



Gerhard Mette  
Fachbereich 11 – Verkehr  
Fachbereichsleiter

Vereinte  
Dienstleistungs-  
gewerkschaft

Landesbezirk Nord

ver.di • Huxstraße 1 • 23552 Lübeck

Schleswig-Holsteinischer Landtag  
Umdruck 18/5910

Huxstraße 1  
23552 Lübeck

Telefon: 0451/8100-6  
Telefax: 0451/8100-888

Datum	12. April 2016
Unsere Zeichen	me/br
Tel.-Durchwahl	0451/8100-719
Handy	0177/3558061
E-Mail	gerhard.mette@verdi.de

## Bürgerbusse

Anhörung des Wirtschaftsausschusses des Schleswig-Holsteinischen Landtages zum Themenkomplex Bürgerbusse in Schleswig-Holstein verlässlich fördern – Verkehrliche Grundversorgung in der Fläche gewährleisten – Antrag der Fraktion der PIRATEN, Drucksache 18/2623

1. Das Ansinnen des Antrages der Fraktion der Piraten, Angebotslücken im öffentlichen Personalnahverkehrsangebot zu schließen, wird von ver.di begrüßt.

Auch wir stellen fest, dass es Angebotslücken vor allem und vermehrt im ländlichen Raum gibt und dass sie insbesondere älteren Menschen eine Teilnahme am (gesamten) öffentlichen Leben erschweren.

Dabei gehen wir nicht davon aus, dass die Entscheidung älterer Menschen bei der Wahl ihres Wohnsitzes entscheidend von der Verkehrsanbindung ihres Wohnortes bestimmt wird. Aus Gründen der Herstellung vergleichbarer Lebensbedingungen in unserer Gesellschaft und mit Blick auf das Ziel, den motorisierten Individualverkehr nicht unnötig auszuweiten, hätte eine verlässliche, qualitativ

hochwertige und sichere Anbindung auch abgelegener Orte und Siedlungen allerdings Bedeutung.

2. Aus ver.di – Sicht sind für eine dauerhafte Entscheidung der Wahl des Lebensmittelpunktes Verlässlichkeit, Planbarkeit und Sicherheit für die Fahrgäste, letzteres insbesondere, aber nicht nur, für Kinder, von großer Bedeutung.

Diese drei grundlegenden Anforderungen erfüllt der ÖPNV in Form von Linienverkehren mit verlässlicher Taktung und von Bedarfsverkehren in Form von Rufbussen, Linientaxen, Anrufsammeltaxen. Bürgerverkehre, wie Bürgerbus, Fahrgemeinschaften, Privates Autoteilen können weder in Bezug auf Verlässlichkeit noch in Bezug auf Sicherheit einen vergleichbaren Stand absichern.

3. Eine mit dem ÖPNV vergleichbare Verlässlichkeit und Sicherheit können nach dem PBefG genehmigte Bürgerbusse sicherstellen. Diese Busse fahren nach einem veröffentlichten Fahrplan (Verlässlichkeit), es besteht Beförderungspflicht und sie sind eingebunden in genehmigte und veröffentlichte Tarife (Tarifpflicht).

Die Nutzerin/Der Nutzer kann sicher sein, dass u.a. die Zuverlässigkeit und Fachkundigkeit vor Aufnahme des Betriebs geprüft wurden und dass der Fahrer entsprechend qualifiziert (Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung) ist.

Bei nichtgenehmigungspflichtigen Bürgerbussen finden diese Kriterien keine Anwendung. Der Fahrer braucht keinen Personenbeförderungsschein, die Busse können rechtlich nach Bedarf fahren (siehe Antrag: „... es besteht kein Anspruch auf sofortige, direkte Beförderung zum Ziel.“; S. 3 der Drucks.), der Betreiber wird nicht entsprechend PBefG geprüft.

4. Studien zeigen, dass Menschen bereit und interessiert sind vom motorisierten Individualverkehr auf den motorisierten kollektiven Verkehr umzusteigen, wenn neben Zuverlässigkeit und Sicherheit gewährleistet ist, dass Anschlüsse aufeinander abgestimmt sind, Ver-

bindungen getaktet und die Umsteigemöglichkeiten (für die Gesamt-reisezeit) optimiert sind.

Dies kann nur ein entsprechend professionell organisierter Zubrin-gerdienst (Bürgerbusse auf PBefG-Grundlage) garantieren.

Alle anderen Modelle mögen zwar dem einzelnen in einer konkreten Situation helfen, aber sichern nicht die Herstellung vergleichbarer Lebenssituationen und Planungssicherheit für eine entsprechende Lebensplanungsentscheidung.

5. Die im Straßenverkehr und insbesondere bei der Beförderung von Personen unerlässliche Einhaltung der täglichen Höchstarbeitszeit, der, nach Auffassung des Gesetzgebers zu Recht, unverzichtbaren Höchstgrenzen für Lenk- und Ruhezeit bedarf der Kontrolle. Ebenso die regelmäßige Überprüfung des Vorliegens der Fahrerlaubnis. Die Wahrnehmung dieser ständigen Kontrollaufgaben ist nur schwer in einem bürgerschaftlich organisierten Zusammenschluss übervorstellbar.

Auch die Erhaltung der ständigen Betriebsbereitschaft des Fahrzeuges (Instandhaltung) ist eine verantwortliche Aufgabe, die entsprechend professionell abgesichert werden muss.

Die Verantwortlichkeit für die ordnungsgemäße Rückgabe des Fahrzeuges nach einem Einsatz, resp. einer entsprechenden Fehlermeldung gilt es dauerhaft sicherzustellen.

Vereinigungen wie die Freiwillige Feuerwehr und das Technische Hilfswerk beweisen zwar, dass entsprechende Strukturen auch im ehrenamtlichen Bereich möglich sind, anders als bei diesen ist im Bereich der Personenbeförderung aber von einer erheblich zeitaufwändigeren Inanspruchnahme auszugehen und die gesetzlichen Schutzvorschriften für diesen Bereich (Lenk- und Ruhezeiten, tägliche Höchstarbeitszeiten) sind umfänglicher und im Interesse der Sicherheit der anvertrauten Fahrgäste strikt einzuhalten.

Auch im Falle von technischen Problemen mit dem Fahrzeug ist eine zügige Ersatzlösung bereitzuhalten, die nicht zu Lasten des Fahrgastes gehen darf.

Nach ver.di – Meinung sind diese Anforderungen nur verlässlich abzusichern, wenn entsprechende Verkehre durch die Verkehrsunternehmen betrieben, zumindest geleitet werden.

6. Aus ver.di – Sicht sind Bürgerbusse dann zu befürworten, wenn sie als Ergänzung zum bestehenden ÖPNV-Angebot für weitere Personen, mehr noch Ortschaften eine regelmäßige, verlässliche, sichere Einbeziehung in den bestehenden ÖPNV ermöglichen. Hierzu sind Mindeststandards in den Nahverkehrsplänen festzulegen u.a. Qualifikation der Fahrer, berufsgenossenschaftliche Seh- und Höruntersuchung, Barrierefreiheit, Ausstattung (Handy), Bekanntmachung des Angebotes im Netz, Einbeziehung in den Takt, Tarifregelung usw.

Nicht genehmigungspflichtige Bürgerbusse sind nach unserer Auffassung nicht in der Lage, diesen Anforderungen zu entsprechen. Bei ihnen wird die gesellschaftliche Aufgabe, mit dem ÖPNV als Teil der Daseinsfürsorge für vergleichbare Lebensbedingungen zu sorgen auf ehrenamtliche Strukturen verschoben. Sie bieten nicht die Grundvoraussetzungen, um die Mobilitätsbedürfnisse der Menschen verlässlich und dauerhaft sicher zu stellen.

Der einzelne, insb. ältere Mensch wird ein entsprechendes Angebot sicherlich nutzen, auf einen bedingt planbaren Verkehr werden aber keine langfristigen Ansiedlungsentscheidungen aufgebaut.