

Exposé zur Masterarbeit

Auch ohne Auto mobil? Eine Untersuchung zur Nutzung von Bürgerbussen. Beispiele aus dünn besiedelten Gemeinden des Rhein-Sieg-Kreises.

-Julia Paffenholz-

1. Problemstellung

Mobilität ist eine wesentliche Voraussetzung für Wachstum, Wohlstand, gesellschaftliche Entwicklung und den Zugang zur Teilhabe am sozialen Leben einer Region. Neben der Sicherstellung einer infrastrukturellen Grundausstattung stellt daher die Gewährleistung der Mobilität aller Bevölkerungsgruppen einen wichtigen Bestandteil der öffentlichen Daseinsvorsorge dar. Anhand des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) wird die Gewährleistung eines allgemeinen Zugangs zu Mobilitätsangeboten als Bestandteil der Daseinsvorsorge realisiert. Im Rahmen des ÖPNV-Angebots soll so die Erreichbarkeit von Versorgungsstandorten auf sozialer, ökologischer, sowie ökonomischer Ebene gewährleistet werden (RIESNER 2014).

Der ÖPNV ist in Ballungsräumen und (Groß)Städten im Vorteil, wenn aufgrund der dichten Besiedlung und des hohen Fahrgastaufkommens viele Personen in kurzer Zeit auf denselben Streckenabschnitten befördert werden müssen. Konträr dazu steht er vor allem in dünn besiedelten, ländlich geprägten Räumen mit dispersen Siedlungsstrukturen vor großen Herausforderungen, die durch den demographischen Wandel zusätzlich verschärft werden. Hier ist eine derartige Nachfragebündelung oftmals kaum vorzufinden, weshalb sich der konventionelle Linienverkehr auf die noch aufkommensstärksten Strecken und Zeiten begrenzt und viele kleine Ortschaften innerhalb einer Stadt oder Gemeinde, im Zuge der fehlenden wirtschaftlichen Tragbarkeit, nicht mit dem öffentlichen Nahverkehr abgewickelt werden können (NVBW 2016). In Folge des für die Bürgerinnen und Bürger unzureichenden und ungünstigen ÖPNV-Angebots stellt in diesen Räumen überwiegend der private PKW die Mobilität sicher. Allerdings stellt dies einige Bevölkerungsgruppen vor große Probleme: Insbesondere Senioren, die aufgrund ihres Gesundheitszustandes nicht mit dem Auto fahren können, Kinder und junge Erwachsene, welche noch keinen Führerschein besitzen, oder Menschen mit Mobilitätseinschränkungen sind darauf angewiesen, durch andere Mobilitätsangebote Einrichtungen der Daseinsvorsorge in angemessener Zeit zu erreichen und eine Teilhabe am sozialen Leben zu haben (soziale Erreichbarkeit). Fehlen solche Mobilitätsangebote, bedeutet dies letztlich eine Minderung der persönlichen Lebensqualität. Um trotz angespannter Haushaltslagen die Aufgabe im System der Daseinsvorsorge auch in dünn besiedelten

Räumen zu erfüllen und besonders den Menschen ohne Auto ein Mindestmaß an Mobilität zu gewährleisten, können Städte und Gemeinden auf ergänzende Bedienungsformen innerhalb und außerhalb des gesetzlichen ÖPNV zurückgreifen. Mit deren Hilfe kann so auch die Attraktivität des Lebensraums in nachfrageschwachen Räumen gesteigert werden. Der Bürgerbus zählt zu einem solchen Zusatzangebot. Mit dessen Einsatz wird die Möglichkeit geboten, das vom Aufgabenträger finanzierte öffentliche Nahverkehrsangebot sinnvoll zu ergänzen und Menschen, die in kleinen Ortschaften ohne Busanschluss wohnen und nicht auf ein eigenes Auto zurückgreifen können oder wollen, aus diesen Ortschaften in den Zentralort der Stadt oder Gemeinde zu befördern, um diesen Menschen die Erreichbarkeit von Angeboten der Grundversorgung, sowie die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben zu gewährleisten (RIESNER 2014). Die Besonderheit des Bürgerbusses besteht darin, dass jener im Ehrenamt gesteuert wird und sich in einem Bürgerbusverein zusammensetzt. Auf dieser Basis kann der Bürgerbus auch bei geringer Nachfrage zu vergleichsweise geringen Kosten betrieben werden (RHEIN-SIEG-KREIS 2016). Seit seiner Einführung in Nordrhein-Westfalen Mitte der 1980er Jahre verkehren hier derzeit rund 130 Bürgerbusse unter dem Motto „Bürger fahren Bürger“ (BUSSE & BAHNEN NRW o.J.). Auch im Rhein-Sieg-Kreis werden Bürgerbusse in Lohmar, Ruppichteroth, Neunkirchen-Seelscheid, Windeck und Much als Ergänzung zum herkömmlichen Nahverkehrsangebot eingesetzt. Trotz der räumlichen Nähe zum Ballungsraum Köln/Bonn sind die Stadt Lohmar sowie die vier genannten Gemeinden ländlich geprägt, weisen typische Merkmale des ländlichen Raumes auf und sind in diesem Rahmen den typischen Herausforderungen im ÖPNV ausgesetzt (RAUM-UND UMWELTPLANUNG WEST 2015).

2. Zielsetzung

Der ÖPNV als Bestandteil der öffentlichen Daseinsvorsorge wird in dünn besiedelten Räumen mit dispersen Siedlungsstrukturen vor große Herausforderungen gestellt. Aufgrund demographischer Wandlungsprozesse und den sich damit einhergehenden ändernden Mobilitätsbedürfnissen der Menschen werden jene Herausforderungen zukünftig verstärkt. In der wissenschaftlichen Literatur gewinnt daher die Entwicklung und der Einsatz ergänzender Bedienungsformen als Beitrag zur Sicherung der Daseinsvorsorge in nachfrageschwächeren, dünn besiedelten Räumen zunehmend an Bedeutung. Allerdings werden jene zahlreichen Bedienungsformen hauptsächlich als mögliche Lösungsansätze aufgelistet und ihre Zielsetzungen und Funktionsweisen kurz erläutert. Es fehlt dabei an tiefgreifenden Untersuchungen zur Nutzung einzelner in Städten und Gemeinden eingesetzten ergänzenden Bedienungsformen innerhalb oder außerhalb des gesetzlichen ÖPNV. Auch im Rhein-Sieg-

Kreis werden die dort eingesetzten Bedienungsformen nicht tiefgreifend in ihrer Wirksamkeit erläutert.

Ziel der Masterarbeit ist es, den Einsatz von Bürgerbussen an ausgewählten Beispielen im Rhein-Sieg-Kreis als ergänzendes Nahverkehrsangebot im Detail zu analysieren und auf seine Potentiale und Grenzen zu überprüfen. Bürgerbusse stellen im Zuge der ehrenamtlichen Eigenverantwortlichkeit eine Besonderheit dar und weisen so, neben der verkehrlichen Bedeutung, ebenfalls eine große soziale Bedeutung für die Nutzergruppen auf. Um diese soziale Bedeutung zu ergründen, soll insbesondere die Nutzerseite in den Fokus gestellt werden.

Forschungsfragen:

Zentral → Inwieweit kann der Bürgerbus in den ausgewählten Gemeinden des Rhein-Sieg-Kreises eine Ergänzung zum bestehenden öffentlichen Nahverkehr darstellen? Welche Potentiale und Grenzen beinhaltet er insbesondere für seine Nutzergruppen?

Um die zentralen Forschungsfragen zu klären, werden folgende Teilfragen herangezogen:

- 1) Wie ist der gegenwärtige Zustand der Bedienungsform Bürgerbus?
- 2) Von welchen Personengruppen wird der Bürgerbus genutzt und welche Mobilitätsbedürfnisse haben sie?
- 3) Wie sind die Personengruppen auf den Bürgerbus aufmerksam geworden und wie nehmen sie ihn wahr?
- 4) Wie ist das Zusammenspiel zwischen Bürgerbus und dem Anrufsammeltaxi (ebenefalls ergänzende Bedienungsform in den Gemeinden)? Stehen sie in Konkurrenz?

Abschließende Fragen:

Inwieweit unterscheiden sich Potentiale und Grenzen innerhalb der ausgewählten Gemeinden?

Inwiefern kann der Bürgerbus auch in Zukunft (vor dem Hintergrund seiner Stärken und Schwächen) einen Beitrag zur eigenständigen Mobilität leisten?

3. Methodik

Empirischer Teil: Leitfadengestützte, problemzentrierte Interviews mit Nutzern und den beteiligten Akteuren des Bürgerbusses, um Meinungen, Erfahrungen, Wahrnehmungen und Erkenntnisse zu erfassen.

Ggf. teilnehmende Beobachtung, um einen persönlichen Eindruck über das Projekt „Bürgerbus“ zu erhalten.

Ausgewählte Literatur

ALLGEMEINER DEUTSCHER AUTOMOBIL-CLUB (ADAC) (Hrsg.) (2016a): Mobilitätssicherung im ländlichen Raum. Herausforderungen, Handlungsfelder, Empfehlungen. München.

ALLGEMEINER DEUTSCHER AUTOMOBIL-CLUB (ADAC) (Hrsg.) (2016b): Handlungsfelder einer nachhaltigen städtischen Mobilität. München.

BÖHLER-BAEDECKER, S., JANSEN, U., KINDL, A., REUTER, C., SCHÄFER-SPARENBERG, C. u. WALTER, C. (2010): Chancen und Risiken flexibler Bedienungsformen im ÖPNV in ländlichen Räumen. In: Informationen zur Raumentwicklung H.7, S. 477-488.

BRENCK, A., GIPP, C. u. P. NIENABER (2016): Mobilität sichert Entwicklung. Herausforderungen für den ländlichen Raum. Berlin.

BUNDESMINISTERIUM DER JUSTIZ UND FÜR VERBRAUCHERSCHUTZ (BMJV) (Hrsg.) (o.J.): Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz - RegG). Abrufbar unter: <https://www.gesetze-im-internet.de/regg/BJNR239500993.html> (Letzter Abruf: (18.04.2018)).

BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR UND DIGITALE INFRASTRUKTUR (BMVI) (Hrsg.) (2013): Langfristige Sicherung von Versorgung und Mobilität in ländlichen Räumen. Abrufbar unter: https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/langfristige-sicherung-von-versorgung-und-mobilitaet-in-laendlichen-raeumen.pdf?__blob=publicationFile (Letzter Abruf: 18.04.2018).

BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR UND DIGITALE INFRASTRUKTUR (BMVI) (Hrsg.) (2015): Anpassungsstrategien zur regionalen Daseinsvorsorge. Empfehlungen der Facharbeitskreise Mobilität, Hausärzte, Altern und Bildung. In: Moro-Praxis H.2, S. 1-139.

BUSSE & BAHNEN NRW (Hrsg.) (o.J.): Bürgerbus. Abrufbar unter: <https://busse-und-bahnen.nrw.de/initiativen-technik/initiativen/buergerbus/> (Letzter Abruf: 01.06.2018).

NAHVERKEHRSGESELLSCHAFT BADEN-WÜRTTEMBERG MBH (MVBW) (Hrsg.) (2016): Bürgerbusse und Gemeinschaftsverkehre – Bausteine der ländlichen Mobilität in Baden-Württemberg. Abrufbar unter: https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/PDF/Buergerbusse-Gemeinschaftsverkehre_Grundlagenpapier.pdf (Letzter Abruf: 01.06.2018).

RAUM- UND UMWELTPLANUNG WEST (Hrsg.) (2015): Regionale Entwicklungsstrategie der Region „Vom Bergischen zur Sieg“. Abrufbar unter: http://www.rhein-sieg-kreis.de/imperia/md/content/cms100/wirtschaft2/wirtschaftsfoerderung/themenspecials/leade_r_final.pdf (Letzter Abruf: 01.06.2018).

RIESNER, A. (2014): Bedeutung und Förderung von Mobilität in ländlichen Räumen. In: zfv 139, H.1, S. 41-49.

RHEIN-SIEG-KREIS (Hrsg.) (2016): Rhein-Sieg-Kreis Nahverkehrsplan 2012 plus. Abrufbar unter: http://www.rhein-sieg-kreis.de/imperia/md/content/cms100/buergerservice/aemter/amt_61/nahverkehrsplan_version_2-1_juni_2016.pdf (Letzter Abruf: 01.06.2018).