



Dipl.-Ing. Gerhard Löcker, Hameln; Dipl.-Geogr. Werner Linnenbrink, Münster; Dipl.-Geogr. Stefan Bendrien, Bremen

Bürgerbusse: Von der wachsenden Bedeutung des Ehrenamtes im ÖPNV

Ergänzung in Zeiten und Räumen mit schwacher Nachfrage

Besonders im Lichte des demographischen Wandels wurden in der Vergangenheit als Ergänzung zum herkömmlichen Linienverkehr verschiedene flexible und alternative Betriebskonzepte erprobt, vor allem in der Fläche.

Flexible Bedienungsformen stoßen inzwischen überall dort an Grenzen, wo das dafür notwendige private Taxen- und Mietwagen-gewerbe nicht oder nicht mehr zur Verfügung steht [1].

Bürgerbusse, also der Einsatz von ehrenamtlichen Fahrerinnen und Fahrern auf Kleinbussen, galten anfänglich in der ÖPNV-Branche als umstritten, doch wird diese Bedienungsform allein in Deutschland inzwischen in über 260 Städten und Gemeinden eingesetzt. Mehrere Flächenbundesländer haben bereits Förderrichtlinien erlassen, um entsprechende Anreize zu schaffen. Mit diesen Einsätzen lassen sich in Ergänzung zum klassischen ÖPNV, der für die Schulverkehre in der Regel auch weiterhin mit großen Bussen betrieben werden muss, diese Angebote sehr wirtschaftlich ergänzen und abrunden.

Das Bundesverkehrsministerium (BMVI) lässt derzeit im Rahmen eines Forschungsvorhabens alle möglichen Angebotsformen für die Fläche untersuchen und bewerten.

Dabei spielen die bisherigen Anwendungsfälle der Bürgerbusse eine nicht unerhebliche Rolle, weil zwei Entwicklungen für eine weitere Verbreitung in den nächsten Jahren sprechen:

- Die besonders in der Fläche schon jetzt absehbare weitere Rückläufigkeit des Fahrgastaufkommens aufgrund des demographischen Wandels.
- Der gleichzeitige Anstieg an so genannten rüstigen Rentnern, die zur Übernahme solcher ehrenamtlicher Tätigkeiten sowohl im Vorstand als auch im Fahrdienst nahezu prädestiniert sind.

Von dem Fachjournalisten Jürgen Burmeister wurde diese Entwicklung in den letzten Jahren redaktionell mit begleitet und er hat dazu mehrere Veröffentlichungen vorgelegt [2, 3].

Der Bürgerbusverkehr ist dabei in den ÖPNV in der Regel als Linienverkehr auf konzessionierten Strecken gemäß § 42 PBefG integriert und wird nach einem festen Fahrplan bedient, wobei dieser auf die örtlichen Bedürfnisse und Zielgruppen abgestimmt ist. Gefahren werden die Busse von ehrenamtlich tätigen Bürgern, die in einem Verein organisiert sind. Sie fahren in Ergänzung zum klassischen ÖPNV in unterversorgten Nischen, in denen weder ein herkömmlicher Li-

nienverkehr noch flexible Bedienformen adäquate Lösungen darstellen.

Besonders engagiert bei der Etablierung von Bürgerbussen haben sich in den letzten Jahren die Länder NRW [4] und Niedersachsen [5]. Ähnlich informiert das Handbuch über Bürgerbusse im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg, das 2005 herausgegeben und 2012 aktualisiert wurde [6].

Bürgerbuskonzepte leben vom bürgerlichen Engagement. Das gilt sowohl für die ehrenamtlichen Fahrer, die in der Regel zwei bis vier halbe Tage im Monat sicher zur Verfügung stehen müssen, als auch für die Nutzer, die das Bürgerkonzept akzeptieren und durch aktive Nutzung zu „ihrer Sache“ machen müssen; und es gilt für die Aktivisten, die das Bürgerbuskonzept vor Ort vorantreiben und den Bürgerbusverein tragen. Zudem fördert dieses Engagement den dörflichen Zusammenhalt, der Voraussetzung für das Gelingen solch eines Bürgerbuskonzeptes ist.

Wenn Bürgerbusse in einem Landkreis oder in einzelnen Gemeinden zu einem festen Baustein des ÖPNV werden, dann sollte der Aufgabenträger und/oder das Verkehrsunternehmen die Unterstützungsstrukturen (Fahrzeugmanagement, Rechtsberatung, Versicherungen, Fahrerschulung, Betriebsleitung gem. § 4 BO Kraft usw.) zur Verfügung stellen.

Entwicklung und heutige Verbreitung in Deutschland

Von den ersten Projekten in Großbritannien im Jahr 1939 bis zur heutigen Anwendungsreife und Verbreitung in Deutschland [2, 3] sind schon mehr als 70 Jahre vergangen. Die ersten Bürgerbusse verkehrten bereits 1939 in Großbritannien und die eigentliche Geburtsstunde nach heutigen Einsatzbedingungen war im Jahre 1966.

In den Niederlanden wurde im Jahre 1977 der so genannte Buurtbus entwickelt und in fünf ausgewählten Städten erprobt. Diese holländischen Erfahrungen gaben dann auch den Ausschlag für den ersten Bürgerbus in Deutschland, der am 4. März 1985 in den Gemeinden Heek und Legden im westfälischen Münsterland ins Leben gerufen wurde.

Inzwischen sind sie in allen Bundesländern – mit Ausnahme der Stadtstaaten – bei über 260 Bürgerbusvereinen im Einsatz.

Der Einsatz von Bürgerbussen erfordert zwischen den Partnern eine zuvor vertraglich festgelegte klare „Rollenaufteilung“. Zunächst sollte zwischen dem Aufgabenträger (AT), dem Verkehrsunternehmen (VU), der Gemeinde und dem Verein eine Aufgabenteilung schon in der ersten Planungsphase beschrieben werden, wobei sich der Grundsatz ergänzen – nicht ersetzen bewährt hat.



Abb. 1: Barrierefreier ÖPNV mit Bürgerbussen ist möglich, sofern Hochborde vorhanden sind.



Löcker



Linnenbrink



Bendrien

DIE AUTOREN

Dipl.-Ing. Gerhard Löcker (65) ist Lehrbeauftragter für den ÖPNV sowie Berater für flexible ÖPNV-Systeme und seit vielen Jahren der Vorsitzende des VDV-Arbeitskreises Differenzierte Bedienung. Nach dem Studium in Wuppertal begann seine Laufbahn im Jahr 1973 bei der KVG Hammeln, wo er zuletzt Geschäftsführer in mehreren dort verbundenen Nahverkehrsunternehmen war. Löcker wechselte 2001 zur üstra Hannoversche Verkehrsbetriebe AG und verantwortete als Geschäftsführer mehrere Tochtergesellschaften unter anderem im Raum Bremen und in Mecklenburg-Vorpommern. Zurzeit bearbeitet er gemeinsam mit zwei Kollegen das BMVI-Forschungsvorhaben zur künftigen Bedienung und Bewertung des ÖPNV in der Fläche. Im Ehrenamt ist er Geschäftsführer des Bürgerbusvereins Coppenbrügge e.V.

Dipl.-Geogr. Werner Linnenbrink (50) ist stellvertretender Geschäftsführer der Westfälischen Verkehrsgesellschaftsgruppe mit ihren drei angeschlossenen kommunalen Busunternehmen RVM, RLG und VKU. Linnenbrink ist dort verantwortlich für das gesamte Leistungsangebot des Busverkehrs und daneben im Auf-

trag des NRW-Verkehrsministeriums Leiter des Kompetenzzentrums Fahrgastinformation für ganz NRW. Er ist in verschiedenen nationalen und internationalen Gremien des VDV, der UITP und der FGSV vornehmlich für den ÖPNV im ländlichen Raum tätig. Einen besonderen Schwerpunkt seiner Tätigkeiten bildet die Entwicklung multimodaler Angebote am Fahrgastmarkt. Linnenbrink wechselt zum 1. September 2014 zur Stadtwerke Osnabrück AG.

Dipl.-Geogr. Stefan Bendrien (48) ist Mitarbeiter beim Zweckverband Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen (ZVBN) und dort im Bereich Planung und Qualität für Qualitätssicherung, Leistungskalkulationen und Bürgerbusse zuständig. Nach dem Studium arbeitete er als Verkehrsplaner bei der Weser-Ems Busverkehr GmbH und wechselte 2004 zum ZVBN. Neben einer umfassenden Beratungstätigkeit zum Thema Bürgerbus begleitet er Interessenten insbesondere in der Startphase neuer Bürgerbusprojekte. Er ist mittlerweile auch privat Vorstandsmitglied des Bürgerbusses Wildeshausen und beim Dachverband Pro-Bürgerbus-Niedersachsen.

hat es nicht an dem notwendigen ehrenamtlichen Engagement gelegen, sondern daran, dass man sich zuvor nicht über die Nachfragesituation im Klaren gewesen ist oder keine gründliche Planung dazu vorgenommen hat [3].

Aufgrund der begrenzten Fahrgastkapazität von maximal acht Fahrgästen pro Bus eignen sich solche Einsätze nur dort, wo diese Kapazitätsgrenzen nicht überschritten werden, weil sonst aufgrund der Beförderungspflicht (§ 22 PBefG), für die in der Regel das konzessionierte Unternehmen verantwortlich ist, unter Umständen zusätzliche und damit unwirtschaftliche Leistungen als Verstärkerbusse eingesetzt werden müssen.

Andererseits sollte auch eine gewisse Untergrenze nicht unterschritten werden, denn auch Bürgerbuseinsätze erfordern betrieblichen Aufwand.

Als planerische „Faustformel“ hat sich als Untergrenze eine Größenordnung von mindestens 350 Fahrgästen pro Monat und eine Obergrenze von 2000 Fahrgästen pro Monat als realistisch erwiesen.

Die Potenzialanalyse im Rahmen der Machbarkeitsstudie [7] sollte in erster Linie aufzeigen, ob das Mindestfahrgastaufkommen erreicht werden kann.

Dazu können Interviews bei potenziellen Bedarfsträgern (Vereinen, Kirchen, Supermärkten et cetera) und Haushaltsbefragungen erfolgen. Die Verteilung der Fragebogen vor Ort sollte nicht von anonymen Firmen, sondern nach Möglichkeit von den Mitgliedern des Bürgerbusvereins persönlich vorgenommen werden, da diese die Bürger am Ort am besten kennen. In der Gemeinde Coppenbrügge im Weserbergland wurden beispielsweise 3500 Fragebögen an alle Haushalte verteilt und eine Rücklaufquote von immerhin fast 50 Prozent erreicht [7].

Bei den meisten Bürgerbusangeboten hat sich herausgebildet, dass in der Regel die älteren, teilweise mobilitätseingeschränkten Personen (Abb. 1) immer mehr zur Hauptzielgruppe werden, so dass auf deren Bedürfnisse die Angebote in erster Linie auszulegen sind.

Zu diesen potenziellen Fahrgästen zählen nicht die „Jungpensionäre“, die noch über ein eigenes Fahrzeug verfügen, im Besitz der Fahrerlaubnis sind und deshalb auch möglichst lange selbstbestimmt fahren möchten. Der Übergang von diesem Personenkreis zu den mobilitätseingeschränkten „Älteren“, die zunehmend auf die Benutzung von Rollatoren et cetera angewiesen sind, ist oftmals sehr kurz. Darin liegt ja auch das Hauptmotiv bei den rüstigen Rentnern, sich als Fahrer zur Verfügung zu stellen, weil jeder Bürger selbst weiß, dass er einmal älter wird und auch dann auf Mobilität nicht verzichten will.

Diese Betroffenen möchten nach Möglichkeit nicht in den verbleibenden Lebensjahren

Weil sich der klassische Linienverkehr außerhalb der Spitzenzeiten aufgrund der rückläufigen Bündelungseffekte immer weniger zur Bedienung der Fläche eignet und auch nicht in der Lage ist, aufgrund zu langer und unattraktiver Reisezeiten die Bedienung in den dörflichen Bereichen, den Kleinstädten, aber auch in den Stadtrandgebieten der Großstädte haustürnah sicherzustellen, kommt dieser Bedienungsform neben der Erschließung von abgelegenen Wohnbereichen eine feinverteilte Zu- und Abbringerfunktion für den „normalen“ Linienverkehr und zum Schienenverkehr zu.

Auch die flexiblen Bedienungsformen, die bereits vor rund 30 Jahren entwickelt wurden, stoßen inzwischen immer dann an Grenzen, wenn das dafür notwendige private Taxen- und Mietwagengewerbe häufig aufgrund eines zu geringen Auftragsvolumens nicht mehr zur Verfügung steht oder deren Einsät-

ze für die Auftraggeber (AT oder VU) zu unwirtschaftlich geworden sind [1].

Diese dann entstandene Marktlücke können Bürgerbusse ausfüllen, wenn es gelingt, zuvor einen Verein zu gründen, der von einem engagierten Vorstand geführt wird. Alle bisherigen Erfahrungen haben gezeigt, dass die Gewinnung von dafür geeigneten ehrenamtlichen Kräften unproblematisch ist [2, 3].

Die besten Voraussetzungen sind in der Regel dann gegeben, wenn bei der Gründung eines Vereines ein AT oder ein kommunales VU „Pate“ stehen und für den Verein nicht nur das Know-how, sondern auch die wirtschaftliche Basis darstellen. Die Gründung darf aber kein „politischer Schnellschuss“ sein, sondern am Anfang sollte eine Machbarkeitsstudie stehen, um insbesondere das Fahrgastpotenzial abzuschätzen. Wenn in der Vergangenheit Bürgerbusse gescheitert sind, dann



Foto: I. Stenzel



Abb. 2: Das kommunale Verkehrsunternehmen und Sponsoren stellen dem Bürgerbusverein in Coppenbrügge (Weserbergland) die Dienstkleidung kostenlos zur Verfügung, damit die Ehrenamtlichen wie die ÖPNV-Profis einheitlich bekleidet sind.

noch in die nächste größere Stadt umziehen, wo es betreutes Wohnen, alle Einkaufsmöglichkeiten, Ärzte und dergleichen mehr gibt, sondern möchten in ihrer angestammten Heimatgemeinde wohnen und dazu auch noch möglichst lange mobil bleiben.

Wenn die Machbarkeitsstudie ein ausreichendes Potenzial gezeigt hat, dann steht zunächst die Vereinsgründung an. Auch hier sollte der AT, die Gemeinde oder das kommunale VU unterstützend zur Verfügung stehen [7] und sich an der Findung geeigneter Vorstandsmitglieder beteiligen. Diese Vorstandsmitglieder sollten in das Gemeinwesen integriert sein und auch über gewisse Netzwerke verfügen; weil es in einem zweiten Schritt gilt, geeignetes Fahrpersonal zu finden.

Das deutsche Vereinsrecht beinhaltet auch Haftungsrisiken für den Vorstand, die die potenziellen Vorstandsmitglieder kennen müssen. Der Vertrag zwischen dem Verein und dem VU beziehungsweise dem AT sollte deshalb so konzipiert sein, dass diese Haftungsrisiken auf ein Mindestmaß, insbesondere in wirtschaftlicher Hinsicht, minimiert sind.

Versicherungstechnisch sollte nach Möglichkeit sowohl für den Vorstand als auch für das Fahrpersonal ein „Rund-um-Sorglos-Paket“ angestrebt werden. Dazu zählen neben einer notwendigen Haftpflichtversicherung, eine Vollkaskoversicherung und auch eine Rechtsschutzversicherung. Sofern der Bürgerbus im Auftrag eines kommunalen Verkehrsunternehmens oder einer Gemeinde verkehrt, kann man von der Möglichkeit Gebrauch machen, die Bürgerbusfahrer bei der Berufsgenossenschaft anzumelden.

Die Versicherungskosten lassen sich zudem minimieren, wenn das kommunale Verkehrsunternehmen oder die Gemeinde die Haltereigenschaft im Innenverhältnis übernimmt, weil dann eine kommunale Versicherung,

zum Beispiel beim kommunalen Schadensausgleich, abgeschlossen werden kann. Der AT beziehungsweise das VU sollte bei allen diesen Fragen immer als Partner dem Vorstand beratend zur Seite zu stehen. Dies gilt auch für die Einbindung in die ortsüblichen Beförderungstarife, die Vermittlung des Genehmigungsrechts sowie die Pflichten, die sich aus dem PBefG ergeben.

Ein Bürgerbusverein sollte aber nicht von „oben“ nach „unten“ gebildet werden, sondern ein Vorstand muss sich demokratisch aus dem Kreise der Mitglieder rekrutieren, so erfährt er dann auch von den Mitgliedern und besonders vom Fahrpersonal eine hohe Akzeptanz. Hierzu ist ein gewisses Fingerspitzengefühl von Nöten, denn Vorstandsmitglieder sind bekanntlich nicht Vorgesetzte in einem Verein und ihnen stehen auch nicht die Instrumente des Arbeitsrechtes wie in einem VU zur Verfügung.

Andererseits hat jedes VU und jeder AT die große Chance, jeden Bürgerbusfahrer als ehrenamtlichen Marketingmitarbeiter zu gewinnen, denn dieser Fahrer ist immer dichter an den Fahrgästen und potenziellen Kunden als ein Verkehrsunternehmen.

Klappern gehört zum Handwerk

Besonders in den unterversorgten Gemeinden haben sich die Bürger häufig vom ÖPNV „entwöhnt“. Aus diesem Grunde ist bereits am Anfang eine umfangreiche Pressearbeit sehr wichtig, durch die vorab auch das erforderliche Fahrpersonal rekrutiert werden kann.

Häufig ist zu beobachten, dass die Medien eher über das engagierte Ehrenamt als über das Hauptamt berichten. Dass „Bürger für Bürger“ fahren, wird von der Öffentlichkeit in der Regel sehr positiv aufgenommen und das Ehrenamt hat heutzutage ohnehin einen zunehmend höheren Stellenwert.

Neben den notwendigen Bürgerinformationen sollte aber auch kurz vor Einführung des Bürgerbusses eine haushaltsbezogene Fahrplaninformation vorgenommen werden. Zur Verteilung dieser Fahrplaninformationen, die jeder Haushalt im Bedienungsgebiet bekommen muss, bieten sich wiederum die ehrenamtlichen Fahrer/innen an.

Auch sollte der Bürgerbusverein in das übliche Vereinsleben integriert und Teil des dörflichen Netzwerkes werden. Sehr wichtig dabei ist eine gemeinsame Sprache aller Beteiligten. Es muss deutlich sein, dass der ehrenamtliche ÖPNV dem professionellen keine Arbeitsplätze wegnimmt, sondern diese zu bestimmten Zeiten und Räumen ergänzt, abrundet und damit sogar stabilisiert.

Die ursprüngliche Skepsis des Taxen- und Mietwagengewerbes ist inzwischen der Erkenntnis gewichen, dass sich das Marktsegment der Bürgerbusse außerhalb des Taxen- und Mietwagengewerbes befindet. Die letzte Fahrgastbefragung, die der ZVBN im Herbst 2010 unter den Fahrgästen der Bürgerbusse auf der Grundlage von 351 Interviews durchgeführt hat, ergab, dass mehr als 80 Prozent der Fahrgäste nicht bereit wären, ein Taxi anstelle eines Bürgerbusses zu benutzen [12]. Gerade ältere Mitbürger, die von einer nicht üppigen Rente leben müssen, sind in aller Regel nicht in Lage, sich zum Einkaufen oder zur Erfüllung der sonstigen Mobilitätswünsche eine Taxe oder einen Mietwagen zu leisten.



Foto: RVM

Abb. 3: Das aktuelle Fahrzeug des 1. Deutschen Bürgerbus-Vereins Heek-Legden aus dem Münsterland.



Anforderungsprofile und Qualität

Ähnlich wie im professionellen ÖPNV sehen auch die derzeit rund 260 Bürgerbus-Angebote in Deutschland nicht einheitlich aus. Die Förderkulissen und damit die Anreizsysteme sind in den verschiedenen Bundesländern sehr unterschiedlich, auch die Ausstattung und die Qualität lassen sich nicht vergleichen.

So gibt es Bürgerbusvereine, die ausschließlich auf Bürgerinitiativen basieren und unabhängig von kommunalen VUs oder ATs eigenständig agieren. Solange keine Konkurrenzsituation zu dem örtlich vorhandenen, konzessionierten ÖPNV entsteht, ist dies auch völlig unproblematisch.

Wenn es jedoch zu Überschneidungen und möglicherweise zu Parallelverkehren kommen sollte, ist eine enge Abstimmung und eine Kooperation mit dem ortsansässigen Verkehrsunternehmen unerlässlich.

In einem solchen Fall bietet sich für das VU die große Chance, diese neue Angebotsform in das eigene unternehmerische Portfolio mit aufzunehmen. Dabei ist auch ein gleiches Corporate Design anzustreben, sowohl im äußeren Erscheinungsbild der Fahrzeuge als auch in der Dienstkleidung (Abb. 2).

Als Fahrpersonal eignen sich vor allem die so genannten rüstigen Rentner. Dies ist ein Personenkreis, bei dem zum einen das bisherige Arbeitsleben noch nicht so lange zurückliegt und der sich noch – bis auf die bekannten „Zipperlein“ – im Vollbesitz der geistigen und körperlichen Kräfte befindet. Diese Rentner sind aufgrund des zur Verfügung stehenden Zeitbudgets in der Regel gerne bereit, ehrenamtliche Funktionen zu übernehmen und viele Jungpensionäre haben ja oftmals nach Eintritt in den Ruhestand Probleme mit der plötzlich zur Verfügung stehenden Freizeit.

Abb. 4: Bürgerbusse im Verbundgebiet des ZVBN.



Foto: ZVBN

Auch verfügt gerade dieser Personenkreis über ein großes Maß an Lebenserfahrung und hohes Verantwortungsbewusstsein. Weil sich die Bürgerbuseinsätze in der Regel nur auf vier bis sechs Stunden pro Woche beschränken, steht dieses Zeitbudget bei den meisten Rentnern auch zur Verfügung und sie sind in der Regel gerne bereit, dieses Ehrenamt im Sinne der Gemeinde zu übernehmen. Zur Fahrerlaubnis ist berechtigt, wer

- einen EU-Führerschein Klasse B besitzt,
- mindestens 21 Jahre alt ist und seinen Führerschein seit mindestens zwei Jahren besitzt,
- seine körperliche Eignung gemäß Anlage 5 zur FeV sowie das ausreichende Sehvermögen und
- mit einem Führungszeugnis seine persönliche Eignung nachweist.

Sofern diese Anforderungen erfüllt werden, kann der notwendige Personenbeförderungsschein ausgestellt werden.

Für die Dienstplangestaltung sollte eine mindestens 20-prozentige Personalreserve einkalkuliert werden, um urlaubs- und krank-

heitsbedingte sowie sonstige Ausfälle ausgleichen zu können.

Im Linienverkehr gemäß § 42 PBefG gilt bekanntlich die BO Kraft, so dass der verantwortliche Betriebsleiter nach § 4 BO Kraft die Überwachungspflichten wie beim eigenen Fahrpersonal oder beim Fahrpersonal von Subunternehmern wahrzunehmen hat. Hierzu sind vorweg eine gründliche Fahrerschulung, Tarifschulung, Streckenkunde und auch eine Unterweisung in die Benutzung des Fahrzeuges notwendig.

Darüber hinaus sind regelmäßige Schulungen unerlässlich, damit das Fahrpersonal stets auf dem Laufenden bleibt. Auch sollte eine schriftliche Dienstweisung als Bürgerbushandbuch mit allen betrieblichen Einzelheiten vorhanden sein, damit kurzfristige Einsätze ohne besondere Einweisung möglich sind. Dieses Bürgerbushandbuch sollte sowohl die betrieblichen Dienstweisungen des VU als auch die notwendigen Hinweise des Vereins enthalten [8].

Die Bürgerbusse weisen acht Sitzplätze (plus Fahrer), aber keine Stehplätze auf. Als Fahrzeuge kommen nur Kleinbusse in Frage, die

ANZEIGE

BUCHEN · STEUERN · ÜBERMITTELN

AnSaT®

**Software zur
Steuerung
bedarfsgerechter
Verkehre**

**25 Verkehrsgebiete
2.600 tägliche Buchungen**

ESM GmbH
Tiefelstr. 2 30453 Hannover
esm@ansat.de www.ansat.de



auch mit dem Führerschein der Klasse B (Pkw) gefahren werden dürfen.

Es sind derzeit etwa vier bis fünf Fabrikate auf dem deutschen Markt vertreten, die Voll- und Teilniederflurigkeit anbieten (Abb. 3 und 4). Weil in erster Linie ältere und teilweise mobilitätseingeschränkte Personen zu befördern sind, haben sich in den letzten Jahren in der Regel die Niederflurbusse oder zumindest die Teilniederflurbusse als sehr geeignet erwiesen. Für ein solches Fahrzeug muss mit einem Anschaffungspreis zwischen 70000 und 90000 Euro gerechnet werden.

Bei minimaler Nachfrage das wirtschaftlichste Angebot

Bürgerbusse sind im Vergleich zum herkömmlichen ÖPNV sehr wirtschaftlich, weil im Grundsatz bis auf die Erstattung von Privat-Km für An- und Abfahrten zu den Einsatzpunkten keine Personalkosten anfallen. Auch entstehen dann keine Kapitalkosten, wenn vom Land oder den Landkreisen/Gemeinden/ATs und VUs die Anschaffungskosten übernommen werden. In Niedersachsen, wo aufgrund der Landesförderung und mit Hilfe der örtlichen kommunalen Seite eine 100-prozentige Fahrzeugförderung möglich ist, lässt sich ein Bürgerbusangebot zu etwa 20 bis 25 Prozent der Kosten eines professionellen Angebot erbringen.

Um die Wirtschaftlichkeit noch weiter zu verbessern, sollten die Außenflächen des Busses mit Hilfe des örtlichen Handels und der Gastronomie vermarktet werden. Leider haben sich die Finanzbehörden der Länder noch nicht dazu durchgerungen, den Bürgerbusvereinen den Gemeinnützigkeitsstatus zuzubilligen, denn dann könnten noch höhere Werbeeinnahmen geniert werden [9].

Auch Bürgerbusse lassen sich flexibilisieren

Neben den festen Bürgerbusangeboten, die nach § 42 PBefG genehmigt sind, existieren inzwischen auch Anruf-Bürgerbusse, die den Vorteil haben, dass die Fahrgäste vor der Haustür abgeholt werden. Im Landkreis Schaumburg verkehrt in der Gemeinde Niedernwöhren beispielsweise ein Bürgerbus nur nach telefonischer Anmeldung.

Insgesamt sind aber die bedarfsgesteuerten Bürgerbusse eher die Ausnahme und die inzwischen vorliegenden Erfahrungen zeigen, dass eine nachhaltige Akzeptanz gerade bei den älteren Fahrgästen eher erreicht wird, wenn Bürgerbusse nach einem festen und nach Möglichkeit vertakteten Fahrplan verkehren.

Gerade in den Dörfern, in denen schon in den letzten Jahren erhebliche Kürzungsmaßnahmen im herkömmlichen ÖPNV vorge-

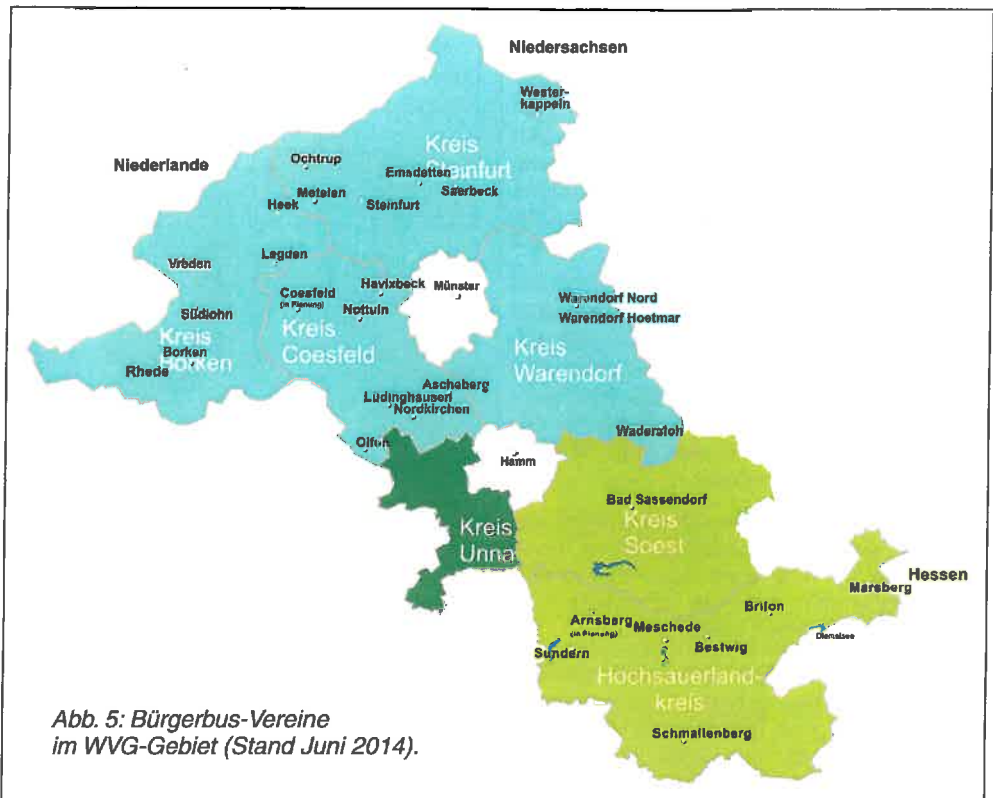


Abb. 5: Bürgerbus-Vereine im WVG-Gebiet (Stand Juni 2014).

nommen wurden, sollte zumindest in der Anfangszeit das Prinzip *klotzen, nicht kleckern* gelten, um den ÖPNV vor Ort erst einmal wieder sichtbar zu machen.

Wie auch im professionellen ÖPNV so bedarf eine Bürgerbuslinie zunächst einmal einer Einlauf- und Gewöhnungsphase, für die man mindestens ein bis zwei Jahre einkalkulieren sollte.

In NRW sind bald 120 Bürgerbusse im Einsatz

Mit derzeit 118 im Betrieb befindlichen Bürgerbussen nimmt das Land NRW die führende Position unter allen Bundesländern ein. Mittlerweile gibt es Bürgerbusse nicht nur im ländlichen oder kleinstädtischen Raum.

Sie sind auch in großen Städten angekommen, wo abseits gelegene Wohngebiete nur unzureichend vom regulären ÖPNV erschlossen werden. Dies ist zum Beispiel in Essen, Remscheid oder Wuppertal der Fall. Auch die hier fahrenden Bürgerbusse beweisen, dass Ehrenamt und gemeinschaftliches Engagement nicht auf ländliche Gemeinden beschränkt sein muss.

In über 25 Jahren mussten in NRW bisher nur zwei Bürgerbusbetriebe eingestellt werden. Diese Tatsache spricht für den Sinn und die verkehrliche Effizienz der NRW-Bürgerbusse, aber auch für die verkehrspolitischen Vorstellungen und finanziellen Unterstützungen für dieses außerordentliche Mobilitätsangebot in NRW.

Förderkulisse und Voraussetzungen des Landes NRW

Für die Landesregierung in Nordrhein-Westfalen sind Bürgerbusse mittlerweile ein wichtiger Baustein im ÖPNV. Die eigentliche Verantwortung für die Gestaltung des Nahverkehrs tragen aber die Kommunen. Seitdem das Projekt Bürgerbus in die Regelförderung überführt wurde, entscheiden die Städte und Gemeinden in NRW selbst, ob sie ihren Bürgern und Bürgerinnen dieses Mobilitätskonzept ermöglichen oder nicht.

Im Jahr 2013 wurden die Verwaltungsvorschriften neu erlassen. Sie regeln die Eckpunkte für die Förderung eines Bürgerbusvereins, der sich zuerst gründen muss. Voraussetzung für die Gründung eines derartigen Vereins ist die Zusage der Kommune, die Betriebskostendefizite zu tragen und eine grundsätzliche Abstimmung mit einem ansässigen Verkehrsunternehmen.

Die Vereine bekommen vom Land NRW eine jährliche Organisationspauschale von 5000 Euro für ihre Vereinstätigkeit. Darüber hinaus erhalten sie eine Förderung für die Fahrzeuge. Die Busförderung wurde seit 2013 erhöht und gestaffelt:

- 40000 Euro für den ersten Bürgerbus eines neuen Projektes,
- 35000 Euro für die Folgefahrzeuge,
- 55000 Euro für den ersten Bürgerbus eines neuen Projektes, wenn er behindertengerecht ausgebaut ist,
- 50000 Euro für folgende, behindertengerecht ausgebaute Bürgerbusse.



Nachfolgefahrzeuge können gefördert werden, wenn der Bus sieben Jahre alt ist, oder wenn er nach mindestens fünf Jahren 300 000 km gefahren ist.

Pro Bürgerbus NRW

Pro Bürgerbus NRW e. V. [4] ist der Dachverband aller Bürgerbusse in NRW. Er wurde am 15. September 1999 in Essen gegründet.



Abb. 6: Das Logo von Pro Bürgerbus NRW.

Schon 1997/98 war mehrmals der Gedanke aufgenommen, eine Einrichtung zu schaffen, die den Zusammenhalt der ständig wachsenden Zahl der Bürgerbus-Vereine in Nordrhein-Westfalen fördert und für einen Informationsaustausch sorgt. Nachdem sich das Verkehrsministerium bereit erklärt hatte, eine solche

Einrichtung finanziell zu unterstützen und Mitstreiter gewonnen werden konnten, ging die Vereinsgründung relativ zügig über die Bühne.

Nach der Satzung hat der Pro Bürgerbus NRW folgende Aufgaben:

- Förderung der Zusammengehörigkeit der Bürgerbusvereine Nordrhein-Westfalens.
- Austausch von Informationen zwischen den Bürgerbusvereinen in Nordrhein-Westfalen und dem für Bürgerbusse zuständigen Ministerium des Landes NRW.
- Beratung der Bürgerbusvereine sowie Vermittlung von Informationen aus anderen Bürgerbusvereinen oder aus dem Verkehrsministerium.

- Herausgabe einer Mitteilungsschrift für die Bürgerbusvereine in Nordrhein-Westfalen.
- Unterstützung von neuen Bürgerbusprojekten durch Weitergabe von Informationen und Vermittlung von Kontakten zu benachbarten oder beratenden Bürgerbusvereinen.
- Werbung für neue Bürgerbusprojekte in den Städten und Gemeinden Nordrhein-Westfalens.

Die Situation in Niedersachsen

Zehn Jahre nachdem der erste Bürgerbus in NRW startete, nahm der Bürgerbus Oberharz in Clausthal-Zellerfeld am 29. Mai 1995 als erster Bürgerbus in Niedersachsen den Betrieb auf. Bis 2007 stieg die Zahl der Vereine in Niedersachsen langsam aber kontinuierlich an. Mit den zunehmenden Erfolgsmeldungen hinsichtlich der steigenden Fahrgastnachfrage bei diesen Vereinen, aber auch durch eine sehr positive mediale Berichterstattung erfuhr diese Entwicklung ab dem Jahr 2008 eine starke Beschleunigung.

Mittlerweile gibt es in Niedersachsen 45 Bürgerbusvereine von denen 34 aktuell einen Fahrplanbetrieb anbieten. Sie alle stellen im engeren Sinne, abseits von facebook, twitter und Co., ein echtes soziales Netzwerk dar. Der Erfolg der Bürgerbusse ist nämlich neben dem außergewöhnlich starken Engagement und der hohen Angebotsqualität auch dem Umstand zu verdanken, dass die Menschen vor Ort weitgehend selbstorganisiert einen wirkungsvollen und anerkannten Beitrag für ihr direktes Lebensumfeld leisten können. Dies erzeugt ein starkes Wir-Gefühl in der jeweiligen Gemeinde.

Alle niedersächsischen Vereine profitieren von den Rahmenbedingungen, die die Landesnahverkehrsgesellschaft (LNVG) mit Ihrer Förderrichtlinie bietet. Unter der Bedingung einer jährlichen Mindestbetriebsleistung von 20000 Wagen-km im Linienverkehr nach § 42 PBefG können maximal 60000 Euro für ein Niederflur-Bürgerbus-Fahrzeug sowie zusätzlich bis zu 4500 Euro für eine behindertengerechte Einstiegshilfe bewilligt werden. Im Hinblick auf (Netto)Preise zwischen 70000 und 90000 Euro für ein speziell angefertigtes teil- oder vollniederfluriges Fahrzeug (siehe oben) liegt durch die Fördersumme von maximal 64500 Euro ein hoher Anreiz vor. Niedersachsen geht in der Förderpolitik einen anderen Weg als Nordrhein-Westfalen. Es gibt keine Betriebskostenfinanzierung, dafür aber eine ausreichende Fahrzeugförderung.

Pro Bürgerbus Niedersachsen

Mit der steigenden Anzahl von Vereinen stieg auch das Interesse nach einem Wissenstransfer um das Rad nicht stets



Abb. 7: Logo Pro Bürgerbus Niedersachsen

neu erfinden zu müssen. In Anlehnung an den Dachverband in NRW wurde 2010 der Verein Pro-Bürgerbus-Niedersachsen gegründet. Zweck dieses Dachverbandes ist die Unterstützung und Einrichtung ehrenamtlicher Bürgerbusvereine. Die Netzwerkbildung untereinander – unterstützt von wesentlichen Akteuren aus Politik und Verwaltung, mit Verkehrsunternehmen, Verbänden

ANZEIGE

Mehr Information:

Präzise Daten in Echtzeit für alle.

Setzen Sie auf Fahrgastinformationen in Echtzeit: mit der GSP Software RealTime-FIS für automatisierte und sichere Datenübertragung.



Jetzt mehr erfahren:
Einfach QR-Code scannen oder

www.gsp-berlin.de/ThePassengerInformationCompany

GSP
leads to destination

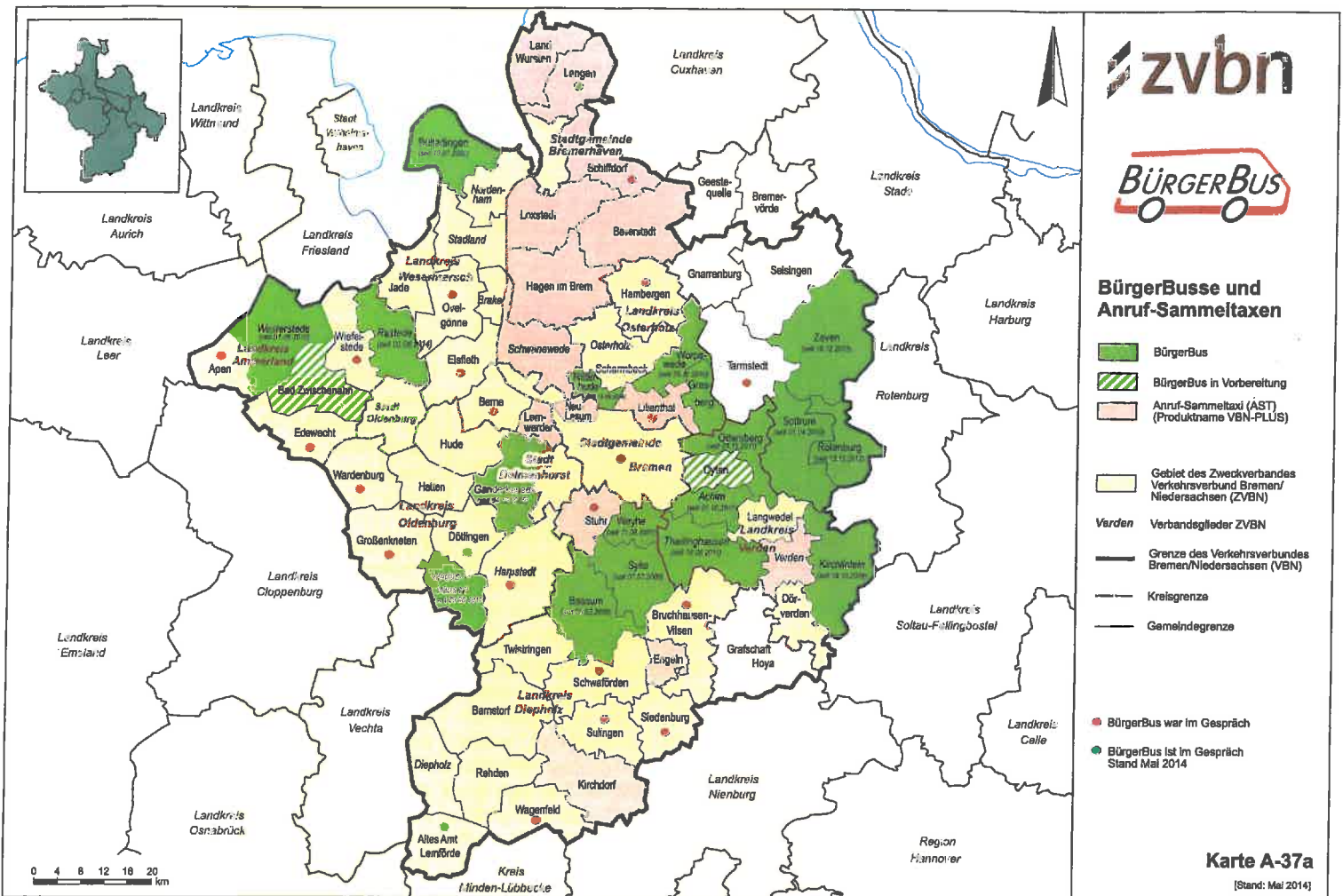
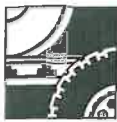


Abb. 8: VBN-Bürgerbusse im Verbundgebiet – Stand Mai 2014.

und Herstellern – bildet das Rückgrat. Neben persönlichen Ansprechpartnern stellt Pro-Bürgerbus-Niedersachsen auf seiner Internetpräsenz hilfreiche Informationen zur freien Verfügung [5].

Bürgerbuseinsatz aus Sicht eines Aufgabenträgers

Im Gebiet des Zweckverbandes Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen (ZVBV) gewährleisten 17 Bürgerbusvereine auf 40 VBN-Linien während des ganzen Jahres ein von Montag bis Freitag, stellenweise auch an Wochenenden, regelmäßiges und ganztägiges Fahrplanangebot. Für viele Gemeinden bedeutet dies ein gutes und durch den VBN-Tarif preiswertes Mobilitätsangebot für alle Bevölkerungsschichten auch in abgelegenen Ortslagen. Mittlerweile ist die Anzahl der Gemeinden mit Bürgerbusangebot so groß, dass die Bürgerbusse beginnen, sich fahrplansenartig miteinander zu vernetzen.

Mehr als 198 000 Fahrgäste nutzten die VBN-Bürgerbusse im Jahr 2013 (Abb. 9). Seit über

zehn Jahren steigt diese Zahl kontinuierlich an. Eine Auswertung der seit 2004 lückenlos nach Verein und Monat geführten Fahrgaststatistik belegt, dass auch die seit Jahren verkehrenden „Altvereine“ noch weiter steigende Fahrgastzahlen verzeichnen können.

Die Varianz der monatlichen, durchschnittlichen Fahrgastzahlen ist dabei beachtlich groß. Zwischen 300 und über 3000 Fahrgäste werden pro Monat und Verein befördert.

In den Vereinen fallen je nach Größe etwa jährlich 4500 Arbeitsstunden für Fahrplanstunden und Organisationsleistungen wie Behördengänge, Sponsorenwerbung, Vereinsleben und Fahrzeugpflege an.

Besondere Merkmale der VBN-Bürgerbusse liegen im konsequenten Einsatz hochwertiger, praxistauglicher Niederflurfahrzeuge sowie in der vollständigen Einbindung in den VBN-Tarif und in das äußere Erscheinungsbild des VBN [13]. Zudem gilt auch im VBN die klare Regel, dass die Bürgerbusse das bestehende Linienangebot ergänzen, nicht ersetzen. Hierzu sind im Nahverkehrsplan des ZVBV Leitplanken verankert, innerhalb derer die Einrichtung eines Bürgerbusses durch den Aufgabenträger unterstützt wird.

Dazu zählt eine Machbarkeitsstudie als Ergebnis einer Haushaltsbefragung.

Ein weiterer, wesentlicher Faktor ist die persönliche Beratung und Begleitung durch einen „Mentor“ sowie die finanzielle Unterstützung. Aus dem Förderfonds des ZVBV stehen den Vereinen zweckgebunden maximal 25 000 Euro zur Verfügung. Zuschüsse leistet der ZVBV zudem für die Einrichtung neuer Haltestellen, den Druck von Faltfahrplänen im VBN-Design sowie für die Kontrolle gesetzlicher Vorgaben durch einen Bürgerbusbeauftragten. Schließlich hat der ZVBV einen kleinen Film produzieren lassen, der das Prinzip aus verschiedenen Blickwinkeln darstellt [12].

Ausblick

Das Niedersächsische Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr hat im Rahmen einer Studie die künftigen Möglichkeiten in der Fläche untersuchen lassen und dabei kommt dem Ehrenamt eine zunehmende Bedeutung zu [10]. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) lässt derzeit im Rahmen eines Forschungsprojekts die verschiedenen Mobilitäts- und

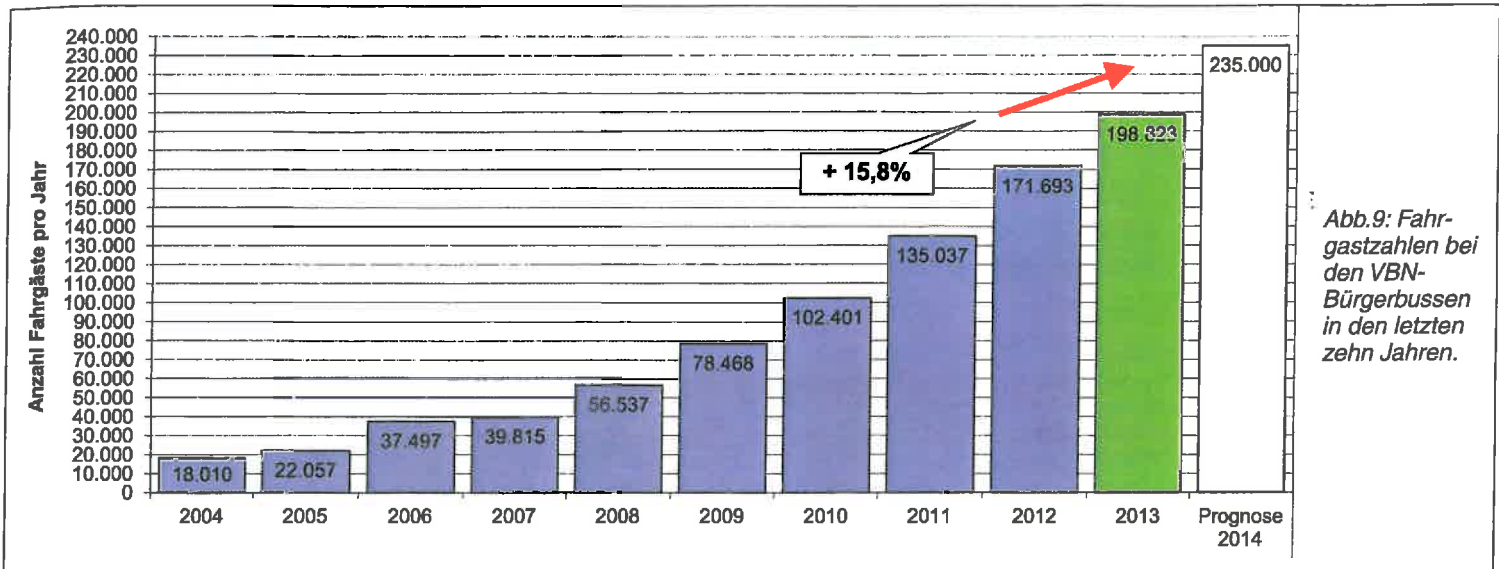


Abb.9: Fahrgastzahlen bei den VBN-Bürgerbussen in den letzten zehn Jahren.

Grafik: ZVBN

Angebotsformen in ländlichen Räumen untersuchen und bewerten [11]. Dabei werden auch die Bürgerbusse mit erfasst. Hierzu wurden den Verkehrsunternehmen und den Aufgabenträgern Fragebögen vorgelegt. Obwohl zum Redaktionsschluss die Auswertungen noch nicht alle vorlagen, zeigt sich schon jetzt, dass die Akzeptanz von Bürgerbussen für die Planung von kommunalen und regionalen ÖPNV-Angeboten in den letzten Jahren stark zugenommen hat.

Dies ist zum einen auf die jeweiligen Förderkulissen einiger Bundesländer zur Aufrechterhaltung einer Mindestbedienung des ÖPNV in der Fläche zurückzuführen und es haben inzwischen auch viele Landkreise und Gemeinden erkannt, dass neben einer Versorgung mit den täglichen Gütern, dem Vorhandensein von Arztpraxen et cetera auch eine Mobilitätsversorgung in der Fläche notwendig ist, um einer Abwanderung der immer älter werdenden Bevölkerung entgegen zu wirken.

Wie schon lange bei den Feuerwehren, so ist auch das Ehrenamt im ÖPNV inzwischen salonfähig geworden. Die Aufgabe von Freiwilligen Feuerwehren in den Dörfern beschränkt sich inzwischen längst nicht mehr auf löschen, retten oder auf Katastropheneinsätze, sondern Feuerwehren haben sich neben anderen Vereinen oftmals zum sozia-

len Mittelpunkt der verbliebenen dörflichen Strukturen entwickelt.

Eine ähnliche Entwicklung könnten auch die Bürgerbusvereine übernehmen. Im Gegensatz zu den Feuerwehren rekrutieren die Bürgerbusvereine in erster Linie ihre Fahrerinnen und Fahrer bei den älteren Mitbürgern, die oftmals dankbar sind, eine solche – auf das Gemeinwohl ausgerichtete – Aufgabe nach Ende des Arbeitslebens übernehmen zu dürfen.

Weil die Bedienung der Fläche mit dem klassischen ÖPNV außerhalb der Schulverkehrsspitzen immer schwieriger wird und gleichzeitig der Anteil der so genannten rüstigen Rentner in den nächsten Jahren permanent zunehmen wird, werden sich die Voraussetzungen für den Einsatz von Bürgerbussen weiter verbessern. So haben die bisherigen Erfahrungen deutlich gezeigt, dass auch im ÖPNV das Ehrenamt immer wichtiger wird.

Literatur

- [1] Löcker/Grätz/Zistel: ÖPNV und Taxi – Partnerschaftlich unterwegs zum Nutzen der Fahrgäste, DER NAHVERKEHR 1–2/ 2014, S. 46–51
- [2] Burmeister, Jürgen: Bürgerbusse – Selbsthilfe auf dem Land, DER NAHVERKEHR 4/1988, S. 48–56
- [3] Burmeister, Jürgen: Der Bürgerbus: Ehrenamtliches Engagement der besonderen Art – Bundesweit jetzt

über 200 Projekte, DER NAHVERKEHR 1–2/2013, S. 36–41

- [4] Pro Bürgerbus NRW: <http://www.pro-buergerbus-nrw.de>
- [5] Pro Bürgerbus Niedersachsen: <http://pro-buergerbus-nds.de>
- [6] Bürgerbusse im Verkehrsverbund Berlin–Brandenburg, Handbuch für Betreiber, Fahrer und Fahrgäste, VBB-Info 2012
- [7] Löcker: Machbarkeitsstudie für den Einsatz eines Bürgerbusses in Copenbrügge, erstellt im Auftrag der Verkehrsgesellschaft Hameln-Pyrmont (VHP), 11/2013
- [8] Aust/Löcker: Gemeinsames Bürgerbushandbuch der Verkehrsgesellschaft Hameln-Pyrmont und des Vereins Bürgerbus Copenbrügge e. V., 6/2014
- [9] Schreiben des Finanzministeriums des Landes Nordrhein-Westfalen vom 29. September 2009
- [10] Demografischer Wandel: Modellprojekt Sicherung der Mobilität auf dem Land, Abschlussbericht des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr vom Mai 2014
- [11] Planung und Bewertung von ÖPNV-Angebotsstrategien in ländlichen Räumen – Mobilitäts- und Angebotsstrategien in ländlichen Räumen: Handlungsmöglichkeiten von ÖPNV-Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen unter besonderer Berücksichtigung wirtschaftlicher Aspekte flexibler Bedienungsformen, zurzeit laufendes Forschungsvorhabens des Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, das von dem Konsortium von Frank Schäfer, Intraplan München, Prof. Sommer von der Uni Kassel und von Gerhard Löcker bearbeitet wird.
- [12] Information des ZVBN zu Bürgerbussen: <http://zvbn.de/buergerbus/>
- [13] Bendrien: Ergänzen, nicht ersetzen – Bürgerbusse im Angebot, ÖPNV aktuell Spezial 1/2010

ANZEIGE



10-Minuten-Takt kann jeder...

...aber in der Fläche und mit wenigen Fahrgästen erweist sich der wahre Meister. Fahr- und Dienstplanung, Optimierung und gute Marketingideen für strukturschwache Verkehrsgebiete sind unsere Spezialität. Lassen Sie sich einfach beraten. Wir haben sicher auch für Sie die richtige Lösung.

Ihr Carsten Busse, Geschäftsführer und Leiter Planung



Emmerthaler Str. 1 • 31789 Hameln
☎ 05151/961432 • info@fach-leute.de

www.fach-leute.de