

**Landesbibliothek Oldenburg**

**Digitalisierung von Drucken**

**Jahrbuch für das Oldenburger Münsterland**

**Vechta, Oldb, 1969-**

Michael Lischka: Das Vechtaer Stadtbussystem - Funktionsweise und  
Bedeutung

**urn:nbn:de:gbv:45:1-5285**

*Michael Lischka*

## Das Vechtaer Stadtbussystem – Funktionsweise und Bedeutung

Im Rahmen einer Bachelor-Arbeit im Fach Geographie an der Universität Vechta wurde im August 2010 eine empirische Studie über das Stadtbussystem von Vechta durchgeführt. Ziel war es, diese Personenbeförderungseinrichtung im Hinblick auf ihre Bedeutung für verschiedene Personengruppen und Institutionen zu analysieren und unter Berücksichtigung wesentlicher Strukturdaten des Landkreises und der Stadt Vechta zu bewerten. Dazu wurden drei Umfragen an verschiedenen Orten (Stadtbussystem, Vechtaer Innenstadt, umliegende Ortschaften) mit je fünfzig Testpersonen, zwei Expertengespräche und mehrere E-Mail-Befragungen von sachkundigen Personen durchgeführt. Einige dieser Ergebnisse sollen im folgenden Text vorgestellt werden. (Abb.1)

### Funktionsweise des Stadtbussystems

Das Stadtbussystem, wie es heute in Vechta besteht, ist eine relativ neue Personenbeförderungseinrichtung in der Stadt und lief vorerst als Pilotprojekt, das von dem ortsansässigen Omnibusbetrieb Wilmering (Inh. Leo Wilmering) betrieben wird. Vor der Einführung des momentanen Stadtbussystems gab es zwei weitere Stadtbussysteme in Vechta. In den 1990er-Jahren scheiterte das erste, das jedoch nach heutigen Gesichtspunkten äußerst unausgereift war. 2004 wurde erneut ein Pilotprojekt gestartet, das so wie sein Vorgänger nach einer dreiwöchigen Probezeit eingestellt wurde. Im November 2007 beschloss der Stadtrat von Vechta, ein Bussystem einzurichten bzw. einrichten zu lassen, welches zunächst bis zum Dezember 2010 finanziell mit gesichert werden sollte. Offizieller Betriebsbeginn für das Stadtbussystem war im Februar 2008. „Am 10.08.[2010] hat der Verwaltungsausschuss der Stadt Vechta beschlossen, das Stadtbussystem für zwei weitere Jahre zu unterstützen. Der Linienverkehr wird von der Stadt Vechta mit jährlich 163.400 €



*Abb. 1: Bunter Stadtbus, gestaltet nach dem Gewinnerbild eines Malwettbewerbs an den Vechtaer Grundschulen* *Foto: Thi Hoang Thu Tran*

bezuschusst. In den ersten drei Jahren des Probebetriebes wurden jährlich 130.000 € als Zuschuss an die Busfirma Wilmering gezahlt.<sup>1</sup> Durch diese Zuschüsse sollen unter anderem die Fahrpreise möglichst gering gehalten werden. Jede Fahrt kostet z. Zt. lediglich einen Euro.<sup>2</sup>

Aktuell läuft der Linienverkehr, nach einigen Systemänderungen, wie folgt: Das Vechtaer Stadtbussystem umfasst vier Linien, die Linien 601, 602, 603 und 604 (ehemals Linien 1, 2, 3 und 4). Die Stadtbusse fahren von einem dem Stadtzentrum nahen Ort aus – vor dem Alten Finanzamt in der Burgstraße – sternförmig in vier Richtungen. Im Abstand von 30 Minuten treffen sich alle vier Stadtbusse am Ausgangspunkt (Rendezvous-Haltestelle) jeweils ein Viertel vor und ein Viertel nach jeder vollen Stunde, wobei jede Linie zwei verschiedene Routen fährt, wenn man die Verläufe der Buslinien nach jedem ‚Rendezvous‘ separat betrachten möchte.<sup>3</sup> Durch das Treffen aller Linien in der Burgstraße soll den Fahrgästen ein Umsteigen in jede Linie und somit die Nutzung des gesamten Streckennetzes ermöglicht werden. Das Stadtbussystem wird von Montag bis Donnerstag ab 6.45 Uhr bis ca. 19.45 Uhr und freitags und samstags von 6.45 Uhr bis ca. 23.45 Uhr betrieben.

Bei der Routenplanung wurde darauf geachtet, dass viele Orte von besonderem Interesse bzw. von besonderer Bedeutung von den Kunden angefahren werden können, z.B.: Rathaus, Schulen und Kindergärten,

Universität, Arbeits- und Finanzamt, Friedhöfe, Marienhospital, Einkaufsmöglichkeiten (insb. Famila-Markt), Alten- und Pflegeheime, Hallenwellenbad u.v.m.

Als eine innovative Besonderheit dieses Stadtbussystems ist zu erwähnen, dass am 16. Februar 2010 das so genannte Trampbus-Prinzip eingeführt wurde.<sup>4</sup> Das bedeutet, dass man – zusätzlich zu den regulären Haltestellenstandorten – an jedem Ort, der auf einer der Buslinien liegt, zusteigen kann, in dem man durch ein entsprechendes Handzeichen den Busfahrer zum Anhalten auffordert. Dadurch ist die Erreichbarkeit und der Zugang zu den Stadtbussen wesentlich erleichtert worden, da man als Kunde nicht weiterhin darauf angewiesen ist, eine ausgewiesene Haltestelle aufzusuchen. Ähnlich verhält es sich mit dem Ausstieg. Jeder Fahrgast hat die Möglichkeit, an jedem Punkt auf einer Route auszusteigen, indem er den Busfahrer darum bittet.

### Bedeutung für die Stadt Vechta

Der Stadtbus scheint für die Stadtverwaltung Vechtas eine wichtige Rolle zu spielen. Das zeigt sich z.B. in der Zusammenarbeit zwischen der Stadt Vechta und dem Busunternehmen Wilmering. Bezüglich des Stadtbussystems offenbart sich die Kooperation vor allen Dingen in der Bezuschussung des Stadtbusses durch die Kommune. Grundlage dieser Einigung ist das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GGVFG).<sup>5</sup>

Theoretisch bietet das Stadtbussystem der Stadt Vechta zahlreiche Vorteile, z.B. eine Erhöhung des Lebensstandards für Menschen, die sonst nicht aktiv am Straßenverkehr teilnehmen können. Durch Einführung eines Park & Ride-Systems könnte der innerstädtische PKW-Verkehr mit seiner Parkplatzproblematik entlastet werden, eine Attraktivitätssteigerung für Stadtbesucher (z.B. Touristen) wäre möglich, u.v.m.

Die Stadt Vechta als untere Verkehrsbehörde hatte bei der Konzeptionierung des Stadtbussystems die Aufgabe, die Vorschläge, die von der Unternehmerseite kamen, zu prüfen, ggf. zu modifizieren und abzusegnen. Darunter fielen vorwiegend die Planung der Linienverläufe und die Platzierung der Haltestellenstandorte. Insbesondere die Rendezvous-Haltestelle stellte eine große Herausforderung dar. Mit diesen Aufgaben wurde das Planungsamt der Stadt beauftragt.

Zudem fließt der Stadtbus in das Stadtmarketing mit ein. Der Vorsitzende der Initiative Vechta Verein für Stadtmarketing e.V. stellt die Zusammenarbeit der Stadt mit dem Unternehmen und die Bewertung

dieser Personenbeförderungseinrichtung folgendermaßen dar: „Die Einführung des Stadtbussystems ist [...] aus allgemeinen Überlegungen zur Beförderung von Menschen in der Stadt Vechta positiv. Für viele Menschen ist das Auto/Fahrrad das gewohnte Verkehrsmittel. Sie müssen den Stadtbus in teilweise automatisierte Entscheidungen bei der Wahl einer Fortbewegungsart mit einbeziehen. Hierzu ist für eine längere Zeit das Angebot vorzuhalten.

Die Stadt kann durch finanzielle Unterstützung in einem begrenzten Zeitraum eine „Gewöhnungszeit“ für die Nutzung des Angebotes schaffen. Danach ist abzuwägen in welchem Verhältnis Nutzen und Kosten stehen. Zurzeit können die Kosten nicht über die Fahrpreise gedeckt werden.

Der Stadtbus ist ein Angebot zur Verbesserung der Lebensqualität. Bei entsprechender Nutzung ist das System auch aus ökologischer Sicht positiv zu bewerten. Die Initiative Vechta Verein für Stadtmarketing [e.V.] unterstützt alle öffentlichen Maßnahmen der Stadt und des Betreibers, für die Nutzung des Stadtbusses zu werben und das Angebot im Hinblick auf die Haltestellen und die Fahrtzeiten zu optimieren.

Die Stadt Vechta unterstützt das Stadtbussystem mit entsprechenden finanziellen Zuschüssen sowie einer planerischen Hilfestellung (Streckenführung, Haltestellen etc.) durch die Verwaltung.[...]

Die weitere Zukunft hängt stark davon ab, wie das Angebot angenommen wird. Viele Bewohner wollen dann fahren, wenn sie sich für eine Fahrt entscheiden und nicht auf die Abfahrtszeiten des Busses „warten“. Sie nutzen dann die gewohnten Fortbewegungsmittel. Das Verhalten kann nur durch Werbung für das Angebot geändert werden.“<sup>6</sup>

Damit sich das Stadtbussystem legitimieren lässt, müssen neben den rechtlichen und behördlichen Absicherungen zahlreiche Voraussetzungen erfüllt werden. Zum einen müssen potentielle Benutzergruppen in einer angemessenen quantitativen Ausprägung vorhanden sein und zum anderen müssen Gründe bestehen, aus denen sich die Nutzung eines Stadtbusses als rentabel herausstellt.

Als potenzielle Benutzergruppen lassen sich vorwiegend folgende Bevölkerungsgruppen ausmachen: Kindergartenkinder, Schüler, Studenten, Hausfrauen/-männer ohne Zugang zu einem Pkw o.Ä., Pkw-Besitzer, die bewusst auf das Auto verzichten wollen, körperlich Benachteiligte, (temporär) körperlich Beeinträchtigte und ältere Menschen.

Um herauszufinden, welche Bevölkerungsgruppen den Stadtbus tatsächlich nutzen, wurde am 21.07.2010 (Zeitraum: 9.00-18.00 Uhr) in den Stadtbussen eine Umfrage durchgeführt. Diese hat gezeigt, dass die Altersstruktur in den Stadtbussen recht heterogen ist. Besonders dominant zeigte sich allerdings die Gruppe der über-65-Jährigen, mit einer absoluten Häufigkeit von 15 Personen nahmen sie 30% der Gesamtgruppe ein. In der Regel handelte es sich dabei um Rentner/-innen, die vielfach kein Auto besaßen und in einigen Fällen körperliche und gesundheitliche Beeinträchtigungen hatten. Eher unerwartet stellte sich die Gruppe der bis-25-Jährigen mit 22% als stark vertreten heraus, darunter sechs Schüler, ein Auszubildender und zwei Studenten. Das zeigt, dass nicht nur ältere Leute von dem Stadtbussystem profitieren, sondern auch junge Leute, die noch kein Auto fahren dürfen und/oder keinen Zugang dazu haben. Die Busfahrer bestätigten, dass sie vorwiegend ältere Personen in den Stadtbussen antreffen, allerdings auch immer häufiger junge Frauen mit Kindern, Schüler und Krankenhausbesucher. Das zeigt allerdings auch, dass das Stadtbussystem nur in geringem Ausmaß eine Entlastung der innerstädtischen Straßen und Parkplätze darstellt; denn die Altersgruppen, die man verstärkt als aktive Autofahrer antrifft, waren nur zu geringen Teilen vertreten. Bei einem Einpendleraufgebot von täglich über 8.500 Personen<sup>7</sup> könnte der Stadtbus bei entsprechend großer Annahme des Angebots dennoch den innerstädtischen Verkehr entlasten. Erste Tendenzen zu dieser Entwicklung lassen sich bereits beobachten. Parkplätze, die etwas weiter außerhalb der Innenstadt liegen (z.B. in Oythe), werden seit der Einführung des Stadtbussystems vermehrt genutzt. Laut Aussagen der Busfahrer befördern sie immer häufiger Personen, die sich von den abgelegeneren Parkplätzen mit dem Stadtbus zu ihren Arbeitsplätzen in der Innenstadt bringen lassen.

### Wirtschaftliche Bedeutung und Konkurrenzfähigkeit

Die wirtschaftliche Bedeutung des Stadtbussystems zeigt sich vor allem in der Wertschöpfung, die stark von der Inanspruchnahme der Stadtbusse abhängig ist. Fakt ist, dass sich das Stadtbussystem von Vechna nicht komplett selbstständig durch die Einnahmen aus den Beförderungsfällen trägt und von der Kommune subventioniert wird. Von einer Auslastung der Stadtbusse kann man in den meisten Monaten des Jah-

res nicht sprechen. Dennoch weist das Stadtbussystem eine erstaunliche Dynamik hinsichtlich der Beförderungsfälle auf. Die Zurückhaltung der Vechtaer Bevölkerung bezüglich der Stadtbusnutzung lässt sich unter anderem durch einige Strukturdaten der Stadt Vechta erklären.

Zum einen ist Vechta eine Stadt in der die meisten Distanzen zu wichtigen Zielen zu Fuß oder mit dem Fahrrad erreicht werden können. Zum anderen ist Vechta eine wohlhabende Stadt in der fast jeder Haushalt mindestens einen Pkw besitzt. So liegt es nahe, dass die meisten Distanzüberwindungen mit diesen Verkehrsmitteln erfolgen. Somit steht der Stadtbus in Konkurrenz zum Individualverkehr, insbesondere zum motorisierten Individualverkehr. Tab. 1 soll einige Vor- und Nachteile des Stadtbusses gegenüber dem privaten Pkw zeigen.

Die Vor- und Nachteile der Verkehrsmittel lassen sich nach Rationalität, Emotionalität und Mischformen der Kategorien bewerten. Die praktischen Vorteile des Pkws sind vor allem die vielseitigen und spontanen Einsatzmöglichkeiten, die Transportmöglichkeiten, die große ungebundene Reichweite, der Zeitfaktor zur Erreichung von Zielorten und die Flexibilität. Neben den Vorteilen aus den praktischen Kategorien bietet das Auto Unabhängigkeit und besitzt einen individuellen Charakter. Die meisten Menschen sind stolz darauf, einen Pkw zu besitzen und identifizieren sich in vielen Fällen damit, z.B. durch die Marke und die Ausstattung. Die Unabhängigkeit und die Individualität geben den Besitzern ein positives Fahrgefühl, Fahrspaß und sind oft mit einem Freiheitsgefühl verbunden. Das Auto ist für die meisten Menschen kein ausschließlicher Nutzgegenstand. Die größten Nachteile des Autos sind die zahlreichen Kostenfaktoren, die in der Anschaffung und dem Unterhalt liegen, außerdem ist man den Schwankungen der Treibstoffpreise direkt ausgesetzt. Daneben ist das Fahren in Innenstädten, besonders im Arbeitsverkehr, oftmals mit Stress verbunden. Auch gilt der Pkw als umweltunfreundlich, weil in der Regel nur wenige Personen pro Auto transportiert werden.

Der Stadtbus hingegen hat den Vorteil, dass die hohen Anschaffungs- und Unterhaltskosten nicht oder nur indirekt von den Kunden (mit-) getragen werden. Zudem hat er eine höhere Beförderungskapazität und ist, sofern die Auslastung stimmt, umweltfreundlicher. Weil die Nutzer nicht selbst fahren müssen, erübrigt sich im Stadtbus der Fahrstress in der Innenstadt und die Parkplatzproblematik. Jedoch ist der Stadtbus im Vergleich zum Pkw unflexibler, an Zeiten und vorgegebene Routen



	Pkw	Stadtbus
Vorteile	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Individualität</li> <li>• Flexibilität (keine Zeiten, keine vorgegebenen Routen)</li> <li>• zeitsparend, schneller, keine Umwege</li> <li>• spontaner Einsatz möglich</li> <li>• Unabhängigkeit</li> <li>• Kofferraum, Transportmöglichkeiten</li> <li>• komfortabler</li> <li>• anonym</li> <li>• viele Einsatzmöglichkeiten</li> <li>• Fahrspaß, Fahrgefühl, Freiheitsgefühl</li> <li>• Identifikationsmöglichkeiten (z.B. durch Marke und Ausstattung)</li> <li>• keine ungebetenen Fahrgäste</li> <li>• größere Reichweite</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• keine Steuerbelastung auf Kundenseite</li> <li>• günstige Tickets und Pauschalen</li> <li>• keine Parkplatzproblematik</li> <li>• kein Innenstadstress</li> <li>• kommunikativ, nettes Umfeld</li> <li>• keine Unterhaltskosten auf Kundenseite</li> <li>• ungebundener von Treibstoffpreisen</li> <li>• umweltfreundlich</li> <li>• besondere Vorteile für bestimmte Bevölkerungsgruppen</li> <li>• teils bequemer</li> <li>• größere Beförderungskapazität</li> </ul>
Nachteile	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Steuern (Kosten)</li> <li>• Versicherung (Kosten)</li> <li>• steigende Benzin- und Dieselpreise (Kosten)</li> <li>• wetterempfindlich, bei Unwetter, Glatteis, Aquaplaning, etc.</li> <li>• Reparaturen/Instandhaltung</li> <li>• hohe Anschaffungskosten</li> <li>• Parkstress, allg. Fahrstress</li> <li>• umweltbelastender</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• unflexibel</li> <li>• Zeitgebundenheit</li> <li>• geringere Reichweite</li> <li>• geringe Transportmöglichkeit (z.B. von Einkäufen)</li> <li>• anderes Fahrgefühl</li> <li>• Abhängigkeit</li> </ul>

Tab. 1: Vergleich der Vor- und Nachteile des Stadtbusse dem Pkw gegenüber

gebunden und verfügt über geringere Reichweiten und eingeschränkte Transportmöglichkeiten. Die größten Nachteile des Autos, die Kosten,

sind die größten Vorteile des Stadtbusses, während die wichtigsten Vorteile des Autos, die Flexibilität und Unabhängigkeit, als Mangelfaktoren im Stadtbussystem dastehen.

Alles in allem ist der Stadtbus die ökonomisch sinnvollere Variante der Fortbewegung. Um jedoch die starke Dominanz des Individualverkehrs zu brechen, muss die Nutzung des Stadtbussystems attraktiver gestaltet werden. Zu diesem Thema wurden die Stadtbusnutzer befragt. Erstaunlich ist, dass ein Großteil der Befragten (48%) sehr zufrieden mit dem derzeitigen Stadtbuskonzept ist. Die meisten genannten Verbesserungsvorschläge betreffen die Taktung der Abfahrten, da man immer nur jede Stunde vom Zielort zum Ausgangspunkt der Fahrt mit dem Stadtbus zurückkehren kann (Ausnahmen als Ausgangspunkte: Burgstraße, ZOB, Famila und Oythe). Beispielhaft die Innenstadt: Fahrgäste, die die Innenstadt als Ziel haben, um dort kleinere Besorgungen zu machen, müssen eine Stunde auf die nächste Möglichkeit warten, um zu ihrem Ausgangspunkt zurück zu gelangen. Gewünscht ist daher von einigen Nutzern eine halbstündige Taktung. Des Weiteren wird eine fünfte Linie vorgeschlagen, die die Wendepunkte der Routen umfasst.

## Entwicklung der Fahrgastzahlen

Die Entwicklung der Beförderungszahlen stellt sich seit der Einführung des Stadtbussystems in einem stetigem Aufwärtstrend dar. (Abb. 2) Während im ersten Jahr lediglich 21.594 Beförderungsfälle zu verzeichnen waren, zeigte sich im Jahr 2009 ein ca. 270-prozentiger Anstieg von 12.682 auf 34.276. Das Folgejahr 2010 zeigte sich für den Stadtbus mit 72.819 Beförderungsfällen als besonders erfolgreich, es wurden in diesem Zeitraum mehr als doppelt so viele Personen befördert wie im Vorjahr. Im laufenden Jahr 2011 wurden bis einschließlich Juni mehr als 38.857 Personen von den Stadtbussen befördert, damit sind es bereits mehr Beförderungsfälle als im gesamten Jahr 2009.

Die Inanspruchnahme des Stadtbussystems weist allerdings eine signifikante Saisonalität auf: (Abb. 3) In den Wintermonaten greifen erheblich mehr Personen auf den Stadtbus zurück als in den mildereren Monaten. Das ist auf das Winterwetter zurückzuführen, das den Individualverkehr, sowohl mit dem Auto als auch mit dem Fahrrad und zu Fuß (Glatteis, Schnee, etc.), stark erschwert. Den Wintermonaten gegenüber zeigen sich die mildereren Monate eher zurückhaltend, insbesondere

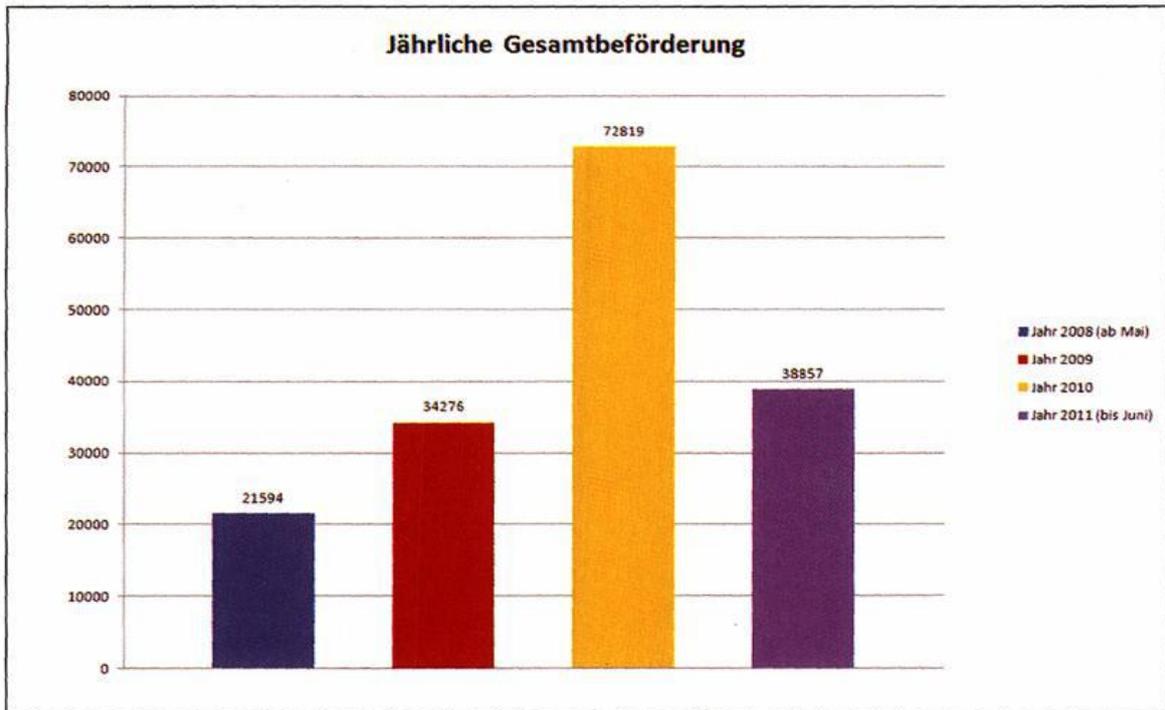


Abb. 2: Entwicklung des quantitativen Ausmaßes der Beförderungsfälle im Jahresvergleich Quelle: Omnibusbetrieb Wilmering GmbH & Co. KG

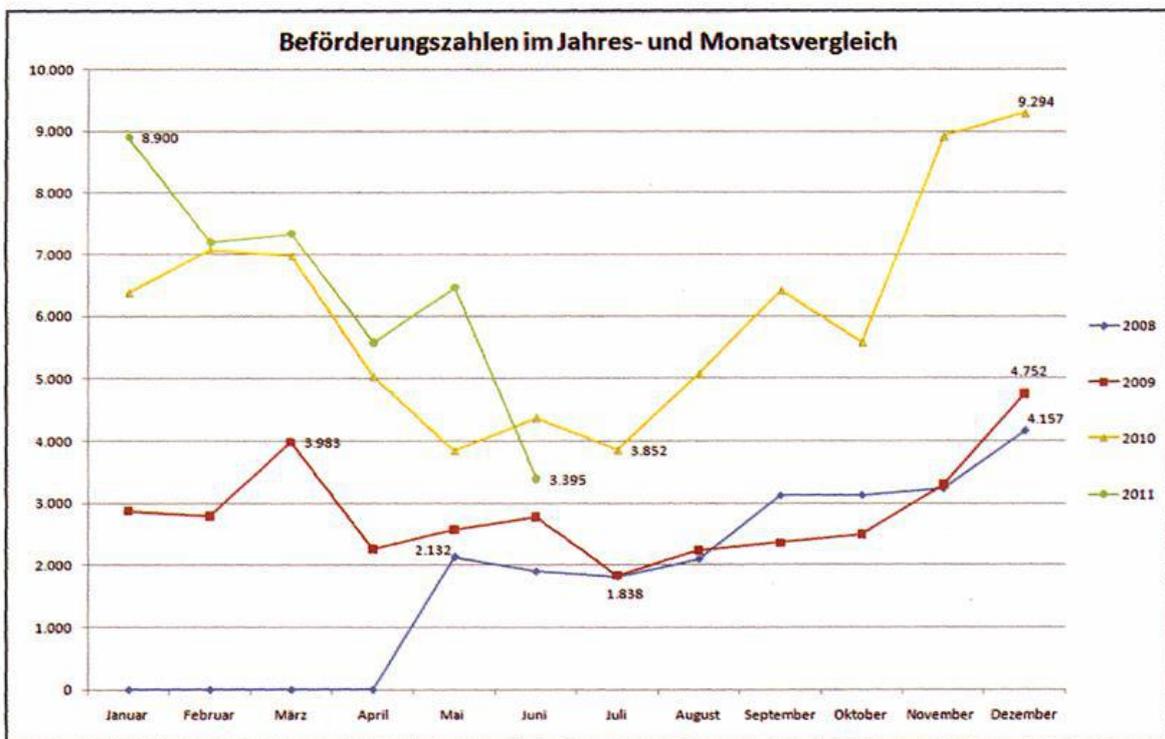


Abb. 3: Gesamtverlauf der Entwicklung der Beförderungszahlen im Jahres- und Monatsvergleich Quelle: Omnibusbetrieb Wilmering GmbH & Co. KG

die Sommermonate verzeichnen nur relativ geringe Beförderungsfälle. Dennoch ist klar zu erkennen, dass das Angebot des Stadtbussystems von immer mehr Personen genutzt wird. Ebenfalls kann man darauf schließen, dass der Stadtbus gerade in Wintermonaten seine Aufgaben als sicheres Verkehrsmittel und als Entlastung der innerstädtischen Straßen erfüllt.

### Soziale Bedeutung

Die soziale Bedeutung des Stadtbussystems lässt sich sowohl aus ihren Funktionen als auch aus der Einstellung der Nutzer gegenüber den Stadtbussen erschließen. Außer Frage steht, dass es Personenkreise gibt, die direkt von dem Stadtbus profitieren. Insbesondere für ältere Leute bedeutet das Stadtbussystem eine enorme Bereicherung. Allerdings trauten sich viele ältere Menschen zu Beginn der Aktivphase des Stadtbusses nicht zu, das Angebot des Unternehmens anzunehmen. Man war sich nicht sicher, wie Zu- und Ausstieg zu meistern sind, insbesondere für Menschen mit z.B. Gehhilfen oder Rollstühlen. Daraufhin wurden und werden noch immer von der Volkshochschule Vechta Senioren-Trainings angeboten, bei denen die Senioren das Stadtbusfahren „lernen“ können. Diese Senioren-Trainings waren zunächst komplett ausgebucht, und es mussten, aufgrund der hohen Nachfrage, weitere Kurse angeboten werden. Angeboten werden ein theoretischer Kurs über Fahrpläne und Linien, das „Stop and Go“-System, das Lösen von Fahrkarten, das Umsteigen und die Benutzung des Busses mit Rollatoren. Anschließend wird eine Praxisübung mit einem weiteren Übungsleiter (Busfahrer) abgehalten. Die Trainings erfreuen sich noch immer einer großen Beliebtheit und bringen immer mehr Leute dazu, den Stadtbus zu nutzen.

Der Stadtbus zeigt eine weitere wichtige soziale Komponente. Im Zuge der Bauarbeiten an einer Tiefgarage und wegen Kanalarbeiten musste ein Großteil der Parkplätze am Kapitelplatz/Ecke Marienstraße zwischen Gefängnismauer und Alexanderhaus gesperrt werden.<sup>8</sup> Die Parkplätze werden üblicherweise zu großen Teilen von Angestellten des St. Marienhospitals genutzt, der Omnibusbetrieb Wilmering bietet daher den Angestellten des Krankenhauses einen kostenlosen Park+Ride-Service, der es ermöglichen soll, problemlos zum Arbeitsplatz zu gelangen (Aussage Krankenhausangestellte, Um-

frage unter den Stadtbusnutzern, Stadtbus, 28.07.2010). Das zeigt, dass das Stadtbussystem dabei hilft, die innerstädtische Verkehrsproblematik zu entschärfen und dazu beiträgt, dass wichtige Einrichtungen, insbesondere das Marienhospital, ihre Aufgaben, auch in Ausnahmesituationen, erfüllen können. Somit ist der Stadtbus ebenfalls ein Element in der Aufrechterhaltung der Infrastruktur von Vechta.

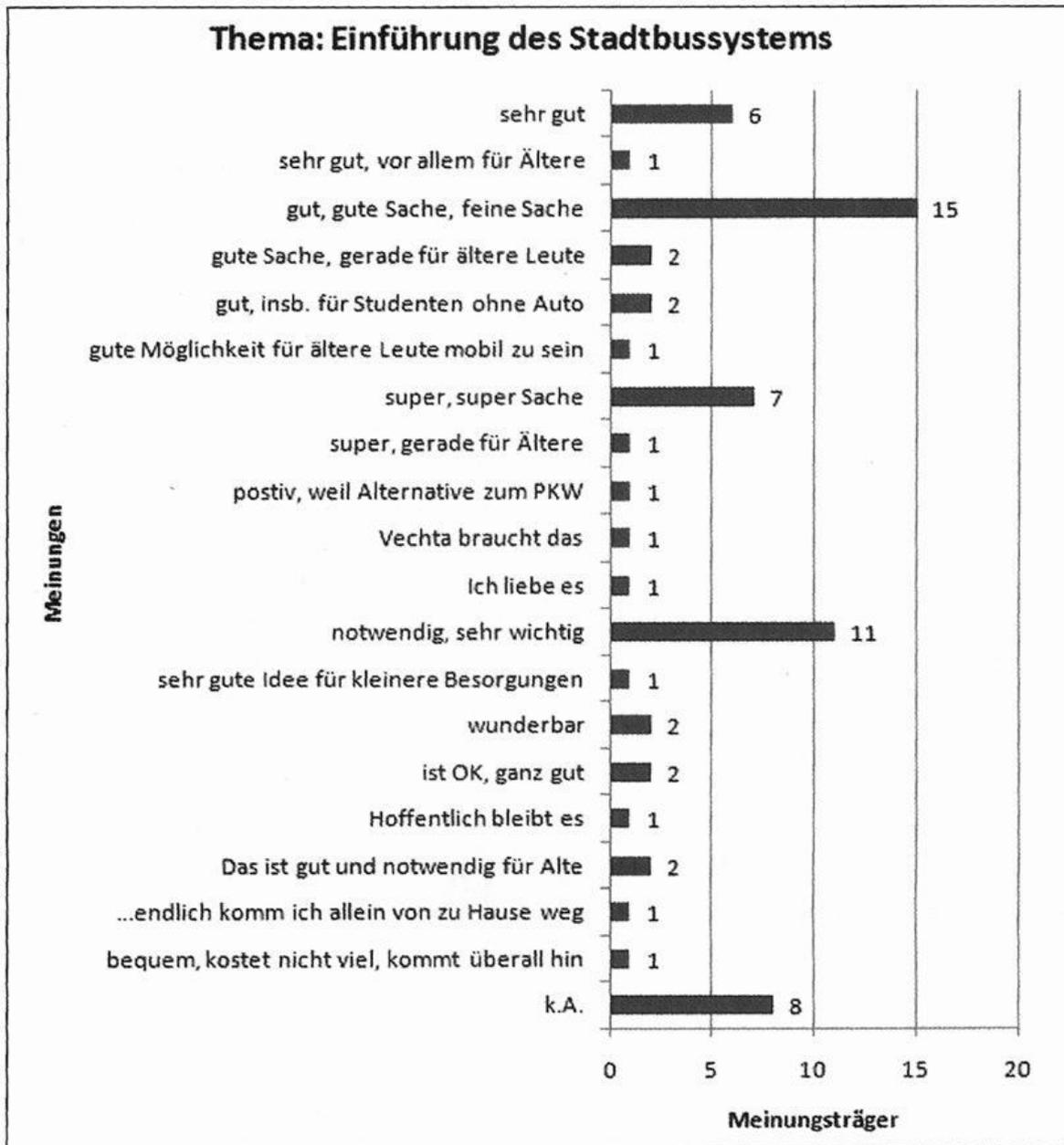


Abb. 4: Umfrageergebnisse der Stadtbusnutzer auf die Frage: „Was halten Sie von der Einführung des Stadtbussystems?“ (Umfrageort: Stadtbusse in Vechta – Zeitraum: 21.07.2010, 9.00–18.00 Uhr)

Inwieweit und welche Bedeutung das Stadtbussystem für seine Nutzer im Alltagsleben hat, sollte ebenfalls in einer Umfrage geklärt werden. Die Ergebnisse sind die Meinungen der Stadtbusnutzer und spiegeln in Teilen wider, inwieweit das Stadtbussystem bereits zum Alltag gehört/gehören sollte. Abb. 4 zeigt die Meinungen der Nutzer hinsichtlich der Einführung des Stadtbussystems.

Als ein besonders positiver Punkt ist die große Zufriedenheit der meisten Nutzer zu nennen. Bei der Umfrage wurde auch beobachtet, dass einige Fahrgäste beim Namen genannt werden und diese kennen auch die Namen der Busfahrer. Eine Fahrt im Stadtbus ist selten langweilig, weil man schnell mit anderen Leuten, auch den Busfahrern, ins Gespräch kommt, die bereitwillig Tipps und andere Informationen geben. Viele Leute haben sich auch in den Stadtbussen kennen gelernt und bilden eine Art Gemeinschaft, die sich über die gemeinsame Nutzung definiert. Die Fahrer benutzen eigene Begriffe für bestimmte Situationen auf den Fahrten, wie z.B. „wilder Ein- und Ausstieg“, wenn getrampt wird oder Fahrgäste auf Wunsch bei außerplanmäßigen Stopps abgesetzt werden. Diese eigene Sprache teilen die Busfahrer mit den Fahrgästen. Man könnte schon fast von einer Art Stadtbuskultur sprechen, in der ältere Bevölkerungsschichten dominieren. Die Identifikation mit den Stadtbussen erfolgt für diese Menschen zu vielen Teilen über das empfundene Freiheits- und Unabhängigkeitsgefühl, das die neu (wieder-)gewonnene Mobilität vermittelt. Neben der Anstrengung, neue Bevölkerungsgruppen zu werben, sollten einige Bemühungen dahin gehen, dass die momentanen treuen Kunden weitere Vorteile erhalten, beispielsweise Treueaktionen in denen jede elfte Fahrt gratis ist oder Angebote wie Granny-/Senioren-Wochen- und Monatskarten und -Jahresabos. Für die Nutzer ist der Stadtbus ein wichtiger Teil des Alltags geworden und wird als besonders erhaltenswert angesehen.

### Einschätzung und Perspektiven

Das Stadtbussystem von Vechta als relativ neue Personenbeförderungseinrichtung im Stadtgebiet ist immer noch eine umstrittene Einrichtung. Die einen sind begeistert, andere haben geteilte Meinungen und wieder andere halten es für komplett unnötig. Allerdings ist fast jeder der Meinung, dass es Bevölkerungsgruppen gibt, die vom Stadtbussystem profitieren können oder sogar darauf angewiesen sind. Aus dieser Sicht ist die Existenz und Unterhaltung einer solchen Beförderungsein-

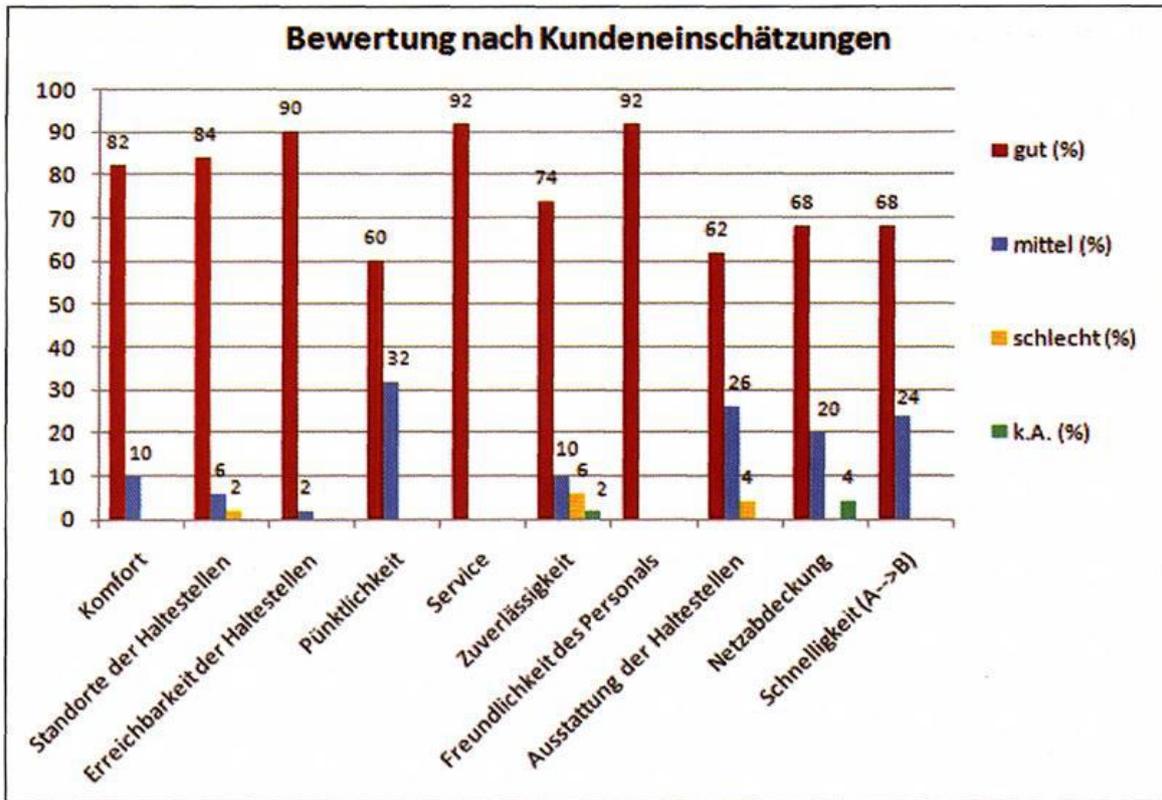


Abb. 5: Bewertung des Ist-Zustandes des Stadtbussystems nach Kundeneinschätzung hinsichtlich verschiedener Kategorien

richtung durchaus legitim. Demgegenüber steht allerdings die Tatsache, dass das Stadtbussystem subventioniert wird und auf Dauer halten sich eher Systeme, die sich selbst tragen. Dafür müsste allerdings der Kundenkreis ausgeweitet werden, wobei die Beförderungszahlen des Jahres 2010 dafür sprechen, dass der Kundenkreis bereits stark wächst. Den Ergebnissen aus den Umfragen zu Folge liegen die „Schwächen“ des Stadtbussystems in der Konzeption und der geringen Konkurrenzfähigkeit gegenüber dem privaten Pkw, ebenso wie das Image als „Senioren-Taxi“ (Aussage einiger Schüler in der Innenstadt). Besondere Stärken sind vor allen Dingen der ausgesprochen gute Service, die Freundlichkeit der Busfahrer und die günstigen Tickets und Fahrkarten-Angebote. Weitere Stärken und Schwächen des Stadtbusses werden in Abb. 5 dargestellt.

Um das Stadtbussystem attraktiver zu machen, ließen sich zwei Herangehensweisen verfolgen. Zum einen könnte man die vorhandenen Stärken ausbauen oder die Schwächen ausfindig machen und versuchen, diese zu beheben. Da die Stärken und Vorteile vorhanden und

weitestgehend in Vechta bekannt sind, aber sich dennoch nur relativ wenige Menschen dazu bewegen lassen, den Stadtbus zu nutzen, wäre es ratsam, die Schwächen zu bekämpfen. Exemplarisch sollen hier die Anpassung der Fahrzeiten an die Schulzeiten, das Marketing und die Image-Bildung, die Optimierung der Linien, die Konkurrenzfähigkeit zum privaten Pkw, etc. stehen. Dazu könnte man sich an den Vorbildern Nienburg, Lemgo und Lindau orientieren, da diese Städte ähnliche Größenstrukturen wie Vechta aufweisen und bereits gut etablierte Stadtbussysteme unterhalten.

Die Zusage über weitere Zuschüsse der Stadt sprechen stark für einen Weiterbetrieb des Stadtbussystems. Sollte sich das Stadtbussystem etablieren können und sich einer größeren Kundenzahl erfreuen, ist geplant, nach Ablauf der zwei Jahre die Orte Langförden (über Calveslage) und Lutten in das Stadtbussystem zu integrieren. Es gibt bereits Anfragen der Bevölkerung, und die Umfrageergebnisse aus Calveslage und Langförden sprechen dafür, dass sich dort zahlreiche potentielle Fahrgäste finden lassen. (Abb. 6)

Es bleibt also abzuwarten, inwieweit sich das Stadtbussystem etablieren und entwickeln wird, insbesondere hinsichtlich der Kosten-Nutzen-

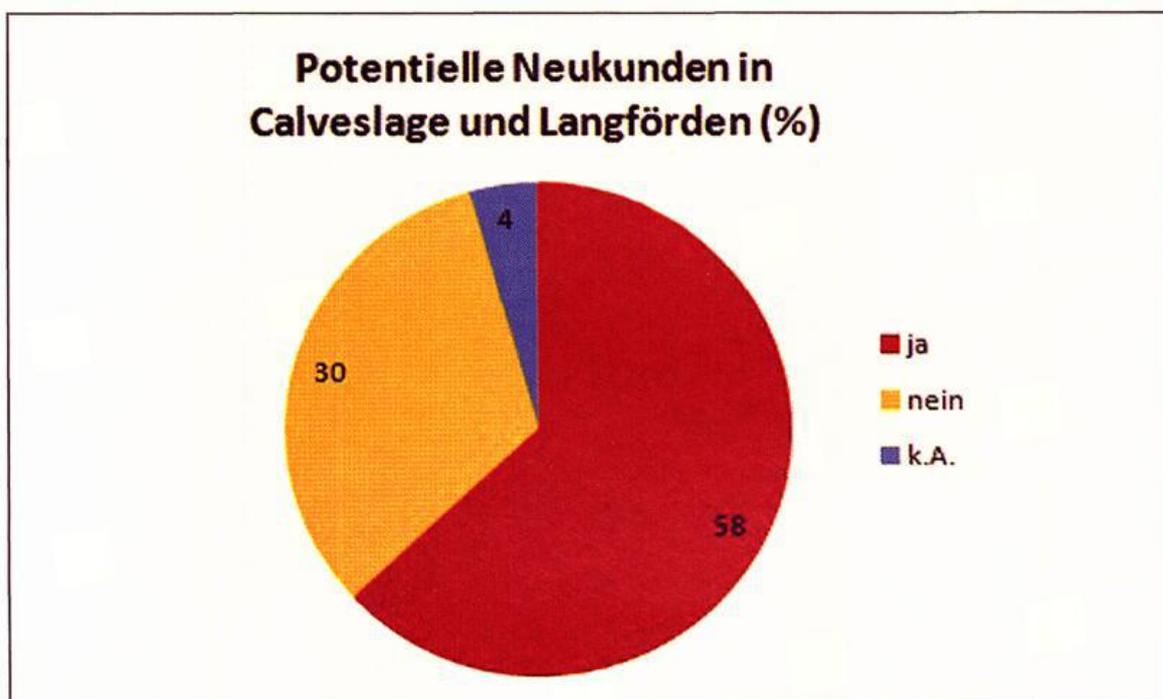


Abb. 6: Aussagen der Bürger von Calveslage und Langförden zur Frage: „Würden Sie den Stadtbus nutzen, wenn er in Ihrem Ort halten würde?“

Relation. Auf der einen Seite hat der Stadtbus einen festen Kundenstamm (Stadtbuskultur), jedoch ist dieser zahlenmäßig nicht sonderlich groß ausgeprägt. So sollten die Bemühungen von Unternehmen und Stadtmarketing dahin gehen, den Kundenstamm zu vergrößern. Inwiefern diese Bemühungen unternommen werden und welche Früchte sie tragen werden, wird die nähere Zukunft zeigen.

**Quellen und Literatur:**

- Omnibusbetrieb Wilmering GmbH & Co. KG (2009): Alle Linien. Zum Heraustrennen! Stadtbus. In: Flyer v. Juli 2009
- Suffner, U. (2010): Vechta bis Weihnachten eine einzige Baustelle. Bauarbeiten an Kino, Tiefgarage und Entlastungsstraße sorgen für Verkehrsbehinderungen und einige Sperrungen. In: Oldenburgische Volkszeitung, v. 06.03.2010, S. 11
- Suffner, U. (2010): Stadtbus fährt zwei weitere Jahre durch Vechta. Kommune bezuschusst Linienverkehr jährlich mit 163.400 Euro / Nach fünf Jahren Probetrieb Entscheidung. In: Oldenburgische Volkszeitung, v. 12.08.2010, S. 8
- Omnibusbetrieb Wilmering GmbH & Co. KG (2010): Tarife StadtBus Vechta. Verfügbar unter: <http://www.wilmering-buslinien.de/tarife/tarife-stadtbus-vechta> [01.07.2011]
- Omnibusbetrieb Wilmering GmbH & Co. KG (2010): Tarife StadtBus Vechta. Verfügbar unter: <http://www.wilmering-buslinien.de/service/befoerederungsbedingungen-linienverkehr> [01.07.2011]
- Stadt Vechta (2010): Strukturdaten. Verfügbar unter: <http://www.vechta.de/Wirtschaftsfoerderung/Standortprofil/Strukturdaten.aspx> [25.08.2010]
- Scharein, G. (2010): Expertengespräch zum Thema: Vechtaer Stadtbussystem. Rathaus Vechta: 21.04.2010
- Wehry, K.-H. (2010): Expertenbefragung zum Thema: Vechtaer Stadtbussystem – Zusammenarbeit mit der Stadt Vechta. E-Mail-Fragenkatalog v. 18.08.2010

**Anmerkungen:**

- <sup>1</sup> Vgl. Wehry, K.-H., 2010
- <sup>2</sup> Vgl. Wilmering, L., in Suffner, U., 2010, Stadtbus fährt...
- <sup>3</sup> Vgl. Omnibusbetrieb Wilmering GmbH & Co. KG, 2009
- <sup>4</sup> Vgl. Omnibusbetrieb Wilmering GmbH & Co. KG, 2010
- <sup>5</sup> Vgl. Scharein, 2010
- <sup>6</sup> Wehry, K.-H., 2010
- <sup>7</sup> Stadt Vechta, 2010
- <sup>8</sup> Vgl. Suffner, 2010, Vechta bis Weihnachten...

---

Die Entwicklung der Krankenhäuser im Oldenburger Münsterland (Teil I)  
Seit einigen Jahren ist die Krankenhaus-Landschaft im Oldenburger Münsterland in Bewegung geraten. In dieser und in der nächsten Ausgabe des Jahrbuchs soll über diese Entwicklung berichtet werden, die zu ersten gesellschaftsrechtlichen Verflechtungen geführt hat. In Teil I geht es um den Zusammenschluss zwischen dem St. Marienhospital Vechta, dem St. Antonius-Stift in Emstek, dem St. Josefs-Hospital in Cloppenburg und dem St. Anna-Stift in Lönigen. Im folgenden Jahr sollen die sich aktuell anbahnende Kooperation zwischen dem St. Elisabeth-Krankenhaus in Damme und dem St. Franziskus-Hospital in Lohne sowie die weitere Entwicklung des St. Marien-Hospitals in Friesoythe thematisiert werden (Teil II).

*Hermann von Laer*

## Katholische Kliniken Oldenburger Münsterland gGmbH Zur Geschichte ihres Zusammenschlusses

Zum 1. Mai 2011 schlossen sich das St. Marienhospital in Vechta, das St. Antonius-Stift in Emstek, das St. Josef-Stift in Cloppenburg und das St. Anna-Stift in Lönigen zu den „Katholischen Kliniken Oldenburger Münsterland gemeinnützige GmbH“ zusammen (= KKOM). Diesem Zusammenschluss waren schon andere Zusammenschlüsse und Kooperationen vorangegangen und es wird sich zeigen, ob es in Zukunft nicht auch noch zu weiteren Fusionen kommen wird. Daher kann es sich hier nur um eine vorläufige Darstellung handeln, die kurz auf die Geschichte der einzelnen Institutionen eingeht und den Weg hin zur neuen Gemeinsamkeit beschreibt.

### Die Geschichte der einzelnen Krankenhäuser

Die Krankenhäuser im Oldenburger Münsterland wurden nach der Mitte des 19. Jahrhunderts gegründet. Dies war eine ganz typische Gründungszeit, auch ansonsten wurden damals in Deutschland viele Krankenhäuser neu errichtet. Dies hatte vor allem drei Gründe: Erstens waren mit der Industriellen Revolution, die in Deutschland etwa 1850 einsetzte, nicht nur moderne Produktionsmethoden verbunden,