



Rheinland-Pfalz

MINISTERIUM FÜR
WIRTSCHAFT, VERKEHR,
LANDWIRTSCHAFT UND
WEINBAU

DOKUMENTATION

Der Bürgerbus Rheinland-Pfalz

**Workshop im Bürgerhaus Geiselberg
31. Mai 2010**



Inhaltsverzeichnis

Vorwort Staatssekretär Alexander Schweitzer	3
Begrüßung Georg Spieß, Ortsbürgermeister Geiselberg	4
Einleitung Prof. Dr. Andreas Kagermeier.....	5
Das Projekt Bürgerbusse: Dr. Martin Schiefelbusch.....	6
Bürgerbus Roderich: José Miguel Rivera, Seniorenbeauftragter Rodenbach	8
Mobilität im ländlichen Raum: Was bewegt sich in Rheinland Pfalz? Michael Schué.	9
Bürgerbus und Verkehrsunternehmen: Martin Struppel	10
Genehmigungsweg für den Bürgerbus: Helmut Eberhard	11
Arbeitsgruppe 1: Strategie und Struktur	13
Arbeitsgruppe 2: Anforderungen an Politik und Planung	15
Arbeitsgruppe 3: Anforderungen an Bürgerbusse im ländlichen Raum	16
Impressum.....	18

Titelbild (von links):

Staatssekretär im rheinland-pfälzischen Verkehrsministerium Alexander Schweitzer,

Ortsbürgermeister Georg Spieß, Dr. Martin Schiefelbusch (Projektmitarbeiter nexus)

Vorwort Staatssekretär

Alexander Schweitzer

Sehr geehrte Leserin, sehr geehrter Leser,

der ländliche Raum steht sehr stark im Fokus der Landespolitik. Und das nicht ohne Grund. Der demografische Wandel führt zu rückläufigen Schülerzahlen. In diesem Jahr merken wir bei den Busverkehren den Rückgang von rd. 1,5 Prozent deutlich. Dieser Effekt wird die Verkehrsunternehmen in den kommenden Jahren noch stärker treffen.

Die „Landflucht“ junger Menschen, die ihre Chancen im stadtnahen Arbeitsmarkt suchen, sowie modifizierte Dienstleistungen in den Bereichen Bank oder Post sind zusätzliche Herausforderungen, denen wir uns stellen müssen. Wir wollen eine hochwertige Infrastruktur erhalten. Teil davon ist ein attraktives Verkehrsangebot. Unter den derzeitigen Rahmenbedingungen ist das eine Herkulesaufgabe, der sich Politik, kommunale ÖPNV-Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen gegenüber sehen.

Um zu vermeiden, dass der öffentliche Verkehr nach und nach ausgedünnt wird, brauchen wir neue Ideen und Konzepte für kostenoptimierte, flexible Verkehrsangebote. Sie müssen die speziellen Interessen einer älter werdenden Bevölkerung mit abdecken. Ein Arbeitsschwerpunkt im Verkehrsressort ist es, der Bevölkerung einen guten ÖPNV anzubieten. Die Wege sind vielfältig: Einkaufen, Besorgungen, Behördengänge, Arztbesuche und Fahrten zur Freizeitgestaltung.

Ein sinnvolles Modell für kleinräumige Netze ist der Bürgerbus. Wir haben festgestellt, dass es landesweit jede Menge Initiativen gibt, die eine gute Idee haben. Oft wissen diese Gruppen nicht so genau, wie sie die Idee umsetzen können. Deshalb hat das Verkehrsministerium ein Beratungsprojekt gestartet. Wir haben das nexus Institut für Kooperationsmanagement und interdisziplinäre Forschung, Berlin, gemeinsam mit dem Lehrstuhl für Tourismusgeografie der Universität Trier beauftragt, Vereine, Gemeinden und weitere Interessenten zu folgenden Punkten zu beraten und zu begleiten:

- Bedarfsermittlung für die Verkehre und Konzepterstellung
- Kontaktaufnahme zu den Verkehrsunternehmen
- Kommunikation mit der Genehmigungsbehörde
- Rechtsrahmen
- Fördermöglichkeiten

Das Beratungsangebot ist für die Initiativen kostenfrei. Wenn als Ergebnis des Projektes mehrere neue Bürgerbusse mit Erfolg im ländlichen Raum unterwegs sind, haben wir damit der Bevölkerung vor Ort geholfen und es können sich weitere Vereine und Gemeinden an diesen guten Beispielen orientieren.

Ich wünsche Ihnen eine angenehme Lektüre der Workshopergebnisse aus Geiselberg!

Alexander Schweitzer, MdL, ist seit 2009 Staatssekretär im Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau Rheinland-Pfalz, Mainz.

Begrüßung Georg Spieß, Ortsbürgermeister Geiselberg

Sehr geehrte Damen und Herren,
liebe Gäste der heutigen Veranstaltung zu
Bürgerbussen,

ich begrüße Sie herzlich hier in Geiselberg
im Pfälzer Holzland. Geiselberg gehört seit
den 1970er-Jahren zur Verbandsgemeinde
Waldfischbach-Burgalben. Wir haben
insgesamt acht Ortsgemeinden mit
zusammen rund 12.700 Einwohnern.
Geiselberg als Ortsgemeinde hat knapp 900
Einwohner. Wir gehören zum Landkreis Südwestpfalz.



Sie haben alle den Weg zum Bürgerhaus gefunden. Dieses Gebäude ist ein gutes
Beispiel für den starken Strukturwandel in unserer Region. Denn hier wurden früher
Schuhe hergestellt – die Marke hieß „Königskinder“ – vielleicht kennt sie mancher noch.
60 bis 70 Personen aus Geiselberg und näherer Umgebung hatten hier ihren
Arbeitsplatz. Mit den Arbeitsplätzen im Dorf ist es heute viel schwieriger. Da hat uns der
Strukturwandel der letzten Jahre getroffen.

Grundschüler fahren nach Heltersberg, weiterführende Schulen gibt es in
Waldfischbach oder Kaiserslautern. Einen Bäcker haben wir noch, die Gastwirtschaft ist
geschlossen. Landwirte im Haupterwerb gibt es nicht mehr, zwei bis drei Betriebe
bestehen noch im Nebenerwerb.

Wir haben uns dem Wandel gestellt. 2008 begannen wir mit der Dorfmoderation. Wir
haben gemerkt, dass Mobilität ein wichtiges Thema ist. Jüngere möchten nach
Kaiserslautern fahren, um dort etwas zu erleben. Ältere brauchen eine Verbindung nach
Heltersberg, Waldfischbach oder zum Bahnhof nach Steinalben. In Waldfischbach sind
alle Ärzte, Einkaufsmöglichkeiten und die Verbandsgemeinde. Ein wichtiger Zielort also.

Das lebendige Vereinsleben in Geiselberg ist eine gute Grundlage, um etwas zu
bewegen. Die heutige Veranstaltung möchten wir gerne nutzen, um unsere Ideen für
einen Bürgerbus weiter zu entwickeln. So freue ich mich auf viele Informationen,
begrüße Sie noch einmal herzlich und wünsche Ihnen interessante und informative
Stunden hier in Geiselberg.

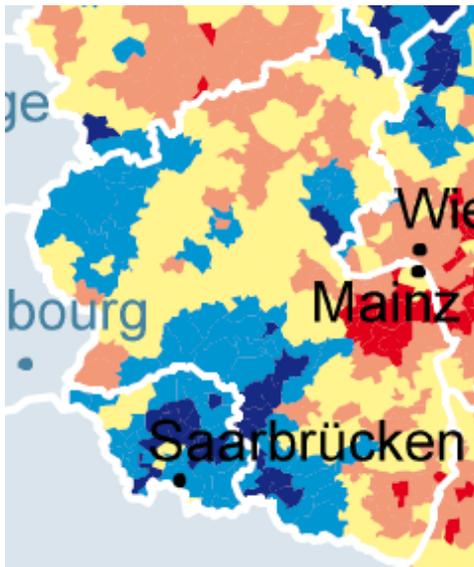
Georg Spieß ist seit 1989 Ortsbürgermeister in Geiselberg.

Einleitung Prof. Dr. Andreas Kagermeier

Sehr geehrte Damen und Herren,

auch ich möchte Sie im Namen des gesamten Projektteams herzlich hier in Geiselberg begrüßen. Zugleich möchte ich Ihnen, lieber Herr Spieß, herzlich für die Gastfreundschaft und die schönen Räume hier im Bürgerhaus danken.

Herr Spieß hat auf den Strukturwandel hingewiesen. Die Schuhfabrik ist heute ein Bürgerhaus, die Gastwirtschaft ist geschlossen. Der Strukturwandel wird weiter gehen. Nach allen Prognosen steigt das Durchschnittsalter der Bevölkerung weiter an. Der Anteil jüngerer Menschen - und damit auch die Schülerzahlen - werden weiter zurückgehen. Schüler sind eine bedeutende Kundengruppe im öffentlichen Verkehr.



An der Grafik können Sie erkennen, wie sich die Bevölkerung bis 2025 entwickeln wird. Dunkelblau heißt ein Rückgang von 10 Prozent und mehr, hellblau zwischen 10 und 3 Prozent. Gelb ist weitgehend neutral zwischen minus drei und plus drei Prozent – rot heißt Wachstum, dunkelrot von 10 Prozent und mehr. Sie sehen, dass vor allem der ländliche Raum in Rheinland-Pfalz eine rückläufige Bevölkerungsentwicklung verkraften muss.

Was heißt das für den öffentlichen Verkehr wie wir ihn heute kennen? Bahn und Bus fahren auf bestimmten Linien zu bestimmten Zeiten. Im ländlichen Raum sind sie stark auf den Schülerverkehr ausgerichtet. Die Schülerzahl wird jedoch zurückgehen. Zugleich werden immer mehr ältere Menschen im ländlichen Raum leben. Sie wollen oder müssen mobil bleiben. Für sie brauchen wir andere Angebote als bisher.

Wie könnten diese Angebote aussehen? Ein Weg können bedarfsgesteuerte Systeme sein. Der Begriff klingt etwas sperrig, aber er bedeutet, dass ein Fahrzeug nur dann fahren soll, wenn wirklich Bedarf besteht. Dann können kleinere Fahrzeuge fahren, die flexibel außerhalb von starren Fahrplänen oder Linien unterwegs sind. Die Fahrt muss vorher angemeldet werden. In einer Dispositionszentrale werden die Fahrtenwünsche koordiniert. Beispiele sind Taxi-Busse im Kreis Euskirchen oder im Kreis Minden.

Vielleicht geht es aber auch anders: Eine Dienstleistung kommt zu den Menschen. Als Beispiele kennen viele von Ihnen sicherlich die rollende Sparkasse oder einen rollenden Supermarkt. Durch das Internet können bestimmte Wege entfallen. Wir müssen auch

darüber diskutieren, wie weit der öffentliche Verkehr reichen soll. Muss jedes Dorf angebunden sein? Oder sollte eine Mindestgröße bei der Einwohnerzahl gegeben sein? Oder sollte ein Fahrdienst von den Menschen selbst organisiert werden?

Damit sind wir beim Projekt, das wir Ihnen heute vorstellen möchten. Mit einem Bürgerbus kann der bestehende Linienverkehr ergänzt werden. Was ein Bürgerbus genau ist, worauf alle Beteiligten achten müssen, einige erfolgreiche Beispiele wird Ihnen jetzt Martin Schiefelbusch vom nexus Institut vorstellen.

Prof. Dr. Andreas Kagermeier ist seit 2006 Inhaber des Lehrstuhls Freizeit- und Tourismusgeographie an der Universität Trier.

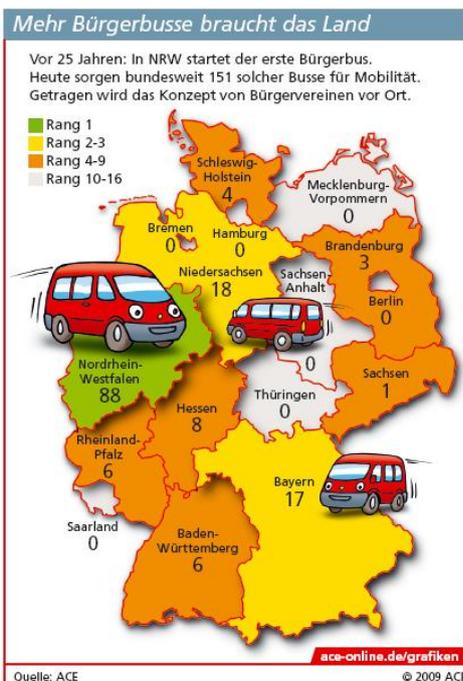
Das Projekt Bürgerbusse: Dr. Martin Schiefelbusch

Worauf muss man achten, damit aus den ersten Ideen ein erfolgreicher Bürgerbus wird? Welche verschiedenen Modelle gibt es? Viele Verkehrsplaner entwickeln ein Modell „von oben nach unten“, vom Fernzug bis zum Sammeltaxi. Sie meinen, dass sie den Bedarf in ein Angebot umsetzen. So lässt sich aber nicht jedes Bedürfnis erfassen. Welcher ältere Mensch möchte sich um 7.10 Uhr in einen Schülerbus setzen, wenn er zum Arzt muss?

Doch der Reihe nach. Das Projekt Bürgerbus Rheinland-Pfalz startete im Januar 2010. Partner sind das nexus Institut aus Berlin und die Universität Trier. Auftraggeber ist das Landesministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau in Mainz. Ziel ist es, die Lebensbedingungen im ländlichen Raum zu verbessern. Mobilität ist ein Teil der Daseinsvorsorge im ländlichen Raum. Mobilität und Verkehr im ländlichen Raum braucht neue Konzepte.



Das Projekt arbeitet in zwei Richtungen: Informieren und beraten. Wichtiges Merkmal eines Bürgerbusses ist die Tatsache, dass das Fahrpersonal ehrenamtlich tätig ist. Die Planung erfolgt von unten. Der Bedarf orientiert sich an den Wünschen der Menschen vor Ort. Nach und nach entwickelt sich aus den ersten Ideen der Plan für einen Bürgerbus. Dabei arbeiten engagierte Bürger, lokale Gruppen wie Vereine oder Verbände, Behörden und Verkehrsunternehmen zusammen.



Ein Bürgerbus steht nicht alleine. Ruf- und Linientaxi, Jugendtaxi, private Mitnahmeverkehre, Vereins- oder Gemeindebusse, Zusammenarbeit mit Hotels oder touristischen Einrichtungen, Kooperation mit Taxi- und Mietwagenunternehmen – hier ist vieles denkbar. Die Bürgerbus-Idee stammt aus den 1960-Jahren und kam aus Großbritannien über die Niederlande nach Deutschland. Der älteste Bürgerbusverein besteht seit 1985 in Nordrhein-Westfalen und fährt zwischen Heek und Legden an der Grenze zu den Niederlanden. In Deutschland gibt es derzeit 160 Bürgerbusse – in Rheinland-Pfalz sind wir jetzt bei 10. Die Grafik ist also schon überholt, zeigt aber doch die Verteilung der Bürgerbusse mit dem Schwerpunkt in Nordrhein-Westfalen.

Lokale Organisation ist eine Stärke. So können die Bedürfnisse der Fahrgäste gut abgeschätzt werden.

Denkbar sind Fahrten zum Einkaufen, zur Verbandsgemeinde und zum Arzt. An diesen Zeiten kann sich der Fahrplan ausrichten.

Wie soll der Bürgerbus fahren? Hier gibt es zwei Ansätze: Einige Orte sind in die Fläche gewachsen, so dass es aus den Neubaugebieten in die Kernstadt ein weiter Weg ist. Zu weit für ältere Menschen mit einer Gehbehinderung. Die Straßen sind schmal, so dass ein großer Linienbus hier gar nicht fahren könnte. Dann verbindet der Bürgerbus die außenliegenden Stadtteile mit der Kernstadt. Der zweite Ansatz geht in die Richtung einer Verbandsgemeinde. Sie setzt sich aus kleineren Ortsgemeinden zusammen. Hier verbindet der Bürgerbus die kleineren Ortsgemeinden mit dem zentralen Ort.

Der Betrieb eines Bürgerbusses muss genehmigt werden. Deshalb ist es sinnvoll, mit dem vor Ort tätigen Verkehrsunternehmen, das Genehmigungsinhaber ist, Kontakt aufzunehmen. Weiter ist es sinnvoll, die Orts- oder Verbandsgemeinde frühzeitig mit einzubinden. Solange es noch keinen eigenen Bürgerbusverein gibt kann die Gemeinde als juristische Person Anträge stellen oder Rechtsgeschäfte übernehmen. Später kann sich dann der Bürgerbusverein um die Fahrer bemühen, den Fahrplan entwickeln und mit dem Verkehrsunternehmen kooperieren.

Beim Tarif gibt es zwei Möglichkeiten: In Rheinland-Pfalz bestehen fast flächendeckend Verkehrsverbünde. Sie geben einen Tarif vor, den der Bürgerbus übernehmen kann. Ein eigenes Modell ist aber auch möglich. Wichtig ist bei diesen Überlegungen natürlich auch, nicht nur für die Nutzer günstige Preise festzusetzen, sondern auch die langfristige Tragfähigkeit. Wer finanziert die Wartung und irgendwann mal ein neues Fahrzeug? Diese Dinge gilt es im Blick zu haben.

Das Projektteam berät und unterstützt Sie bei diesen Entscheidungen.

Dr. Martin Schiefelbusch ist seit 2000 wissenschaftlicher Mitarbeiter im nexus Institut.

Bürgerbus Roderich: José Miguel Rivera, Seniorenbeauftragter Rodenbach

Seit 1997 gibt es den Bürgerbus aus Rodenbach. Inzwischen ist der Bus „De Roderich“ eine feste Größe in der Gemeinde. Am Anfang stand die Idee. José Miguel Rivera wurde 1997 zum „60Plus-Beauftragten“ des SPD-Ortsvereins Rodenbach gewählt. Welche Themen beschäftigen die Senioren? Welche Bedürfnisse bestehen? Diese Fragen standen zu Beginn der Amtszeit. Es zeichnete sich ab, dass Mobilität und Verkehr ein Thema waren. Ein Bürgerbus könnte helfen, die Wege besser zu bewältigen.



Nach zahlreichen Gesprächen auf lokaler und regionaler Ebene kam das Projekt voran. Fahrer wurden geworben, Sponsoren angesprochen, die notwendigen formalen Hürden genommen. Am 15. Oktober 1997 war es soweit. Der Bürgerbus rollte das erste Mal. Im Dezember schloss der Bürgerbusverein eine Kooperation mit RSW Regionalbus Saar-Westpfalz GmbH.

Bis zum Jahreswechsel 1997/98 beförderte der Bürgerbus 1.332 Personen. Den Höchststand erreichte der Bürgerbus im Jahr 2003: 10.325 Fahrgäste nutzten das Angebot. In den letzten Jahren hat sich die Fahrgastzahl bei 8.000 bis 8.500 pro Jahr eingependelt.

Medien berichteten regelmäßig über das Angebot. „De Roderich“ war schon Thema in den Lokalzeitungen und diversen Beiträgen im Fernsehen. Im Februar 2001 wurde ein neues (gebrauchtes) Fahrzeug in Dienst gestellt. Seit 2007 wurde das heutige neue Fahrzeug in Betrieb genommen. Rund 15 Fahrer sind im Verein aktiv. Die Strecke misst rund 11 Kilometer pro Runde. Gefahren wird sechs Mal pro Tag. Die gesamte Fahrleistung liegt so bei etwa 70 Kilometer pro Tag.



Am 14. Oktober 2007 feierten alle Beteiligten den 10. Geburtstag. An der Route liegen alle wichtigen Ziele für den Bürgerbus: Ärzte, Bank, Apotheke, Einkaufsmöglichkeiten, Friedhof, Baumarkt, Schwimmbad. Der SPD-Ortsverein war der Treiber für den Bürgerbus – aber natürlich darf jeder mitfahren. Als Fahrgäste nutzen ältere Menschen, Schüler, Menschen mit Gehbehinderung und Rollator den Bürgerbus. Inzwischen ist der Bus auch eine fahrende Kommunikationsbörse: Sie erfahren viele Dinge, die sie wissen wollen. Manche vielleicht auch nicht.

José Miguel Rivera ist Seniorenbeauftragter der SPD in Rodenbach.

Mobilität im ländlichen Raum: Was bewegt sich in Rheinland Pfalz?

Michael Schué

Das Land Rheinland-Pfalz bietet Fördermöglichkeiten für Bürgerbusprojekte. Im ersten und zweiten Jahr werden 50 Prozent der Differenz zum Mietwagenpreis vom Land finanziert. Im dritten Jahr 40 Prozent und ab dem vierten Jahr 30 Prozent. Kostet beispielsweise die Fahrt mit einem Mietwagen 4,50 Euro und mit dem Bürgerbus 3,50 Euro, so ist 1 Euro ungedeckt. Hiervon übernimmt das Land 50 Prozent, also 50 Cent. Die Kommune bzw. der Trägerverein hat den Rest der Unterdeckung zu tragen.



Die rechtlichen Rahmenbedingungen ermöglichen eine Genehmigung für ein halbes Jahr als sogenannte „Genehmigung mit Probierklausel“. Außerdem erfordert der Rechtsrahmen eine Abstimmung des Tarifs und des Fahrplans. So muss mindestens eine Stunde Abstand zum regulären Takt eingehalten werden. Außerdem muss für jeden eingesetzten Bürgerbusfahrer ein Personenbeförderungsschein vorliegen.

Ein Bürgerbus ist insbesondere für Senioren attraktiv. Hier kennt der Fahrer meist seine Kunden, da der Kundenstamm überschaubar ist, und er kann auf individuelle Schwächen eingehen. So kann das Ein- und Aussteigen auch einmal etwas länger dauern. Teilweise werden Einkaufstaschen vom Bürgerbusfahrer ins Haus getragen. Auch die Fahrkarten können bequem beim Fahrer gekauft werden, die komplizierte Bedienung eines Fahrkartenautomaten fällt somit weg.

Um professionell unterstützt zu werden, ist es für ein Bürgerbusprojekt ratsam mit dem jeweiligen Verkehrsunternehmen zu kooperieren. Das Verkehrsunternehmen hat meist die Liniengenehmigung inne. Zudem kann das Verkehrsunternehmen den Bus stellen und Fahrer sowie Fahrzeug versichern. Die Ehrenamtlichen übernehmen die Organisation der Fahrer, erstellen den Fahrplan und übernehmen die Öffentlichkeitsarbeit.

Es gibt bereits einige Good-Practice Beispiele für Bürgerbusprojekte in Rheinland-Pfalz. Damit die Zahl der erfolgreichen Bürgerbuse in Rheinland-Pfalz stetig wächst, stehen das nexus Institut und die Uni Trier beratend zur Seite.

Michael Schué ist Referent im Referat Kommunale Verkehrsgestaltung, Kommunaler Straßenbau / ÖPNV im Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau Rheinland-Pfalz, Mainz

Bürgerbus und Verkehrsunternehmen: Martin Struppel

Die Saar-Pfalz-Bus GmbH ist eine Tochtergesellschaft der DB Stadtverkehr GmbH. Dem Verkehrsunternehmen gehören 410 eigene Mitarbeiter und 90 Partner im privaten Busgewerbe an und das Verkehrsgebiet erstreckt sich über das Saarland und die Westpfalz. Insgesamt fährt die Saar-Pfalz-Bus GmbH auf 190 Linien mit 8.000 Fahrten täglich. Jährlich werden 42 Mio. Fahrgäste von dem Verkehrsunternehmen befördert.



Bürgerbusse werden von der Saar-Pfalz-Bus GmbH als eine sinnvolle und wirtschaftliche Ergänzung des Linienverkehrs verstanden. Darüber hinaus sind Bürgerbusse eine Alternative zum Individualverkehr. Sie verbessern die Nutzung des ÖPNVs in der Fläche und tragen zur Mobilitätssteigerung der Bevölkerung bei. Sie stehen dabei jedoch nicht in Konkurrenz zum regulären Linienverkehr.

Das Verkehrsunternehmen Saar-Pfalz-Bus unterstützt Bürgerbusse durch eine sinnvolle Eingliederung in bestehende Systeme. Bei Fragen zu der Planung des Linienverlaufs, des Fahrplans oder der Anschluss-Sicherung steht Saar-Pfalz-Bus den Bürgerbusinitiativen zur Verfügung. Desweiteren unterstützt es Bürgerbusprojekte auch bei Fragestellungen zu den Themen Genehmigungsbeantragung, Tarif, Verbundabrechnung, Marketing und Fahrzeugmanagement.

Damit Bürgerbusse als alternative Bedienform einen Beitrag zur Verbesserung der Nutzung des ÖPNVs in der Fläche leisten, sollten die Angebote integral mit dem bestehenden ÖPNV-Netz verknüpft werden. Die Verkehrsunternehmen sehen sich dabei als kompetente Kooperationspartner der Bürgerbusinitiativen.

Martin Struppel ist Regionalbereichsleiter des Saar-Pfalz-Bus, Kusel

Genehmigungsweg für den Bürgerbus: Helmut Eberhard

Grundsätzlich gilt, dass Personenbeförderung ein genehmigungspflichtiges Gewerbe ist. Die nationale Rechtsgrundlage für die Genehmigung von Linien ist das Personenbeförderungsgesetz (PBefG). Der Linienverkehr kann in den Allgemeinen- und den Sonderlinienverkehr unterschieden werden.

Nach § 42 PBefG wird allgemeiner Linienverkehr als eine zwischen bestimmten Ausgangs- und Endpunkten eingerichtete regelmäßige Verkehrsverbindung, auf der Fahrgäste an bestimmten Haltestellen ein- und aussteigen können, verstanden.

Sonderlinienverkehr hingegen ist nach § 43 PBefG Verkehr, der unter Ausschluss anderer Fahrgäste der regelmäßigen Beförderung von Berufstätigen zwischen Wohnung und Arbeitsstelle, Schülern zwischen Wohnung und Lehranstalt, Personen zum Besuch von Märkten oder Theaterbesuchen dient.



Bürgerbusse gelten als eine spezifische Form von Linienverkehr, die je nach Ausgestaltung der Beförderung unterschiedlich rechtlich eingeordnet werden können. So können Beförderungen, die in besonders gelagerten Einzelfällen nicht alle Merkmale einer Verkehrsart oder Verkehrsform erfüllen, nach denjenigen Vorschriften des PBefG genehmigt werden, denen diese Beförderungen am meisten entsprechen (§ 2 Abs. 6 PBefG).

Verkehrt der Bürgerbus für Jedermann nach einem festen Fahrplan, ohne dass die Verpflichtung besteht, die Fahrten vorher telefonisch ordern zu müssen, handelt es sich um einen Linienverkehr nach § 42 PBefG. Verkehrt der Bürgerbus für Jedermann nach einem Fahrplan oder in einem zeitlichen Korridor mit Verpflichtung die Fahrten telefonisch ordern zu müssen, dann handelt es sich um einen Linienverkehr nach § 42 PBefG in Verbindung mit § 2 Absatz 6 PBefG.

Um einen Sonderlinienverkehr nach § 42 PBefG in Verbindung mit § 2 Absatz 6 PBefG handelt es sich hingegen, wenn der Bürgerbus nur für einen bestimmten Personenkreis verkehrt, unabhängig davon ob die Fahrten vorher bestellt werden müssen.

Die Erteilung der Liniengenehmigung ist möglich, wenn die subjektiven Voraussetzungen (Berufszugang) und die objektiven Voraussetzungen (Marktzugang) erfüllt werden.

Als subjektive Voraussetzungen gelten nach § 13 Absatz 1 PBefG:

- Gewährleistung von Sicherheit und Leistungsfähigkeit des Betriebes

- Zuverlässigkeit des Unternehmens
- Fachliche Eignung des Unternehmens

Dabei gelten nach § 13 Absatz 6 PBefG die subjektiven Genehmigungsvoraussetzungen bei juristischen Personen des öffentlichen Rechts (z.B. Gemeinden) als gegeben. Um die subjektiven Voraussetzungen nachzuweisen hat das antragstellende Unternehmen folgende Möglichkeiten:

- Es erfüllt selbst die gesetzlichen Voraussetzungen;
- Es „bedient“ sich eines vorhandenen (Linien-) Verkehrsunternehmens;
- Es ist eine juristische Person des öffentlichen Rechtes (Gemeinde).

Nach objektiven Voraussetzungen ist eine Liniengenehmigung möglich wenn

- mit den vorhandenen Verkehrsmitteln keine befriedigende Verkehrsbedienung erfolgt und
- der vorhandene Unternehmer auch nicht dazu bereit ist, obwohl ihm die Ausgestaltung angeboten worden ist.

Regelmäßig ist jedoch davon auszugehen, dass die Betreiber von Bürgerbussen Lücken im vorhandenen Verkehr schließen. Der Landesbetrieb Mobilität (LBM) hat im Einzelfall zu prüfen, ob eine Konkurrenzierung der vorhandenen Bedienung vorliegt. Dafür wird ein Anhörverfahren unter Beteiligung der Linienbetreiber und des zuständigen Aufgabenträgers für den ÖPNV eingeleitet. Außerdem wird die IHK (Taxigewerbe, Mietwagenunternehmen) beteiligt.

Bei der Beantragung der Genehmigung für einen Bürgerbus sollte zunächst Kontakt mit dem zuständigen Bearbeiter beim LBM aufgenommen werden. Der LBM benötigt als Antragsunterlagen:

- Das Antragsanschreiben mit der Darstellung des Konzeptes;
- eine Übersichtskarte aus der die beantragte Strecke hervorgeht;
- Angaben über die Art und das Fassungsvermögen des Fahrzeugs sowie Informationen über die Beförderungsentgelte und den Fahrplan.

In der Regel beträgt die Genehmigungsdauer 3 Monate, die Geltungsdauer der Genehmigung beträgt maximal acht Jahre. Ist die Genehmigung erteilt, hat das Unternehmen nach § 21 die Pflicht zur Betriebsaufnahme, Aufrechterhaltung des Betriebes sowie die Pflicht zur Anpassung an das öffentliche Verkehrsinteresse.

Abschließend ist zu beachten, dass die Beförderungsentgelte der Zustimmung des LBM bedürfen und die Beförderungsbedingungen zur Zustimmung vorzulegen sind.

Helmut Eberhard ist Mitarbeiter beim Landesbetrieb Mobilität Koblenz, Außenstelle Trier.

Arbeitsgruppe 1: Strategie und Struktur

Moderation: Holger Jansen, nexus
Input: Helmut Eberhard, Landesbetrieb
Mobilität (LBM)



Ziel der Arbeitsgruppe war es, die am Vormittag vermittelten Details vertiefend zu diskutieren und den weiteren Handlungsbedarf herauszuarbeiten. Schwerpunkt sollten vor allem rechtliche und strukturelle Rahmenbedingungen sein. Ein Bürgerbus muss mit dem bestehenden öffentlichen Verkehr zusammenarbeiten. Die Fahrer müssen bestimmte Anforderungen erfüllen. Der Betreiber kann sich in verschiedenen Formen organisieren. Wie kann dies umgesetzt werden?

Dazu stand in einer ersten Fragerunde Helmut Eberhard vom Landesbetrieb Mobilität zur Verfügung. In kleiner Runde konnte er den sieben Teilnehmern der Arbeitsgruppe weitere Details zum Bürgerbus vermitteln. Eine Auswahl der Fragen lautete:

F: Warum muss man überhaupt einen Antrag an den LBM stellen?

A: Der öffentliche Verkehr ist ein regulierter Markt. Es kann also nicht jeder machen, was er will. Wie immer hat das Vor- und Nachteile. Sie haben vielleicht beim Strommarkt oder der Telekommunikation erlebt, was sich ändert. Bei einem Bürgerbus soll das bestehende Angebot ergänzt werden. Es geht nicht darum, dem regulären Linienverkehr Konkurrenz zu machen. Deshalb muss das vorhandene Angebot und die Idee für den Bürgerbus sinnvoll verknüpft werden. Das prüft der Landesbetrieb Mobilität und erteilt die Genehmigung. Diese Genehmigung kann Auflagen enthalten.

F: Muss die Genehmigung immer mitgeführt werden?

A: Nein, es reicht, wenn der Bürgerbusverein sie besitzt und auf Nachfrage vorweisen kann.

F: Wir wollen nur eine kleine Lösung haben – so einmal oder zweimal in der Woche für einige ältere Mitbürger zur Verbandsgemeinde fahren. Muss man das auch schon genehmigen lassen?

A: Wenn Sie einen Fahrplan veröffentlichen wollen – also einmal oder zweimal die Woche zu festen Zeiten fahren wollen – muss das genehmigt werden. Der Gesetzgeber nennt das „Wiederholungsabsicht“ und ordnet das der gewerblichen Personenbeförderung zu. Der rein private Mitnahmeverkehr unterliegt keinen Beschränkungen.

F: Wie ist das mit den Sitzplätzen?

A: Das ist im Personenbeförderungsgesetz geregelt. Da gibt es die Grenze sechs Sitze – das ist der normale Pkw. Vans oder 7-Sitzer gab es zu der Zeit, als das Gesetz in Kraft trat, noch nicht. Die nächste Stufe ist der 9-Sitzer, der Fahrer schon

eingeschlossen. Das ist der typische Bürgerbus. Wer das rein privat fährt, beispielsweise eine Vereinsfahrt, kann das ohne Beschränkung tun. Auch an den Fahrtkosten darf man sich beteiligen – das Gesetz sagt aber, dass nicht mehr Entgelt genommen werden darf, als die jeweiligen Betriebskosten. Das ist zum Beispiel die Mitnahme unter Arbeitskollegen. Sobald sie aber zu festen Zeiten, festen Linien und bestimmten Tagen fahren wollen, und das regelmäßig wiederholen, brauchen Sie immer eine Genehmigung.

F: Das ist alles sehr kompliziert und bürokratisch.

A: Wie schon gesagt – der Markt im öffentlichen Verkehr ist reguliert. Aber wir bieten Ihnen an, dass Sie uns Ihre Ideen zuschicken und wir eine erste Prüfung vornehmen. Dafür müssen Sie keine Formulare ausfüllen. Schicken uns einfach eine Skizze mit Ihren Ideen und einem kurzen Konzept zu, wie Sie sich den Bürgerbusbetrieb vorstellen.

F: Wir haben die Idee, aber noch keinen Verein für den Bürgerbus.

A: Auch das ist kein Problem. Zu Beginn kann die Verbandsgemeinde oder auch die Ortsgemeinde den Antrag als vorläufiger Träger einreichen. Wir besprechen dann mit Ihnen, wer der endgültige Genehmigungsinhaber wird. Wir haben auch die Möglichkeit, eine vorläufige Genehmigung für einen Zeitraum von einigen Monaten auszustellen. Dann können Sie erst mal loslegen.



In der folgenden Diskussion ergaben sich insgesamt vier Bereiche, die für Struktur und Strategie des Bürgerbusses beachtet werden müssen:

- **Tarif**

Preispolitik (für 1 Euro nach Berlin, für 6 Euro nach Zweibrücken [aus umliegender Verbandsgemeinde – Anm.]

Verbundfahrkarte

Wahl des Tarifes

Freifahrt für Schwerbehinderte und Begleitperson

Hotelfahrten

- **Organisation Fahrbetrieb**

Fahrtstrecken in Verbandsgemeinde Wald Fischbach

Wahl der Bedienform

Dispositionsoftware?

Haltestellen: Tür-Geschäft oder Haltestelle - Haltestelle

- **Bürokratie**

Bürokratie

Gemeinnützigkeit gemäß Abgabenordnung

Problem mit ÖPNV

- **Grundsätzliches**

Teilnahme älterer Menschen am gesellschaftlichen Leben

Bedarf

Haltestellenabstände

Arbeitsgruppe 2: Anforderungen an Politik und Planung

Moderation Dr. Martin Schiefelbusch, nexus
Input: Michael Schué, Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau, Mainz

In der Arbeitsgruppe diskutierten Bürgerbusinteressierte und erfahrene Praktiker eine Vielzahl von Aspekten der Angebotsgestaltung. Dabei wurde zunächst eine Reihe von Problempunkten in der ländlichen Mobilitätsversorgung herausgearbeitet, die zum Teil auf generelle Schwierigkeiten verwiesen. Dazu gehören ein zu geringes Fahrplanangebot, lange Wege zu den Haltestellen, widersprüchliche Anforderungen an Fahrplan und Linien, fehlende Informationen und Unfreundlichkeit des Personals.



Bürgerbusse können ein Weg zur Lösung dieser Herausforderungen sein, aber auch ihre Umsetzung ist nicht ohne Schwierigkeiten. Sie liegen vor allem in dem zu klärenden Verhältnis des Bürgerbusses zum sonstigen Busverkehr, Taxi und Mietwagen. Oft wird hier eine Konkurrenz befürchtet, obwohl sich die verschiedenen Angebote - wie in der weiteren Diskussion überlegt wurde - durchaus sinnvoll ergänzen können. Für die Verkehrsunternehmen kann die Unterstützung eines Bürgerbusangebots außerdem ein positiver Imagefaktor sein.

Ein weiterer Bereich war die Unterstützung des ehrenamtlichen Engagements durch Gemeinden und Land. Hier wurden auch verschiedene konkrete Wünsche und Vorschläge entwickelt, etwa eine Ermäßigung der Kfz-Steuer und eine bessere formelle Absicherung der Bürgerbusse, zum Beispiel bei Nahverkehrsplänen und als kommunale Pflichtaufgabe im Rahmen der Daseinsvorsorge. Die Gemeinden könnten auch - so ein konkreter Vorschlag - Gutscheine für Bürgerbusfahrten an Neubürger und Jubilare verschenken.



Verständnis beitragen, indem sie ihre Erfahrungen zur Verfügung stellen.

Es wurde aber auch deutlich, dass das Konzept des Bürgerbusses selbst vielen Praktikern kaum bekannt ist. Auch die schon bestehenden Initiativen könnten zu einem besseren

„Ehrenamt macht Spaß“ sollte nach Meinung der Gruppe im Mittelpunkt stehen, um genug Fahrerinnen und Fahrer zu finden. Der Bürgerbus kann als Teil des

Gemeinwesens, als „Tratsch on Wheels“ eine wichtige Aufgabe übernehmen und in der Gemeinde populär werden.

Die Erfahrung zeigt aber auch, dass dafür Geduld nötig sein kann, da sich Gewohnheiten nicht über Nacht ändern. Bürgerbusse können unterschiedliche Verkehrsaufgaben wahrnehmen; so ist etwa auch an Familien ohne Zweitwagen als Kundengruppe zu denken. Die Angebotsplanung sollte auf die örtlichen Bedürfnisse eingehen und auch angepasst werden können, wenn neue Anforderungen entstehen.

Arbeitsgruppe 3: Anforderungen an Bürgerbusse im ländlichen Raum

Moderation: Prof. Dr. Andreas Kagermeier, Gesa Kobs
Input: Jose Miguel Rivera, Seniorenbeauftragter Rodenbach

An der Arbeitsgruppe nahmen neben Bürgerbusinteressierten, Bürgerbusfahrern bereits bestehender Projekte auch Vertreter der hiesigen Verkehrsunternehmen teil.



In der ersten Phase der Diskussion lag der Fokus auf allgemeinen

Problempunkten im ländlichen Raum, wie dem Strukturwandel, der Zentralisierung von Dienstleistungen und damit einhergehend der Sicherung der Daseinsvorsorge. Diese drei Hauptproblempunkte stellen enorme Herausforderungen für den ländlichen Raum dar. Ein wichtiger Aspekt ist dabei die Mobilität der Bevölkerung, die der klassische ÖPNV nicht überall gewährleisten kann. Der mögliche Einsatz eines Bürgerbusses kann hierbei eine große Rolle im Lösungsprozess spielen. Doch welchen Herausforderungen muss sich ein Bürgerbus im ländlichen Raum stellen?

Die Teilnehmer der Arbeitsgruppe sahen seitens der Gesetzgebung mögliche Schwierigkeiten bei der Inbetriebnahme des Bürgerbusses. Die gesetzlichen Hürden seien schwer zu überwinden; insbesondere in den Punkten:

- Genehmigungsweg für einen Bürgerbus
- Anforderungen an die potentiellen Bürgerbusfahrer.

Außerdem sahen die Teilnehmer in der Finanzierung eines Bürgerbusprojektes eine große Herausforderung. Unter anderem kam die Frage auf, wie Sponsorengelder generiert werden können. Während in der ersten Phase der Diskussion überwiegend harte Faktoren genannt wurden, zeichneten sich in der zweiten Phase Wünsche und Visionen ab, die vornehmlich weiche Faktoren thematisierten.

Eine besondere Berücksichtigung erfuhren dabei der Wunsch nach mehr aktiver Bürgerbeteiligung und der Wunsch nach einem stärkeren Gemeinschaftssinn. Die

Mehrheit der Teilnehmer wünschte sich einen großen Personenkreis an aktiv Mitwirkenden, die sich nicht davor scheuen Eigenverantwortung zu übernehmen. Diesbezüglich wurde auch angeregt, dass die ortsansässigen Geschäftsleute und Handwerker einen freiwilligen Beitrag leisten und somit das Bürgerbusprojekt unterstützen könnten.



Einige Teilnehmer der Gruppe schlugen eine Probelaufzeit mit einem Test-Bürgerbus vor. Dieser kann der Gemeinde für etwa einen Monat zur Verfügung gestellt werden, um abzuschätzen ob ein Bürgerbus angenommen wird. Hiervon rieten die erfahrenen Praktiker jedoch dringend ab, da der Aufwand für die Organisation eines solchen Testbusses in keinem Verhältnis zum Nutzen steht. Es wurde auch zu bedenken gegeben, dass ein Bürgerbus eine weitaus längere Anlaufzeit braucht, bis abgeschätzt werden kann, wie gut das Konzept angenommen wird. Die Erfahrung bestehender Bürgerbusprojekte hat gezeigt, dass eine

Bedarfsabschätzung der aktiven Bürger vor Ort eine weniger aufwändige Alternative zu einem Testbetrieb ist.

Die Teilnehmer der Arbeitsgruppe, die bereits aktiv in einem Bürgerbusprojekt mitwirken, wünschten sich ein größeres Fahrgastaufkommen. Dass der Bürgerbus auch eine umweltfreundliche Alternative zu dem eigenem PKW sei, haben noch nicht genügend Bürger erkannt. Hierfür kann auch die Öffentlichkeitsarbeit für den Bürgerbus optimiert werden.

Einigkeit bei allen Teilnehmern der Arbeitsgruppe herrschte darüber, dass ein Bürgerbus die Flexibilität der Bürger bewahrt sowie ein gewisses Maß an (mobiler) Unabhängigkeit im Alter gewährleisten kann.

Impressum

Redaktion: Holger Jansen (nexus), Gesa Kobs (Uni Trier)
Bildnachweise: Holger Jansen (nexus), Elisabeth Martin (Uni Trier)
Quelle Grafik Seite 5: Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR),
Bevölkerungsprognose 2005 – 2025
Quelle Grafik Seite 7: Automobilclub Europa (ACE)

Verantwortlicher Projektmitarbeiter nexus: Dr. Martin Schiefelbusch
Wissenschaftliche Gesamtleitung: Dr. Hans-Liudger Dienel

Herausgeber:

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

Projektpartner:

Universität Trier
Lehrstuhl für Freizeit- und Tourismusgeographie
Prof. Dr. Andreas Kagermeier, Dipl.-Geogr. Gesa Kobs
andreas.kagermeier@uni-trier.de; kobs@uni-trier.de
www.uni-trier.de

Gestaltung:
Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau

Druck:
Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau

Auftraggeber:
Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau des Landes
Rheinland-Pfalz, Stiftsstraße 9, 55116 Mainz , www.mwvlw.rlp.de

In dem Projekt „Bürgerbus Rheinland-Pfalz“ arbeiten das Berliner nexus Institut und die Universität Trier gemeinsam für den öffentlichen Verkehr im ländlichen Raum. Laufzeit des Projektes: Januar 2010 – vsl. Dezember 2011. Die Präsentationen der Veranstaltung sind verfügbar unter: www.buergerbus-rlp.de

Zum Zwecke der einfacheren Lesbarkeit sind Formulierungen in der männlichen Form genannt. Die Aussagen richten sich gleichermaßen an Männer und Frauen.

Stand dieser Information: August 2010