

„De Lütte Lenter“ nimmt Fahrt auf

Bürgerbus Malente meistert komplexe Herausforderungen – ein Erfahrungsbericht aus dem ersten Betriebsjahr

Dipl.-Inf. Peter Knoke, Plön

Im Herzen der Holsteinischen Schweiz liegt die Gemeinde Malente (plattdeutsch „Lent“, Kreis Ostholstein). Sie ist eine sogenannte Großgemeinde und besteht aus dem Zentralort Bad Malente-Gremsmühlen und neun Dorfschaften. Die Gemeinde hat rund 10.600 Einwohner, von denen etwa 3500 in den Dorfschaften leben [1]. Die Fläche umfasst 69 km² und die Bevölkerungsdichte liegt bei 154 Einwohnern je km². Malente wird durch mehrere ÖPNV-Linien erschlossen, die vor allem dem Schülerverkehr dienen.

Eine Mindestversorgung mit ÖPNV-Leistungen wird dadurch gewährleistet, dass zusätzliche Fahrten – insbesondere in den Ferien – angeboten werden. Diese Fahr-

ten werden zum Teil als Anruf-Linienfahrt (ALFA) mit einem Kleinbus durchgeführt. Damit werden alle Siedlungen ab 200 Einwohnern erschlossen, jedoch mit einem insgesamt wenig attraktiven Fahrplan [2].

Im Sommer 2014 gründete sich ein Bürgerbus-Verein mit dem Ziel, abgelegene Siedlungen besser zu erreichen und vor allem Menschen zu helfen, die zeitlich oder räumlich keine sinnvoll nutzbaren Fahrtmöglichkeiten haben. Es sollen sozial schwächere Einwohner und Menschen in besonderen Lebenslagen (nicht motorisiert, gehandicapt, Rollstuhlfahrer) unterstützt werden und bei Bedarf eine Haustürbedienung erfolgen. Durch eine Anbindung der Dorfschaften an die Infra-

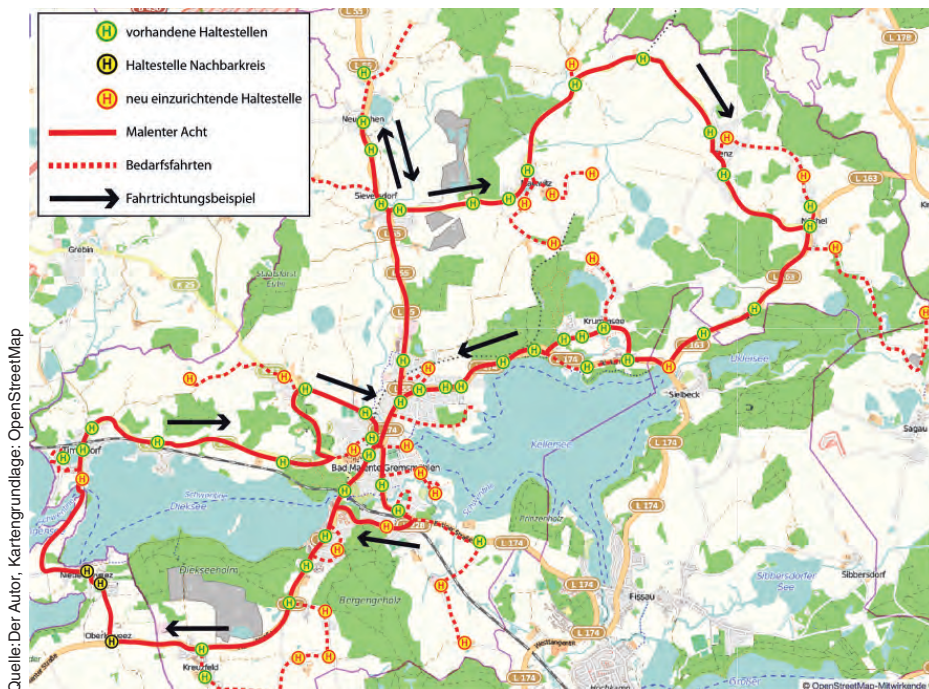
struktureinrichtungen des Hauptortes soll den Folgen des demografischen Wandels begegnet werden. Als Motto wurde „Bürger helfen Bürgern“ gewählt.

Bei der Gemeinde Malente und dem Kreis Ostholstein als Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV wurde die Initiative von Anfang an positiv aufgenommen und während jeder Phase konstruktiv unterstützt.

Entwurf eines Betriebskonzepts

Zunächst wurde im Herbst 2014 durch den Kreis Ostholstein ein externer Entwicklungsauftrag für ein Grundkonzept finanziert. In diesem Rahmen wurde eine Fahrtroute, bestehend aus einer Nord- und einer Südschleife mit einem Linienweg von zusammen rund 50 km, die so genannte „Malenter Acht“ entworfen. Beide Schleifen laufen am Bahnhof Malente zusammen. Es wurde angenommen, dass der Bedarf so groß ist, dass die Schleife mit festem Fahrplan zu fahren ist. Bei nur geringem Leerfahrtenanteil wurde ein Anrufsystem nicht als zielführend angesehen, da es ist mit zusätzlichem Aufwand für das Reservierungssystem verbunden ist und die Barriere für potentielle Nutzer erhöht.

Als Fahrzeit für jede der beiden Schleifen wurde weniger als eine Stunde ermittelt. Somit konnte eine Gesamtfahrzeit von zwei Stunden inklusive Puffer für ein mögliches Taktraster eingeplant werden. Die Fahrtroute ermöglicht es, alle neun Dorfschaften auf jeder Doppelschleife anzufahren. Die Routen lassen sich verschieden kombinieren und ermöglichen ein bis zwei Abstecher je Fahrt (auf Fahrgastwunsch), ohne die Umlaufzeit von zwei Stunden zu überschreiten. Damit können bei Bedarf



Quelle: Der Autor, Kartengrundlage: OpenStreetMap

Abb. 1: Die Planung zur vollständigen Erschließung der Gemeinde Malente beinhaltet auch abgelegene Einzelhöfe.

nahezu alle Kleinstsiedlungen und Hofstellen in der Gemeinde Malente erschlossen werden. Die Fahrten erfolgen bei diesem Konzept jeweils nur in einer Fahrtrichtung als Ringverkehr.

So wird zumindest rechnerisch eine gleichmäßige Belegung aller Abschnitte einer Schleife erreicht, was einer Überlastung der auf acht Fahrgäste begrenzten Besetzung des Bürgerbusses entgegen wirkt.

Die Südschleife berührt die Nachbargemeinde Bösdorf (Kreis Plön), wo deshalb die Bedienung der Ortsteile Ober- und Niederkleveez (zusammen etwa 400 Einwohner) mit eingeplant wurde. Eine allgemeine Haustürbedienung mit Halt am Straßenrand wurde aus Sicherheitsgründen nicht empfohlen, da es viele schmale, unübersichtliche sowie kurven- und steigungsreiche Straßen gibt, die oftmals keinen Gehweg haben und einen Stopp schnell zur Gefahr werden lassen. Als Herausforderung erwies sich eine Straßenbrücke im Ortsteil Timmdorf. Diese ist nur für eine Last von maximal drei Tonnen ausgelegt und besitzt keinerlei konstruktive Reserven. Eine Ausnahmegenehmigung für ein höheres Fahrzeuggewicht wurde deshalb nicht erteilt, was zu Beschränkungen bei der Fahrzeugwahl führte.

Fahrplanentwurf als Ergänzung zum vorhandenen ÖPNV-Angebot

Exemplarisch wurde das Modell mit fünf Fahrten je Schleife und Betriebstag durchgerechnet. Dabei ergab sich die Problematik, dass es abschnittsweise zu unvermeidlichen Fahrplan-Überschneidungen mit dem konzessionierten Linienverkehr in den entsprechenden Fahrtlagen (plus/minus 30 Minuten) kam, die etwa 40 Prozent des Fahrtenumfangs ausmachten. Es wurde deshalb eine Anpassung der Betriebszeiten vorgenommen, die darauf abzielte, die Lücken im vorhandenen Fahrplan optimal zu schließen. Dabei wird von 9 bis 12 und 17 bis 20 Uhr gefahren, also insgesamt über einen Zeitraum von sechs Stunden. Die Nordschleife, die vom vorhandenen ÖPNV häufiger als die Südschleife bedient wird, wird dabei nur zwei Mal (um 10 und 18 Uhr) ergänzend gefahren, während die Südschleife vier Mal je Betriebstag (um 9, 11, 17 und 19 Uhr) vom Bürgerbus bedient wird.

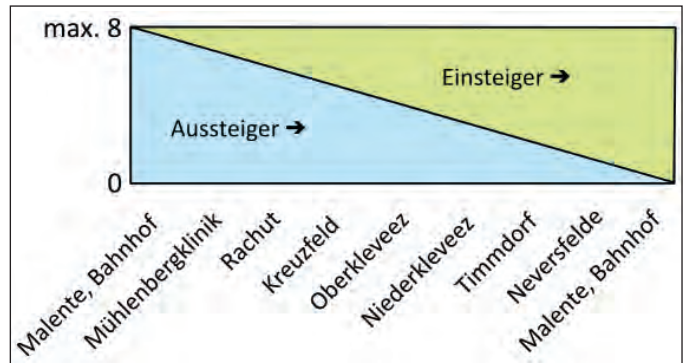
„Wir fahren immer dann, wenn der Bus nicht fährt!“ heißt es deshalb beim Bür-



Zum Autor

Dipl.-Inf. Peter Knoke ist selbständig und realisiert anwendungsnahe Projekte mit dem Schwerpunkt ÖPNV. Nahverkehr im ländlichen Raum und die Arbeitsgebiete Wandern, Radfahren und Wassersport sind es, durch die er vertiefte Kenntnisse – unter anderem im Tourismus – erworben hat. Multimodale und bedarfsgestützte Verkehre runden deshalb sein Profil ab.

Abb. 2: Prinzipskizze der Auslastung (Beispiel Südschleife).



gerbusverein, wenn nach dem Fahrplan gefragt wird. Somit können Fahrgäste beide Angebote, sowohl den Busverkehr mit den Linien 5503, 5506, 5507 und 5510 als auch den Bürgerbus nach Bedarf nutzen. Die Nutzung des Bürgerbusses wird sowohl durch die persönlichen Kontakte als auch – in Einzelfällen – durch den ersparten Fahrpreis begünstigt.

Rechtsfragen und Finanzierung

Auf Wunsch des Kreises wurde zunächst versucht, den Betrieb konzessionsrechtlich und tariflich in den ÖPNV zu integrieren. Jedoch stellte sich heraus, dass durch die systemimmanenten Anforderungen, die an einen formal in den ÖPNV integrierten Betrieb gestellt werden (unter anderem Anwendung des Schleswig-Holstein-Tarifs, Einnahmeaufteilung) und die Komplexität der Vertragsgestaltung mit dem zuständigen Verkehrsunternehmen keine geringen Hürden zu überwinden waren. Dies stand dem Wunsch des Vereins entgegen, bis zur Betriebsaufnahme nicht zu viel Zeit zu verlieren, um die Motivation seiner Akteure und Mitglieder zu erhalten.

Nach eingehender Diskussion entschied man sich daher, dieses optimierte Betriebskonzept außerhalb des PBefG, also in der so genannten „genehmigungsfreien Nische“ zu fahren. Aufgrund der Gesetzeslage dürfen deshalb keine Fahrgeldeinnahmen erhoben werden. So musste sich der Ver-

ein auf die Einnahmen einer Spendendose beschränken. Dabei war abzusehen, dass die Spenden und Mitgliedsbeiträge zur Deckung der Kosten für die Fahrzeugbeschaffung und den Betrieb nicht ausreichen würden. Der Verein hatte daher frühzeitig Förderanträge bei verschiedenen Institutionen gestellt.

Neben der Gemeinde Malente und dem Kreis Ostholstein hat die AktivRegion Schwentine-Holsteinische Schweiz (SHS) zur Finanzierung des Fahrzeuges beigetragen. Die Betriebskosten teilen sich – zunächst auf drei Jahre zur Probe – der Kreis und die Gemeinde. Die Diskussionen um die Konzessionierung sowie die Einwerbung der Fördergelder verzögerten jedoch die Umsetzung nicht unerheblich. Obwohl

Bad Malente Markt – Malente-Rachut

Ab	Fahrt	An	Dauer	Verkehrstage
06:15	Bus 5510	06:22	00:07	Mo - Fr a
08:15	Bus BB	08:27	00:12	Mo - Sa a
10:33	ALT 5510	10:40	00:07	nicht täglich b
11:15	Bus BB	11:27	00:12	Mo - Sa a
12:33	TB 5510	12:40	00:07	Mo - Fr c
13:37	Bus 5510	13:44	00:07	Mo - Fr c
14:33	ALT 5510	14:40	00:07	nicht täglich b
16:34	ALT 5510	16:41	00:07	Mo - Fr c
17:15	Bus BB	17:27	00:12	Mo - Fr a
18:35	ALT 5510	18:42	00:07	Mo - Fr a
19:15	Bus BB	19:27	00:12	Mo - Fr a

Abb. 3: Der Bürgerbus (BB) passt in die Fahrplanlücken (a werktags, b Mo-Fr in den Ferien, c an Schultagen, ALT Anruflinienfahrt, TB TaxiBus/Linientaxi)

Quelle: [3]



Abb. 4: De Lütte Lenter auf der Brücke in Timmdorf.

der Kreis Ostholstein als Aufgabenträger im Falle des Bürgerbusses Malente ausnahmsweise eine Bezuschussung für einen Betrieb außerhalb des PBefG vorgenommen hat, verfolgt er nach eigenen Angaben grundsätzlich das Ziel, Bürgerbus-Verkehre konzessionsrechtlich sowie tariflich in den ÖPNV zu integrieren.

Implementierung des Betriebskonzeptes

Während der konzessionierte Linienverkehr die Haltestellen im Bereich der Südschleife nur in zwei Fahrabschnitten bedienen kann, kann der Bürgerbus die lastbeschränkte Brücke in Timmdorf befahren. Dafür wurde ein Kleinbus mit einem Leergewicht von zirka 2300 kg angeschafft. Lediglich bei Vollbelegung samt eines elektrischen Rollstuhls, der im Heckbereich über eine integrierte elektrische Rollstuhlrampe (Hublift) eingeladen werden kann, könnten 3000 kg überschritten werden. Für diesen theoretischen Fall ist vorgesehen, dass ein bis zwei Fahrgäste die kurze Brücke in Timmdorf zu Fuß überqueren müssen.

Auch gelang es dem Verein, die organisatorische Vorarbeit für den Betrieb professionell zu bewältigen und genügend ehrenamtliche Fahrer/-innen für den Betriebsstart zu gewinnen. Es wurde festgelegt, dass diese eine Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung (P-Schein) erwerben müssen, obwohl dies für nicht konzessionierte Verkehre nicht vorgeschrieben ist. Eine Schulung auf der „Malenter Acht“ mit dem Kleinbus erfolgt zusätzlich. Bis Anfang Januar 2017 standen 20 geschulte Fahrer/-innen zur Verfügung. Ende 2017 waren es 23. Etwa Zweidrittel des Fahrpersonals sind Rentner.

Entsprechend der „gefühlten“ Leistungsfähigkeit des Bürgerbus-Vereins wird

von Montag bis Freitag sowie Samstagvormittag gefahren, insgesamt also 33 Fahrplanstunden je Woche mit rund 880 Fahrplan-km. Der Anteil an betrieblichen Leerfahrten ist dabei mit gut 50 km je Woche sehr gering. Für einen entspannten Fahrbetrieb durch die Ehrenamtlichen wird eine Schicht auf drei Stunden beschränkt. Jedes Fahrpersonal kommt also ungefähr alle ein bis zwei Wochen zum Einsatz.

Es werden rund 60 Haltestellen bedient. Sieben davon wurden neu eingerichtet und sorgen für eine bessere Feinerschließung als der konzessionierte ÖPNV sie bieten kann. Die Haltestellenausstattung besteht nur aus einem Fahrplanaushang. Fast immer konnten dafür vorhandene Haltestellenmasten oder andere Pfosten genutzt werden. Beachtenswert ist die Möglichkeit, mit dem kleinen Fahrzeug direkt am Eingang der Mühlenbergklinik im Zentralort Bad Malente-Gremesmühlen vorzufahren. Erstmals wird auch die Eutiner Straße bedient, wo sich die Sportschule und der heutige Uwe-Seeler-Fußball-Park – Trainingszentrum früherer Fußball-Nationalmannschaften – in der Nähe befinden. Fahrtenwünsche abseits der Hauptroute können im Rahmen des Fahrplans erfüllt werden.

Die Nordschleife wird, anders als im Entwurfskonzept skizziert, gegen den Uhrzeigersinn befahren. Ansonsten sind die implementierten Änderungen der Route nur gering. Von den Abstecherfahrten zu den entlegenen Siedlungen wird wenig Gebrauch gemacht, wobei allerdings die Möglichkeit gerne genutzt wird, auch mal zwischen zwei Haltestellen ein- oder auszustiegen. Minimale Umwege, die den Fahrplan nicht signifikant beeinflussen, kommen regelmäßig vor.

Der Start: Erfahrungen im ersten Betriebsjahr

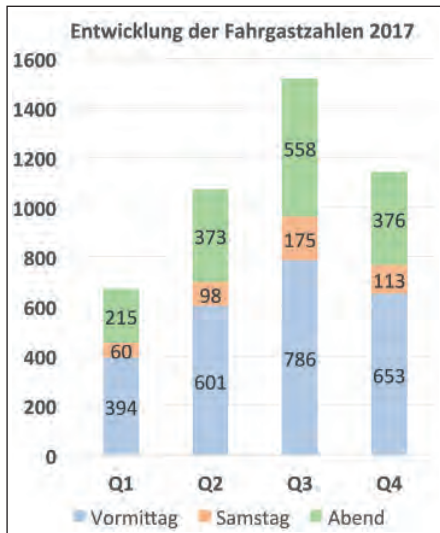
Nach einer gebührenden Feier im Malenter Kurpark am 8. Januar startete der Bürgerbus am 9. Januar 2017 um 9 Uhr zu seiner ersten Fahrt. Schon am 19. März 2017 erfolgte die erste Anpassung der Fahrtroute an Kundenwünsche sowie an die Anforderungen einer längerfristigen Straßensperre durch eine Baustelle.

Eine weitere Optimierung des Betriebskonzeptes erfolgte ab Sommer 2017. Aufgrund der Fahrgastnachfragen wird der Abstecher nach Rachut – trotz eines 2 km langen unbefestigten Weges – nun regelmäßig ge-



Foto: Michael Winkel

Abb. 5: Umstieg in den Zug.



	Vormittag 9–12 Uhr	Samstag 9–12 Uhr	Abend 17–20 Uhr	Gesamt	Ø je Tag	Anzahl Betriebstage	Anzahl Samstage
Q1-2017	394	60	215	669	9,42	71	11
Q2-2017	601	98	373	1072	14,68	73	13
Q3-2017	786	175	558	1519	19,23	79	14
Q4-2017	669	97	376	1142	15,43	74	12
Summe 1. Jahr (51 Wochen)	2450	430	1522	4402	14,82	297	50

Abb. 6 und Tab. 1: Entwicklung der Fahrgastzahlen (09.01. bis 31.12.2017)

Entwicklung der Fahrgastzahlen

Es kam zu einer kontinuierlichen Steigerung der Fahrgastzahlen in den ersten drei Quartalen. Die Fahrgastzahlen erreichten im Sommer durchschnittlich 19,2 Fahrgäste je Tag, was einer Bündelung von 3,2 Fahrgästen je Fahrt entspricht. Einzelne Leerfahrten kommen vor, komplette Leerfahrten während einer dreistündigen Schicht hingegen nicht. Die Leerfahrten konzentrieren sich überwiegend auf die Wintermonate und konkret auf die letzte Südschleife zwischen 19 und 20 Uhr. Erste Auswertungen ergeben einen Leerfahrten-Anteil von knapp fünf Prozent im Sommer 2017 und gut zehn Prozent im Winter 2017/18.

Die Nutzung erfolgt – entsprechend der Zielvorstellung – überwiegend zwischen den Dorfschaften und dem Zentralort. Gut genutzt wird das Angebot zum Beispiel in Racht und in Kreuzfeld. Aber auch Haltestellen in Wohngebieten des Zentralorts werden stark nachgefragt. Die Haltestelle am Bahnhof wird mit weitem Abstand am meisten genutzt. Trotz Optimierung des Fahrplans erreichte der Bürgerbus im dritten Quartal 2017 seine Auslastungsgrenze. Dies liegt unter anderem an der touristischen Nutzung durch Urlaubsgäste im Sommer. Auch Schüler und Berufstätige fahren in nennenswertem Umfang mit dem Bürgerbus. Schüler nutzen es auch zwischen den Dorfschaften, vor allem in den Sommermonaten. Im vierten Quartal waren die Fahrgastzahlen wegen des Saisonendes im Tourismus und der Dunkelheit während der Spätschicht erwartungsgemäß wieder rückläufig. Im ersten Betriebsjahr (51 Wochen) wurden 4400 Fahrgäste befördert. Sollte sich ein weiterer Anstieg der Nachfrage ergeben, könnten ab Sommer 2018 Kapazitätsengpässe auftreten. An einer Lösung dieses Problems wird vorsorglich gearbeitet.

Spenden-Einnahmen

Die Spendendose wurde in den ersten neun Monaten mit durchschnittlich 88 Cent je Fahrgastfahrt „gefüttert“. Vergleicht man dies mit dem Schleswig-Holstein-Tarif, so liegt dieser bei 1,80 bis 3,20 Euro je Einzelfahrt in Malente. Kalkuliert man die entsprechenden Rabatte ein (von der Bahncard 25 bis zur Schülermonatskarte im Abonnement), so dürften die durchschnittlichen Erlöse um die 1,30 bis 1,40 Euro je Fahrt liegen. Damit kommt der Bürgerbus durch die Spenden auf rund 65 Prozent der rechnerischen Tarif-Einnahmen. Zu bedenken ist ferner, dass die Abrechnung nach dem Schleswig-Holstein-Tarif aufwendig ist und Gebühren kostet. Ein Fahrschein drucker nebst Schulung der Fahrer/-innen wäre dann ebenfalls erforderlich. Die Spendendose ist also keine schlechte Lösung und sichert die Liquidität des Vereins.

Dokumentation

Die betriebliche Dokumentation umfasst die vollständige automatische und eine parallele manuelle Zählung der Ein- und Aussteiger. Noch werden die automatisch erfassten Ergebnisse des integrierten Fahrgastzählers mit GPS-Trackingmodul verifiziert und mit den manuell geführten Listen abgeglichen. Es ist absehbar, dass im Laufe des Jahres auf die manuelle Zählung verzichtet werden kann. Auch wird eine Fahrtendokumentation mit eventuellen Zwischenfällen vorgenommen. Dadurch ist jederzeit eine planerische Auswertung möglich.

Information und Werbung

Seit Gründung des Bürgerbusvereins wird regelmäßig umfangreich in der örtlichen Presse über das Projekt berichtet. Für den Betriebsstart waren gedruckte Fahrplan-Flyer fertig, die breit gestreut ausliegen. Sie werden durch Werbung finanziert und sind zwischenzeitlich aufgrund der Fahrplananpassung erneuert worden.

fahren und die Dorfschaft Kreuzfeld mit weiteren zwei Haltestellen bedient. Damit entfällt für die Fahrgäste das Überqueren der Landesstraße. Der Ortsteil Neversfelde wird seither über eine eigene kleine Schleife angebunden. Die Haltestelle am Markt wird häufiger angefahren, um Fahrgäste schneller wieder absetzen zu können. Dies wirkt einer Überbesetzung des Kleinbusses entgegen.

Seit Dezember 2017 steht eine private Wendemöglichkeit in Sielbeck (Kreis Ostholstein, zirka 200 Ew.) zur Verfügung. In dieser zur Stadt Eutin gehörenden Dorfschaft können drei weitere Haltestellen bedient werden.

Der Bahnhof in Malente ist zum zentralen Dreh- und Angelpunkt geworden. Hier ermöglicht der Halbstundentakt auf der Schiene kurze Umstiegszeiten zwischen Bahn und Bus. Der Hublift für Rollstühle kommt zunehmend mehr und regelmäßig zum Einsatz.

Im ganzen Jahr gab es nur einen Fahrtenausfall durch eine Fahrzeug-Panne (gerissene Kraftstoffleitung). Dabei konnte der Verein auf ein Ersatzfahrzeug der freiwilligen Feuerwehr und Unterstützung bei der Reparatur durch den gemeindlichen Bauhof zählen. Auch kann das Fahrzeug am Betriebshof der Gemeinde abgestellt und der Waschplatz der Feuerwehr für die Fahrzeugreinigung genutzt werden. Die ortsansässige DLRG hat bereits signalisiert, dass sie bei einem zukünftigen Ausfall des Bürgerbusses ebenfalls ihren Kleinbus zur Verfügung stellen würde. Aufgrund der ausreichend bemessenen Puffer konnte praktisch immer pünktlich gefahren werden.

Tab. 2: Besondere Eigenschaften des Bürgerbusses Malente

Besonderheiten des Malenter Bürgerbusses	
Planung	Achtförmige Linienführung (Fahrt nur in einer Richtung)
Planung	Fahrten können getaktet werden (Nord- und Südschleife je eine Stunde)
Planung	Fester Fahrplan von Montags bis Samstag mit bedarfsweisen Abstechern
Planung	Optimale Schließung von Fahrplanlücken des Linienverkehrs
Planung	Haltestellenbedienung an Landesstraßen, a.W. Haustürbedienung in Wohnstraßen
Planung	Nahezu Vollerschließung der Gemeinde Malente
Planung	Lastbeschränkte Brücke (3t) kann befahren werden; Vorteil gegenüber Standard-Linienbussen
Recht	Fahrten erfolgen außerhalb des PBefG
Recht	Fahrgeld wird nicht erhoben; im Fahrzeug befindet sich eine Spendendose
Organisation	Eingetragener Bürgerbus-Verein
Organisation	Unterstützung durch die Gemeinde, die freiwillige Feuerwehr und private Organisationen
Finanzen	Finanzielle Unterstützung durch die Gemeinde, den Kreis, die AktivRegion SHS und die EU
Finanzen	Spendenaufkommen ca. 60 bis 70% der entsprechenden Fahrgeldeinnahmen nach Nah.Sh-Tarif
Betrieb	Erfolgreiche Betriebseinführung ohne Fahrtenausfälle im 1. Quartal
Betrieb	Leerfahrtenanteil sehr gering, im Sommer Besetzung nahe der Auslastungsgrenze
Betrieb	Pünktliche und zuverlässige Betriebsführung, laufende Steigerung der Fahrgastzahlen
Betrieb	Fahrgastzahlen erreichen im Sommer durchschnittlich 19,2 Fahrgäste bei 6 Kursen (3,2 je Fahrt)
Betrieb	Auch Touristen, Schüler und Berufstätige nutzen den Bürgerbus
Werbung und	Beschrifteter Bus ("De Lütte Lenter"), Haltestellenaushänge, Fahrplan-Flyer, Presseberichte
Information	Internetseite, Live-Bus-Tracking, HAFAS-Auskunft
Dokumentation	Ausführliche Quartalsberichte

Durch die Aufschrift „De Lütte Lenter“ macht der Bus für sich selbst Werbung. Schließlich gibt es eine Internetseite des Vereins [4] und es ist eine Nachverfolgung des Busses im Internet möglich [5]. Im Januar 2018 wurde der Bürgerbus schließlich in die landesweite elektronische Fahrplanauskunft aufgenommen.

Fazit

Die Einführung des Malenter Bürgerbusses ist gelungen. Mit den konzeptionellen Anpassungen im Laufe des Jahres hat der Verein ein hohes Maß an Organisationsfähigkeit und Flexibilität bewiesen.

„De Lütte Lenter“ leistet durch die Anbindung der Dorfschaften an den Hauptort Malente einen wertvollen Beitrag zur Daseinsvorsorge. Das Angebot wird von

den Fahrgästen gut angenommen. Die Verankerung des Bürgerbusses in der Gemeinde und die persönliche Betreuung der Fahrgäste spielen dabei eine nicht zu unterschätzende Rolle. Die Erfolgsabhängigkeit des Bürgerbusses von professionell arbeitenden Akteuren vor Ort und die Aufgeschlossenheit der Verantwortlichen in Politik und Verwaltung müssen deshalb besonders betont werden.

Anfangs noch als „Notlösung“ betrachtet, hat das Konzept „Bürgerbus Malente“ einen echten Charme entwickelt. Gerade weil keine Fahrgelder eingenommen werden dürfen und die Finanzierung des Projektes davon nicht abhängig gemacht wird, erfährt der Bürgerbus-Malente aus Sicht des Vereins auch über die Gemeindegrenzen hinaus Respekt und Anerkennung, die allen Beteiligten zuteil werden. Dieses Projekt für die Daseinsvorsorge sei ein Beispiel

dafür, dass Erfolg nicht nur wirtschaftlich bewertet werden kann.

Und schließlich: Auch wenn sich das Projekt nicht rechnet – lohnen tut es sich allemal.

Ausblick

Zusätzlich gewünschte Fahrten könnten aufgrund der Leistungsfähigkeit des Vereins in gewissem Umfang zwar erfolgen, müssen jedoch mit Rücksicht auf den konzessionierten Linienverkehr bisher zurückgestellt werden. Sofern das Projekt über die dreijährige Probephase hinaus fortgeführt wird, soll insbesondere auf Wunsch des Kreises Ostholstein versucht werden, den Betrieb möglichst vollständig in den ÖPNV zu integrieren. Der bisher erfolgreiche Verlauf macht den Akteuren auf jeden Fall Mut, auch die kommenden Herausforderungen gemeinsam zu meistern.

Danksagung

Der Verfasser dankt Herrn Michael Winkel vom Verein BürgerBus Malente e.V. für die umfangreichen zur Verfügung gestellten betrieblichen Informationen und Herrn Oscar Klose vom Kreis Ostholstein für die Beantwortung grundlegender Fragen zu den Themen Recht und Finanzierung.

Literatur / Anmerkungen

- [1] Wikipedia; <https://www.Malente.de>
- [2] Dritter Regionaler Nahverkehrsplan des Kreises Ostholstein (2015).
- [3] Nah.Sh/HAFAS, Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein GmbH (NAH.SH GmbH)
- [4] <http://buergerbuss-malente.de>
- [5] <http://bus-tracking.herokuapp.com>

Zusammenfassung / Summary

„De Lütte Lenter“ nimmt Fahrt auf

In Malente (Holsteinische Schweiz) gründete sich 2014 ein Bürgerbus-Verein, um die Daseinsvorsorge für sozial schwächere Einwohner, Gehandicapte und Menschen in besonderen Lebenslagen zu verbessern. Trotz schwieriger Rahmenbedingungen gelang es mit finanzieller Unterstützung von Kommune und Kreis als Aufgabenträger, den Bürgerbus-Betrieb im Januar 2017 in der genehmigungsfreien Nische aufzunehmen. Mit einer Doppelschleife, die geschickt die Fahrplanlücken im ÖPNV nutzt, werden alle Dorfschaften in der Gemeinde bedient. Anstelle von Fahrgeldeinnahmen wird die Spendendose im Fahrzeug rege genutzt. Die Fahrgastzahl stieg kontinuierlich und erreichte im ersten Betriebsjahr 4400.

„De Lütte Lenter“ picks up speed

In 2014, a citizen bus association was established in Malente in order to improve public service for socially deprived, handicapped or people in special circumstances. Despite difficult framework conditions, it was possible – with the financial support of the town council and the district – to obtain permit-free authorization for the citizen bus initiative. The project was successfully launched in January 2017. With a double loop, clever using the schedule gaps in the public transport, all villages in the community have been continually served. Instead of paying fares, the passengers make active use of the donation box in the vehicle. The number of passengers has risen steadily since its inception and reached 4400 passengers in the first year of operation.



InnoTrans 2018, 18.–21. September 2018, Berlin

Internationale Fachmesse für Verkehrstechnik
Innovative Komponenten · Fahrzeuge · Systeme

+++ News +++ News +++ News +++ News +++

Eigene Messehalle zum Thema Reinigung

Spezielle Produkte und Innovationen zur Reinigung im öffentlichen Personenverkehr werden auf der InnoTrans 2018 in einer kompletten Messehalle zu sehen sein. Internationale Anbieter von Systemen und Dienstleistungen für die Innen- und Außenreinigung präsentieren sich in Halle 7.2c. Toilettenentsorgungssysteme und Waschanlagen sowie Reinigungs-, Pflege- und Desinfektionsmittel gehören hier ebenfalls zum Portfolio. Und auch bei der Reinigung hält die Digitalisierung inzwischen Einzug: Reinigungsroboter für die Bodenreinigung in Bahnhöfen gehören ebenso dazu wie die jüngste Initiative der Deutschen Bahn AG, bei der Kunden aktuelle Verschmutzungen per WhatsApp-Mitteilung an das Unternehmen melden können.



Die Reinigungsfachmesse CMS und die InnoTrans haben für ihren thematischen Schnittpunkt den Mobility Cleaning Circle eingerichtet. Auf der vergangenen CMS wurde beispielsweise die Graffiti-Entfernung demonstriert. Bei der kommenden InnoTrans werden Aussteller rund um das Thema Reinigung im öffentlichen Verkehr eine komplette Messehalle füllen
(Foto: Messe Berlin)

Erstmals Hackathon auf der InnoTrans

Zur InnoTrans 2018 lädt die Messe Berlin erstmals zu einem Hackathon ein. Für vier Tage vom 18. bis 21. September treffen sich Softwareentwickler, Designer und Branchenexperten zum Programmieren im City Cube auf dem Messegelände. Entwickelt werden sollen unter anderem neue Ideen für vernetzte Mobilitätslösungen. Am Abschlusstag präsentieren die Teilnehmer ihre Ergebnisse, dann wird ein Gewinner gekürt. Für den Hackathon, der unter dem passenden Namen „HackTrain“ beworben wird, arbeitet die Messe Berlin mit Hack Partners zusammen. Das Unternehmen verfügt über mehrjährige Erfahrung in der Organisation solcher Veranstaltungen und hat sich auf die Schienenverkehrsindustrie spezialisiert.

Karrierekonzept wird weiter ausgebaut

Das in den vergangenen Jahren eingeführte Karrierekonzept der InnoTrans wird in diesem Jahr weiter ausgebaut. Damit sollen gezielt Schüler, Studenten und junge Mitarbeitende angesprochen werden. Bei der InnoTrans 2016 haben rund 100 Aussteller an dem Konzept teilgenommen, 3500 nationale und internationale Studenten besuchten damals die InnoTrans. Über die Career & Education-Präsentation in Halle 7.1c hinaus gibt es geführte Touren durch die Messe und den Career Point an Messeständen der beteiligten Aussteller, die über Karrieremöglichkeiten informieren.



Das Karrierekonzept der Messe Berlin präsentiert sich unter anderem mit einer eigenen Messehalle rund um Berufseinstieg und Aufstieg in der Bahnbranche. Hier stellen Unternehmen und Verbände aus, die sich dem Thema Nachwuchsförderung widmen. Zudem informieren die Aussteller im Career Forum mittels Vorträgen und Diskussionen über Karrierechancen
(Foto: Messe Berlin)

► InnoTrans im Überblick

Fachmesse: 18.–21. September 2018
Publikumstage: 22.–23. September 2018
Veranstalter und Veranstaltungsort: Messe Berlin GmbH,
ExpoCenter City, Messedamm 22, 14055 Berlin
Öffnungszeiten: Fachmesse 9:00 – 18:00 Uhr,
Publikumstage 10:00 – 18:00 Uhr (nur Frei- und Gleisgelände)
Preise: Tagesticket Online: 48,00 EUR / vor Ort: 90,00 EUR
Dauerticket Online: 70,00 EUR / vor Ort: 120,00 EUR
Studententicket: 13,00 EUR
(gegen Vorlage eines gültigen Studentenausweises)

E-Mail: innotrans@messeberlin.de · Web: www.innotrans.de

**Eurail
press**

ist Medienpartner der InnoTrans 2018