

Beschlussvorlage der Verwaltung

Gremium	Sitzung am	Beratung
Bezirksvertretung Jöllenbeck	26.02.2009	öffentlich
Umwelt- und Stadtentwicklungsausschuss	17.03.2009	öffentlich

Beratungsgegenstand (Bezeichnung des Tagesordnungspunktes)

Einrichtung eines Bürgerbusses

Ggf. Frühere Behandlung des Beratungsgegenstandes (Gremium, Datum, TOP, Drucksachen-Nr.)

Bezirksvertretung Jöllenbeck, 23.10.2008, 5922/200492009, TOP 14

Beschlussvorschlag:

Beschlussvorschlag:

Die Bezirksvertretung Jöllenbeck beauftragt die Verwaltung zu prüfen, ob die Einführung eines Bürgerbusses für den Stadtbezirk Jöllenbeck mit Mitteln des §14 ÖPNVG-NRW in Verbindung mit den Richtlinien der Bürgerbusförderung NRW gefördert werden kann und danach ggf. die weiteren Planungen aufzunehmen

Begründung:

Ausgangssituation

Die Bezirksvertretung Jöllenbeck hat in ihrer Sitzung am 23.10.2008 die Verwaltung beauftragt, für den Stadtbezirk Jöllenbeck die Planung für die Einrichtung von Quartiersbussen aufzunehmen. Mit einem Quartiersbus sollen entlegene Wohnbereiche besser an die vorhandenen Buslinien angebunden werden und das heutige Bus- und Stadtbahnangebot ergänzen.

Bereits im Jahr 2001 wurden die Einsatzmöglichkeiten neuer bzw. ergänzender Bedienungskonzepte untersucht. Damals wurden folgende Betriebskonzepte bewertet, die als Ergänzung zum "konventionellen" Linienverkehr in Frage kamen:

- Quartiersbus
- Anruf-Sammeltaxi-Fahrten (AST)
- Anruf-Linien-Fahrten (ALF)
- Bürgerbus

Die Ergebnisse dieser Untersuchung wurden in der Sitzung der Bezirksvertretung Jöllenbeck am 05.04.2001 vorgestellt und lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Zusätzliche Verkehre als Quartiersbus können aufgrund der zu erwartenden geringen Nachfrage und der hohen Betriebskosten durch den festen Linienweg und die starren Fahrpläne nicht kostendeckend betrieben werden.

- Bedarfsgesteuerte Bedienungsangebote (AST und ALF) können flexibler auf eine räumlich und zeitlich schwankende Nachfrage reagieren. Die Kosten sind niedriger als bei der Bedienung durch einen Quartiersbus, da nur die tatsächlich nachgefragten Fahrten auch durchgeführt und abgerechnet werden. Nachteilig erweist sich die vorherige Anmeldepflicht und der Zuschlag beim AST.

Bürgerbus für den Stadtbezirk Jölllenbeck

Da mit diesen Betriebskonzepten ein eigenwirtschaftlicher Betrieb nicht möglich und eine Erweiterung der bestehenden Buslinien aus betrieblichen und örtlichen Rahmenbedingungen ausgeschlossen ist, ist die Einführung eines Bürgerbusses möglicherweise die einzige realisierbare Alternative.

Der Bürgerbus ist eine spezielle Form des Busverkehrs. Es wird ein normaler Linienverkehr auf einer konzessionierten Linie mit festem Fahrplan, Haltestellen und dem geltenden Tarif durchgeführt. Betrieben wird er durch ehrenamtlich tätige Fahrerinnen und Fahrer, die sich zum Bürgerbusverein zusammengeschlossen haben. Dadurch entfallen sämtliche Personalkosten für die Fahrer, so dass ein Bürgerbus mit relativ geringen Kosten betrieben werden kann.

Da die eingesetzten Fahrer keine Ausbildung für den Linienbusverkehr haben, ist die Anzahl der Fahrgäste im eingesetzten Fahrzeug auf maximal 8 begrenzt. Die fachliche Betreuung des Bürgerbusverkehrs sowie die Bereitstellung des Fahrzeugs werden von einem Verkehrsunternehmen übernommen, das auch die verkehrsrechtlichen und technischen Aspekte absichert.

Da nur ehrenamtlich tätige Fahrerinnen und Fahrer eingesetzt werden, verlangt der Betrieb eines Bürgerbusses ein hohes Engagement der Bürger. In der Untersuchung aus dem Jahr 2001 wurden nur geringe Chancen für den Aufbau eines Bürgerbusvereins im Stadtbezirk Jölllenbeck gesehen, vor allem weil die Orte Vilsendorf, Theesen und Jölllenbeck keine zusammenhängende "Dorfgemeinschaft" bilden und der Bekanntheitsgrad der Bürger untereinander und damit die Bereitschaft zu ehrenamtlichem Engagement als gering eingeschätzt wurde. Trotzdem sollte versucht werden, einen Bürgerbus einzuführen, da neuerdings auch in großstädtischen Räumen, wie z.B. in Wuppertal und Essen Bürgerbusvereine gegründet wurden. Gemeinschaftliches Engagement muss sich somit nicht nur auf ländliche Bereiche beschränken. Außerdem sei noch auf den gut funktionierenden Bürgerbus der Stadt Werther hingewiesen.

Daher sollte vorab geprüft werden, ob die Förderung eines Bürgerbusses grundsätzlich möglich ist. In Anlehnung an die Vorschläge der vorliegenden Untersuchung und unter Einbezug der Wünsche der Bezirksvertretung schlägt die Verwaltung vor, darauf aufbauend ein Betriebskonzept zu entwickeln. Insbesondere sind Angaben über die Linienführung, Betriebszeiten, Bedienungshäufigkeiten, Haltestellenstandorte und Anschlüsse an vorhandene Bus- oder Stadtbahnlinien von Bedeutung. Auf dieser Grundlage sind dann der Umfang des Fahrpersonals und die zu erwartenden Betriebskosten zu ermitteln. Für die technische und fachliche Betreuung sowie die Anschaffung und Bereitstellung eines Fahrzeugs würde die Verwaltung Kontakt zu einem Verkehrsunternehmen aufnehmen. Den Kontakt zum Fördermittelgeber würde die Verwaltung halten.

Die Förderung des Bürgerbusses ist im ÖPNV-Gesetz NRW verankert. Gemäß §14 in Verbindung mit den Richtlinien über die Gewährung von Zuwendungen für Bürgerbusvorhaben in Nordrhein-Westfalen (Bürgerbusförderung NRW) werden die Vereine mit jährlich 5.000 Euro unterstützt und die Anschaffung eines Fahrzeugs mit einem Festbetrag von 32.000 Euro (40.000 Euro für ein Niederflurfahrzeug) gefördert. Voraussetzung für die Förderung ist u.a., dass "die Gemeinde, in deren Gebiet der Bürgerbus betrieben wird, oder das Verkehrsunternehmen die Übernahme aus dem Betrieb resultierender Defizite garantiert und damit die Gesamtfinanzierung des Vorhabens sichert".

Weiteres Vorgehen

Der Bürgerbus bietet sich hier als alternative, bedarfsorientierte Bedienungsform und wirtschaftlich passende Betriebsgröße als Ergänzung zum Linienverkehr in Jöllenbeck an.

Die Verwaltung schlägt daher folgendes Vorgehen vor:

1. Die Fördermöglichkeit eines Bürgerbusses für Jöllenbeck wird geprüft (Kontaktaufnahme der Stadt Bielefeld mit dem Land).
2. In Absprache mit der Bezirksvertretung Jöllenbeck wird der Umfang des zusätzlichen Verkehrs ermittelt.
3. Für die technische und fachliche Betreuung stellt die Verwaltung den Kontakt zu einem Verkehrsunternehmen her.
4. Alle maßgeblichen Akteure (Bezirksvertretung, Verkehrsunternehmen und Stadt) erstellen ein Betriebskonzept und ermitteln die voraussichtlichen Kosten.

Oberbürgermeister/Beigeordnete(r)

Moss