

Flexibel und grün pendeln mit Ilse und Rubi

Ohne Auto auf dem Land mobil sein – das plant die Landesregierung landesweit. Viele Kreise erproben bereits Rufbusysteme

Katharina Golze

Wenn Axel Stieg mit dem knallgelben Caddy auf den Vorplatz des Busbahnhofs in Hagenow biegt, sind seine Fahrgäste abfahrtsbereit. Sie warten nicht auf den nächsten regulären Bus in ihr Heimatdorf. Da müssten sie Stunden warten. Sie steigen bei Axel Stieg in den Rufbus der Verkehrsgesellschaft Ludwigslust-Parchim ein – an diesem grauen Vormittag auch Bauingenieur Rolf. Er zeigt seinen Fahrschein, überreicht einen Euro Servicegebühr. „So, dann fahren wir jetzt nach Redefin“, sagt Axel Stieg und rauscht über die Landstraße.

Rolf aus Redefin nutzt regelmäßig den Rufbus. Meistens lässt er sich zum Bahnhof chauffieren, um dann weiter nach Berlin, München, Wien oder Frankfurt zu reisen. Der Bauingenieur hat zwar ein eigenes Auto, doch nutzt er für mehrtägige Geschäftsreisen lieber den Rufbus. Mindestens einmal im Monat. Dieses Mal bringt ihn der Caddy nach einem Arztbesuch zurück nach Redefin.

Rolf ist nicht der Einzige, der mit dem Rufbus beruflich pendelt. Morgens lässt sich täglich ein junger Mann nach Hagenow bringen, andere fahren so bis zur nächsten Buslinie. Touristen lassen sich von Bahnhöfen zu Wanderrouten bringen, Jugendliche besuchen ihre Freunde auf den Dörfern. In Ferienzeiten muss auch mal das „Pony“ ran, ein 49-Sitzer, der ein Dutzend Kinder einsammelt. 60 000 Fahrgäste im Kreis sind es im Jahr, zu Spitzenzeiten 300 am Tag.

Axel Stieg gibt Gas, wieder Richtung ZOB. „Sie freuen sich immer, wenn wir früher kommen“, sagt er über seine Fahrgäste. Und falls er mal zu spät kommt, hat er einen Spruch parat – im Sommer blockierte der Schneeflug, im Winter der Mährescher die Straße. „Als Busfahrer muss man lustig sein“, grinst er.

Seit 20 Jahren fährt er Schulbusse, Linienbusse, früher Reisebusse, und manchmal den Rufbus. Der Vorteil: „Wir Busfahrer kennen alle Haltestellen.“ Denn Rufbusse holen Fahrgäste nicht von zu Hause ab, sondern bringen sie von Haltestelle zu Haltestelle – und gelegentlich bis vor die Haustür.

„Der Einstieg ist immer an der Haltestelle, sonst wären wir ein Taxiunternehmen“, sagt Gesine Kneetz vom Kundenservice und betont: „Ein Taxi fährt von Tür zu Tür. Wir haben einen Fahrplan und bedienen nur eine Teilstrecke.“ Im Fahrplan gibt es etwa stündliche Rufbus-Slots.

Die Rufbus-Verantwortlichen sehen sich nicht als Konkurrenz zu Taxiunternehmen, sondern arbeiten mit einem zusammen. Seit sie 2016 mit dem Pilotprojekt in Parchim



1



2



3



4

1 Disponent Thomas Busack springt ein, wenn kein Busfahrer oder Taxi vor Ort ist.

2 Gesine Kneetz zeigt: Der zweitgrößte Landkreis Deutschlands ist bis ins letzte Dorf versorgt.

3 Axel Stieg fährt mal Linienbusse, mal Rufbusse. Hier chauffiert er Irma Korpel bis vor die Haustür.

4 In Schwelow zeigt der Telefonhörer neben der Abfahrtszeit: Bitte Rufbus bestellen!

Fotos: Katharina Golze

gestartet sind und es auf die mehr als 2000 Haltestellen im Landkreis ausgerollt haben, ist Taxi Voß an Bord. Mittlerweile sind 40 Taxen im Kreis an sieben Tagen die Woche rund um die Uhr für den Rufbus unterwegs. Zudem fahren auch eigene Busfahrer in Schichten. An den fünf Standorten im Kreis samt Schwerin und Sternberg stehen ein Caddy und ein Vito bereit.

Ein grüner Vorteil gegenüber dem Linienbus: „Der Rufbus fährt nicht jede Haltestelle an, sondern nur dort, wohin er gerufen wird“, sagt Kneetz. „Er fährt die kürzeste Strecke.“ Rufbusse sind kostengünstiger und umweltfreundlicher als die Dieselbusse, dennoch „macht es keinen Sinn, wenn ein Pkw dem Linienbus hinterherfährt. Bei Wartezeiten von 30 Minuten

verweisen wir auf den Linienbus.“ Im Sinne des Umweltschutzes werden zudem Rufbus-Fahrten zusammengelgt.

Verkehrsminister Reinhard Meyer (SPD) sagt: „Wir wollen für mehr öffentliche Mobilitätsangebote im ländlichen Raum sorgen. Dafür ist der Rufbus hervorragend geeignet.“ Gesine Kneetz sagt: „Wir müssen dafür sorgen, dass die Menschen auf einen Pkw verzichten können.“ Und das an 365 Tagen im Jahr.

So wie Irma Korpel. „Ich bin wieder da“, begrüßt Axel Stieg die 84-Jährige am ZOB in Hagenow. Sie reicht ihm ein Zwei-Euro-Stück. „Stimmt so.“ Die Dame aus Schwelow bestellt immer freitags in der Rufbus-Zentrale telefonisch ihre Fahrten für die kommende Woche. Mal zur Physiothe-



In Vorpommern-Greifswald fährt der „Ilse“-Rufbus über die Dörfer, zeigt Mirko Schulz.

Foto: Norbert Fellechner

rapie, mal zum Arzt, mal zum Einkaufen. Auto fährt sie schon lange nicht mehr. Ohne Rufbus säße sie auf dem Dorf oder – sollte sie den unregelmäßig fahrenden Linienbus nehmen – in der Stadt fest.

Jeder Landkreis in MV hat

sein eigenes Rufbusssystem: Im Landkreis Rostock bietet Rebus seit 2006 einen Anruf-Liniensbus an, in der Mecklenburgischen Seenplatte gibt es seit 2005 Rufbusse, in Vorpommern-Rügen ist derzeit ein Pilotprojekt für einzelne

Gemeinden geplant. Der Unterschied: In den Landkreisen Rostock, Vorpommern-Greifswald und Nordwestmecklenburg fahren die Rufbusse ohne Fahrplan.

In Vorpommern-Greifswald startete 2017 der Rufbus „Ilse“ als erster in MV ohne festen Fahrplan. „Ich kann mit ‚Ilse‘ von der Linie abweichen und kreuz und quer fahren“, sagt Birgit Klemmer von der Verkehrsgesellschaft Vorpommern-Greifswald. Neu ist „Rubi“, den Rebus 2021 im Landkreis Rostock startete. „Ab Mai werden wir voraussichtlich die dritte Rufbusregion an den Start bringen und in und um Krakow am See unser ‚Rubi‘-Angebot erweitern“, verrät Rebus-Chef Thomas Nienkerk.

Wer sich durch die Rufbus-Systeme des Landes klickt, merkt schnell: Es gibt kein einheitliches – weder in der Anbindung noch im Bestellsystem. Mal App, mal Website, mal Hotline. Doch die Landes-

regierung will Abhilfe schaffen. Bereits im Wahlkampf warb die SPD für Rufbusse. Im Koalitionsvertrag einigte sie sich mit der Linken auf „ein landesweites Rufbusssystem mit gemeinsamen Angebots- und Kostenstandards“. Alle zwei Stunden soll die letzte Meile versorgt sein. Laut Marcel Falk, verkehrspolitischer Sprecher der SPD-Landtagsfraktion, laufen Gespräche mit den Trägern des öffentlichen Nahverkehrs.

Aktuell belaufen sich die Kosten für Rufbusse auf mehrere Millionen Euro. Allein Stefan Lösel, Geschäftsführer der Verkehrsgesellschaft Ludwigslust-Parchim, beziffert die Kosten für Software, Fahrzeuge, Personal und Co. auf eine Million Euro – abzüglich der Fahrscheinentgelte und Einsparungen im Linienverkehr. „Der Großteil der Summe wird vom Landkreis ausfinanziert“, so Lösel. Wie viel die Landesregierung für ein landesweites Rufbusssystem plant, ist noch nicht bekannt. Bis dahin gondeln „Ilse“, „Rubi“ und Co. durch die Landschaften. Allen vorweg Axel Stieg. Als der Caddy Richtung Betriebshof rollt, weist er auf ein Haus: „Da wohnt ein ganz bekannter Hagenower.“ Er. Natürlich. Mit ihm haben die Rufbus-Gäste gut zu lachen. Und eine gute Fahrt.