



Stadt Olfen

# Evaluation zum Flexiblen Bürgerbussystem Olfen

## Impressum

### Auftraggeber

Stadt Olfen  
Kirchstraße 5  
59399 Olfen

### Auftragnehmer



**Planersocietät**  
Stadtplanung Verkehrsplanung Kommunikation

Planersocietät – Stadtplanung, Verkehrsplanung, Kommunikation  
Dr.-Ing. Frehn, Steinberg Partnerschaft, Stadt- und Verkehrsplaner  
Gutenbergstr. 34  
44139 Dortmund

Fon: 0231/589696-0

Fax: 0231/589696-18

[info@planersocietaet.de](mailto:info@planersocietaet.de)

[www.planersocietaet.de](http://www.planersocietaet.de)

### Bearbeitung

Dr.-Ing. Michael Frehn (Projektleitung)

M. Sc. Rolf Alexander

Dortmund, im November 2013

### Hinweis

Bei allen planerischen Projekten gilt es die unterschiedlichen Sichtweisen und Lebenssituationen von Frauen und Männern zu berücksichtigen. In der Wortwahl des Gutachtens werden deshalb geschlechtsneutrale Formulierungen bevorzugt oder beide Geschlechter gleichberechtigt erwähnt. Wo dies aus Gründen der Lesbarkeit unterbleibt, sind ausdrücklich stets beide Geschlechter angesprochen.

## Inhaltsverzeichnis

|   |           |
|---|-----------|
| <b>Abbildungsverzeichnis .....</b>                              | <b>2</b>  |
| <b>Abkürzungsverzeichnis .....</b>                              | <b>2</b>  |
| <b>1 Anlass und Aufgabenstellung .....</b>                      | <b>3</b>  |
| <b>2 Ausgangslage und Bestandsanalyse .....</b>                 | <b>5</b>  |
| 2.1 Bürgerbusse in Deutschland                                  | 5         |
| 2.2 Stadt- und Verkehrsstrukturen in Olfen                      | 5         |
| 2.3 Bürgerbusangebot Olfen bis Januar 2013                      | 9         |
| 2.4 Flexibles Bürgerbusangebot Olfen seit Januar 2013           | 10        |
| <b>3 Ergebnisse der Evaluation .....</b>                        | <b>13</b> |
| 3.1 Angebot   | 13        |
| 3.2 Fahrgastaufkommen   | 14        |
| 3.3 Kilometerleistung   | 15        |
| 3.4 Einnahmen   | 16        |
| 3.5 Ausgaben  | 17        |
| 3.6 Nutzer, Nutzungsstrukturen und Wahrnehmung durch die Nutzer | 18        |
| <b>4 Fazit .....</b>  | <b>25</b> |
| <b>Quellenverzeichnis .....</b>                                 | <b>27</b> |

## Abbildungsverzeichnis

|   |    |
|---|----|
| Abb. 1: Einrichtungen des täglichen bis monatlichen Bedarfs.....                      | 7  |
| Abb. 2: Regelmäßiges Bedienungsangebot im ÖPNV: Mo.-Fr. zwischen 08:00 und 18:00..... | 8  |
| Abb. 3: Entwicklung der Fahrgastzahlen bis zur Angebotsumstellung 2013 .....          | 10 |
| Abb. 4: Neue Bedienungsvarianten beim Bürgerbus Olfen .....                           | 10 |
| Abb. 5: Bedienungsangebot des Bürgerbusses in Olfen .....                             | 11 |
| Abb. 6: Beförderte Personen vom Zeitraum Feb.-Okt. ....                               | 14 |
| Abb. 7: Gefahrene Kilometer .....   | 15 |
| Abb. 8: Einnahmen durch Fahrkartenverkäufe .....                                      | 16 |
| Abb. 9: Kraftstoffverbrauch (Liter) .....   | 17 |
| Abb. 10: Einnahmen-/Ausgabenbilanz zum Bürgerbus Olfen .....                          | 18 |
| Abb. 11: Nachgefragte Relationen 2013 .....   | 19 |
| Abb. 12: Bürgerbusnutzung – Beispiel I .....  | 21 |
| Abb. 13: Bürgerbusnutzung – Beispiel II .....   | 22 |

## Abkürzungsverzeichnis

|      |                                 |
|------|---------------------------------|
| MIV  | Motorisierter Individualverkehr |
| ÖPNV | Öffentlicher Personennahverkehr |
| R44  | Regionalbuslinie                |
| T57  | Taxibuslinie                    |

## 1 Anlass und Aufgabenstellung

Die Stadt Olfen verfügt wie viele kleinere Städte in Nordrhein-Westfalen über einen Bürgerbus, welcher das örtliche ÖPNV-Angebot ergänzt. Bis zum Januar 2013 erfolgte dieses Angebot als klassischer Linienverkehr. Durch eine Ausnahmegenehmigung der Bezirksregierung Münster besteht seither die Möglichkeit, ein Bürgerbusangebot als Flächenbetrieb anzubieten. Im Gegensatz zum Taxiverkehr muss allerdings eine Haltestelle (Start oder Ziel) Bestandteil einer Fahrt sein. Dieses neue Konzept wird seit Mitte Januar 2013 erprobt.

Die Stadt Olfen hat die Planersocietät im Oktober 2013 damit beauftragt, eine Evaluation zu den Wirkungen des neuen flexiblen Bürgerbussystems vorzunehmen. Dazu wird das neue flexible Anrufbürgerbusangebot mit dem liniengebundenen Angebot vor der Umstellung im Januar 2013 anhand von mehreren Kenndaten (Fahrgastzahlen, km-Leistung, Kosten, Einnahmen etc.) verglichen. Zugleich wurde im Rahmen der Evaluation auch mit ausgewählten Fahrgästen über die Vor- und Nachteile gesprochen. Der vorliegende Bericht fasst die wesentlichen Ergebnisse der Evaluation zusammen.



## 2 Ausgangslage und Bestandsanalyse

### 2.1 Bürgerbusse in Deutschland

Nicht alle Siedlungsgebiete lassen sich durch ein regelmäßiges Busangebot im Linienverkehr erschließen. Häufig rechtfertigt vor allem in ländlichen Räumen die Nachfrage den damit verbundenen finanziellen Aufwand nicht. Daher sind für diese Räume alternative Bedienungskonzepte erforderlich, um den dortigen Bewohnern eine Grundsicherung ihrer Mobilität durch öffentlichen Personennahverkehr zu ermöglichen. Dies wird auch von gesetzlicher Seite unterstützt wie z. B. durch das ÖPNG NRW<sup>1</sup>. Vor allem die Nutzung von Bürgerbussen hat sich dabei in Nordrhein-Westfalen als erprobtes Mittel zur Sicherstellung einer Grundmobilität auch für ländliche Räume erwiesen. So bestehen im Jahr 2013 über 100 Bürgerbusvereine in Nordrhein-Westfalen, weitere sind in Planung<sup>2</sup>.

Wichtigstes Element beim Bürgerbus ist das ehrenamtliche Engagement. Hierbei leisten Bürgerinnen und Bürger freiwillig den Fahrdienst in ihrer Freizeit. Dadurch können Personalkosten eingespart werden, was es dem Bürgerbus erst möglich macht auch auf kleinere Nachfragen außerhalb regelmäßig bedienter Haltestellen reagieren zu können. Bürgerbusangebote sind dabei stets eine Ergänzung zum bestehenden Angebot im ÖPNV einer Kommune. Sie leisten einen wichtigen Beitrag zur lokalen Mobilität z.B. für die Erledigung des täglichen bis monatlichen Bedarfs für Menschen, welche über kein eigenes Auto oder keine Fahrerlaubnis verfügen.

### 2.2 Stadt- und Verkehrsstrukturen in Olfen

Die Stadt Olfen liegt im südlichen Teil des Kreises Coesfeld im Übergang vom Münsterland zum Ruhrgebiet. Zum Ende des Jahres 2012 lebten dort 12.134 Menschen. Bei einer Fläche von 52,43 km<sup>2</sup> entspricht dies einer Bevölkerungsdichte von etwa 231 Einwohnern pro Quadratkilometer<sup>3</sup>. Die meisten Einwohner leben im Hauptort Olfen, der eine sehr kompakte Siedlungsstruktur aufweist. Der ca. 4,5 km vom Hauptort entfernte Ortsteil Vinnum hat ca. 1.000 Einwohner. Darüber hinaus gehören die Bauernschaften Eversum, Kökelsum, Benthof, Sülsen und Rechede sowie Einzelhofanlagen zum Stadtgebiet.

Die Ortsteile sind vorwiegend durch Wohnnutzung gekennzeichnet. Die Infrastruktureinrichtungen konzentrieren sich auf den Hauptort (v. a. Oststraße, Kirchstraße, Bilholtstraße). Hier befinden sich fast alle Einrichtungen des täglichen bis monatlichen Bedarfs wie Supermärkte, Ärz-

---

<sup>1</sup> §2 (7): Bei der Planung und Ausgestaltung des ÖPNV sollen bei geringer Nachfrage die Möglichkeiten alternativer Bedienungsformen wie Rufbusse, Sammeltaxen und Bürgerbusse genutzt werden.

<sup>2</sup> Pro Bürgerbus NRW, <http://www.pro-buergerbus-nrw.de/>

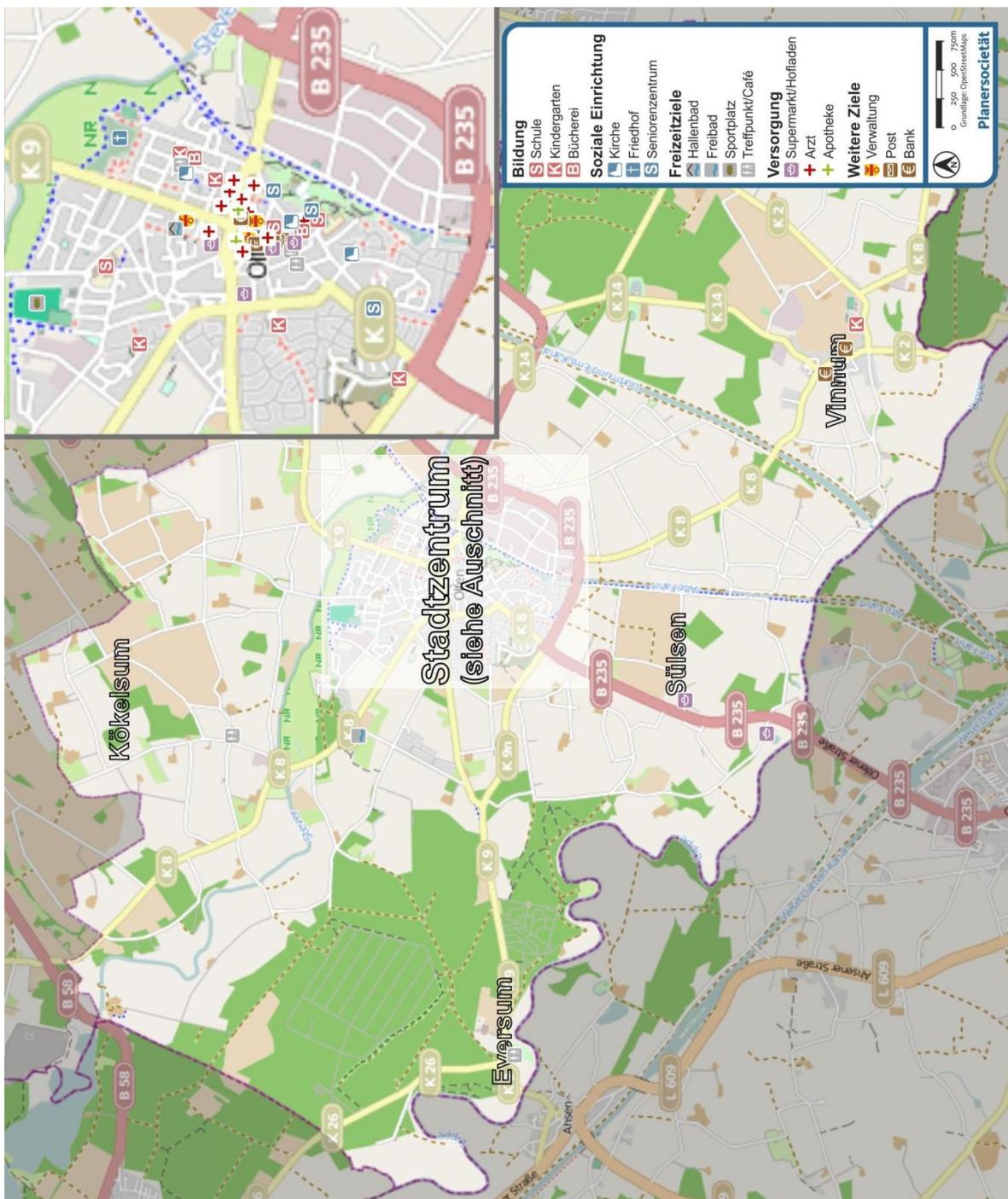
<sup>3</sup> IT NRW, Bevölkerungsstand auf Basis Zensus 2011

te/Apotheken, Grund- und Gesamtschulen sowie die kirchlichen und sozialen Infrastruktureinrichtungen (vgl. Abb. 1). Über die B235 ist Olfen mit Datteln und dem Ruhrgebiet sowie im Norden mit der Stadt Lüdinghausen verbunden. Über die B236 erfolgt die Anbindung an Selm im Osten.

Vor allem für Menschen außerhalb des Hauptortes und ohne eigenes Auto ist die Erreichbarkeit der Einrichtungen sehr eingeschränkt. Aber auch für mobilitätseingeschränkte Personen sind diese Einrichtungen nur schwer zu erreichen, wenn sie nicht im direkten Umfeld wohnen. Die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs stellt in der Regel keine Alternative dar. Ein regelmäßiges Angebot besteht nur auf regionalen Achsen nach Datteln (282), Selm (T57) sowie nach Lüdinghausen (R44) (vgl. Abb. 2).

Da die Linien 282, R44 und T57 auf direktem Weg in die Nachbarkommunen verkehren, bleiben viele Siedlungsbereiche ohne Anschluss an den öffentlichen Personennahverkehr. Das verbleibende Angebot der Linien 531, 636, 637 und 638 bedient zwar das gesamte Stadtgebiet, dient aber primär dem Schulverkehr. Die Fahrten sind auf die Stundenpläne der Wieschofgrundschule und der Wolfhelmgesamtschule ausgerichtet. Diese Linien verkehren folglich nicht während der Ferien und sind auch bzgl. der Fahrtenregelmäßigkeit nicht geeignet, die Mobilität der Bewohner in der Stadt Olfen sicherzustellen. Daher erfolgte bereits 1998 die ergänzende Einführung eines Bürgerbusbetriebs.

Abb. 1: Einrichtungen des täglichen bis monatlichen Bedarfs



Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage der Stadt Olfen sowie einer Internetrecherche



## 2.3 Bürgerbusangebot Olfen bis Januar 2013

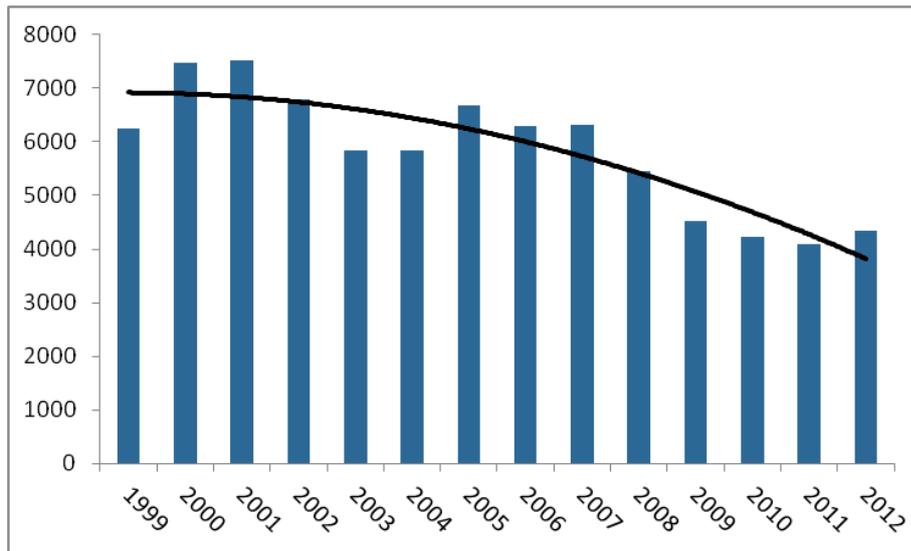
Mit dem Ziel allen Bürgern der Stadt Olfen eine Grundmobilität zu sichern, wurden im Jahr 1997 ein Bürgerbusverein gegründet. Dieser nahm im Jahr 1998 den Betrieb auf und sollte die Erschließung im öffentlichen Personennahverkehr außerhalb der regelmäßig verkehrenden Buslinien 282, R44 und T57 verbessern. Im 120-Minutentakt wurden die vier Linienäste vom Hauptort Olfen zu den Siedlungsgebieten Eversum, Schliekerpark, Rechede und Vinnum bedient. Dazu nutzte der Bürgerbus bestehende Haltestellen des öffentlichen Personennahverkehrs. Ergänzende Bürgerbushaltestellen wurden zusätzlich eingerichtet. Das Angebot erfolgte wie im klassischen Linienverkehr als Linie mit festem Takt und einer Bedienung zwischen Haltestellen mit festen Abfahrtszeiten.

Nach knapp zehn Jahren zeichnete sich ab, dass einer geringen Nutzung ein hoher Aufwand gegenüberstand. Ein zentraler Konflikt bestand hier zwischen Erschließung und Fahrzeit. Eine attraktive Fahrzeit bedeutete einerseits, einen möglichst direkten Linienweg zu finden. Eine möglichst attraktive Erschließung erforderte jedoch andererseits eine umwegige Linienführung vorbei an möglichst vielen Siedlungsgebieten. Verschärft wurde dieser Konflikt auch durch den Wunsch des Nutzers, nach dem Einstieg möglichst direkt zur Zielhaltestelle befördert zu werden. Zudem war die Linienführung an einen regelmäßigen, aber unattraktiven 120-Minutentakt<sup>4</sup> gebunden, so dass auch hierdurch die Anzahl an Umwegen zwecks besserer Erschließung begrenzt werden musste. Folglich wurden Menschen von der Nutzung ausgeschlossen, da weite Fußwege zwischen Wohnstandorten und Haltestellen bestanden.

Dies verdeutlicht auch die Entwicklung der Fahrgastzahlen, welche in den vergangenen Jahren rückläufig war. Damit war auch der langfristige Betrieb gefährdet, da mit sinkenden Fahrgastzahlen sinkende Einnahmen verbunden sind. Diese Entwicklung führte zur Überlegung, wie eine bessere Erschließung im Stadtgebiet mit dem Bürgerbus erzielt werden kann, um möglichst allen Bewohnern in Olfen eine Grundversorgung im öffentlichen Personenverkehr anbieten zu können und damit auch die Finanzierung des Bürgerbusses zu stärken.

---

<sup>4</sup> 120-Minutentakte haben eine schlechte Merkbarkeit, da neben der Abfahrtsminute auch die Abfahrtsstunde bekannt sein muss.

**Abb. 3: Entwicklung der Fahrgastzahlen bis zur Angebotsumstellung 2013**

Quelle: Stadt Olfen

## 2.4 Flexibles Bürgerbusangebot Olfen seit Januar 2013

Kernelement des neuen Bedienungsangebots ist die Lösung von einer reinen Haltestellenbedienung. Um allen Bewohnern der Stadt Olfen eine Grundversorgung ihrer Mobilität zu gewährleisten, musste ein Konzept entwickelt werden, welches die Bedienung bis vor die Haustür vorsah. Dies widersprach allerdings der Gesetzgebung im Personenbeförderungsgesetz, welche im öffentlichen Personennahverkehr nur eine Bedienung zwischen Haltestellen vorsieht<sup>5</sup>. Mit einer Ausnahmegenehmigung der Bezirksregierung Münster konnte schließlich ein neues Bedienungskonzept entwickelt werden. Dieses beinhaltet neben der klassischen Bedienung zwischen Haltestellen zwei zusätzliche Bedienungsvarianten.

**Abb. 4: Neue Bedienungsvarianten beim Bürgerbus Olfen**

1. Variante: Fahrt von einer Haltestelle zur Haustür



2. Variante: Fahrt von der Haustür zu einer Haltestelle



Quelle: Stadt Olfen

<sup>5</sup> Vgl. Personenbeförderungsgesetz §42

Damit wurde es möglich, Nutzer auch direkt bis vor die Haustür zu fahren und das Bedienungsgebiet auf die gesamte Stadt auszuweiten. Das wesentliche Ziel, allen Einwohnern der Stadt Olfen ein Grundangebot im öffentlichen Personennahverkehr zur Verfügung zu stellen, konnte erfüllt werden.

Hiermit war auch ein größerer technischer Aufwand verbunden, da nun keine Bindung mehr an feste Linienwege mit Haltestellen bestand. Dazu wurde das Stadtgebiet in drei Bereiche geteilt:

- Stadtzentrum
- Alle Bereiche westlich des Stadtzentrums
- Alle Bereiche östlich des Stadtzentrums

Jedem dieser Bereiche wurde eine Anfahrtsminute zugeordnet. Um die Bedienung bis vor die Haustür in den Fahrplan aufzunehmen, wurde das Angebot auf eine bedarfsgesteuerte Form umgestellt, bei der Fahrtwünsche bis zu 60 Minuten im Voraus oder als Dauerauftrag angemeldet werden müssen. Dies erfolgt in einer neu eingerichteten Mobilitätszentrale im Leohaus, welche ebenfalls ehrenamtlich betrieben wird. Eine Software unterstützt die dortigen Mitarbeiter, indem sie unter allen eingehenden Fahrtwünschen immer die kürzeste Linienführung berechnet und an den Bürgerbusfahrer weitergibt. Hierdurch kann für jede Fahrt die optimale Erschließung mit der kürzesten Fahrzeit berechnet werden.

**Abb. 5: Bedienungsangebot des Bürgerbusses in Olfen**



Quelle: basierend auf Internetseite Bürgerbus Verein Olfen

Die festgelegten Abfahrtsminuten dienen der Orientierung. Entsprechend der Routenberechnung durch die Software können diese leicht variieren. Allen Nutzern wird aber direkt bei der Anmeldung eine möglichst exakte Abfahrtszeit mitgeteilt. Dabei werden auch Restriktionen wie der Übergang zu den regionalen Buslinien an der Haltestelle Oststraße beachtet.

Im Unterschied zum Taxiverkehr muss auch beim neuen Angebot immer mindestens eine Haltestelle Bestandteil der Route des Fahrgasts sein. Eine Bedienung von Haustür zu Haustür ist nicht möglich und bleibt weiterhin dem Taxiverkehr vorbehalten.





### 3 Ergebnisse der Evaluation

Die Angebotsumstellung erfolgte am 16. Januar 2013. Daher eignen sich die Monate Februar bis Oktober 2013 am besten, um das Angebot im Bürgerbus vor und nach der Umstellung des Bedienungsangebots zu vergleichen. Die Evaluation erfolgt anhand folgender Kriterien:

- Angebotsveränderungen
- Fahrgastaufkommen
- Kilometerleistung
- Einnahmen
- Ausgaben
- Nutzer, Nutzungsstrukturen

#### 3.1 Angebot

Mit der Angebotsumstellung ergibt sich eine deutliche Verbesserung im ÖPNV-Angebot der Stadt Olfen. Wurde vor der Umstellung nur ein 120-Minutentakt angeboten, besteht bei der neuen Angebotsform ein 60-Minutentakt. **Die Verdopplung des Fahrtenangebots** ermöglicht eine spontanere Nutzung und bindet somit auch die einzelnen Siedlungsbereiche besser an den Hauptort an.

Gleichzeitig **können lange Zuwege zu den Haltestellen vermieden werden**, womit auch ein Nutzungshemmnis abgebaut wurde. Auch mobilitätseingeschränkten Personen kann nun unabhängig vom Wohnort eine Grundsicherung ihrer Mobilität garantiert werden. Um der Vorgabe gerecht zu werden, dass die Start- oder Zielhaltestelle Bestandteil einer Beförderung sind, verfügen alle Einrichtungen des täglichen bis monatlichen Bedarfs im Zentrum von Olfen über eine Bürgerbushaltestelle im direkten Umfeld. So haben alle Nutzer die Möglichkeit, von der Haustür abgeholt und dort auch wieder abgesetzt zu werden.

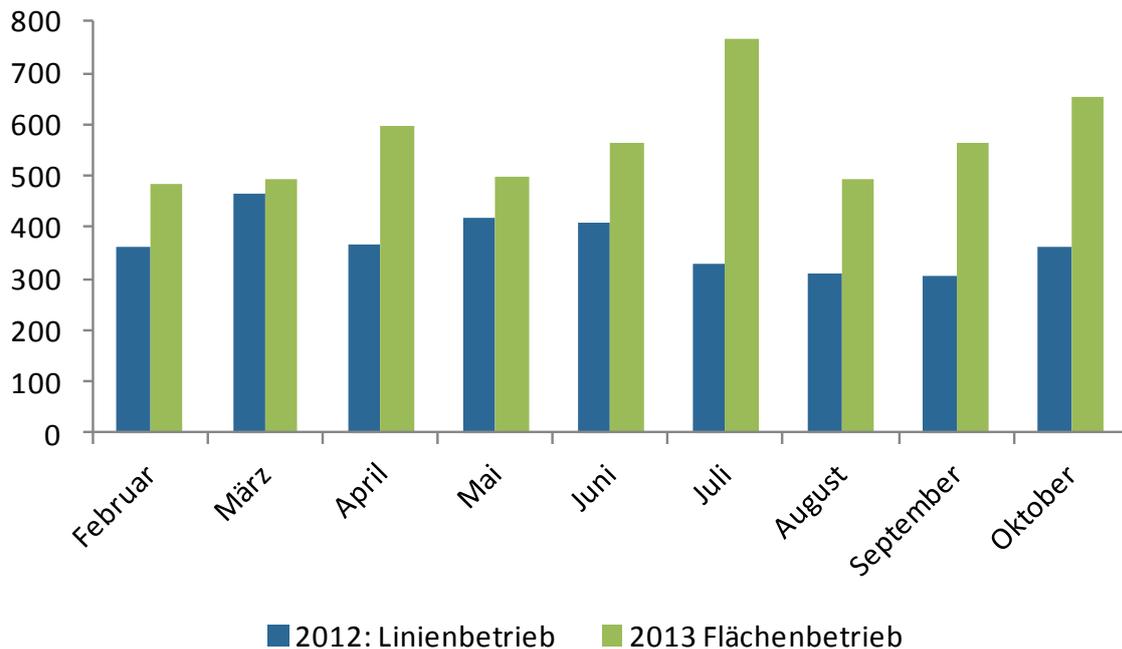
Das flexible Angebot reagiert auf die örtlichen Siedlungsstrukturen. Viele Ziele der Bürgerbusnutzer liegen im Hauptort innerhalb eines kleinen Bereichs. Hier lässt sich durch eine relativ geringe Anzahl von Bürgerbushaltestellen eine optimale Erschließung mit kurzen Zu- und Abwegen umsetzen. In den dispers besiedelten Bereichen hingegen wäre eine Vielzahl an zusätzlichen Haltestellen nötig. Dies entfällt, da Nutzer an der Haustür abgeholt werden können. Sie steigen im Zentrum an einer Haltestelle, welche in unmittelbarer Nähe zu den Supermärkten, Ärzten usw. liegt, aus. Für die Rückfahrt besteht so die Möglichkeit, wieder an dieser Haltestelle ein- und an der eigenen Haustür auszusteigen.

### 3.2 Fahrgastaufkommen

Die Angebotsform ist wesentlich effektiver, um eine Grundsicherung an Mobilität auch in ländlichen Räumen zu gewährleisten. So zeigt ein Vergleich der Nutzerzahlen zwischen Februar und Oktober 2013 im Vergleich zu 2012, dass seit dem Flächenbetrieb deutlich mehr Menschen den Bürgerbus nutzen.

Die Nachfrage ist über alle Monate zum Teil deutlich höher als beim liniengebundenen Betrieb 2012. Von Februar- Oktober 2013 haben 5.114 Fahrgäste das Bürgerbusangebot genutzt, das entspricht ca. 570 Fahrgästen pro Monat und durchschnittlich 27 Fahrgästen pro Tag. Im Vorjahreszeitraum (ebenfalls von Februar bis Oktober 2012) betrug die Anzahl der Fahrgäste nur 3.334 (bzw. 370 pro Monat oder 18 pro Tag). Somit ist eine **Steigerung der Fahrgastzahlen für diesen Zeitraum um 53%** festzustellen. Gerade seit April 2013 sind deutliche Steigerungen der Fahrgastzahlen gegenüber dem Vorjahresmonat zu erkennen. Damit ist davon auszugehen, dass die ersten Monate erst einmal durch eine gewisse Einführungsphase geprägt waren. Der nachfragestärkste Monat war bisher der Juli 2013, wo über 760 Fahrgäste, mehr als doppelt so viele wie im Juli 2012, das Bürgerbusangebot nutzten (+132% gegenüber Juli 2012).

**Abb. 6: Beförderte Personen vom Zeitraum Feb.-Okt.**



Quelle: eigene Darstellung auf der Datengrundlage der Stadt Olfen

Insgesamt sind damit auf das gesamte Jahr 2013 hochgerechnet über 6.700 Fahrgästen zu erwarten – im Vergleich zu 2012 (4.350 Nutzer) ein Plus von 2.350 Fahrgästen.

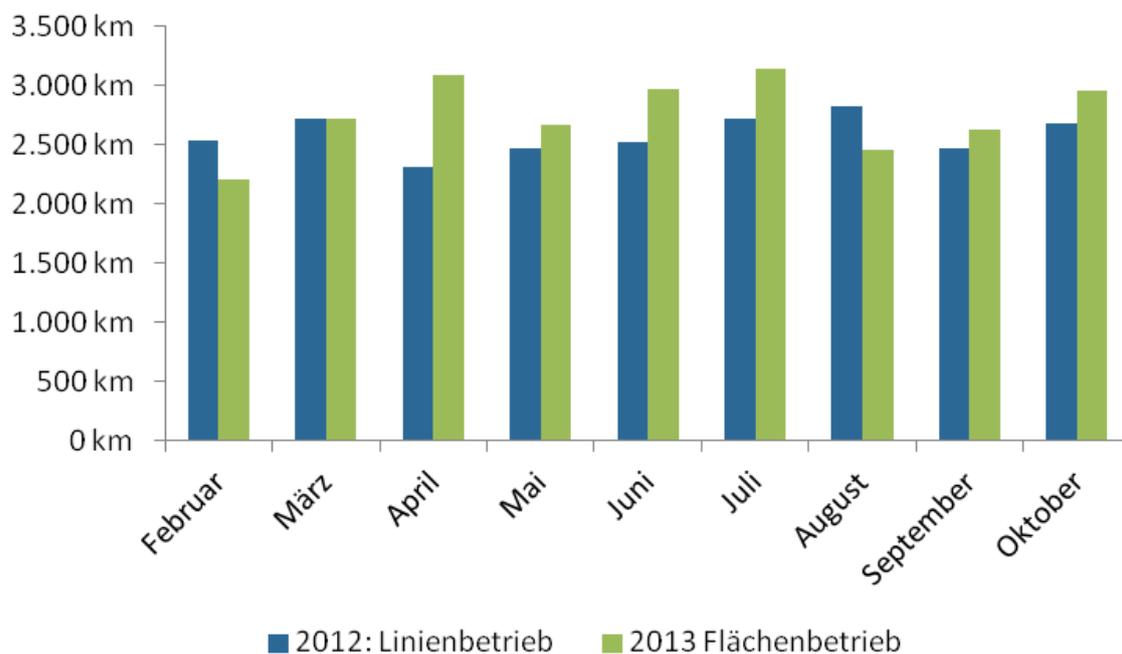
Ein neues Nutzungshemmnis durch die telefonische Anmeldung von Fahrtenwünschen, welche vor der Angebotsumstellung nicht erforderlich war, ist nicht erkennbar. So konnten über den gesamten Betrachtungszeitraum knapp neun Fahrgäste pro Betriebstag mehr befördert werden.

Der neue Bürgerbus Olfen zeigt damit, dass auch im ländlichen Raum mit dünnen und dispersen Siedlungsstrukturen ein Potenzial im öffentlichen Personennahverkehr existiert. Dieses zu nutzen erfordert neue Angebotskonzepte, da vor allem für die lokalen Bedürfnisse die klassischen liniengebundenen Angebote weniger geeignet sind.

### 3.3 Kilometerleistung

Der Erfolg des neuen Systems ist unmittelbar mit der Software verknüpft, welche die aktuell optimalen Routen berechnet. Obwohl teilweise erhebliche Fahrgastzuwächse für jeden Monat festgestellt werden können, haben sich bei der Kilometerleistung nur relativ kleine Veränderungen ergeben. So war diese in den Monaten Februar und August sogar geringer als im Jahr 2012. Besonders positiv ist dieses Ergebnis, da der gesunkenen Kilometerleistung die Angebotsverdoppelung gegenübersteht. So ist trotz einer gestiegenen Nachfrage von 53% zwischen Februar und Oktober **die Kilometerleistung nur um 7% gestiegen.**

**Abb. 7: Gefahrene Kilometer**



Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage der Daten der Stadt Olfen

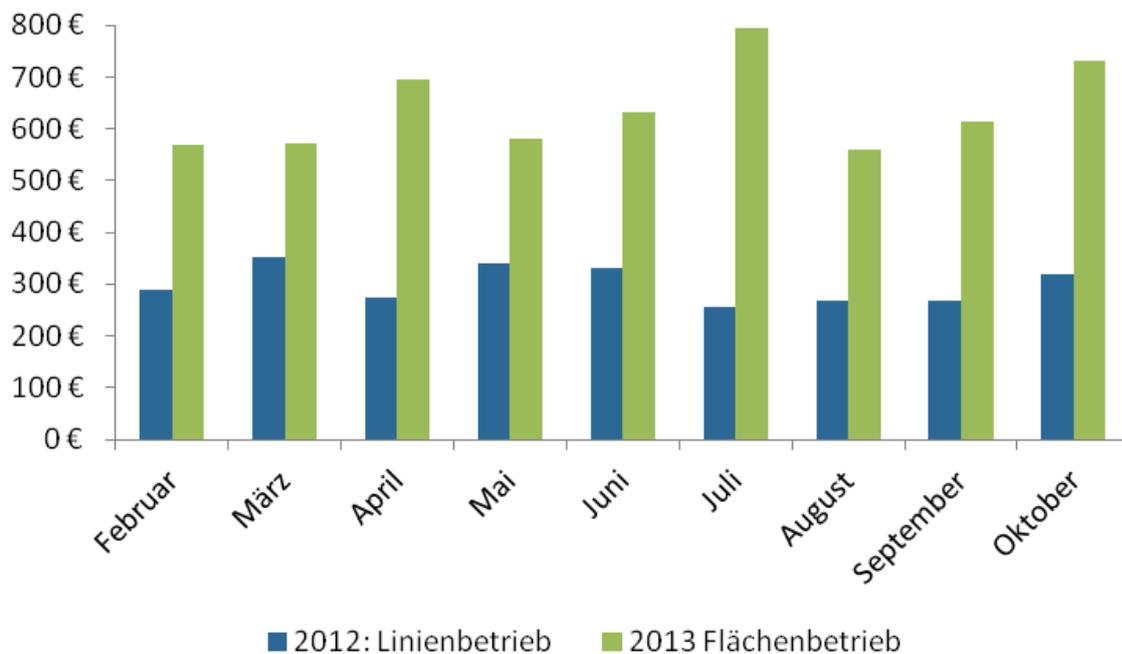
Entsprechend einer ständigen Optimierung bei neuen Fahrplanmeldungen können Fahrgäste auch schneller befördert werden, da nur noch relevante Ziele (angemeldete Ein- und Ausstiegsorte) für die Routenplanung berücksichtigt werden müssen. Wurde ein Fahrgast 2012 noch durchschnittlich 7,0 Kilometer befördert, sind es bei der neuen Angebotsform nur noch 4,1 Kilometer.

### 3.4 Einnahmen

Die wesentlichen Einnahmen bei einem Bürgerbusbetrieb sind Sponsoren sowie die Fahrgeldeinnahmen durch den eigenen Tarif. Neben der neuen Betriebsform wurde auch der Tarif überarbeitet. Kostete im alten Bürgerbussystem jede Fahrt 1,00 Euro, sind es seit der Angebotsumstellung 1,00 Euro für alle Fahrten innerhalb des Hauptorts Olfen und für alle sonstigen Fahrten 1,50 Euro. Freifahrten für Schwerbehinderte und reduzierte Tarif für Kinder (0,50 Euro pro Fahrt) wurden beibehalten.

Mit der Nachfrage bei einem Bürgerbus ergeben sich damit direkte Auswirkungen auf die Wirtschaftlichkeit, so dass die Nachfrage entscheidend für den Fortbestand eines Bürgerbusangebots ist. Entsprechend der deutlichen Nachfragesteigerung seit der Angebotsumstellung sind auch die Einnahmen gestiegen. Diese liegen teilweise deutlich höher gegenüber 2012 (i.d.R. doppelt so hoch) und sind immer mindestens um 38% gestiegen, was der kleinsten Differenz im Monat März entspricht.

**Abb. 8: Einnahmen durch Fahrkartenverkäufe**



Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage der Daten der Stadt Olfen

Entsprechend positiv ist auch das Verhältnis von Einnahmen in Bezug auf beförderte Fahrgäste. **Pro Fahrgast konnte seit 2013 durchschnittlich 1,13€ eingenommen werden.** Verglichen mit 2012 ist dies eine Steigerung von 39% (2012: 0,81€/Fahrgast).

### 3.5 Ausgaben

Die Organisation und der Betrieb eines Bürgerbusses erfolgen ehrenamtlich durch den Bürgerbusverein. Wesentliche Ausgaben entstehen durch den Kraftstoffverbrauch des Fahrzeugs. Er stellt damit den wesentlichen Posten auf der Ausgabe-seite dar, welcher durch die Fahrgeldeinnahmen gedeckt werden muss.



Hier hat sich seit der Angebotsumstellung überwiegend der Kraftstoffverbrauch erhöht. Dabei ist aber ebenfalls wieder die Angebotsverdichtung zu berücksichtigen. Zudem erstreckt sich das Bedienungsgebiet auf die gesamte Stadt und ist nicht an die vier Linienäste gebunden.

Der Kraftstoffverbrauch wird maßgeblich durch die Routenberechnungen der Software beeinflusst. Mit dem Ziel, immer den kürzesten Weg zu finden, wird auch der Kraftstoffverbrauch optimiert. So steht dem höheren Verbrauch gleichzeitig auch ein effizienterer Einsatz gegenüber.

Deutlich wird dies vor allem in Bezug auf die Anzahl der beförderten Fahrgäste. Trotz einer Nachfragesteigerung von 53% konnte der Kraftstoffverbrauch pro Person um 23% gesenkt werden auf 0,6 Liter pro Fahrgast.

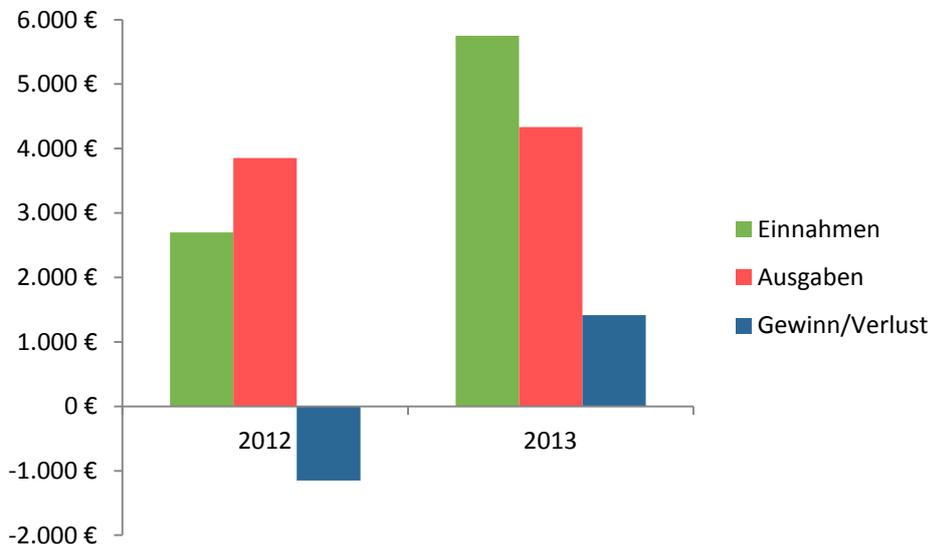
**Abb. 9: Kraftstoffverbrauch (Liter)**



Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage der Daten der Stadt Olfen

Ein Abgleich der Haupteinnahme- und -ausgabeposten zeigt auch den wirtschaftlichen Erfolg der neuen Angebotsumstellung. Da sich die Einnahmensituation positiv entwickelt hat, kann auch die Kommune als Trägerin der ungedeckten Kosten entlastet werden.

**Abb. 10: Einnahmen-/Ausgabenbilanz zum Bürgerbus Olfen**



Dargestellt sind die Haupteinflussgrößen bei den Einnahmen (Fahrgeld) und Ausgaben (Kraftstoff) jeweils für Februar bis einschließlich Oktober. Hierbei ist zu beachten, dass weitere regelmäßige Ausgaben wie Reparaturen, Versicherung, usw. bestehen, die hier nicht dargestellt sind.

Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage der Daten der Stadt Olfen

### 3.6 Nutzer, Nutzungsstrukturen und Wahrnehmung durch die Nutzer

Der Bürgerbus Olfen kann von allen Menschen genutzt werden. Es lassen sich allerdings drei Hauptnutzergruppen identifizieren:

- Menschen, welche auf Grund ihres Alters noch keine Fahrerlaubnis haben (Kinder, Jugendliche)
- Menschen, welche unabhängig vom Alter nicht fahrtberechtigt sind (keinen Führerschein/kein eigenes Fahrzeug)
- Menschen, welche nicht mehr fahrtberechtigt sind (Alter/Krankheit)

Von wahlfreien Bewohnern der Stadt Olfen, welche ein eigenes Fahrzeug besitzen bzw. annähernd uneingeschränkt nutzen können, wird der Bürgerbus nur selten genutzt. Dies bestätigt, dass der Bürgerbus ein wichtiges Element in der Grundsicherung von Mobilität im ländlichen Raum ist, da dieser vor allem von den Menschen genutzt wird, welche in ihrer Mobilität keine absolute Wahlfreiheit haben.

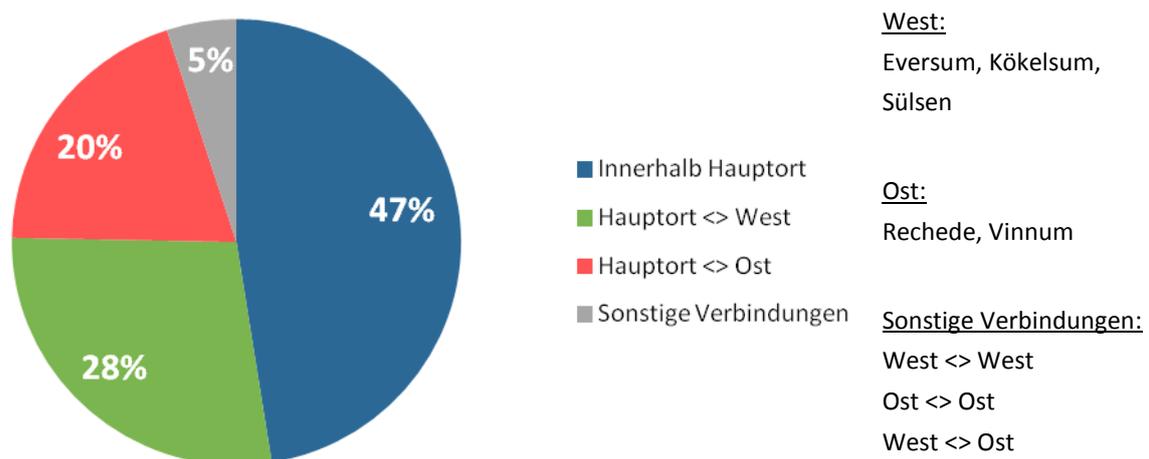
Der Bürgerbus Olfen wird auch nach der Angebotsumstellung vor allem für Fahrten ins Ortszentrum genutzt. Dabei stehen Fahrten für den täglichen bis monatlichen Bedarf im Versorgungs- und Freizeitverkehr im Vordergrund:

- Medizinische Versorgung (z. B. Arzt, Apotheke)
- Erledigungen (z. B. Einkauf, Geldinstitut)
- Freizeitaktivitäten (z. B. Begegnungsstätten, Treffen in Cafés)

In kleinerem Umfang wird der Bürgerbus auch für schulische Zwecke genutzt. Dies betrifft vor allem Fahrten von schulischen Einrichtungen außerhalb der Schulbusfahrten. Schwerpunkt bilden hier Heimfahrten vom Kindergarten Vinnum und von Schülern aus Lüdinghausen, welche den Bürgerbus für die letzten Kilometer zwischen Haltestelle und Haustür nutzen. Eltern schätzen dabei am Bürgerbus besonders das Vertrauensverhältnis, da sie und die Kinder die Fahrer kennen und sicher von den Haltestellen vor den Einrichtungen bis vor die eigene Haustür gebracht werden können.

Nachfrageschwerpunkte bestehen vor allem innerhalb des Hauptortes sowie zum Hauptort. Weitere Fahrrelationen wie beispielsweise zwischen Eversum und Vinnum werden kaum bzw. gar nicht nachgefragt. Dass fast 50% aller Fahrten innerhalb des Hauptorts erfolgen, liegt zum einen an der deutlich höheren Bevölkerungszahl und Bevölkerungsdichte gegenüber den anderen Ortsteilen. Zum anderen befinden sich hier auch mehrere Einrichtungen, in denen eine größere Anzahl mobilitätseingeschränkter Menschen leben, die auf den Bürgerbus für Erledigungen zurückgreifen möchten (z. B. Betreutes Wohnen am Sankt Vitus Stift). Damit ist auch die Anzahl der Menschen im Hauptort höher, welche zu den drei Hauptnutzergruppen gehören und regelmäßig Erledigungen im Versorgungs- und Freizeitverkehr unternehmen müssen bzw. möchten.

**Abb. 11: Nachgefragte Relationen 2013**



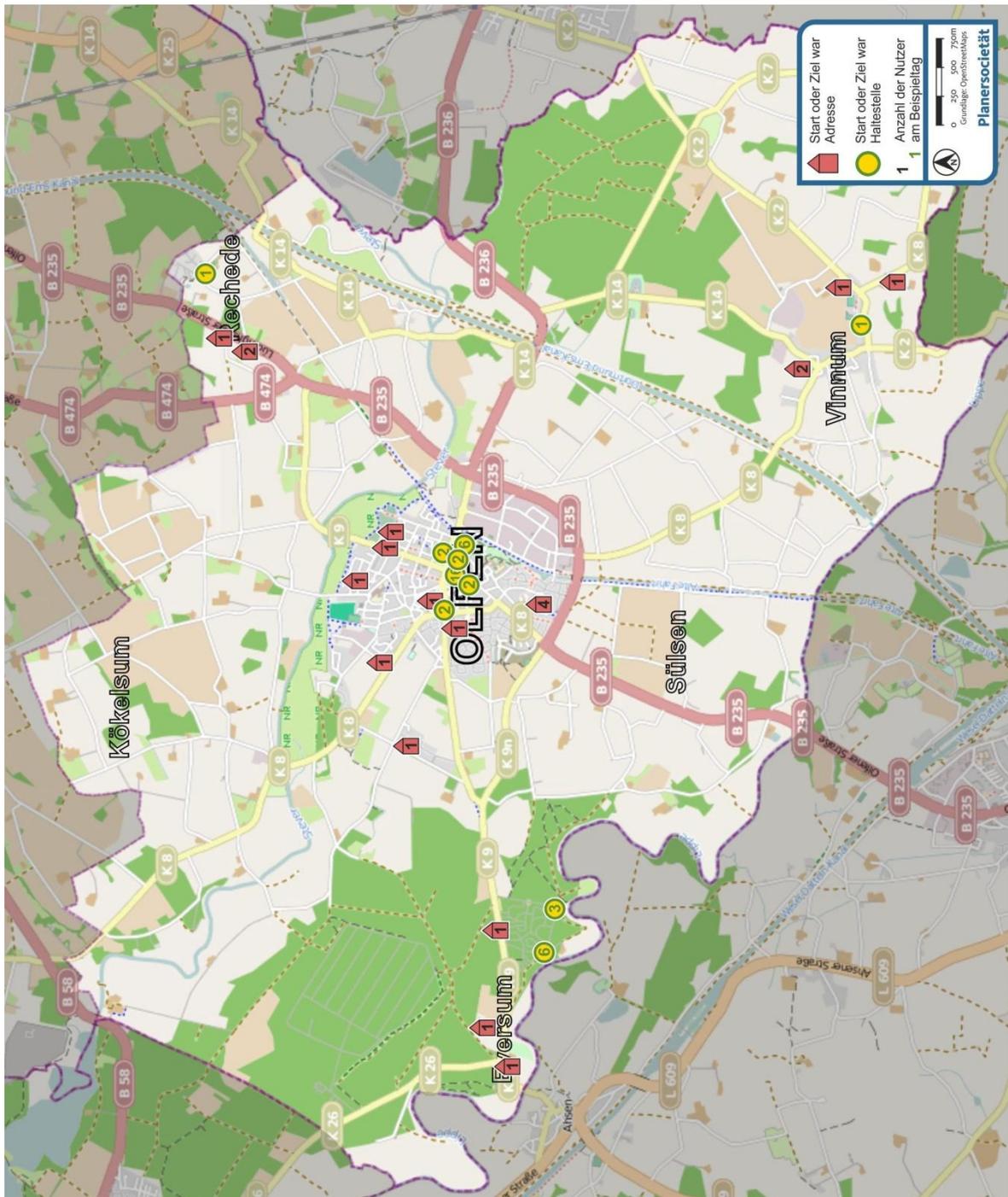
Quelle: eigene Darstellung auf der Datengrundlage der Stadt Olfen

Die Möglichkeit, die Haustürbedienung in seine Fahrt einzubinden, wird bei etwa 57% aller Fahrten genutzt. Dabei ist zu berücksichtigen, dass bestimmte Relationen zwar häufig nachgefragt werden, aber bereits an Start und Ziel über eine günstig gelegene Bürgerbushaltestelle verfügen. Dies ist vor allem im Hauptort (z. B. Deutsches Rotes Kreuz-Haus Olfen, Betreutes Wohnen Sankt

Vitus) und zum Ortsteil Eversum (Wohnpark) der Fall, sodass auch weiterhin Fahrtanmeldungen zwischen zwei Haltestellen ein wesentlicher Bestandteil des Bürgerbusses Olfen bleiben.

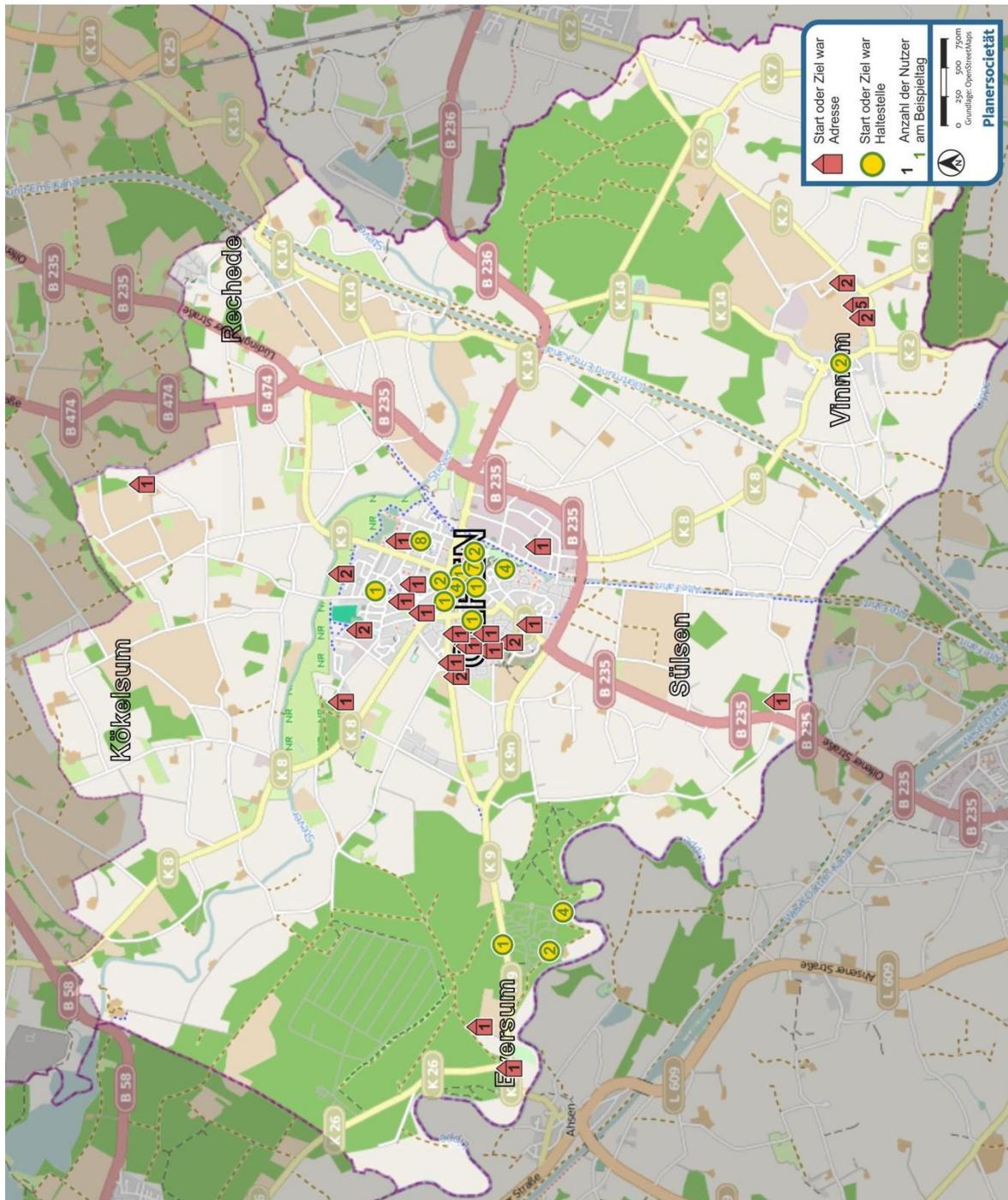
Die Haustürbedienung ist vor allem außerhalb dieser Standorte von Bedeutung. Dabei erfolgt der Einstieg häufig an der Haustür und der Ausstieg an einer Haltestelle im Ortszentrum und für die Rückfahrt umgekehrt. Hierbei kommt das dichte Netz von Bürgerbushaltestellen im Ortszentrum zum Tragen, durch welches alle Einrichtungen des täglichen bis monatlichen Bedarfs durch kurze Fußwege erschlossen werden bzw. direkt an deren Eingang liegen. Knapp die Hälfte aller Fahrten erfolgt nach diesem Muster.

Abb. 12: Bürgerbusnutzung – Beispiel I



Quelle: Eigene Darstellung auf der Datengrundlage der Stadt Olfen

Abb. 13: Bürgerbusnutzung – Beispiel II



Quelle: Eigene Darstellung auf der Datengrundlage der Stadt Olfen

Für den Umstieg auf regionale Verbindungen hat der Bürgerbus eine geringe Bedeutung. Im Untersuchungszeitraum erfolgten etwa 16% aller Umstiege zum regionalen Busverkehr (Haltstelle Oststraße). Dementsprechend gering muss der Anteil an Nutzern mit regelmäßigen Zielen außerhalb der Stadt Olfen (z. B. Berufspendler) eingeschätzt werden. Schwerpunkt beim neuen Bürgerbuskonzept war allerdings auch nicht eine Stärkung regionaler Verbindungen, sondern eine Grundsicherung an Mobilität für alle Einwohner Olfens für den täglichen bis monatlichen Bedarf.

Im Rahmen einer zufälligen Befragung wurden einige Nutzer des Bürgerbussystems auch auf ihre Wahrnehmung, die Vor- und Nachteile des Bürgerbussystems sowie auf die Nutzungshäufigkeit und die Aktivitäten befragt. Es wurden dabei unterschiedlichen Gruppen befragt (Rentner/innen, Schüler/innen, Berufstätige). Die Resonanz zu den Veränderungen ist durchgängig positiv. Das vorher notwendige Anrufen wird zwar von einigen als Einschränkung angesehen, allerdings scheint dies kein Hindernisgrund. Insgesamt wird festgestellt, dass das neue flexible System den Bedürfnissen sehr entgegenkommt. Neue Nutzer konnten gewonnen werden.



## 4 Fazit

Der Bürgerbus Olfen stellt bisher eine einmalige Betriebsform im Busverkehr dar. Das Ziel, die Mobilität im öffentlichen Personennahverkehr in die Fläche zu bringen, konnte mit diesem Pilotprojekt erfolgreich umgesetzt werden. Dies zeigt sich vor allem in den dünn und überwiegend dispers besiedelten Außenbereichen der Stadt Olfen. Vor allem hier gelingt es durch das neue Angebotsselement der Haus-



türbedienung auch Menschen mit abgelegenen Wohnstandorten eine Grundsicherung an Mobilität für Erledigungen des täglichen bis monatlichen Bedarfs anzubieten. Dass fast die Hälfte der Gesamtnachfrage innerhalb des Hauptorts entsteht, liegt vor allem an dem hohen Anteil mobilitätseingeschränkter Personen und an der vergleichsweise geringen Erschließung durch die regionalen Buslinien. Auch hier zeigt sich, dass die Haus- und Türbedienung ein wichtiges neues Element der Angebotsumstellung ist.

**Tab. 1: Übersicht über die Veränderungen des Bürgerbussystems Olfen**

| Merkmal             | Veränderung nach Angebotsumstellung |         |   |              |
|---------------------|-------------------------------------|---------|---|--------------|
|                     |                                     | absolut |   | pro Fahrgast |
| Fahrgäste           | ↗                                   | + 53%   |   |              |
| Kilometerleistung   | →                                   | + 7%    | ↘ | - 42%        |
| Einnahmen           | ↗                                   | + 113%  | ↗ | + 39%        |
| Kraftstoffverbrauch | ↗                                   | + 18%   | ↘ | - 23%        |

Quelle: eigene Berechnungen auf der Datengrundlage der Stadt Olfen

Die Veränderungen bei den Fahrgastzahlen und den Fahrgeldeinnahmen bestätigen dabei, dass mit einer flächenhaften Bürgerbusbedienung deutlich mehr Menschen erreicht werden können. Zwar war es bisher nur kaum möglich, wahlfreie MIV-Nutzer für Erledigungen in der Stadt Olfen für den öffentlichen Personennahverkehr zu gewinnen, dafür konnten aber Bring- und Abholdienste bei Kindern und Jugendlichen auf den Bürgerbus umverlagert werden.

Die neue Angebotsform ist dabei auch in der Lage, die jeweilige Kommune finanziell zu entlasten. Der optimierte Linienweg senkt den Kraftstoffverbrauch, während durch eine gestiegene Nachfrage mehr Fahrgeldeinnahmen erzielt werden können. Damit reduziert sich der ungedeckte Betrag, welcher von der jeweiligen Kommune beglichen werden muss.

Der Bürgerbus Olfen ist damit ein gutes Beispiel, wie mit neuen Angebotskonzepten frei von gesetzlichen Rahmenbedingungen im öffentlichen Personennahverkehr die Potenziale in ländlichen Räumen genutzt werden können. Dabei kann erst mit der flächenhaften Bedienung allen Bewohnern einer Kommune unabhängig von deren Wohnort eine Grundsicherung an Mobilität mit einem kostenverträglichen Aufwand ermöglicht werden.

Die aufgezeigten Potenziale konnten anhand der Stadt Olfen und der dortigen Siedlungsstruktur untersucht werden. Eine Übertragung auch auf andere Gemeinden mit ähnlichen Voraussetzungen könnte interessant sein. Allerdings sind die Aspekte sicherlich nicht 1:1 auf jede andere Kommune übertragbar, weil beispielsweise andere siedlungsstrukturelle oder verkehrliche Rahmenbedingungen sowie andere Nachfragestrukturen sowie Wegelängen bestehen. Die Umsetzung weiterer Angebote nach dem Beispiel des Bürgerbusses in Olfen bedarf daher einer ausführlichen Überprüfung der Siedlungsstrukturen und möglichen Nachfragern. Dabei ist auch zu beachten, dass weiterhin nur ein Fahrzeug für den Betrieb zur Verfügung steht, was den Aktionskreis einschränken kann.

## Quellenverzeichnis

**Bürgerbus Olfen (2013):** Fahrplan, Tarif und Haltestellen. <http://www.buergerbus-olfen.de>

**Information und Technik Nordrhein-Westfalen (2013):** Bevölkerungsfortschreibung Basis Zensus 2011 – Stadt Olfen. <https://www.landesdatenbank.nrw.de>

**Pro Bürgerbus NRW (2013):** <http://www.pro-buergerbus-nrw.de/>

**Stadt Olfen (2013):** Statistische Daten zum Bürgerbusbetrieb 2012 und 2013. Olfen