

Mitteilung des Senats vom 10. Dezember 2019**Verkehre im öffentlichen Raum – Gehen, Fahren, Mitnehmen?**

Die Fraktion der SPD hat unter Drucksache 20/119 eine Kleine Anfrage zu obigem Thema an den Senat gerichtet.

Der Senat beantwortet die vorgenannte 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 Bremen und Bremerhaven bisher nicht zur Anwendung. Im VBN-Tarifgebiet werden bereits Bürgerbusse eingesetzt. 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 geschlossener besiedelter Bereiche“ im Radius von 600 Metern 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, sodass sich aus dem Nahverkehrsplan kein Erfordernis für ein ÖPNV-Angebot ergibt. Aufgrund der hohen Kosten, siehe Antwort zu Frage drei, eines Bürgerbusses, ist der Einsatz eines solchen im Blockland nicht verhältnismäßig. Zudem ist dort kein Engagement in diese Richtung bekannt, sodass 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 maximal acht 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 circa 100 000 Euro netto an; die Fahrzeuge werden in aller Regel nach fünf bis sechs Jahren ausgetauscht.

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, Fahrerinnen/Fahrschulungen und so weiter. Diese liegen in der Regel im mittleren vierstelligen Bereich.