



Kevelaer, 24.02.2016

**Anhörung Enquetekommission IV am 4.3.2016
Hier : Schriftliche Beantwortung des zugeschickten Fragenkatalogs**



Zu 1.

Bürgerbusse leisten in den meisten Fällen einen örtlichen Verkehr zwischen peripheren Orts- und Wohnbereichen und der zentralörtlichen Infrastruktur. Nutzer der Bürgerbusse sind weitgehend ältere Personen, die mit dem Bürgerbus diese Bedürfnisse der Nahmobilität abdecken. Aus diesem Grunde sind Bürgerbusse nur zu einem untergeordneten Anteil Gegenstand einer multimodalen ÖPNV-Kette.

Für Bürgerbusse wäre eine bessere Vernetzung der Informationen mit dem übrigen ÖPNV sinnvoll. Derzeit sind die unterschiedlichsten Kommunikationssysteme, teilweise auch bei unterschiedlichen Konzessionären im gleichen (benachbarten) Verkehrsraum vorhanden. Der grundsätzliche in diese o.g. Richtung eingeschlagene Umstellungsweg in NRW ist begrüßenswert, müsste aber beschleunigt werden.

Zu 2.

Durch Änderung des PBefG § 2 Abs. 6 in 2013 hat NRW bereits rechtlich vorher nicht mögliche Varianten erfolgreich eingeführt (Bsp. Bürgerbus Olfen). In dieser Richtung sind in den ländlichen Schwachlastbereichen Weiterungen denkbar und möglich. Die Kombination von unterschiedlichen Bedienerformen im ÖPNV (traditioneller Linienverkehr + ALF + AST + ehrenamtliche gefahrene Bürgerbusse) und Überlegungen der Einbeziehung von Mitfahrmöglichkeiten (z.B. FlixC) auch für Kurzstrecken wäre dort hilfreich.

Für die differenzierten Bedürfnisse aufgrund der unterschiedlichen Siedlungsstrukturen ist der angepasste Einsatz des jeweils passenden ÖPNV-Angebots erforderlich. Bürgerbusse besetzen da eine Nische für ein bestimmtes Fahrgastpotenzial, das für den Standard-Linienverkehr zu gering und für Rufsysteme zu groß ist.

Zu 3.

Die quantitative und qualitative Leistungsfähigkeit der regionalen Auskunftsdienste für den Kunden ist in einigen (ländlichen) Bereichen suboptimal (lange Warteschleifen bei Anrufen, bei langfristigen Umleitungen z.B. bei Bauarbeiten sehr verzögerte bzw. überhaupt keine aktuelle Auskunftserteilung). Mobilitätsmanagementangebote sind im ländlichen Raum daher eher unterentwickelt oder gar nicht vorhanden. Örtliche ÖPNV-Angebote müssten verstärkt in die Informationsstrukturen eingebunden werden, damit regionale Auskunftsdienste zu einer angemessenen Beratung befähigt werden.

Zu 4.

Sowohl in ländlichen Raum als auch in Teilbereiche von Städten ist auf Grund des demographischen Wandels schon jetzt dringender Handlungsbedarf gegeben. Das Verschwinden der Grundversorgungseinrichtungen in weiten Flächenbereichen zwingt zur Nutzung des MIV und beeinträchtigt die Personenkreise, die darauf nicht oder nicht regelmäßig zurückgreifen können.

Derzeit gibt es in Nordrhein-Westfalen 123 Bürgerbusprojekte, weitere Projekte befinden sich in der Vorbereitungsphase. Die Anfragen von interessierten Kommunen oder bürgerschaftlichen Organisationen sind seit Jahren gleichbleibend groß. Bisher werden Bürgerbusse in

weniger als einem Drittel der NRW-Kommunen eingesetzt. Bürgerbusse werden überwiegend in ländlich geprägten Kommunen eingesetzt, decken dort in vielen Fällen aber jeweils nur Teilbereiche des Gemeindegebietes ab. Weiter entdecken auch größere Kommunen und Großstädte die Möglichkeit, in peripheren Bereichen Bürgerbusse einzusetzen wie bisher schon z.B. in Essen, Wuppertal, Mülheim. Das Potenzial für Bürgerbusse ist daher aus unserer Ansicht noch bei weitem nicht ausgeschöpft. Auf längere Sicht erscheint uns für NRW die doppelte Anzahl der zurzeit eingesetzten Bürgerbusse für realistisch.

Zu 5.

Eine wesentliche Voraussetzung für eine durchgängige Multimodalität ist ein entsprechend durchgängiges Tarifsystem. Von daher ist die Zielsetzung in NRW, festgehalten bereits im letzten und jetzigen Koalitionsvertrag, hin zu „Ein Land – ein Fahrschein“ nachvollziehbar. Für Bürgerbus-Projekte in der Organisations- und Finanzierungsstruktur mit einem Inseltarif, wie sie sich in der überwiegenden Mehrzahl in den letzten Jahrzehnten etabliert und bewährt haben, können sich daraus durchaus existenzielle Probleme ergeben. Unter welchen Rahmenbedingungen Regionaltarife auch bei Bürgerbussen angewendet werden können, ohne diese in ihrer Existenz zu gefährden, muss daher zunächst zwingend geklärt werden. Wünschenswert wären Pilotprojekte, mit denen Modelle dazu bei den derzeit aktiven Bürgerbus-Projekten unter Einbeziehung der jeweiligen Bürgerbusvereine, Kommunen, betreuenden Verkehrsunternehmen und Verkehrsverbänden regional entwickelt werden.

Als potenzielles Hindernis für den zukünftigen Einsatz von Bürgerbussen stellt sich derzeit die Beschränkung des zulässigen Gesamtgewichts von Bürgerbussen als Pkw auf 3,5 t dar. Die eigentlich begrüßenswerten Veränderungen (behindertengerechte Fahrzeuge, EU Norm 6, E-Antrieb) erweisen sich hier als Bumerang, da sie sich alle auf das Gewicht auswirken. Um ehrenamtliche Fahrerinnen und Fahrer gewinnen zu können, muss der Kleinbus mit dem Führerschein Klasse B (ehemals 3) gefahren werden dürfen und dafür ein Gesamtgewicht von 3,5 t einhalten. Diese Grenze wird schon heute in vielen Fällen erreicht. Hier wäre – ähnlich wie bei der freiwilligen Feuerwehr – z.B. über die Anwendung einer Schlüsselzahl Abhilfe möglich. Seitens der Fachleute wird eine Grenze bei 4,25 t vorgeschlagen.

Zu 6.

Neben den bereits vorab angesprochen Problemstellungen, für deren Lösung eine politische Willensbildung erforderlich ist, gehört eine ausreichende finanzielle Absicherung der Bürgerbusprojekte zu den Voraussetzungen, um dieses ÖPNV-Angebot auch in Zukunft als mittlerweile etablierter Baustein multimodaler Verkehre sichern zu können. Derzeit wird die Anschaffung der Fahrzeuge durch einen Festbetrag gefördert und die Bürgerbusvereine erhalten für die vereinsinterne Organisation eine Aufwandspauschale.

Die Fahrzeugförderung wurde zuletzt für die behindertengerechte Ausstattung aufgestockt. Aktuell ergeben sich allerdings durch die anzuwendende EURO 6-Norm höhere Kosten, die bis jetzt ausschließlich zu Lasten der örtlichen Finanzierungsträger gehen. Hier ist eine entsprechende Erhöhung des Festbetrages dringend erforderlich. Die Organisationspauschale für die ehrenamtlich geführten Bürgerbusvereine ist zuletzt 1999 wegen zusätzlich zu übernehmender Ausgaben von damals 8.000 DM auf 10.000 DM aufgestockt worden. Aufgrund der Umstellung auf die neue Währung und die zwischenzeitliche allgemeine Preissteigerung geht den Vereinen mit dem Betrag von jetzt 5.000 € mittlerweile eine deutlich geringere Fördersumme zu. Hier erscheint uns nach nunmehr 17 Jahren eine Anpassung an die Kostenentwicklung auf 6.000€ notwendig und angemessen zu sein.

Soweit unsere kurze Stellungnahme zu Ihren Fragen. Für weitere Auskünfte stehen wir gerne zur Verfügung

Franz Heckens
Vorsitzender

Volker Aust
Geschäftsführer