



Franz Heckens

Bürgerbusse – eine Idee setzt sich durch

Erfahrungen aus Nordrhein-Westfalen



„Bürgerbus“ – was ist das denn? Obwohl der erste Bürgerbus in Deutschland bereits 1985 eingerichtet wurde und hierzulande mittlerweile etwa 200 bis 250 Projekte existieren, ist diese besondere Mobilitätsform noch längst nicht überall bekannt. Was ist also nun ein Bürgerbus? Es handelt sich um öffentlichen Personennahverkehr, bei dem ehrenamtlich tätige Bürgerinnen und Bürger das Fahrzeug steuern. Das Land Nordrhein-Westfalen definiert den Bürgerbus so: „Als Bürgerbus gilt der mit Kleinbussen betriebene öffentliche Personennahverkehr, soweit der Betrieb von einem zu diesem Zweck gegründeten Verein mit ehrenamtlich tätigen Fahrerinnen und Fahrern durchgeführt wird.“

Wesentliche Kriterien, um den hier beschriebenen Bürgerbus von anderen Angeboten zu unterscheiden, sind:

- Betriebsdurchführung durch ehrenamtliche Fahrerinnen und Fahrer,
- Einsatz eines Kleinbusses,
- regelmäßiger Verkehr mit festen Haltestellen und Fahrplan sowie
- als öffentliches Angebot von jedermann nutzbar.

Einsatzbereiche

Vor allem im ländlichen Raum, aber auch in den Randgebieten größerer Städte haben sich in den letzten Jahrzehnten weiße Flecken in der ÖPNV-Karte ausgebreitet. Immer mehr Bereiche können wegen der nachlassenden Nachfrage nicht mehr ausreichend mit Linienbussen bedient werden. Das verbleibende Angebot wird dadurch unattraktiver, es wird noch schlechter genutzt und infolgedessen noch weiter ausgedünnt. Auf dem Land ist Mobilität daher oft zur Privatsache geworden. Dies führt zu vielen unausgelasteten Einzelfahrten mit dem Pkw und entsprechend höheren Umweltbelastungen, solange ein Pkw zur Verfügung steht und auch genutzt werden kann. Darüber hinaus wird vieles durch das sogenannte Mama-Taxi oder für die ältere Generation durch das Tochter-Taxi abgedeckt. Diese Lösung ist für den Regelfall ebenso wenig befriedigend wie der Einsatz von Rufsystemen, bei denen jeder Beförderungswunsch bestellt werden muss. Der notwendige Anruf als Hemmschwelle verhindert eine breite Nutzung, und da die Einzelfahrten in der Regel hoch bezuschusst werden müssen, werden diese Angebote nur wenig beworben.

Als Alternative kommt in vielen Fällen ein Bürgerbus in Frage: ein regelmäßig nach Fahrplan verkehrender Linienverkehr, der auf die örtlichen Bedürfnisse abgestimmt ist – und der noch

dazu aus der Bürgerschaft heraus organisiert ist und daher auch gerne angenommen wird. Daher ist der wesentliche Stützpfiler der Bürgerbusse das ehrenamtliche Engagement der Fahrerinnen und Fahrer, die sich zu einem Bürgerbusverein zusammenschließen und den Betrieb des Busses gewährleisten.

Wer sich zum Thema Bürgerbus informiert, wird schnell feststellen, dass nicht überall das Gleiche darunter verstanden wird. Der Begriff „Bürgerbus“ ist nicht geschützt, und die Rahmenbedingungen sind sehr unterschiedlich. An dieser Stelle soll daher weitgehend auf die Bürgerbusse in Nordrhein-Westfalen eingegangen werden. Hier sind die ersten Bürgerbusse ins Leben gerufen worden und hier werden bisher auch die weitaus meisten Bürgerbusse in Deutschland betrieben.

Die Anfänge der Bürgerbusse

Anfang der achtziger Jahre wurde die Landesregierung in Nordrhein-Westfalen auf die Buurtbusse, die „Nachbarschaftsbusse“ in den Niederlanden, aufmerksam. Dort wurden zur Verbesserung des öffentlichen Nahverkehrs im ländlichen Raum verschiedene Lösungsansätze erprobt. Hierbei erwies sich der Buurtbus als höchst praktikabler und auch ökonomischer Ansatz. Seit den dortigen Anfängen im Jahr 1977 haben sich in den Niederlanden ca. 170 Buurtbuslinien etabliert.

Auf Initiative des NRW-Verkehrsministeriums wurde der erste deutsche Bürgerbus in den westfälischen Gemeinden Heek und Legden geplant und am 4. März 1985 gestartet. Bis 1989 wurden fünf weitere Bürgerbusse als Pilotprojekte in den verschiedensten Regionen Nordrhein-Westfalens ins Leben gerufen, um unterschiedliche topografische Verhältnisse und Siedlungsstrukturen bei der Erprobung berücksichtigen zu können. Das Fazit der Pilotphase war durchweg positiv.



Ab 1993 gab das Land Nordrhein-Westfalen das Bürgerbus-Modell frei für weitere Vorhaben und führte eine Festbetragsförderung ein, die im Wesentlichen bis heute Bestand hat. In der Folge wurden erst zögerlich, ab 1996 dann aber durchschnittlich sechs neue Bürgerbus-Projekte pro Jahr ins Leben gerufen. Der hundertste NRW-Bürgerbus konnte im September 2011 eingeweiht werden und mittlerweile sind wieder mehr als zehn Projekte dazugekommen. Die Situation auf Bundesebene ist weniger genau nachvollziehbar. Niedersachsen, Bayern und Baden-Württemberg zählen nach NRW noch am meisten Bürgerbusse. In einigen Bundesländern finden sich nur noch vereinzelte Projekte, und manche gehen ganz leer aus. Die genauen Zahlen zu erfassen, ist wegen der nicht exakten Definition schwierig, aber auch, weil es auf Bundesebene keine Organisation gibt, bei der Bürgerbusse gemeldet sind.

Familiäre Atmosphäre

Wie geht es denn nun zu im Bürgerbus? Dazu vielleicht eine kleine Anekdote: An der Haupthaltestelle in Rhede an der Gundulakirche steigt eine ältere Dame mit ihren zwei kleinen Enkelkindern ein. Fahrkarten werden gelöst und los geht die Fahrt. In Rhede gibt es eine Nord-, Stadt- und Südroute mit einer Gesamtfahrtzeit von zwei Stunden. Unterwegs steigen Fahrgäste ein und aus, und nach zwei Stunden ist der Bus wieder an der Gundulakirche. Oh Schreck! Oma und Kinder sitzen immer noch im Bus, was dem Fahrer gar nicht aufgefallen war. Leider hatte er nicht nach dem Fahrtziel gefragt und will sich schon entschuldigen, da sagt die Oma auf Rheder Platt: „Ich muss heute auf meine zwei Enkelkinder aufpassen und die haben sich zuhause nur geärgert und gestritten. Irgendwann hatte ich die Nase voll und habe gedacht: Nun fährst du zwei Stunden mit dem Bürgerbus und ich habe meine Ruhe. Die Kinder können so nach rechts und links gucken und sind nun zufrieden.“

Nicht dass das die Regel wäre, aber immer wieder nutzen Fahrgäste den Bürgerbus, nur um sich auszutauschen und mal unter Leute zu kommen. Aber auch ansonsten geht es familiär zu. Da kommt der Fahrer oder die Fahrerin auch mit solchen Zielangaben zurecht:

- „Heute muss ich Geld holen. Ich steige also an meiner Bank aus.“
- „Ich muss das Stützkorsett reklamieren.“
- „Heute will ich mal wieder meinen Mann besuchen“. (Die Dame wollte zum Friedhof.)
- „Ich möchte da aussteigen, wo letztens das Kind mit dem roten Pullover eingestiegen ist.“

Es ist halt etwas anderes, ob der Berufsbusfahrer seinen Job macht (was er sicherlich gut macht) oder ob dienstags morgens die Käthe von nebenan den Bus fährt, mit der ich mich über die letzte Predigt vom Pastor unterhalten kann. Im Bürgerbus kennt man sich untereinander und ist sich natürlich

auch behilflich. Denn wenn der ältere Herr, der am Donnerstag immer zum Arzt fährt, mal nicht an der Haltestelle steht, dann schaut man eben nach, ob es ihm noch gut geht.

Das soziale Element ist eben von großer Bedeutung. Die Fahrgäste kommen sich untereinander näher. Man kennt sich und redet miteinander. Von daher verbindet der Bürgerbus nicht nur Haltestellen miteinander, sondern auch die Menschen, die den Bus nutzen. Das ist für viele ältere Menschen ganz wesentlich. Dass der Bürgerbus darüber hinaus eine eigenständige Mobilität ermöglicht, ist für manche Fahrgäste schon fast zweitrangig, wie die oben erzählte Anekdote andeutet. Aber natürlich sind viele Fahrgäste sehr dankbar dafür, nicht bei jedem Fahrtwunsch fragen zu müssen und auf Gefälligkeiten angewiesen zu sein.



Abb. 1: Bürgerbus Olfen

Einrichtung eines Bürgerbusses

Welche Voraussetzungen müssen nun erfüllt sein, wenn ein Bürgerbus eingerichtet werden soll? Als Erstes muss natürlich zunächst ein passendes Problem existieren. Also eine Ortschaft oder ein Ortsbereich ist nicht oder nur ungenügend durch öffentlichen Personennahverkehr angebunden. Allerdings reicht es nicht, wenn nur verstreute Siedlungen in der Landschaft angefahren werden sollen. Es sollten schon mehrere hundert Personen in einem geschlossenen Bereich durch den Bürgerbus erschlossen und an die potenziellen Ziele angebunden werden. Die Fahrtstrecke sollte nicht zu lang sein und darf natürlich nicht bereits durch bestehende Buslinien bedient werden. Und vor allem sollten die betroffenen Bürger ihre Situation auch als problematisch empfinden. Schließlich wird ihr Engagement erforderlich sein, um das Projekt auf die Beine zu stellen.

Ein Bürgerbus ist immer ein Kooperationsprojekt, zumindest zwischen den ehrenamtlich Tätigen und einem Verkehrsunternehmen. Konzessionen für Nahverkehrslinien werden nur an Unternehmen mit entsprechender Fachkunde vergeben. In der Regel engagiert sich auch die jeweilige Kommune in dem Projekt. Die Initiative, einen Bürgerbus einzurichten, kann von



verschiedenen Seiten kommen. Am günstigsten ist es natürlich, wenn die Bürgerschaft ein Bürgerbusprojekt von sich aus anregt. Der Anstoß kann aber auch aus der Verwaltung kommen oder von politischer Seite.

In der Anfangszeit gilt es Informationen zu sammeln und Kooperationspartner zu gewinnen. Speziell auf die Verhältnisse in Nordrhein-Westfalen sind die Hilfestellungen zugeschnitten, die der Dachverband Pro Bürgerbus NRW anbietet. Viele der von da angebotenen Informationen sind aber auch allgemeingültig, so dass es auf jeden Fall sinnvoll ist, sich dort zu erkundigen. Zwischenzeitlich haben sich aber auch in Niedersachsen und in Baden-Württemberg Landesverbände der dortigen Bürgerbusvereine gebildet. Hilfreich sind aber auch die Erfahrungen, die ein Bürgerbusverein in einer Nachbarregion oder in einer vergleichbaren örtlichen Situation schon gemacht hat.

Wer Kooperationspartner von Zusammenarbeit überzeugen will, braucht ein möglichst konkretes Konzept. Es muss daher schon am Anfang eine fundierte Vorstellung darüber bestehen, was mit dem Bürgerbus erreicht werden soll. Welche Bereiche sollen angebunden werden? Welche Ziele sind wichtig? Wer soll den Bürgerbus später nutzen? Wichtig ist natürlich auch die Frage der Finanzierung des Projektes.

Finanzielle und organisatorische Grundlagen

In Nordrhein-Westfalen wird hierzu eine wichtige Vorgabe gemacht. Das Land fördert Bürgerbusprojekte zum einen durch einen Festbetrag zur Anschaffung des Fahrzeugs. Darüber hinaus bekommt der Bürgerbusverein eine jährliche Organisationspauschale, um die vereinsinternen Angelegenheiten zu finanzieren, aber auch um damit Gebühren z.B. für die Gesundheitsuntersuchungen der Fahrerinnen und Fahrer bezahlen zu können. Voraussetzung für die Förderung ist allerdings, dass die Kommune ihre Bereitschaft erklärt, die Defizite, die sich möglicherweise aus dem Betrieb ergeben, auszugleichen. Damit ist das Bürgerbusprojekt auf Dauer finanziell gesichert, auch wenn die Einnahmen nicht so sprudeln, wie das anfangs kalkuliert worden ist. Denn niemand weiß, wie viele Fahrgäste den Bürgerbus nutzen werden und welche Werbeeinnahmen auf Dauer zu erzielen sind. Auch höhere Betriebskosten und unerwartete Reparaturen können die schönste Kalkulation zunichte machen.

Sind die Grundlagen gelegt und die Eckpunkte untereinander abgestimmt, stellt sich die Frage, wer welche Aufgabe übernimmt. Die interessierten Bürgerinnen und Bürger bereiten das Projekt vor und führen später den Fahrdienst durch. Dazu schließen sie sich zu einem Bürgerbusverein zusammen. Der Zusammenschluss als Verein ist wichtig, weil er Vertragspartner für das Verkehrsunternehmen ist und auch Zuschüsse und Fördermittel empfangen soll. Der Bürgerbusverein plant die Streckenführung, die Haltestellen und den Fahrplan und natürlich die Auswahl und technische Ausstattung des Bür-

gerbusses und stimmt dies mit den anderen Beteiligten ab. Wesentlicher Gesprächspartner ist dabei das Verkehrsunternehmen, das den Bürgerbus betreuen soll. In Nordrhein-Westfalen sind diese Betriebe auch Eigentümer der Bürgerbusse und sorgen daher ebenfalls für die erforderlichen Versicherungen. Im Betrieb erstellt der Bürgerbusverein den Einsatzplan der Fahrerinnen und Fahrer, sorgt für Nachwuchs und auch für gute Laune. Denn der Fahrerstammtisch, das Sommerfest oder die Weihnachtsfeier gehören zu einem funktionierenden Vereinsleben nun mal dazu. Wer die finanzielle Abwicklung des Betriebs übernimmt, ist vorher untereinander abzustimmen. Das kann über das Verkehrsunternehmen geschehen, das dann die Fahrgeldeinnahmen und alle Rechnungen erhält. Die Verwaltung der Finanzen kann aber auch beim Bürgerbusverein verbleiben. Der Verein übernimmt dann allerdings eine größere Verantwortung und wird auch steuerpflichtig.

In Nordrhein-Westfalen wird von der Kommune die finanzielle Absicherung des Bürgerbusses erwartet. Aber auch bei anderen Finanzierungskonzepten sind die Unterstützung und Begleitung des Projektes durch Rat und Verwaltung notwendig. Schließlich ist der Bürgerbus kein Privatvergnügen, sondern eine Bereicherung der öffentlichen Infrastruktur der Gemeinde, ein wichtiger Baustein der Daseinsvorsorge und ein kleiner Beitrag zu einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung. Daher muss auch die Gemeinde ein Interesse daran haben, sich in die Planung des Bürgerbusbetriebs einzubringen. Dabei kann die Verwaltung gerade in der Vorbereitungszeit dem neuen Verein hilfreich unter die Arme greifen.

Ganz wichtig in der Vorbereitungszeit ist die Auswahl des Bürgerbusfahrzeugs und seiner Ausstattung. Dabei handelt es sich um Kleinbusse mit acht Fahrgastplätzen. Die Basisfahrzeuge und die Umbauten und Ausrüstungen sind allerdings sehr unterschiedlich. Die Kaufentscheidung hängt daher oft von den verfügbaren Mitteln ab. Als Fördervoraussetzung gilt in Nordrhein-Westfalen, dass der Bürgerbus über ein Hochdach verfügen muss und mit einer sogenannten fremdkraftbetätigten Tür ausgestattet ist. Der Fahrer öffnet die Einstiegstür also per Knopfdruck und der Fahrgast kann im Bus aufrecht zu seinem Platz gehen. Weiter müssen eine zusätzliche tiefer gezogene Trittstufe an der Einstiegstür und eine zusätzliche Griffstange als Einstiegshilfe eingebaut werden, wenn das Fahrzeug nicht einen Niederflurbereich aufweist. Bürgerbusse mit einem Niederflurbereich sind in Niedersachsen Standard. In Nordrhein-Westfalen werden solche Fahrzeuge seit 2013 deutlich höher bezuschusst und werden sich in Zukunft sicherlich stärker durchsetzen. Weiter empfiehlt der Dachverband Pro Bürgerbus NRW, Einzelsitze einzubauen, so dass alle Plätze über einen Mittelgang direkt erreichbar sind. Es sollte Raum für Gepäck oder die immer häufiger genutzten Rollatoren vorgehalten werden, und nicht zuletzt ist ein komfortabel eingerichteter Arbeitsplatz für die Fahrerinnen und Fahrer wichtig. Denn die sind das Kapital des Bürgerbusvereins und müssen sich bei ihrer Tätigkeit wohlfühlen.



Als Fahrer kommen in der Regel Personen in Frage, die aus dem Berufsleben ausgeschieden sind und eine sinnvolle Tätigkeit suchen. Aber auch Berufstätige mit flexiblen Arbeitszeiten werden gerne gesehen. Als Voraussetzung für das Steuern eines Bürgerbusses müssen Zuverlässigkeit und körperliche Eignung nachgewiesen werden. Schließlich handelt es sich um eine verantwortungsvolle Tätigkeit. Die Kandidaten brauchen neben ihrem Klasse-B-Führerschein also ein Führungszeugnis, möglichst wenig Punkte in Flensburg und eine positive Bescheinigung von einem Arbeitsmediziner. Dann wird eine sogenannte Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung im Pkw ausgestellt. Eine gesetzlich vorgegebene Altersgrenze gibt es nur nach unten: Bürgerbus fahren darf man erst ab 21 Jahre. Die Fahrerlaubnis wird jeweils nur für fünf Jahre ausgestellt, dann muss man wieder zur ärztlichen Kontrolle. In Nordrhein-Westfalen gehen die meisten Bürgerbusfahrer allerdings jährlich zum Arzt, so dass auch frühzeitig festgestellt wird, wenn körperliche oder psychische Beeinträchtigungen die Eignung einschränken.

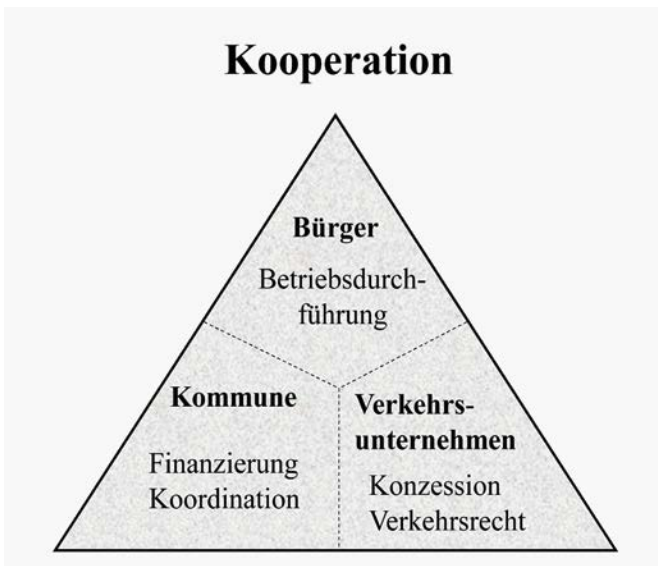


Abb. 2: Kooperationsdreieck zwischen Bürgern, Kommune und Verkehrsunternehmen

Um einen Bürgerbusbetrieb durchführen zu können, braucht es etwa 20 bis 30 Fahrerinnen und Fahrer. Die Anzahl hängt natürlich davon ab, in welchen Zeiten und wie oft der Bus fährt. Die einzelnen Fahrer sollten nicht länger als maximal vier Stunden pro Tag eingesetzt werden – und das ungefähr einmal die Woche. Manche wollen aber auch nur einmal im Monat fahren oder stellen sich lieber als Springer zur Verfügung, wenn ein Fahrer kurzfristig verhindert ist. Andere können aber auch kaum oft genug eingeteilt werden.

Realistische Planung erforderlich

Nun soll nicht alles schön geredet werden. Es gibt natürlich auch Probleme, an denen ein Bürgerbusprojekt scheitern kann oder die man zumindest von Anfang an im Auge behalten sollte. Ganz wesentlich ist, dass der Bürgerbus für das örtliche

Problem die passende Lösung darstellt. Die Kapazität des Fahrzeugs muss also mit der Nachfrage übereinstimmen. Wenn regelmäßig mehr Personen an der Haltestelle stehen als befördert werden können, wird es natürlich problematisch. Andererseits verlieren die Fahrer schnell die Lust an ihrer Tätigkeit, wenn nicht genügend Fahrgäste das Angebot nutzen. Es soll ja nicht nur warme Luft durch die Gegend gefahren werden. Das Fahrgastpotenzial vorab richtig abzuschätzen, ist nicht ganz einfach und sollte am Anfang gründlich bedacht werden.

Ein Bürgerbus braucht die breite Unterstützung der Ortsgemeinschaft. Wenn die Gemeinde sich finanziell beteiligen soll, ist dafür ein Ratsbeschluss erforderlich, der möglichst einstimmig gefasst werden sollte. Der politische Wille und die Bereitschaft, sich finanziell mit einigen Tausend Euro im Jahr zu engagieren, müssen schon vorhanden sein. Aber auch parteipolitische Unstimmigkeiten, die mit der Sache nichts zu tun haben, können einen an sich sinnvollen Bürgerbus von vornherein blockieren. Und alle Beteiligten sollten sich darüber im Klaren sein, dass sie es mit einer ungewöhnlichen Kooperation zu tun haben. Eine Zusammenarbeit der Bürgerschaft mit einem Verkehrsunternehmen ist nicht selbstverständlich und erfordert von beiden Seiten die Bereitschaft, aufeinander zuzugehen. So verständlich die Wünsche und Vorstellungen des Bürgerbusvereins manchmal sind, der Verkehrsbetrieb hat auf die vielfältigen gesetzlichen Vorgaben zu achten und muss dafür sorgen, dass diese eingehalten werden.

Stellt sich zum Schluss eigentlich nur noch die Frage: Warum opfert jemand seine Freizeit und engagiert sich im Bürgerbusverein oder stellt sich als Fahrerinnen oder Fahrer zur Verfügung? Warum funktionieren Bürgerbusse eigentlich auf Dauer? Nun, die Antwort ist ebenso einfach wie verständlich: Es macht Spaß, es ist eine angenehme und sinnvolle Tätigkeit und ermöglicht viele soziale Kontakte. Aber ausschlaggebend ist im Wesentlichen die positive Resonanz der Fahrgäste, die dankbar für das Angebot sind und dafür, dass sich jemand für sie einsetzt. Und diese Dankbarkeit, das Gefühl, etwas Sinnvolles zu tun, das erleben die Bürgerbus-Aktiven nicht nur bei der einmaligen Ehrung durch den Bürgermeister, sondern unmittelbar während der Tätigkeit im Bürgerbus. Und daran haben Bürgerbusfahrerinnen und Bürgerbusfahrer viel Freude.

Franz Heckens

Pro Bürgerbus NRW e.V., Kevelaer

Mehr Informationen und Materialien rund um die nordrhein-westfälischen Bürgerbusse einschließlich der Kontakte zu allen Bürgerbusvereinen finden Sie beim Dachverband

Pro Bürgerbus NRW e.V.

Stormstraße 13

47623 Kevelaer

franz-heckens@pro-buergerbus-nrw.de

www.pro-buergerbus-nrw.de



Andreas Roters

Bürgerbäder – gute Argumente für ein Zukunftsmodell

Bundesweites Netzwerk gegründet



„Das ist der Untergang“ – unter diesem Titel malt die Süddeutsche Zeitung (13. Nov. 2014) ein tristes Bild der öffentlichen Bäder in Bayern. Ein Drittel der Bäder ist in diesem vergleichsweise wohlhabenden Bundesland sanierungsbedürftig und viele Kommunen prüfen die Schließung ihrer Frei- und Hallenbäder. Eine Folge der Schließungen ist schon heute zu spüren. Nach einer Untersuchung der DLRG kann bereits ein Drittel der Kinder bis zehn Jahren nicht schwimmen. Es ist schon seltsam: Einerseits wird das Leben immer mehr auf Sicherheit getrimmt, dass Kinder nicht mehr klettern dürfen, aber andererseits nicht mehr schwimmen lernen. Die neuen Thermenpaläste und Massagedüsen-Oasen sind dabei kein Ersatz für die Schwimmbäder. Dort wird nicht geschwommen, sondern geplansch.

Dabei lohnt es sich, neue und gelegentlich unkonventionelle Wege zu gehen, um das öffentliche Bad zu retten. Immer öfter sind Bürger bereit, sich im Bad zu engagieren und gemeinschaftlich die Trägerschaft zu übernehmen. Was vielerorts als ‚Notlösung‘ begann, entwickelt sich zu einem – auch gesellschaftspolitischen – Zukunftsmodell. Nun haben die Bürgerbäder ein bundesweites Netzwerk gegründet, um Erfahrungen auszutauschen, sich gegenseitig zu unterstützen und für den Bürgerbad-Gedanken zu werben.

Wer das Elsebad in Schwerte kennen und schätzen gelernt hat, muss nicht von den Qualitäten dieses Bürgerbades überzeugt werden. Auch außerhalb Schwertes sagen immer mehr Bürger voller Stolz „mein Bad“ und meinen damit ihr von Bürgern betriebenes Hallen- oder Freibad. Formal betrachtet unterscheiden sich Bürgerbäder von städtischen oder kommerziellen Bädern aufgrund ihrer Rechtsform und ihrer Gemeinnützigkeit. Wenn Bürger von ‚meinem Bad‘ sprechen, haben sie aber vorrangig den Charme dieser von Engagement geprägten Bäder vor Augen oder erinnern sich an den gemeinsamen Kampf für den Erhalt des Bades. Für Kommunen besteht der ‚Charme‘ von Bürgerbädern vor allem darin, ihre Einrichtung trotz knapper öffentlicher Kassen retten zu können.

Ausgangspunkt für die meisten Bürgerbäder war der Kampf um die Existenz der zuvor städtischen Bäder. Alle Kosten kamen auf den Prüfstand. Die einzige Chance für die Initiativen bestand darin, möglichst viele Aufgaben ihres Bades – ob Betrieb oder bauliche Unterhaltung – ehrenamtlich zu erbringen. Nur so ließ sich die Schließung des Bades verhindern. Schon bald entdeckten die neuen Betreiber des Bades allerdings die besonderen Potenziale von Bürgerbädern – das Engagement und der Ideenreichtum der Bürger mit dem Bad und die enor-

men Gestaltungsmöglichkeiten. ‚Sparkonzepte‘ verwandelten sich vielerorts in attraktive und unverwechselbare Treffpunkte.

Bürgerengagement – neu interpretiert

Was städtischen Bädern kaum und kommerziellen Bädern gar nicht gelingt, ist für Bürgerbäder selbstverständlich: das verlässliche und dauerhafte Engagement der Bürger. Sie sitzen an der Kasse, übernehmen Reinigungsaufgaben oder organisieren den Betrieb. Obwohl die Aufgaben nicht immer attraktiv sind, werden sie regelmäßig ehrenamtlich erbracht. Alle Gründe, die in der Engagement-Forschung hervorgehoben werden – Plausibilität der Aufgabe, ‚gebraucht zu werden‘, Gestaltungsräume, Gemeinschaft und Anerkennung – finden sich reichlich im Alltag der Bürgerbäder. Als entscheidender Schlüssel zum Erfolg hat sich die tatsächliche Eigenständigkeit der Bäder erwiesen. Sie ermöglicht die Bildung einer Verantwortungsgemeinschaft und bietet zugleich einen breiten Freiraum an Gestaltungsmöglichkeiten. Bezogen auf die aktuelle Diskussion über neue Formen der Beteiligung an politischen Entscheidungsprozessen bieten Bürgerbäder eine mögliche Antwort.

Bürgerbäder sind ‚Ideenreiche‘

Jedes Bürgerbad ist reich an Geschichten über Menschen, die sich mit ihren Talenten und ihren Leidenschaften einbringen und ihr Bürgerbad damit unverwechselbar machen. Wie im Elsebad organisieren auch in anderen Bädern Cineasten regelmäßige Open-Air-Filmabende. Sportvereine errichten und nutzen hier ihre Beachvolleyball-Felder oder bieten Wellness- und Gesundheitsangebote an, lokale Künstler bringen sich bei der Gestaltung des Areals ein. Verschiedenste Veranstaltungen und Aufführungen finden statt, weil engagierte Menschen die Idee hierzu haben und natürlich selbst mit ‚anpacken‘. Sie