



Ehrenamtliche Bürgerbusvereine MIT ENGAGEMENT UND HERZ BEI DER SACHE

Sie sind rund ums Jahr im Einsatz: 35 Bürgerbusfahrerinnen und -fahrer sorgen im nordrhein-westfälischen Tönisvorst für die Mobilität der Menschen. Die Ehrenamtlichen zeigen nicht nur viel Engagement, sie haben auch immer ein offenes Ohr für die Belange ihrer Fahrgäste.

Text und Interview Silja Mannitz
Fotos Stefan Funke (CP/COMPARTNER)

Bild oben. Als Vorsitzender des Bürgerbusvereins Tönisvorst hat Horst Dicken die operativen Abläufe im Blick.

Bilder rechts. Heinz Mölter ist einer von 35 ehrenamtlichen Bürgerbusfahrern, die in der Gemeinde am Niederrhein im Einsatz sind.

Der Bürgerbusverein Tönisvorst wurde 1999 als Ergänzung zum Nahverkehrsangebot der Stadtwerke Krefeld (SWK) gegründet. Denn die SWK sorgen zwar mit verschiedenen Bus- und Schnellbuslinien sowie einer Straßenbahnlinie nach Krefeld für gute Verbindungen, im engen Straßennetz des Ortsteils St. Tönis können normale Linienbusse aber nicht fahren. Diese Lücke schließen die Bürgerbusse, die das gesamte Gebiet des Stadtteils nach einem festen Fahrplan im Stundentakt abfahren. „Die Busse steuern in einem Kleeblattsystem insgesamt 45 Haltestellen an“, erklärt Horst Dicken, Vorsitzender des Bürgerbusvereins. „Die Haltestellen wurden dabei bewusst so ausgewählt, dass kein Anwohner weiter als 200 Meter zum Bus laufen muss.“ Das engmaschige Netz ist vor allem deshalb wichtig, weil die meisten Nutzer der Bürgerbusse Senioren sind. Viele von ihnen sind nicht mehr gut zu Fuß, einige sogar auf Hilfsmittel wie Rollatoren angewiesen.

DER BUS BEWEGT

220

Rund 220 Bürgerbusvereine gibt es in Deutschland. Mit ihren ehrenamtlichen Fahrerinnen und Fahrern sorgen sie für die Mobilität der Menschen in Regionen, in denen ein normaler Linienbetrieb nicht möglich ist.

Viel Arbeit vor und hinter den Kulissen

Rund 20.000 Fahrgäste nutzen das Angebot des Bürgerbusvereins jedes Jahr, viele von ihnen sind Stammgäste. Sie freuen sich über die gute Anbindung und nutzen die Fahrzeit gerne für einen Plausch. „Die Menschen sind dankbar, dass wir sie fahren, das ist ein schönes Gefühl“, sagt Dicken, der seit sechs Jahren dabei ist und selbst regelmäßig am Steuer sitzt. „Als ich in den Ruhestand gegangen bin, habe ich nach einer Möglichkeit gesucht, mich sozial zu engagieren. Es geht mir gut, da möchte ich auch etwas zurückgeben.“ Möglichkeiten dafür bietet der Bürgerbusverein reichlich. Als Vorsitzender kümmert sich Dicken darum, dass die operativen Abläufe funktionieren. Daneben gibt es viele weitere Aufgaben, die auf verschiedene Schultern verteilt sind – von der Pflege der Beschilderung an den Haltestellen über den Kontakt zu den Behörden und die Verwaltung der Gelder bis hin zur Planung der Fahrteinsätze. Wichtig ist den Akteuren dabei die enge Zusammenarbeit mit dem Verkehrsunternehmen. Die SWK erteilen nicht nur die Genehmigung für die Fahrten, sie ist auch für viele weitere Punkte wie die Wartung der Fahrzeuge oder die Fahrprüfungen zuständig.

Hinzu kommt der Fahrdienst als solcher. Mehr als 60.000 Kilometer legen die beiden Bürgerbusse des Vereins im Jahr zurück. Jeder der 35 Ehrenamtlichen ist etwa zwei bis drei Stunden in der Woche mit dem Bürgerbus unterwegs. Damit ist der Verein personell zwar gut aufgestellt, die Gewinnung neuer Fahrer ist aber dennoch immer wieder eine Herausforderung, wie Dicken deutlich macht: „Wir kommen hin, müssen aber ständig daran arbeiten, neue Fahrer zu rekrutieren. Unsere Bürgerbusfahrer sind zwischen 45 und 75 Jahre alt, nach und nach scheiden immer wieder welche aus.“ Menschen für dieses Ehrenamt zu begeistern, gelingt laut dem Vorsitzenden am besten »

DER BUS BEWEGT DIE MENSCHEN





Mobil bleiben

Mobilitätskonzepte für den ländlichen Raum

In vielen ländlichen Gebieten und am Rand der Ballungsräume sind die Auswirkungen des demografischen Wandels spürbar. Sinkende Schüler- und Bevölkerungszahlen führen zu einer rückläufigen Fahrgastnachfrage und gefährden die wirtschaftliche Basis für das Vorhalten öffentlicher Verkehrsangebote. Zur Sicherstellung eines ausreichenden Mobilitätsangebotes wird immer häufiger auf flexible Bedienformen gesetzt.

Zu den typischen Ausprägungen solcher flexibler Bedienformen gehören neben Bürgerbussen zum Beispiel Ruf- oder Taxibusse. Dabei fahren bedarfsorientiert Linienbusse, Kleinbusse oder auch Taxis nach einem regulären Linienfahrplan die üblichen Haltestellen an – allerdings nur bei rechtzeitiger vorheriger Anmeldung. Ähnlich funktioniert das in zahlreichen ländlichen Regionen und städtischen Vororten verbreitete Anruf-Sammeltaxi. Hier kann der Fahrgast das Fahrtziel allerdings frei wählen, sich also zum Beispiel direkt zu Hause absetzen lassen.

Vierorts befinden sich weitere Ansätze für eine bessere Verknüpfung der Verkehrsmittel und innovative Angebote in der Erprobung. So setzen manche Gemeinden neben Dorfläden für Einkäufe des täglichen Bedarfs nun auch auf Dorfautos, darunter etwa der Eifelort Gey im Kreis Düren. Bei dem ehrenamtlich getragenen Carsharing-Projekt können alle Dorfbewohner mit Führerschein bei Engpässen ein Elektroauto nutzen. Finanziert wurde das Auto komplett über Sponsoren, der Unterhalt soll über eine Nutzungsgebühr sichergestellt werden.

Ein anderes Konzept steht in der Uckermark in Brandenburg im Fokus. Dort soll ein KombiBus-Konzept Personenbeförderung und Gütertransport miteinander verbinden. In den KombiBussen kann alles mitgenommen werden, was in herkömmlichen Linienbussen nicht möglich ist – neben Fahrgästen etwa auch kleinere Güter, die Post oder Fahrräder. Interessierte Verkehrsgesellschaften können eine Anschubfinanzierung beim Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung beantragen.

über Mund-zu-Mund-Propaganda. Mitbringen müssen die Freiwilligen neben einem Führerschein der Klasse III sowie weiteren Bescheinigungen wie polizeiliches Führungszeugnis und Personenbeförderungsschein vor allem die Freude am Fahren und am Umgang mit Menschen.

Bürgerbusse deutschlandweit im Einsatz

So wie in Tönisvorst sind vielerorts in Deutschland Bürgerbusfahrer im Einsatz, gerade im ländlichen Raum oder Vororten. Alleine in Nordrhein-Westfalen gibt es rund 140 Bürgerbusvereine, deutschlandweit sind es etwa 220. So wie die Verkehrsunternehmen müssen auch sie wirtschaftlich denken. Der Bürgerbusverein Tönisvorst finanziert seine Ausgaben über Zuwendungen des Landes, Sponsoren und die Fahrteinnahmen. „Wir leben von der Hand in den Mund“, sagt Dicken. „Schade finde ich, dass Bürgerbusvereine anders als Karnevals- oder Sportvereine nicht als gemeinnützig eingestuft werden, Spender ihre Gelder also nicht steuerlich absetzen können.“ An seiner Begeisterung für das Ehrenamt ändert diese Einschätzung aber nichts. Und so wird Horst Dicken ebenso wie seine Mitstreiter sicher noch viele Runden um das Kleeblatt zurücklegen. •

