

 Willy-Brandt-Platz 7 28215 Bremen

Schleswig-Holsteinischer Landtag
Wirtschaftsausschuss
Herrn Christopher Vogt
Postfach 7121
24171 Kiel

nur per Mail an:
Wirtschaftsausschuss@landtag.ltsh.de

Willy-Brandt-Platz 7
28215 Bremen
Telefon 0421.460 529 0
Telefax 0421.460 529 99
www.zvbn.de

Geschäftsführer
Christof Herr

Haltestelle
Hauptbahnhof
Ausgang Bürgerweide

Ansprechpartner
Stefan Bendrien

Durchwahl 460 529-31
E-Mail bendrien@zvbn.de

15. April 2015

Anhörung zur DS 18/2623 – Förderung von BürgerBussen, Gewährleistung verkehrlicher Grundversorgung
Antragsteller: Schleswig-Holsteinischer Landtag, Fraktion der Piraten

Sehr geehrter Herr Vogt,
sehr geehrte Damen und Herren,

die bundesweit zu beobachtende Ausweitung von BürgerBussen (aktuell gut 260 BB-Vereine) ist grundsätzlich zu begrüßen, erfordert aber auch zunehmend eine gewisse Steuerung bzw. Standardisierung bei gleichzeitig zu erhaltenden, möglichst hohen gestalterischen Freiheitsgraden auf Seiten der BürgerInnen. Die Einrichtung eines Kompetenzzentrums auf Landesebene kann hierbei gute Möglichkeiten bieten diese Entwicklung positiv zu begleiten.

Zu 1)

Im Gebiet des Zweckverband Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen können wir seit 14 Jahren umfangreiche und positive Erfahrungen mit den Angeboten von BürgerBussen sammeln. Ende dieses Jahres werden in Niedersachsen ca. 50 BürgerBusse verkehren, darunter 20 in unserem Verkehrsgebiet. Die hohe Angebotsqualität der VBN-BürgerBusse, verbunden mit hoher und über die Jahre kontinuierlich steigender Fahrgastnachfrage, sorgt für eine positive Aufmerksamkeit. BürgerBusse stellen in Gebieten, die bislang nicht oder nicht mehr versorgt waren, ein gutes bis sehr gutes ÖPNV-Grundangebot zur Verfügung. Das Prinzip BürgerBus im VBN ist in der Bevölkerung, in Politik und Verwaltung aber auch bei der Presse und den hiesigen Verkehrsunternehmen anerkannt. Nicht zuletzt ist es auch auf Landesebene politischer Wille und geübte Praxis die Einrichtung von BürgerBussen, nicht nur finanziell, zu unterstützen. Ein weiterer positiver Baustein ist der Verein Pro-BürgerBus-Niedersachsen e. V. Dieser bündelt als Dachverband die Interessen der BürgerBusse, bietet



ein, auch bundesweites, Netzwerk und stellt vielfältige, praxisnahe Beratungsleistungen zur Verfügung.

Im vorliegenden Antrag sind aus unserer Sicht die Begrifflichkeiten „verkehrsschwache Räume“ und „verkehrsarme Zeiten“ genauer zu definieren. Im Nahverkehrsplan des ZVBN wurden dazu erste „Leitplanken“ definiert (s. ZVBN–Nahverkehrsplan 2013–2017, Kap. C 2.3; Download unter: www.zvbn.de) binnen derer BürgerBusse von uns gefördert werden.

Zu 2)

Ein auf Landesebene verankertes Kompetenzteam ist im Grundsatz zu begrüßen. In Anlehnung bspw. an das Kompetenzteam in Baden–Württemberg wäre aber die inhaltliche Ausweitung über das Thema BürgerBus hinaus allgemein auf alternative und bedarfsgesteuerte Angebotsformen zu erörtern.

Zu den einzelnen Spiegelpunkten:

Für die Erstellung eines „Leitfadens BürgerBusse“ gibt es bundesweit mittlerweile mehrere Vorlagen. Diese Aufgabenstellung ist für Schleswig–Holstein sicher zielführend aber eher geringaufwändig.

Die inhaltliche Präsentation und im weiteren Sinne „Vermarktung“ der Idee BürgerBus sollte jedenfalls sehr eng im Zusammenschluss mit BürgerBussen vor Ort bzw. dem neu gegründeten Verband Pro–Bürgerbus Schleswig–Holstein erfolgen. Stichwort: Gegenseitiges Lernen.

Auch bei der konkreten Beratung vor Ort sollte diese Kooperation angestrebt werden. Neben den genannten Zielgruppen ist die frühzeitige Einbeziehung der Verkehrsunternehmen von großer Bedeutung. Insbesondere da die Verkehrsunternehmen für die BürgerBusse die Konzessionsanträge (bei uns ausschließlich nach PBefG §42) stellen und auch betrieblich eine enge Partnerschaft mit den BB eingehen.

Hinsichtlich der weiteren Vernetzung sollte aus unserer Sicht der Verband Pro–Bürgerbus S–H die Hauptrolle übernehmen.

Zu 3)

Unabhängig von der inhaltlichen Ausgestaltung eines landesweiten Förderprogrammes für BürgerBusse bietet die Existenz eines solchen einen verlässlichen finanziellen Hintergrund. Wie schon in der Begründung des Antrages beschrieben, liegt in der verlässlichen Bereitstellung einer Finanzierung ein sehr hoher Rückhalt für die BürgerInnen. Die langjährige, landesseitige Fahrzeugförderung in Niedersachsen aber auch bspw. die Finanzierung aus dem ZVBN–Förderfonds sind stark positive Einflussfaktoren für die Ausweitung des Prinzips BürgerBus. Zudem bieten sich über diese Instrumente konkrete Steuerungsmöglichkeiten.

Die Bedeutung einer verlässlichen Finanzierung wird umso klarer, wenn man sich vor Augen führt, welche Aufgaben und Schwierigkeiten „ÖPNV–fremde“ Bürger zu bewältigen haben auf dem Weg hin zur Einrichtung eines BürgerBusses.

Sonstiges)

Als ÖPNV–Aufgabenträger lehnen wir eine Pflicht zum Erwerb der sogenannten Fach– und Sachkundeprüfung durch Vertreter der Bürgerbusvereine ab. Einerseits würde dies die



Hürden und Aufwände auf Seiten der Ehrenamtlichen unangemessen erhöhen, zudem wäre dies betrieblich unnötig wie die vielen funktionierenden BB-Vereine ohne Fach- und Sachkundeprüfung bundesweit beweisen. Andererseits wäre der Schritt eines BB-Vereins mit Fach- und Sachkundenachweis hin zu einem unternehmensähnlichen Gebilde nur noch klein. Abgesehen von den daraus eventuell erwachsenden Finanzierungsansprüchen (PBefG §45a, SGB §148) könnten auch hohe Aufwände bei einer Verbundintegration (Einnahmeaufteilung usw.) die Folge sein.

Alle VBN-BürgerBusse sind, neben dem Corporate Design des VBN, auch vollständig in den Verbundtarif integriert. An Bord der BürgerBusse wird via Fahrscheindrucker das gesamte VBN-Ticketsortiment angeboten. Dieses besondere Merkmal unterscheidet uns von vielen anderen BürgerBus-Angeboten. Und wir halten dies für einen wesentlichen Erfolgsfaktor. Für die umsteigenden Fahrgäste (und davon haben wir im Zu- und Abbringersystem viele) ergibt sich nicht die Notwendigkeit ein weiteres Ticket zu kaufen. Dies ist bequem, man braucht keine zusätzlichen Tarifkenntnisse und es ist preiswerter und damit ein attraktiver Anreiz, eine bekannte „Nutzeroberfläche“ für die Fahrgäste. Im Hintergrund jedoch werden die BB nicht nach den üblicherweise umfangreichen Einnahmeaufteilungserfordernissen behandelt. Da es sich in aller Regel um sehr geringe Fahrgeldeinnahmen handelt wäre es unangemessen hier den selben Maßstab anzulegen wie an Stadt- und Regionalbuslinien. Deshalb gibt es im VBN eine einfache Sonderregelung für BürgerBusse. Von den Einnahmen der Preisstufe A (Fahrten innerhalb einer Gemeinde = in aller Regel BB-Einsatzgebiet) verbleiben 100 % der Bargeldeinnahmen beim Verein. Von den Einnahmen aller weiterer auf den BB verkauften Tickets verbleiben pauschal mind. 20 % beim Verein. Dies wird auch in einem Vertrag geregelt. Einen Mustervertrag finden Sie neben weiteren Downloads in der Bibliothek auf unserer Internetpräsenz. Auch den notwendigen Fahrscheindrucker bezahlen wir als ZVBN.

BürgerBusse haben sich insbesondere als Zu- und Abbringer von und zu Regionalbus- und Zug-Angeboten bewährt. Den in der Begründung des Antrages dargelegten Einsatzmöglichkeiten als Veranstaltungsshuttle oder eine quasi taxigleiche Abholung zu Hause und Beförderung direkt bis zum Ziel sehen wir sehr enge Grenzen gesetzt. Ein „Ehrenamtstaxi“ ist ebenso zu vermeiden wie die Verdrängung bestehender, guter Busangebote. Nicht zuletzt gilt ein nach PBefG §47 konzessionierter Taxibetrieb auch zum ÖPNV. Das in unserem Verbundgebiet für BürgerBusse geltende Motto „Ergänzen, nicht ersetzen“ sorgt für Akzeptanz und baut Widerstände ab.

Für weitere Rückfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

i. A. Stefan Bendrien