



Hans Duffner ist startklar. Gleich setzt er den Furtwanger Bürgerbus in Bewegung. Das kreisweit einzigartige Mobilitätsprojekt bringt insbesondere ältere Menschen aus den höher gelegenen Wohngebieten in die Innenstadt. Am Uhrenmuseum, dem Startpunkt aller Linien, steigen (v.l.) Norbert Pahling, Rainer Siegel und Elmar Maier zu. BILDER: WURSTHORN

Eine Bürgerbewegung mit Allrad

- Furtwanger Bürgerbus ist Pionier im Kreis
- Ehrenamtliche Fahrer sitzen am Steuer
- Drei Linien fahren 44 Haltestellen an

VON JENS WURSTHORN

Peter Vetter ist Rentner. Dennoch hat er zwei bis drei Mal im Monat einen verantwortungsvollen Halbtagsjob. Auf drei Linien steuert er den Bürgerbus durch das Winter- und von hoch gelegenen Stadtteilen geprägte Furtwangen. Und das nicht alleine: 20 Männer und zwei Frauen bilden das Reservoir jener Ehrenamtlichen, die sich seit Mai am Steuer des 180-PS-Gefährts abwechseln.

Dabei weist der erste Bürgerbus im Schwarzwald-Baar-Kreis noch eine zweite Besonderheit auf. Die Kombination von Niederflur und Allrad auf einem VW T5-Fahrgestell sei deutschlandweit so ziemlich einzigartig, sagt Rainer Engel. Der Vorsitzende des 100 Mitglieder starken Vereins Bürgerbus Furtwangen erinnert an die Ausgangslage: Lange, harte Winter und eine älter werdende Bevölkerung führten zu Mobilitätsverlust, Abwanderung und Kaufkraftverlust. Das vom Unternehmerverein angestoßene Projekt, das die Stadt finanziell und logistisch unterstützt, soll dieser negativen Entwicklung gegensteuern: mit minimalen Kosten und maximaler Bürgernähe.

Zu letzterer gehört, das Vorhaben an den Bedürfnissen der Nutzer auszurichten. Aus den Rückläufern eines Erhebungsbogens ließen sich Preisvorstellungen zum Einzelticket, Nutzungsarten und Streckenwünsche filtern. An zahlreichen Samstagen wurden die drei

stets am Uhrenmuseum startenden Linienführungen gestrickt, probiert und mit 44 Haltestellen getaktet. Um eigene Haltestellenschilder aufstellen zu können, mussten mit Grundstücksinhabern Nutzungsfragen geklärt werden, anderswo fand der Verein beim ÖPNV „Unterschluß“.

„Wir sind eine Ergänzung, keine Konkurrenz“, beschreibt Engel das Verhältnis zu den Profi-Beförderern. Einerseits könne der ÖPNV die extremen Höhenlagen gar nicht bedienen, andererseits versteht sich der Bürgerbus als Zubringer für den ÖPNV. Das Nebeneinander unterliegt festen Regeln. So darf der Bürgerbus weder Stadtgrenzen verlassen, noch ÖPNV-Linien befahren. Den löchrigen Ferienfahrplan zu schließen, ginge also nicht.

„Natürlich können wir es nicht allen recht machen“, verweist Engel auf die Besonderheit des Transportfahrzeugs, das mit einem normalen Führerschein in Verbindung mit einem Personenbeförderungsschein bewegt werden darf. Anders als im Omnibus werden maximal acht Passagiere, ohne Ausnahme, nur auf Sitzplätzen befördert. „Das gilt sogar für Kleinkinder“, so Engel. Sitzerrhöhungen und einen Kindersitz führt das Mobil an Bord.

Den braucht Peter Vetter heute so wenig wie die Befestigungsvorrichtung für Rollstühle. Auf der Linie 1 fährt er erst einen Studenten auf den Kussenhof, das höchst gelegene Stadtgebiet. Im Zickzackkurs geht es durch enge Wohnstraßen, noch rollt der Bürgerbus locker neben den geparkten Autos vorbei, eine Spitzkehre nimmt Vetter routiniert, aber vorsichtig. Und wenn jetzt der Winter kommt? „Die Fahrer haben sich seit Mai an den Bus gewöhnt“, meint er.

Und wenn es mal kritisch werde, „dann kommen wir halt ein paar Minuten später“, vertraut Vetter auf die Toleranz der treuen, meist im Rentenalter angesiedelten Klientel.

In der Tat weist der Winterfahrplan größere Zeitpuffer, aber auch weniger Fahrten auf. „Trotzdem erwarten wir höhere Nutzerzahlen“, hofft Rainer Engel. Diese blieben Anfangs hinter den Kalkulationen zurück, steigen aber seither stetig. Bisher fuhr der Bus an Werktagen sechs Mal alle drei Linien, über den Winter wird das vier Mal sein. Den Fahrplan musste der Verein dem Landratsamt zur Genehmigung vorlegen. Zum Glück habe die formale Seite der rollenden Bürgerinitiative und den Kontakt mit den Behörden die Stadt übernommen, lobt Engel.

Fahrkarten verkaufen die Fahrer von Hand, ihren Geldwechsler und ihr Namensschild führen sie in jeder Schicht mit. Strichlisten manifestieren Passagierzahlen oder Ein- und Ausstiege. Sie sind der Schlüssel, um die Streckenführung ohne Qualitätsverlust zu straffen. Die Stadt hat den Bus, abzüglich Zuschüsse für rund 100 000 Euro angeschafft. Dieser spult pro Woche fast 1000 Kilometer herunter. Der Verschleiß an Bremsen und Kupplung sei beachtlich.

Gerne brems heute Peter Vetter an der Haltestelle bei den Discountern. Hilfsbereit hievt er den schwer beladenen Einkaufstrolley von Gertrud Zähringer in den Bus. Beim Bezahlen entspinnt sich ein kleiner Plausch am Tresen. Man kennt sich. Frau Zähringer ist Stammgast, eine aus der Gemeinschaft, deren „Schön, dass es euch gibt“, den Fahrern die wichtigste Währung ist. Die ältere Dame sucht sich einen Sitz. Ein anderer Mitreisender hält ihre Einkäufe senkrecht. Peter Vetter lenkt sein Arbeitsgerät auf die Umgehungsstraße.



Eindeutig: Das Logo auf der Motorhaube des Furtwanger Bürgerbusses.



Aufgefüllt: Der Geldwechsler ist für die nächste Schicht präpariert.



Ehrenamtlich: Die Fahrer fahren unentgeltlich. Gegen Spenden haben sie nichts.



Gewissenhaft: Fahrscheine gibt es direkt beim Fahrer im Bus.

Bürgerbusse schließen im ländlichen Raum eine Mobilitätslücke

Was können Bürgerbusse leisten, wo sind ihre Grenzen? Antworten aus dem Dachverband



Sascha Binder
BILD: PRIVAT

Herr Binder, was können die privaten Zusammenschlüsse besser als der ÖPNV?

Das ehrenamtliche Bürgerbusangebot ist Teil des ÖPNV und nicht als Gegensatz zu betrachten. Die Bürgerbusvereine bedienen Buslinien, die von anderen nicht oder nicht mehr bedient werden, da sie nicht wirtschaftlich sind.

Lösen Bürgerbusse das Mobilitätsproblem des ländlichen Raums?
Bürgerbusse lösen nicht alle Probleme. Allerdings sind sie bei der Lösung des Mobilitätsproblems im ländlichen Raum nicht wegzudenken.

Sind die Bürgerbusse deshalb ent-

standen, weil den Landkreisen das Geld ausgeht?

Nein. Es gibt Buskonzessionen, die für die privaten Busunternehmen wirtschaftlich nicht zu bedienen sind. In diese Lücke stoßen die Bürgerbusse im Interesse der Bürgerschaft.

Gibt es für die Bürgerbusvereine generelle Probleme?

Der Personenbeförderungsschein, den die ehrenamtlichen Fahrerinnen und Fahrer erwerben müssen, gilt nur für Busse mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 3,5 Tonnen. Das schwierige Kunststück liegt darin, Niederflerangebot, Rollstuhlrampe und einen Allradantrieb einzubauen und trotzdem die Gewichtsgrenze nicht zu überschreiten.

Auch die geltenden europäischen Abgasrichtlinien führen beim Erwerb von Neufahrzeugen zu Gewichtproblemen. Diese Probleme treffen alle Bürgerbusvereine in ähnlicher Weise, weshalb es auch sinnvoll ist, in einem Landesverband gemeinsam auf eine tragfähige Lösung hinzuwirken.

Der Präsident

Sascha Binder ist seit 2011 Landtagsabgeordneter im Wahlkreis 11, Geislingen. Der Rechtsanwalt ist SPD-Obmann im EnBW-Untersuchungsausschuss und medienpolitischer Sprecher der Fraktion. Seit September ist er Präsident des neu gegründeten Landesverband „Pro Bürgerbus Baden-Württemberg“. Dieser fasst 17 der derzeit 26 in Baden-Württemberg bestehenden Bürgerbusvereine zusammen. (wur)

Wo liegen die größten Anfangsschwierigkeiten?

Es sind die Fragen, denen sich alle Vereine am Anfang stellen müssen sind: Konzessionsvergabe, Busanschaffung, Unterstützung der Kommune und des Landkreises, sowie die Suche nach ausreichend ehrenamtlichen Fahrerinnen und Fahrern.

Wo liegen die Grenzen dessen, was

Bürgerbusse leisten können?

Die erste Grenze liegt bei acht Sitzplätzen. Mehr Personen dürfen aufgrund der Vorgaben des Personenbeförderungsscheins nicht mitgenommen werden. Außerdem steht und fällt natürlich der Umfang des Angebots mit der Anzahl ehrenamtlicher Fahrer.

Fördert das Land diese Projekte mit Geld?

Das Land fördert die Anschaffung von Fahrzeugen. Der Landesverband fordert vom Land zusätzlich eine Organisationspauschale für die Bürgerbusvereine im Land, um die Arbeit noch besser zu unterstützen.

FRAGEN: JENS WURSTHORN

