

MOBILITÄT

MIT ANTON UND FRIEDA DURCH DEN OBERHARZ

Eine Rideshare-App soll im ländlichen Raum Niedersachsens für neue Mobilität sorgen. KOMMUNAL startet den Selbstversuch.

TEXT / Benjamin Lassive

Anton hat vier Räder und eine niederflurige Mitteltür. Anton ist ein weißer Kleinbus, der in diesen Tagen quer durch den Oberharz kurvt. Von Goslar über Serpentina nach Clausthal-Zellerfeld, hinüber nach Torfhaus, dann hinab nach Osterode und wieder nach Hahnenklee, an den Fuß des Bocksbergs. Wer mitfahren will, braucht dafür nur ein Programm auf seinem Handy: Die „EcoBus“-App. Denn Anton ist Teil des gleichnamigen Projekts, eines Konzepts für Mobilität im ländlichen Raum, das das Göttinger Max-Planck-Institut für Dynamik und Selbstorganisation, der Zweckverband Verkehrsverbund Südniedersachsen und der Regionalverband Großraum Braunschweig gemeinsam entwickelt haben. Im Rahmen eines zunächst auf ein halbes Jahr befristeten Pilotprojekts können zehn Kleinbusse mit Hilfe der App in einem festgesetzten Bedienungsgebiet bestellt werden. Der Fahrgast gibt seinen Startpunkt, die Abholzeit und seinen Zielort ein. Anschließend berechnet ein Algorithmus, welcher Kleinbus gerade in der Nähe des Fahrgasts



Der EcoBus fährt im Moment erfolgreich!“

Michael Patscheke
Max-Planck-Institut

ist und Plätze frei hat. Dieser Bus wird dann losgeschickt, sammelt den Fahrgast auf und bringt ihn zum ganz normalen Nahverkehrstarif an sein Ziel – freilich nicht direkt, denn unterwegs kann immer noch jemand zusteigen, der ungefähr in dieselbe Richtung muss.

Aber wie funktioniert dieses Konzept in der Praxis? Ein Selbstversuch. An einem regnerischen Sonntag morgen fährt unser KOMMUNAL-Mitarbeiter per Bahn nach Goslar. Ab acht Uhr morgens lassen sich Fahrten mit dem EcoBus bestellen, also wird die App schon im ICE in Betrieb genommen. Schließlich gibt es bei der Deutschen Bahn ja Internet an Bord – im Harz dagegen finden sich auch schon einmal Funklöcher. Für 11:30 Uhr soll ein Bus zum Bahnhof Goslar kommen und dann nach Hahnenklee, den Luftkurort am Blocksberg, fahren. Doch das klappt nicht ohne Weiteres: Bus „Anton“ kann nur zwischen 11:41 und 12:01 am Bahnhof Goslar sein. Wann genau, wird kurz vor der Ankunft des Busses per SMS oder Push-Nachricht auf dem Handy angezeigt – jedenfalls

FOTOS / Benjamin Lassive (3)

in der Theorie. In der Praxis steht der Reporter im Regen, die SMS kommt nicht, dafür aber „Anton“, der schon um 11:40 Uhr vor dem Bahnhof wartet. Glück gehabt.

„Der EcoBus fährt im Moment ausgesprochen erfolgreich“, sagt Michael Patscheke vom Göttinger Max-Planck-Institut. Man habe bereits vier Busse nachbestellen müssen, weil die ursprünglich sechs Fahrzeuge im Dauereinsatz sind. Wie es zu der Idee kam, dieses Konzept im Harz einzusetzen? „Entstanden ist die Idee bei der Erforschung komplexer Fluide – denn auch Verkehrsströme lassen sich physikalisch als komplexe Fluide verstehen.“ Ganz praktisch allerdings habe man gemerkt, dass klassische Rufbusse oft unrentabel sind, sagt Patscheke. Sie fahren eine starre Route ab, oft mit nur wenigen Fahrgästen. Durch das Ridesharing-Prinzip des EcoBusses sei man flexibler. „Wir forschen an den Grundlagen einer neuen Ära der Mobilität.“ Vergleichbare Rideshare-Modelle gibt es freilich auch schon andernorts. In Berlin beispielsweise hat der Kunde mittlerweile die Qual der Wahl zwischen vier verschiedenen Apps, die es ihm zumindest

im östlichen Bereich der Innenstadt erlauben, jederzeit ein Elektroauto, einen Kleinbus oder ein geteiltes Taxi heranzurufen, um den eigenen Weg fortzusetzen. Doch in der Bundeshauptstadt arbeiten die Apps unter den Bedingungen der Großstadt. Die Wege sind kurz, die Bedienungsgebiete übersichtlich. Da überrascht es nicht, dass meist innerhalb weniger Minuten ein Fahrzeug bereitsteht.

Im Harz hat „Anton“ unseren Mitarbeiter mittlerweile nach Hahnenklee gebracht. In den 80er und 90er Jahren war das ein beliebter Ferienort, und auch an diesem Sonntag sieht man trotz strömenden Regens vergleichsweise viele Menschen in der Fußgängerzone. Eine Buchhändlerin nutzt die Sonntagsöffnungszeiten, die es für Ferienorte gibt. Ob sie den EcoBus kenne? Ja, gehört habe sie schon davon. Es gebe wohl auch einige Men-





schen in ihrem Bekanntenkreis, die die Kleinbusse schon genutzt haben. Aber sie selbst nutze den öffentlichen Nahverkehr derzeit nicht. „Die Liniensbusse kommen zu selten“, sagt die Buchhändlerin. „Hier oben ist man auf sein Auto angewiesen.“ Dann ein Mittagessen, die obligatorische Besichtigung der Stabkirche – nur die Seilbahnfahrt auf den Bocksberg muss bei nebligem Novemberwetter nun wirklich nicht sein und die meisten Läden in Hahnenklee haben heute geschlossen.

Es ist also wieder einmal Zeit für die Ecobus-App. Eigentlich war der Bus zum Bahnhof Osterode ja für 14:54 Uhr vorbestellt. „Frieda“ soll dann kommen. Doch bis dahin ist noch über eine Stunde Zeit. Also ein Versuch: Gelingt es, einen Ecobus schon früher nach Hahnenklee zu ordern? Dann könnte man das Date mit „Frieda“ abbestellen und mit einem anderen Fahrzeug der Flotte... Fehlanzeige. Die nun angebotene Abfahrt ist sogar erst in zwei Stunden. Also auf zum Bäcker, Kaffee und Kuchen warten. Und dann wieder zur Stabkirche. Irgendwo hier muss der Ecobus dann ankommen. Wo er genau halten wird? Die App hilft dabei, denn sie zeigt auf einer Landkarte mit einer Markierung den voraussichtlichen Haltepunkt des Busses an. Der Standort des Benutzers, den man mit Hilfe der GPS-Ortung des Handys auch finden könnte, wird allerdings nicht angezeigt. Doch immerhin: Dieses Mal hat die Benachrichtigung per SMS geklappt. „Ihr Ecobus Frieda ist auf dem Weg zu Ihnen und wird um ca. 15:08 Uhr eintreffen“, blinkt es um 14:58 Uhr auf dem Handy auf – also vier Minuten nach Beginn des möglichen Abholzeitraums.

„ Ich finde die Idee des Ecobus großartig – für Studenten wie für Rentner.“

Britta Schweigel
Bürgermeisterin in
Clausthal-Zellerfeld

Doch trotz der kleineren Pannen: Im Harz sind die Menschen von dem neuen Modell des Nahverkehrs begeistert. „Ich finde die Idee großartig“, sagt etwa Britta Schweigel, Bürgermeisterin der Berg- und Universitätsstadt Clausthal-Zellerfeld. „Der Ecobus wird gerade bei uns in Clausthal mit den vielen Studierenden sehr gut angenommen – und das auch von Rentnern.“ Bisher ist die Stadt beispielsweise nur einmal pro Stunde per Linienbus an die benachbarte Kreisstadt Goslar angebunden, „das ist ziemlich unflexibel“, sagt Schweigel. Wenn die Busse über Hahnenklee fahren, sei man für eine Strecke von etwa 20 Kilometern fast eine Stunde unterwegs. Mit den Ecobussen gehe das besser. „Und ich erlebe es selbst bei meinen alten Eltern, wie großartig das ist, wenn sie jetzt sagen können: Da kann mich jemand mitnehmen“, sagt die Bürgermeisterin.


Unterdessen neigt sich unser Selbstversuch dem Ende entgegen. Pünktlich kommt „Frieda“ am Bahnhof Osterode am Harz (Mitte) an. Wenn nun unterwegs noch jemand zugestiegen wäre, hätte das wohl nicht geklappt. Aber dazu ist es an diesem regnerischen, nebligen Sonntag in Deutschlands nördlichstem Mittelgebirge nicht gekommen. In Berlin wird dann noch auf der Fahrt zum Hauptbahnhof ein Fahrzeug von Clevershuttle für den Heimweg angefordert. Und so bleibt für uns festzuhalten: Für den ländlichen Raum, wo bisher der am Abend vorher vorzubestellende Rufbus das Maß aller Dinge war, ist die Ecobus-App des Max-Planck-Instituts mit Sicherheit eine kleine Revolution. 

FOTO: / shutterstock(2)

FINANZEN

ZUM STAND DER KOMMUNALFINANZEN UND IHRER INVESTITIONSPERSPEKTIVE

Die Kommunen als kleinste Verwaltungsebene haben einen großen Einfluss auf Leben und Alltag der Menschen in Deutschland. Umso schwerer wiegt ihre finanzielle Situation.



Konrad-Adenauer-Stiftung engagiert sich für starke Kommunen

Die Gemeinden gehören zum Wesensgehalt unseres Gemeinwesens. Ihre inhaltliche wie fiskalische Autonomie zu erhalten, ist Ausdruck gelebter Subsidiarität. Diese Ziele verfolgt die Konrad-Adenauer-Stiftung in ihrer Arbeit. Wir setzen uns für eine klare Aufgaben- und Ausgabenabgrenzung zwischen dem Bund, den Ländern und den Kommunen ein, für einen Bürokratieabbau zugunsten der unteren Verwaltungsebenen, für die Wahrnehmung der Chancen der Digitalisierung auf kommunaler Ebene und für eine Haushaltsführung, die Werteverzehr und Investitionsbedarf realistisch abbildet.

Das allgemeine ausgaben- seitige Ziel der kommunalen Finanzpolitik ist die Daseinsvorsorge, wie beispielsweise in den Bereichen Schule, Anlagepflege, Müllentsorgung, Verkehrsinfrastruktur, ÖPNV oder Integration. Die dafür erforderlichen Einnahmen müssen die Kommunen aus eigenen finanziellen Mitteln bewältigen können. Dies ist direkter Ausfluss ihrer kommunalen Selbstverwaltung.

Debatte um regionale Unterschiede und Investitionsstau

Gegenüber früheren Jahren sind die Haushalte der Gemeinden inzwischen weitgehend ausgeglichen, gar leicht im

Überschuss. Allerdings sind starke Disparitäten zu beobachten. So weisen die Kommunen im Süden Haushaltsüberschüsse auf. Dem steht eine Verschuldung in den neuen Bundesländern und in Regionen Westdeutschlands gegenüber. Hinzu kommt in wirtschafts- starken Regionen eine hohe Investitionstätigkeit und hohe Steuereinnahmen, während die Problemregionen mit Arbeitslosigkeit und Sozialausgaben kämpfen. Die kommunalen Finanzen hängen also maßgeblich von der Konjunktur und ihren Zyklen ab. Durch früher unausgeglichene Haushalte ist ein Investitionsstau von nötigen, aber nicht getätigten Investitionen, von 126 Milliarden Euro

entstanden. Angesichts dieser finanziellen Belastung wird eine stärkere Ausgleichswirkung zwischen dem Bund und den Ländern zugunsten der Kommunen die politische Debatte auch weiterhin bestimmen.



Matthias Schäfer
ist Leiter des Teams
Wirtschaftspolitik in der
Konrad-Adenauer-Stiftung e.V.

WEITERE INFORMATIONEN
 matthias.schaefer@kas.de

www.kas.de
www.kas.de/kommunalpolitik
www.kas.de/sozialemarktwirtschaft