

**Antwort des Senats
auf die Kleine Anfrage der Fraktion der SPD
vom 4. November 2019**

„Verkehre im öffentlichen Raum – Gehen, Fahren, Mitnehmen?“

Die Fraktion der SPD hat folgende Kleine Anfrage an den Senat gerichtet:

„Straßenbahn, Bus, Fahrrad. Das sind die Verkehrsmittel, an die man meist zuerst denkt, wenn es darum geht, im städtischen Raum von A nach B zu kommen. Starre Fahrpläne im öffentlichen Verkehr, die sich in erster Linie am Schul- und Berufsalltag orientieren, lassen manchen Nutzer das System jedoch als unflexibel kritisieren, das zu wenig Rücksicht auf individuelle Bedürfnisse nimmt. Da bleibt für viele das Auto oder auch das Taxi eine bevorzugte Alternative.

Verkehr ist aber viel mehr: Zum Straßenbild gehören ebenso Fußgänger/-innen, Menschen mit Kinderwagen, mit Rollstühlen oder Rollatoren, mit Gepäck, Menschen auf Skates oder mit E-Rollern. Zeitgemäße Mobilität muss man also umfassender denken und Umwelt- und Klimaschutz gehören mittlerweile ins Zentrum der Verkehrsplanung. Der ÖPNV braucht daher kreative Ergänzungen, besonders in schlecht erschlossenen Quartieren oder in Randlagen.

Während die Haupttrouten in Bremen und Bremerhaven gut durch den ÖPNV erschlossen und vernetzt sind, mangelt es in den Randbereichen und in weniger urbanen Gebieten der Städte oft an einem attraktiven Angebot. Eine sinnvolle Ergänzung zum ÖPNV-Angebot sind Bürgerbusse, die im Umland bereits in den Landkreisen Ammerland, Diepholz, Osterholz, Oldenburg, Rotenburg (Wümme), Verden und Wesermarsch verkehren. Die Bürgerbusse werden ehrenamtlich als Nahverkehrsangebot organisiert, um so Lücken im vorhandenen Netz auszugleichen. Wie ein Linienbus bedient der Bürgerbus Haltestellen nach einem festgelegten Fahrplan auf festgelegten Routen zum VBN-Tarif. Alle bereits vorhandenen Abfahrtszeiten und Linienverläufe sind mit dem VBN-Angebot abgestimmt. Bürgerbusse zeigen in etlichen Städten, dass neue – manchmal unkonventionelle – Maßnahmen zu einer sinnvollen Ergänzung der Verkehrsplanung im städtischen Raum und in Randlagen der Städte führen können.

Wir fragen den Senat:

- 1. Hält der Senat den Ausbau bereits von den VBN eingesetzter Bürgerbus-Angebote für Randbereiche oder schlecht erschlossene Quartiere in Bremen und Bremerhaven für sinnvoll?**
- 2. Falls ja: Welche Quartiere in beiden Städten wären für ein Bürgerbus-Angebot geeignet?**
- 3. Welche Kosten wären mit der Einführung von Bürgerbus-Modellprojekten in ausgewählten Quartieren in Bremen und Bremerhaven verbunden?“**

Der Senat beantwortet die Kleine Anfrage wie folgt:

1. Hält der Senat den Ausbau bereits von den VBN eingesetzter Bürgerbus-Angebote für Randbereiche oder schlecht erschlossene Quartiere in Bremen und Bremerhaven für sinnvoll?

Der Einsatz von Bürgerbussen, als ein ehrenamtlich organisiertes Nahverkehrsangebot, kommt in den städtischen Randbereichen Bremens und Bremerhavens bisher nicht zur Anwendung. Im VBN-Tarifgebiet werden bereits Bürgerbusse eingesetzt.¹ Der Start solcher Angebote wird durch das Land Niedersachsen (bis zu 64.500 Euro pro Fahrzeug) und den ZVBN (bis zu 25.000 Euro) gefördert.

Gemäß Personenbeförderungsgesetz ist der Aufgabenträger dazu verpflichtet, eine „ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im ÖPNV“ sicherzustellen. Im Nahverkehrsplan der Stadtgemeinde Bremen ist definiert, dass „innerhalb geschlossen besiedelter Bereiche“ im Radius von 600 m eine Erschließung durch eine Haltestelle des ÖPNV erfolgen soll.

Die Stadt Bremen ist weit überwiegend gut mit ÖPNV erschlossen; nur einzelne kleinere Gebiete lassen kleine Versorgungslücken erkennen. Im Bremer Norden wird auch zeitweise ein Anruf-Linientaxi (ALT) zur Sicherstellung einer ausreichenden ÖPNV-Bedienung eingesetzt. Das Blockland stellt keinen geschlossen besiedelten Bereich dar, so dass sich aus dem Nahverkehrsplan kein Erfordernis für ein ÖPNV-Angebot ergibt. Aufgrund der hohen Kosten (siehe Antwort zu Frage 3) eines Bürgerbusses, ist der Einsatz eines solchen im Blockland nicht verhältnismäßig. Zudem ist dort kein Engagement in diese Richtung bekannt, so dass davon auszugehen ist, dass sich nicht ausreichend Fahrerinnen und Fahrer finden würden.

In Bremerhaven werden durch den Einsatz von Anruf-Sammeltaxi (AST) oder Anruf-Linientaxi (ALT) bedarfsgerecht Angebotslücken in den Randbereichen der Stadt oder auf schwach nachgefragten Verbindungen geschlossen. Ziel ist es dort, soweit möglich, das Angebot als regulären öffentlichen Personenverkehr auszugestalten.

Zu beachten ist weiterhin, dass die Sitzplatzkapazität von Bürgerbussen aufgrund des Einsatzes von Kleinbussen – damit das Fahrzeug von den ehrenamtlichen Fahrern auch mit einem einfachen PKW-Führerschein gefahren werden kann – auf max. 8 Fahrgäste begrenzt ist. Fahrgäste dürfen hier auch nicht stehend befördert werden.

Die genannten Prämissen lassen Bremen und Bremerhaven als eher ungeeignet für den Einsatz erscheinen.

2. Falls ja: Welche Quartiere in beiden Städten wären für ein Bürgerbus-Angebot geeignet?

Entfällt, siehe Antwort zu Frage 1.

3. Welche Kosten wären mit der Einführung von Bürgerbus-Modellprojekten in ausgewählten Quartieren in Bremen und Bremerhaven verbunden?

Für das Land Bremen gibt es keine reguläre Fahrzeugförderung für den Erwerb von BürgerBus-Fahrzeugen. Es fielen für ein Fahrzeug ca. 100.000,- Euro netto an; die Fahrzeuge werden in aller Regel nach fünf bis sechs Jahren ausgetauscht.

¹ <https://www.vbn.de/mobilitaet/buergerbus-angebot/>

Betrieblich hängen die Kosten primär von den Laufleistungen, also vom Fahrplan ab. Auf Basis der in der Region verkehrenden BürgerBusse im ländlichen Raum können grob Betriebskosten von rund 25.000,- Euro jährlich und pro Bus veranschlagt werden.

Hinzu kommen noch Kosten für die Vereinsorganisation, Gebühren, Fahrer*innenschulungen usw. Diese liegen in der Regel im mittleren vierstelligen Bereich.