

## **Antrag**

**der Abg. Thomas Dörflinger u. a. CDU**

**und**

## **Stellungnahme**

**des Ministeriums für Verkehr**

### **Wirksamkeit und Weiterentwicklung des Bürgerbusprogramms für den ländlichen Raum**

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,  
die Landesregierung zu ersuchen  
zu berichten,

1. wie sich die Antragstellung sowie die Mittelverteilung im Rahmen des Bürgerbusprogramms seit dem Jahr 2015 darstellt (Aufstellung mit Antragsteller, Gemeindegröße, Landkreis, Fördersumme, Art der Förderung – bei Fahrzeugen auch Nennung der Art);
2. wie sie diese Verteilung insgesamt und die Wirksamkeit des Bürgerbusprogramms zur Stärkung der Mobilität landesweit sowie mit besonderem Fokus auf den ländlichen Raum bewertet;
3. inwiefern sie zustimmt, dass aus Gemeinden mit bis zu 5.000 Einwohnern weniger Förderanträge gestellt werden als aus Gemeinden mit mehr Einwohnern;
4. welche Gründe sie dafür sieht;
5. ob sie Handlungsbedarf sieht, das Bürgerbusprogramm insoweit anzupassen, dass verstärkt die Bedürfnisse und Rahmenbedingungen auch von kleineren Gemeinden des ländlichen Raumes Berücksichtigung finden;
6. wie sie die Einbeziehung von freigestellten Verkehren, die außerhalb des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) arbeiten, in das Bürgerbusprogramm bewertet;
7. wie sie die Ausweitung der förderfähigen Fahrzeuge auf Personenkraftwagen (Autos sowie Kleinbusse) bewertet;

8. mit welchen Projekten und Maßnahmen sie sich für eine Stärkung der Mobilität im ländlichen Raum durch Bürgerbusse und Gemeinschaftsverkehre bereits eingesetzt hat und weiter einsetzen wird.

19.04.2018

Dörflinger, Hartmann-Müller, Razavi,  
Rombach, Schuler, Dr. Schütte CDU

#### Begründung

Mit dem Bürgerbusprogramm strebt das Land die Stärkung der Mobilität im ländlichen Raum an. Die Darstellung der Antragstellung sowie der Mittelverteilung soll Aufschluss darüber geben, inwiefern die Mittel des Programms im ländlichen Raum im Allgemeinen und bei Gemeinden mit weniger als 5.000 Einwohnern im Besonderen ankommen. Es wird zudem eine Weiterentwicklung des Programms angeregt, die verstärkt die Bedürfnisse und Rahmenbedingungen der kleineren Gemeinden des ländlichen Raumes berücksichtigt.

#### Stellungnahme\*)

Mit Schreiben vom 6. Juni 2018 Nr. 3-3894.3/368 nimmt das Ministerium für Verkehr zu dem Antrag wie folgt Stellung:

*Der Landtag wolle beschließen,  
die Landesregierung zu ersuchen  
zu berichten,*

- 1. wie sich die Antragstellung sowie die Mittelverteilung im Rahmen des Bürgerbusprogramms seit dem Jahr 2015 darstellt (Aufstellung mit Antragsteller, Gemeindegröße, Landkreis, Fördersumme, Art der Förderung – bei Fahrzeugen auch Nennung der Art);*

Es wurden bis 2018 im Rahmen des Bürgerbusförderprogramms insgesamt 15 Bürgerbusse (Kleinbusse) in 12 Landkreisen/Städten mit einem Fördervolumen von mehr als 400.000 € gefördert. Die einzelnen geförderten Busse können der *Anlage* entnommen werden.

- 2. wie sie diese Verteilung insgesamt und die Wirksamkeit des Bürgerbusprogramms zur Stärkung der Mobilität landesweit sowie mit besonderem Fokus auf den ländlichen Raum bewertet;*

Das Bürgerbusprogramm ist nicht speziell auf den ländlichen Raum ausgerichtet, sondern soll eine den Möglichkeiten und Anforderungen ehrenamtlich getragener Mobilitätsangebote gemäße Unterstützung bieten. Die Praxis zeigt indes, dass solche Initiativen vor allem in kleinstädtischen und ländlichen Kontexten entstehen. Dies gilt sowohl für Baden-Württemberg wie bundesweit. Gründe dafür liegen sowohl in den Randbedingungen des Konzepts Bürgerbus, das nur für begrenzte Verkehrsmengen geeignet ist, weil nur kleine Fahrzeuge eingesetzt werden können, als auch in den Bedingungen des ehrenamtlichen Betriebs: Für eine hinreichende Zahl an Mitwirkenden ist ein guter sozialer Zusammenhalt und ein ge-

\*) Der Überschreitung der Drei-Wochen-Frist wurde zugestimmt.

meinsames Interesse erforderlich, welche in kleineren Gemeinden eher zu finden sind als im anonymen städtischen Raum.

*3. inwiefern sie zustimmt, dass aus Gemeinden mit bis zu 5.000 Einwohnern weniger Förderanträge gestellt werden als aus Gemeinden mit mehr Einwohnern;*

Es liegen bislang keine Anträge aus Gemeinden bis zu 5.000 Einwohnern vor. Die meisten Anträge stammen von Gemeinden zwischen 8.000 und 14.000 Einwohnern, zudem aus 2 Städten mit ca. 20.000 Einwohner/-innen.

*4. welche Gründe sie dafür sieht;*

Das Bürgerbusprogramm des Landes sieht keine Mindestgröße des Bedienungsgebiets für die Antragstellung vor. Es fördert bisher allerdings ausschließlich die Anschaffung von Kleinbussen, die im Linienverkehr mit Genehmigung nach § 42 PBefG zum Einsatz kommen. Dies entspricht auch der Praxis in anderen Bundesländern, soweit diese ebenfalls eine Bürgerbusförderung anbieten.

Eine größere Relevanz des Bürgerbusprogramms für etwas größere Gemeinden ergibt sich jedoch aus wirtschaftlichen Gründen: Bürgerbusfahrzeuge in linientauglicher Ausführung kosten zwischen 50.000 und 100.000 €. Auch ein Bürgerbusprojekt erfordert eine gewisse Mindestnachfrage, um sinnvoll zu sein. In der Fachliteratur werden ein Kundenpotenzial (bediente Einwohner) von mindestens 3.000 Personen sowie eine Fahrgastmenge zwischen 300 und 2.000 Personen pro Monat als Richtwerte genannt (vgl. BMVI-Leitfaden „Mobilitäts- und Angebotsstrategien in ländlichen Räumen“ 2016, S. 21). Diese Werte sind in kleineren Gemeinden mit weniger als 5.000 Einwohnern nicht immer gegeben bzw. erreichbar. Im Sinne eines effizienten Einsatzes der Fördermittel ist daher weniger die Ausweitung des Einsatzes der aktuell förderfähigen Fahrzeuge in Richtung kleinerer Anwendungsfälle zu forcieren als die Entwicklung alternativer Konzepte zu unterstützen. Hierzu siehe auch die Ausführungen zu den folgenden Fragen.

*5. ob sie Handlungsbedarf sieht, das Bürgerbusprogramm insoweit anzupassen, dass verstärkt die Bedürfnisse und Rahmenbedingungen auch von kleineren Gemeinden des ländlichen Raumes Berücksichtigung finden;*

Das Bürgerbusprogramm wurde schon in der Vergangenheit mehrfach angepasst und flexibilisiert. Dabei wurden Erfahrungen aus der Praxis und Anregungen des Landesverbands „Pro Bürgerbus Baden-Württemberg“ aufgegriffen, mit dem das Verkehrsministerium und die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) regelmäßig im Kontakt stehen. So wurde die Bedingung von „Niederflurbauweise“ durch das Kriterium der „Barrierefreiheit“ ersetzt, um auch weniger aufwendige Lösungen für die Mitnahme von Rollstühlen zu ermöglichen. Auch eine Fördermöglichkeit für gebrauchte Fahrzeuge wurde ergänzt. Das zur Verfügung stehende Budget wurde ebenfalls erhöht.

Die im Jahr 2015 zusätzlich eingeführte Kostenerstattung für den „Führerschein zur Fahrgastbeförderung“ ist unabhängig von der Fahrzeugförderung und kann auch von Initiativen in Anspruch genommen werden, die andere bzw. kleinere Fahrzeuge einsetzen. Derzeit bereitet das Ministerium eine Nachfolgeregelung vor, mit der den Betreibern ein jährliches Budget zur Verfügung gestellt werden soll, das sie flexibel für unterschiedliche Sach- und Verwaltungskosten einsetzen können.

Die Landesregierung ist bestrebt, mit differenzierten Maßnahmen auf die verschiedenen Ausgangslagen der Initiativen zu reagieren (siehe auch die Antworten zu Frage 6 bis 8). Dabei ist die Größe einer Gemeinde allein nur begrenzt als Entscheidungskriterium geeignet. Wichtiger sind aus Sicht des Verkehrsministeriums ein bedarfsgerechtes Angebot und die Abstimmung mit dem sonstigen ÖPNV.

*6. wie sie die Einbeziehung von freigestellten Verkehren, die außerhalb des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) arbeiten, in das Bürgerbusprogramm bewertet;*

Die Einrichtung „freigestellter“ Verkehre (genauer: Verkehre, die nach § 1 Abs. 2 PBefG von der Genehmigungspflicht befreit sind) wurde mit der Reform des PBefG 2013 wesentlich erleichtert. Seitdem hat die Zahl der auf dieser Basis tätigen (oft bürgerschaftlich getragenen) Angebote stark zugenommen. Viele davon richten sich allerdings nur an bestimmte Bevölkerungsgruppen (oft Senioren und/oder Mobilitätseingeschränkte) und verstehen sich eher als soziale Dienstleistung.

Die Landesregierung begrüßt das bürgerschaftliche Engagement das in solchen Angeboten zum Ausdruck kommt und das an vielen Orten Teilhabe ermöglicht und zum sozialen Zusammenhalt beiträgt. Grundsätzlich können auch solche Angebote so ausgestaltet werden, dass sie – in geringem Umfang – als allgemein nutzbare Ergänzung des ÖPNV dienen. Auch hierfür gibt es bereits eine Reihe von Beispielen. Dies wirft jedoch verschiedene Fragen auf, die auch bei einer Förderung solcher Angebote zu klären sind. Dazu gehört insbesondere, wie die im klassischen Bürgerbusbetrieb mit dem Genehmigungsverfahren nach PBefG verbundenen Qualitäts- und Abstimmungsziele erreicht werden können, ohne die Interessenten hinsichtlich des administrativen Aufwands zu überfordern. Hierzu müssen praktikable Lösungen erst entwickelt werden.

*7. wie sie die Ausweitung der förderfähigen Fahrzeuge auf Personenkraftwagen (Autos sowie Kleinbusse) bewertet;*

Kleinbusse (mit 8 Fahrgastplätzen) sind bereits heute über das Bürgerbusprogramm förderfähig, wenn die Mitnahme eines Rollstuhls möglich ist. Eine Förderung von Pkw ist derzeit teilweise aus anderen Quellen möglich. Größere Kleinbusse können über die allgemeine Busförderung des Landes teilfinanziert werden; solche Fahrzeuge kommen jedoch für Bürgerbusverkehre regelmäßig nicht in Betracht, da die ehrenamtlichen Fahrer nicht die erforderlichen Führerscheine besitzen.

Insgesamt zeigen die Erfahrungen, dass die Fahrzeugbeschaffung auch für Verkehre unterhalb des klassischen Bürgerbusbetriebs in den meisten Fällen gelöst werden kann. Dabei kommen auch innovative Ansätze wie Leasing, Miete, Mitbenutzung vorhandener Fahrzeuge oder Kooperationen mit Carsharing-Anbietern zum Einsatz. Ein Investitionszuschuss nach dem bisherigen Modell wäre nicht in jedem Fall bedürfnisgerecht.

Die Landesregierung verfolgt daher vorrangig die Ablösung der bisherigen Kostenerstattung für den „Personenbeförderungsschein“ durch eine Pauschale, die den Betreibern vor Ort die nötige Flexibilität bietet.

*8. mit welchen Projekten und Maßnahmen sie sich für eine Stärkung der Mobilität im ländlichen Raum durch Bürgerbusse und Gemeinschaftsverkehre bereits eingesetzt hat und weiter einsetzen wird.*

Die Landesregierung sieht in bürgerschaftlich getragenen Mobilitätsangeboten gute Ergänzungen des Verkehrsangebots. Diese müssen jedoch ihren Stärken gemäß eingesetzt werden. Die Stärken liegen in der örtlichen Feinerschließung und Ergänzung des sonstigen ÖPNV sowie im Eingehen auf besondere örtliche Bedürfnisse. Bürgerschaftliche Angebote müssen daher vor Ort entwickelt und ausgestaltet werden. Das Land kann hier nur unterstützend und beratend tätig werden und hat in den letzten Jahren verschiedene Maßnahmen umgesetzt.

Neben der Bürgerbusförderung ist hier v. a. auf das Kompetenzzentrum „Neue ÖPNV-Angebotsformen“ bei der NVBW zu verweisen, das seit 2014 diese Thematik in Abstimmung mit VM, MLR und weiteren Ressorts bearbeitet. Im Zuge dessen wurde u. a. durch

- das Grundlagenpapier „Bürgerbusse und Gemeinschaftsverkehre“ und den Bürgerbusleitfanden
- die Internetseite [www.buergerbus-bw.de](http://www.buergerbus-bw.de)
- Informationsveranstaltungen
- ein niedrighschwelliges Beratungsangebot

das Thema kommuniziert und Unterstützungsleistungen entwickelt. Dabei werden sowohl der Bürgerbus als auch die einfacheren Formen Bürgerrufauto und Bürgerfahrdienste ergebnisoffen als Lösungsmöglichkeiten vermittelt.

Des Weiteren initiiert und beteiligt sich das Kompetenzzentrum der NVBW an der Entwicklung technischer Hilfsmittel, von Projekten und der Konzeption von Fördermaßnahmen, mit denen konkrete Schwierigkeiten der bürgerschaftlichen Initiativen behoben werden sollen.

Diese Angebote werden sehr gut nachgefragt. Die Zahl der bürgerschaftlich getragenen Verkehre hat seit 2014 deutlich zugenommen. Die Aktivitäten der NVBW in diesem Bereich sollen daher fortgeführt werden.

Auch im Rahmen des „Kabinettsausschusses ländlicher Raum“ spielt das Thema Mobilität eine wichtige Rolle. Die dazu eingerichtete interministerielle Arbeitsgruppe (mit Beteiligung der NVBW) entwickelt derzeit Vorschläge für konkrete landesseitige Maßnahmen.

Hermann  
Minister für Verkehr

Bürgerbusprogramm  
2015 - 2018

Stand 17-05-2018

Zuwendungsempfänger	Gemeindegröße	Kleinbus	Zuschuss	Landkreis	Bewilligungsjahr
Stadt Dornhan	5.988	1	22.500,00	Rottweil	2015
Stadt Schramberg	21.048	1	22.500,00	Rottweil	2015
Botanischer Bürgerverein - Arge e.V. (BBV)	12.783	1	22.500,00	Stuttgart	2015
Bürgerbusverein Plankstadt e.V.	10.185	1	22.500,00	Rhein-Neckar	2015
SUM	50.004	4	90.000,00		
Stadt Endingen	9.445	1	20.000,00	Emmendingen	2016
Stadt Pfullendorf	13.178	1	30.000,00	Sigmaringen	2016
Gemeinde Rielasingen-Worblingen	11.811	2	60.000,00	Konstanz	2016
Stadt Uhingen	14.312	1	30.000,00	Göppingen	2016
Stadt Bad Wimpfen Eigenbetrieb Stadtwerke	6.985	1	30.000,00	Heilbronn-Land	2016
SUM	55.731	6	170.000,00		
Gemeinde Kressbronn am Bodensee	8.487	1	20.000,00	Bodensee	2017
Bürgerbus Süßen e.V.	10.100	1	30.000,00	Göppingen	2017
Stadt Bad Krozingen- Stadtwerke- Verkehrsbetriebe	19.136	1	30.000,00	Breisgau-Hochschw.	2017
Stadtwerke Aulendorf	10.137	1	30.000,00	Ravensburg	2017
SUM	47.860	4	110.000,00		
Gemeinde Frickenhausen	8.874	1	35.000,00	Esslingen	2018
SUM	8.874	1	35.000,00		

Es wurden ausschließlich Neufahrzeuge gefördert.