



Antrag

der Fraktion der PIRATEN

Bürgerbusse in Schleswig-Holstein verlässlich fördern - Verkehrliche Grundversorgung in der Fläche gewährleisten

Der Landtag möge beschließen:

1. Der Schleswig-Holsteinische Landtag spricht sich für die Einrichtung ehrenamtlich betriebener Bürgerbusse zur Schließung von Mobilitätslücken im Land aus, wo in verkehrsschwachen Räumen und zu verkehrsarmen Zeiten ein rein öffentliches Beförderungsangebot nicht mehr rentabel bereitgestellt werden kann.
2. Die Landesregierung wird aufgefordert, ein Kompetenzteam Bürgerbusse einzurichten oder zu finanzieren, das in Zusammenarbeit mit bestehenden Anbietern von Bürgerbussen die folgenden Aufgaben erfüllen soll:
 - Erstellung eines Leitfadens für die Einrichtung von Bürgerbussen in Schleswig-Holstein,
 - Vorstellung des Konzepts von Bürgerbussen auf Veranstaltungen (Workshops), in der Presse und im Internet,
 - Beratung interessierter Bürger, Kommunalpolitiker und Verwaltungen bei der Einrichtung von Bürgerbussen,
 - Vernetzung der Anbieter von Bürgerbussen und Austausch bewährter Verfahren.

3. Die Landesregierung wird aufgefordert, ein Programm zur finanziellen Förderung der Einrichtung und des Betriebs von Bürgerbussen aufzulegen, welches die folgenden Kosten ganz oder zu einem maßgeblichen Anteil abdecken soll:
 - Investitions- und Anschaffungskosten,
 - laufende Betriebskosten,
 - Organisationskosten des Trägers.

Bestandteil der Förderbedingungen soll die Berücksichtigung der besonderen Belange mobilitätseingeschränkter Personen sowie des Umweltschutzes sein. Angebote in strukturschwachen ländlichen Regionen sollen vorrangig gefördert werden. Die Förderung soll nicht zulasten der bestehenden Busverkehrsfinanzierung erfolgen.

Begründung:

Bürgerbusse sind Buslinien, die von Bürgern ehrenamtlich organisiert und betrieben werden, um Lücken im öffentlichen Personennahverkehrsangebot zu schließen. In Schleswig-Holstein gibt es eine Reihe von Bürgerbussen, allerdings weit weniger als in Bundesländern wie Nordrhein-Westfalen oder Rheinland-Pfalz.

Bürgerbusse werden immer wichtiger, weil es immer weniger Linienverkehre in Schleswig-Holstein gibt. Der ÖPNV setzt, selbst in bedarfsorientierten Bedienformen (z.B. Anruf-Sammeltaxi), ein gewisses Maß an Nachfrage voraus, das nicht überall vorhanden ist. Häufig gibt es zu bestimmten Zeiten keine ÖPNV-Verbindungen mehr, bestimmte Gebiete (z.B. kleine Siedlungen und Wohngebiete) sind überhaupt nicht angebunden oder die Bedürfnisse bestimmter Personengruppen (z.B. Personen mit Mobilitätseinschränkungen) werden nicht ausreichend berücksichtigt.

Angebotslücken gibt es vor allem in ländlichen Regionen; sie können aber auch in Städten und am Rand von Ballungsräumen bestehen. Der Omnibus Verband Nord (OVN) e.V. warnt in seiner "Kieler Erklärung", angesichts schon heute deutlich zurückgehender Schülerzahlen und einer steigenden Anzahl älterer Menschen werde ÖPNV in den ländlichen Räumen, etwa in den Kreisen Nordfriesland oder Dithmarschen, "schon bald nicht mehr stattfinden". Dabei müssen gerade im ländlichen Raum oft große Entfernungen zurückgelegt werden, weil die Verteilung der Arbeitsplätze dispers und das Angebot an öffentlichen (z.B. Schulen, Krankenhäuser) und privaten Dienstleistungen (z.B. Einzelhandel, Ärzte) vergleichsweise gering ist. Ältere Menschen, deren Zahl in den nächsten Jahren vor dem Hintergrund des demografischen Wandels insbesondere im ländlichen Raum noch deutlich zunehmen wird, werden von der Teilhabe am öffentlichen Leben ausgeschlossen, wenn sie nicht (mehr) über einen privaten Pkw verfügen. Auch junge Menschen sind besonders auf öffentliche Verkehrsverbindungen angewiesen.

Anpassungsprozesse zur Sicherung einer angemessenen verkehrlichen Grundversorgung dürfen sich vor diesem Hintergrund nicht auf eine Angebotsreduzierung beschränken, sondern müssen neue Angebotsformen und Organisationsstrukturen hervorbringen, wo ein rein öffentliches Beförderungsangebot nicht mehr wirtschaftlich bereitgestellt werden kann.

In diesem Bereich können Bürgerbusse eine Lösung darstellen. Neben Linienverkehren (z.B. als Zubringer zum öffentlichen Personennahverkehr) kann auch eine Abholung zu Hause und ein Absetzen direkt am Ziel (z.B. Supermarkt, Arztpraxis, Apotheke, Verwaltung, Senioreneinrichtung) angeboten werden oder auch ein Einsatz als Veranstaltungsshuttle. Dank des ehrenamtlichen Engagements der Bürger entfallen die Personalkosten weitgehend, die sonst mindestens 60% des Betriebsaufwands ausmachen.

Bürgerbusse sind nicht Konkurrenz zum ÖPNV oder Taxi, sondern Ergänzung dort, wo diese nicht mehr zum Einsatz kommen. Das Taxi sehen Bürgerbusfahrer - auch aus finanziellen Gründen - kaum als Alternative, zumal viele Bürgerbusfahrten kurz und daher auch für Taxiunternehmen nicht unbedingt attraktiv sind. Selbst wenn der Verkehr teilweise flexibel durchgeführt wird, sind Anmeldefristen, Betriebszeiten und Strecken von Bürgerbussen deutlich begrenzt und es besteht kein Anspruch auf sofortige, direkte Beförderung zum Ziel.

Bürgerbusse tragen dazu bei, eine bezahlbare, umweltschonende verkehrliche Grundversorgung in der Fläche zu gewährleisten. Sie helfen, das erhaltens- und schützenswerte dörfliche Leben einer Gemeinde und deren Nachbargemeinden langfristig zu erhalten. Sie verhindern, dass Einwohner wegen des unzureichenden öffentlichen Nahverkehrs in Zentralorte abwandern oder sich gar nicht erst in entlegeneren Gemeinden ansiedeln. Insofern sind Bürgerbusangebote auch ein Wirtschafts- und Standortfaktor. Die von Bürgerbussen oft gebotene gute Flächenbedienung und die persönliche Atmosphäre kommen den Bedürfnissen von Personen mit Mobilitätseinschränkungen besonders entgegen. Bürgerbusinitiativen stellen aber nicht nur ein Verkehrsangebot bereit, sondern bieten auch Gelegenheit für Kontakte und Zusammenhalt vor Ort. Sie fördern bürgerschaftliches Engagement.

In Anbetracht der zunehmenden Mobilitätslücken in der Fläche Schleswig-Holsteins sollte es mehr Bürgerbusse in unserem Land geben. Zur Ausweitung des Angebots hat sich in anderen Bundesländern die Einrichtung von Kompetenzzentren bewährt, die informieren, unterstützen und vernetzen. Ein solches Kompetenzteam soll auch in Schleswig-Holstein aufgebaut werden.

Das Land ist aber auch finanziell gefordert. Zum Nulltarif sind auch Bürgerbusse nicht zu haben. Entsprechend der Erfahrungen in Nordrhein-Westfalen gilt auch für Bürgerbusse in Schleswig-Holstein, dass eine gewisse finanzielle Grundunterstützung unerlässlich ist. Da das Angebot von Bürgerbussen für sich genommen nicht als gemeinnützig anerkannt ist, sind verschiedene Finanzierungsquellen verschlossen. Zwar können Bürgerbusinitiativen gewisse Kosten bisher aus dem Fahrkartenverkauf, aus Erstattungen für die Beförderung Schwerbehinderter, aus Erstattung der Ökosteuer, aus Sponsoring, aus Zuschüssen der Stadt oder Gemeinde oder aus EU-Projektmitteln, aus Lottereeinnahmen oder aus Mitgliedsbeiträgen bestreiten. Diese Finanzierungsquellen sind aber zum Teil nicht verlässlich und reichen vielfach nicht aus.

Ein Bürgerbus ist kein zeitlich befristetes Projekt, sondern eine zunehmend wichtigere Daueraufgabe der verkehrlichen Daseinsvorsorge. Aufwand und Nutzen stehen dabei aus Sicht des Landes in einem vorteilhaften Verhältnis; nicht zuletzt

aufgrund des hohen ehrenamtlichen Engagements, das in der Regel mit Bürgerbusprojekten einhergeht.

Schleswig-Holstein, das viel Geld in den Ausbau des Bahnangebots investiert, sollte auch die vergleichsweise geringen Mittel zur verlässlichen Förderung von Bürgerbusangeboten aufbringen. Eine rein betriebswirtschaftliche Investitionspolitik, die sich an den höchsten Fahrgastzahlen orientiert, verfehlt den Grundversorgungsauftrag und droht bestimmte Regionen und Personengruppen abzuhängen. Was die konkrete Ausgestaltung der Förderung anbelangt, zeigen die Beispiele aus anderen Ländern, dass es hier unterschiedliche Möglichkeiten gibt. Das Land Nordrhein-Westfalen beispielsweise unterstützt Bürgerbusse durch eine jährliche Organisationspauschale sowie eine Festbetragsförderung zur Anschaffung des Bürgerbusfahrzeugs. Rheinland-Pfalz fördert die Betriebskosten, Niedersachsen die Anschaffungskosten. Optimalerweise sollten bei der Ausgestaltung der Förderung die Bedürfnisse bereits existierender und in Entstehung befindlicher Bürgerbusvereine (z.B. Ladelund, Fehmarn, Bad Segeberg) Berücksichtigung finden. Für die ehrenamtlichen Anbieter ist dabei ein möglichst einfaches und unbürokratisches Antragsverfahren von Bedeutung.

Wichtig ist bei der Ausgestaltung des Förderprogramms, dass die besonderen Bedürfnisse mobilitätseingeschränkter Personen (z.B. absenkbare Trittstufe, zusätzliche Haltegriffe) sowie der Umweltschutz besonders berücksichtigt werden, dass Bürgerbusangebote in strukturschwachen ländlichen Regionen vorrangig gefördert werden und dass die Förderung nicht zulasten der bestehenden, preisbereinigt ohnehin sinkenden Busverkehrsfinanzierung erfolgt.

Dr. Patrick Breyer

Torge Schmidt
und Fraktion