

Den Bus zurück aufs Dorf gebr

Ein Projekt der Hochschule Wismar testet, wie Touristen, Einheimische und Berufspendler am ehesten zum Umsteigen

WISMAR In den Ferien sind viele Dörfer von der Außenwelt abgeschnitten – denn Busse fahren nur an Schultagen. Nahverkehrsbetriebe argumentieren, dass das Fahrgastaufkommen in der schulfreien Zeit zu klein sei, Busse einzusetzen würde sich deshalb nicht rechnen. So ist, wer kein Auto hat, auf Familie und Freunde angewiesen – oder ganz aufgeschmissen.

Auch im Klützer Winkel war das bis zum letzten Spätsommer so. Dann wählte die Hochschule Wismar die Gemeinden zwischen dem Priwall und Klütz als eine von vier Testregionen für ihr Projekt „inmod“ aus – und seither fährt dort im Zweistundentakt wieder ein Bus.

Das innovative Verkehrskonzept will den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) wiederbeleben – und setzt dabei ausschließlich auf umweltfreundliche Verkehrsmittel: Hybrid- bzw. Elektrobusse, E-Bikes oder mit Muskelkraft betriebene Fahrräder. Die Idee dabei ist, Linien zu splitten: Der Bus fährt nur auf den Hauptverkehrsachsen, für die Zubringerstrecken werden Elektro- oder konventionelle Fahrräder genutzt.

Erste Modellregion: Klützer Winkel

„Wir untersuchen in vier Regionen mit unterschiedlichen Ansätzen, wie diese Kombination von den Nutzern angenommen wird und welche Rahmenbedingungen geschaffen werden müssen“, erläutert Prof. Udo Onnen-Weber. 2008 gründete er an der Hochschule Wismar das Kompetenzzentrum Ländliche Mobilität.

Im Klützer Winkel geht es in



Auf dem E-Bike fährt Lothar Brendle zur Bushaltestelle.



In solchen Boxen „tanken“ die Räder Ökost

halb für eine sehr gute Idee.

Brendle ist an diesem frühen Vormittag der einzige Fahrgast, der in Hohen Schönberg an der Haltestelle wartet. Sein Elektrofahrrad hat er in eine Box neben dem Buswartehäuschen geschoben und an das Ladekabel angeschlossen. Seine „inmod“-Karte öffnete ihm die Tür zur Box, so wie sie ihm auch alle anderen 60 Fahrrad-Boxen öffnen würde, die



„Ohne körperliche Mobilität

läre Fahrpreis zu bezahlen. Dafür haben Nutzer – zumindest im Klützer Winkel – ein ganz besonderes Erlebnis: Hier verkehrt ein Elektrobus. „Das ist für viele schon eine ganz neue Erfahrung, denn man hört außer der Lüftung keine Betriebsgeräusche“, erklärt Onnen-Weber.

Zweite Modellregion: Am Salzhaff

In der zweiten Testregion, am Salzhaff, wird zwischen Neubukow und Wismar ein

Im Rahmen des vom Bundes- und Landesverkehrsministerium über drei Jahre geförderten Projektes wurde deshalb auch in dieser „vergessenen Gegend“ wieder eine Buslinie eingerichtet. Sie sei schon jetzt sehr gut ausgelastet, freut sich der Professor. Dass zur nächstgelegenen Haltestelle – mit elektrischer Unterstützung – geradelt werden muss, sei auch für Ältere kein Problem. „Im Gegenteil; gerade Ältere kennen es ja von früher noch, auch weitere Wege mit dem Rad zurückzulegen

zuerhalten
Wismare:

Dritte

Auf der stehen die mentan
„inmod“ schon je Zielgruppe sind Bert
„Viele“ betriebener Beschäftigter um Ankl

Blickpunkt

... aufs Dorf gebracht

Einheimische und Berufspendler am ehesten zum Umsteigen auf öffentliche und umweltfreundliche Verkehrsmittel zu bewegen



... Bushaltestelle.



In solchen Boxen „tanken“ die Räder Ökostrom aus der Region.



Mit dem Elektrobus geht es weiter nach Klütz.

FOTOS: ...

...fahrpreis zu bezahlen. Dabei haben Nutzer – zumindest Klützer Winkel – ein ganz anderes Erlebnis: Hier verweilt man schon eine ganz neue Erfahrung, denn man hört außer der Lüftung keine Beleggeräusche“, erklärt Onnen-Weber.

...weite Modellregion: Am Salzhaff

...der zweiten Testregion, Salzhaff, wird zwischen Klütz und Wismar ein Elektrobus eingesetzt. „In die-

Im Rahmen des vom Bundes- und Landesverkehrsministerium über drei Jahre geförderten Projektes wurde deshalb auch in dieser „vergessenen Gegend“ wieder eine Buslinie eingerichtet. Sie sei schon jetzt sehr gut ausgelastet, freut sich der Professor. Dass zur nächstgelegenen Haltestelle – mit elektrischer Unterstützung – geradelt werden muss, sei auch für Ältere kein Problem. „Im Gegenteil; gerade Ältere kennen es ja von früher noch, auch weitere Wege mit dem Rad zurückzule-

zuerhalten“, verspricht der Wismarer Wissenschaftler.

Dritte Modellregion: Usedom

Auf der Ferieninsel Usedom stehen die Chancen dafür momentan am besten. Denn die „inmod“-Busse sind dort schon jetzt voll ausgelastet. Zielgruppe in dieser Region sind Berufspendler.

„Viele der in den Tourismusbetrieben an den Ostseeküste Beschäftigten wohnen in und um Anklam, sie kommen täglich zur Arbeit auf die Insel“, so

schluss noch erreichen können.

In einem nächsten Schritt sollen nun auch Arbeitgeber außerhalb der Gastronomie für das neue Mobilitätskonzept begeistert werden. „Warum sollen nicht auch die Beschäftigten einer Schlosserei statt mit dem Privat-Pkw mit dem Bus zur Arbeit fahren“, fragt Onnen-Weber.

Auf Usedom würden übrigens für die Wege vom und zum Bus keine elektrisch betriebenen, sondern herkömmliche Fahrräder genutzt. „Mit

einer Art Fahrtenbuch festhalten, wie oft und für welche Strecken sie das Gefährt tatsächlich nutzen.

In den übrigen Testregionen werden diese Daten automatisch erfasst, wenn Nutzer ihre Chipkarte die „inmod“-Boxen öffnen und Fahrräder herausnehmen bzw. wieder hereinsetzen. An der Wismarer Hochschule kann man daraus dann ableiten, wer wie oft unterwegs war.

Nach einem Drittel der Projektdauer sei es für Schließungen sicher noch zu

halb für eine sehr gute Idee. Brendle ist an diesem frühen Vormittag der einzige Fahrgast, der in Hohen Schönberg an der Haltestelle wartet. Sein Elektrofahrrad hat er in eine Box neben dem Buswartehäuschen geschoben und an das Ladekabel angeschlossen. Seine „inmod“-Karte öffnete ihm die Tür zur Box, so wie sie ihm auch alle anderen 60 Fahrrad-Boxen öffnen würde, die

läre Fahrpreis zu bezahlen. Dafür haben Nutzer – zumindest im Klützer Winkel – ein ganz besonderes Erlebnis: Hier kehrt ein Elektrobuss. „Das ist für viele schon eine ganz neue Erfahrung, denn man hört außer der Lüftung keine Betriebsgeräusche“, erklärt Onnen-Weber.

Zweite Modellregion: Am Salzhaff

In der zweiten Testregion, am Salzhaff, wird zwischen Neubukow und Wismar ein Hybridbus eingesetzt. „In dieser Region sind unsere Zielgruppe ältere Einheimische“, erläutert der Verkehrsforscher. Da die Kaufkraft am Salzhaff sehr niedrig sei, könnten sich dort viele, vor allem auch Ältere, kein eigenes Auto leisten. Das aber bedeute Einschränkungen beim Zugriff auf Waren und Dienstleistungen, aber auch bei sozialen Kontakten. „Ohne körperliche Mobilität keine geistige Mobilität“, so Onnen-Weber. Letztlich leide das Selbstwertgefühl und damit die Lebensqualität deutlich, wenn jemand nicht mobil sei. „Aber das kann sich die Gesellschaft einfach nicht leisten: Mobilität ist bei der Sicherung der Daseinsvorsorge einer der wichtigsten Faktoren.“

Im Rahmen des vom Bundes- und Landesverkehrsministerium über drei Jahre geförderten Projektes wurde deshalb auch in dieser „vergessenen Gegend“ wieder eine Buslinie eingerichtet. Sie sei schon jetzt sehr gut ausgelastet, freut sich der Professor. Dass zur nächstgelegenen Haltestelle – mit elektrischer Unterstützung – geradelt werden muss, sei auch für Ältere kein Problem. „Im Gegenteil; gerade Ältere kennen es ja von früher noch, auch weitere Wege mit dem Rad zurückzulegen“, weiß Onnen-Weber. Dem für die Region verantwortlichen Projektmitarbeiter würden die plötzlich wieder mobilen Dorfbewohner regelrecht um den Hals fallen: „Danke, dass du uns den Bus gebracht hast“, hätte er schon mehrfach gehört.

Die Busbetriebe zum Mitmachen zu bewegen, war nicht schwer, erläutert Onnen-Weber: Die Betriebskosten für die Busse würden während der dreijährigen Modellphase voll aus Projektmitteln bezahlt, Mehrkosten für die umweltfreundlichen Antriebe ebenfalls subventioniert. „Wir werden aber alles daransetzen, die Busstrecken auch über die Projektdauer hinaus aufrecht-

zuerhalten“, verspricht der Wismarer Wissenschaftler.

Dritte Modellregion: Usedom

Auf der Ferieninsel Usedom stehen die Chancen dafür momentan am besten. Denn die „inmod“-Busse sind dort schon jetzt voll ausgelastet. Zielgruppe in dieser Region sind Berufspendler.

„Viele der in den Tourismusbetrieben an den Ostseeküste Beschäftigten wohnen in und um Anklam, sie kommen täglich zur Arbeit auf die Insel“, so Onnen-Weber. Zur langwierigen Anfahrt auf touristischen Hauptstrecken käme für sie auch noch die aufreibende Parkplatzsuche in den Küstenorten. Beides sei nicht mehr nötig, wenn der Bus genutzt wird. Dass das auch noch in den späten Abendstunden möglich ist, sei eine Besonderheit in der Modellregion Usedom. „Wir sind auch im ständigen Gespräch mit Arbeitgebern und versuchen, die Fahrpläne ihren Wünschen anzupassen“, erläutert der Verkehrsplaner.

So fahre der letzte Bus am Abend jetzt noch zehn Minuten später als ursprünglich geplant, damit ihn die Köche eines Hotels nach Küchen-

schluss noch erreichen können.

In einem nächsten Schritt sollen nun auch Arbeitgeber außerhalb der Gastronomie für das neue Mobilitätskonzept begeistert werden. „Warum sollen nicht auch die Beschäftigten einer Schlosserei statt mit dem Privat-Pkw mit dem Bus zur Arbeit fahren“, fragt Onnen-Weber.

Auf Usedom würden übrigens für die Wege vom und zum Bus keine elektrisch betriebenen, sondern herkömmliche Fahrräder genutzt. „Mit ‚Usedom-Rad‘ existiert dort schon ein gut funktionierendes Verleih-System“, begründet der Professor diese Kombination.

Vierte Modellregion: Seenplatte

Auch an der Mecklenburgischen Seenplatte werden die Verkehrsmittel anders kombiniert. „Dort wollen wir Berufstätige dazu bewegen, statt mit dem Auto mit dem Zug zur Arbeit zu fahren“, so Onnen-Weber. Bis zum Bahnhof sollen sie Elektrofahrräder benutzen. Anders als in den anderen Testregionen bekommen Teilnehmer an der Seenplatte die E-Bikes nach Hause – im Gegenzug verpflichten sie sich, in

einer Art Fahrtenbuch festzuhalten, wie oft und für welche Strecken sie das Gefährt tatsächlich nutzen.

In den übrigen Testregionen werden diese Daten automatisch erfasst, wenn Nutzer mit ihrer Chipkarte die „inmod“-Boxen öffnen und Fahrräder herausnehmen bzw. wieder hereinstellen. An der Wismarer Hochschule kann man daraus dann ableiten, wer wo wie oft unterwegs war.

Nach einem Drittel der Projektdauer sei es für Schlussfolgerungen sicher noch zu früh, so Onnen-Weber. Dennoch kristallisierten sich bereits erste Erkenntnisse heraus: „Wir können schon jetzt nachweisen, dass sich durch unser Projekt die Subventionen für den ÖPNV maßgeblich reduzieren lassen“, so Prof. Onnen-Weber. Er gehe davon aus, dass letztlich ein Drittel der Zuschüsse eingespart und im Idealfall in den weiteren Ausbau des ÖPNV investiert werden können. Auf jeden Fall sei das Projekt jetzt schon deutschlandweit auf großes Interesse gestoßen, so Onnen-Weber. Bundesweit würde er auf Kongressen dazu referieren – und damit zugleich auch für den Nordosten werben.

Karin Koslik



„Ohne körperliche Mobilität keine geistige Mobilität.“

Prof. Udo Onnen-Weber Hochschule Wismar

an 20 Standorten im Klützer Winkel zu finden sind. „Für die Karte habe ich fünf Euro Pfand bezahlt, ansonsten ist die Nutzung der Elektrofahrräder für mich kostenlos“, erläutert Brendle. Allein das sei eine tolle Sache, „denn um mir selbst eins anzuschaffen, sind diese Räder zurzeit einfach noch zu teuer“.

Karten sind über die Webseite www.inmod.de, in einigen Hotels und Pensionen oder direkt beim Busfahrer erhältlich. Im Bus allerdings ist der regu-