

Bürgerbusse im Land Brandenburg

Gerhard Franzen

Im Land Brandenburg gibt es fünf Bürgerbusvereine (BüBu): BüBu Brieselang, Dallgow-Döberitz, Gransee, Hoher Fläming und Lieberose. Diese Vereine sind eingetragene Vereine. Sie sind aber nicht gemeinnützig da Einrichtungen, deren Zweck die Durchführung von Personenbeförderung im Ländlichen Raum ist, keine Steuerbegünstigungen in Anspruch nehmen können. Das Anbieten von Beförderungsdienstleistungen stellt demnach keinen gemeinnützigen Zweck dar.

Bürgerbusse beruhen auf 5 Säulen: die Politik, die »Hut-Menschen«, die Fahrer und Fahrerinnen, geregelte Finanzen und zuverlässige Partner. Ohne die Gewährleistung aller dieser Säulen, hat ein Projekt Bürgerbus keine Chance. Mit »Politik« sind alle irgendwie am Projekt beteiligten politischen Verantwortlichen bis zu den Gemeindevertretern gemeint. Diese müssen überzeugt sein, die Philosophie mittragen und unterstützen. Ausserdem sind 2-3 »Hut-Menschen« unverzichtbar für die Realisierung eines Bürgerbusses: Ehrenamtliche, die sich mit Haut und Haaren für die Sache einsetzen, den Verein gründen, den Aufbau und die Organisation durchführen, die Mitbürger/innen motivieren, überzeugen und mitnehmen können.

Die Fahrerinnen und Fahrer

Um mit einem Bürgerbus konkret die Mobilität im Alter, insbesondere im ländlichen Raum, zu unterstützen, muss es verlässliche Fahrerinnen und Fahrer geben. Gegenwärtig sind in den fünf Bürgerbus-Vereinen ca. 65 Fahrer/innen und Fahrer am Steuer. In Brieselang gibt es 18 Fahrer davon 5 Frauen. In Dallgow-Döberitz 12 davon 2 Frauen. In Gransee 16, im Hohen Fläming 9 davon 2 Frauen und in Lieberose 12 davon 2 Frauen.

Alle fahren gern und freuen sich über jeden Fahrgast. Auf die Frage nach dem »Warum« für bürgerliches Engagement antworten sie:

- »Ich will noch nicht zum alten Eisen gehören.«
- »Bus fahren macht mir Spaß«,
- »Ich will mich für meine Region stark machen.«,
- »Ich möchte den Mitbürgern etwas zurückgeben.«

Die Motivationen der Fahrerinnen und Fahrer sind also sehr vielfältig: Eine grundsätzliche karitative Ausrichtung, das Bedürfnis Menschen mit öffentlicher Mobilität zu versorgen und ihnen damit zu mehr Lebensqualität zu verhelfen und auch das eigene Bedürfnis nach Gemeinschaft und gesellschaftlicher Anerkennung. Diese Argumente stützen die Idee »Bürger fahren für Bürger« und können auch andere ermutigen, sich in Bürgerbus-Vereinen zu engagieren.

Bei den Fahrerinnen und Fahrer handelt es sich hauptsächlich um Rentner/innen und Frührentner/innen. Einige stecken aber auch noch voll im Berufsleben, können aber ihre Arbeitszeit variabel gestalten und stehen somit tagsüber zur Verfügung.

Die Fahrer/innen sind gemeinschaftlich sehr miteinander verbunden. Sie stehen für einander ein, sie treffen sich zu Stammtischen, führen ein internes Sommerfest und eine Weihnachtsfeier durch. Auch Arbeitslosen konnten schon durch den Erwerb des Personenbeförderungsscheines und die Erfahrung beim Personenverkehr bei den Bürgerbussen ein Arbeitsplatz bei Kranken- oder Behindertentransporten vermittelt werden.

Die Fahrerinnen und Fahrer fahren ehrenamtlich in ihrer Freizeit. Monatlich wird ein verbindlicher Fahrplan erstellt, dazu mit Ersatzfahrer/innen, die bei einem eventuellen Ausfall einspringen können. Sie erhalten hierfür keine Entschädigung, sind aber haftpflicht-, rechtschutz- und wegeversichert.

Dank der Unterstützung des Landes Brandenburg, des ADAC Berlin-Brandenburg und der Berufsgenossenschaft nehmen die Fahrerinnen und Fahrer regelmäßig am Fahrsicherheitstraining beim ADAC teil, um wie bisher auch immer sicher und zuverlässig unterwegs zu sein.

Voraussetzung für das Fahren eines Busses ist der kleine Personenbeförderungsschein. Der Fahrer oder die Fahrerin muss mindestens 21 Jahre alt sein, ein einwandfreies polizeiliches Führungszeugnis und einen gültigen Führerschein besitzen. Er muss sich einer gesundheitlichen Prüfung durch den Hausarzt und der Untersuchung der Leistungs- und Reaktionsfähigkeit unterziehen, zudem bedarf es eines Gutachtens eines Augenarztes. Auf Grund der hohen Verantwortung sind hier Mindestwerte zu erreichen. Diese Tests sind alle 5 Jahre zu wiederholen.

Die Busse und Buslinien

Als Bürgerbusse dienen Kleinbusse mit bis zu acht Fahrgastplätzen plus Fahrer. Die derzeit eingesetzten Fahrzeuge sind umgebaute Transporter oder veränderte Kleinbusse. Ab 2018 müssen Neufahrzeuge den Niedrigfluranforderungen entsprechend. Es gibt eine Frist für Altfahrzeuge bis 2022, dann müsse auch diese angepasst bzw. umgebaut sein.

Die Anschaffung des ersten Busses erfolgt in der Regel auf Antrag durch das Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg (MIL) und wird aus Lottomitteln finanziert. Die Einsatzzeit eines Busses beträgt im Durchschnitt fünf Jahre. Einen Folgebus teilen sich meistens der Landkreis und die beteiligten Gemeinden. In Bundesländern wie Nordrhein Westfalen oder Baden Württemberg gibt es feststehende Förderprogramme zur Finanzierung von Niedrigflurbussen.

Die Bürgerbusse sind im VBB (Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg) integriert, in deren Namen der Fahrcheinverkauf erfolgt. In allen Bürgerbussen wird der VBB Tarif angewendet. Unterschiedliche Tarife, beispielsweise beim Umsteigen auf ein anderes öffentliches Verkehrsmittel, werden somit vermieden. Der Bürgerbus wird für seine Fahrgäste dadurch ein Zubringerdienst zu anderen Linienbussen und zum Bahnverkehr.

Die Einnahmen werden direkt an das Nahverkehrsunternehmen weitergeleitet. Das Aufkommen dieser Fahr-scheineinnahmen könnte nie die Betriebskosten ausgleichen. Deshalb werden diese Kosten anteilig von den Gemeinden, dem Landkreis oder ihnen gehörende Nahverkehrsunternehmen übernommen. Diese Mittelgeber stellen den Vereinen quasi die Mittel zur Verfügung, die sie brauchen, um diese gemeinschaftsrelevante Dienstleistung zu erbringen. Da die Bürgerbusvereine nicht die Möglichkeit haben, Vereinsfeste oder dergleichen durchzuführen sondern »nur« ihre Arbeitskraft zu Verfügung stellen - was erheblich ist -, ist es von essentieller Bedeutung, dass die Finanzen abgesichert sind und die Vereine nicht auch noch um ihre Existenz bangen müssen. Als nicht gemeinnützige Vereine können sie keine Spenden entgegen nehmen und entsprechende Spendenquittungen ausstellen.

Die Bürgerbusse befahren eine offizielle Linie und zwar von Montag bis einschließlich Freitag. Nur in Teltow-Fläming wird der Bus auch am Wochenende als Rufbus zum Bringen und Abholen von Gästen an touristischen Zielen verwendet. Dies setzt eine Personenbeförderungskonzession voraus, deren Inhaber die örtlichen Nahverkehrsunternehmen sind. Diese Konzessionen werden an die Vereine mit allen Rechten und Pflichten übertragen.

Der Bürgerbus unterliegt dem Personenbeförderungsgesetz. Dieses Gesetz regelt die Betriebspflicht. Die genehmigte Linie muss befahren werden auch, wenn wegen schlechter Witterung keine Nachfrage besteht oder weil der eingeteilte Fahrer z.B. »keine Lust hat«. Bei den Bürgerbussen fallen also genauso wenige Fahrten aus wie im traditionellen Linienverkehr. Auch in den Schulferien wird der Betrieb aufrechterhalten. Das Gesetz regelt auch die Beförderungspflicht. D.h. Jeder Fahrgast, der mitfahren möchte, muss mitgenommen werden sofern die Beförderungsbedingungen eingehalten werden und dies mit dem eingesetzten Fahrzeug möglich ist. Die Tarifpflicht bedeutet, dass auch die Fahrtgelte im Linienverkehr genehmigt werden und dem Fahrgast vor Fahrtantritt bekannt sein müssen. Letztlich verpflichtet die Fahrplanpflicht den Betreiber die grundlegenden Informationen in einem Fahrplan aufzuzählen.

Die Zusammenarbeit mit den örtlichen Unternehmen ist sehr gut. Die Bürgerbusse sind nicht mehr wegzudenkende Akteure im öffentlichen Personen- und Nahverkehr. Alle Linien befahren festgelegte Routen mit Haltestellen zu festen Zeiten. Diese Routen werden meistens nicht von den örtlichen Unternehmen angefahren, bedingt durch entweder zu geringem Fahrgastaufkommen oder für große Busse nicht geeignete Straßen.

Die Bedeutung der Bürgerbusse

Der Bürgerbus ist aber weit mehr als nur ein Projekt im öffentlichen Personenverkehr. Er stellt eine Möglichkeit dar, sich bürgerschaftlich für die Region zu engagieren. Der Bürgerbus-Verein kann den lokalen Zusammenhalt und das Gemeinwesen in der Bevölkerung fördern.

Der Bürgerbus trägt dem Mobilitätsbedürfnis von Menschen vor Ort Rechnung. Dies können Bewohner eines abgelegenen Ortsteils oder eines Seniorenwohnheimes sein. Zur Zielgruppe gehören vor allem Rentnerinnen und Rentner, die das Angebot nutzen, um beispielsweise den täglichen Einkauf, den Termin beim Arzt oder den Gang zu Behörden zu unternehmen. Aber auch Schüler/innen, die durch die unterschiedlichen Lehrpläne unterschiedliche Schulzeiten haben, nutzen die Busse. Da es sich immer um eine Zielgruppe handelt, die ein regelmäßiges Verkehrsbedürfnis hat, ist der Bürgerbus nicht Konkurrent des örtlichen Mietwagen- und Taxigewerbes.

Natürlich entwickelt so ein Bürgerbus eine eigene Dynamik im Bereich Konzept, Streckenangebot und Haltestellen. Die Zeit bringt die Erfahrung mit sich, ob die drei Bereiche stimmig sind und/oder angepasst werden müssen. Selbst den von Fahrgästen vorgebrachten Änderungs- bzw. Anpassungswünschen werden, soweit realisierbar, entsprochen. Für Änderungen in diesen Bereichen gibt es feststehende Termine, insbesondere die Schulanfänge Winter/Sommer, saisonal bedingte Termine und dergleichen. Alle Änderungen müssen immer wieder rechtzeitig beantragt werden.

Auch wenn die Fahrgastzahlen in den ländlichen Regionen nicht an den »normalen« öffentlichen Personennahverkehr heran reichen: Für die Bewohner in den dünn besiedelten Regionen ist dieses Nahverkehrsangebot eine Chance am gesellschaftlichen Leben teilzuhaben. Die Akzeptanz in der Bevölkerung ist bei jedem Bürgerbus in Brandenburg von Anfang an sehr groß. Es werden von 4.000 bis 9.000 Fahrgäste jährlich pro Verein befördert. Die Fahrgastzahlen steigen stetig und die Auslastungen sind je nach Region mehr als zufriedenstellend. Sie liegen zwischen 30% und 65%.

Ist der Verein gegründet, ist die Linie am Laufen, übernehmen die oben genannten »Hut-Menschen« alltägliche aber sehr oft nicht wahrgenommene Aufgaben, wie die Fahrerwerbung, die Nachwuchsförderung, Fahrerverwaltung, Kommunikation mit den Verkehrsunternehmen, Erstellung der Dienstpläne und Gewährleistung des Betriebs, Fahrertreffen, Fahrerbetreuung, gemeinsame Veranstaltungen, Fahrzeugwartung, -Pflege und -Instandsetzung, ständiges Überprüfen des Konzeptes, des Streckenangebotes und der Haltestellen, Erfahrungsaustausch mit anderen Bürgerbus-Vereinen, Pressearbeit und vieles andere mehr.

Anmerkungen

Links zu den Webseiten der einzelnen Bürgerbussen mit Informationen zu Fahrplänen, Fahrrouten, Fahrereinsatzplänen usw.

<http://www.buergerbusse-brandenburg.de>

<https://www.buergerbus-brieselang.de/>

<http://buergerbus-dallgow-doeritz.de/>

https://www.gransee.de/seite/153742/buergerbus_gransee.html

<http://www.buergerbus-hoherflaeming.de/>

<http://www.buergerbus-lo.de/>

Autor

Gerhard Franzen, Sprecher der brandenburgischen Bürgerbusse, Gründer und Vorsitzender des BürgerBus Dallgow-Döberitz e.V. (BüBu Da-Dö). Beruflich war er als Unternehmensberater und Sachverständiger für Hotel- lerie, Gastronomie und Tourismus unterwegs. Nun ist er Rentner und mit 76 Jahren immer noch begeisterter BüBu-Fahrer.

Kontakt

Sprecher der Bürgerbusse des Landes Brandenburg

Gerhard Franzen

Finkenhainer Str. 5

14624 Dallgow-Döberitz

Email: info@gerhard-franzen.de

Web: www.buergerbusse-brandenburg.de

Redaktion

Stiftung Mitarbeit

Redaktion eNewsletter Wegweiser Bürgergesellschaft

Eva-Maria Antz, Ulrich Rüttgers

Ellerstr. 67

53119 Bonn

E-Mail: newsletter@wegweiser-buergergesellschaft.de