

**Kleine Anfrage
der Fraktion der CDU vom 21.01.2025
und Mitteilung des Senats vom 18.02.2025**

Einrichtung von Bürgerbussen in Bremen

Vorbemerkung der fragestellenden Fraktion:

Die Sicherstellung einer flächendeckenden und bedarfsgerechten Mobilitätsinfrastruktur ist eine zentrale Aufgabe der öffentlichen Hand. Bürgerbusse können hierbei als ergänzendes Instrument zum Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) eine wichtige Rolle spielen, insbesondere in Gebieten mit geringer Anbindung oder zur Überbrückung von Zeiträumen bis zur Umsetzung geplanter Maßnahmen, wie etwa der Einführung von Quartiersbussen im Rahmen der Angebotsoffensive der BSAG. In diesem Zusammenhang stellen sich diverse Fragen zur Bewertung, Planung und möglichen Umsetzung von Bürgerbussen in Bremen.

Der Senat beantwortet die Fragen wie folgt:

1. Wie bewertet der Senat das Instrument des Bürgerbusses als ergänzende Maßnahme zu den bestehenden Angeboten des ÖPNV in Bremen?

Bürgerbusse können in Ortsteilen mit geringer Nachfrage sinnvoll Angebotslücken schließen. Dabei sind Parameter zu beachten, um Bürgerbusse als Ergänzung des ÖPNV-Angebotes zu etablieren und nicht als Ersatz oder Konkurrenz. Für die Einrichtung von Bürgerbussen im VBN gelten die im Nahverkehrsplan des ZVBN verankerten Rahmenbedingungen.

Zu den wesentlichen Parametern gehört die Fahrzeuggröße. Das zum Einsatz kommende 8-Sitzer-Fahrzeug (als Pkw zugelassen und somit mit Pkw-Führerschein zu fahren) ist barrierefrei auszustatten und soll u. a. mindestens eine Teil-Niederflurigkeit anbieten. In dem Fahrzeug gibt es keine Stehplätze. Bereits aus der Fahrzeuggröße ergibt sich eine Konzentration auf nachfrageschwache Ortsteile.

Das Verkehrsangebot ist als öffentlicher Linienverkehr anzubieten und unterliegt somit der Genehmigung nach Personenbeförderungsgesetz (PBefG) §42. Es besteht somit auch eine Beförderungspflicht entsprechend dem veröffentlichten Fahrplanangebot des Bürgerbusses, was u.a. bedeutet, dass die Fahrzeuggröße der Fahrgastnachfrage im Regelfall angepasst sein muss.

Es gilt der VBN-Tarif.

Für die Durchführung des Linienverkehrs muss ein Bürgerbusverein gegründet werden. Dieser folgt dem Grundprinzip „Ehrenamt“, d.h. ehrenamtlicher Einsatz von Fahrern, Fahrdienstleitern, Vorständen usw. Insbesondere die Anzahl der ehrenamtlichen Mitarbeiter:innen ist entscheidend für einen verlässlichen und damit erfolgreichen Betrieb. Es ist hier von einer größeren Reservequote auszugehen als im regulären ÖPNV. Die Bereitschaft im Rahmen dieses Ehrenamtes tätig zu werden, bestimmten nicht zuletzt die angebotenen Betriebszeiten (Früh- und Abendstunden, Wochenenden) sowie der Takt.

Vom Grundsatz her sind Bürgerbusse in Bremen eine Möglichkeit, Angebotslücken zu schließen, da die genannten Voraussetzungen in Bremen grundsätzlich vorliegen.

2. Sieht der Senat die Einführung von Bürgerbussen als notwendige Maßnahme aufgrund des bisher nicht erfolgten Ausbaus der Quartiersbusse gemäß Angebotsstufe 5 der Angebotsoffensive der BSAG in Bremen?

Vorbehaltlich einer verlässlichen Organisation sind Quartierslinien und -shuttle für ein Bürgerbuskonzept interessante Einsatzgebiete, da eher kurze Wege mit kleinen Fahrzeugen zurückgelegt werden. Maßgeblich ist jedoch die Bereitschaft der

Bürger:innen zu einem ehrenamtliche Engagement im Bürgerbusverein. Insofern kann der Senat die Etablierung von Bürgerbusvereinen nicht als notwendige Maßnahme definieren, jedoch durch flankierende Rahmenbedingungen begünstigen.

3. Welche Stadt- und Ortsteile in Bremen kommen nach Ansicht des Senats für die Einrichtung eines oder mehrerer Bürgerbusse infrage, insbesondere um Übergangszeiten bis zur Einführung von Quartiersbussen zu überbrücken?

Die flächendeckende Versorgung Grollands, die Erschließung des Stadtwerders und von Teilen Grambkes, Schönebecks und Borgfelds könnten für Bürgerbuskonzepte in Frage kommen.

4. Nach welchen Kriterien wird der Senat die unter Frage 3 genannten Stadt- und Ortsteile in Bremen priorisieren?

Letztendlich ist die Bereitschaft, ehrenamtlich im Bürgerbusverein mitzuwirken bzw. als aktive Fahrer:in tätig zu werden, ausschlaggebend für die Umsetzung von Bürgerbuslinien. Für bestehende oder neu gegründete Bürgerbusvereine sollte die Priorität auf der Neuerschließung von Gebieten, die bisher außerhalb der festgelegten Erschließungsradien von Haltestellen sowie die Anzahl der neu versorgten Einwohner liegen. Dieses setzt dann konkrete Linienplanungen voraus.

5. Welche Stadt- und Ortsteile in Bremen haben bislang einen konkreten Bedarf zur Einrichtung von Bürgerbussen angemeldet?

Dem Senat sind keine konkreten Bedarfe zur Einrichtung von Bürgerbussen bekannt. Jedoch gab es Informationsinteresse bezüglich der notwendigen Schritte zur Etablierung eines Bürgerbusses im Ortsteil Borgfeld. Im Frühling 2024 referierte der Zweckverband Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen (ZVBN) auf Einladung der CDU zum Thema.

Es gibt allerdings in verschiedenen Ortsteilen Bedarfe für Quartiersbuslinien oder On-Demand-Verkehren (Quartiersshuttle im Verkehrsentwicklungsplan).

6. Wie gestaltet sich die Förderung von Bürgerbussen in anderen Bundesländern und Städten, beispielsweise in Niedersachsen oder in Weyhe?

Das Land Niedersachsen gewährt seit Jahren eine Fahrzeugförderung für Bürgerbusse. Die Förderquote beträgt 75 % der zuwendungsfähigen Ausgaben für die Erstbeschaffung zur Einrichtung neuer Linien und zur Erweiterung oder Verdichtung bestehender Linien oder die Ersatzbeschaffung. Seit dem 01.01.25 gewährt das Land Niedersachsen ebenfalls eine Organisationspauschale für Bürgerbusvereine. Sie beträgt 5.500 Euro für jeden Verein und wird für das jeweils vergangene Kalenderjahr gewährt.

Der ZVBN fördert über den ZVBN-Förderfond Bürgerbusse im Verbandsgebiet (hier auch Stadt Bremen und Stadt Bremerhaven) ebenfalls die Fahrzeuganschaffung.

Da Fahrgeldeinnahmen bei der Finanzierung des Betriebs nur eine untergeordnete Rolle spielen, fördern niedersächsische Kommunen in unterschiedliche Höhe ebenfalls den Betrieb oder geben eine Kostendeckungszusage, wenn nötig. Darüber hinaus tragen oftmals Sponsoren einen Teil der Betriebskosten der Bürgerbusvereine, welche direkt durch den Verein akquiriert werden.

7. Welche konkreten Fördermodelle stellt sich der Senat für die Einrichtung von Bürgerbussen in Bremen vor?

Der Senat verfolgt derzeit keine konkreten Förderansätze für Bürgerbusvereine. Sollte eine Förderung aufgebaut werden, dann wird eine Orientierung am Fördermodell des Landes Niedersachsen entsprechend den Ausführungen unter Punkt 6 für sinnvoll erachtet.

8. Welche Rolle sieht der Senat für die BSAG bei der überbrückenden Einrichtung von Bürgerbussen, beispielsweise als Konzessionär oder in anderen Funktionen?

Das Verkehrsangebot eines Bürgerbusses ist als öffentlicher Linienverkehr anzubieten und unterliegt somit der Genehmigung nach Personenbeförderungsgesetz (PBefG) § 42. In der Regel fungiert das örtliche Verkehrsunternehmen als Genehmigungsinhaber, bedeutet konkret das Verkehrsangebot des Bürgerbusses ist in die Liniengenehmigung der BSAG zu integrieren.

Darüber hinaus übernimmt das Verkehrsunternehmen die Aufgabe der Fahrerschulung, die Ausstattung der Fahrzeuge mit den entsprechenden Fahrscheindruckern und die Anbindung an die Datendrehscheibe (Echtzeit) sowie die Veröffentlichung der Soll-Fahrpläne.

9. Wie könnten Organisation, Finanzierung und der Betrieb von Bürgerbussen in Bremen nach Ansicht des Senats konkret ausgestaltet werden?

Der Senat kann die Organisation von Bürgerbusvereinen nur bedingt beeinflussen, Stichwort Ehrenamt. Durch die Schaffung entsprechender Förderprogramme können Rahmenbedingungen begünstigt werden. Derzeit liegen weder dem Senat, noch der BSAG oder dem ZVBN konkreten Anfragen zur Gründung von Bürgerbusvereinen in Bremen vor.

10. Welche Haushaltsmittel plant der Senat für die Einrichtung und den Betrieb von Bürgerbussen in Bremen bereitzustellen, und in welchem zeitlichen Rahmen?

Der Senat plant aktuell keine Haushaltsmittel ein, die explizit für die Einrichtung von Bürgerbussen nutzbar sind. Im Rahmen der für die Angebotsplanung- und -weiterentwicklung des ÖPNV in Bremen zukünftig zur Verfügung stehenden Mittel können Teile daraus zur Einrichtung und für den Betrieb von Bürgerbusmodellen verwendet werden, wenn sich dies als zweckmäßig ergibt.

11. Welche konkreten Pläne verfolgt der Senat zur Einführung von Bürgerbussen in Bremen, sowohl organisatorisch als auch finanziell, und wann ist mit deren Umsetzung zu rechnen?

Es gibt zum Stand Januar 2025 keine Planungen zur Einführung von Bürgerbussen in Bremen.

12. Gibt es bestehende oder geplante Kooperationen mit Nachbarstädten oder -gemeinden, um Bürgerbusse gemeinsam effizienter zu gestalten?

Es gibt keine bestehenden Kooperationen, jedoch fährt der Bürgerbus Ritterhude heute bereits bis zum Bahnhof Lesum.

Beschlussempfehlung:

Die Stadtbürgerschaft nimmt Kenntnis von der Antwort des Senats auf die Kleine Anfrage.