

MultiBus (Kreis Heinsberg)

Flexibler ÖPNV im ländlichen Raum



VIRTUELLES INSTITUT
TRANSFORMATION
ENERGIEWENDE NRW



kreis heinsberg
bodenständig. weitsichtig.



Wuppertal
Institut

Maßnahmenbeschreibung

Der MultiBus ist ein erfolgreiches Praxisbeispiel für ein flexibles ÖPNV-Angebot. Es handelt sich um einen seit dem Jahr 2003 in ländlich geprägten Kommunen im Kreis Heinsberg in Nordrhein-Westfalen betriebenen Rufbus. Rufbusse sind als flexible Mobilitätsoptionen im Rahmen eines sogenannten „On-Demand“ Verkehrs mögliche Lösungen für Mobilitätsdefizite in Regionen mit geringer Siedlungsdichte und damit auch tendenziell geringer Auslastung und Wirtschaftlichkeit des ÖPNV.

Die zentrale Handlungserfordernis und der Ausgangspunkt für den MultiBus war ein „ÖPNV-Defizit“ in ländlichen Kommunen des Kreises Heinsberg bei einer gleichzeitigen Notwendigkeit zu Einsparungen bei Linienfahrten mit geringer Auslastung (v. a. bei Fahrten jenseits der Schulzeiten). Wichtige Zielsetzungen waren insbesondere die Reduzierung von Mobilitätsdefiziten bei Kindern, Jugendlichen, Familien und Senior*innen sowie die Umsetzung und Erprobung eines attraktiven und auf andere ländliche Räume übertragbaren Mobilitätskonzeptes (Schäfer-Sparenberg & Hillebrand 2011).

Der MultiBus wird auf Strecken in drei ländlich geprägten Bedienflächen des Kreises angeboten, in denen ein klassischer Linienverkehr in dieser Ausprägung wirtschaftlich nicht möglich ist. Er kann per Anruf oder Internet bestellt werden. Der Fahrplan und die Fahrtwege sind vorab nicht festgelegt. Ein Zustieg ist an festen Einstiegshaltestellen möglich, wohingegen beim Ausstieg keine festen Haltestellen vorhanden sein müssen. Das Angebot ist in den regionalen Verbundtarif (Aachener Verkehrsverbund – AVV) eingebunden und ohne Zuschlag nutzbar. Im Jahr 2018 haben etwa 129.000 Fahrgäste den MultiBus genutzt bei einer gesamten Betriebsleistung von etwa 858.000 km (WestVerkehr GmbH 2019).



Konstellationsanalyse

Den Ausgangspunkt für den MultiBus bildete ein Förderaufruf des Bundesforschungsministeriums für Projekte zu neuen Mobilitätskonzepten im ländlichen Raum, an dem der Kreis zusammen mit einem Ingenieurbüro teilgenommen hatte. Der MultiBus startete im Jahr 2003 im Rahmen des Forschungs- und Entwicklungsvorhabens „Unser MultiBus – Das Nahbussystem für den ländlichen Raum“ im Förderschwerpunkt „Personennahverkehr für die Region“ (Schäfer-Sparenberg & Hillebrand 2011). Der Betrieb des Rufbusses erfolgt durch die WestVerkehr GmbH, die seit dem 1.1.2020 auch für das Gesamtnetz des Kreises Heinsberg zuständig ist.



MultiBus und Megatrends

Demografischer Wandel

Mit dem MultiBus werden die besonderen demografischen und damit auch wirtschaftlichen Rahmenbedingungen des ÖPNV-Betriebs im ländlichen Raum adressiert. Dabei handelt es sich insbesondere um eine geringe Siedlungsdichte und damit zusammenhängende Problemlagen bei der Bereitstellung und dem Betrieb öffentlicher Verkehrsmittel.

In den drei Gemeinden Gangelt, Selfkant und Waldfeucht des Kernbedienungsgebiets des MultiBus leben auf einer Fläche von 121 km² rund 31.000 Einwohner. Das entspricht einer Einwohnerdichte von 254 EW/km² (Schäfer-Sparenberg & Hillebrand 2011). Aus diesen ländlichen Strukturen resultiert eine vergleichsweise geringe Fahrgastnachfrage für den ÖPNV mit den beschriebenen Herausforderungen in dessen Betrieb.

Effekte auf die Energie- und Verkehrswende

Bezüge zur Energie- bzw. Verkehrswende ergeben sich aus dem im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr, aber auch zum konventionellen Linienverkehr klimafreundlicheren Betriebsmöglichkeiten von flexiblen ÖPNV-Angeboten.

Eine Minderung von Schadstoffemissionen erfolgt bei Konzepten wie dem MultiBus durch Kraftstoffeinsparungen, insbesondere durch Reduktion von Leerkilometern und durch verbrauchsärmere Fahrzeuge im Vergleich zu konventionellen Linienbussen, sowie die Verlagerung und Bündelung (z.B. Hol- und Bringdienste) von Pkw-Fahrten auf das flexible ÖPNV-Angebot (Schäfer-Sparenberg & Hillebrand 2011). Eine Untersuchung in der Anfangsphase des MultiBus hat gezeigt, dass dessen Praxisbetrieb sowohl positive ökologische als auch soziale Effekte hat (Wuppertal Institut 2006).

Aufgrund der im Zeitverlauf gesteigerten Fahrgastzahlen ist davon auszugehen, dass diese positiven Effekte tendenziell zugenommen haben, auch wenn keine aktuellen Analysen dazu vorliegen. Die Fahrgastnachfrage ist zwischen 2004 und 2018 von 25.368 auf 128.834 Personen gestiegen (WestVerkehr GmbH 2019). Ein Grund hierfür war auch die Ausdehnung des Betriebs des MultiBus abends und an Wochenenden auf das Kreisgebiet.



Erfolgsfaktoren der Maßnahme

- **Erfolgsfaktor 1:** Der Betreiber des MultiBus ist auch für den weiteren ÖPNV im Kreis zuständig. Es wird ein mehrstufiger, integrierter Ansatz der ÖPNV-Bereitstellung realisiert. So sind im Nahverkehrsplan alle ÖPNV-Angebote – vom Regionalverkehr und örtlichen Linienbussen bis zum flexiblen MultiBus – aufeinander abgestimmt. Dadurch werden Umstiege erleichtert und damit auch die Benutzerfreundlichkeit erhöht. Es gibt bislang keine Konkurrenz mit anderen flexiblen ÖPNV-Angeboten, wie es in großstädtischen Kommunen oftmals der Fall ist.
- **Erfolgsfaktor 2:** Bei Politik und Verwaltung gab es keine Widerstände bei der Einführung des MultiBus, sondern eine hohe Umsetzungsbereitschaft.
- **Erfolgsfaktor 3:** Die Einbindung des MultiBus in den Verbundtarif hat zusätzlich die Akzeptanz auf der Kundenseite erhöht, da kein Preiszuschlag zu entrichten ist.

O-Töne aus der Kreisverwaltung zu Erfolgsfaktoren des MultiBus:

”

„... Planung aus einer Hand ... ein System ...“

„Politik zieht mit“

„Es gibt eine große Regel: dort wo der normale Linienbus fährt, wird keine MultiBus-Fahrt angeboten, jedoch als Zubringer, der auf die normale Linie zu fährt“

Hemmnisse

Ein Hemmnis auf der Nachfrageseite bei der Nutzung des MultiBus ist die Konkurrenz durch andere Verkehrsmittel wie dem Pkw. Weitere Hemmnisse sind eine mangelnde Bekanntheit des Angebots und offene Fragen im Hinblick auf dessen Funktionsweise. Unzureichende Bedienzeiten waren ebenfalls ein Grund, warum in der Vergangenheit andere Verkehrsoptionen bevorzugt wurden (Masterarbeit Laura Gäbel zitiert nach WestVerkehr GmbH 2019). Der Betrieb des MultiBus wurde zum 1.1.2020 allerdings erheblich ausgeweitet.



Ausblick und Zusammenfassung

Der MultiBus ist ein über einen langen Zeitraum etabliertes Musterbeispiel für ein flexibles ÖPNV-Angebot im ländlichen Raum. Es unterscheidet sich damit von vielen vergleichbaren Pilotprojekten im Verkehrsbereich in dünn besiedelten Gemeinden. Daraus lassen sich Erfahrungen und Erkenntnisse für klimafreundliche Mobilitätsangebote in anderen Kommunen mit geringer oder abnehmender Bevölkerung ableiten.

Ein zentraler Erfolgsfaktor für den MultiBus ist die eng aufeinander abgestimmte Planung der unterschiedlichen ÖPNV-Angebote im Kreis und der zentrale Betrieb durch ein Verkehrsunternehmen. Indem der MultiBus zuschlagsfrei im regionalen Verkehrsverbund genutzt werden kann, wird die Benutzerfreundlichkeit zusätzlich erhöht. Für die weitere Steigerung der Fahrgastnachfrage ist die Bekanntheit des MultiBus zu verbessern. Ein wichtiger Ansatz dafür ist die Entwicklung einer Marketingstrategie, insbesondere auch unter Einsatz digitaler Kommunikationsmittel.

Der MultiBus kann bislang telefonisch oder über eine Website gebucht werden. Perspektivisch soll auch eine Buchung per Handy-App möglich sein. Neben dem demografischen Wandel wird damit auch der Megatrend der Digitalisierung relevant, da dadurch neu entstehende technische Lösungen für eine weitere Verbesserung des Angebots genutzt werden können.

Die Energie- und Verkehrswende hat bei der Einführung des MultiBus im Vergleich zur öffentlichen Daseinsvorsorge eine eher geringe Bedeutung gespielt. Bestehende Studien zeigen aber, dass der MultiBus ökologische Vorteile zum motorisierten Individualverkehr aber auch zum konventionellen Linienverkehr hat. Die Nutzung klimafreundlicher Antriebstechniken ist langfristig eine Möglichkeit, um sowohl einen weiteren Beitrag zur Senkung von Treibhausgasemissionen zu leisten, als auch die Attraktivität des Angebots zu steigern. Dies kann daher ein Schritt für eine zukunftsfähige Weiterentwicklung des MultiBus-Systems sein.

Quellen:

Schäfer-Sparenberg, C. & Hillebrand, P. (2011). Umwelt- und familienfreundliche Mobilität im ländlichen Raum. Good-Practice-Beispiele (Steckbriefe). Projektbericht im Auftrag der Deutschen Bundesstiftung Umwelt. Wuppertal Institut. Wuppertal.

WestVerkehr GmbH (2019). Tagesordnungspunkt 3.1. Sachstandsbericht zum Einsatz des MultiBusses und zum Fahrradbusangebot 2018. Ausschuss für Umwelt und Verkehr Heinsberg, den 12.03.2019.

Wuppertal Institut (2006). MultiBus. Das Nahbussystem für den ländlichen Raum. Schlussbericht der Forschungsinitiative „Personennahverkehr für die Region“. Wuppertal.

Wuppertal, November 2020

Herausgeber

Wuppertal Institut für Klima, Umwelt,
Energie gGmbH
Döppersberg 19
42103 Wuppertal

www.wupperinst.org

Bildquellen

Titel (MultiBus): WestVerkehr GmbH /
Team VK Werbeagentur
S. 2 (MultiBus): WestVerkehr GmbH /
Team VK Werbeagentur
S. 3 (Konstellationsanalyse): Wuppertal Institut /
Valentin Espert



Dieses Werk steht unter der Lizenz „Creative Commons Attribution 4.0 International“ (CC BY 4.0).
Der Lizenztext ist abrufbar unter:
<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>

Autoren

Valentin Espert
Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie gGmbH
valentin.espert@wupperinst.org

Ralf Dick
Kreis Heinsberg, Amt für Umwelt und
Verkehrsplanung
Ralf.Dick@kreis-heinsberg.de

Web

www.vi-transformation.de

Twitter

[@energiewendenrw](https://twitter.com/energiewendenrw)

Gestaltung

Sarah Heuzeroth | www.sarah-heuzeroth.de

gefördert durch

Ministerium für Wirtschaft, Innovation,
Digitalisierung und Energie
des Landes Nordrhein-Westfalen

