



Bürger fahren für Bürger in Groß-Zimmern: Bürgermeister Achim Grimm (rechts) übergibt die Personenbeförderungsscheine an ehrenamtliche Fahrer des Midkom-Projekts.

Foto: Telemet Rhein-Main

## Im Minibus durch das Dorf

Bedarfsorientierte Ansätze im Ortsverkehr können das Angebot erheblich verbessern – und das bei hohem Kostendeckungsgrad. Ein Pilotprojekt in vier hessischen Gemeinden zeigt die Vorteile eines solchen Konzepts gegenüber bisherigen Lösungen.

Die Probleme, die sich zukünftig aus der demografischen Entwicklung der Bundesrepublik Deutschland für den ländlichen Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) ergeben, sind bekannt. Vor allem die Abwanderung von Bewohnern ländlicher Gebiete und ein hoher Motorisierungsgrad auch in der älteren Bevölkerung werden die Finanzierungsproblematik des ÖPNV in der Fläche verschärfen.

Hinzu kommen steigende Ansprüche an Komfort und Barrierefreiheit beim Zugang und der Nutzung, die bereits heute für die „Nicht-Nutzung“ des ÖPNV durch bestimmte Bevölkerungsteile verantwortlich sind. Folglich muss die Kommune bei einer weiteren Ausdünnung der Betriebszeiten und der Haltestellendichte im regionalen Linienverkehr Sorge dafür tragen, dass ihren Einwohnern die erforderliche Mobilität zur Grundversorgung und zur Teilnahme am sozialen Leben ermöglicht wird.

Damit ein solches ergänzendes innerkommunales Mobilitätsangebot auch für kleine Kommunen wirtschaftlich tragbar wird, sollten bei dessen Konzeption nicht nur betriebliche, organisatorische und technische, sondern zunehmend auch soziale Lösungsansätze berücksichtigt werden.

### Fahrt anmelden

Was die betrieblichen Ansätze angeht, so haben die sogenannten „alternativen Bedienungsformen“ einen verhältnismäßig hohen Bekanntheitsgrad erlangt und für bestimmte Randbedingungen durchaus Vorteile gezeigt. Einer Vielzahl von Angeboten wie Anruf-Sammeltaxen (AST), Rufbussen, Frauen-Nachttaxen oder Theaterbussen liegt meist die Bedarfsorientierung zugrunde. Dem Verkehrsteilnehmer wird dabei eine mittlere bis hohe Qualität des ÖPNV angeboten, Fahrten sollen jedoch nur

dann durchgeführt werden, wenn tatsächlich eine Nachfrage vorhanden ist. Diese Nachfrage muss vor Fahrtbeginn beim Betreiber angemeldet werden. Auf diese Weise können die variablen Kosten durch die Vermeidung von Leerfahrten gesenkt werden.

Ebenfalls zur Kostenminimierung tragen Bürgerbusse bei. Sie verkehren in der Regel zu festen Zeiten und werden von Ehrenamtlichen gefahren. Da in der Senioren- und Jugendförderung der Kommunen oftmals bereits Fahrzeuge für bestimmte Anlässe vorgehalten werden, diese jedoch häufig nicht voll ausgelastet sind, entstehen der Kommune nur minimale betriebliche Mehrkosten.

AST und Bürgerbusse sind vor allem dann von Vorteil, wenn Linienfahrten aus wirtschaftlichen Gründen wegen mangelnder Nachfrage nicht angeboten werden können. Zudem werden üblicherweise für beide Angebote Pkw, Minivans oder Kleintransporter mit bis

zu acht Sitzen eingesetzt, sodass in einigen Gebietskörperschaften auch Bereiche erschlossen werden können, die für größere Fahrzeuge des regionalen Linienverkehrs nicht zugänglich sind.

Sollen die alternativen Bedienungsformen in größerem Umfang zum Einsatz kommen, ist die Nutzung einer Leitzentrale sinnvoll, um die Disposition und Abrechnung zu erleichtern. Die Anschaffung einer solchen Leitzentrale stellt aber insbesondere für kleine Kommunen einen beträchtlichen Kostenfaktor dar.

### Geringer Aufwand

In organisatorischer Hinsicht können Einsparpotenziale durch interkommunale Zusammenarbeit erreicht werden. Auch wenn jede Kommune ein rein innerkommunales Angebot plant, so können durch die Zusammenarbeit benachbarter Kommunen Synergieeffekte beispielsweise bei der Bestellung von Haltestellenausstattung oder dem Personaleinsatz (etwa zur Besetzung der Leitzentrale), aber auch bei der Anschaffung einer Leitzentrale oder der Dispositionssoftware erzielt werden.

Durch den Einsatz internetbasierter Leitzentralen können mit geringem Personalaufwand die Fahrtwünsche erfasst, die Verkehrsangebote koordiniert und die Abrechnung der Fahrleistungen durchgeführt werden. Die transparente Darstellung der Prozesse und der durchgeführten Leistungen ist nicht nur für neue Verkehrskonzepte, sondern vor allem für bestehende Angebote von hoher Bedeutung: Ein einfacher Abgleich zwischen vertraglich vereinbarten und seit langen Jahren tatsächlich praktizierten Prozessen kann in Bezug auf das Gesamtangebot spürbare Einsparpotenziale aufzeigen.

## Projekt Midkom Besseres Angebot

In den vier hessischen Kommunen Groß-Zimmern, Mühlthal, Ober-Ramstadt und Roßdorf wird derzeit das Pilotprojekt „WLAB – Webbasiertes Leitsystem für Alternative Bedienungsformen“ zur Verbesserung des innerkommunale Verkehrsangebots umgesetzt. Die Innovationsförderung des Landes Hessen unterstützt das Projekt. Die Vermarktung läuft unter dem leicht merkbaren Begriff „Midkom – Mobilität in der Kommune“ ([www.midkom.de](http://www.midkom.de)). Weitere Projektpartner sind das Systemhaus Telemet Rhein-Main, das Fachgebiet Verkehrsplanung und Verkehrstechnik der Technischen Universität Darmstadt sowie die Fachklinik Haus Burgwald.

In den beteiligten Kommunen wurden das Verkehrskonzept optimiert und neue Verkehrsangebote eingeführt. Konkret wurden bislang ein Anruf-Sammeltaxibetrieb neu eingerichtet und die Inbetriebnahme eines weiteren vorbereitet. In drei der vier Kommunen wurden eine Fahrgemeinschaftsbörse vorbereitet sowie erstmalig in Deutschland bedarfsorientierte Bürgerbusse gestartet.

Die webbasierte Leitzentrale, die sämtliche Angebote disponiert, wird von ehemaligen Patienten einer Rehaklinik für Suchtkranke bedient, die dadurch im Rahmen ihrer Nachsorgephase wieder im Arbeitsleben Fuß fassen können. Der Betrieb wird seit Juli 2007 vom Fachgebiet Verkehrsplanung und Verkehrstechnik der TU Darmstadt für die Dauer eines Jahres wissenschaftlich begleitet und evaluiert.

Die sozialen Aspekte beziehen sich im Wesentlichen auf die Förderung des Ehrenamtes in den Kommunen und die Einbindung sozialer Einrichtungen. So können über lokale Agendagruppen oder die Senioren- und Jugendförderung Ehrenamtliche für die Organisation eines Bürgerbusbetriebs gewonnen werden. So ergibt sich eine Win-Win-Situation für sämtliche Beteiligten, welche die Entscheidungsprozesse in den politischen Gremien der Kommune positiv beeinflusst.

Wie die Integration der verschiedenen Lösungsansätze in ein stimmiges Mobilitätskonzept für den innerkommunale ÖPNV funktioniert, zeigt zum Beispiel das Projekt Midkom in Hessen (s. Kasten „Besseres Angebot“). Ein solches Projekt erfordert in Anbetracht der Vielzahl an beteiligten Einrichtungen

einen koordinierten Abstimmungs- und Moderationsprozess. Darüber hinaus müssen verbindliche Abstimmungen getroffen werden, die über Absichtserklärungen hinausgehen.

Manfred Boltze / Sven Kohoutek



Die Autoren

Prof. Dr.-Ing. Manfred Boltze ist Leiter des Fachgebiets Verkehrsplanung und Verkehrstechnik der TU Darmstadt, Sven Kohoutek ist dort wissenschaftlicher Mitarbeiter

Regionalbereiche Mitte in Weimar | Ost in Dresden | Süd in München | West in Bad Vilbel

**HPI** HYDROPROJEKT  
INGENIEURGESELLSCHAFT  
Unternehmen mit zertifiziertem Qualitätsmanagementsystem

**Planung und Consulting für umweltgerechten Wasserbau.**  
Wehre/Wasserkraftanlagen • Hochwasserschutz/Flussbau/Deiche • Flussgebietsmanagement • Komplexe Erschließung • Wasserver- und Abwasserentsorgung

**WASSER. UMWELT. INFRASTRUKTUR.**

Hydroprojekt Ingenieurgesellschaft mbH, Rießnerstraße 18, D-99427 Weimar, Telefon 03643 746 400, Telefax 03643 746 405, E-Mail [hydroprojekt@hydroprojekt.de](mailto:hydroprojekt@hydroprojekt.de), Internet [www.hydroprojekt.de](http://www.hydroprojekt.de)