenkopf – Dautphetal – Gladenbach	7/7	-	-	an Schultagen
MR-54	Schulverkehr Perftal – Bad Laasphe – Biedenkopf	3/3	-	-	an Schultagen

MR-58	Biedenkopf – Holzhausen – Hatzfeld – Biedenkopf	3	-	-	an Schultagen
MR-59	Biedenkopf Staffelberg – Schulzentrum u.z.	2/3	-	-	an Schultagen
MR-65	Wetter – Treisbach – Biedenkopf u.z.	11/12	3/4	3/4	teilweise als AST / an Schultagen
481	Wallau – Biedenkopf – Lahntal – Marburg u.z.	10/12	3/3	2/1	teilweise an Schultagen
491	Biedenkopf – Niedereisenhausen – Dillenburg u.z.	11/11	7/7	3/4	teilweise an Schultagen

Fahrzeug

Typ:

1 Kleinbus (Renault), 9 Sitzplätze

Barrierefreiheit:

Mitnahme von Rollatoren möglich,
keine Mitnahme von RollstuhlfahrerInnen

Sonstiges:

- /



Bürgerbus Biedenkopf (eigenes Foto)

Fahrtenangebot

Bedienungsstart

September 2015

Bedienungsform
und Halte

Linienbetrieb (6 verschiedene Routen)
31 Haltestellen, davon 18 RMV



Abbildung 6: Bürgerbus-Haltestelle in Biedenkopf (Quelle: eigene Aufnahme)

Bedienungszeitraum
und Fahrtenanzahl

	Mo	Di	Mi	Do	Fr
	3 Routen zwischen 8:50 –14:10	2 Routen zwischen 9:00 –13:50	2 Routen zwischen 8:30 –14:10	3 Routen zwischen 8:50 –14:15	2 Routen zwischen 9:00 –13:50

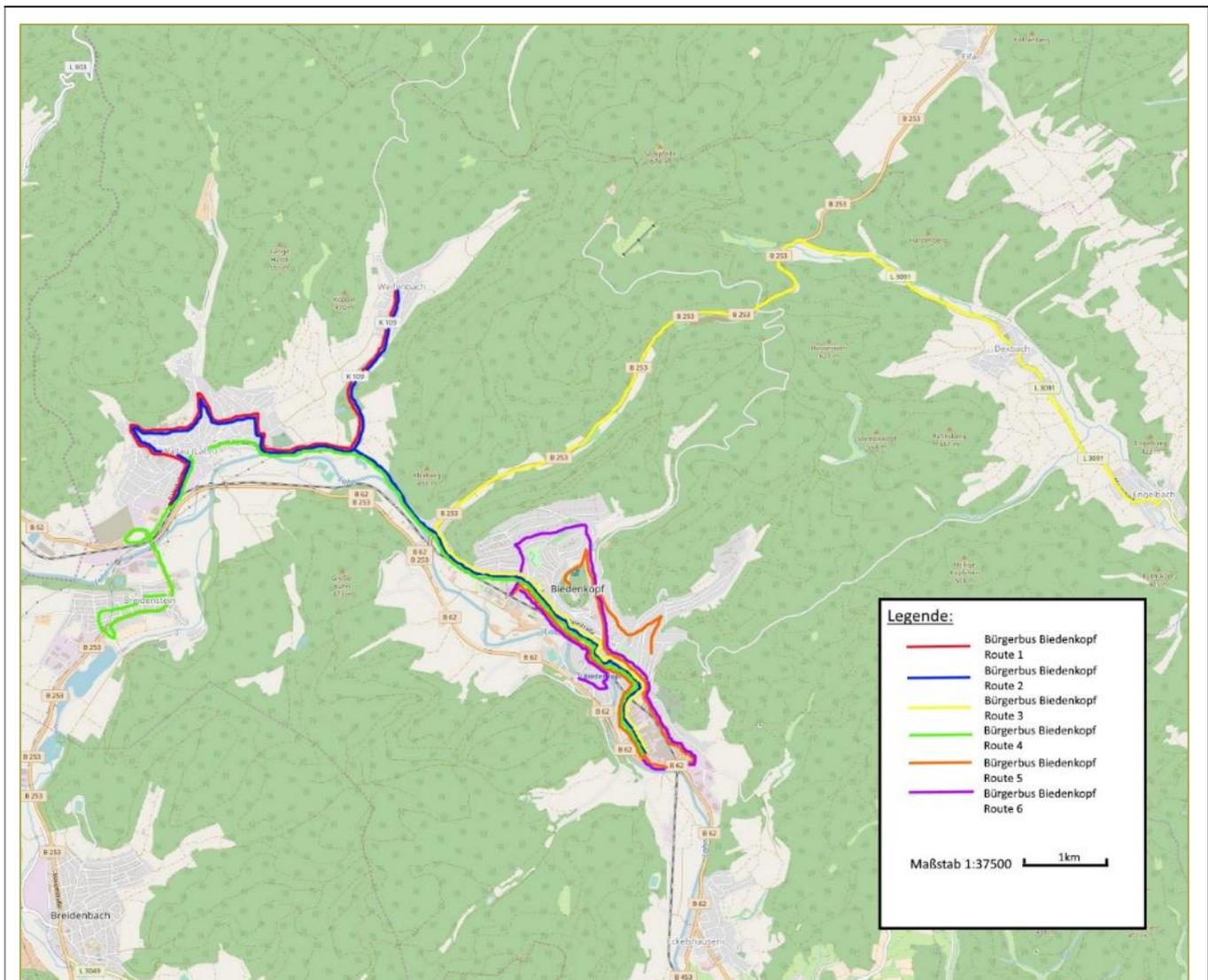


Abbildung 7: Linienverlauf Bürgerbus Amöneburg (Quelle: © Openstreetmaps-Mitwirkende)

Vorbereitung

- Anlass/Initiative: Antrag in Stadtverordnetenversammlung zur Prüfung der Einrichtung eines Bürgerbusses, Planung und Vorbereitung des Projekts durch die Kommune und das Diakonische Werk Marburg-Biedenkopf
- Vorbereitungszeit: ca. 3 Jahre
- Beschaffung Bus: Akquise des Fahrzeugs durch Sponsoren
- Ausbildung der FahrerInnen: Fahrertraining vom RNV, Erste-Hilfe-Kurse, persönliche Fahrzeugeinweisung, Probefahrten

Laufender Betrieb

- Organisation und Fahrplaneinteilung: Routendefinition anhand der Ergebnisse einer durchgeführten Haushaltsbefragung, Fahrplanerstellung durch das Diakonische Werk (Änderungen des Fahrplans bedeuten enormen Aufwand), Dienstplanerstellung 3 mal im Jahr
- Betriebsabwicklung: 12 aktive FahrerInnen (10 Männer, 2 Frauen),

Fahrzeugschlüssel, Diensthandy und Unterlagen am Empfang im Rathaus,
 Fahrzeug parkt auf ausgewiesener Fläche neben Rathaus

- Reinigung: FahrerInnen und Kommune
- Wartung: regelmäßig durch das Autohaus
- Öffentlichkeitsarbeit: örtliche Presse, Verteilung von Flyern mit Fahrplänen, Internet, Artikel in Gemeindebrief von Kirche
- Besonderheiten: Nutzen des Fahrzeuges bei Kulturveranstaltungen oder Seniorentreffen von der Volkshochschule

Nachfrage

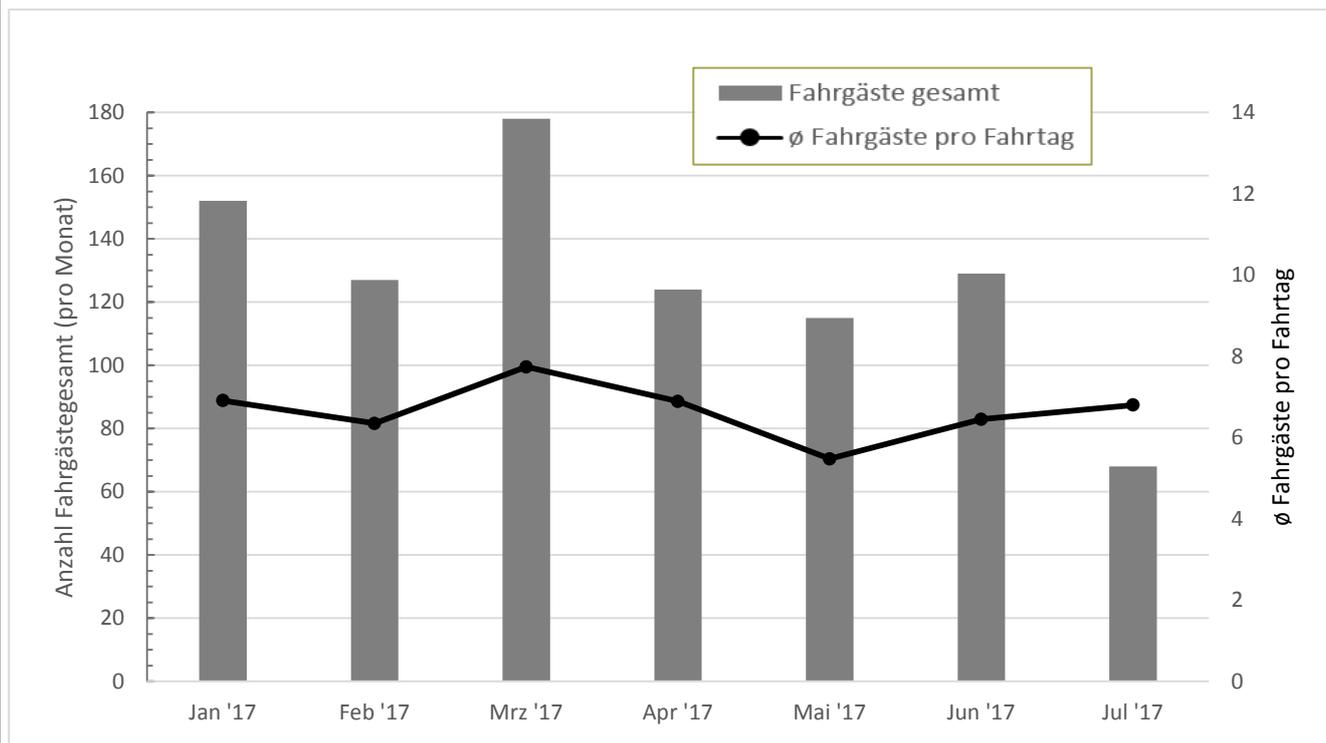


Abbildung 8: Fahrgastnachfrage Bürgerbus Biedenkopf (eigene Darstellung)

Besonderheiten:

- Beobachtungszeitraum: 02.01.2017 bis zum 14.07.2017
- Stark unterschiedliche Nutzung der verschiedenen Routen:

Route	Anteil an allen Fahrgästen (seit Betriebsaufnahme)
R1	4,2%
R2	14,1%
R3	51,0%
R4	23,0%
R5	3,0%
R6	4,7%

- Durchschnittlich 7 Mitfahrende pro Fahrt

2.2.3 Bürgerbus Bad Endbach

Kenndaten der Gemeinde

Ortsteile:

Bottenhorn, Dernbach, Bad Endbach, Hülshof, Wommelshausen, Günterod, Hartenrod, Schlierbach

Einwohnerzahl: 8 138 EW
(31.12.2015)

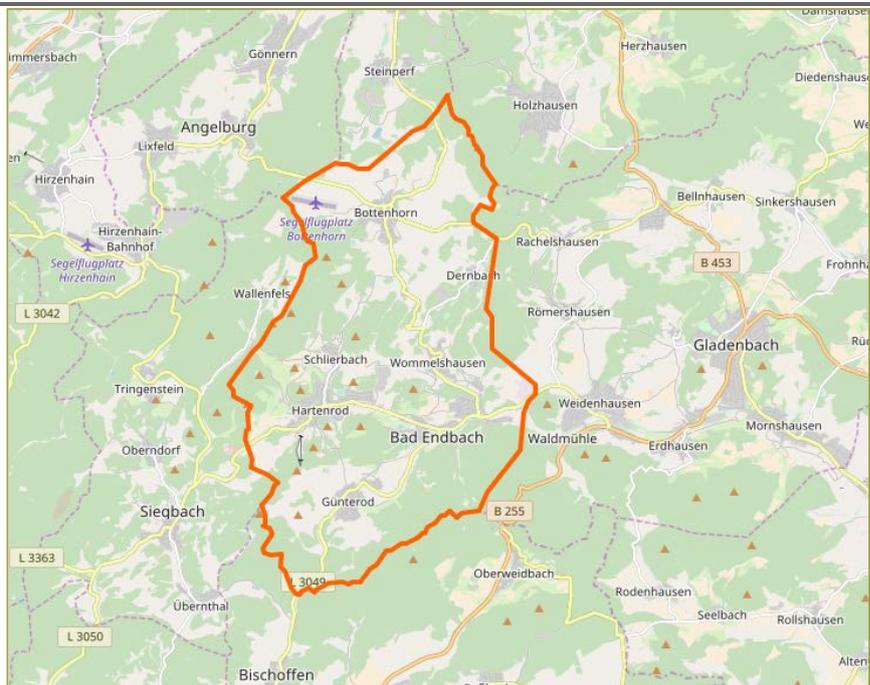
Bevölkerungsdichte: 204 EW / km²

Zentralörtliche Funktion:

Untzentrum
(OT Bad Endbach)

Nächste Zentren höherer Ordnung:

Mittelzentrum Gladenbach (9 km)
Mittelzentrum Herborn (22 km)
Oberzentrum Marburg (29 km)



(Quelle: © Openstreetmaps-Mitwirkende)

Anbindung an den Öffentlichen Personennahverkehr

Linienbezeichnung	Fahrtstrecke	Bedienungshäufigkeit Ri/GRi			Bemerkung
		Mo-Fr	Sa	So	
MR-42	Angelburg – Bottenhorn – Bad Endbach Günterod u.z.	11/10	4/4	4/4	AST
383	Schlierbach – Bad Endbach – Gladenbach – Lohra – Niederweimar – Marburg u.z.	24/27	19/19	17/17	Bus
403	Bad Endbach – Hartenrod – Siegbach – Mittenaar – Herborn u.z.	7/10	-/-	-/-	Bus
407	Hartenrod – Bad Endbach – Günterod – Bischoffen – Offenbach – Ballersbach – Herborn u.z.	4/4	6/6	5/5	Bus

Fahrzeug

Typ:

1 Kleinbus (Mercedes-Sprinter),
Automatikfahrzeug, 9 Sitzplätze

Barrierefreiheit:

Mitnahme von Rollatoren möglich,
keine Mitnahme von RollstuhlfahrerInnen

Sonstiges:

- überdurchschnittliche Dachhöhe
- Zusatzausstattung mit Trittstufe und Haltestange
- kein Ersatzfahrzeug



Bürgerbus Bad Endbach (eigenes Foto)

Fahrtenangebot

Bedienungsstart	Januar 2017				
Bedienungsform und Halte	Bedarfsbedienung im Gemeindegebiet Flächenbetrieb (Haustür – Haustür) ohne ausgewiesene Haltestellen				
Bedienungszeitraum und Fahrtenanzahl	Mo	Di	Mi	Do	Fr
		8:30 - 13:00 nach Bedarf		8:30 - 13:00 nach Bedarf	
Sonstiges	Telefonische Fahrtwunsch-Anmeldung am Vortag zwischen 13 und 14 Uhr erforderlich				

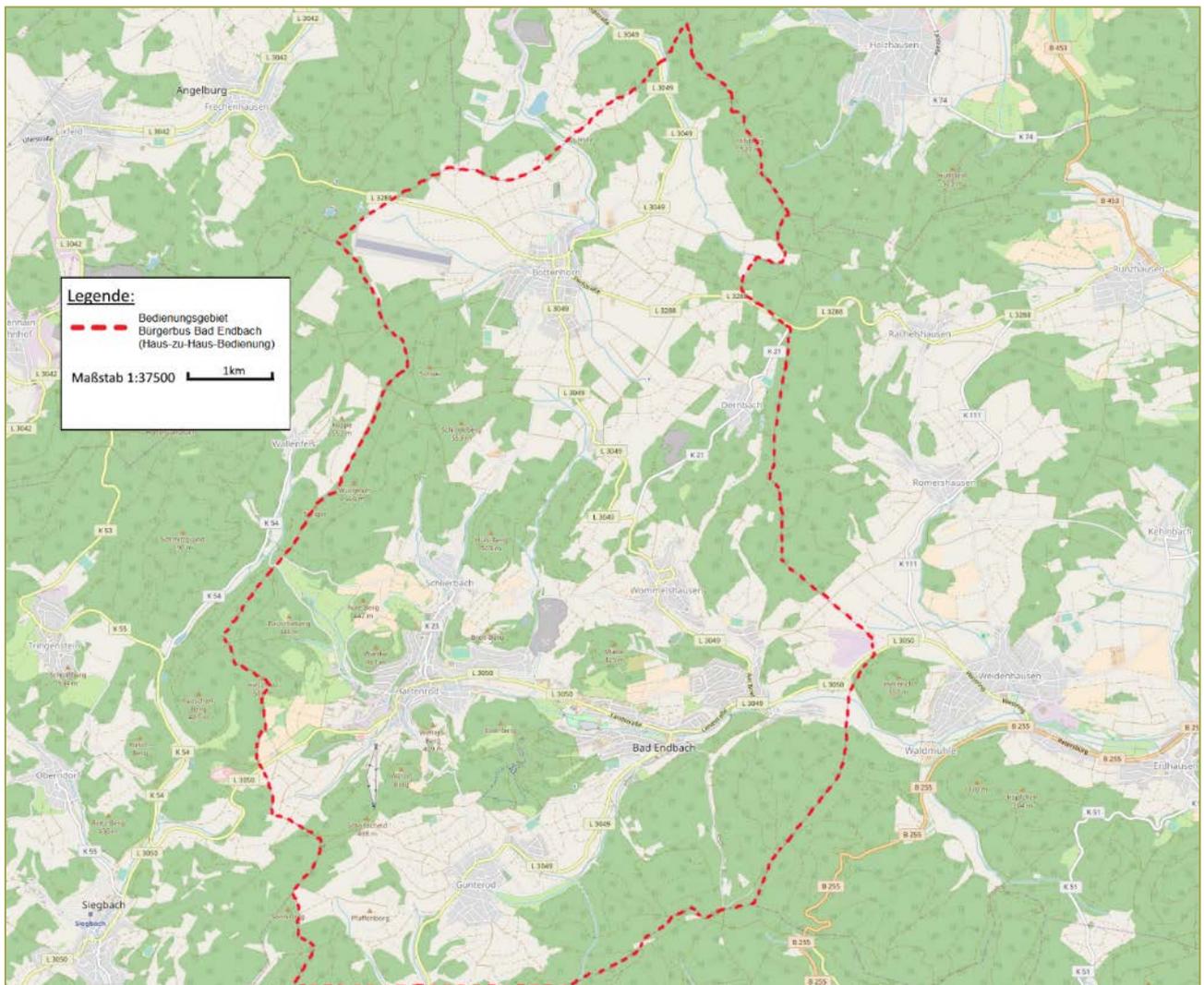


Abbildung 9: Bedienungsgebiet Bürgerbus Bad Endbach (Quelle: © Openstreetmaps-Mitwirkende)

Vorbereitung

- Anlass/Initiative: Bürgerinitiative „Miteinander Füreinander“
- Vorbereitungszeit: ca. 3 Jahre
- Beschaffung Bus: Finanzierung über Dorfentwicklungsprogramm und Eigenanteil der Kommune
- Ausbildung der FahrerInnen: technische Fahrzeugeinweisung sowie Fahrsicherheitstraining mit dem Bus auf dem Nürburgring für die ersten FahrerInnen bei Einführung des Bürgerbusses durch das Autohaus vor Ort, Mitfahrten und organisierte Probe- / Trainingsfahrten für nachfolgend akquirierte FahrerInnen gemeinsam mit bestehendem Fahrpersonal

Laufender Betrieb

- Organisation und Fahrpläneinteilung: von zwei ehrenamtlich tätigen Koordinatorinnen, Routenerstellung am Tag vorher
- Betriebsabwicklung: 10 aktive FahrerInnen und 2 Ersatz-FahrerInnen, 2 Koordinatorinnen, Lagerung des Busschlüssels, des Bürgerbus-Handys sowie weiterer Unterlagen im Rathaus (jeder der FahrerInnen hat Zugang)
- Reinigung: Hausmeister und FahrerInnen
- Wartung: Gemeinde kümmert sich um die Fahrzeugwartung
- Öffentlichkeitsarbeit: Zeitungsartikel, Flyer, Mundpropaganda, Homepage
- Besonderheiten: Vermietung / Verleih des Fahrzeugs an Vereine (für Vereinszwecke kostenlos)

Nachfrage

Bedarfsbetrieb (01.01.2017 - 03.08.2017):

- 61 Fahrtage
- 275 Fahrgäste
→ ø 4,5 Personen/Fahrtag

Nach Angaben vom Januar 2018 hat die Fahrgastnachfrage im zweiten Halbjahr deutlich zugenommen und es wurden 2017 insgesamt etwa 600 Fahrgäste befördert. Im Durchschnitt wurden also etwa 50 Fahrgäste pro Monat angetroffen. Im November war die Spitzennachfrage von 81 Fahrgästen zu verzeichnen. Damit beträgt die durchschnittliche Nachfrage knapp sechs Personen pro Fahrtag im Jahresdurchschnitt und im Spitzenmonat rund zehn Personen pro Fahrtag.

2.2.4 Bürgerbus Lahntal

Kenndaten der Gemeinde

Ortsteile:

Brungershausen, Caldern,
Großfelden, Göttingen,
Kernbach, Sarnau, Sterzhausen

Einwohnerzahl: 6 874 EW (31.12.2015)

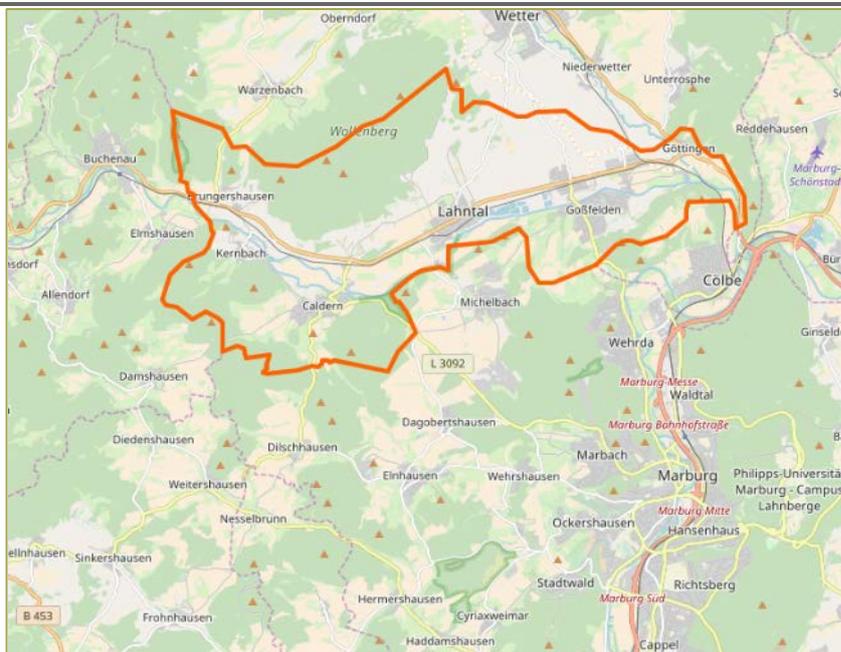
Bevölkerungsdichte: 170 EW / km²

Zentralörtliche Funktion:

Unterzentrum

Nächste Zentren höherer Ordnung:

Oberzentrum Marburg (11 km)
Mittelzentrum Biedenkopf
(17 km)



(Quelle: © Openstreetmaps-Mitwirkende)

Anbindung an den Öffentlichen Personennahverkehr

<u>Linien- bezeichnung</u>	<u>Fahrtstrecke</u>	<u>Bedienungshäufigkeit Ri/GRI</u>			<u>Bemerkung</u>
		<u>Mo-Fr</u>	<u>Sa</u>	<u>So</u>	
RB 94	Erndtebrück – Bad Laasphe – Biedenkopf – Marburg	16/16	14/14	7/7	
MR-68	Schulverkehr Lahntal – Wetter / Schulverkehr Wetter – Lahntal	3/6	-/-	-/-	verkehrt an Schultagen
481	Wallau – Biedenkopf – Lahntal – Marburg u.z.	16/16	2/3	2/1	teilweise an Schultagen

Fahrzeug

Typ:

1 Kleinbus (Mercedes-Sprinter),
Automatikfahrzeug, 9 Sitzplätze

Barrierefreiheit:

Mitnahme von Rollatoren möglich,
keine Mitnahme von RollstuhlfahrerInnen

Sonstiges:

- Ausstattung: Kindersitze,
Ladungssicherungsnetz



Bürgerbus Lahntal (eigenes Foto)

Fahrtenangebot

Bedienungsstart

Januar 2016

Bedienungsform und Haltestellen

Linienbetrieb (Linie mit Schleifen und Stichfahrten)
37 Haltestellen, davon 16 RMV, 1 Bedarfshaltestelle

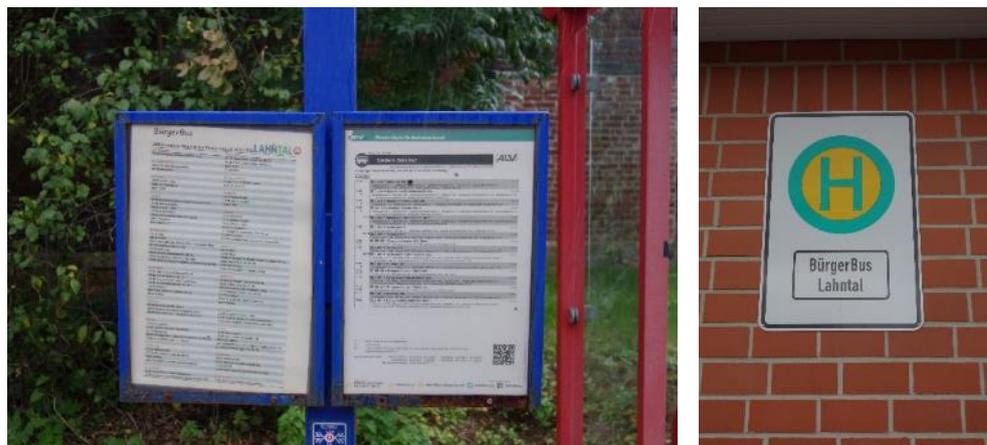


Abbildung 10: Bürgerbus-Haltestelle in Lahntal (Quelle: eigene Aufnahme)

Bedienungszeitraum und Fahrtenanzahl

	Mo	Di	Mi	Do	Fr
	zwei Fahrten ca. 8:30 – 13:30 Uhr			zwei Fahrten ca. 8:30 – 13:30 Uhr	

Sonstiges

-

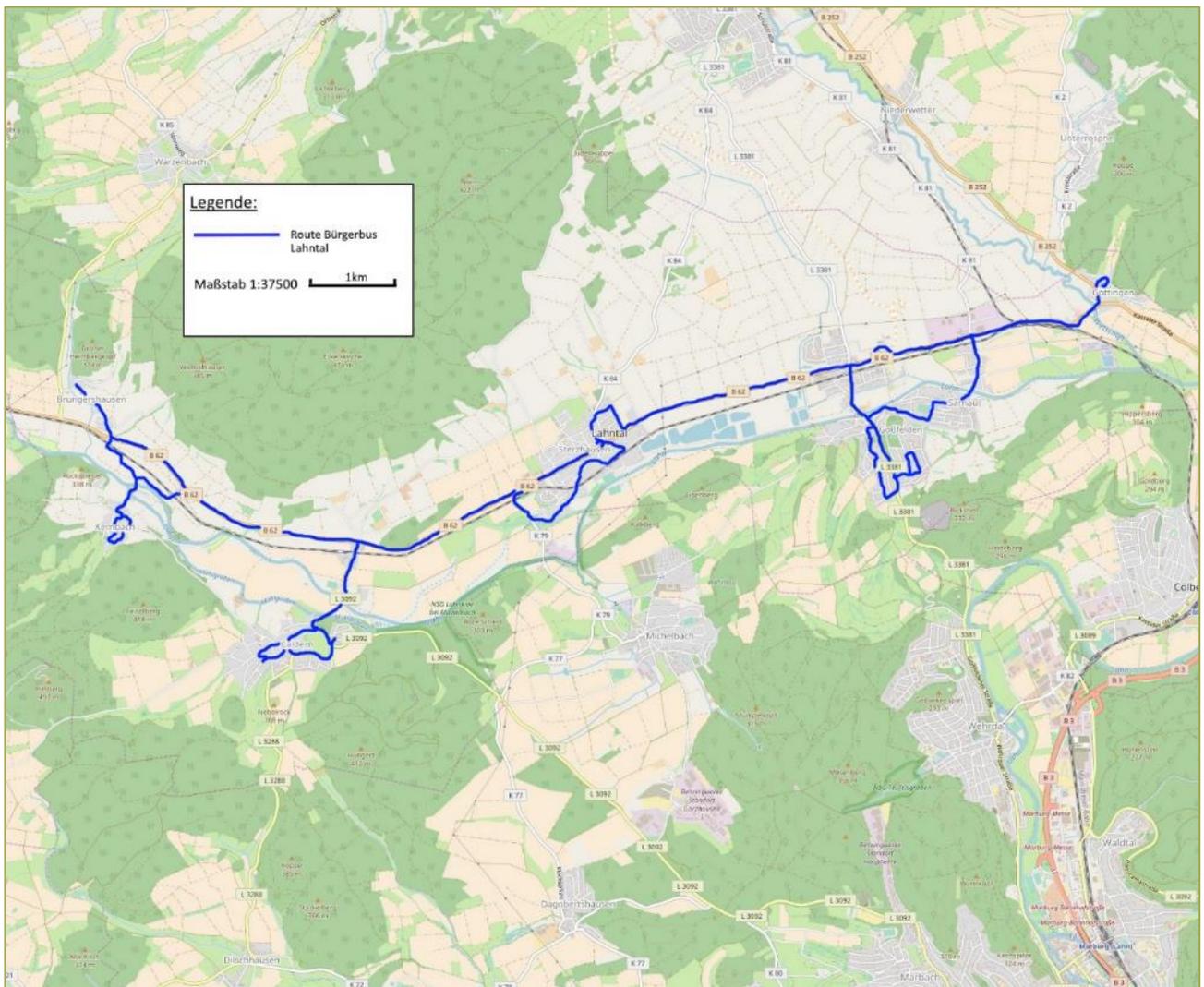


Abbildung 11: Linienverlauf Bürgerbus Lahntal (Quelle: © Openstreetmaps-Mitwirkende)

Vorbereitung

- Anlass/Initiative: Gemeindevertretung beauftragte Prüfung eines Bürgerbusangebots, anschließende Bildung eines zuständigen Arbeitskreises
- Vorbereitungszeit: ca. 2 Jahre
- Beschaffung Bus: Neukauf
- Ausbildung der FahrerInnen: Einweisung der ersten FahrerInnen durch das Autohaus, Mitfahrten, zusätzliche arbeitsmedizinische Untersuchung

Laufender Betrieb

- Organisation und Fahrplaneinteilung: anfallende Aufgaben werden vom Arbeitskreis übernommen, täglich eine Stunde Arbeit für eine Person, Fahrplaneinteilung bei monatlicher Besprechung zwischen den FahrerInnen, Kommune tankt das Fahrzeug
- Betriebsabwicklung: 15 aktive FahrerInnen (14 Männer, 1 Frau), Abholung von Fahrzeugschlüssel und Fahrtenbuch bei der Gemeindeverwaltung, Statistikbogen für Ein- und Ausstiegszahlen liegen im Fahrzeug (diese werden nach der Fahrt ausgefüllt bei der Verwaltung abgegeben)
- Reinigung: Hausmeister der Liegenschaftsverwaltung reinigt das Fahrzeug
- Wartung: Gemeinde vereinbart hierfür einen Wartungstermin
- Öffentlichkeitsarbeit: Flyer, Fahrplan als Anhang im Mitteilungsblatt, Fahrplan im Internet
- Besonderheiten: einheitliche Kleidung für die FahrerInnen, an einem Nachmittag werden Flüchtlinge zu einem Deutschkurs gefahren, Seniorenarbeit in der Gemeinde, Dienstfahrten für angestellte der Gemeinde

Nachfrage

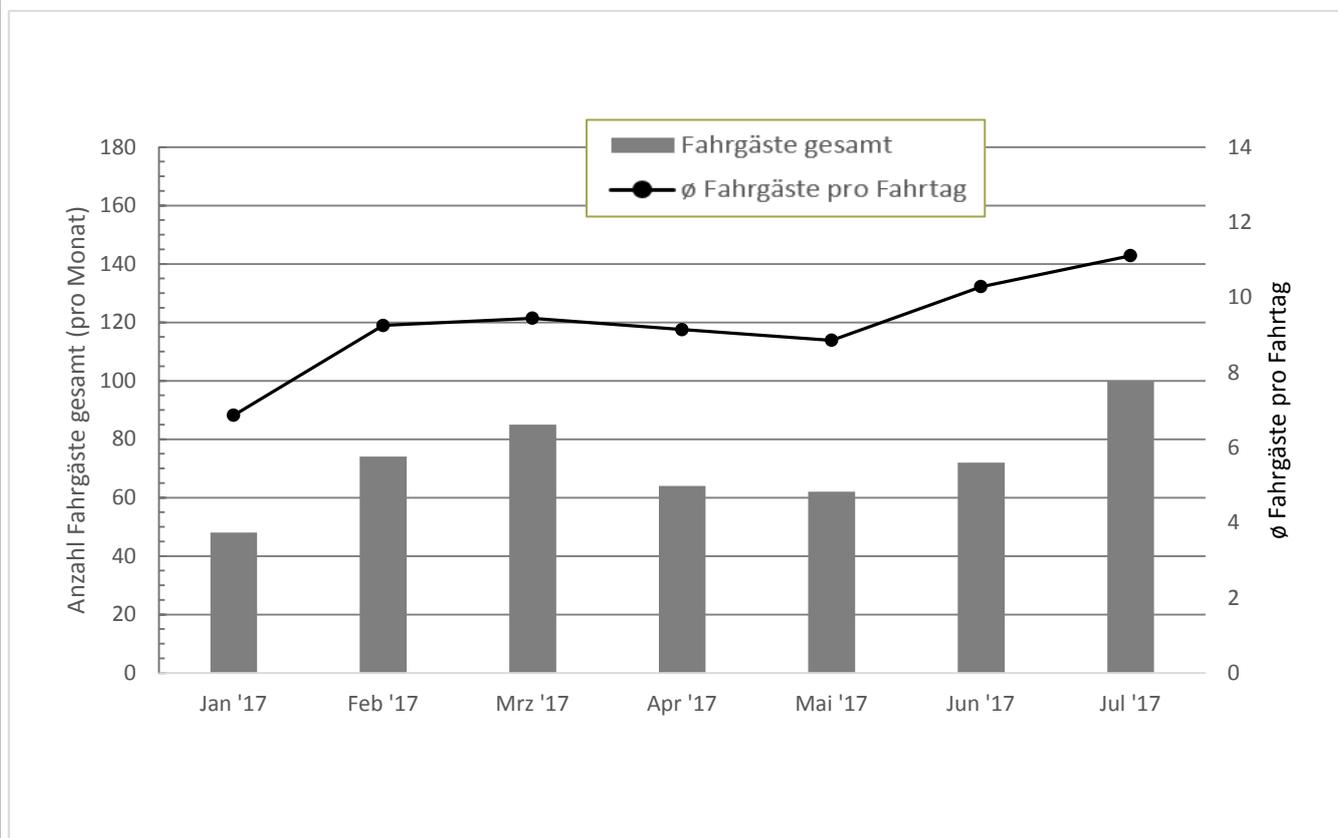


Abbildung 12: Fahrgastnachfrage Bürgerbus Lahntal (eigene Darstellung)

Besonderheiten:

- Beobachtungszeitraum: 02.01.2017 bis zum 31.07.2017
- Insgesamt 54 Fahrtage (Mo, Do) mit 505 Mitfahrenden
- Durchschnittlich 9 Mitfahrende pro Fahrtag

Bürgerbus Weimar (Lahn)

Kenndaten der Gemeinde

Ortsteile:

Allna, Argenstein, Kehna, Nesselbrunn, Niederwalgern, Niederweimar, Oberweimar, Roth, Stedebach, Weiershausen, Wenkbach, Wolfshausen

Einwohnerzahl: 7 083 EW (31.12.2015)

Bevölkerungsdichte: 151 EW / km²

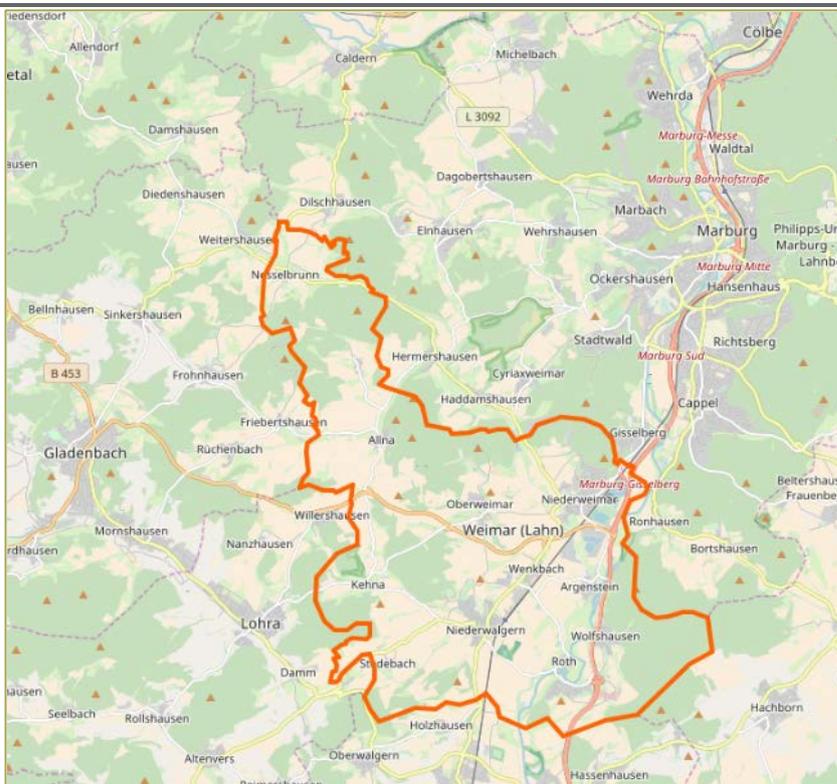
Zentralörtliche Funktion:

Unterezentrum

Nächste Zentren höherer Ordnung:

Oberzentrum Marburg (9 km)

Mittelzentrum Gladenbach (14 km)



(Quelle: © Openstreetmaps-Mitwirkende)

Anbindung der Gemeinde an den Öffentlichen Personennahverkehr

<u>Linien- bezeichnung</u>	<u>Fahrtstrecke</u>	<u>Bedienungshäufigkeit Ri/GRI</u>			<u>Bemerkung</u>
		<u>Mo-Fr</u>	<u>Sa</u>	<u>So</u>	
RB 41		32/31	21/21	19/20	
MR-46	Weiershausen – Oberweimar – (Marburg) u.z.	2/1	-/-	-/-	teilweise an Schultagen
383	Schlierbach – Bad Endbach – Gladenbach – Lohra – Niederweimar – Marburg u.z.	27/30	19/19	17/17	teilweise als AST / an Schultagen

Fahrzeug

Typ:

1 Kleinbus (Citroën), 9 Sitzplätze

Barrierefreiheit:

Mitnahme von Rollatoren möglich,
keine Mitnahme von Rollstuhl-FahrerInnen

Sonstiges:

- Elektrische Einstiegshilfe
- Großer Stauraum
- Telefon, Radio, Klimaanlage



Bürgerbus Weimar (Lahn) (eigenes Foto)

Fahrtenangebot

Bedienungsstart

September 2010

Bedienungsform
und Haltestellen

Linienbetrieb (2 Rundkurs-Routen mit Stichfahrten)
28 Haltestellen, davon 18 RMV



Abbildung 13: Bürgerbus-Haltestellen in Weimar (Lahn) (Quelle: eigene Aufnahme)

	Mo	Di	Mi	Do	Fr
Bedienungszeitraum und Fahrtenanzahl	je zwei Fahrten, ca. 8:30 – 12:00 Uhr	je zwei Fahrten, ca. 8:30 – 12:00 Uhr		je zwei Fahrten, ca. 8:30 – 12:00 Uhr	

Sonstiges

Bedient auch Stadtteile von Marburg (Lahn) außerhalb der Gemeinde Weimar (Lahn)

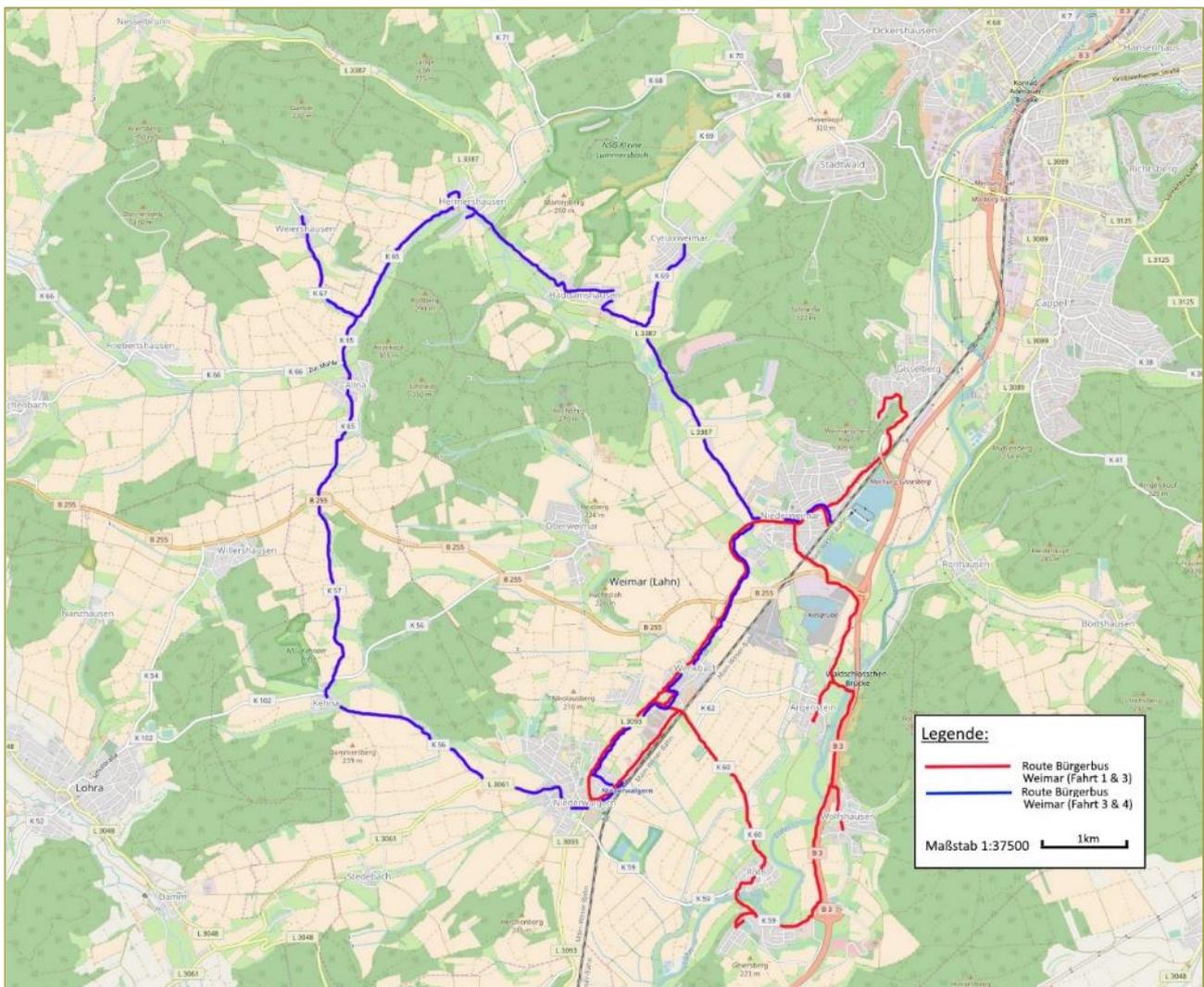


Abbildung 14: Linienverlauf Bürgerbus Weimar (Lahn) (Quelle: © Openstreetmaps-Mitwirkende)

Vorbereitung

- Anlass/Initiative: Vorsitzender des Seniorenbeirates der Gemeinde Weimar (Lahn)
- Vorbereitungszeit: ca. 2 – 2,5 Jahre
- Beschaffung Bus: Leasingfahrzeug (neu, seit Juni 2017), davor Bus der Marke Ford
- Ausbildung der FahrerInnen: gemeinsames FahrerInnentreffen und Einweisung in das Fahrzeug, persönliche Einweisung

Laufender Betrieb

- Organisation und Fahrplaneinteilung: FahrerInneneinteilung durch FahrerInnen, weitere organisatorische Aufgaben durch den Vorsitzenden des Seniorenbeirats (ca. 12 – 15 Stunden im Monat)
- Betriebsabwicklung: 12 aktive FahrerInnen, Fahrzeugschlüssel, Kasse und Unterlagen am Empfang im Rathaus, Fahrzeug parkt auf ausgewiesener Fläche neben Rathaus

- Reinigung: FahrerInnen und Gemeindemitarbeiter
- Wartung: durch Gemeindemitarbeiter
- Öffentlichkeitsarbeit: lokale Presse (14-tägig), Flyer
- Besonderheiten: durch Leasingfahrzeug stehen Gemeinde zwei Busse zur Verfügung, der ältere steht Vereinen zur Verfügung

Nachfrage

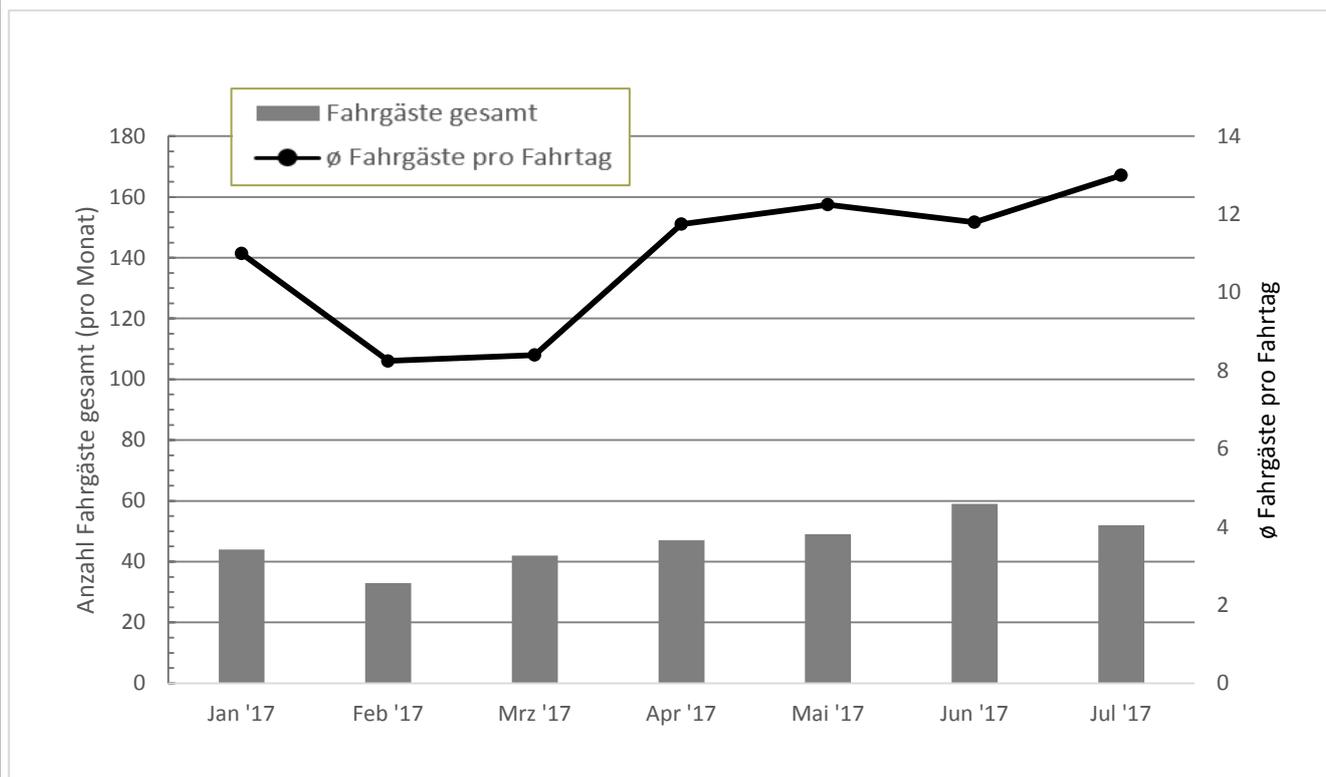


Abbildung 15: Fahrgastnachfrage Bürgerbus Lahntal (eigene Darstellung)

Besonderheiten:

- Beobachtungszeitraum: 02.01.2017 bis zum 27.07.2017
- Insgesamt 30 Fahrtage (Mo, Di, Do) mit 326 Mitfahrenden
- Durchschnittlich 11 Mitfahrende pro Fahrtag

2.3 Vergleichende Beurteilung

2.3.1 Raumstruktur und ÖV-Angebot

Im Hinblick auf die raumstrukturellen Rahmenbedingungen bieten die fünf Bürgerbus-Kommunen ein vergleichsweise heterogenes Bild: neben vier Unterzentren ist auch ein Mittelzentrum vertreten, die Einwohnerzahlen reichen von rund 5.000 bis knapp 14.000 Einwohnern, die Bevölkerungsdichte liegt im Bereich von 117 bis 204 Einwohner je Quadratkilometer und es sind ebenso Oberzentrums-nahe wie –ferne Gemeinden vertreten (Tabelle 1). Eine ähnlich große Bandbreite ist auch bei der ÖV-Bedienung festzustellen: das Spektrum reicht hier von Gemeinden mit elementarer Grundbedienung (Amöneburg) bis zu Kommunen mit dichtem Bahnangebot (Weimar (Lahn)). Gemein ist den Kommunen dagegen die disperse Siedlungsstruktur mit mehreren Ortsteilen.

Tabelle 1: Kenngrößen der Raumstruktur und des ÖV-Angebots (Quelle: eigene Darstellung)

	Amöneburg	Biedenkopf	Bad Endbach	Lahntal	Weimar (Lahn)
Struktur	Unterzentrum 5 Ortsteile nächstes MZ 4 km nächstes OZ 19 km	Mittelzentrum 9 Ortsteile nächstes OZ 27 km	Unterzentrum 8 Ortsteile nächstes MZ 9 km nächstes OZ 29 km	Unterzentrum 7 Ortsteile nächstes OZ 11 km	Unterzentrum 12 Ortsteile nächstes OZ 9 km
Einwohnerzahl	5.125	13.685	8.138	6.874	7.083
Bevölkerungs- dichte [EW/km²]	117	152	204	170	151
ÖPNV Schiene	-	2 Stationen	-	4 Stationen	2 Stationen
ÖPNV Straße	6 Schülerverkehrs- linien 1 AST	4 „Alltagslinien“ 6 Schülerverkehrs- linien	2 „Alltagslinien“ 1 Schülerverkehrs- linie 1 AST	2 Schülerverkehrs- linien	1 „Alltagslinie“ 1 Schülerverkehrs- linie

Ein charakteristisches Muster, unter welchen raumstrukturellen und verkehrlichen Rahmenbedingungen Bürgerbusse eingerichtet werden, ist mithin nicht erkennbar. Die unterschiedliche Qualität der vorhandenen ÖV-Angebote deutet darauf hin, dass Bürgerbusse nicht in erster Linie dazu gedacht sind, Defizite der ÖV-Bedienung auf ehrenamtlicher Basis zu kompensieren, sondern dass ihnen vielmehr Verkehrs- und andere Funktionen zukommen, die der ÖV ohnehin nicht befriedigen kann.

2.3.2 Fahrzeuge

Bei den verwendeten Fahrzeugen handelt es sich durchweg um Kleinbusse mit neun Sitzen, die mit einem Automatikgetriebe ausgestattet sind. Zur Verbesserung des Komforts insbesondere für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste verfügen zwei der fünf Kleinbusse über eine elektrisch ausfahrbare Trittstufe und drei haben ein hohes Dach, welches das Stehen im Fahrzeug erleichtert. Barrierefrei im Sinne einer stufenlosen Einstiegsmöglichkeit ist keines der Fahrzeuge. Allerdings können Rollatoren und (Falt-)

Rollstühle im Gepäckraum befördert werden; eines der Fahrzeuge (Weimar (Lahn)) verfügt eigens hierfür über einen großen Gepäckraum. Einzelne Fahrzeuge verfügen über weitere Ausstattungsmerkmale wie zusätzliche Haltegriffe oder Kindersitze.

Mit einer Ausnahme von Amöneburg, wo ein ehemaliger Kindergartenbus als Bürgerbus verwendet wird, sind nur neu beschaffte Fahrzeuge im Einsatz. Für die Beschaffung – in einem Fall Leasing, in den anderen Kauf - haben die Kommunen vor allem Eigenmittel genutzt, zum Teil ergänzt durch Fördermittel zur Dorfentwicklung. Einen günstigen Sonderfall stellt Biedenkopf dar, wo das Fahrzeug mit Sponsorenmitteln finanziert werden konnte, die von einem örtlichen Autohaus akquiriert wurden. Nur in Weimar steht ein Ersatzfahrzeug – der vorherige Bürgerbus – zur Verfügung.

2.3.3 Fahrtenangebot

Die Fahrtenangebote der fünf Bürgerbusse sind vielgestaltig ausgeführt (Tabelle 2). Vier der Bürgerbusse sind als Linienbetrieb mit meist einer oder zwei Linien und meist zwei oder drei Fahrtagen konzipiert. Lediglich in Amöneburg wird nur ein Fahrtag je Woche angeboten. Das mit Abstand umfangreichste Angebot bietet die Stadt Biedenkopf mit insgesamt sechs Linien und fünf Fahrtagen je Woche, wobei an jedem Fahrtag zwei oder drei der Linien bedient werden.

Die Bürgerbusse bedienen zwischen 17 und 37 Haltestellen. In Amöneburg werden überwiegend eigene Bürgerbus-Haltestellen bedient, während bei den übrigen drei Bürgerbussen 40% bis 65% der angefahrenen Haltestellen bestehende ÖPNV-Haltestellen sind. Die eigens für die Bürgerbusse eingerichteten Haltestellen finden sich häufig bei Ärzten und an Einkaufsmärkten, die vom ÖV nicht direkt angefahren werden. Die rechnerische Haltestellendichte reicht von 2,27 Haltestellen je 1.000 Einwohner in Biedenkopf bis zu 5,38 Haltestellen je 1.000 Einwohner in Lahntal.

Tabelle 2: Kenngrößen der Fahrtenangebote (Quelle: eigene Darstellung)

	Amöneburg	Biedenkopf	Bad Endbach	Lahntal	Weimar (Lahn)
Bedienungsform	Linie	Linie	Bedarfsfahrten im Flächenbetrieb	Linie	Linie
Anzahl Haltestellen (eigene/RMV)	15/2	13/18	-	21/16	10/18
Haltestellendichte (Hst/1.000 EW)	3,71	2,27	-	5,38	3,95
Anschluss SPNV	räumlich	räumlich	-	räumlich + zeitlich	räumlich + zeitlich
Anzahl Fahrtage je Woche	1	5	2	2	3
Anzahl Kurse je Woche	4	24	-	4	6

Bei allen Linienbetrieben ist der Fahrplan so organisiert, dass aus den Ortsteilen eine Fahrt in den Hauptort der Gemeinde bzw. zu wichtigen Alltagszielen wie Ärzten oder Einkaufsmärkten und wieder zurück möglich ist. Die Betriebszeiten umfassen den Vormittag zwischen etwa 8 und 13:30 Uhr. Ein fahrplanmäßiger Anschluss an den Schienenverkehr ist nur bei zwei Bürgerbussen (Lahntal und Weimar (Lahn)) mit vertretbaren Übergangszeiten gegeben, und nur bei einem der beiden wird er in den Fahrplanunterlagen auch beworben. In Amöneburg und Biedenkopf bestehen dagegen trotz Haltestellen an Bahnhöfen keine geeigneten Umsteigebeziehungen von oder zu Zügen.

Als einziger der untersuchten Bürgerbusse verkehrt jener in Bad Endbach als Bedarfsbetrieb mit flächenhafter Haustür-zu-Haustür-Bedienung. Fahrtwünsche müssen jeweils am Vortag in einem eineinhalbstündigen Zeitfenster telefonisch angemeldet werden.

2.3.4 Organisation

Die Organisation des laufenden Betriebs der Bürgerbusse erfolgt bei allen fünf Angeboten gemeinsam durch die Kommunalverwaltung und ehrenamtlich tätige Bürgerinnen und Bürger, wobei die Aufgabenteilung sich im Detail unterscheidet. Auffällig ist, dass der Bürgerbus in den Kommunalverwaltungen bei unterschiedlichen Stellen wie zum Beispiel dem Hauptamt, dem Tiefbauamt oder dem Umweltamt betreut wird. Bürgerbusvereine o.ä., wie sie in anderen Bundesländern obligatorisch sind, existieren nicht, und auch Busverkehrs- und Taxiunternehmen sind in den Betrieb der Bürgerbusse nicht unmittelbar involviert.

Für die Dienstplaneinteilung, die in der Regel durch das Ehrenamt selbst organisiert wird, gibt es verschiedene Modalitäten: so erfolgt die Dienstplanabstimmung zum Teil per E-Mail, zum Teil bei monatlichen Treffen und zum Teil durch direkte Absprachen der FahrerInnen untereinander. Eine Besonderheit ist die Dienstplannerstellung in Biedenkopf durch das Diakonische Werk als weiterem Partner des Bürgerbusangebots.

Die Kleinbusse haben ihren Standort jeweils am Rathaus oder am Bauhof, wo sie von den FahrerInnen abgeholt und wieder zurückgebracht werden. Ausgabe und Rücknahme von Schlüssel, Fahrzeugpapieren und ggf. weiteren Materialien (z.B. Bad Endbach und Biedenkopf: Diensthandy; Lahntal: Statistikbögen) erfolgt jeweils durch Personal der Kommunalverwaltung. Bei einigen Bürgerbussen werden Spendenkassen mitgeführt.

Bei der Reinigung der Kleinbusse teilen sich FahrerInnen und Kommune die Aufgaben. Für die Wartung, die überwiegend in Vertragswerkstätten erfolgt, ist durchweg die Kommune verantwortlich. In einem Fall übernimmt auch ein ehrenamtlicher Fahrer als ausgebildeter Kfz-Mechaniker viele Wartungsarbeiten.

Für die Fahrten stehen zwischen 8 (Amöneburg) und 15 (Lahntal) ehrenamtliche Fahrerinnen und Fahrer zur Verfügung. Bezogen auf das Fahrtenangebot reicht die Spanne der rechnerischen Personaldecke von 2,4 FahrerInnen je Fahrttag in Biedenkopf über 4 bzw. 5 in Weimar (Lahn) und Bad Endbach bis hin zu rund 8 FahrerInnen je Fahrttag in Amöneburg und Lahntal.

In allen Kommunen wird der Kleinbus nicht nur als Bürgerbus, sondern auch für weitere Zwecke eingesetzt. Beispiele sind Senioren- oder Kindergartenausflüge oder auch Transporte bei Kulturveranstaltungen, Ferienspielen und für den Bauhof. In Bad Endbach wird das Fahrzeug ferner an örtliche Vereine vermietet.

Zur Information über das Bürgerbusangebot bedienen die Kommunen in unterschiedlicher Intensität die ortsüblichen Kommunikationswege wie Amtsblätter, Aushänge und Tageszeitungen. Für die Fahrplaninformation bestehen selbst gestaltete Informationsblätter. Daneben setzt der RNV die Fahrpläne im einheitlichen RMV-Design um. In die elektronische Fahrplanauskunft konnten die Bürgerbusse bislang nicht aufgenommen werden: hierfür müssten zunächst die Bürgerbus-Haltestellen ins System eingepflegt werden.

2.3.5 Fahrgastnachfrage

Ein Vergleich der Fahrgastnachfrage der ersten Jahreshälfte 2017 zeigt deutliche Unterschiede zwischen den einzelnen Angeboten (Abbildung 16). Die Anzahl der Fahrgäste pro Monat liegt bei den Linienangeboten im Bereich zwischen 40 (Amöneburg) und 120 (Biedenkopf) und erreicht Spitzenwerte von 180 (ebenfalls Biedenkopf).

Berücksichtigt man die unterschiedliche Anzahl der Fahrtage, so ergibt sich ein etwas anderes Bild: während in Amöneburg, Lahntal und Weimar (Lahn) größenordnungsmäßig zehn bis zwölf Personen je Fahrtag befördert werden, liegt dieser Wert in Biedenkopf bei nur etwa sieben.

Eine vergleichsweise niedrige Nachfrage ist in Bad Endbach im Betrachtungszeitraum der ersten sieben Monate 2017 festzustellen. Dieser Einzelfall ermöglicht aber noch keine belastbare generelle Aussage, ob bei Bedarfsverkehren die Nachfrage niedriger ist als bei Linienverkehren, zumal die Fahrgastnachfrage jüngerer Angaben zufolge im zweiten Halbjahr deutlich zugenommen hat.

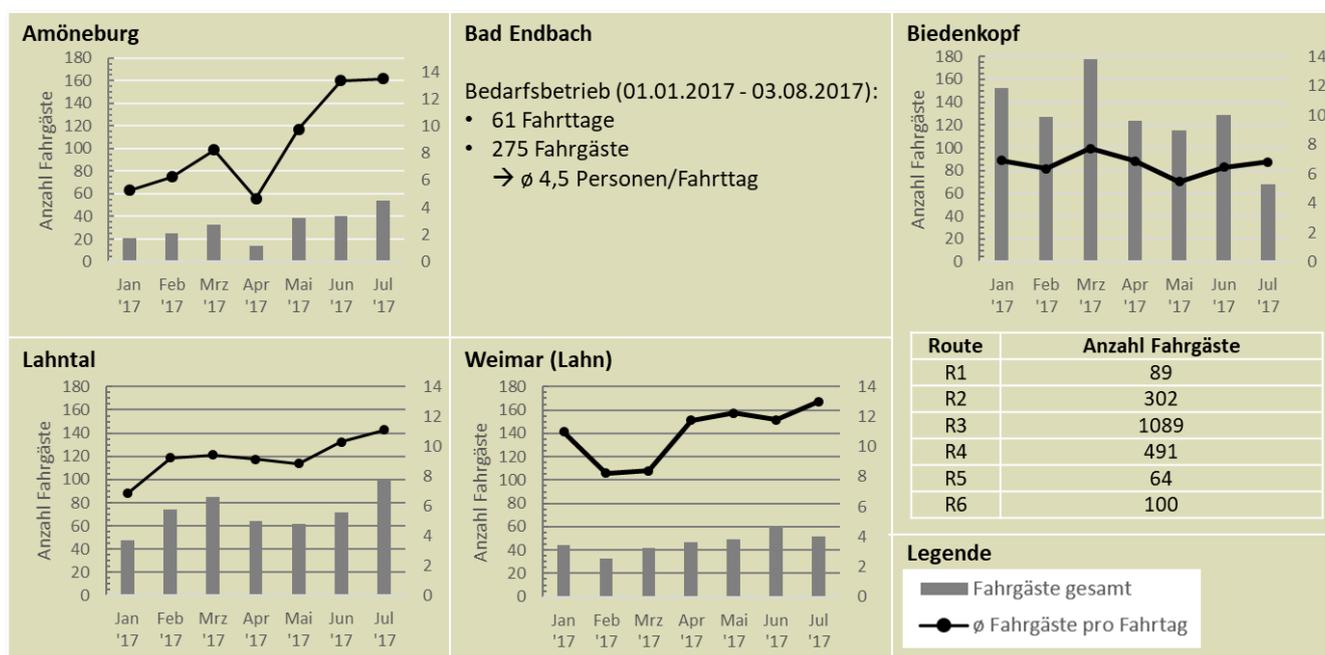


Abbildung 16: Fahrgastnachfrage der Bürgerbusangebote im Betrachtungszeitraum Januar bis Juli 2017 (Quelle: eigene Darstellung)

3 Qualitative und quantitative Erhebung

Wie in Kapitel 1.3 bereits beschrieben, wurden als Projekt- und Datengrundlage qualitative und quantitative Erhebungen durchgeführt. Tabelle 3 zeigt hierzu die befragten Personen, aufgeteilt nach Fahrpersonal, Nutzende und örtliche Akteure auf. Zusätzlich sind diese Angaben jeweils nochmals nach verschiedenen Kommunen aufgeteilt. Es zeigt sich, dass die Verteilung zwischen Fahrpersonal und Nutzenden recht ausgeglichen ist. Zwischen den einzelnen Kommunen ergeben sich leichte Schwankungen, dies war jedoch aufgrund der unterschiedlichen örtlichen Umstände nicht anders zu lösen.

Tabelle 3: Quantitative Übersicht der Erhebung (Quelle: eigene Darstellung)

	Amöneburg	Biedenkopf	Bad Endbach	Lahntal	Weimar (L)	Summe
Fahrpersonal	7	7	6	15	12	47
Nutzerbefragung	8	10	5	18	14	55
örtliche Akteure	2	2	2	1	2	9
Summe	17	19	13	34	28	111

3.1 Befragung örtlicher Akteure

Insgesamt wurden neun örtliche Akteure der Bürgerbusse telefonisch befragt. Dies waren jeweils ein Vertreter der Bürgerbusorganisation sowie ein Vertreter bzw. eine Vertreterin der entsprechenden Kommunalverwaltung. Lediglich in der Kommune Lahntal war der kommunaler Vertreter nicht zu einer Befragung bereit. Abgefragt wurden neben einigen statistischen Fragen primär organisatorische Aspekte.

3.1.1 Planung

Initiative

Die Initiative zur Gründung der Bürgerbusse ging in den verschiedenen Kommunen von diversen Akteuren aus. Neben der eigenen Kommune, speziell Bürgermeister oder Gemeindevertretung bzw. Stadtverordnetenversammlung waren teilweise auch Bürgerinitiativen, Senioren- und Behindertenbeiräte für die Initiative zur Gründung eines Bürgerbusses verantwortlich.

Federführung

Die Federführung des Planungsprozesses wurde auf unterschiedliche Weise gehandhabt. Folgende Aufgabenträger wurden hierfür eingesetzt:

- Kommune
- Externe Planungsbüros
- Ehrenamtler
- Diakonisches Werk

Teilweise wurde auch kooperativ zusammengearbeitet.

Akquisition weiterer Partner

In der Planungsphase müssen neue MitstreiterInnen wie beispielsweise die Kommune, Ehrenamtler, Verkehrsunternehmen oder auch Sponsoren akquiriert werden. Diese wurden meistens durch persönliche Ansprachen kontaktiert. In der Kommune Biedenkopf hat sogar ein Autohaus, welches das Fahrzeug

beschaffte, sich direkt um die Akquise der Sponsorengelder gekümmert und somit das Fahrzeug komplett finanziert.

Dauer des Planungsprozesses

Hierbei wurden von den Befragten Zeiträume zwischen einem und 3,5 Jahren angegeben. Ein Akteur sagte aus, dass der Planungsprozess lediglich ein bis zwei Wochen dauerte. Im Allgemeinen scheint ein Zeitraum von ein bis zwei Jahren als realistisch.

Bedarfsermittlung

Bei dem Thema Bedarfsermittlung wurden verschiedene Strategien verfolgt. Einzelne Bürgerbusangebote wurden ohne Bedarfsermittlung erstellt. Auch wurden benachbarte Gemeinden zu ihrem Vorgehen befragt und dieses adaptiert. In anderen Fällen wurden Ortsvorsteher interviewt oder sogar Fragebögen an alle Haushalte gesendet.

Definition des Fahrtenangebots

Dieser Punkt ist nur notwendig, wenn keine Haustürbedienung stattfindet. Ist dies nicht der Fall, wurden teilweise durch das lokale Wissen der Akteure Routen festgelegt. Auch wurden teilweise Bedarfe überlegt und gesammelt, die für BürgerInnen in der Stadt bestehen könnten (Arzt/Einkauf etc.). Demnach wurden die Haltestellen definiert. Auch war in einigen Fällen der RNV unterstützend tätig.

Einrichtung der Haltestellen

Beim Bürgerbus Bad Endbach entfällt die Einrichtung von Haltestellen, da es sich hierbei um eine Haustür-zu-Haustür Bedienung handelt. Auch hält der Bus vor den jeweiligen Zielen oftmals ohne jegliche Beschilderung bzw. Haltestelleneinrichtung an. In den anderen Fällen werden zum Teil vorhandene RMV-Haltestellen mitbenutzt (siehe auch Abschnitt 2.3.3). Teilweise wurden jedoch auch eigene Haltestellenbeschilderungen errichtet.

Planung der Betriebsprozesse

Die laufenden Betriebsprozesse wurden größtenteils durch die Bürgerbus-Organisatoren in Zusammenarbeit mit der Kommune vor Ort geplant. Es zeigt sich, dass der Fahrzeugschlüssel meist am oder im Verwaltungsgebäude deponiert wird. Auch liegen dem Schlüssel meistens ein Fahrtenbuch und eine Spendenkasse bei. Der Bürgerbus an sich wird außerhalb der Nutzungszeiten in den meisten Fällen auf einem Stellplatz vor der Gemeindeverwaltung geparkt - dieser Ort befindet sich oftmals zentral in der Kommune. Alternativ werden Platzreserven auf dem örtlichen Bauhof als Abstellfläche genutzt. In den meisten Fällen ist die Kommune für Wartung, Reparaturen etc. verantwortlich. Teilweise wird dies jedoch auch durch die Bürgerbusorganisatoren übernommen.

Genehmigung nach PBefG

Auf eine Einholung der Genehmigung nach PBefG konnte durchgängig verzichtet werden, da die Fahrten unentgeltlich angeboten und die Personen nicht geschäftsmäßig befördert werden.

Öffentlichkeitsarbeit

Folgende Medien wurden zur Öffentlichkeitsarbeit genutzt:

- Flyer,
- Gemeindehomepage,
- Amtsblatt/Gemeindemitteilungsblatt,
- örtliche und regionale Presse
- sowie Kirchenblättchen.

Anschaffung

Größtenteils handelt es sich bei den angeschafften Fahrzeugen um einen Neukauf. Dieser wurde auf die Bedürfnisse des Bürgerbusses angepasst (Einstiegshilfe, Haltegriffe, größerer Stauraum etc.). In den meisten Fällen gibt es keinen Ersatzbus, falls der Bürgerbus kurzfristig nicht fahrtüchtig ist.

Finanzierung der Fahrzeugbeschaffung

In den meisten Fällen wurden die Busse mit Gemeindemitteln beschafft. In einem Fall wurde eine Bezuschussung durch das „Integrierte kommunale Entwicklungskonzept“ (IKEK) des Landes Hessen genutzt (bis zu 70% Förderung). In einem Fall wurde die Finanzierung komplett durch die Akquisition von Sponsorengeldern sichergestellt (Werbeflächen am Fahrzeug).

Akquisition von FahrerInnen

Die Akquisition von FahrerInnen verlief größtenteils über persönliche Kontakte. Teilweise wurden auch Anzeigen in örtlicher und regionaler Presse geschaltet. Auch gibt es in vereinzelt Kommunen Arbeitskreise, aus denen regelmäßig FahrerInnen gewonnen werden können.

Ausbildung von FahrerInnen

Bei der Ausbildung von FahrerInnen wurde sehr divers vorgegangen. Teilweise wurde dies gar nicht als nötig angesehen. In anderen Fällen gibt es sogar Fahrsicherheitstrainings sowie organisierte Trainingsfahrten mit dem Bürgerbus. Bei den Trainingsfahrten wurden dann die realen Routen abgefahren. Auch wurde teilweise ein Erste-Hilfe-Kurs angeboten. Oftmals wurden FahrerInnentreffen dazu genutzt, um das Fahrzeug und dessen Funktionen vorzustellen.

Komplikationen

Grundsätzlich wurden keine größeren Komplikationen bei der Planung des Bürgerbusangebots genannt. Jedoch sei es wichtig, den laufenden Prozessen immer wieder nachzusteuern und das Angebot anzupassen. Die Unterstützung des Kreises bzw. des RNV wurde hierbei als sehr fördernd gesehen.

3.1.2 Durchführung und Betrieb

Aufgaben

Die Hauptaufgabe im laufenden Betrieb liegt in der Erstellung und Koordination des FahrerInnenplans. Die FahrerInneneinteilung erfolgt vorrangig durch einen Verantwortlichen der ehrenamtlichen FahrerInnen. In einem Fall wird der FahrerInnenplan durch einen Mitarbeiter des Diakonischen Werkes erstellt, welches die Betreuung des Bürgerbusses übernimmt. Zusätzlich fallen während des Betriebs Aufgaben wie Verwaltung, Wartung, Reparaturen und TÜV an.

Organisatorischer Aufwand

Der organisatorische Aufwand wird sehr unterschiedlich von den Befragten empfunden. Die Meinungen erstrecken sich von einem geringen Aufwand hin zu einem hohen Aufwand. Am zeitaufwendigsten sind hierbei die Erstellung des FahrerInnenplans und eventuelle Umplanungen der Route bei Straßenbaustellen und -sperrungen.

Kommunikation zwischen Akteuren

Der/die Verantwortliche des Bürgerbusteams und die Kommune stehen in engem Kontakt. Die Kommunikation zum Verkehrsunternehmen läuft über die Gemeinde. Über den vom RNV organisierten kreisweiten „Runden Tisch Bürgerbus“ kommt es zusätzlich zum Austausch mit anderen Kommunen.

Externe Unterstützung

Die örtlichen Akteure wurden befragt, ob sie sich mehr externe Unterstützung bzgl. der Bürgerbusse wünschen. Hierbei wurde in den meisten Fällen nicht zugestimmt. Teilweise wurde jedoch finanzielle Unterstützung von Kreis- und Landesebene gewünscht. Teilweise wird sich auch ein größeres Engagement der eigenen Kommunen erhofft.

FahrerInnenverfügbarkeit

Laut den Befragten stehen bei allen Bürgerbusangeboten ausreichend FahrerInnen zur Verfügung. Weitere FahrerInnen sind jedoch auch weiterhin sehr willkommen.

Hemmnisse bei der FahrerInnenakquisition

Bei den Gründen, warum Personen kein/e BürgerbusfahrerIn werden wollen, werden von den örtlichen Akteuren primär andere Verpflichtungen bzw. Zeitgründe genannt. In vereinzelt Fällen sind Personen laut den örtlichen Akteuren nicht dazu bereit, sich ärztlich untersuchen zu lassen. Auch wird das Engagement teilweise in der Anfangsphase der Bürgerbusse aufgegeben, da sich in dieser Phase noch zu wenige Fahrgäste im Bus befinden. Weitere Gründe sind, dass RentnerInnen nun ihre Freizeit genießen möchten und keine zeitlichen Verpflichtungen eingehen möchten.

Anzahl FahrerInnen

Die FahrerInnenanzahl liegt je nach Bürgerbusangebot zwischen 8 und 15 FahrerInnen (siehe Kapitel 2.3.4). Bei dem Fahrpersonal handelt es sich größtenteils um Männer. Bei den Bürgerbussen mit größerer FahrerInnenanzahl befinden sich z. B. in Lahntal eine Frau und bei dem Angebot in Biedenkopf zwei Frauen im

Team. Da die Bürgerbusse unterschiedliche Anzahlen an Betriebstagen aufweisen, lässt sich hier kein einheitlicher Zeitabstand zwischen den Dienstfahrten einer Fahrerin bzw. eines Fahrers festlegen.

Werben neuer FahrerInnen

Folgende Möglichkeiten werden während des Betriebs zum Werben von FahrerInnen genutzt:

- Mundpropaganda
- Örtliches Mitteilungsblatt
- Flyer

Ausbildung von FahrerInnen

Die Einweisung neuer FahrerInnen erfolgt hauptsächlich durch den Betreuer des Fahrerteams. Hierbei handelt es sich um die Einweisung in das Fahrzeug und das Kennenlernen des Ablaufs durch eine Mitfahrt im Bürgerbusbetrieb. Zusätzlich wird vom Kreis eine Grundausbildung in Form eines FahrerInnentrainings und Erste-Hilfe-Kurses angeboten.

Dienstplaneinteilung

Die FahrerInneneinteilung erfolgt durch ein bis zwei verantwortliche Personen aus dem Fahrpersonal und anschließend wird der Dienstplan per E-Mail-Verteiler verschickt. Ein Bürgerbus erstellt den FahrerInnenplan gemeinsam beim monatlichen Treffen. Vier der fünf Bürgerbusangebote erstellen einen monatlichen Dienstplan. Bei einem Bürgerbus hingegen wird dreimal im Jahr der Fahrplan für die folgenden vier Monate erstellt. Die Dienstzuweisung richtet sich nach den Wünschen der FahrerInnen. Bei Verhinderung eines Dienstes können die FahrerInnen untereinander tauschen, müssen dies aber beim Organisator ankündigen.

Motivation für FahrerInnen

Um den ehrenamtlich Aktiven etwas für ihren Einsatz zurückzugeben und das Gemeinschaftsgefühl zu stärken werden diverse Treffen organisiert. Dies sind sowohl intern organisierte Treffen zum Kaffee und Kuchen oder Abendessen innerhalb des FahrerInnenteams, als auch das jährliche Weihnachtskaffeetrinken vom Regionalen Nahverkehrsverband. In Planung steht bei einem Bürgerbus auch ein gemeinsamer Ausflug mit Wanderung inklusive der EhepartnerInnen.

Öffentlichkeitsarbeit

Die genutzten Medien während des Betriebs entsprechen weitestgehend denen der Planungsphase. Zusätzlich wird im Sinne der Öffentlichkeitsarbeit vor allem die Mund-zu-Mundpropaganda als sehr effektiv angesehen.

Weitere Fahrtzwecke

In Bezug auf die Nutzung stehen die Fahrzeuge unterschiedlichsten weiteren Zwecken zur Verfügung. Nur ein Bürgerbus untersagt den Einsatz des Bürgerbusses für andere Zwecke, stellt hierfür aber ein älteres Fahrzeug zur Verfügung.

Weitere Fahrtzwecke sind:

- Vermietung an Vereine (für Vereinszwecke kostenlos)
- Mittagstisch/Seniorentreffen
- Ferienspiele
- Bauhof
- Kulturveranstaltungen
- Flüchtlingsfamilien werden an einem Nachmittag die Woche von den BürgerbusfahrerInnen zu einem Deutschkurs gefahren

Fahrzeugwartung und Fahrzeugreinigung

Die tägliche Reinigung erfolgt durch die FahrerInnen. In manchen Gemeinden ist darüber hinaus der Hausmeister des Rathauses für die Reinigung zuständig. Bei einem Bürgerbus liegt die Aufgabe mit beim Bauhof, da das Fahrzeug gemeinsam genutzt wird. Da es aufwendig ist sich die Reinigungskosten für die Waschanlage zurückzuholen und in einem Fall das Fahrzeug sogar zu hoch für die Waschanlage ist, wird die Reinigung meistens per Hand durchgeführt. Für die Wartung ist die Gemeinde verantwortlich.

Stellplatz für Bürgerbusse

In einem Fall steht der Bürgerbus auf dem Bauhof. Bei den anderen Bürgerbusangeboten ist das Fahrzeug auf einem Parkplatz am Rathaus abgestellt.

Finanzierung

Die laufenden Kosten werden von der Kommune gedeckt. Eine Kostenaufschlüsselung wurde nur von einer Kommune zur Verfügung gestellt. Demzufolge beliefen sich im betrachteten Jahr die Treibstoffkosten auf rund 2.200 € und die Kosten für Kfz-Steuer und –Versicherung auf rund 1.400 €. Zusätzlich sind im laufenden Betrieb diverse Kosten (Instandhaltung, Telefonkosten, Bewirtung bei FahrerInnentreffen etc. in Höhe von rund 400 € angefallen.

Akquisition von Spenden

Die meisten Bürgerbusse führen grundsätzlich keine laufende Akquise durch. Bei einem Angebot schreibt der Organisator der ehrenamtlichen Organisationen potentielle Sponsoren an.

Buchführung, Aufstellung von Statistiken und Weiterentwicklung des Angebots

Vorrangig liegt die Verantwortung zur Buchführung bei der Kommune. Die Spendengelder im Fahrzeug oder Spenden direkt an die Kommune laufen über die Gemeindekasse. Bei der Aufstellung der Statistiken gibt es verschiedene Varianten. Es wurde die Kommune oder auch ein Verantwortlicher der FahrerInnen als Aufgabeninhaber genannt.

Anregungen und Beschwerden

Die Kommune tritt als Ansprechpartnerin bei Beschwerden oder Anregungen ein. Es ist allerdings auch möglich, sich an das Fahrpersonal zu wenden. Der Bürgerbus Biedenkopf hat in seinem Fahrzeug vorgefertigte Feedbackbögen, die ausgefüllt in der Kommune oder beim Fahrpersonal abgegeben werden können. Zusätzlich gibt es noch die Möglichkeit via Internet ein Feedback zu geben. Anschließend werden die Anregungen und Beschwerden bei den FahrerInnentreffen besprochen.

3.1.3 Nutzen

Resonanz von Fahrgästen und Bevölkerung

Die Resonanz von Fahrgästen und Bevölkerung wird von den Verantwortlichen als gut bis sehr gut eingeschätzt. Auch von Personen, die den Bürgerbus bisher nicht nutzen, ist die Anerkennung groß. Höhere Fahrgastzahlen sind allerdings dennoch von Seiten der Akteure erwünscht. Bei manchen Bürgerbusangeboten gibt es Ortschaften, in denen die Fahrgastzahlen eher enttäuschend sind, in anderen Ortschaften hingegen sogar so stark, dass gar nicht alle Fahrgäste auf einmal mitgenommen werden können. Auch der Wunsch einer höheren Beteiligung von Männern als Fahrgästen wird genannt.

Kapazitätsengpass

Probleme bezüglich der Fahrzeugkapazität konnten weder vor Ort beobachtet werden, noch wurden sie in den Interviews benannt. Nur beim Bürgerbus Lahntal ist bekannt, dass es an manchen Tagen zu viele Fahrgäste zur selben Zeit gibt. Grund hierfür ist die gute Inanspruchnahme in den Ortschaften Kernbach und Caldern. Teilweise ist der Fahrer bzw. die Fahrerin die Strecke dann zweimal abgefahren.

Einsatz ähnlicher Mobilitätsformen

Bisher gab es in den befragten Gemeinden keine ähnlichen Mobilitätsformen. In einer Gemeinde sind nach wie vor Mitnahmebänke aufgestellt.

3.1.4 Empfehlungen

Verbesserungsvorschläge für eigenes Angebot

Eine Person wünschte sich einen zusätzlichen Betriebstag in der Woche für den Bürgerbus Amöneburg um das Angebot flexibler zu gestalten. Grundsätzlich wurden sonst keine Verbesserungswünsche geäußert, da man auf anfängliche Problematiken bereits reagiert hat.

Empfehlungen für andere Bürgerbus-Anbieter

Als Tipp für andere Gemeinden, die über ein Bürgerbusangebot nachdenken, wurde vor allem der Austausch mit bestehenden Bürgerbussen genannt. Weitere Aspekte, mit denen sich Initiativen auseinandersetzen müssen, sind die Frage der Betriebsform (Fahrplan- oder Bedarfsverkehr, Linien- oder Flächenbedienung), die FahrerInnenverfügbarkeit und die Finanzierung. In puncto Finanzierung spielen ein bedarfsgerechtes Fahrzeug eine große Rolle (Einstieghilfe, elektrische Fahrzeughür und Kindersitze sind empfehlenswert).

3.1.5 Quantitative Daten

Zufriedenheit

Die Befragten hatten die Möglichkeit, ihre Zufriedenheit bezüglich diverser Aspekte rund um den Bürgerbus anzugeben. Hierbei wurde nach dem Schulnotenprinzip bewertet (1 = „sehr gut“ bis „6 = ungenügend“). Zunächst wurde diese Bewertung für Zufriedenheiten bzgl. diverser Kategorien abgefragt. Dabei zeigt sich, dass die örtlichen Akteure die Pünktlichkeit mit einer Note von 1,2 am positivsten einschätzen. Die Wirtschaftlichkeit wird mit einer Note von 2,9 am negativsten bewertet. Die durchschnittliche Gesamtzufriedenheit liegt bei der Note 1,9.

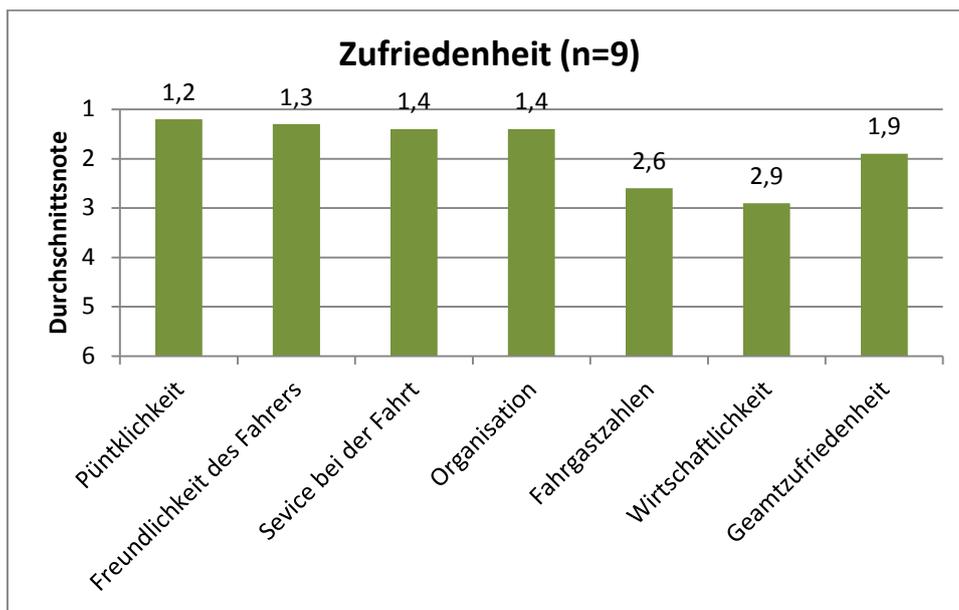


Abbildung 17: Zufriedenheit (Quelle: eigene Darstellung)

Wirkung der kreisweiten Instrumente

Die Wirkung der kreisweiten Instrumente, zu denen beispielsweise das FahrerInnentraining, Erste-Hilfe-Kurse oder auch ein runder Tisch gehört, wird ausgesprochen positiv bewertet. Dabei bewerteten sechs der neun Befragten die Wirkung als „sehr positiv“. Von drei Personen wird sie als „eher positiv“ eingeschätzt (siehe Abbildung 18).

Bewertung von Aussagen

Die lokalen Akteure hatten zudem die Möglichkeit, den Grad ihrer Zustimmung zu zwei Aussagen anzugeben. Der These „Ich bin mit dem Bürgerbus rundum zufrieden“ stimmten alle Befragten zu (sechs Personen = „stimme voll zu, drei Personen = „stimme eher zu“). Anders sieht die Analyse bzgl. der These „Wir wünschen uns mehr externe Unterstützung“ aus. Fünf Personen stimmen dieser Aussage nicht zu. Eine Person gibt an, „eher nicht“ zuzustimmen. Drei Personen sagen aus, hierbei „eher zuzustimmen“ und wünschen sich im Anschluss eine bessere organisatorische Unterstützung der Kommune, des Kreises und des Landes (organisatorisch/finanziell).

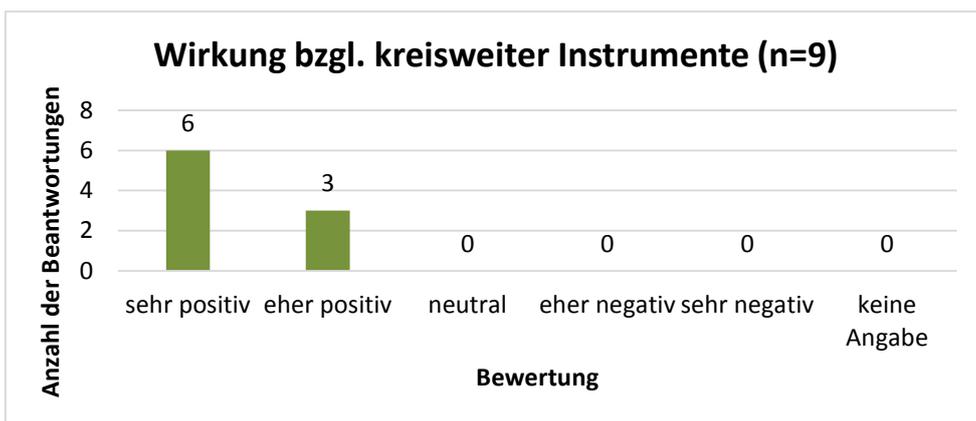


Abbildung 18: Wirkung kreisweiter Instrumente (Quelle: eigene Darstellung)

3.2 Quantitative Befragung von FahrerInnen

Insgesamt wurden 47 FahrerInnen der Bürgerbusse zu Ihren Nutzungserfahrungen und weiteren relevanten Aspekten befragt. Gleichzeitig wurden auch die demographischen Daten erhoben.

Zufriedenheit

Zuerst hatten die Befragten die Möglichkeit Ihre Zufriedenheit bezüglich diverser Aspekte rund um den Bürgerbus anzugeben. Hierbei wurde nach dem Schulnotenprinzip bewertet (1 = „sehr gut“ bis „6 = ungenügend“). Die Gesamtzufriedenheit liegt im Durchschnitt bei der Note 1,8. Dabei schneidet Weimar insgesamt am besten ab (1,3). Auf den letzten beiden Plätzen, jedoch immer noch im guten Bereich liegen Bürgerbusse in Amöneburg (2,4) und Biedenkopf (2,3) (siehe Abbildung 19). Bei den Einzelaspekten wurde die Freundlichkeit der FahrerInnen am besten bewertet (1,4). Danach folgen die Pünktlichkeit (1,5) und der Service bei der Fahrt (1,7). Am schlechtesten wurden die Ausstattung (2,1) und die Fahrtrouten (2,0) bewertet. Diese liegen jedoch immer noch im guten Bereich (siehe Abbildung 20).

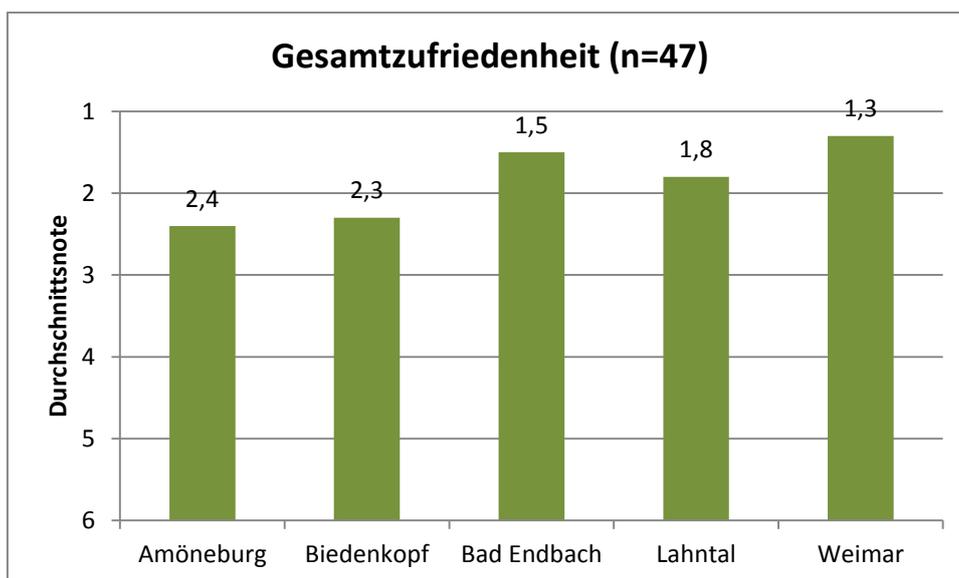


Abbildung 19: Gesamtzufriedenheit (Quelle: eigene Darstellung)

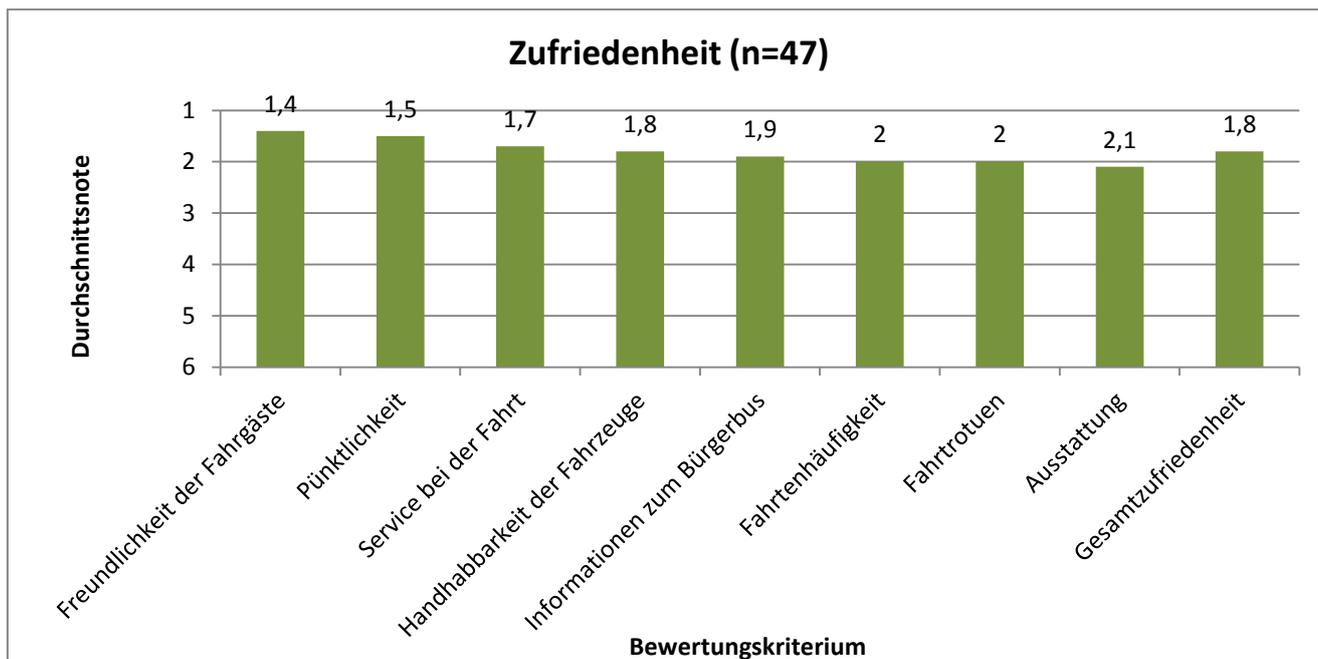


Abbildung 20: Zufriedenheit (Quelle: eigene Darstellung)

Wird die Zufriedenheit der Fahrtenhäufigkeiten aller Bürgerbusangebote verglichen so fällt auf, dass die Zufriedenheit in Weimar (Lahn) äußerst positiv bewertet wird. In Amöneburg ist die Zufriedenheit am schlechtesten bewertet.

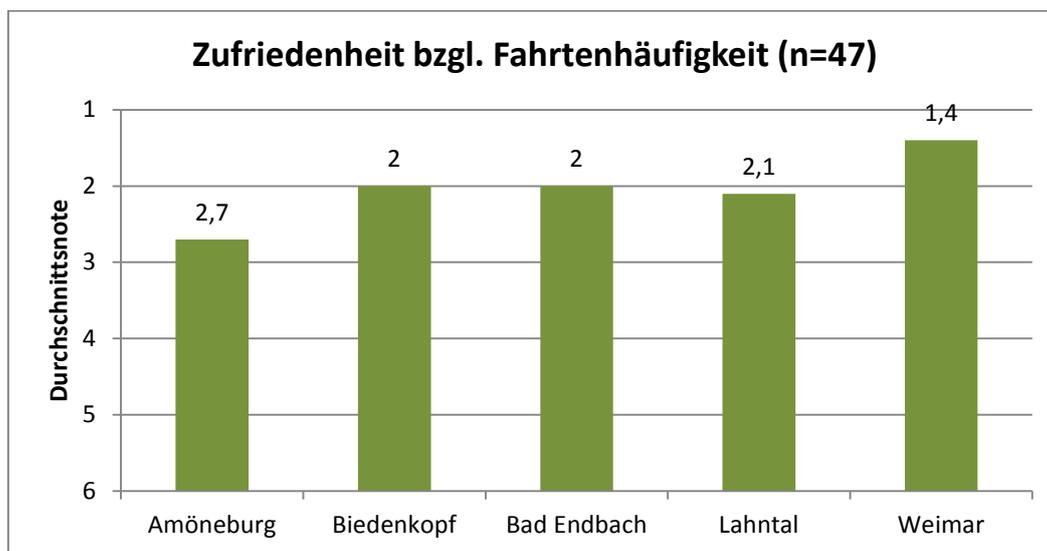


Abbildung 21: Zufriedenheit mit der Fahrtenhäufigkeit (Quelle: eigene Darstellung)

Bei der Zufriedenheit mit den Fahrtrouten liegen Bad Endbach und Weimar (Lahn) auf den ersten beiden Rängen. Danach folgen Lahntal, Amöneburg sowie Biedenkopf.

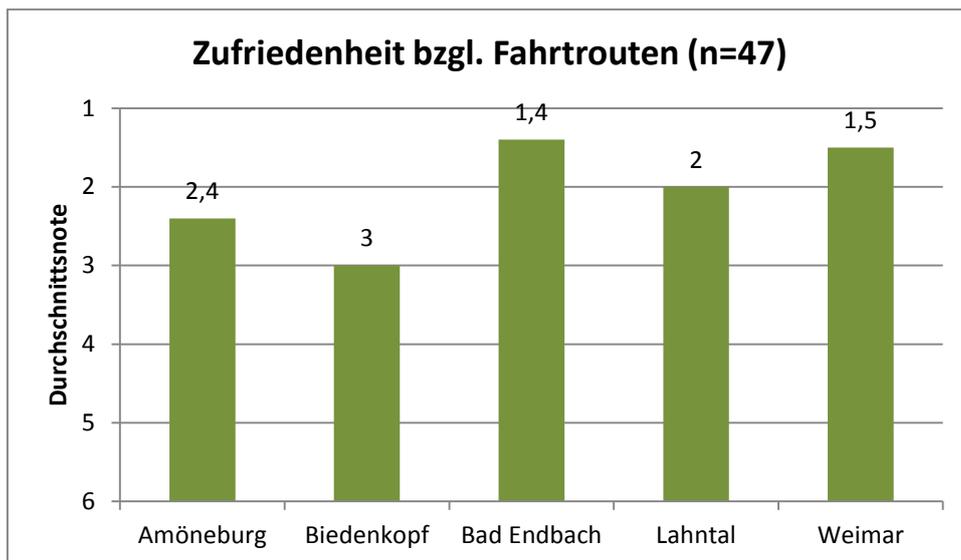


Abbildung 22: Zufriedenheit der Fahrtrouten (Quelle: eigene Darstellung)

Bezüglich der Pünktlichkeit befinden sich alle durchschnittlichen Bewertungen zwischen den Noten 1,3 und 1,8, d.h. auf einem ähnlichen und insgesamt hohen Niveau. Dabei wurde die Pünktlichkeit in Lahntal am positivsten und in Bad Endbach am negativsten bewertet.

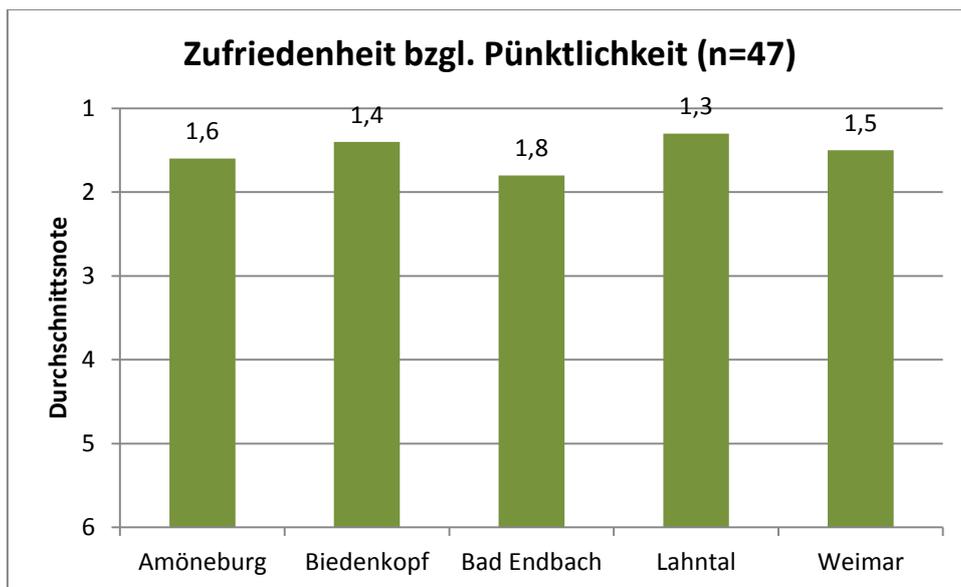


Abbildung 23: Zufriedenheit mit der Pünktlichkeit (Quelle: eigene Darstellung)

Bei der Zufriedenheit mit der Ausstattung bewerten die FahrerInnen die Busse in Bad Endbach, Lahntal sowie Weimar durchweg gut ein. In Amöneburg und in Biedenkopf werden die Noten 3,6 bzw. 4,1 vergeben. Die vergleichsweise schlechte Bewertung in Amöneburg und Biedenkopf ist plausibel, da nach Angaben der beiden Bürgerbusbetriebe hier ältere bzw. einfach ausgestattete Fahrzeuge eingesetzt werden.

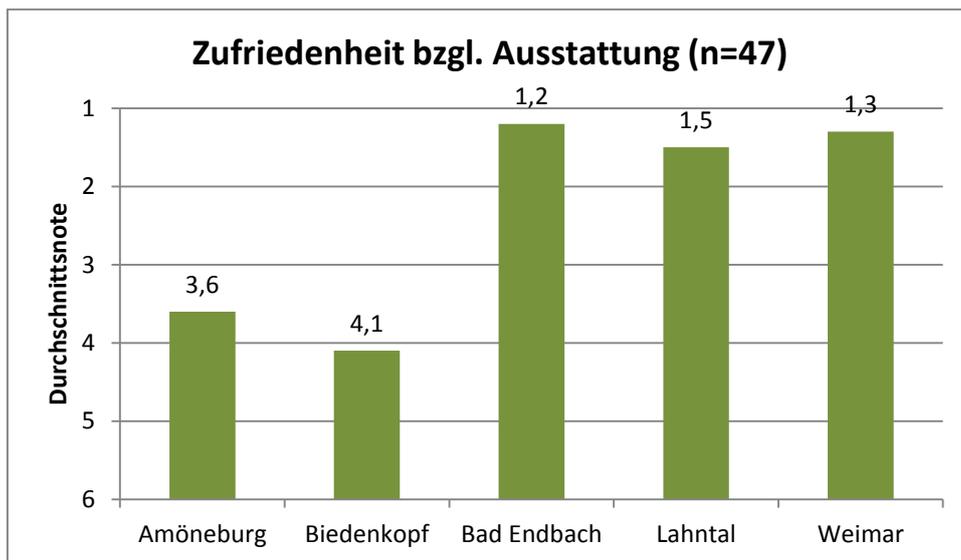


Abbildung 24: Zufriedenheit mit der Ausstattung (Quelle: eigene Darstellung)

Auch bei der Handhabbarkeit der Fahrzeuge schneiden die Kommunen Amöneburg (2,9) und Biedenkopf (2,3) am schlechtesten ab. Die Bürgerbusse in Weimar (Lahn) (1,5), Bad Endbach (1,4) sowie Lahntal (1,3) werden in Bezug auf die Handhabbarkeit der Fahrzeuge am positivsten bewertet.

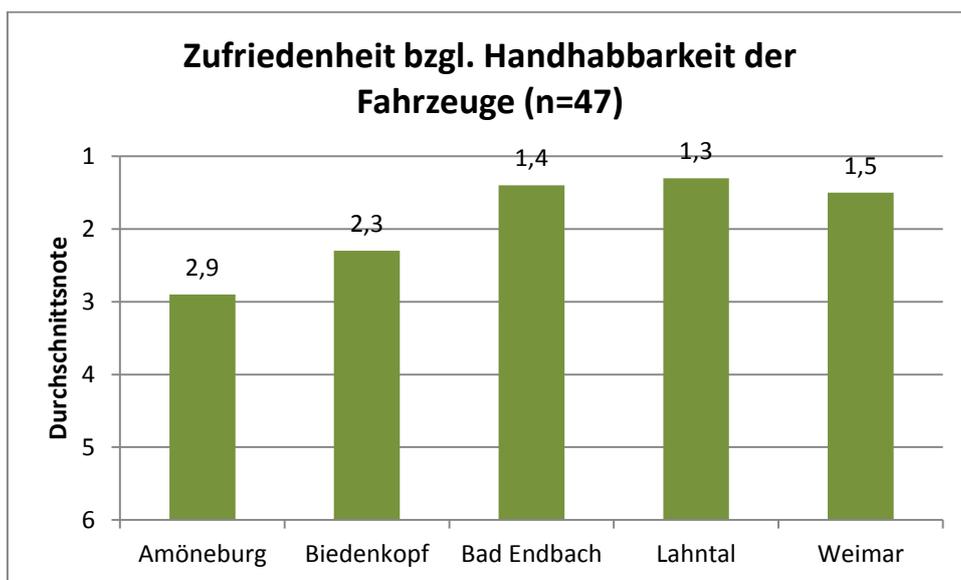


Abbildung 25: Zufriedenheit mit der Handhabbarkeit der Fahrzeuge (Quelle: eigene Darstellung)

Die Freundlichkeit der Fahrgäste wird von allen befragten FahrerInnen als sehr gut bzw. gut bewertet. Die Werte befinden sich zwischen den Noten 1,6 in Amöneburg und 1,2 in Lahntal.

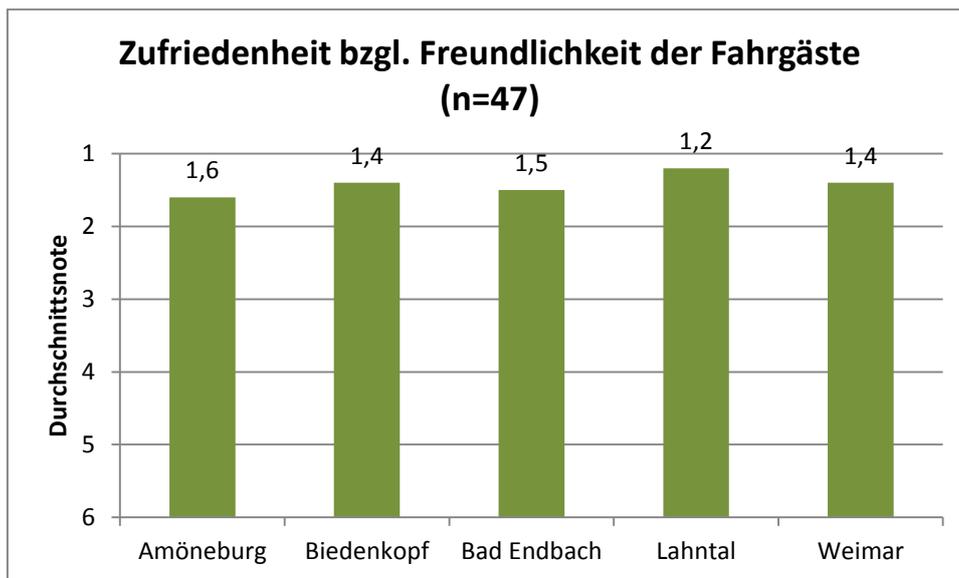


Abbildung 26: Zufriedenheit mit der Freundlichkeit der Fahrgäste (Quelle: eigene Darstellung)

Kommunikationskanal zur FahrerInnenakquisition

Im Anschluss wurde angegeben, wie die Personen auf die Möglichkeiten aufmerksam geworden sind, den Bürgerbus zu fahren. 25 von 47 Personen (Mehrfachnennungen möglich) gaben hierbei an, dass dies durch eine persönliche Ansprache geschehen ist. 16 Personen sagen aus, das Angebot durch die Presse/Zeitung erfahren zu haben. 13 Personen gaben hierbei „Sonstiges“ an. Hierbei lässt sich jedoch keine Häufung einer bestimmten Nennung feststellen.

Motivation des Engagements

Auch hatten die Befragten die Möglichkeit, Ihre Zustimmung bezüglich Ihrer Motivation bzgl. Ihres Engagements zu äußern. Die größte Zustimmung erhielt die These „Ich möchte mich für meine Mitbürger engagieren.“ Dies wurde von 41 der 47 Befragten mit voller Zustimmung angegeben. Die These „Ich möchte mich für meine Gemeinde engagieren“ wurde von 31 der 47 Befragten voll zugestimmt. Auch die Thesen „Ich komme durch den Bürgerbus mehr mit anderen Leuten in Kontakt“ sowie „Ich sehe das Engagement als eine schöne Beschäftigung an.“ Wird immer noch eher oder sogar mehrheitlich voll zugestimmt.

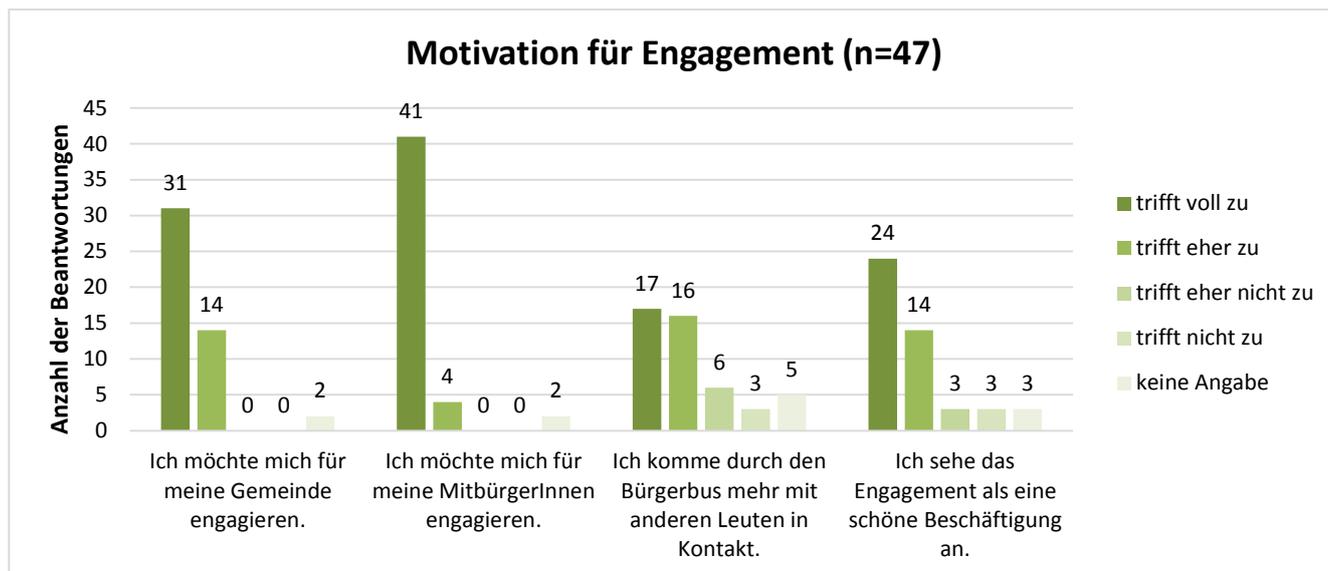


Abbildung 27: Motivation für Engagement (Quelle: eigene Darstellung)

Häufigkeit der Einsätze

Die Statistik bzgl. der Einsatzhäufigkeit der FahrerInnen ist recht eindeutig ausgefallen. So geben 38 der 47 Befragten an, einmal oder mehrmals pro Monat den Bürgerbus zu fahren. Fünf Personen geben an, den Bürgerbus mindestens einmal pro Woche zu fahren und zwei Personen sagen aus, nur einmal oder mehrmals pro Jahr (oder seltener) zu fahren. Zwei Personen haben hierzu keine Angabe gemacht. Mit der Häufigkeit der Einsätze sind 44 der 47 Befragten auch zufrieden. Lediglich eine Person würde gerne häufiger eingesetzt werden. Zwei Personen haben hierzu keine Angabe gemacht.

Organisatorische Bewertung

Die Organisation wurde durchweg positiv bewertet. Es gibt nur geringe Abstände zwischen den zu bewertenden Aspekten. So wurde die Einweisung zur Bürgerbusfahrerin/zum Bürgerbusfahrer mit der Durchschnittsschulnote 1,4 bewertet. Die Betreuung der FahrerInnen durch die Bürgerbuskoordinatoren wurden mit der Schulnote 1,5 bewertet. Ebenfalls mit der Durchschnittsnote 1,5 wurde die allgemeine Organisation der Bürgerbusse bewertet.

Dauer der Tätigkeit

Im Durchschnitt sind die Befragten 2,4 Jahre als Bürgerbusfahrer/-fahrerin tätig. Die Dauer der Tätigkeit ermöglicht hier aber keine weitgehenden Analysen, da sich die Bürgerbusse in der Regel noch nicht lange Zeit in Betrieb sind.

Bewertete Thesen

Im Anschluss hatten die Befragten die Möglichkeit, Ihre Zustimmung zu Ihren Eindrücken bzgl. des Bürgerbusses auszudrücken. Der Aussage, dass das Bürgerbusangebot von Fahrgästen positiv aufgenommen wird, erhält die meiste Zustimmung (39 von 47 Befragten stimmen hierbei voll zu). Aber auch die Aussagen „Das Bürgerbusangebot wird in der Bevölkerung positiv aufgenommen“, „Der Bus fährt auf den richtigen Fahrtrouten“ sowie „Der Bürgerbus fährt zu den richtigen Uhrzeiten“ finden größtenteils Zustimmung.

Offenbar stimmen aber auch einige Befragte der These nicht voll zu. Möglicherweise gibt es hier noch ein Optimierungspotenzial.

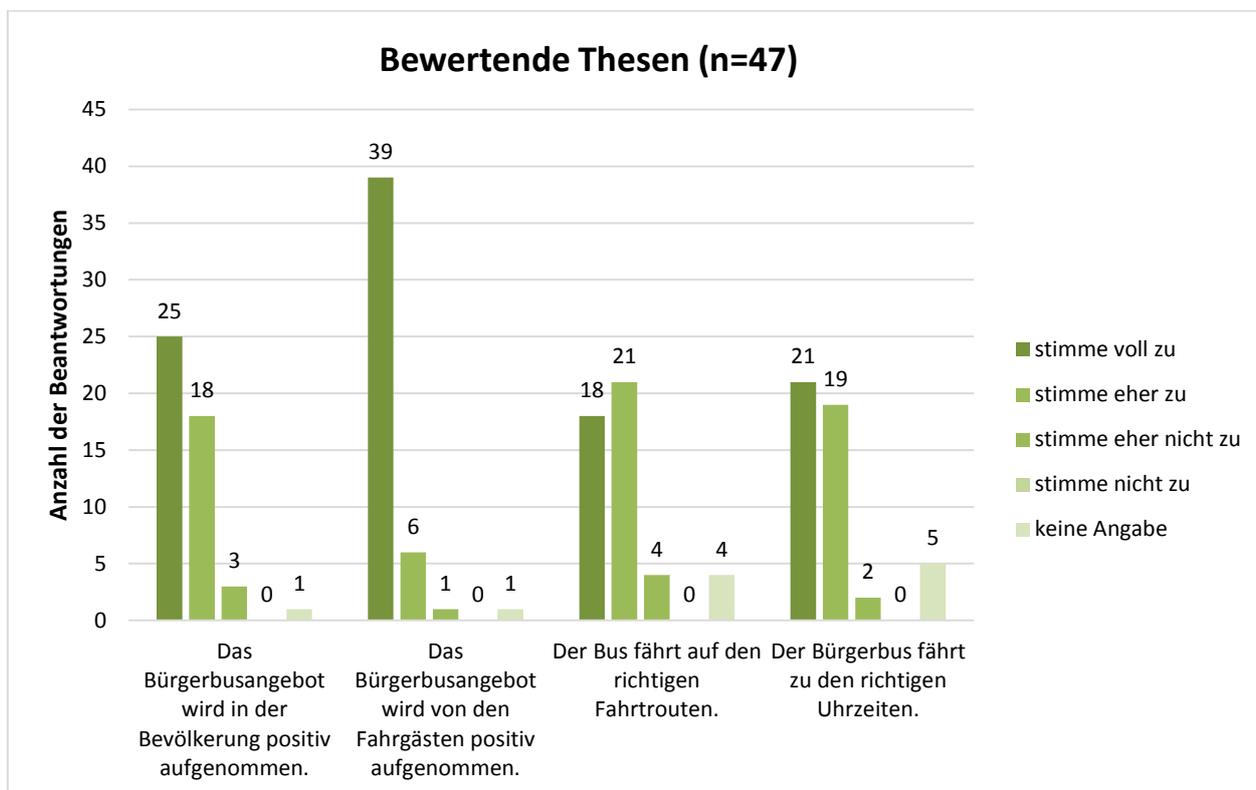


Abbildung 28: Bewertete Thesen (Quelle: eigene Darstellung)

Bewertung der kreisweiten Instrumente

Der Regionale Nahverkehrsverband Marburg-Biedenkopf (RNV) bietet den Bürgerbusorganisationen und dessen Mitgliedern Instrumente zur Unterstützung der Bürgerbusprojekte an. Dazu zählen beispielsweise ein Fahrertraining, ein Erste-Hilfe-Kurs, ein Förderprogramm oder auch ein runder Tisch. Die FahrerInnen wurden zu der Wirkung dessen befragt. Hierbei sagen 35 der 47 aus, dass sie die Wirkung der Instrumente als positiv ansehen. Neun Personen sagen eine neutrale Wirkung aus. Keiner der Befragten gibt an, dass die Wirkung negativ wäre.

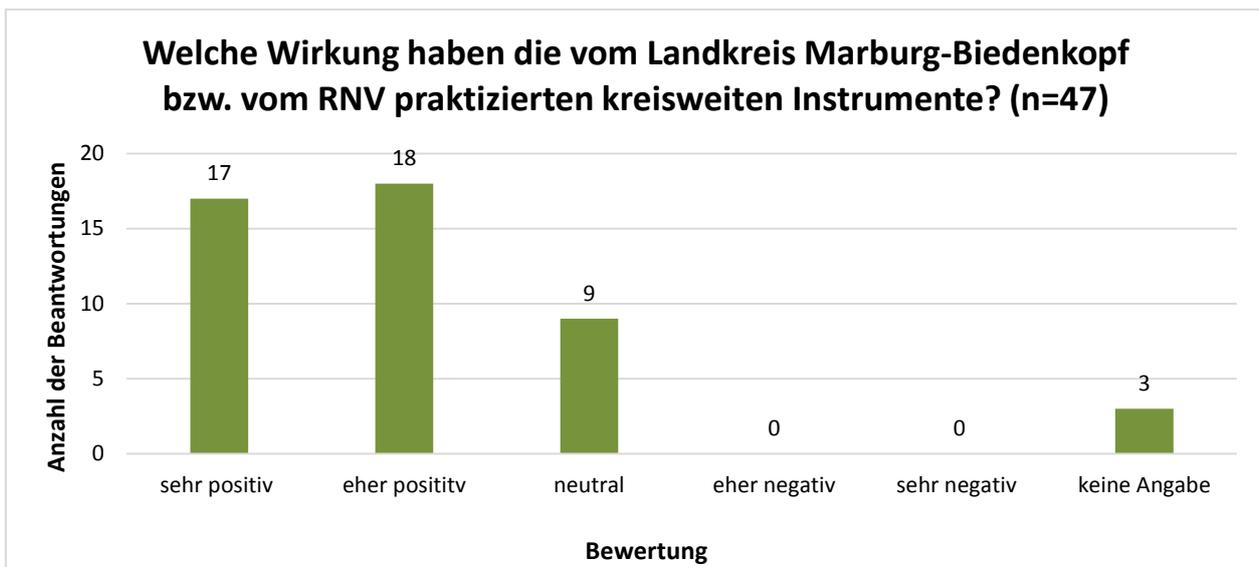


Abbildung 29: Wirkung kreisweiter Instrumente (Quelle: eigene Darstellung)

Zusätzlich hatten die FahrerInnen die Möglichkeit, weitere Anregungen abzugeben. Hierbei wurde vermehrt eine Optimierung der Haltestellen, eine höhere Taktung der Fahrtzeiten sowie eine stärkere Werbung genannt.

Demografische Daten

Die Zusammensetzung des Fahrpersonals ist nicht repräsentativ für die Gesamtbevölkerung. So geben 37 der 47 Befragten an, männlich zu sein. Lediglich sieben Befragte sagen aus, weiblich zu sein. Drei Personen haben hierzu keine Angabe gemacht. Das Durchschnittsalter der FahrerInnen liegt bei 66 Jahren. 27 der 47 Befragten sind zwischen 60 und 69 Jahre alt. Lediglich sechs Personen sind jünger als 60 Jahre alt. Zehn Personen geben an, über 69 Jahre alt zu sein. Vier Personen haben hierzu keine Angabe gemacht (siehe Abbildung 30). Von den 47 Befragten sind 29 Personen nicht berufstätig. Lediglich sieben Befragte geben an, in Vollzeit oder Teilzeit zu arbeiten. Elf Personen haben hierzu keine Angaben gemacht.

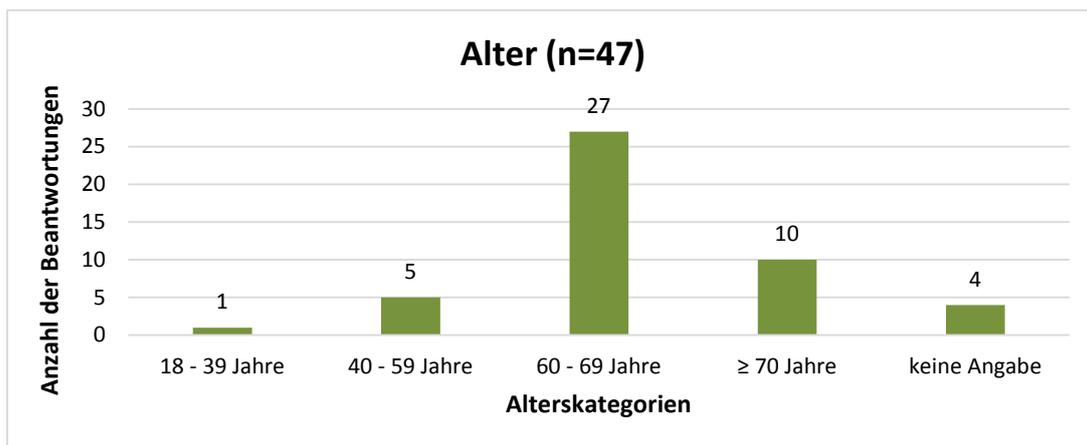


Abbildung 30: Altersverteilung (Quelle: eigene Darstellung)

3.3 Quantitative Befragung von Fahrgästen

Insgesamt wurden 55 Fahrgäste der fünf Bürgerbus-Angebote zu Ihren Nutzungsgewohnheiten und den Nutzungserfahrungen befragt. Gleichzeitig wurden auch die demographischen Daten erhoben.

Zufriedenheit

Zunächst wurden die Fahrgäste (n=55) nach der Zufriedenheit mit dem Bürgerbus-Angebot befragt. Hierbei wurde nach dem Schulnotenprinzip bewertet (1 = „sehr gut“ bis „6 = ungenügend“). Die Gesamtzufriedenheit ist bei einer Durchschnittsnote von rund 1,5 sehr positiv ausgefallen. Lahntal (1,2) und Weimar (Lahn) (1,3) führen das Ranking an (siehe Abbildung 31).

Werden die Bewertungen der Einzelaspekte betrachtet, so wird die Freundlichkeit des Personals mit rund 1,2 am besten bewertet. Darauf folgt der Service bei der Fahrt (1,3) und die Pünktlichkeit (1,4). Die Fahrtenhäufigkeit (1,9) und die Fahrtrouten (1,7) werden in dieser Kategorie am schlechtesten bewertet, liegen aber trotzdem noch in einem „guten“ Bereich (siehe Abbildung 32)

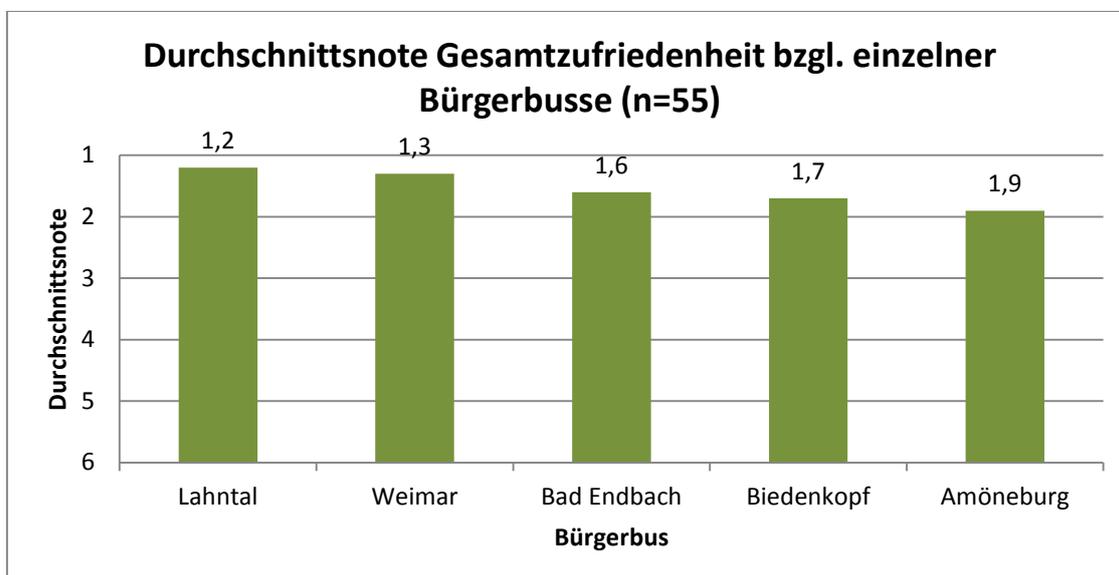


Abbildung 31: Gesamtzufriedenheit der einzelnen Bürgerbusse (Quelle: eigene Darstellung)

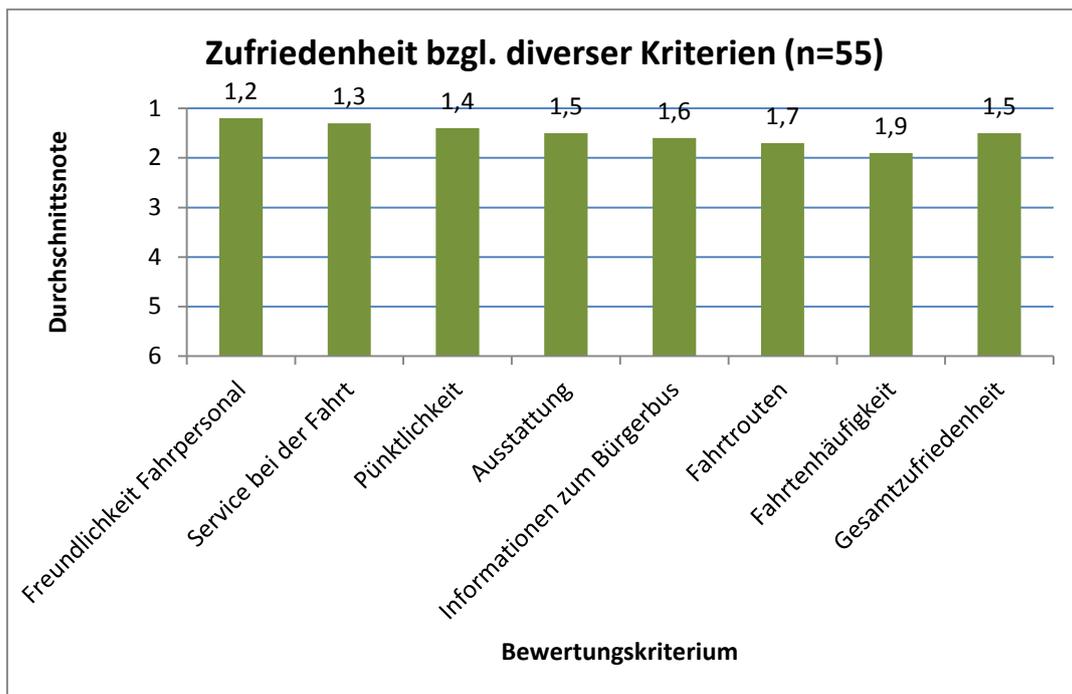


Abbildung 32: Zufriedenheit (Quelle: eigene Darstellung)

Nutzungshäufigkeit

Die Analyse der Daten zeigt, dass die meisten Befragten den Bürgerbus relativ häufig und regelmäßig nutzen. So nutzen 36 der 55 Befragten den Bürgerbus einmal oder mehrmals pro Woche. Von 16 Personen wurde er lediglich einmal oder mehrmals pro Monat genutzt. Nur drei Personen geben an, das Angebot weniger als monatlich zu nutzen. Berücksichtigt man den methodischen Effekt, dass die Fahrgäste bei der Fahrt befragt wurden und infolgedessen Selten-NutzerInnen systematisch unterrepräsentiert sind, erscheint der Anteil der Befragten, die die Bürgerbusse nur gelegentlich (nicht mindestens wöchentlich) nutzen, mit rund einem Drittel bemerkenswert hoch.

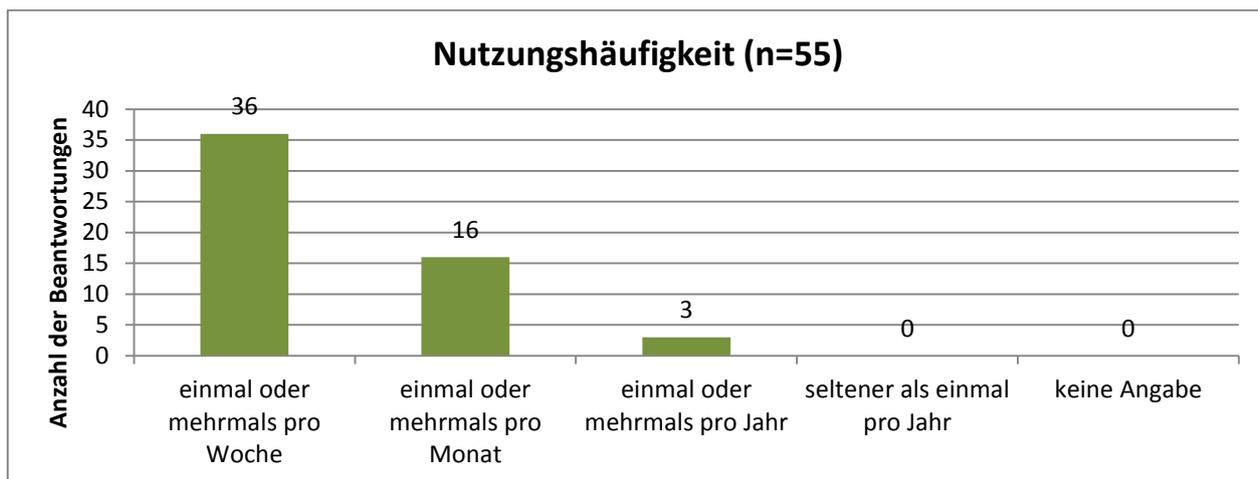


Abbildung 33: Nutzungshäufigkeit (Quelle: eigene Darstellung)

Mobilitätsverhalten

Zudem ist es von großer Bedeutung, ob der Bürgerbus nur als alleiniges Verkehrsmittel genutzt wird, oder ob die Fahrt mit anderen Verkehrsmitteln kombiniert wird. Es zeigt sich, dass 40 der 55 Befragten bei dem Reiseweg ausschließlich den Bürgerbus nutzen. Immerhin neun Personen nutzen den Bürgerbus in Kombination mit dem klassischen Busverkehr. Vier Nutzende geben an, den Bürgerbus in Verbindung mit dem Zugverkehr zu nutzen. Lediglich eine Person gab an, den Bürgerbus in Verbindung mit dem Fahrrad zu nutzen. Daraus lässt sich schließen, dass der Bürgerbus grundsätzlich nicht als Teil einer intermodalen Wegekette genutzt wird.

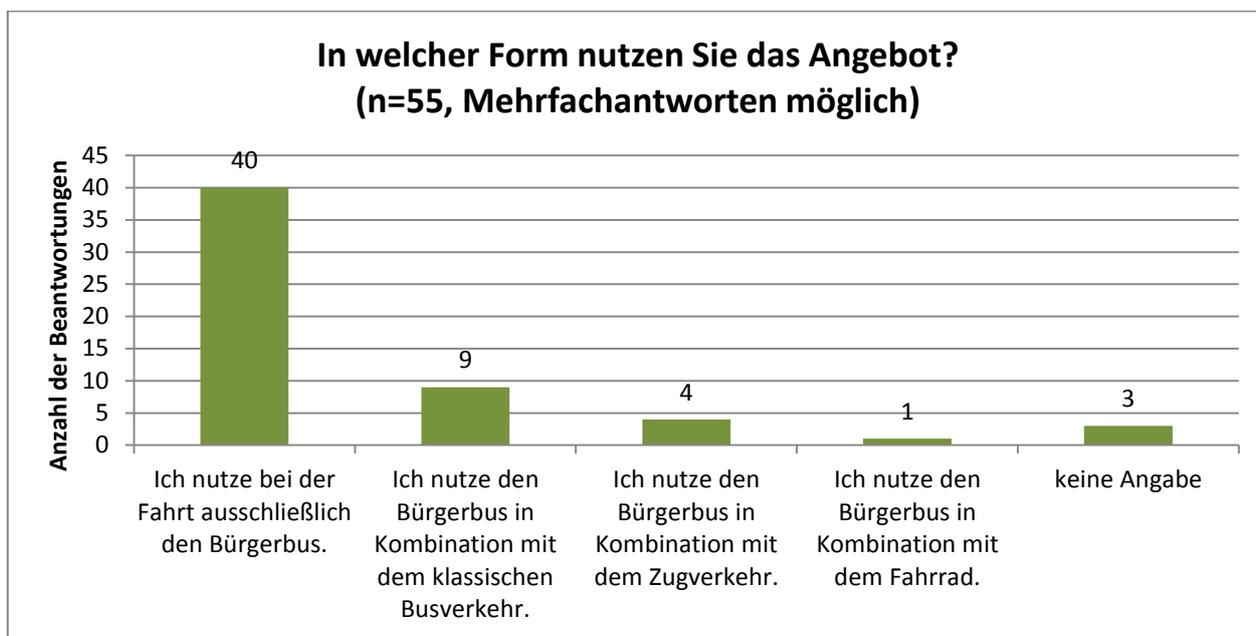


Abbildung 34: Mobilitätsverhalten (Quelle: eigene Darstellung)

Ergänzungen zur intermodalen Nutzung

Der Bürgerbus Lahntal hat seinen Fahrplan morgens an den ÖPNV angepasst. Im Fahrplan wird auf die zeitliche Anschlussverbindung nach Marburg hingewiesen. Einige der Befragten nutzen dieses Angebot auch. In Bad Endbach wird der Bürgerbus nicht sonderlich stark in Kombination mit dem ÖPNV genutzt, allerdings bietet dieser auf Grund einer Bedarfsbedienung auch keine Angebote für eine Kombination mit dem ÖPNV an. Die Umstiegszeiten in den anderen Gemeinden sind nicht immer ideal, jedoch gaben Personen an, dass sie den Bürgerbus in Kombination mit dem Bus- und Zugverkehr nutzen. Die folgende Abbildung zeigt das Nutzerverhalten nochmals in Abhängigkeit zu den einzelnen Bürgerbusangeboten auf.

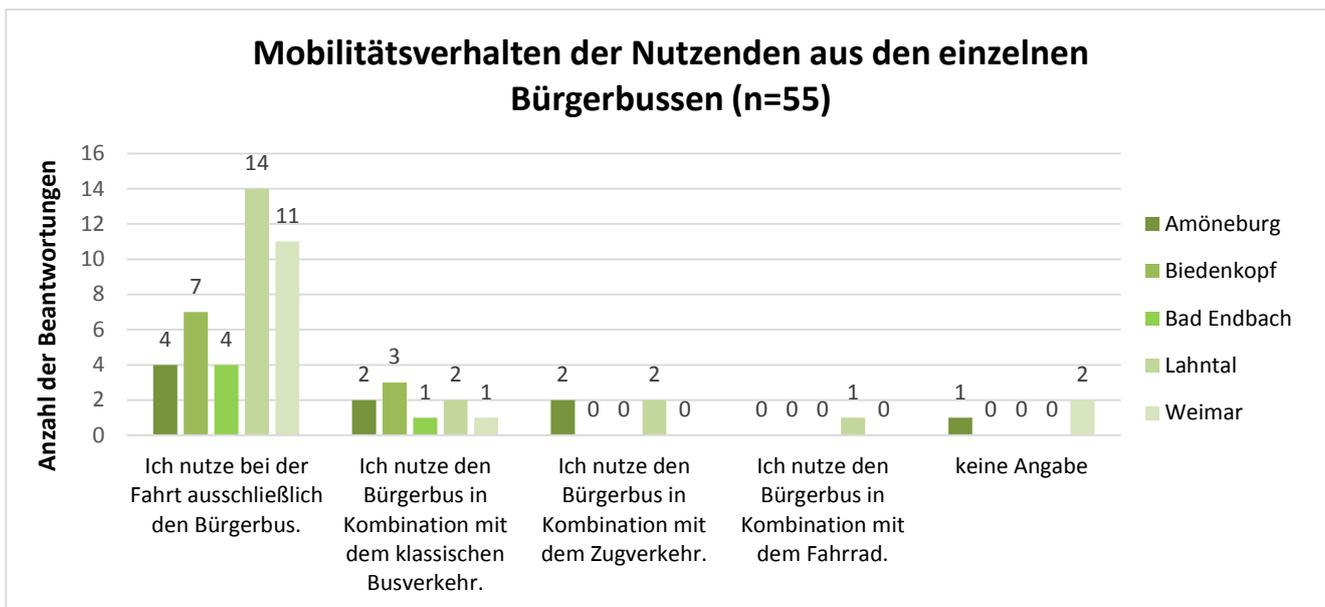


Abbildung 35: Mobilitätsverhalten unterteilt in die einzelnen Bürgerbusse (Quelle: eigene Darstellung)

Fahrtzweck

Im Anschluss hatten die Befragten die Möglichkeit, Ihren Fahrtzweck anzugeben. Beim Einkaufen (48 von 55) und für Arztbesuche gab ein Großteil (35 von 55) der Befragten an, dass dies häufige die relevanten Fahrtzwecke sind. Weitere, weniger häufig genannte Fahrtzwecke sind der Besuch von Freunden und Bekannten sowie von kulturellen Angeboten. Für den Weg zur Schule bzw. Universität oder als Verkehrsmittel vom und zum Arbeitsplatz wird der Bürgerbus jedoch nur in den seltensten Fällen genutzt.

Nutzung bei Angebotsverdichtung

Das zeitliche Angebot bzw. die Fahrtenhäufigkeit des Bürgerbusses ist in den meisten Kommunen recht eingeschränkt (vgl. Abschnitt 2.3.3). 33 der 55 Befragten geben an, dass sie den Bürgerbus bei einem dichteren Angebot auch öfters nutzen würden. Hierbei handelt es sich jedoch nur um eine Aussage zu einer Absicht. Ob diese Absicht dann auch wirklich umgesetzt würde, kann nicht nachgewiesen werden.

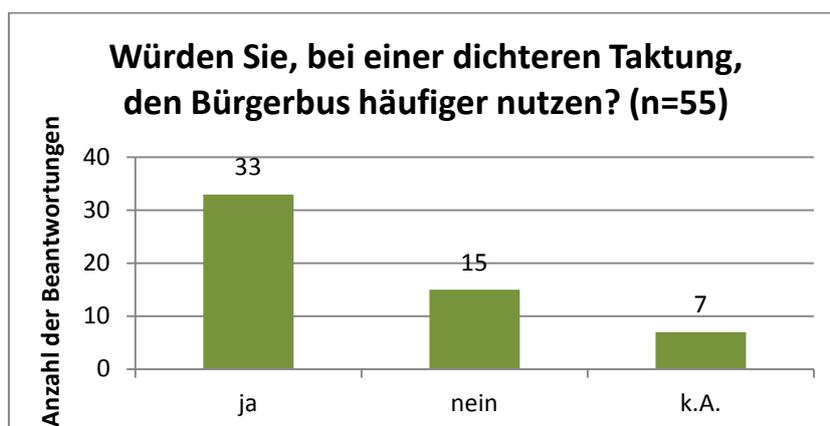


Abbildung 36: Taktverdichtung (Quelle: eigene Darstellung)

Zahlungsbereitschaft

Die Bürgerbus-Angebote im Landkreis Marburg-Biedenkopf sind für den Nutzenden entgeltfrei. Es ist jedoch zu beobachten, dass bei den Nutzenden eine grundsätzliche Bereitschaft herrscht, einen Fahrtpreis zu entrichten. Dieser liegt im Durchschnitt bei 2,20€ pro Fahrt.

Zustimmung zu Thesen

Auf dem Fragebogen hatten die Befragten die Möglichkeit, Ihre Zustimmung zu bestimmten Thesen zu bewerten. Der These „Der Bürgerbus hat für meine Mobilität eine große Bedeutung stimmten 45 der 55 Befragten voll zu. Auch die Wertschätzung der persönlichen Unterstützung durch den Fahrer/die Fahrerin stimmen 43 der 55 Befragten voll zu. Auch den Thesen „Durch den Bürgerbus hat sich mein Mobilitätsverhalten geändert (38 von 55), „Durch den Bürgerbus komme ich mehr mit anderen Menschen in Kontakt“ (38 von 55) sowie „Ohne den Bürgerbus könnte ich viele Aktivitäten nicht durchführen (31 von 55) werden von einer großen Mehrheit voll zugestimmt.

Mobilitätsoptionen

Teilweise ist der Bürgerbus die einzige Mobilitätsoption, die den Bürgerinnen und Bürgern zur Verfügung steht. So zeigt sich, dass lediglich fünf der 55 Personen angeben, über einen eigenen Pkw zu verfügen. 15 Personen haben immerhin noch die Möglichkeit, bei Freunden oder Verwandten im Pkw mitzufahren. Im Bereich der Nahmobilität zeigen sich ebenfalls Lücken auf. Nur 30 der 55 befragten hat Zugang zum Öffentlichen Personennahverkehr. Weniger als die Hälfte der Befragten (25 von 55) geben „Wege zu Fuß“ nicht als Mobilitätsoption an. Auch das Fahrrad/E-Bike steht nur vier der 55 befragten als Mobilitätsoption zur Verfügung.

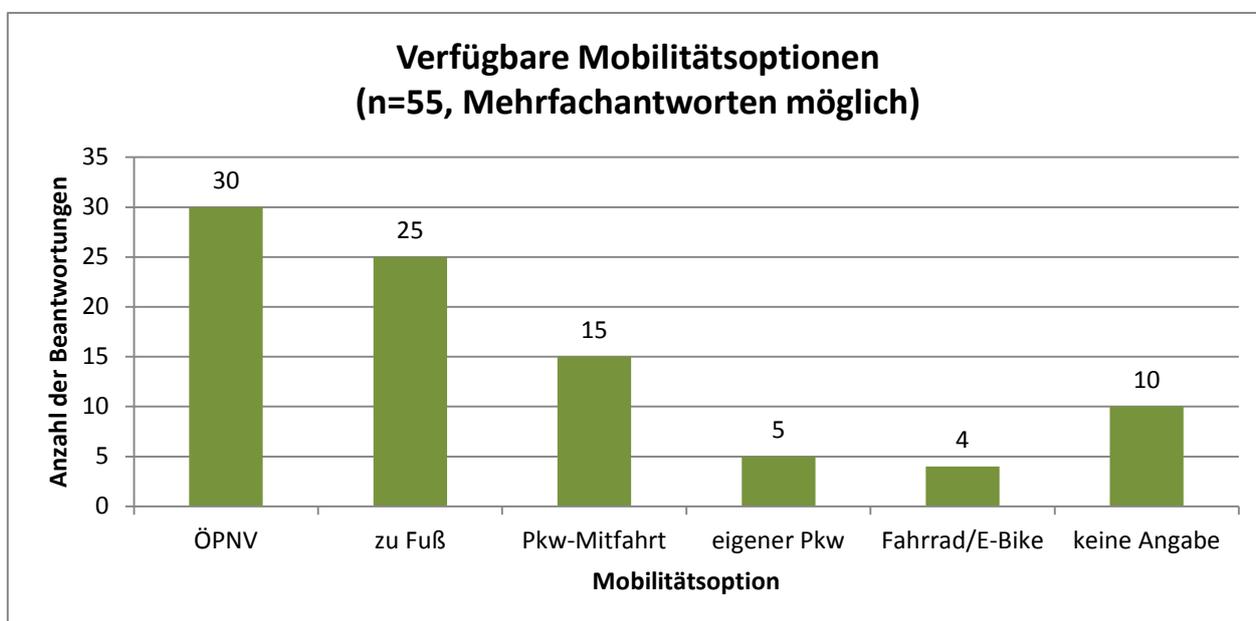


Abbildung 37: Mobilitätsoptionen (Quelle: eigene Darstellung)

Soziodemografische Daten

Es zeigt sich, dass primär weibliche Personen den Bürgerbus nutzen. So sind 37 der befragten Personen weiblich, 15 Personen sind männlich und drei Personen geben hierzu keine Angabe. Das Durchschnittsalter der Befragten liegt bei 67 Jahren. Die Altersgruppe zwischen 75 und 84 Jahren repräsentiert mit 22 von 55 Nutzenden die größte Altersgruppe. Auch in Zusammenhang mit der Altersverteilung ergibt sich, dass 40 der 55 Befragten nicht berufstätig sind. Lediglich eine Person arbeitet in Teilzeit und eine Person gibt an SchülerIn oder Studierender zu sein. 13 Personen machen hierzu keine Angabe.

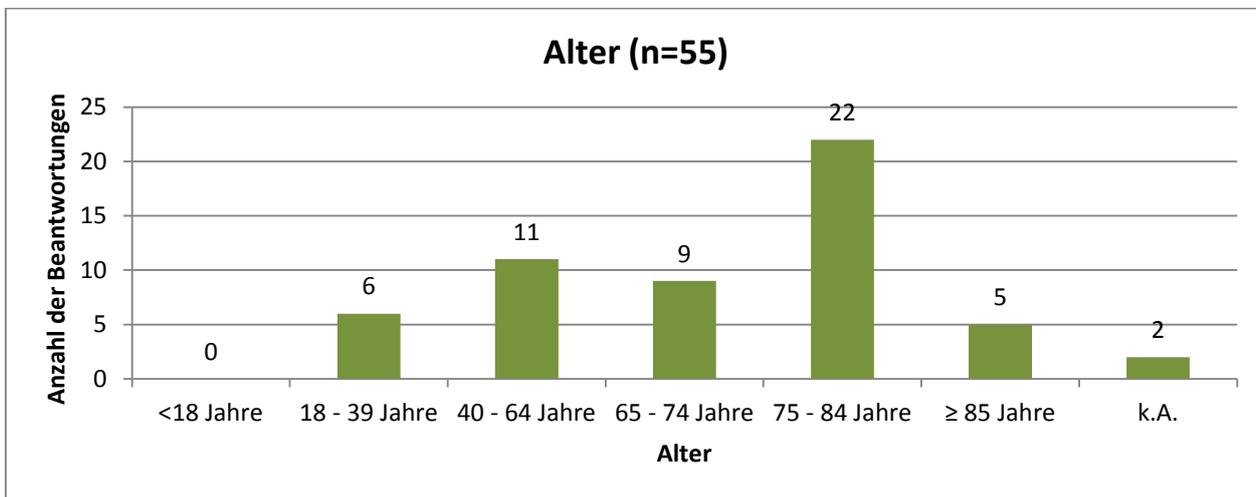


Abbildung 38: Altersverteilung (Quelle: eigene Darstellung)

4 Analyse und Empfehlungen

4.1 Zusammenfassende Analyse und Beurteilung

Gesamtbewertung des Angebots

Bei der Gesamtbewertung der Bürgerbusse durch die verschiedenen Befragungsgruppen (lokale Akteure, Nutzende, FahrerInnen) zeigt sich, dass die Zufriedenheit bei den Nutzenden den Bürgerbus am positivsten bewertet wird (Note 1,45). Die Durchschnittsbewertungen der FahrerInnen (Note 1,80) sowie der örtlichen Akteure (1,89) liegen immer noch im guten Bereich. Die Bewertungen sind umso bemerkenswerter, als bei vergleichbaren Zufriedenheitsstudien im ÖPNV derart gute Noten kaum erreicht werden und auch die Fahrgäste den ÖPNV meist kritischer beurteilen als das Personal und die Verantwortlichen der Verkehrsunternehmen und Nahverkehrsorganisationen.

Bewertung der Fahrtenhäufigkeit

Auch bei der „Fahrtenhäufigkeit“ ist zu festzustellen, dass diese durch die Nutzenden am positivsten bewertet wird (Note 1,70). Jedoch ist es auch hier so, dass dieser Aspekt auch von örtlichen Akteuren (1,89) sowie von den FahrerInnen (Note 2,0) als positiv bewertet wird.

Bewertung von Informationen zum Bürgerbus

Auch dieser Aspekt wird von den Nutzenden am positivsten bewertet (Note 1,48). Die FahrerInnen des Bürgerbusses sowie die örtlichen Akteure bewerten die Informationen zum Bürgerbus jedoch auch noch mit einer guten Durchschnittsnote (1,87 bzw. 1,89).

Zwischenfazit zur Bewertung durch Fahrgäste, FahrerInnen und Akteure

Insgesamt wird das Angebot über alle Gruppen und Orte hinweg sehr positiv bewertet. Die Angebotsform scheint die Wünsche vor Ort zu treffen und ein geeignetes Mobilitätsangebot. Die zeigt sich auch in der guten Bewertung durch die Fahrgäste und die von den Beteiligten wahrgenommene Akzeptanz in der Bevölkerung.

Organisation

Das im Landkreis Marburg-Biedenkopf eingesetzte Organisationsmodell, bei dem die Kommune das Bürgerbusangebot verantwortet und organisiert und ehrenamtlich Tätige das Fahrpersonal stellen, hat sich offenbar ohne Einschränkungen bewährt. Bürgerbusvereine, die andernorts als Träger auftreten, sind demnach keine notwendige Voraussetzung für eine erfolgreiche Etablierung eines Bürgerbusbetriebs.

Wichtig ist die Unterstützung vor Ort, insbesondere der Kommunen, die bezüglich der Bereitstellung der Fahrzeuge und der Finanzierung des Betriebs in allen Orten eine wesentliche Rolle spielen. Große Bedeutung kommt dabei engagierten Personen in der Verwaltung zu, die sich um den Bürgerbus und die ehrenamtlichen FahrerInnen dauerhaft kümmern.

Auch die Rolle des Landkreises und des RNV ist sehr positiv hervorzuheben. Zu nennen sind hier:

- Regelmäßige finanziellen Unterstützung von 1.000 Euro pro Jahr
- Unterstützung und Beratung bei allen fachlichen (planerischen, organisatorischen, rechtlichen) Fragen bei Aufbau und Betrieb eines Bürgerbusbetriebs
- Schulungen und Weiterbildungen des Personals

- Koordinierung und Organisation des Austauschs zwischen den Akteuren der Bürgerbusse.
- Abstimmung mit dem ÖPNV

Betriebsform und Bedienungsangebot

Die meisten Bürgerbusse basieren auf einem Linienverkehr, der ÖPNV-Haltestellen sowie zusätzliche Bürgerbus-Haltestellen bedient. Wichtige und nachgefragte Ziele sind u.a. Ärzte und Einkaufsmärkte. In einem Fall verkehren die Busse bedarfsorientiert; hier liegen die Nutzungszahlen im Betrachtungszeitraum signifikant unter denen der Linienverkehre, was sich aber nach jüngeren Angaben dank steigender Fahrgastnachfrage relativiert.

Eine räumliche und zeitliche Verknüpfung zum ÖPNV ist in zwei Fällen vorhanden. Auch wenn die meisten Fahrgäste (etwa 80 %) ausschließlich den Bürgerbus nutzen, kombiniert immerhin jeder fünfte den Bürgerbus mit dem klassischen ÖPNV (auch SPNV).

Die häufig gegenüber Bürgerbussen geäußerten Vorbehalte hinsichtlich der Zuverlässigkeit solcher auf Laienengagement basierenden Angebote konnten in keiner Weise bestätigt werden. Obwohl keine Ersatzfahrzeuge vorhanden sind, kommen Fahrtausfälle offenbar praktisch nicht vor und die ehrenamtlichen FahrerInnen reagieren auf starke Nachfrage mit spontanen Zusatzfahrten.

Fahrtenangebot

Die Fahrtrouten und die Fahrtenhäufigkeit werden sowohl von den Fahrgästen als auch vom Fahrpersonal gut bewertet. Allerdings liegen diese beiden Aspekte bei beiden Befragungen auf den hinteren Plätzen. Mit Blick auf das überschaubare Fahrtenangebot ist die Bewertung der Fahrtenhäufigkeit durchaus zufriedenstellend. Die Mehrheit der befragten Fahrgäste gibt an, dass Sie das Angebot bei einem größeren Fahrtenangebot auch häufiger nutzen würde.

Bei der Planung des Fahrtenangebots wurden die Bedarfe ermittelt, indem Akteure vor Ort, die BürgerInnen und Planungsbüros einbezogen wurden. Eine breite Beteiligung aller relevanten Akteure ist wichtig, um eine hohe Akzeptanz des Angebots zu erreichen.

FahrerInnen

Das Fahrpersonal ist überwiegend männlich, während die Fahrgäste sind überwiegend weiblich. Zwar sind unter den Fahrgästen auch viele hochbetagte Menschen, aber ein großer Teil ist auch noch in einem Alter, in dem das Fahren noch möglich ist.

Eine wesentliche Motivation der FahrerInnen ist das soziale Engagement.

Fahrgäste und Nachfrage

Entgegen üblicher Erwartungen treten nicht ausschließlich ältere Personen als Fahrgäste auf: immerhin ein Drittel aller befragten Fahrgäste ist jünger als 65 Jahre. Neben einem hohen Anteil von Stamm-Fahrgästen, die sehr regelmäßig das Angebot nutzen, ist auch der Anteil gelegentlicher Nutzer nicht zu unterschätzen.

Die Nachfrage bewegt sich mit rund fünf bis zwölf Fahrgästen je Fahrtag insgesamt auf sehr niedrigem Niveau.

Fahrzeuge

Ersatzfahrzeuge sind normalerweise nicht vorhanden. Dies scheint aber kein nennenswerter Mangel zu sein. Das lässt sich auch aus der Zufriedenheit der Fahrgäste (insgesamt und bezüglich der Pünktlichkeit) ableiten. Voraussetzung ist aber sicherlich, dass die Fahrzeugwartung zuverlässig durchgeführt wird und Reparaturen zeitnah erfolgen können. Da die Bürgerbusse oft nicht täglich im Einsatz sind, ergeben sich automatisch Lücken für Werkstattaufenthalte, die keine Auswirkungen auf den laufenden Betrieb haben.

Finanzierung

Die Fahrzeugbeschaffung stellt ein nicht unerhebliches Hemmnis bei der Einrichtung von Bürgerbus-Angeboten dar. Hier erscheint es sinnvoll, eine öffentliche Anteilsförderung einzurichten.

Der Kostenaufwand im laufenden Betrieb ist in der Regel überschaubar und – zusammen mit den Zuschüssen des Landkreises – von den Kommunen in der Regel zu stemmen.

Eine besondere Bedeutung kommt der Frage nach der Einnahme von Spenden zu: der Beitrag zur Betriebskostendeckung bzw. zur Refinanzierung des Fahrzeugs dürfte in der Regel überschaubar sein. Wichtig erscheint aber die soziale Funktion der Spendenmöglichkeit: viele Fahrgäste sind ausgesprochen dankbar für die Beförderung und möchten dies auch mit einer Spende zum Ausdruck bringen. Der strukturelle Konflikt mit den Maßgaben des Personenbeförderungsgesetzes ist bis dato ungeklärt.

Fazit

Bürgerbusse sind in der Form, wie sie in den untersuchten Kommunen praktiziert werden, gut geeignet, das örtliche Mobilitätsangebot zu ergänzen. Sie sprechen dabei Zielgruppen bzw. deren Mobilitätsbedürfnisse an, die vom ÖPNV aus verschiedenen Gründen nicht voll befriedigt werden können. Auf diese Weise ergänzen sie den ÖPNV sinnvoll.

Indizien dafür, dass Bürgerbusse eine Konkurrenz für den ÖPNV darstellen könnten, konnten nicht gefunden werden. Auch scheinen Bürgerbusse nicht geeignet, vorhandene ÖPNV-Angebote zu substituieren und so die Verantwortung für die Mobilitäts-Daseinsvorsorge von den ÖPNV-Aufgabenträgern kostensparend auf Kommunen und Ehrenamt zu verlagern.

Bürgerbussen kommt in erheblichem Maße eine gesellschaftliche Funktion für die örtliche Gemeinschaft zu: FahrerInnen bietet sie die Möglichkeit, sich sinnvoll und sichtbar sozial zu engagieren. Fahrgästen erleichtert sie die Teilnahme am gesellschaftlichen Leben. Letztlich ist der Bürgerbus auch selbst ein sozialer Treffpunkt.

4.2 Beantwortung der Forschungsfragen

Die eingangs formulierten Forschungsfragen lassen sich thesenhaft wie folgt beantworten.

- Können die Bürgerbusse ein verlässliches Angebot im Rahmen des Öffentlichen Personennahverkehrs darstellen?
 - Bürgerbusse bilden eine sinnvolle Ergänzung des ÖPNV im nahräumlichen Bereich und für Wege des täglichen Bedarfs (Ärzte, Einkauf). Sie können ein regelmäßiges ÖPNV-Angebot nicht ersetzen.
 - Über die reine Verkehrsfunktion hinaus sind Bürgerbusse eine wichtige Plattform gesellschaftlichen Engagements (FahrerIn) bzw. gesellschaftlicher Teilhabe (Fahrgäste).

- Hinweise auf mangelnde Verlässlichkeit der Bürgerbusse konnten nicht gefunden werden. Vielmehr können dank der sozialen Dimension von Bürgerbussen Rückfallebenen zum Tragen kommen.
- Die Verknüpfung zwischen Bürgerbussen und ÖPNV spielt eine geringe, aber nicht zu vernachlässigende Rolle.
- Wie sind die Randbedingungen zu gestalten, damit ein zuverlässiger und attraktiver Bürgerbusverkehr gestaltet werden kann?
 - Das im Landkreis Marburg-Biedenkopf umgesetzte Konstrukt aus
 - kommunaler Verantwortung für Fahrzeug, Gesamt-Organisation, Finanzierung, Kommunikation und Betreuung des Ehrenamts,
 - ehrenamtlichem Betrieb,
 - fachlicher Unterstützung sowie gemeindeübergreifender Koordination durch die Lokale Nahverkehrsorganisation und
 - Betriebskostenzuschuss durch den Landkreishat sich ohne Einschränkungen bewährt.
 - Unerlässlich ist ein engagiertes Team aus (mindestens) einer Person aus der Verwaltung und aus dem Ehrenamt.

Darüber hinaus hat sich die angewendete Methodik zur Erhebung der Attraktivität und Zuverlässigkeit von Bürgerbusangeboten aus Befragungen verschiedener Interessengruppen sehr gut bewährt.

4.3 Empfehlungen

Für verschiedene Adressatengruppen lassen sich im Ergebnis folgende Empfehlungen formulieren:

Empfehlungen für die bestehenden Bürgerbus-Gemeinden

- Die bisherigen Aktivitäten haben sich bewährt. Auch wenn die Fahrgastnachfrage in absoluten Zahlen gering erscheint, ist der gesellschaftliche Nutzen der Bürgerbusse für FahrerIn und Fahrgäste nicht zu unterschätzen.
- Die Fahrtrouten und die Fahrtenhäufigkeit sollten permanent hinterfragt und falls möglich verbessert werden. Dabei sind ein kontinuierliches Monitoring und eine breite Beteiligung der Bürger, Fahrgäste, FahrerInnen und weiterer Akteure wichtige Erfolgsfaktoren.
- Ein periodisch wiederkehrendes Marketing für das Angebot ist sinnvoll, um die Wahrnehmung des Angebots dauerhaft zu sichern.
- Es sollte geprüft werden, ob sich zeitlich passende Anschlüsse an den SPNV realisieren lassen.
- Es sollte geprüft werden, ob und inwieweit die Bürgerbus-Angebote durch Carsharing ergänzt werden können.
- Sofern Engpässe beim Fahrpersonal bestehen, sollten ggf. gezielt Frauen angesprochen werden, da diese bislang als Fahrerinnen unterrepräsentiert sind.

Empfehlungen für interessierte künftige Bürgerbus-Gemeinden

- Neue Bürgerbus-Angebote können nach Muster der bestehenden fünf Angebote aufgebaut werden. Bürgerbus-Vereine oder ähnliche organisatorische Konstrukte sind nicht erforderlich.
- Zentraler Erfolgsfaktor sind engagierte Personen in der Verwaltung und im Ehrenamt. Die Zuordnung innerhalb der Verwaltung spielt aufgrund des Querschnittscharakters von Bürgerbussen nur eine nachgeordnete Rolle.
- Die Wahl der Betriebsform, der Routen, der Fahrttage und der Fahrtzeiten ist in der Regel ohne aufwändige Analysen auf Basis eigener Kenntnisse vor Ort möglich; gleichwohl empfiehlt sich eine (zumindest kursorische) Befragung der Zielgruppen und eine breite Diskussion innerhalb der relevanten Akteure vor Ort.
- Maßstab für die Gestaltung des Fahrtenangebots sollten Hin- und Rückwege von Einkaufs- und Erledigungswegen sein. Anschlüsse an den ÖPNV sollten Berücksichtigung finden.
- Hinsichtlich der Fahrgastakzeptanz bieten ein Linienbetrieb nach Fahrplan und ein Bedarfsbetrieb mit Haustürbedienung unterschiedliche Vor- und Nachteile: Linienbetrieb bietet ein klares, verlässliches Angebot zu definierten Zeiten (Fahrplan) und an definierten Orten (Haltestellen); allerdings ist – auch bei einem sehr dichten Haltestellennetz - stets ein Fußweg zur Haltestelle erforderlich. Bedarfsbetrieb mit Haustürbedienung senkt die räumliche Zugangshürde, schafft aber mit dem Erfordernis einer vorherigen Fahrtwunschmeldung eine organisatorische Zugangshürde für die potenziellen Fahrgäste. Denkbar, wenngleich im Landkreis Marburg-Biedenkopf noch nicht realisiert, sind Mischformen, bei denen beispielsweise bei Heimfahrten eine Haustürbedienung angeboten wird.
- Bei Linienbetrieb sollte das Liniennetz im Sinne der Begreifbarkeit für FahrerInnen und Fahrgäste möglichst einfach und schlank gehalten werden. Ferner sollte eine Bedienung an zwei bis drei Tagen pro Woche angestrebt werden.
- Die Fahrtrouten und die Fahrtenhäufigkeit sollten permanent hinterfragt und falls möglich verbessert werden. Dabei ist eine breite Beteiligung der Bürger, Fahrgäste, FahrerInnen und weiterer Akteure ein wichtiger Erfolgsfaktor. Nach Einführung des Angebots sollte eine längere Anlaufphase (> 1 Jahr) abgewartet werden, bevor Modifikationen vorgenommen werden.

Empfehlungen für Landkreis und RNV

- Die bisherigen Unterstützungsleistungen sollten fortgesetzt werden.
- Es sollte geprüft werden, ob und inwieweit auch für Carsharing-Angebote vergleichbare Unterstützungsleistungen angeboten werden können.
- Es sollte geprüft werden, ob und inwieweit der ÖPNV von der engen und sehr positiven Bindung zwischen Fahrgästen und Fahrpersonal von Bürgerbussen lernen kann.

Empfehlungen für die Landesebene

- Der Nutzen von Bürgerbussen sowohl hinsichtlich ihrer Mobilitäts- als auch ihrer sozialen Funktion rechtfertigt eine Aufgabe der bisher indifferenten Haltung gegenüber Bürgerbussen auf Landesebene und die Einführung einer systematischen Förderung.
- Das Modell im Landkreis Marburg-Biedenkopf mit ehrenamtlichem Engagement (nicht zwingend in Form eines Bürgerbusvereins), Engagement der Kommune und einer übergeordneten Institution (hier der RNV, evtl. könnten aber auch Unterstützungsleistungen landkreisübergreifend angeboten werden) hat

Vorbildcharakter und sollte auch hessenweit als Vorbild propagiert, um „unterhalb“ der Ebene des ÖPNV einen Beitrag zur Mobilitätsversorgung und zur gesellschaftlichen Teilhabe zu leisten.

- Als Förderstrategien auf Landesebene kommen insbesondere in Betracht:
 - Finanzielle Förderung der Fahrzeugbeschaffung. Perspektivisch bietet sich insbesondere eine Förderung von elektrisch angetriebenen Kleinbussen an, sobald solche am Markt verfügbar sind; zu berücksichtigen ist dabei aber auch die Nutzung der Kleinbusse für andere Zwecke mit u.U. langen Fahrtstrecken.
 - Motivation und Qualifizierung von LNOs zur Unterstützung kommunaler Bürgerbusse
 - Änderung der rechtlichen Rahmenbedingungen bezüglich der Einnahme freiwilliger Spenden von den Fahrgästen (Konflikt zu PBefG) bzw. Klarstellung, unter welchen Rahmenbedingungen Spenden schadlos für die rechtliche Einordnung der Verkehre angenommen werden können.

5 Schlussfolgerungen für das MoLa.opt-Planungsverfahren

Das Projekt dient auch der Validierung des MoLa.opt-Verfahrens. In wesentlichen Bereichen wurden die Ergebnisse des Forschungsprojektes bestätigt.

Beispielhaft seien folgende Aspekte genannt:

- Der Bürgerbus ist ein verlässliches und attraktives Angebot und ein wichtiges Element für die Mobilität im ländlichen Raum.
- Bürgerbusse sind eine Ergänzung des ÖPNV und können diesen nicht ersetzen. Im MoLa.opt-Verfahren sind sie deshalb für Räume mit sehr niedriger Einwohnerdichte (und Verkehrsnachfrage) vorgesehen. Die steht im Einklang mit den hier betrachteten Fällen.
- Die Anzahl der FahrerInnen entspricht in etwa den im MoLa.opt-Verfahren unterstellten.

Nennenswerte Änderungen am MoLa.opt-Verfahren sind also nicht notwendig. Die Forschungsergebnisse aus MoLa.opt konnten hier weiter abgesichert werden.

Quellenverzeichnis

HSL (2017)

Hessisches Statistisches Landesamt: Hessische Gemeindestatistik 2016. Wiesbaden 2017

LAGIS (2017)

Landesgeschichtliches Informationssystem Hessen: Historisches Ortslexikon, Landkreis Marburg-Biedenkopf. URL: <http://www.lagis-hessen.de/de/subjects/browse/district/534/sn/ol>. Seitenaufruf 7.12.2017

