

## **Stellungnahme zum Antrag auf Drucksache 18/2623**

### **1. Einleitung**

Das nexus Institut für Kooperationsmanagement und interdisziplinäre Forschung GmbH bearbeitet seit vielen Jahren Projekte im Bereich von ländlicher Entwicklung mit einem Schwerpunkt im Bereich von Mobilität und öffentlichem Verkehr. Zudem ist das Institut ausgewiesen in Methoden der Bürgerbeteiligung. In fast allen Projekten des Instituts werden unterschiedliche Methoden zur Beteiligung von Bürgerinnen und Bürgern eingesetzt. Die folgende Stellungnahme gliedert sich in drei Teile. Im folgenden Abschnitt wird das Projekt Bürgerbusse Rheinland-Pfalz vorgestellt. Es folgen einige Eckpunkte zum Projekt Bürgerbus Homburg (Eifel) und eine Einschätzung zu den Forderungen aus dem Antrag 18/2623. Abschließend werden die Profile der von nexus eingesetzten Berater sowie einige Veröffentlichungen vorgestellt.

### **2. Das Projekt Bürgerbusse Rheinland-Pfalz**

#### **2.1 Einleitung**

Rheinland-Pfalz zählt rund 4 Millionen Einwohner. Mit Mainz, Koblenz, Trier, Ludwigshafen und Kaiserslautern gibt es fünf Oberzentren, die in die Region ausstrahlen. Ländlich geprägt sind Eifel, Westerwald, Hunsrück und die Pfalz. Das zuständige Ministerium bekam immer wieder Anfragen zu Bürgerbussen. Es zeigte sich, dass das Interesse am Thema Bürgerbus vorhanden war, aber der Informations- und Beratungsbedarf hoch war. Das Team des nexus Instituts und das Ministerium vereinbarten im Herbst 2009 ein Beratungsprojekt mit aktiver Bürgerbeteiligung. Das Projekt „Bürgerbusse Rheinland-Pfalz“ startete im Januar 2010. In den ersten zwei Jahren war die Universität Trier, Lehrstuhl für Freizeit- und Tourismusgeografie, mit Prof. Dr. Andreas Kagermeier und einer wissenschaftlichen Mitarbeiterin beteiligt.

In den ersten Projektmonaten im Jahr 2010 ging es vor allem um die Recherche der schon bestehenden Bürgerbusse. Das älteste Projekt fährt bis heute und ist der 1996 gestartete Bürgerbus in Freinsheim. Insgesamt gab es zum Jahresbeginn 2010 im Land sieben Bürgerbusse. Weitere drei nahmen 2010 den Betrieb auf, so dass zum Jahresende zehn Bürgerbusse in Rheinland-Pfalz bestanden. Neben der Recherche folgten im Jahr 2010 Beratungsgespräche vor Ort. Bei mehreren Fachveranstaltungen der landesweiten Akademie für den Ländlichen Raum war das Bürgerbusprojektteam vor Ort.

Nach und nach wurden Beratungsstandpunkte entwickelt und abgestimmt. Das Interesse an Bürgerbussen stieg stetig. Mit jedem Bericht der Lokalzeitung über einen erfolgreich gestarteten neuen Bürgerbus gab es Anfragen aus der näheren Umgebung an das landesweite Projekt. Inzwischen gibt es in Rheinland-Pfalz für praktisch jeden Bedarf eine Lösung. Nicht immer direkt beim Bürgerbusprojekt nebenan, aber in einem anderen Landesteil. Hier ist es wichtiger Teil der Beratungsarbeit, Erfahrungen aus anderen Landesteilen aufzunehmen, weiterzuentwickeln und passgenau zu übertragen.

Das Interesse an Bürgerbussen in Rheinland-Pfalz ist unverändert hoch, der Beratungs- und Informationsbedarf jedoch auch. Durch die beständige und kontinuierliche Arbeit auf Landesebene und vor Ort konnte die Zahl der fahrenden Bürgerbusse in Rheinland-Pfalz auf 41 (Stand: März 2016) gesteigert werden. Etwa fünf Orte befinden sich gleichzeitig in der Beratung, so dass die Zahl 50 zum Jahresende 2016 im Bereich des Möglichen liegt.

## **2.2 Öffentlichkeitsarbeit**

Kurz nach Projektstart im Januar 2010 wurde die Domain [www.buergerbus-rlp.de](http://www.buergerbus-rlp.de) mit der projektbegleitenden Webseite online geschaltet. Zudem wurde ein Flyer mit den wichtigsten Informationen produziert. Im Nachgang zu einer Fachtagung Ende Mai 2010 im westpfälzischen Geiselberg entstand eine Tagungsdokumentation. Die umfassende Broschüre zum Projekt Bürgerbusse Rheinland-Pfalz erschien im Frühjahr 2013. Die Internetseite wurde im Frühjahr 2014 grundlegend überarbeitet. Die Informationen wurden klarer herausgestellt, die Grafiker passten die Seite stärker an das Landesdesign an. In zahlreichen Gesprächen mit den Partnern vor Ort wurden Aufrufe zur Mitarbeit in Amts- oder Gemeindeblättern verfasst und für Tageszeitungen formuliert.

Bei einer Bürgerbusparade nahmen im November 2014 in Mainz drei Bürgerbusse stellvertretend für die damals 24 Projekte im Land mit etwa 30 Aktiven teil. Ministerpräsidentin Malu Dreyer und Minister Roger Lewentz informierten sich im direkten Gespräch mit den Bürgerbusgruppen über deren Wünsche und Ideen. Bei diesem Anlass wurde auch der „Förderbaustein ländliche Mobilität“ vorgestellt. Demnach können Bürgerbusse bis zu 8.500 Euro Unterstützung vom Land Rheinland-Pfalz für ihr Projekt erhalten.

Mit einer Bürgerbusausstellung wird die Öffentlichkeitsarbeit vor Ort unterstützt. Auf 15 Postern finden sich die wichtigsten Informationen für Bürgerbusse. Sechs Personen geben auf den Postern jeweils Auskunft über ihre persönliche Sichtweise. Mit dabei sind u. a. ein Fahrer, ein Bürgermeister, ein Arzt, ein Projektleiter und ein Schülerin. Einige Fachveröffentlichungen und Präsentationen bei Veranstaltungen zur ländlichen Entwicklung ergänzten die Kommunikationsarbeit.

## **2.3 Der Beratungsprozess**

Die erste Anfrage erfolgt zumeist per Telefon oder E-Mail. Auf der örtlichen Ebene ist das Thema Bürgerbus auf die Tagesordnung gekommen. Häufig kommt die Idee aus dem Bereich der Jugend- oder Seniorenarbeit. Es folgt eine telefonische Erstberatung. Danach wird ein Termin für ein erstes Gespräch vor Ort vereinbart. Bei diesem Gespräch sind meistens der Ideengeber, aber auch andere Personen aus Kommunalpolitik, Verwaltung sowie Bürger- und Zivilgesellschaft dabei. Geleitet wird das Gespräch in den meisten Fällen vom Bürgermeister der jeweiligen Verbandsgemeinde. Dabei werden Rahmen und die weitere Vorgehensweise abgesteckt.

Wichtiger Akteur ist die Verbandsgemeinde, die es in dieser Form nur in Rheinland-Pfalz gibt.<sup>1</sup> Nach dem ersten Gespräch vor Ort gibt es zwei Optionen: Der

---

<sup>1</sup> Die Struktur ist den Ämtern im ländlichen Raum Schleswig-Holsteins ähnlich.

Verbandsgemeinderat fasst einen Beschluss zum Bürgerbus. Mit diesem positiven Beschluss können ehrenamtliche Aktive für den Bürgerbus gesucht werden. Es ist als zweite Option auch möglich, zunächst zu einer Infoveranstaltung Bürgerbus einzuladen, um das Interesse auf der örtlichen Ebene einzuschätzen.

Ein Planungsworkshop dient der Konzeptentwicklung für den Bürgerbus. 18 Punkte gilt es zu entscheiden, der Bürgerbus wird immer passend zum lokalen Bedarf entwickelt. Kein Bürgerbus gleicht dem anderen. Neue Bürgerbusse in Rheinland-Pfalz werden außerhalb des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) entwickelt. Damit ist eine Genehmigung entbehrlich und das Betriebsmodell kann flexibel nach eigenen Wünschen gestaltet werden. Ein Start ist meistens nach sechs bis neun Monaten möglich, bei einem vorhandenen Fahrzeug innerhalb von sechs Monaten. Dieser kurze Zeitraum ist ein wichtiger Erfolgsfaktor: Die Anfangseuphorie trägt für diesen Zeitraum. Der bürokratische Aufwand ist überschaubar.

Der erste Betriebstag ist eine Zäsur. Nach vielen Gesprächen ist die Leistung auf der Straße und muss sich im Alltag bewähren. Der neue Bürgerbus wird in die landesweiten Medien aufgenommen. Das Projekt „Bürgerbusse Rheinland-Pfalz“ ist immer als Ansprechpartner für schon bestehende Bürgerbusse verfügbar. Es geht ständig um eine Verbesserung bestehender Prozesse und die Gewährleistung einer hohen Qualität.

## **2.4 Ausblick**

In Zukunft sollen die Bürgerbusprojekte stärker miteinander vernetzt werden. Auftakt für diesen Prozess war das erfolgreiche erste landesweite Vernetzungstreffen im Oktober 2015 in Wörrstadt. Rund 115 Aktive aus 26 Gruppen waren dabei. 20 Fahrzeuge waren vor Ort. Im Herbst 2016 sollen die Projektleiter der Bürgerbusse Rheinland-Pfalz zu einer Tagesveranstaltung nach Mainz eingeladen werden. Weiterhin sollen die Themen Seniorenmobilität und Verkehrssicherheit stärker als bisher mit dem Thema Bürgerbus vernetzt werden. Für die Webseite ist mit einem neuen Modul ein verbessertes Informationsangebot geplant. Höchste Priorität hat jedoch unverändert die Beratung von Bürgerbusinteressenten in der Region.

## **3. Das Projekt Bürgerbus Homberg (Efze)**

Homberg (Efze) liegt etwa 40 Kilometer südlich von Kassel und ist Kreisstadt des Schwalm-Eder-Kreises. Der Ort ist einer von sechs Modellorten, den die Herbert Quandt-Stiftung und die Landesstiftung „Miteinander in Hessen“ für das Modellprojekt „Land mit Zukunft“ ausgewählt haben. Die demografischen Rahmenbedingungen in Nordhessen sind schwierig. Homberg (Efze) zählt in der Kernstadt etwa 8.200 Einwohner, in den 20 Stadtteilen rund 5.600. Die Einwohnerzahlen der Stadtteile sind maximal dreistellig. Seit Sommer 2015 arbeitet das Team der Herbert Quandt-Stiftung vor Ort. Das Thema Mobilität stellte sich als das Schwerpunktthema heraus, vor allem die Erreichbarkeit der Kernstadt aus den kleineren Stadtteilen. Im November 2015 vereinbarten nexus und die Herbert Quandt-Stiftung eine enge Zusammenarbeit für ein Bürgerbusprojekt in Homberg (Efze). Eine erste Präsentation folgte Ende November 2015 vor Ort. Das Thema stieß auf breite Zustimmung.

Der Januar 2016 wurde für die Öffentlichkeitsarbeit vor Ort genutzt. Bei einer Infoveranstaltung am 11. Februar 2016 in der Stadthalle waren über 50 Personen anwesend. Beim Planungsworkshop am 7. März 2016 waren über 30 Personen anwesend. 16 werden als Fahrer mit dabei sein, weitere vier im Telefondienst. Als Rechtsträger wird der schon bestehende gemeinnützige Verein Bürger für Homberg e. V. eintreten. Die Unterstützung der Stadt Homberg (Efze) ist gesichert und durch einen Beschluss der Stadtverordnetenversammlung unterlegt. Als erster Fahrtag wird ein Termin im Mai 2016 angestrebt. Zu Beginn wird ein vorhandener Kleinbus aus der städtischen Jugendarbeit genutzt. Die Beschaffung eines neuen Fahrzeuges ist derzeit in Abstimmung und wird noch in diesem Jahr erfolgen. Die aktive Bürgerbusgruppe in Homberg (Efze) konnte bei der Projektplanung von den mehrjährigen Erfahrungen aus Rheinland-Pfalz profitieren.

#### **4. Einschätzungen zu den Forderungen auf Drucksache 18/2623**

Vor dem Hintergrund der bestehenden umfassenden Erfahrungen in Rheinland-Pfalz und Hessen mit rund 35 erfolgreich beratenen neuen Bürgerbusprojekten wird zu dem Antrag 18/2623 wie folgt Stellung genommen (der Antragstext in Kursiv):

*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.*

Der Ansatz ist zu unterstützen. Er könnte noch ergänzt werden um den Punkt der Zielgruppe. In vielen Bürgerbussen in Rheinland-Pfalz werden Fahrgäste befördert, die vom regulären öffentlichen Nahverkehr nicht erreicht werden, weil bspw. der Weg zur Haltestelle schon zu weit ist.

- 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:*

Der Begriff „Kompetenzteam“ sollte eher durch Worte wie „Beratungsprojekt“ oder ähnlich ersetzt werden. Leitend für die Wortwahl sollte das Ziel sein. Hier geht es vor allem darum, Interessenten in der Region über Bürgerbusse zu informieren. Die Zahl der Bürgerbusse in Schleswig-Holstein ist – je nach Sichtweise und Definition – unterschiedlich hoch, aber sie liegt im unteren einstelligen Bereich. Ein Kompetenzteam könnte zu einem späteren Zeitpunkt in Erwägung gezogen werden. Die Zahl der Bürgerbusse sollte dann zumindest im zweistelligen Bereich liegen.

*Erstellung eines Leitfadens für die Einrichtung von Bürgerbussen in Schleswig-Holstein*

Dieser Punkt wird begrüßt und unterstützt. Ein Leitfaden ist sinnvoll und notwendig. Aus den Erfahrungen in Rheinland-Pfalz hat sich gezeigt, dass zwei Medien zum Ziel führen: Eine Broschüre mit etwa 40 bis 50 Seiten, die umfassend in das Thema einführt. Zudem sollte es noch einen Arbeitszettel von etwa sechs bis zehn Seiten

geben, der konkret die notwendigen Entscheidungsoptionen aufzeigt. Das redaktionelle Konzept des Leitfadens muss von einer unabhängigen und offenen Darstellung aller Optionen geleitet sein.

#### *Vorstellung des Konzepts von Bürgerbussen auf Veranstaltungen (Workshops), in der Presse und im Internet*

Dieser Punkt wird ohne Einschränkung begrüßt und unterstützt. Mit der Seite [www.buergerbus-sh.de](http://www.buergerbus-sh.de) hat das nexus Institut erste Informationen über Bürgerbusse in Schleswig-Holstein aufbereitet. Es ist aber auch wichtig, das Thema auf Fachveranstaltungen und Diskussionen zu ländlichen Räumen voranzubringen. Die Aktivregionen können wichtige Kooperationspartner sein, soweit Mobilität in der jeweiligen Region ein Thema ist. Die Akademie für die ländlichen Räume Schleswig-Holsteins e. V. wird ebenfalls als wichtiger Kooperationspartner gesehen.

#### *Beratung interessierter Bürger, Kommunalpolitiker und Verwaltungen bei der Einrichtung von Bürgerbussen*

Dieser Punkt wird begrüßt und unterstützt. Es sind jedoch zwei wichtige Ergänzungen sinnvoll: Eine unabhängige Beratung mit einem offenen Ergebnis. In Schleswig-Holstein war mehrfach zu vernehmen, dass nur der Bürgerbus mit einem eigenen Verein, einer Konzession nach PBefG und einer Zusammenarbeit mit einem Verkehrsunternehmen ein Bürgerbus sei. Diese Behauptung trifft nicht zu; das PBefG definiert den Bürgerbus nicht. Alle Bürgerbusse verbinden Mobilität mit bürgerschaftlichem Engagement. Sie werden auf der örtlichen Ebene selbst organisiert und erreichen eine Zielgruppe, die vom regulären ÖPNV nicht erreicht wird. Auch der Bürgerbus ohne PBefG-Genehmigung kann auf einer festen Linie zu festen Zeiten fahren und alle Fahrgäste befördern, die gerade ein Mobilitätsbedürfnis haben. Wichtig ist die angepasste Lösung vor Ort.

In Schleswig-Holstein zeigen die Bürgerbusse in Ladelund und Bornhöved das schon jetzt vorhandene breite Spektrum. Während der Bürgerbus in Ladelund praktisch ein Verkehrsunternehmen ist und mit drei Fahrzeugen jeden Wochentag fährt, ist der Bürgerbus in Bornhöved an einem Vormittag in der Woche der Gemeinde unterwegs. Rechtsträger ist die Gemeinde Bornhöved. Entscheidend ist hierbei, dass die Hilfe bei den Menschen ankommt. Anders ausgedrückt: Was in Ladelund passt und funktioniert, wäre für Bornhöved überdimensioniert.

Ein unabhängiges Beratungsprojekt für Bürgerbusse in Schleswig-Holstein sollte von den elf Kreisen gemeinsam organisiert und finanziert werden. Eine Anteilsfinanzierung durch das Land erscheint sinnvoll. Ein Kreis sollte in enger Abstimmung mit den anderen zehn Kreisen die Arbeit koordinieren. Diese Lösung hätte den Vorteil, dass die Kreise ohnehin Aufgabenträger für den ÖPNV auf der Straße sind. Hier ließe sich an eine schon bestehende Aufgabe anknüpfen. Einige Kreise haben zudem schon Erfahrungen mit Bürgerbussen gesammelt.

#### *Vernetzung der Anbieter von Bürgerbussen und Austausch bewährter Verfahren*

Dies ist sicher sinnvoll, aber zum jetzigen Zeitpunkt von nachgeordneter Priorität. Die Zahl der Bürgerbusse ist noch zu gering.

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.

In Rheinland-Pfalz werden die lokalen Partner mit dem landesweiten Beratungsprojekt und aus dem Förderbaustein ländliche Mobilität mit bis zu 8.500 Euro unterstützt. Eine Fahrzeugförderung gibt es nicht. Hier muss der lokale Akteur sehen, wie er mit eigenen Mitteln zu einem Ergebnis kommt. In aller Regel wird für die ersten drei Jahre ein neues Fahrzeug geleast. Im dritten Jahr können dann alle Beteiligten überlegen, wie es weitergehen kann. An der Finanzierung ist bisher noch kein Projekt gescheitert. Die Entscheidung, die Beratung zu fördern und die Startphase zu finanzieren, hat sich in Rheinland-Pfalz bewährt.

Eine verlässliche Fahrzeugförderung wäre immer in einem größeren Kontext zu sehen, also vor allem für Bürgerbusse im PBefG mit festen Linien und enger Zusammenarbeit mit dem Verkehrsunternehmen. Hier können die Anschaffungskosten durchaus bei 100.000 Euro liegen. Das würde von den derzeitigen Projekten vor allem den Bürgerbus in Ladelund betreffen. Der Kreistag des Kreises Dithmarschen hat die Förderrichtlinie für Bürgerbusse verabschiedet. Die Bürgerbuspläne für die Stadt Meldorf und die Ämter Mitteldithmarschen sowie Burg – St. Michaelisdonn sind somit weiter auf einem guten Weg.

Es sollte überlegt werden, ob sich das Land auf maximal zwei der drei Positionen beschränkt. Also entweder das Fahrzeug fördert, den restlichen Teil aus der Region einfordert, oder aber Beratung und Startphase fördert, die Beschaffung des Fahrzeugs aber der Region überlässt. Bei letzterem Modell würde ein Teil der Interessenten vor Ort eher kleinere Fahrzeuge beschaffen, die aber schnell an den Start gehen könnten.

Auf keinen Fall sollte das Land eine Vollfinanzierung für alle Kosten schaffen, denn der Eigenanteil aus der Region – unabhängig vom wem und wie hoch – dokumentiert Interesse und ein gewisses Durchhaltevermögen der Akteure vor Ort. Zudem müsste gewährleistet sein, dass auch Bürgerbusse außerhalb des PBefG – also z. B. in Bornhöved – in den Genuss einer Förderung kommen können.

*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.*

Die genannten Punkte werden begrüßt und unterstützt. Bei der Ausarbeitung eventueller Förderrichtlinien sollte das Thema „Beförderung von Rollstühlen“ und die damit verbundenen Anforderungen sorgfältig analysiert und abgewogen werden.

## 5. Berater

### 5.1 Dr. Holger Jansen

Dr. Holger Jansen (geb. 1968) ist seit 2004 wissenschaftlicher Mitarbeiter im nexus Institut. Seit vielen Jahren ist Holger Jansen in den Bereichen Verkehr, Mobilität und ländliche Räume aktiv. Seit Projektstart im Januar 2010 betreut er das Projekt Bürgerbusse Rheinland-Pfalz, zunächst als wissenschaftlicher Mitarbeiter, seit 2014 als Projektleiter.

### 5.2 Ralph Hintz

Ralph Hintz (geb. 1949) ist der Beauftragte für den Bürgerbus der Verbandsgemeinde Langenlonsheim im Kreis Bad Kreuznach. Im Jahr 2011 gab es in der Verbandsgemeinde erste Überlegungen für einen Bürgerbus. Seit 12. Juni 2012 rollt der Bus durch die sieben Orte. Inzwischen ist Ralph Hintz nicht nur Projektleiter beim Bürgerbus der Verbandsgemeinde Langenlonsheim, sondern als Berater im Bürgerbusprojekt Rheinland-Pfalz tätig.

### 5.3 Frank Balzer

Frank Balzer (geb. 1985) verstärkt das Projektteam als Juniorberater. Balzer ist seit 2014 bei nexus tätig und Diplom-Soziologe. Seit 2016 verstärkt er als wissenschaftlicher Projektmitarbeiter die bestehenden Bürgerbusprojekte in Rheinland-Pfalz und Schleswig-Holstein.

Die wissenschaftliche Gesamtleitung aller Bürgerbusprojekte liegt beim nexus-Geschäftsführer **Prof. Dr. Hans-Liudger Dienel** (geb. 1961).

## 6. Literatur

**Jansen, Holger:** Dokumentation des ersten landesweiten Treffens der Bürgerbusse Rheinland-Pfalz. In: Ministerium des Innern, für Sport und Infrastruktur des Landes Rheinland-Pfalz/nexus Institut für Kooperationsmanagement und interdisziplinäre Forschung (Hrsg.). Redaktionelle Mitarbeit: Ralph Hintz, Bürgerbusbeauftragter der Verbandsgemeinde Langenlonsheim; Klaus Medler, Bürgerbus Verbandsgemeinde Wörrstadt; Michael Schué, Ministerium des Innern, für Sport und Infrastruktur; Jürgen Wichter, Bürgerbus Stadt Wörrstadt.

**Jansen, Holger/Michael Schué:** Die kleine oder die große Lösung für den Bürgerbus? Bürgerbusse und Rechtsgrundlagen nach dem PBefG. In: Der Nahverkehr, Ausgabe 7 – 8/2015. DVV Media Group/Alba-Fachmedien ÖPNV, Düsseldorf. S. 36 – 40.

**Jansen, Holger/Hans-Liudger Dienel:** Bürgerbusse als Gemeinschaftsaufgabe: Erfahrungen aus Rheinland-Pfalz. In: Arbeitsgemeinschaft der Akademien Ländlicher Raum in den deutschen Ländern (Hrsg.). Dokumentation der Begleitveranstaltung Mobilität für ländliche Räume: Leistungsfähige Netze für Alle. 23. Januar 2014, Berlin.

**Jansen, Holger/Martin Schiefelbusch:** Gemeinschaftsaufgabe Bürgerbus. Erfahrungen mit ehrenamtlichem Engagement in Rheinland-Pfalz. In: Der Nahverkehr, Ausgabe 9/2013. Alba Fachverlag, Düsseldorf. S. 46 – 49.

**Jansen, Holger:** Gute Beispiele für den Bürgerbus in Rheinland-Pfalz. In: Ministerium des Innern, für Sport und Infrastruktur des Landes Rheinland-Pfalz (Hrsg.): Projekt Bürgerbusse. Weitere Autoren: Andreas Kagermeier, Gesa Kobs (Universität Trier), Martin Schiefelbusch (nexus) und Michael Schué (ISIM). S. 8 – 10, 34 – 35, 43 – 45.

## 7. Webseiten

<http://www.nexusinstitut.de>  
<http://www.buergerbus-rlp.de>  
<http://www.buergerbus-sh.de>

## 8. Kontakt

### **nexus**

Institut für Kooperationsmanagement und interdisziplinäre Forschung GmbH  
Otto-Suhr-Allee 59  
10585 Berlin  
Tel. 030 31805463  
Fax 030 31805460  
mail@nexusinstitut.de